

MOUNTAIN

Manager

5/11

Meinung:

Paulus Huber, Alp Media

Mountain-Manager 81:

Toni Niederwieser, GF BB Fieberbrunn



Special:

BERGSOMMER (2)

ZAUGG-Schneefräscher: individuell, praxisnah, wirtschaftlich.



ZAUGG AG EGGIWIL

E X P E R T S I N L U B R I C A N T S



Seit über 25 Jahren vertrauen die Hersteller renommierter Liftanlagen und Pistenfahrzeuge auf die Schmierstoffe der Marke NILS. Die Produkte aus dem Hause NILS sind das Ergebnis modernster Forschung und aufwändiger Prüfverfahren. Nur so lässt sich eine gleich bleibende Qualität erzielen, die den höchsten Anforderungen in puncto Produktivität, Umweltverträglichkeit und Sicherheit gerecht wird.

Innovation im Einklang mit Mensch und Umwelt.



www.nils.eu • nils@nils.it

NILS AG • I-39014 Burgstall (BZ) • Bahnhofstraße 30 • Tel. +39 0473 29 24 00 • Fax +39 0473 29 12 44 • nils@nils.it

Verkaufsbüro und Lager: I-37019 Peschiera del Garda (VR) • Tel. +39 045 6400801 • I-30020 Noventa di Piave (VE) • Tel. +39 0421 307482

Niederlassung Österreich: **NILS GMBH** • A-6300 Wörgl • Brixentalerstr. 51 • Tel. +43 5332 93735 • Fax +43 5332 93952 • nils@nils.it



Wetternachteil clever positionieren

Österreichs Tourismus ist mit einem neuen Gästerekord (Plus 3,7 %) in den heurigen Sommer gestartet und punktet jetzt auch wieder verstärkt bei deutschen Gästen. Tourismusminister Reinhold Mitterlehner hoffte dadurch auf viel Rückenwind für den weiteren Saisonverlauf, denn richtungsweisend seien vor allem die Monate Juli und August für die Sommersaison. „Gerade wegen der immer kurzfristigeren Buchungen brauchen wir für ein positives Gesamtergebnis neben innovativen Angeboten auch einen nachhaltigen Wetterumschwung“, so Mitterlehner. Wie wir wissen, haben sich diese Hoffnungen bis Mitte August nicht erfüllt, aus dem Plus wurde ein dreiprozentiges Minus. „Urlauber wählen vermehrt Länder, in denen das Wetter beständiger ist als in Österreich“, sagt der Touristik-Experte der Statistik Austria, Peter Laimer. Ein schöner September könne die Verluste des nasskalten August auch nicht mehr retten.

Nachdenklich stimmt auch eine andere Auswertung der Statistik Austria, der zufolge der klassische Sommerurlaub im Juli und August an Bedeutung verliere und jede dritte Hauptreise bereits im Winter stattfindet. Seit mittlerweile 30 Jahren ist der Sommertourismus in Österreich rückläufig. Soll sich die Bergbahnbranche angesichts dieser Fakten überhaupt noch im Sommergeschäft engagieren?

Ganzjahres-Bergerlebnis muss Ziel bleiben

Ja, denn langfristig betrachtet gibt es dazu keine sinnvolle Alternative. Schließlich hat sich der Sommerumsatz der österreichischen Bergbahnen innerhalb von 10 Jahren auf ca. 96 Mio. € verdoppelt. Zuletzt nahmen 10,3 Mio. Gäste 29,8 Mio. Beförderungen in Anspruch, was bei total 18 Mio. Ankünften und 62,5 Mio. Nächtigungen im Sommerhalbjahr noch etlichen Spielraum für Zuwächse lässt. Keine der 42 „Ausgezeichneten Sommerbahnen“ der Alpenrepublik, die im Schnitt 100 000 Gäste verzeichnen, würde inzwischen auf ihren Sommerbetrieb verzichten wollen. Schweizer und Deutsche Kollegen erzielen sogar

in der Sommersaison oftmals höhere Besucherzahlen als im Winter. Außerdem braucht die Seilbahnbranche für ihre teure Infrastruktur eine zwei Saisonen-Auslastung, schon aus ökonomischen Gründen – vom Image für die angeschlossenen Ortschaften gar nicht zu reden – muss das Ziel 365 Tage Bergerlebnis heißen.

Woher sollen weitere Sommergäste kommen?

Die entscheidende Frage ist natürlich, wie künftig zusätzliche Gäste in die Sommerberge gelockt werden können. Von denjenigen, die bereits als Touristen im Land beherbergt sind, können durch inszenierte Erlebnisse und einzigartige Atmosphäre noch viel mehr Leute als Besucher animiert werden. Die bestehenden Erfolge eines Hexenwassers, Alpolinos, Nocky's Almzeit, Bikeparks Leogang oder Sommer-Funparks Fiss uvm. sind hier wegweisend und Mut machend für die ganze Branche. Zuwächse in den letzten Jahren haben speziell für Kinder und Jugendliche spannende Attraktionen gebracht, die eine Mindestaufenthaltsdauer von 4 Stunden garantieren können. Nur dann sind die Menschen bereit, zur Berg-Attraktion anzureisen.

Was die Zielgruppe der Nicht-Bergurlauber anbelangt, wäre es gut, sich verstärkt auf die Einwohner heißer Länder zu fokussieren. Wie man an der wachsenden Zahl von Italienern – aber auch Arabern! – sieht, suchen diese das gemäßigte, ja vergleichsweise kühle Klima der Alpen, um der heimatlichen Sommerhitze zu entfliehen. Wir müssen also unseren klimatischen „Nachteil“ im Sommer anders positionieren. Viele Exoten schwärmen von unserem Regen und der mystisch-geheimnisvollen Seite der wolkenverhangenen Berge, dem Schauspiel der Gewitter – einfach der Begegnung mit der urtümlichen Naturkraft. Die Alpen sind eben ein Abenteuererlebnis, keine Schönwetter-Plattform für Sonnenanbeter in Partylaune. Interessant ist eben immer dasjenige, was man selbst nicht hat. Mitteleuropäer suchen die Sonne, andere fliehen vor ihr.

TEERAG-ASDAG Aktiengesellschaft Niederlassung Tirol



A-6175 Kematen i.T., Porr-Straße 1
Tel. 05232 21020-3110
www.teerag-asdag.at | nl_tirol@teerag-asdag.at

Baubüro Oberland
A-6426 Roppen, Bundesstraße 395
Telefon Nr.: +43 (0)5417-5686

Baubüro Unterland
A-6330 Kufstein, Salurner Straße 22
Telefon Nr.: +43 (0)5372-6912-310



- Beschneigungsanlagen
- Feldleitungsbau
- Speicherteiche / Pumpstationen
- Liftbau / Stationsgebäude
- Böschungssicherungssysteme
- Pisten- und Erdbau

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: Horst Ebel

Geschäftsleitung:
Horst Ebel, Tel. +49(0)61 46/605-100
Alexander Ebel, Tel. +49(0)61 46/605-141

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

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
Kirchenstr. 31, A-5020 Salzburg

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

Produktionsleitung:
Frank Freitag, E-Mail: f.freitag@eubuco.de
Tel. +49(0)61 46/605-160

Layout: Dagmar Wedel, Wiesbaden
Druck: Frottscher Druck GmbH, Darmstadt

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

Anzeigenpreise:
Preisliste Nr. 35 vom 01.01.2011

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



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

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

42. Jahrgang, 2011
ISSN 1618-3622

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

MM-MAGAZIN

• Editorial	3
• Inhalt	4
• Meinung: Paulus Huber: Stimmige Bügelwerbung ist eine Bereicherung	6

BERGSOMMER (2)

• Pronatour: Moderne Besucherlenkung	8
• Erster KristallTurm® in der Schweiz	10
• Bullcart Sport UG: Sitzroller mit hohem Spaßfaktor	12
• Highend-Trottinettes in der Vermietung	14
• 1. Slackline-Park in Gröden	16
• Erholungs- und Ruhezone am Speichersee	17
• Handliche Pocketcards für diverse Zielgruppen	18
• Touristische Sommerkonzepte richtig bewirtschaften	20

SKIHALLEN

• 4 000 m ² mehr Pistenspaß in der Neusser Skihalle	22
--	----

NEUE BAHNEN

• Doppelmayr: 4 neue Kabinenbahnen in der Zillertal Arena	24
• Leitner: Starke Position in der Türkei	26
• Doppelmayr: Mehr Komfort für die Osttiroler Berge	28
• Schmittenhöhebahn: Weg frei für Zukunftsinvestition	30
• Weltneuheit für Stoos	32
• Leitner: Erste 10er Kabinenbahn für die Schweiz	34
• Aineck wird weiter ausgebaut	35
• Hochkönig: 6 CLD Bürglalm wird gebaut	36

MARKETING & MANAGEMENT

• 81. MM-Interview: Toni Niederwieser, GF Bergbahnen	38
• Fieberbrunn GesmbH	43
• Zusammenschluss Alpbach und Wildschönau	44
• Vorschau 8. MM-Symposium	46
• Jung und alt im Reisevergleich	48
• Münchner Schneefest	50
• Abschlussprüfung der Seilbahnlehrlinge	50
• Vorschau OITAF Weltseilbahnkongress	51

ÖKOLOGIE

• Photovoltaik auf der Schmittenhöhe	52
• Muottas Muragl – Leuchtturm nachhaltiger Energieversorgung	53
• Bispingen: erste klimafreundliche Skihalle	54
• Eurobike Friedrichshafen – Vorschau	56

TECHNIK & WIRTSCHAFT

PISTENMANAGEMENT

• PowerGIS: Perfekter Funpark- und Pistenbau	57
--	----

BESCHNEIUNG

• WaCoS erhöht Verfügbarkeit von Schneeanlagen	61
• Nesselwang erweitert mit SUFAG	62
• TechnoAlpin-Power für Folgaria	64
• Johnson Controls Neige reüssiert in Nord- und Zentraleuropa	66
• Effekte von SnowPlus sind belegbar	70

FIRMEN NEWS

• TEERAG-ASDAG AG: Kompetenz und Leistungsfähigkeit	68
• Kässbohrer: Gebrauchtfahrzeugshow	71

SPECIAL ÜBERSCHNEEFahrzeuge

• Kässbohrer Geländefahrzeug AG: eine starke Pistentruppe	II
• Husky E-motion mit dieelelektrischem Antrieb	V
• Der neue Leitwolf: der Anführer seiner Klasse	VI
• Standort Tirol: Prinoth punktet mit Erreichbarkeit und Nähe	VIII
• Harald Bacher GmbH: Motorschlitten-Know-how vom Profi	IX
• Überzeugende Argumente für neue Loipenfräse	X
• Schmeiser: Top-Produkte, Top-Service	XI
• Das 40. Jahr von NILS ist das beste	XII
• Snow & Bike Schmidt: kompakt, wendig und flexibel	XIV
• WESTA GmbH: Mehr Sicherheit durch freie Sicht	XV
• Snopex: 3. Quad – und ATV-Treffen ACSS	XVII
• Dachstein: 8,5 Tonnen lernen fliegen	XVIII
• Technische Tabellen Pistenfahrzeuge & Motorschlitten	II – XIV



IHRE WERBUNG STEHT DRAUF.
www.alpmedia.at

IHRE BERGE, UNSERE WERBUNG.

EINE STARKE PARTNERSCHAFT.





Teil 2 des Magazinschwerpunktes „Bergsommer“ beleuchtet verschiedene Aspekte dieses sukzessive bedeutender werdenden Geschäftsfeldes, beginnend mit „moderner Besucherlenkung“ von Pronatour über den „1. Kristall-Turm® in der Schweiz“, „Highend-Trottinettes“, neue Sitzroller von Bullcart bis u. a. zum „1. Slackline-

Park in Gröden“ und „handlichen Pocketcards“ für diverse Zielgruppen. Das Finale bestreitet Conos mit einer Expertise über richtiges Bewirtschaften.

Lesen Sie von Seite **8 – 21**



Zum 10. Mal in Folge präsentiert MOUNTAIN MANAGER das Special „Überschneefahrzeuge“ als Beilage des MM 5. Das für die Pistenbetreiber nicht mehr wegzudenkende Supplement umfasst die

aktuellen technischen Tabellen sämtlicher Pistenfahrzeuge und Motorschlitten sowie einschlägige Neuheiten auf 32 Seiten.

Lesen Sie von Seite **I – XXXII**

INSERENTENLISTE

AEP Planung + Beratung	19	NILS GmbH	2
Alp Media	4	Petzl	37
Bacher	VII	Pool Alpin	7
Bibus Hydraulik	67	Prinot AG	XXXII
Brandner, Andreas	49	Pronatour	21
Brugg Kabel AG	45	Röchling Leripa	40
CWA	23	Rope Runner	39
Duktus Tiroler Röhren	63	Salzmann Ingenieure	69
Fatzer AG	65	Snow & Bike Schmidt	XVIII
Holleis/Snopex	15	Sunkid	41
IAT GmbH	66	SOFTwerk	33
Inauen-Schätti AG	47	TechnoAlpin	31
Interfab Snowbusiness	U4	TEERAG ASDAG	3
Jakob AG	68	WESTA	XVII
Kässbohrer	29, I	ZAUGG AG	1
Klenkhart & Partner	5		
KristallTurm GmbH & Co KG	9	Suche/Biete	
Müller Fahrzeugtechnik GmbH	III	Lingg, Werner	35

Für das MM-Interview Nummer 81 wurde der Geschäftsführer der Bergbahnen Fieberbrunn GesmbH Toni Niederwieser ausgewählt. In der kleinen Tiroler Destination hat die Bergbahn mit dem „best versteckten Skigebiet“ eine Marke geschaffen, die sich gerne entdecken lässt. Niederwiesers Motto: Man muss flexibel auf den Markt reagieren! Dementsprechend



durchdacht ist das Angebot, das auch im Sommer einiges zu bieten hat.

Interview von Seite **38 – 42**



Tief betroffen und voller Mitgefühl für seine Angehörigen trauert die Firma LST Loipolder Seilbahntechnik um:

Peter Loipolder

Er starb nach schwerer Krankheit am 22. Juni 2011.

Fast 30 Jahre seines Lebens hatte er sich für den Bau und die Instandhaltung von Seilbahnen eingesetzt. Nach seinem Start als Monteur der Firma IRE International Ropeway Engineering gründete Peter Loipolder

1989 die Firma LST Loipolder Seilbahn Technik mit anfänglich 5 Mitarbeitern in Lenggries und zeichnete sich bald als mutiger Unternehmer aus.

In den ersten Jahren stellte die Firma Schlepplifte und verschiedenste Ersatzteile für Seilbahnen her. Seitdem hat sich die Produktpalette kontinuierlich erweitert: 1995 wurde der erste 2er-, im Jahr 2000 der erste 4er-Sessellift gebaut. 2005 folgte die erste kuppelbare Kabinenbahn und 2006 der Neubau einer kuppelbaren 4er-Sesselbahn.

Mehr als 100 Seilbahnen tragen bisher die Handschrift des bayerischen Unternehmers. So findet man Loipolder-Aufstiegshilfen von skandinavischen Skigebieten über mitteldeutsche Hänge bis zur Erlebnis-Seilbahn in Korea. Bei allem Erfolg hatte Peter Loipolder immer ein offenes Ohr für die Nöte der kleinen Lift-Betreiber. So hat er mit seinem Erfindungsreichtum dazu beigetragen, dass viele kleine und exotische Seilbahnen wirtschaftlich weiter betrieben werden konnten.

Er war Freund, Berater und Chef zugleich. Nun liegt es an seinem langjährigen Team unter der Leitung von Peter Glasl, das Erbe weiter zu tragen und die Geschäfte in seinem Sinne weiterzuführen. Das Unternehmen wird auch in Zukunft aktiv in der Seilbahnbranche tätig sein und hofft auf die Treue seiner Kunden.

Planning in skiareas!
www.klenkhart.at
 6067 Absam · Tirol · Österreich · T: +43 50226 · F: Du 20 · office@klenkhart.at

Paulus Huber, Alp Media



Paulus Huber, Geschäftsführer von Alp Media. Fotos: Alp Media

Stimmige Bügelwerbung wird als Bereicherung empfunden

Die auf Liftwerbung spezialisierte Agentur Alp Media agiert seit eineinhalb Jahren erfolgreich unter neuer Führung. Die Bügelwerbung wurde inzwischen weiter entwickelt und das Stellennetz vor allem in Österreich ausgebaut. Wichtig für GF Paulus Huber ist die Frage, ob und wie das Sujet in das alpine Umfeld passt. Richtig angewendet kann Werbung sogar auch als Bereicherung empfunden werden.

MM-Frage: „Herr Huber, was hat sich bei Alp Media seit der Übernahme durch die Schillinggruppe vor ein- einhalb Jahren getan?“

Huber:

„Die komplette Unternehmensübernahme von Hr. Mag. Strasser und die Verlegung des Standortes nach Innsbruck hat einige Zeit erfordert und musste penibel genau erfolgen, da Hr. Mag. Strasser nach der Übergabe aus dem Unternehmen ja komplett ausgeschieden ist. Wir führen das Unternehmen jetzt nicht mehr als ‚One Man Show‘, sondern ich habe letztes Jahr noch Unterstützung im Büro erhalten und seit kurzer Zeit auch für den Werbeverkauf. Besonders freut es mich, dass ich zwei Mitarbeiter gewinnen konnte, die diesen

Aufgabenbereich bereits gut kennen. Einen komplett neuen Firmenauftritt von Philosophie, Logo, Unterlagen, Homepage, u.s.w. gibt es bereits. Ansonsten habe ich meine Hauptaufgabe darin gesehen, passende Sponsoren für die bestehenden Partnerbergbahnen zu lukrieren.

Weiters konnten auch neue Partner bei den Bergbahnen gewonnen werden, und ich möchte mich in diesem Zuge auch bei allen Bergbahnbetreibern für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken.“

MM-Frage: „Wurde die Bügelwerbung weiter- bzw. fertig entwickelt, wie sieht sie jetzt aus?“

Huber:

„Sie ist optisch sicher um einiges ansprechender geworden, nicht nur für den Werbekunden, sondern auch für die Bergbahn. Unser Bügeldisplay ist leichter, moderner und besitzt eine größere Werbefläche. Durch unser spezielles Schnellwechselsystem wurde die Montage vereinfacht, was eine große Aufwandminderung für die Bergbahnen darstellt.“

MM-Frage: „Wie gestaltet sich die Partnerschaft bzw. die Abwicklung mit den Bergbahnen, hat sich die Liftwerbung etabliert?“

Huber:

„Für uns gestalten sich die Partnerschaften mit den Bergbahnen sehr positiv, was sicher auch auf unmissverständliche Vereinbarungen für beide Seiten zurückzuführen ist. Vor allem setzen wir auf Transparenz, damit für den Seilbahnbetreiber ersichtlich ist, welche Einnahmen er mit welchem Aufwand für sich ermöglichen kann.

Unsere Liftbügelwerbung war bereits bei Übergabe des Unternehmens in der Schweiz sehr gut etab-

Die Bügelwerbung wurde weiter entwickelt und schneidet bei der Beliebtheit ausgezeichnet ab.



Das Bügeldisplay ist optisch ansprechender und leichter geworden, ein spezielles Schnellwechselsystem vereinfacht die Montage.



Werbeflächen sowie Werbung zu achten. Zu aggressive Werbung kann schnell zu negativer Stimmung bei den Freizeitaktivisten führen. Es finden laufend Umfragen nach Beliebtheit und Wirkungsgrad der eingesetzten Medien statt. Hierbei schneidet zum Beispiel die Bügelwerbung ausgezeichnet ab. Sie hat einen sehr hohen Beliebtheitsgrad und wenn das Sujet bzw. der Inhalt auch noch zum Umfeld passt, dann wird es von den Gästen sogar als interessante Information empfunden.“

MM-Frage: „Wie ist die Stimmung generell am Werbemarkt?“

Huber:

„Nach der Reduktion vor eineinhalb Jahren aufgrund der Wirtschaftskrise steigt das Gesamtvolumen im Werbemarkt langsam wieder an. Werbung in Skigebieten gilt nach wie vor als Sonderwerbeform. Der Werbekunde entwickelt sich aber zu einem immer kritischeren und anspruchsvolleren Kunden. Dies lässt sich auch auf teilweise schlechte Umsetzungen von Werbung in Skigebieten in der Vergangenheit zurückführen. Große Streuungen ohne hohe Werbewirksamkeit werden nicht mehr akzeptiert. Die Zielgruppe der Wintersportler ist nach wie vor gern gesehen, aber hier ist meiner Meinung nach eine individuelle Beratung sowie Planung für den Werbekunden von großer Bedeutung.“

MM-Frage: „Werden die Werbemedien noch weiter ausgebaut?“

Huber:

„Wir konzentrieren uns in erster Linie auf unser Kerngeschäft, auf die Pflege bestehender Kooperationen sowie dem Ausbau unseres Netzes. Wir sind ein junges und innovatives Team und befinden uns zurzeit in der Prüfung neuer Werbemedien.“

MM-Frage: „Wie werden die Werbeideen umgesetzt?“

Huber:

„Wichtig ist die richtige Beratung vor dem Auftragserhalt, damit die Umsetzung reibungslos und zufriedenstellend, nicht nur für den Werbekunden sondern auch für die Bergbahnen, erfolgt. Ganz nach unserem Leitsatz „Kommunikation auf höchstem Niveau“.

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

liert. In Österreich konnten wir das Stellennetz weiter ausbauen. Es freut uns sehr, dass wir auch im heurigen Jahr bereits wieder neue Kooperationspartner begrüßen konnten.“

MM-Frage: „Welche Möglichkeiten gibt es derzeit zur Vermarktung von Werbeflächen in Skigebieten, worauf müssen die Bergbahnen dabei achten?“

Huber:

„Die Möglichkeiten der Vermarktung der Werbeflächen reicht von einem breiten Spektrum von Plakatwerbung bis hin zu komplexesten Sonderwerbeformen. Die Bergbahnen müssen dabei auf die technische Umsetzbarkeit, auf eventuelle behördliche Genehmigungspflichten und meiner Meinung nach auch auf die Wirkung auf ihre Gäste achten. Wichtig sind qualitativ hochwertige Werbeoptionen ganz nach dem Motto ‚weniger ist mehr‘. Das heißt die Wirksamkeit der Werbung ist wichtig, was nicht von der Größe und Anzahl abhängig ist.“

MM-Frage: „Was passt Ihrer Meinung nach nicht in die Bergwelt, gibt es da Tabus oder ist das jedem Einzelnen überlassen? Könnte es Kollisionen mit dem Umweltschutz geben?“

Huber:

„Natürlich ist es jedem Einzelnen überlassen, solange man sich an gesetzliche Bestimmungen hält. Was nicht in unsere wunderschöne Bergwelt passt, ist wohl immer ein sehr subjektives Empfinden und dazu gibt es sicher die unterschiedlichsten Meinungen. Meiner Meinung nach haben zu aggressive Werbeformen nichts in unseren schönen

Bergen verloren. Was für mich auch immer ein wichtiger Punkt ist, wie passt die Werbung auch von der Marke und besonders vom Sujet in das Umfeld? Ein passendes Thema und eine schöne Umsetzung können auch bereichernd wirken.

Wir erhalten die verrücktesten Anfragen, wie z. B. eine Stütze als Flasche zu verpacken, oder ein komplettes Auto am Seil hängend statt einer Kabine. Hierbei achten wir natürlich auf die Natur sowie die Interessen der Bergbahnen, von den Umweltschutzbehörden gar nicht erst zu reden. Die Werbefachleute stehen unter großem Druck und sind gezwungen, sich immer wieder neue Ideen einfallen zu lassen, um herauszustechen. Hier sehen wir es auch als unsere Aufgabe an, entsprechend zu beraten, wenn es zu konträr zu den Bedürfnissen und Wünschen unserer Bergbahnpartner kommt bzw. der Eingriff in die Natur für uns nicht zu vereinbaren ist.“

MM-Frage: „Möchten die Urlauber oder Freizeitaktivisten nicht lieber von Werbung in Ruhe gelassen werden, als auch am Berg noch von Marken „verfolgt“ zu werden, um es mal salopp auszudrücken? Gibt es da Erfahrungswerte?“

Huber:

„Die Urlauber möchten sicher nicht von Werbung „erschlagen“ werden. Aber Werbung kann richtig angewendet sogar auch als Bereicherung empfunden werden. Auch hier ist wiederum auf qualitativ hochwertige

EINE PARTNERSCHAFT DIE SICH RECHNET!

einfach - wertschätzend- funktional - www.pool-alpin.com

POOL-ALPIN



Infopoints und Wegleitsysteme von pronatour Moderne Besucherlenkung

Die Qualität des touristischen Erlebnisangebots hängt nicht nur von den einzelnen Angebotsmodulen ab, sondern auch von der Einbettung in ein durchgängiges Besucherleitsystem, das durch die Destination führt. Dieser „rote Faden“ erleichtert die Orientierung und stimmt den Gast gleichzeitig auf die verschiedenen Attraktionen ein – lässt ihn ins Erlebnis eintauchen.



Moderne Orientierungszonen: pronatour gestaltet die Eingänge zum Biosphärenpark Wienerwald (W, NÖ). Fotos: pronatour

„Der gesamte Aufenthalt muss ein Erlebnis sein“, betonen Christian Lang und Werner Stark, Geschäftsführer von pronatour. Das Kreativunternehmen ist bekannt für seine Erlebniswege, Themenparks, Aussichtsplattformen, Ausstellungen oder Winterinszenierungen. „Wir merken zusehends, dass einzelne Erlebnisattraktionen nicht ausreichen, um sich vom Wettbewerb abzuheben. Wir planen daher immer öfter Gesamtpakete mit einem Mix aus verschiedenen Angeboten, die sowohl durch einen inhaltlichen als auch durch einen gestalterischen roten Faden verknüpft werden.“ Wichtig sei dabei, schon möglichst früh mit diesem Inszenierungsfaden zu beginnen. „Das Erlebnis beginnt eigentlich daheim“, sind Lang und Stark überzeugt. „Durch Prospekte, Internetauftritt etc. erzeuge ich ein Bild in

den Köpfen der Besucher. Dieses Bild sollen sie bei Ankunft vor Ort wieder erkennen. Und deshalb muss die tatsächliche Inszenierung schon bei der Anreise beginnen.“

Das Tor zum Erlebnis

Es geht also um mehr als um reine Wegweiser. Die Beschilderung soll nicht nur das Zurechtfinden erleichtern, sondern auch neugierig machen, einen Vorgeschmack bieten und so die Spannung langsam aufbauen. Ein durchgängiges grafisches Erscheinungsbild spielt dabei eine

entscheidende Rolle. Aber auch die Form: Besondere Tafelgestelle heben sich vom Schilderwald entlang der Straßen ab, Eyecatcher ziehen zusätzlich die Aufmerksamkeit auf sich und bilden gleichsam ein Tor zur Destination. Begrüßung, Überzeugung der Gäste vom Angebot und Einstimmung aufs Erlebnis werden durch Orientierungszonen ergänzt. Diese Infopoints stellen das Verbindungsglied zwischen Infrastruktur (Bergbahn, öffentliche Verkehrsmittel, Parkplätze, Gastronomie, ...) und der eigentlichen Attraktionszone dar.

Infopoints für den Biosphärenpark Wienerwald

Ein Beispiel für die einzigartige Gestaltung solcher Orientierungspunkte ist im Biosphärenpark Wienerwald zu finden. Die Eingangsportale zum 105 000 ha großen Schutzgebiet wurden von pronatour entworfen, geplant und umgesetzt. Die Gestelle in Form von Kugelsegmenten symbolisieren dabei die Biosphäre, inhaltlich erzählen sie über den jeweiligen Standort, den Biosphärenpark Wienerwald und Biosphärenparks auf der ganzen Welt(kugel). Eine erste „Infokuppel“ wurde bereits im Maurer Wald (Wien) eröffnet.



Triassic Park (Steinplatte, T): Einstimmung an der Talstation – schon vor der Kassa tauchen die Besucher ins Erlebnis (hier ins Urmeer) ein.


pronatour schafft neue Highlights für „Die Gartentulln“ (NÖ), wie die Schmetterlings-Seilbahn.

Begrüßungs- und Einstimmungszonen

Auch für „Die Gartentulln“ gestaltete pronatour Begrüßungs- und Einstimmungsbereiche, die die Besucher thematisch an die Landesgartenschau heranführen und sie ins Gartenerlebnis eintauchen lassen. Ergänzt wird die Inszenierung durch einzelne Erlebniselemente wie Gärt-

nerstagebuch-Stationen, mobile Hinweistafeln, („rieche, schmecke, staune!“), und eine Schmetterlings-Seilbahn, mit der man liegend über eine Blumenwiese „schweben“ kann. Darüber hinaus läuft die Planung für Besucherlenkungssysteme auf der Zugspitze (Bayern, D), in Sörenberg (Luzern, CH) und am Golm in

Schruns-Tschagguns (Vorarlberg, A). „Erst ein Gesamtauftritt aus einem Guss schafft ein Gesamterlebnis, das authentisch und unverwechselbar wird. Und das Identität schafft“, so die Kreativköpfe. „Wenn Verpackung und Inhalt stimmig sind, dann bekomme ich ein wunderbares Erlebnis geschenkt!“

 Infos: www.pronatour.at

KRISTALLTURM®

DER WIRTSCHAFTLICHE HOCHSEILGARTEN

Mottostationen – Eventplattform – Feierabendklettern.
KristallTurm®... mehr als nur ein Hochseilgarten.





KRISTALL
TURM®

KristallTurm GmbH&Co.KG. An der Bretonenbrücke 8. D-83661 Lenggries. Tel.: +49 8042 972 80 57. service@kristallturm.de. www.kristallturm.de

Erster KristallTurm®

Am Flumserberg, nur 80 Kilometer von Zürich entfernt, in der Tourismusregion Heidiland oberhalb des Walensees wird im Herbst 2011 mit dem Bau eines dreistöckigen KristallTurm® begonnen. Dieses außergewöhnliche Klettererlebnis aus Lenggries (D) wird in 1 600 m Höhe direkt auf der Prodalp errichtet. Die Flumserberg AG hat rechtzeitig den Trend der Zeit erkannt und setzt bewusst auf die innovative Weiterentwicklung des Sommertourismus.

Der Bau des KristallTurm® auf der Prodalp wird von der Flumserberg AG bereits im Marketing berücksichtigt.

Foto: Flumserberg AG



www.flumserberg.ch

FLUMSER
BERG

Roger Schlegel, Geschäftsführer im Bereich Technik und Bahnen der Flumserberg AG, betont: „Wir erachten die Stärkung des Sommertourismus als zukunftsweisend, um unsere bestehenden Einrichtungen wie Bergbahnen, Gastronomie und Unterkünfte auch während der Sommermonate besser auszulasten. Dies gelingt allerdings nur mit einem attraktiven Angebot.“

Von der Seilbahn aus sichtbar

Der KristallTurm® überzeugte die Geschäftsleitung durch seinen geringen Flächenbedarf als freistehende Kletterkonstruktion, die nicht in einen Wald integriert

wird, sondern bereits von der Bergbahn aus die Blicke auf sich zieht. Kombiniert mit einem hohen Attraktivitätswert für die Gäste, die sich in 90 verschiedenen Stationen in Höhen zwischen 5 und 15 Metern austoben können, ist der KristallTurm® auch bei erhöhten Anforderungen hinsichtlich Schnee und Wind die ideale Lösung für das Erlebnis am Berg.

Highlight: Kleinkinder-Parcours

Als spezielles Highlight wird am Flumserberg ein Kleinkinder-Parcours mit durchlaufendem Sicherungssystem in den KristallTurm® integriert. Dadurch wird ein Angebot für Kinder ab drei Jahren und unter 1,25 Meter (Mindestgröße für den KristallTurm®) geschaffen. Der Parcours ist so ausgelegt, dass die Kinder in 1,5 Meter Höhe klettern. Für

in der Schweiz entsteht

DER KRISTALLTURM® PUNKTET KONKRET MIT FOLGENDEN VORTEILEN:

- ▶ Geringer Flächenbedarf, keine Seilabspannungen notwendig
- ▶ "Fliegender Bau", somit höchste Anforderungen an Standfestigkeit und Statik
- ▶ Baukastensystem mit mehreren Ebenen: Sonnen-, Regendach / Aussichts-, Besucher- bzw. Eventplattform möglich
- ▶ Erweiterbarkeit zu einem späteren Zeitpunkt
- ▶ Wirtschaftlichkeit durch höhere Auslastung und überdurchschnittliche Lebensdauer
- ▶ Sicherheit (Einweisung durch Trainer, Treppenabgänge etc.)
- ▶ Benutzer- und Betreiberfreundlichkeit (hoher Kundendurchsatz, keine Staubildung)
- ▶ kurze Liefer- und Errichtungszeiten (6 Wochen Montage)
- ▶ Alleinstellungsmerkmal, patentiertes System, „Eyecatcher“
- ▶ individuelle Gestaltungsmöglichkeiten.

Eltern besteht die Möglichkeit, neben ihren „Zwergern“ herzugehen und diesen mit Hilfestellungen und Ratschlägen beiseite zu stehen. Die schräge Hanglage des Standorts wird dadurch ausgenutzt und in eine sinnvolle Erweiterung des KristallTurm® umgesetzt.

Das KristallTurm®-Team rund um Heinz Tretter aus dem bayrischen Lenggries freut sich bereits auf die Realisierung dieses interessanten Projektes. Baubeginn des Grundgerüsts ist im kommenden Herbst. So kann der KristallTurm® über die Wintermonate als Marketinginstrument benutzt werden und die Aufmerksamkeit der Wintersportler auf sich ziehen. Pünktlich zum Auftakt der Sommersaison 2012 wird dieser dann im Juni eröffnet.

 Infos: www.kristallturm.de



Roger Schlegel,
Geschäftsführer
Technik und
Bahnen der
Flumserberg AG,
beim Klettern im
KristallTurm®
Berlin. Fotos:
KristallTurm®



Jeder Kristall-
Turm® verblüfft
mit einzigartigen
Stationen.



Ausgelassenes
Feierabendklet-
tern im heuer
neu eröffneten
KristallTurm®
Wiesloch (D).

Neuer FREERIDER von Bullcart Sport UG Sitzroller mit hohem Spaßfaktor

Die Bullcart Sport UG Weiden (D) hat sich seit 2005 einen Namen gemacht mit geländetauglichen Downhill-Carts und -Rollern für den Sommerbetrieb. Besonders leicht zu handhaben und transporttauglich für alle Arten von Aufstiegshilfen ist der „FREERIDER“. Dieser Sitzroller mit hohem Spaßfaktor präsentiert sich 2011 in einer neuen Generation mit weniger Gewicht.



Flott und einladend wirkt der neue FREERIDER von der Bullcart Sport UG aus Aluminium. Fotos: Bullcart



Hinten verfügt der FREERIDER über einen „fetten Reifen“ zur Erhöhung der Fahrstabilität.

„Das überarbeitete Funsportgerät FREERIDER wird es in einer Zweisitzer- und einer Einzisitzer-Version geben. Grundsätzlich ist es sowohl für den Transport mit Schleppliften, als auch Sesselbahnen und Gondeln konzipiert. Für Sesselbahnen ist ein Alurahmen als Einzisitzer vorgesehen. Dadurch ist er leichter in die Sessel bzw. an die Aufnahme zu heben.

Der primäre Grund für die Überarbeitung war, dass das alte Modell zu hohes Gewicht hatte und wir etwas Leichteres für Sesselbahnen und Gondeln anbieten wollten. Trotz der Gewichtsreduktion – nunmehr zwischen 20 und 30 kg je nach Version – wird auch beim Nachfolgemodell eine MTB-Bremse verbaut.

Für Gondelbahnen eignen sich natürlich die Ein- und die Zweisitzer, soweit die Gondel genügend Platz bietet. Für Schlepper werden Einzisitzer mit einer speziellen Aufnahme für die Gehänge angeboten“, er-

klärt Geschäftsführer Karl Kroher. Der FREERIDER ist ähnlich wie der dreirädrige Bullcart als Verleihgerät an Bergbahnen konzipiert. Von einem üblichen Downhillbike unterscheidet er sich durch die breite Nutzungsmöglichkeit durch ein „normales“ Publikum. Dieser Vorteil ergibt sich aus der bequemen Sitzposition und dem niedrigen Körperschwerpunkt. Dadurch sind auch sehr lange Abfahrten bequem möglich. Und als Zweisitzer werden die gemütlichen Runs natürlich noch mal ein besonderer Spaß.

Fahrkomfort deutlich verbessert

„Durch die Federgabel vorne wird der Fahrkomfort deutlich verbessert, das Gewicht wird reduziert. Die Sitzposition beim neuen „Freerider“ ist etwas sportlicher, aber noch für ein breites Publikum geeignet. Man kann mit dem Gerät durchaus sportlich aber auch gemütlich zu Tale

fahren – das ist ein großer Unterschied zu anderen Downhillbikes“, so Kroher weiter. Und noch einen Vorteil sieht der Tüftler aus der Oberpfalz: „Im Grunde ist der neue FREERIDER für alle Arten von Bergbahnen geeignet, während die 45 kg schweren Bullcarts speziell ein Angebot für Schlepper sind.“

All die genannten Vorteile sollten Bergbahnen die Entscheidung für und den Umgang mit diesem Typ von Sommersportgerät erleichtern. Da die Bergbahnbranche grundsätzlich seit Jahren ein größeres Interesse an Ideen für das Sommergeschäft zeigt, dürften sich hier Nachfrage und Angebot treffen... **mak**



Vorderrad mit MTB-Bremse



Hinterrad mit MTB-Bremse

i Infos:

Karl Kroher
Bullcart Sport UG
(Haftungsbeschränkt)
Peuerlstr.31
D-92637 Weiden
Tel: +49 (0) 160 / 7004823
Fax: +49 (0) 9602 / 5030
E-Mail: rollsurfing@t-online.de
Web: www.bullcart.com

Technische Daten

Länge:	205 cm
Breite:	max 80 cm (lenkerbedingt)
Höhe:	80 cm (lenkerbedingt)
Gewicht:	je nach Version 20 – 30 kg
Versionen:	1. Einsitzer Alu mit MTB Bremse vorne und hinten für Sessellifte 2. Ein-oder Zweisitzer CroMo mit Motorradbremse hinten und MTB Bremse vorne.

EINZIGARTIGE SPIELGERÄTE VON GBL

Die Gemeinnützige Beschäftigungsgesellschaft Liezen (GBL) hat in Abstimmung mit Heinz Wilding, Bürgermeister von Hohentauern, drei neue einzigartige Sport-/Spielgeräte geschaffen, welche nicht nur Kindern die Möglichkeit für Spaß mit Sport und Bewegung geben.

„Es macht mir eine große Freude, wie stark bereits in den ersten Tagen der Barbapapa als Stehaufmännchen, die Fred Feuerstein-Autos und der lebendige „Tisch“-Fußballplatz von allen Besuchern angenommen werden, so Bürgermeister Wilding.“ Spiel, Spaß, Bewegung und Gesundheit vereinen sich in den neuen Spielgeräten aus Naturholz, welche die Gemeinde Hohentauern bei GBL in Auftrag gegeben hatte. Einfache Ideen

wurden hier in individuelle Bewegungsmöglichkeiten passend zum Gesamtkonzept des Ortes geschaffen. Hohentauern bietet verschiedene Themenwege mit individuellen Stationen auf jedem Weg.

Die o. e. Figuren befinden sich entlang des sogenannten Wasserweges, alle Stationen haben hier vor allem mit Bewegung zu tun. Nach einer Phase der Ideenfindung wurden vier komplett unterschiedliche Ideen in Motivskizzen ausgeführt. Der Auftraggeber hat sich dann für drei Bewegungsgeräte entschieden. Diese wurden in Folge auf CAD-Basis für die Fertigung weiter entwickelt. Die Konstruktionen wurden so naturbelassen als möglich umgesetzt, Hauptbestandteil ist Lärchenholz.



Bürgermeister Heinz Wilding von Hohentauern und GBL-Geschäftsführer Franz Enhuber überzeugten sich persönlich von den Spielstationen.
Fotos: GBL



Das Feuerstein-Auto.

Highend-Trottinettes in der Vermietung ... und das Sommergeschäft rollt

2003 gründete der ehemalige BMX-Internationale Alain Stoll die 3LMNT Distribution. Der Name steht für die drei „Elemente“ Schnee, Wasser und Erde, für die das Schweizer Unternehmen Freizeitgeräte und -ausrüstungen anbietet. Neben trendigen Skis zählen dazu vor allem moderne Downhill-Roller. Ausgerüstet mit moderner Bike-Technologie sind die „Highend-Trottinettes“ eine interessante Alternative im Sommergeschäft.

Sicherer Bergab-Spaß: Die ASP-Downhill-Roller FTTI ermöglichen die Sommernutzung von Skipisten.



Robuste Alu-Rahmen und hochwertige Fahrwerkskomponenten kennzeichnen die Roller-Modelle von Alain Stoll. Neben der multifunktionalen Baureihe bikeboard4LMNT, die als Offroad- und Straßenroller,

als Schneescooter und sogar als Wasserski/Wakeboard-Alternative erhältlich ist, sind es vor allem die Modelle der ASP-Familie, die der ehemalige BMX-Sportler in den vergangenen Jahren für das Sommer-

geschäft am Berg entwickelt hat. Mit schmaler Bereifung, wie die Modelle ASP Scooter 20/20JU/20FSP (mit Front- bzw. Vollfederung) vorwiegend für Schotter- bzw. Asphaltwege oder mit bulliger Offroad-Bereifung, wie die Modelle FTTI oder FTTII (mit Pedal-Antrieb) bieten die ASP-Roller sicheren Downhill-Spaß für die ganze Familie. Entsprechend wird Sicherheit großgeschrieben: leistungsfähige Scheibenbremsen und bewährte Naben oder Federungen von führenden Mountainbike-Ausrüstern werden seit 2010 am Westschweizer Standort Biel an hochwertige Rahmenkonstruktionen aus eigener Entwicklung montiert.

Auch ohne Seilbahn lassen sich Abfahrten für Freizeitaktivitäten erschließen.



Swiss Finish

„Das ‚Swiss Finish‘ ist vor allem für unsere Kunden im Vermietbereich ein wichtiges Qualitätsargument. Im täglichen Betrieb profitieren sie

zusätzlich von der unkomplizierten Wartung, die bei allen unseren Modellen im Vordergrund steht“, betont Alain Stoll. Derzeit haben rund 200 Skigebiete und Verleiher in der Schweiz und dem angrenzenden Ausland die ASP-Downhill-Roller im Angebot.

Überschaubare Investitionen

Eine geeignete Piste oder Bergab-Strecke, eine Werkstatt für Wartung und Reparaturen, die Garage für den Fuhrpark und natürlich ein geeignetes Transportmittel für den Bergauftransport – viel mehr braucht es nicht für den Rollerspaß am Berg. Dabei muss es nicht einmal eine Kabinen-/Sesselbahn sein, auch ein Kleinbus mit Anhänger bringt Fahrer und Gäste zum Berg. So wie im rund 30 Minuten von Biel entfernten Gebiet Devalchass, in dem Alain Stoll seit drei Jahren erfolgreich Gruppen-Incentives veranstaltet (insg. 500 Gäste im Jahre 2010) und natürlich eigene Prototypen testet.

Bei der Evaluierung eines möglichen Downhill-Angebots werden Interessenten umfassend durch Alain Stoll unterstützt. Streckenverläufe werden selbst „erfahren“ und bei Bedarf durch Kooperationspartner aus dem Bikepark-Bereich mit dem zusätzlichen Thrill versehen. Je nach Streckencharakter, -länge und erwarteter Kundenfrequenz können dann Typ und Anzahl der Trottnettes festgelegt werden.

Hohe Nachfrage

Etwa 15 000 Franken kalkuliert Alain Stoll für eine Erstausrüstung mit 10 Rollern und der erforderlichen Schutzausrüstung. Die erzielbaren Vermietpreise auf Stunden- oder Einzelfahrtbasis richten sich natürlich nach Streckenlänge/Fahrdauer sowie Aufbeförderungsart und -frequenz. Bei attraktiven Strecken lassen sich laut Herrn Stoll durchaus Vermietpreise von 10 bzw. 45 Franken pro Fahrt (unbegleitet/begleitet) erzielen. Die Attraktivität des Bergabvergnügens ist hoch: Unter seinen Referen-



Der ehemalige BMX-Wettkampfsportler Alain Stoll bietet das Roller-Sommersgeschäft aus einer Hand.
Fots: tb, 3LMN

zen zählt Alain Stoll inzwischen viele Gebiete und Vermietpartner in renommierten europäischen Destinationen auf. Dabei können Spitzengebiete mit Beständen von 100 bis 200 Rollern bis zu 15 000 Abfahrten pro Saison erreichen. **tb**

i Infos: www.3lmt.com

50 Jahre steil unterwegs!

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

SNOPEX^{SA}
www.snopex.com
CH-6828 Balerna · Tel. +41 (0)91 646 17 33 · sales@snopex.com

HOLLEIS
SNOWMOBILES & QUADS

A-5751 Maishofen · Tel. 06542/683 46-0 · office@holleis.net

WWW.HOLLEIS.NET

Gröden: neuer Slackline Park und Freeride-Trail

Am 10. Juni eröffnete in Wolkenstein der erste offizielle Slackline Park Südtirols. Von sechs bis 30 Meter Spannweite bieten 13 Alternativen zum Anbringen der Slacklines für Profis und Anfänger Abwechslung in allen Schwierigkeitsgraden. Besonders interessant: Wöchentliche Schnupperkurse und Slackline-Verleih. Parallel dazu entstand am Ciampinoi ein wegweisender 2,5 km langer Freeride-Trail.



Südtirols ersten Slackline Park findet man in Wolkenstein. Fotos: Hansmann PR

Von kurzen Lines für Anfänger bis hin zur 30 Meter Rodeo-Lines für Profis bietet der neue Park 13 Alternativen, um Slacklines bis maximal Hüfthöhe in allen Schwierigkeitsgraden anzubringen. Der Trendsport ist wegen des faszinierenden Gleichgewichtserlebnisses weltweit beliebt. Das Parkkonzept ist einfach: Die Pfeiler sind im Slackline Park fix montiert, Slacklines können selbst mitgebracht oder vor Ort ausgeliehen werden. Die Parknutzung ist kostenlos.

Wer den in den 1980er Jahren in den USA erfundenen Trendsport selbst einmal ausprobieren und wissen will, warum sich die Slackline inzwischen auch im Breiten- und Spitzensport als vielseitiges Gleichgewichtstraining etabliert hat, kommt beim Schnupperkurs in Wolkenstein voll auf seine Kosten. Jeden Mittwoch geht es mit Slackline-Instructors von 16 bis 19 Uhr zum Balancieren auf das berühmte 2,5 cm bis 5 cm breite, zwischen zwei Fixpunkten gespannte Kunstfaserverband: Auf dem Programm stehen Slackline-Befestigung, Aufsteigen, die ersten meist wackeligen Schritte

oder für ganz Begabte schon der eine oder andere Trick. Der Schnupperkurs im Wolkensteiner Slackline-Park ist für Val Gardena Active Mitgliedsbetriebe kostenlos. Wer keine eigene Slackline hat: Im Tourismusbüro Wolkenstein können die Spanngurte für 5,00 Euro pro Tag ausgeliehen werden. Infos zu Kursbuchung, Slackline-Verleih und Slackline-Park gibt es unter: www.valgardena.it.

Trail speziell für Biker

Mit dem Biketrail Ciampinoi-Wolkenstein finden Mountainbiker eine neu angelegte Freeride-Strecke. Damit wurde ein attraktives Angebot für Mountainbiker geschaffen, die fahrtechnische Herausforderungen

auf einem eigens gebauten Trail mit Anliegern und Dirtjumps suchen. Das Besondere daran: Der Weg ist speziell für Mountainbiker angelegt und steht ihnen exklusiv zur Verfügung. Konflikte mit Wanderern können so gar nicht aufkommen.

Den Bike-Transport auf den 2.254 Meter hohen Ciampinoi übernimmt die Ciampinoi-Umlaufbahn. Oben wartet nicht nur ein atemberaubender Ausblick auf den legendären Sella Stock und das berühmte Wahrzeichen Grödens, den Langkofel. Von hier ist man in nur fünf Minuten auf 2140 Höhenmetern am Start des neuen Biketrails. Die 2,7 Kilometer lange Freeride-Strecke führt als Single-Trail mit gebauten Anliegern und diversen Sprüngen (Dirtjumps) über 550 Höhenmeter bis nach Wolkenstein. Das Gelände ist abwechslungsreich, bietet viel Flow und ist somit auch ideal für motivierte Anfänger geeignet. „Um die Strecke für eine große Anzahl von Mountainbikern attraktiv zu gestalten, haben wir auf eine möglichst attraktive Linienführung geachtet, deren Schwierigkeitsgrad großteils niedrig bis mittelschwerig ist“, so Christian Piccolruaz von Trail Solutions, der das Projekt realisiert.

Da der Bau ohne große maschinelle Eingriffe erfolgt, bleibt der ursprüngliche Charakter des Geländes erhalten.

Die Rückfahrt vom Trailende zur Ciampinoi-Seilbahn durch den Ort Wolkenstein beträgt etwa 650 Meter.

Neues Tourenportal

Alle Biker im Grödental profitieren seit Kurzem von der neuen Service-Site www.mtb-dolomites.com. Sie versorgt mit allen relevanten Infor-

mationen zu den schönsten Trails der Dolomiten, liefert interaktive Karten, Streckenbeschreibungen, Roadbook und GPS-Daten zum Download für das 1 000 km lange Tourennetz in Höhenlagen zwischen 700 und 2 450 Metern sowie 30 ausgewogene und bestens beschilderte Mountainbike-Routen in unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden. Die Tourenvorschläge sind in die Kategorien leicht, mittel und schwierig unterteilt. Wählt man eine Route aus, erhält man eine ausführ-

liche Charakteristik: So findet man zum Beispiel bei der Route von Wolkenstein Richtung Sellajoch nicht nur die Wegbeschreibung, sondern auch interessante Details über die „Steinerne Stadt“ am Fuß des Langkofels. Selbstverständlich darf auch ein Hinweis auf die Einkehrmöglichkeit im Rifugio Comici mit seinen Kräuterspezialitäten nicht fehlen. Weitere Klicks öffnen mögliche Varianten wie die Abkürzung mit der Seilbahn, ausführliche Tourdaten sowie die Anfahrtsplanung. **pd**



Der neue Freeride-Trail in Wolkenstein liegt auf dem Ciampinoi.

Energie- & Ruheoase am Speicherteich

Die Dorfgasteiner Bergbahnen haben den ersten Maßnahmenschritt zur Inszenierung eines Speichersees als Entspannungs- und Genussort umgesetzt: Am so genannten „Spiegelsee“ auf dem Fulseck erwarten die Gäste Energie- und Ruheoasen.



Barfußweg am Spiegelsee. Fotos: Dorfgasteiner BB AG



Wackelsteg in Dorfgastein.

Entspannen, Wohlfühlen und Lebensqualität steigern – das soll der inszenierte Speichersee künftig bewirken. Bereits angelegt ist der Barfußweg. Gäste werden aufgefordert, im Storchengang durch das erfrischende Wasser des Spiegelsees zu treten und damit die Durchblutung anzuregen. „Barfußlaufen hat sehr positive Auswirkungen auf den Seelenzustand – man

fühlt sich „eins“ mit der Natur! Wenn sich dann noch die herrliche Berglandschaft im Spiegelsee spiegelt, ist jeder begeistert,“ so die Bergbahnen unter dem neuen Geschäftsführer Erwin Stangassinger. Eine weitere Attraktion ist der „Wackelsteg“. Dabei handelt es sich um einen schwimmenden Steg erwartet am Spiegelsee. Die Besucher sollen den Zustand der Ausge-

wogenheit schaffen. Das bedeutet für den Körper: Ausgewogenheit ist der Zustand in dem sich alle angreifenden, aus Bewegung, Trägheit, Reibung und externen Einflüssen resultierenden Kräfte gegenseitig aufheben!

Wer noch zusätzliche Herausforderungen sucht, kann auch eine geführte Mountainbike-Tour inkl. Gondelfahrt zur Bergstation und Technik-/Sicherheitstraining buchen, oder eine Actionrollertour vom Fulseck. Für ruhigere Typen bieten sich mystische Themenwege und kulinarische Almschmankerl an.

Handliche Pocketcards für Wanderer, Biker, Familien & Kinder

Die Schweizer Destination Flumserberg investiert weiter in den Bergsommer. Am 2. Juli wurde ein Sagerlebnisweg eröffnet, die Sommerrodelbahn „Floomzer“ geht in ihre zweite Saison und für Juni 2012 ist das Klettererlebnis Kristallturm® auf Prodalp geplant. Zur Pflege der jeweiligen Zielgruppen wurden ab der zweiten Sommersaison-Hälfte 3 verschiedene, handliche Pocketcards aufgelegt.



Die drei neuen Flumserberg-Pocketcards für Biker, Wanderer und Familien & Kinder.

Fotos: BB Flumserberg AG

Der Sagerlebnisweg zwischen Prodkamm und Prodalp wurde heuer völlig neu inszeniert.



Erstmals finden Wanderer, Mountainbiker und Familien mit Kindern das große Flumserberg-Sommerangebot im Taschenformat. Jede Zielgruppe findet bedürfnisgerecht aufbereitete Angebote, Tourenvorschläge, Insidertipps und viel Wissenswertes auch für unterwegs. Flumserberg schafft nicht nur Innovationen wie die Rodelbahn oder den Kristall-Kletterturm. „Auch die Pflege des bisherigen Angebotes ist wichtig“, sagt René Zimmermann, Marketingleiter der Bergbahnen Flumserberg. Aber aufgrund des großen und weiträumigen Sommerangebotes war es bisher kaum möglich, vollständig über das Naturerlebnis Flumserberg zu informieren. „Wir haben uns entschieden, die bisherigen Drucksachen mit zielgruppengerechten Karten zu ergänzen“. Entstanden sind so mit der Buchser Agentur Typolay drei eigenständige, handliche und moderne Pocketcards für Wanderer, Mountainbiker und Familien & Kinder.

Auch Insidertipps der Autoren enthalten

Das Kreativteam der Bergbahnen mit René Zimmermann „Bike“, Sandra Ackermann „Wandern“ und Andrea Zeller „Familien & Kinder“ hat aus vollem Fundus und eigenen Erfahrungen geschöpft aber auch Lücken nicht gescheut. Für alle alles auf einem Prospekt darzustellen ist wenig sinnvoll. „Wir haben uns am Aktionsradius und den Bedürfnissen der Zielgruppen orientiert“, so Zimmermann.

Damit die Gäste die Informationen auch im Internet schneller finden, wurden die neuen Subdomains wandern.flumserberg.ch, bike.flumserberg.ch und family.flumserberg.ch

eingrichtet. Jeder Autor hat seine persönliche Lieblingstour beige-steuert, was Neugier entfacht. Sämtliche Touren verfügen über eine Beschreibung, Routenverlauf in der Panoramakarte, den Schuh-tipp und ein anschauliches Höhenprofil. Für Biker sind 12 Touren von einfach bis extrem gelistet. Der großzügige Kartenausschnitt von Maienfeld bis Ziegelbrücke und tief ins Glarnerland hinein wurde mit einer Google-Map dargestellt. Zusätzlich sind Infos über Kulinarik & Hütten, Alpprodukten, Biketransport, Bikeshops & Rental, weitere Bikekarten, einschlägige Websites und Mobile-Applikationen für unterwegs enthalten.

Die Pocketcard für Familien & Kinder strotzt nur so vor Outdoor-Erlebnissen. So sind alle Spielplätze, Feuerstellen, Themenwege, Freizeiterlebnisse, Tierbeobachtungen aber auch Ursprüngliches wie die Mulchenhütte enthalten. Natürlich fehlt auch der Wandermotivator – die Rodelbahn FLOOMZER nicht.

Alle drei Flumserberg-Pocketcards sind ab sofort kostenlos bei allen Kassen der Bergbahnen, an den Infostellen Heidiland und in den Sportgeschäften erhältlich.

Sagenerlebnisweg über das „Wilde Mannli“

Über 14 moderne Spielstationen verzücken seit 2. Juli Groß und Klein auf dem malerischen Wanderweg zwischen Prodamm und Prodalp. Durch die Zusammenarbeit der Gemeinden Flums und Quarten sowie der Landeigentümer und durch tatkräftige Unterstützung der Sponsoren konnte der so genannte Sagenweg über das „Wilde Mannli vom Flumserberg“ völlig neu und modern inszeniert werden. Die Kinder können dem Wilden Mannli an den 14 Spielstationen helfen, seine früheren Streiche wieder auszubügeln – etwa die Marksteine richtig zu setzen. Dabei unterstützen der Alpöhi, Heidi und Peter die Kinder mit Rat und Tat. Obendrein gilt es, sich z. B. im Tannzapfenzielwurf zu üben und mit dem Fernrohr die heimische Tierwelt zu entdecken.

Natürlich ist auch eine echte Schatzkiste versteckt, deren Inhalt streng geheim ist. Beim Stangenlauf können sich die Kinder mit den Wildtieren messen. Zwischendurch laden auch zwei schöne Rastplätze mit Feuerstelle und Brennholz zur Stärkung. Kurz vor dem Ziel auf Prodalp wartet noch das Sagenbuch, wo sich alle Gäste mit einem Eintrag verewigen können.

Dass das Wilde Mannli mit der Zeit geht, zeigt, dass es neu unter wildesmannli@flumserberg.ch auch per Mail erreichbar ist. Weiters hat das Wilde Mannli dafür gesorgt, dass der Sagenerlebnisweg auch über die kostenlosen iPhone- und Android-Apps von GPS-Tracks jederzeit mobil erlebbar ist. **mak**

Eine von 14 Spielstationen, bei denen die Kinder dem „Wilden Mannli“ helfen können.



Alpintechnik + Schneeanlagen

Rufen Sie uns an!
T +43 (0)5242 714 55

+ MEHR NÄHE.

Offenheit und Transparenz, sowie ein aktives und vertrauensvolles Miteinander sind unser Rezept und prägen unsere Beziehungen zu Kunden, Partnern und Behörden.

+ MEHR FLEXIBILITÄT.

Schlanke Strukturen und ein engagiertes Team von 20 Ingenieuren und Spezialisten sorgen für eine effiziente und rasche Umsetzung Ihrer Projekte. Setzen Sie dabei auch auf unser Planungs-Know-how aus den Bereichen der Wasserwirtschaft, Energieversorgung und dem Bau von Straßen, Güterwegen und Sportanlagen.

+ MEHR VERANTWORTUNG.

Legen Sie Ihr Projekt mit gutem Gefühl in bewährte Hände. Mit viel Erfahrung und dem „Gewusst wie“ entwickeln, planen, organisieren und beaufsichtigen wir Projekte im Bereich „Alpintechnik und Schneeanlagen“.



Andreas Eller
Geschäftsführung/
Gesellschafter



Robert Wendlinger
Geschäftsführung/
Gesellschafter



Hans Glockengiesser
Geschäftsführung/
Gesellschafter



AEP Planung und Beratung GmbH
Ingenieurbüro • Kulturtechnik
Münchner Straße 22 • A-6130 Schwaz
T +43 (0)5242 714 55 • office@aep.co.at

www.aep.co.at

Kulturtechnik +
Wasserwirtschaft

Energieversorgung +
Umwelttechnik

Alpintechnik +
Schneeanlagen

Verkehrswege +
Straßenbau

Freizeitanlagen +
Sportplätze

Mag. Arnold Oberacher, con.os tourismus consulting Touristische Sommerkonzepte richtig bewirtschaften

Mag. Arnold Oberacher verfasste für den Mountain Manager einen Gastkommentar zum Schwerpunkt „Bergsommer“. Der Experte geht auf die Bewirtschaftung des Bergerlebnisses ein, sprich wie Bergbahnen im Sommer nicht nur mehr Gäste, sondern auch mehr Geschäft erzielen.



Mag. Arnold Oberacher, GF
con.os tourismus consulting gmbh.

Serfaus-Fiss-Ladis:
Station am Themenweg „Sturzflug“. Fotos: con.os



„Während der Sommer für die meisten österreichischen Bergbahnen im Vergleich zum Winter immer als Stiefkind gilt, erzielen die Deutschen und Schweizer Kollegen in der Sommersaison oftmals deutlich höhere Besucherzahlen und konzeptionelle Erfolgsbausteine und Stolpersteine. Bei der Gestaltung dieser „Berg-Erlebnisse“ muss zunächst grundsätzlich zwischen der räumlichen und der inhaltlichen Konzeption unterschieden werden. Räumlich können Sommer-Bergbahn-Attraktionen entwickelt werden z. B. als

- ▶ Zentren bzw. Parks wie Nocky's Almzeit auf der Turrach oder das Murmliwasser in Serfaus,
- ▶ Routen wie die Murmeltierrallye im Alpinolino Westendorf oder die Klangwelt in Toggenburg (CH),
- ▶ dezentral am Berg verteilte Stationen bzw. Erlebnispunkte wie Aussichtspunkte, Wohlfühlstationen, etc.,
- ▶ temporäre Installationen bzw. Events.

Damit das „Berg-Erlebnis“ dann auch aus Sicht der Kunden als ansprechend empfunden wird, sollten vor allem folgende Fehler vermieden werden:

- ▶ „**Thematischer Fleckerlteppich**“ mit zu buntem und vielfältigen Mix an unterschiedlichen Themen und Attraktionen statt klarem Themenfokus:
- ▶ „**Nischen-Orchidee**“ statt breitenwirksame Ziel-

gruppenansprache

- ▶ „**Allerweltsthema**“ statt standort- bzw. betriebsbezogene Authentizität
- ▶ „**Konzept Isolation**“ statt Einbindung und Integration bestehender Angebote, Highlights und Betriebe
- ▶ „**Einmal-Wurf**“ statt eingebautem thematischen Erweiterungs- & Ausbau-Plan
- ▶ „**One time see**“-Logik statt integriertem Wiederbesuchs-Motiv durch Variation des Besuchs-Erlebnisses oder -Ergebnisses.

Wirtschaftliche Erfolgsgrundlage: Zeit-Designer

Ziel eines attraktiven Bergerlebnis-Konzeptes muss es sein, eine Mindestaufenthaltsdauer von 2 bis 4 Stunden zu erreichen. Die erwartete bzw. suggerierte Erlebnis- und Aufenthaltsdauer stellt nämlich zugleich die wichtigste ökonomische

Erfolgsgrundlage dar. Je höher diese ist, desto höher ist auch grundsätzlich die Ausgabebereitschaft sowie der Einzugsradius, aus dem die Menschen bereit sind, zur Berg-Attraktion anzureisen. Wirtschaftlich erfolgreiche Touristiker lassen sich nicht zuletzt deshalb auch als „Zeit-Designer“ adeln. Eine weitere ökonomische Optimierungsmöglichkeit ist der Einsatz von Hilfsmitteln. Ein – entgeltlich erworbener – Zauberstab der Geheimnisse öffnet oder erweckt Attraktionen zum Leben. Eine Schatzkarte bzw. ein Rätselpass könnten derartige Optionen darstellen.

Entscheidend für den wirtschaftlichen Bergerlebnis-Erfolg ist es somit, dass wir vom reinen Verkauf einer logistischen Leistung „Berg-Talfahrt“ weg kommen und uns noch konsequenter hin zur konzeptionellen und preislichen Gestaltung von „Erlebnis-Zeit“ orientieren.“

Rein ins Erlebnis!

Erlebniswege

Themenparks

Aussichtsplattformen

Ausstellungen

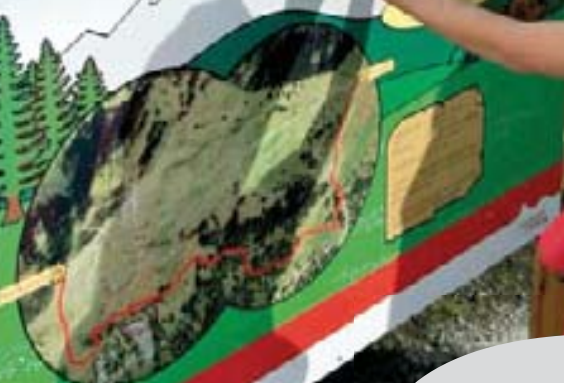
Winterinszenierungen

Touristische
Masterplanung

Das wilde Mannli vom Flumserberg



Das wilde Mannli vom Flumserberg ist ein legendäres Wesen, das in der Gegend um Flumserberg zuhause ist. Es wird als ein Mann mit einem schwarzen Mantel und einem roten Hut beschrieben, der in der Nacht durch die Berge wandert. Die Legende besagt, dass er die Menschen vor bösen Geistern schützt, aber auch manchmal Unruhe bringt. In der Region sind viele Geschichten über seine Taten im Umlauf, die von Generation zu Generation weitergegeben werden.



pronatour
Entwicklung und Umsetzung von Erlebnisprojekten

www.pronatour.at

Sagenerlebnisweg
Flumserberg, Heidiland (St. Gallen, CH)

Foto: Flumserberg Tourismus

4 000 m² mehr Pistenpaß in der Neusser Skihalle

Kinder und Anfänger haben im Juli ihr eigenes „weißes Reich“ in der Jever Skihalle Neuss bekommen: 4 000 m² Piste stehen nunmehr für diese Zielgruppe zur Verfügung. Den Bau der 4 Mio. Euro teuren Piste hat der exklusive touristische Partner, das SalzburgerLand, ermöglicht, das zudem die Patenschaft für die Nachwuchsförderung in der Neusser Skihalle übernommen hat.

Mit der Anfängerpiste haben die beiden Geschäftsführer von den allrounder mountain resorts, August Pollen und Johannes Janz, wieder eine ihrer ungewöhnlichen Ideen verwirklicht. Kinder und Anfänger können sich auf einen idealen Lernhang in der Größe von 100 mal 40 Metern freuen. Mit dem neuen Schneearéal

stellt allrounder erneut auch seine Kompetenz im Kinderbereich unter Beweis. Die Piste verfügt über zwei Förderbänder, welche die Gäste auf den Gipfel chauffieren – ein 70 Meter langes die Skifahrer, ein 60 Meter langes die Besucher der beiden Rodel- und Tubingbahnen. Die weiße Pracht dazu rieselt aus drei Schnee-

kanonen, die unter dem zehn Meter hohen Dach des Skihallenanbaus „schweben“. Direkt daneben liegen Luftkühler, die für die durchschnittlich minus drei Grad Celsius sorgen, gemeinsam mit den Kühlschlangen unter der Schneedecke. Dieses System hat sich bereits in der großen Halle bewährt.

Im Juli wurde in der JEVER Skihalle Neuss (D) eine neue Kinder- und Anfängerpiste eröffnet.

Bürgermeister Herbert Napp freut sich mit den Kids über den 100 m langen Lernhang.

Fotos: allrounder mountain resort gmbh



Mehr Spaß für alle

„Die Idee hinter der neuen Piste war, Kindern und Anfängern ein eigenes Reich zu schenken, gleichzeitig aber auch mehr Platz für die guten Skifahrer und Snowboarder und den Funpark zu schaffen, indem wir die große Piste entlasten“, sagt allrounder-Geschäftsführer August Pollen. Aber der neue Pulverschnee hang ist noch mehr, erläutert Geschäftsführer Johannes Janz: „Die neue Piste kann auch Eventlocation sein. Auf den Rodel- und Tubingbahnen, an der Eisstockbahn und der Icebar können Gruppen toll feiern und unsere unterschiedlichen Incentive-Programme, wie Winter-Games und Rodel-Gaudi, erleben.“

Darüber hinaus profitieren auch Vereine und Schulen von der neuen Kinder- und Anfängerpiste. Diese Tatsache liegt auch dem exklusiven touristischen Partner der JEVER Skihalle Neuss, SalzburgerLand Tourismus, besonders am Herzen. Dazu GF Leo Bauernberger: „Nordrhein-Westfalen zählt für das SalzburgerLand zu den wichtigsten Herkunftsmärkten innerhalb Deutschlands und wenn man bedenkt, dass rund 100 000 Kinder und Erwachsene hier jedes Jahr das Ski- oder Snowboardfahren erlernen, ist es von enormer Bedeutung, diese für uns wichtige Zielgruppe mit konkreten



Auch Rodel- und Tubingbahnen stehen den Besuchern in der Skihalle zur Verfügung.

Im „Tal“ der neuen Piste befindet sich zusätzlich eine 15 Meter lange Eisstockbahn.

Angeboten zu begeistern. Die neue Skipiste bietet für Skianfänger, Kinder und Schulen die idealen Voraussetzungen für einen abwechslungsreichen Skitag oder erste Fahrversuche im Schnee und macht zudem Lust auf einen Winterurlaub im SalzburgerLand.“

„Bellevue“ aus vielen Richtungen

Ein „eiskaltes Vergnügen“ erwartet die Gäste im „Tal“ der neuen Piste.

Dort befindet sich eine rund 15 Meter lange Eisstockbahn. Wer hier spielt, wird demnächst regelmäßig Zuschauer haben – aus dem Restaurant „Hasenstall“ und dem 4**** Superior Hotel Fire & Ice.

Das Sport- und Tagungshotel liegt direkt an der neuen Piste und bietet mit seiner über zwei Stockwerke gehenden Glasfront allen Gästen einen wunderschönen Blick auf den Schnee. Auch aus dem größten Tagungsraum und den

Saunen heraus können Gäste, angenehm gewärmt, in die Winterlandschaft schauen. Gleichzeitig blicken die Pistengäste auf die mit einem Bergmotiv traditionell bemalte Hotelfont. Das Gletscherfeeling komplettiert ein riesiges Banner an den Innenwänden der gesamten Skihalle Neuss. Dieses Giga-Banner zeigt auf einer Fläche so groß wie ein Fußballplatz realistisch Berge des schönen Salzburger Landes!

pd/mak

TWISTIN®
Interior ski rack system

Für OMEGA IV-10 SI und andere Kabinentypen

NEU

CWA®
Constructions
www.cwa.ch

DOPPELMAYR/GARAVENTA

Zillertal Arena mit größtem Investitionsprogramm seit Bestehen

Mit 4 neuen Kabinenbahnen und vielen weiteren Highlights setzte die Zillertal Arena mit Beginn der Wintersaison 2010/11 Akzente. Insgesamt hat man 35 Mio. Euro investiert und damit das größte Investitionsprogramm seit dem Zusammenschluss zur Zillertal Arena im Jahr 1999 durchgezogen.



8 EUB Karspitzbahn II. Fotos: Zillertal Arena

Auf Salzburger Seite wurden die neue Dorfbahn I + II in Königsleiten gebaut (vgl. dazu MM 8/10), in Zell am Ziller die Sektion II zur Wiesenalmbahn. „Wir sind sehr froh, dass wir unseren Gästen durch den Bau der Karspitzbahn II eine wesentliche Komfortverbesserung anbieten können“, so Dieter Grepl, Geschäftsführer der Zeller Bergbahnen. In Gerlos wurde die bestehende 4er Sesselbahn „Falschbach“ auf gleicher Trasse durch eine moderne 8er-Einseilumlaufbahn mit Sitzheizung ersetzt. „Die Entscheidung für eine Gondelbahn an dieser Stelle haben wir nach intensiver Prüfung getroffen. Gondelbahnen sind einfach windstabiler – außerdem für kleinere Kinder auch sicherer und komfortabler“, weiß NR Franz Hörl, Geschäftsführer vom Schilift-Zentrum-Gerlos.

Zell vermeidet Kapazitätsengpässe

Die bestehende 8er Kabinenbahn „Wiesenalm“ wurde in Karspitzbahn I umbenannt und in einer Sektion II Richtung Karspitz verlängert. Mit dieser neuen Aufstiegsanlage, die ebenfalls als 8er-Einseilumlaufbahn ausgeführt wurde, hat man den Doppelsessellift „Sportbahn“ von 1984 ersetzt. Ein Ersatz des Doppelsesselliftes hätte 2008 eigentlich gemeinsam mit dem Bau der 8 EUB „Wiesenalm“ erfolgen sollen, doch zogen sich Teile der Verhandlungen länger hin, sodass

man die Unternehmung erst 2010 in Angriff nehmen konnte.

Bei Karspitz I und II handelt es sich um voneinander unabhängige Bahnen, die normalerweise im Durchfahrbetrieb im Einsatz sind. Im Bedarfsfall können beide Sektionen allerdings auch selbstständig geführt werden. Karspitz I und II haben sowohl Zubringer- als auch Verteilerfunktion.

Die Gesamtlänge der Karspitzbahnen I und II beträgt beachtliche 4 200 m. Die 1 540 m Höhenmeter vom Tal auf den Berg werden in 12 Minuten zurückgelegt, sodass man

**Technische Daten 8-MGD
Karspitzbahn II**

Höhe Talstation:	1 310 m
Höhe Bergstation:	2 116 m
Höhenunterschied:	806 m
Förderleistung:	2 400 P/h
Fahrzeit:	6,7 min
Fahrgeschwindigkeit:	6 m/s
Anzahl Kabinen:	76
Intervall:	12 s.
Schräge Länge:	2 410 m
Anzahl Stützen:	13
Antrieb:	Berg
Abspannung:	Tal

Ausführende Firmen:

Seilbahnbau/ Elektrotechnik:	DOPPELMAYR
Seilbahnplanung:	Gaugelhofer & Ganyecz Seilbahnplanungs GmbH
Seil:	Fatzer
Kabinen:	CWA

**Technische Daten
8-MGD-S Falschbachbahn**

Höhe Talstation:	1 868 m
Höhe Bergstation:	2.305 m
Höhenunterschied:	437 m
Förderleistung:	2 800 P/h
Fahrzeit:	4,3 min
Fahrgeschwindigkeit:	6 m/s
Anzahl Kabinen:	50
Intervall:	10,3 s.
Schräge Länge:	1 250 m
Anzahl Stützen:	9
Antrieb:	Tal
Abspannung:	Tal

Ausführende Firmen

Seilbahnbau:	DOPPELMAYR
Planung:	Melzer & Hopfner Ingenieurgesellschaft mbH & Co KEG
Elektrotechnik:	Siemens
Seil:	Fatzer
Kabinen:	CWA



Die Talstation der 8 EUB Falschbach wurde auf 1 868 m Seehöhe gebaut.

sich dann auf 2 116 m Seehöhe mitten im Skigebiet befindet.

Die Sektion II der Karspitzbahn verläuft auf der gleichen Trasse wie der Vorgängerlift. Die Talstation liegt auf 1 310 m, die Bergstation auf 2 116 m Seehöhe. Die Transportkapazität beträgt 2 400 P/h. Mit einer Geschwindigkeit von 6 m/s. wird die 2 410 m lange Strecke in 6,7 min. zurückgelegt, wobei 13 Stützen passiert werden. Der Antrieb wurde am Berg positioniert, die Abspannung im Tal. Die Garagierung der 76 Kabinen erfolgt in der Talstation der Sektion II mit Hilfe eines vollautomatischen Schleifenbahnhofs.

**Kabinenbahn für
Wiederholungsfahrten**

Die 8 EUB „Falschbachbahn“ befindet sich im obersten Teil des Skigebietes und ist von der 6er-Sesselbahn „Fußalm-X-Press“ leicht erreichbar. Mit ihrer Hilfe wird ein 4er-Sessellift von 1994 ersetzt. Obwohl es sich bei dieser Bahn um eine Aufstiegshilfe handelt, die für Wiederholungsfahrten herangezogen wird, hat man sich für eine Kabinenbahn entschieden und bei dieser Entscheidung auch die Ergebnisse einer Gästebefragung miteinbezogen. Dazu David Kammerlander, GF Schilift-

Zentrum-Gerlos: „Da die Falschbachbahn eine der am stärksten frequentierten Anlagen in der Region und die einzige Verbindung zwischen Gerlos und Königsleiten ist, war für uns wichtig, dass die neue Anlage eine hohe Förderleistung und Betriebssicherheit hat.“

Die Talstation wurde auf 1 868 m gebaut, die Bergstation auf 2 305 m Seehöhe, wobei die Standorte des Vorgängerlifts beibehalten wurden. Antrieb und Abspannung wurden im Tal platziert. Ebenfalls im Tal befindet sich der vollautomatische Stichgleisbahnhof, der allen 50 Kabinen Platz bietet. Er wurde seitlich der Talstation gebaut. Die Trasse

wurde im Vergleich mit dem 4er-Sessellift gleich belastet. Die Beförderungskapazität der 8 EUB, die mit Sitzheizung ausgerüstet wurde, beträgt 2 800 P/h. Die 1 250 m lange Strecke wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 6 m/s in 4,3 min. zurückgelegt.

Ausblick Wintersaison 2011/12

Auch für den kommenden Winter wird in der Zillertal Arena wieder investiert. Mit der Gipfelbahn Königsleiten, die auf das Gipfelplateau Königsleitenspitze führen wird, ersetzt man den 4er-Sessellift Königsleiten 2000. Als Novum bekommt die 8 EUB mit Sitzheizung erstmals in Österreich orange-farbene Scheiben, sodass die Bergwelt rundum auch bei schlechter Sicht intensiv wahrgenommen werden kann.

Die Förderleistung wird 2 754 P/h betragen, die Fahrzeit 3,61 Minuten. Insgesamt werden 49 Kabinen im Einsatz sein.

Mit 50 8er-Kabinen von CWA bringt die Falschbachbahn 2 800 P/h auf den Berg.



Starke Position in der Türkei

Seilbahnen erlangen in der Türkei einen immer größeren Stellenwert. LEITNER ist es dabei gelungen, sich im aufstrebenden Markt hervorragend zu positionieren. Dabei ist man nicht nur in Skigebieten aktiv, sondern kann sein Know-how auch im urbanen Bereich einbringen.



Die Talstation wurde in Ordu in unmittelbarer Strandnähe gebaut. Foto: wowturkey.com

Während sich in vielen Regionen Europas der Bau von Seilbahnanlagen auf hohem Niveau eingependelt hat, macht die Türkei in den letzten Jahren mit einem überdurchschnittlichen Wachstum des Seilbahnmarktes auf sich aufmerksam. Dabei werden die Bahnen nicht nur im traditionellen Wintersegment eingesetzt, vielmehr nutzt man die umweltfreundlichen Anlagen auch zur Lösung urbaner Verkehrsprobleme.

Bis zu 10.000 Fahrgäste nutzen die 8er-Kabinenbahn von Ordu täglich.
Foto: LEITNER

Seit 2 Jahren ist LEITNER in der Türkei mit seinem Know-how sehr stark vertreten. So hat man etwa 2010 sieben Seilbahnen gebaut, darunter 3 kuppelbare 4er-Sesselbahnen und einen fixgeklemmten 4er-Sessellift für die Winteruniversiade im Skigebiet Erzurum. Eine 4er-Sesselbahn konnte man auch in Ilgaz realisieren, dazu je eine 8er-Kabinenbahn in Bergama und Gaziantep. Und auch 2011 kann man an die Erfolge des Vorjahres anknüpfen und auf eine Reihe an Aufträgen in der Türkei verweisen. Fertig gestellt wurde bereits eine 8er-Kabinenbahn in Ordu, mit der man einmal mehr im urbanen Bereich punktet.

Mit der Seilbahn an den Strand

Ordu liegt an der türkischen Schwarzmeerküste und gehört zu den großen Handelsstädten des Landes. Dazu ist die Region der weltweit größte Haselnussproduzent. Für diese malerische Stadt konnte LEITNER 2011 eine kuppelbare 8er-Kabinenbahn für den urbanen Bereich bauen, mit der man di-

rekt an den Strand gelangt. Der Auftrag hatte eine Anlage zum Inhalt, die schlüsselfertig zu übergeben war und im Sommer den Betrieb aufnehmen sollte. Investiert wurden rund 4,8 Mio. Euro.

Die Talstation liegt in unmittelbarer Nähe zum Strand, die Bergstation im Stadtteil Boztepe rund 500 m höher. Von hier aus ist auch der Naturschutzpark Boztepe leicht zu erreichen. Die Beförderungskapazität der Kabinenbahn beträgt 900 P/h,

Technische Daten GD 8 Ordu

Lage Antrieb:	Tal
Lage Spannung:	Berg
Horizontale Länge:	2 307 m
Schräge Länge:	2 374 m
Seildurchmesser:	52 mm
Antrieb Anfahrleistung:	482 kW
Antrieb Dauerleistung:	345 kW
Förderleistung:	900 P/h
Fahrgeschwindigkeit:	6 m/s
Folgezeit Kabinen:	32 s
Fahrzeuganzahl:	28
Fahrzeit:	6 min 37 s



die Fahrgeschwindigkeit 6 m/s. Die Strecke mit einer schrägen Länge von 2 374 m wird in 6 Minuten 37 Sekunden zurückgelegt. Spannstation und Antrieb wurden im Tal positioniert.

Außergewöhnlich an dieser Bahn ist ein Spannfeld von rund 840 m, das im urbanen Bereich zu den längsten seiner Art zählt. Dazu verlangten die Bauarbeiten im innerstädtischen Gebiet viel Fingerspitzengefühl. So kam etwa in bewohntem Gebiet ein Helikopter beim Seilzug über die ca-30 m bis 48 m hohen Stützen zum Einsatz. Imposant sind auch die Stationsgebäude, die auf Basis moderner Ingenieurholzbauweise entworfen und realisiert wurden.

Die Kabinenbahn in Ordu konnte termingerecht im Sommer in Betrieb gehen. Die Öffnungszeiten vor Ort liegen zwischen 7 Uhr morgens und 23 Uhr. Schon an den ersten Betriebstagen durfte man sich über regen Zuspruch von Einheimischen und Touristen freuen. Mittlerweile nutzen die neue Bahn bis zu 10 000 Fahrgäste pro Tag.

Mit der Seilbahn über den Park

Dass Seilbahnen ihre Vorzüge im urbanen Raum exzellent ausspielen können, demonstriert LEITNER einmal mehr am Beispiel der 8er-Einseilumlaufbahn Gaziantep. Die Millionenstadt, die in Südostanatolien, nahe der syrischen Grenze liegt, hat die Seilbahn zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme bauen lassen. Mit ihrer Hilfe kann ein Stadterholungspark überquert werden, der über eine moderne Freizeitinfrastruktur verfügt, in die sich die Seil-



Die GD 8 Gaziantep führt über einen Freizeitpark. Foto: wowturkey.com

bahn perfekt integriert. Das Auftragsvolumen für die Anlage, die schlüsselfertig zu übergeben war, betrug rund 3,5 Mio. Euro.

Antrieb und Abspannung wurden im Tal positioniert, der Höhenunterschied zwischen Tal- und Bergstation beträgt 3 m. Die 904 m lange Strecke wird bei einer Fahrgeschwindigkeit von 4 m/s in 4 Minuten und 40 Sekunden zurückgelegt. Die Beförderungskapazität beträgt 1 000 P/h. Bei der architektonischen Gestaltung der Stationen wurde in Abstimmung mit der örtlichen Architekturplanung größtmögliche Rücksicht auf den urbanen Raum genommen.

Die neue Bahn, die täglich zwischen 8 Uhr und 23 Uhr in Betrieb ist, wurde termingerecht im Sommer übergeben und erfüllt ihre Aufgaben zur vollen Zufriedenheit der Betreiber. Im Durchschnitt benutzen jetzt schon rund 5 000 Personen/Tag das

neue umweltschonende Verkehrssystem.

Mit der Seilbahn zur Akropolis

In Bergama gehört das antike Ausgrabungsareal von Pergamon zu den bedeutendsten archäologischen Stätten, die jährlich tausende Touristen anziehen. Das führte zu erheblichen Problemen, weil die Reisebusse mit ihrem hohen Gewicht der Straße und dem archäologisch bedeutsamen Gelände auf Dauer Schaden zufügten.

Als Alternative wurde eine 8er-Kabinenbahn errichtet, mit deren Hilfe auch ein umfangreiches touristisches Infrastrukturkonzept ins Leben gerufen wurde. Der Bauauftrag über eine schlüsselfertige Anlage ging an LEITNER, die Bahn läuft seit Inbetriebnahme 2010 reibungslos und erfreut sich bei den Besuchern großer Beliebtheit. **dwl**

Technische Daten GD 8 Gaziantep	
Lage Antrieb:	Tal
Lage Spannung:	Tal
Horizontale Länge:	902,41 m
Schräge Länge:	904,43 m
Seildurchmesser:	46 mm
Antrieb Anfahrleistung:	146 kW
Antrieb Dauerleistung:	98 kW
Förderleistung:	1 000 P/h
Fahrgeschwindigkeit:	4 m/s
Folgezeit Kabinen:	29,3 s
Fahrzeuganzahl:	20
Fahrzeit:	4 min 40 s



Der Höhenunterschied zwischen Tal- und Bergstation beträgt in Gaziantep nur 3 m.

Foto: LEITNER

DOPPELMAYR/GARAVENTA

Mehr Komfort für die Osttiroler Berge

Die Aufstiegsanlagen im Skizentrum Hochpustertal hatten bisher eine Beförderungskapazität von rund 10 000 P/h. Mit der neuen 6er-Sesselbahn „Thurntaler“ wurde diese Zahl nun noch übertroffen.

Modern und komfortabel präsentiert sich die kuppelbare 6er-Sesselbahn „Thurntaler“.

*Fotos:
DOPPELMAYR*



Das Skizentrum Hochpustertal verfügt über 55 km variantenreiche Pisten in einer Höhenlage zwischen 1 100 m und 2 400 m Seehöhe, die allesamt beschneit werden können. Ins Skivergnügen gelangt man mit zwei 6er-Kabinenbahnen, zwei 4er-Sesselbahnen und

Die Talstation wurde auf 1 970 m Seehöhe gebaut.



seit der Wintersaison 2010/11 mit der modernen kuppelbaren 6er-Sesselbahn „Thurntaler“, die mit Sitzheizung und Wetterschutzhauben ausgerüstet wurde. Ersetzt wurde mit der neuen Bahn ein 40 Jahre alter Schlepplift, der bis auf 2 407 m Seehöhe geführt hatte.

Baubeginn war im April 2010, pünktlich zum Saisonbeginn 2010/2011 nahm die neue 6er-Sesselbahn ihren Betrieb auf. Die offizielle Eröffnungszereemonie fand am 31. März 2011 statt. Im Beisein vieler Gäste aus Politik und Wirtschaft wie Bezirkshauptfrau Dr. Olga Reisner, Landeshauptmann Günther Platter oder Liftbetreiber Heinz Schultz wurde die Bahn von Dekan Mag. Josef Mair und Pfarrer Dr. Anno Schulte-Herbrüggen gesegnet.

Das Beste für den Gast

Für eine 6er-Sesselbahn mit Sitzheizung und Bubbles hatte sich die Hochpustertaler Bergbahnen Nfg. GmbH & Co KG entschieden, weil die Gäste auf diese Weise schnell und komfortabel ans Ziel gebracht werden können und diese Aufstiegsanlage allen Anforderungen an moderne Technik und optisch ansprechendes Design gerecht wird. Die Talstation wurde auf 1 970 m Seehöhe errichtet, die Bergstation auf 2 405 m. Im Tal wurde die Abspannung positioniert, am Berg der Antrieb.

Die Trassenführung wurde im Vergleich mit dem Schlepplift nicht verändert. Die Förderleistung beträgt 2 400 P/h, wobei die 1 887 m lange Strecke bei einer Fahrgeschwindigkeit

**Technische Daten
6-CLD-B-S Thurntaler**

Höhe Talstation:	1 970 m
Höhe Bergstation:	2 405 m
Höhenunterschied:	435 m
Förderleistung:	2 400 P/h
Fahrzeit:	6,7 min.
Fahrgeschwindigkeit:	5 m/s
Sessel:	98
Intervall:	9 s.
Schräge Länge:	1 887 m
Stützen:	15
Antrieb:	Berg
Abspannung:	Tal

Ausführende Firmen

Seilbahnbau:	DOPPELMAYR
Planung:	Gaugelhofer & Ganyecz
Elektrotechnik:	DOPPELMAYR
Seil:	Fatzer
Hochbau:	Wohnbau Schultz/Uderns



In der Bergstation wurde der Antrieb platziert.

keit von 5 m/s. in 6,7 min. zurückgelegt wird. Die 98 Sessel wurden mit Sitzheizung und Wetterschutzhauben ausgerüstet, um dem Gast den gewünschten Komfort zu sichern. Garagiert werden die Fahrbetriebs-

mittel in einem überdachten Sesselbahnhof im Bereich der Talstation. Die Hochbauarbeiten im Bereich der Stationen wurden von der Wohnbau Schultz/Uderns unter Leitung von Baumeister Ing. Andreas Mariacher ausgeführt. Wichtig dabei war es, sowohl Tal- als auch Bergstation naturschonend und damit optimal ins Gelände einzufügen. Auch eine optimierte Anbindung an die Pisten

bzw. eine gute Erreichbarkeit der Aufstiegsanlage wurde mit dem realisierten Konzept erreicht. Nach der ersten Saison in Betrieb zeigt man sich in Silian sehr zufrieden mit der DOPPELMAYR-Bahn. Dazu Ing. Rudi Hirschhuber, GF Hochpustertaler Bergbahnen: „Die Anlage ist in der ersten Saison optimal und ohne Probleme gelaufen. Die Gäste waren und sind begeistert. Die Seilbahn führt auf den 2 400 m hoch gelegenen Gipfel „Thurntaler“ und eröffnet damit ein perfektes Panorama. Für die Gäste ist eine Fahrt mit dem 6er-Sessel ein Highlight.“



DER BESTE SEIN VERPFLICHTET.

Wir sind da, wo Ihr PistenBully ist.

Auf dem höchsten Berg, der entlegensten Piste – das PistenBully-Serviceteam ist sofort und überall für Sie da. Über 130 Vertriebs- und Servicestützpunkte weltweit garantieren schnelle Unterstützung und Ersatzteillieferung Rund um die Uhr, sieben Tage die Woche und 52 Wochen im Jahr. Wir lassen Sie nicht im Stich. Darauf können Sie sich verlassen.



Weg frei für Zukunftsinvestition

Die Salzburger Landesregierung hat mit Bescheid vom 9. Mai 2011 die Skigebietserweiterung der Schmittenhöhebahn nach Piesendorf bewilligt. Damit wurde ein entscheidender Schritt zur Verwirklichung dieses Projekts gesetzt. Die Schmittenhöhebahn AG ist zuversichtlich, dass die Bewilligung auch im allfälligen weiteren Instanzenzug aufrecht bleibt.

Hannes Mayer (l.), techn. Leiter der Schmittenhöhebahn AG, und Vorstand Erich Egger im Projektgelände. Fotos Schmittenhöhebahn AG



Geplante Bahnen und Pisten.



„Das Skigebiet am Hochsonnberg ist für die Schmittenhöhe und die gesamte Region von entscheidender Bedeutung. Mit dieser Genehmigung hat die Behörde den Weg freigemacht für eine Zukunftsinvestition, die die Region dringend braucht“, kommentiert Erich Egger, Vorstand der Schmittenhöhebahn AG in Zell am See, den positiven Bescheid der Salzburger Landesregierung im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren zur Skigebietserweiterung der Schmittenhöhe nach Piesendorf. Den Bescheid hat das Unternehmen am 19. Mai 2011 erhalten. Die Landesregierung hat mit der Genehmigung bestätigt, dass das Projekt umweltverträglich ist und im öffentlichen Interesse liegt. „Mit zahlreichen Maßnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt haben wir ein Skigebietsprojekt eingereicht, das in Österreich seinesgleichen sucht“, sagt Egger. „Wir freuen uns, dass die Behörde nun diese Anstrengungen honoriert hat.“

Projekt in erster Instanz genehmigt

Mit dem Bescheid der Salzburger Landesregierung ist das Projekt Hochsonnberg in erster Instanz genehmigt. Zweite Instanz im UVP-Verfahren ist der Umweltsenat in Wien. Allfällige Berufungen gegen den Bescheid des Landes werde das Unternehmen sehr ernst nehmen, betont Vorstand Egger, „wir sind aber dennoch optimistisch, dass die Genehmigung aufrecht bleibt.“ Bei einem positiven Abschluss des Behördenverfahrens wäre dann der Baubeginn für kommendes Jahr geplant.



So soll die geplante Talstation in Piesendorf aussehen.
Foto: Schmittenhöhebahn AG/Architekturbüro Hasenauer

Das Projekt Hochsonnberg wird in der Standortgemeinde Piesendorf von einer großen Mehrheit der Bürger unterstützt. „Das Vorhaben ist für unsere Gemeinde sehr wichtig. Die Anbindung an die Schmittenhöhe gibt unseren Betrieben neuen Mut und schafft Perspektiven für die nachfolgenden Generationen“, so der Piesendorfer Bürgermeister Johann Warter. Hinter der geplanten Skigebietsenerweiterung stehen zudem alle 28 Pinzgauer Bürgermeister.


Erweiterung der Schmitten nach Piesendorf

Mit dem Projekt Hochsonnberg wird Piesendorf an das bestehende Lift- und Pistennetz der Schmitten angeschlossen. Für diese Erweiterung sind vier Lifтанlagen mit den dazugehörigen Pisten und eine Beschneiungsanlage samt Speicherteich geplant. Errichtet wird außerdem ein neues Skizentrum mit Bistro, Sportshop und Skischule sowie Stellplätzen für ca. 700 Pkws und rund 20 Busse. Mit der neuen Anbindung entlastet die Schmittenhöhebahn AG die beliebte Areitbahn in Zell am See und erweitert ihr Wintersportangebot um 23 Hektar.

Investiert werden sollen in das Projekt rund 72,6 Mio. Euro. In der Bauzeit entsteht ein zusätzliches regionales Bruttoinlandsprodukt von 60,8 Millionen Euro – ein wichtiger wirtschaftlicher Impuls für die Region. Rund 500 Arbeitsplätze werden während der Bauzeit indirekt geschaffen bzw. gesichert. Für den Betrieb entstehen 15 Ganzjahres- und 75 Saisonstellen. Dazu kommen neue Beschäftigungsmöglichkeiten, unter anderem in Skischulen, Sportgeschäften und Beherbergungsbetrieben.

Umfangreiche Umweltmaßnahmen

Durch zahlreiche Ersatzflächen und Ausgleichsmaßnahmen soll die ökologische Gesamtsituation erhalten bleiben, in Teilbereichen werde sie sogar verbessert, so die Schmittenhöhebahn AG. Nach Einschätzung von Umweltexperten gebe es bis dato kein Skigebietserschließungsprojekt, bei dem so umfassend auf den Naturraum eingegangen würde und bei dem in so großem Ausmaß der verbleibende Eingriff durch Lebensraum verbessernde Maßnahmen kompensiert werde. Die Ausgleichsflächen werden 200 Hektar betragen.

 Infos:
www.schmitten.at



Enjoy.



Unsere Technik - Ihr Vorsprung.
www.technoalpin.com

Weltneuheit für Stoos

Die bestehende Standseilbahn wurde 1933 gebaut und gehört mit einer Steigung bis 78% zu den steilsten ihrer Art. Bis 2013 soll sie durch eine neue Standseilbahn ersetzt werden, die von GARAVENTA gebaut werden und über ein einzigartiges Fahrzeugkonzept verfügen soll.



Die Standseilbahn für Stoos muss besonderen Herausforderungen gerecht werden. Foto: Sportbahnen Stoos

Stoos ist ein Dorf im Schweizer Kanton Schwyz, das auf 1 305 m Seehöhe liegt und autofrei ist. Es hat knapp über 100 Einwohner und verfügt über 2 200 Gästebetten. Das Skiareal reicht bis in eine Höhe von 1 922 m.

Erreichen kann man Stoos über eine Straße vom Muotathal aus, die allerdings nur mit einer Spezialbewilligung benutzt werden darf, und mit Hilfe einer Standseilbahn aus dem Jahr 1933. Ihre Förderleistung beträgt rund 1 000 P/h, die Höhendifferenz zwischen Tal- und Bergstation 786 m. Da die Betriebskonzession 2013 abläuft, wurden schon längere Zeit Überlegungen nach einer Alternative bzw. den Möglichkeiten

einer Modernisierung angestellt. Entschieden hat man sich nun für den Bau einer neuen Standseilbahn, die 2013 in Betrieb gehen und von GARAVENTA gebaut werden soll.

Innovatives Fahrzeugkonzept

Eine besondere Anforderung stellt dabei die Bezwingung eines Steilhanges mit einer Neigung von 110% dar. Damit gehört der neue Zubringer wiederum zu den steilsten Seilbahnen der Welt.

Zum Einsatz kommen werden deshalb erstmals neuartige Wagen, die über vier zylindrische Personenabteile mit Neigungskompensation verfügen. In sich drehende Abteile

sorgen dafür, dass das sich verändernde Niveau stets ausgeglichen wird. Der Fahrgastbereich bleibt damit immer gleich horizontal, sodass eine komfortable Fahrt möglich ist. Die neue Standseilbahn verkehrt wie die bisherige Anlage mit 2 Fahrzeugen im Pendelbetrieb, und das ganzjährig bei Tag und Nacht. Je nach Situation soll sie begleitet oder unbegleitet betrieben werden. Das Fassungsvermögen der Wagen beträgt je 136 Personen. Mit einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 10 m/s können damit bis zu 1 500 P/h befördert werden. Auf halber Strecke wird eine Ausweichstelle für die Kreuzung der beiden Fahrzeuge gebaut, dazu wird auf der Strecke ein 240 m langer Tunnel passiert.

Der Antrieb wird in der Bergstation platziert, die Abspannung im Tal. Neben der Personenbeförderung ist auch ein Transport von Waren vorgesehen, wobei dieser über eine Plattform erfolgen soll, die bergseitig den Wagen vorgelagert ist. Läuft alles nach Plan wird 2012 mit dem Bau der Standseilbahn begonnen, die Eröffnung ist zum Auftakt der Wintersaison 2013/14 vorgesehen.

Standseilbahn Stoos		
	bisher	neu
Anzahl Wagen im Pendelverkehr:	2	2
Antrieb:	Bergstation	Bergstation
Fassungsvermögen Wagen:	97 P.	136 P.
Max. Förderleistung:	1 000P/h	1 500 P/h
Max. Fahrgeschwindigkeit:	5 m/s	10 m/s
Min. Fahrbahnneigung:	27%	0%
Max. Fahrbahnneigung:	78%	110%
Neigungskompensation:	nein	ja
Betrieb:	begleitet	begleitet/unbegleitet

Sicher durch die Hauptsaison

Horrorszenario einer jeden Liftgesellschaft: Es ist Hauptsaison. Das Wetter ist schön, die Schneebedingungen perfekt und hunderte Wintersportler pilgern ins Skigebiet.

Doch: Kein Skifahrer wird in den nächsten Stunden auf den Berg transportiert – die Lifanlage steht!

Bei einem Anlagenstillstand ist es bereits zu spät zum ersten Mal seit langer Zeit wieder einmal in den Schaltschrank zu blicken. Oftmals waren diese Türchen über Jahre hinweg verschlossen. In solchen Fällen erblickt der erstaunte Betreiber dann neben einigen Sicherungen ein elektronisches Steuerungssystem das aufgeregt blinkt oder völlig still steht.

„Meist spielen mehrere Faktoren eine Rolle. Ein Zufall trifft auf den Nächsten und das sicher geglaubte Steuerungssystem liegt lahm,“ weiß Vertriebsleiter der SOFTwerk trading ltd. Karl Zenz aus Erfahrung.

Kostenloses Ersatzteilmanagement

„Wir haben ein Service entwickelt, dass es Seilbahnen ermöglicht störungsfrei durch den Winter zu kommen,“ erklärt Zenz. SOFTwerk bietet ein kostenloses Ersatzteilmanagement an. Das bedeutet, ein SOFTwerk-Techniker führt eine Detailaufnahme der in den Anlagen befindlichen Steuerungsteile durch. Durch diese Auflistung hat der Betreiber einen Überblick über seine verbauten Komponenten. Mit dem Ersatzteilmanagement ist es möglich den Betreiber auf Risiken hinzuweisen. Wird nun eines der Bauteile defekt hat man bereits eine Lösung parat, denn SOFTwerk klärt auch die Herstellerverfügbarkeit dieser Bauteile ab.

Bis zu 30 Jahre alte Anlagen sind keine Seltenheit. Der marktführende Hersteller hat oft diese Komponenten bereits seit Jahren abgekündigt und Support wird ebenfalls nicht mehr geleistet.



Anlagenstillstand ohne Ersatzteilmanagement



Anlagenstillstand mit Ersatzteilmanagement



Über 23.000 lagernde Ersatzteile

Hier kann SOFTwerk mit einem Ersatzteillager mit über 23.000 Teilen dienen und liefert auch dann noch wenn der Hersteller bereits aussteigt. „Siemens wird beispielsweise 2015 alle S5-Komponenten abkündigen.“ Weiß Herr Zenz. Gerade deswegen ist es umso wichtiger eine Detailaufnahme der Anlagen zu machen, im Falle eines Anlagenstillstands bereits im Vorfeld entgegen zu wirken.

24 Stunden Service

„Sollte trotz aller Vorsichtsmaßnahmen die Lifanlage stehen, sind wir mit unserem 24h Service rund um die Uhr einsatzbereit.“ erklärt Herr Zenz.

So kann man mit einfachen und kostengünstigen Mitteln den Worst-Case vermeiden, jede Menge Zeit und Geld sparen. Setzen Sie sich mit uns in Verbindung und ich Berate Sie gerne Kostenlos und Unverbindlich.

Und auch dem Skivergnügen Ihrer Gäste steht nichts mehr im Wege...

Kontakt:

k.zenz@SOFTwerk.at
Tel.: 0664 / 84 93 401
<http://shop.SOFTwerk.at>
www.SOFTwerk.at
Karl Zenz, Vertriebsleiter der
SOFTwerk prof. trading ltd.



wünscht Ihnen eine störungsfreie Saison!

LEITNER

Erste 10er-Kabinenbahn für die Schweiz



Nachdem 10er-Kabinenbahnen von LEITNER bereits am Kronplatz/Italien und in Kitzbühel/Österreich erfolgreich im Einsatz sind, zieht nun auch die Schweiz gleich. Die Premiere gibt es in Savognin.

In Österreich hat LEITNER in Kitzbühel eine 10er-Kabinenbahn gebaut. Foto: Bergbahn Kitzbühel AG

2012/13 feiert die Savognin Bergbahnen AG ihr 50-jähriges Bestehen. Dieses Jubiläum wird man auch mit der Eröffnung einer neuen Kabinenbahn begehen, die LEITNER errichten wird. Gebaut wird die erste 10er-Kabinenbahn der Schweiz, mit der man eine 3er-Sesselbahn aus dem Jahr 1984 sowie einen Schlepplift aus dem Jahr 1962 ersetzt. Die „Tigignas-Somgant“ wird in der Folge sowohl eine Zubringer-

funktion haben, als auch für Wiederholungsfahrten genutzt werden.

Alle Anforderungen erfüllt

Mit der neuen 10er-Kabinenbahn wird man in Savognin den Anforderungen der Gäste im Sommer und im Winter gleichermaßen gerecht. Die Zeiten, in denen die Berge nur für Wanderer und Skifahrer attraktiv waren, sind längst vorbei. Im Winter nutzen neben Skifahrern und Snowboardern auch vermehrt Besitzer von Funsportgeräten, Rodler und Kinder das Angebot der Aufstiegsanlagen. Im Sommer sind es Biker, Familien mit Kinderwagen und ebenfalls Nutzer von Funsportgeräten, die transportiert werden wollen. Vor diesem Hintergrund war den Verantwortlichen der Savognin Bergbahnen AG bei der Suche nach dem besten Bahntyp für ihr Vorhaben eine entsprechend leistungsfähige und vielseitige Lösung wichtig. Letztendlich hat man sich für die

10er Kabinenbahn von LEITNER entschieden. „Die optimale Erfüllung der umfangreichen Anforderungen als auch die Realisierung der ersten 10-er Kabinenbahn in der Schweiz sprachen für die Auftragsvergabe an LEITNER Ropeways“, so Vendelin Coray von der Savognin Bergbahn AG. Mit 38 Kabinen werden im Erstausbau bereits 2000 Personen pro Stunde befördert werden, im Endausbau ist eine Förderleistung von 2600 Personen pro Stunde geplant. Die Talstation der 10er Kabinenbahn liegt auf 1600 m, die Bergstation auf 2100 m Seehöhe.

Besondere Anforderungen stellen beim Bau das beschränkte Platzangebot an der Talstation und eine Berücksichtigung der Lärmemissionen in Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Bergrestaurants auf dem Dach der Garage der Bergstation. All diese Vorgaben können mit der neuen 10er Kabinenbahn perfekt erfüllt werden.

Technische Daten 10er-Kabinenbahn Savognin

Auftraggeber:	Savognin Bergbahnen AG
Auftragnehmer:	LEITNER AG
Seilbahnsystem:	Einseilumlaufbahn/GD10
Schräge Länge:	1 638 m
Höhendifferenz:	511 m
Kapazität:	2000 P/h im Erstausbau, in der Folge Erhöhung auf 2600 P/h geplant
Anzahl Kabinen:	38 (49) für je 10 P.
Fahrzeit:	4 m 32 s.



Aineck wird weiter ausgebaut

Mit dem Bau der 8er-Kabinenbahn „Silverjet2“ wird ein Nadelöhr am Aineck beseitigt. Investiert werden rund 10 Mio. Euro.

Zur Wintersaison 2011/12 wird der Silverjet2 in Betrieb gehen. Grafik: Bergbahnen Katschberg

Für den Sommer 2011 hat sich die Unternehmerfamilie Bogensperger am Aineck einen weiteren Ausbauschnitt zum Ziel gesetzt. Um 10 Mio. Euro wird auf der Salzburger Seite der Silverjet2 errichtet. Mit seiner Hilfe erspart man sich die Benutzung zweier Schlepplifte, des Branntweiner- und des Ainecklifts. Dazu Ing. Josef Bogensperger jun., MAS Bergbahnen Katschberg: „Wir erwarten uns durch den Bau der neuen Bahn eine schnellere und bequemere Beförderung auf den Berg zu gewährleisten. Somit sind alle Aufstiegsanlagen am Aineck als Sessel bzw. Kabinenbahnen ausgeführt und die Zeit der Schlepper ist vorbei. Das Aineck ist bekannt für seine langen Abfahrten, nun ist auch die Auffahrt mit den Bahnen auf gleichem Niveau.“

Die schräge Länge des Silverjet2 beträgt 2.250 m, die Höhendifferenz 520 m. Mit der neuen 8 EUB wird die Bergstation bei einer Geschwindigkeit von 22 km/h in rund 7 min. erreicht. Gebaut wird die Bahn von DOPPELMAYR, wobei man im Bereich der Berg- und Talstation ein recht futuristisches Design umsetzen wird. In der Talstation befindet sich außerdem die Garage der Aineck-Pistenbullyflotte, die aus zehn hochmodernen Fahrzeugen besteht.

Mit diesem Bauvorhaben wird eines der letzten Nadelöhere am Aineck beseitigt. Die Fahrt vom Tal in St. Margarethen bis auf den Aineck-Gipfel verkürzt sich damit um 10 Minuten. Der Einstieg zum Silverjet2 erfolgt direkt beim Aineck-Doppelsessellift. Von der Bergstation gibt es eine direkte Anbindung an die A1 oder man fährt über die Almenabfahrt zur Gipfelbahn.

Die Fundgrube

**Gebrauchte Doppelmayr
Schlepplift-Teile aller Art
An- und Verkauf
Instandsetzung v.
Doppelmayr
Schleppgehängen**

Werner Lingg
Buchenberger Str. 34
87480 Weitnau Allg.

Tel. 00 49 (0) 163/4 57 47 70
Fax. 00 49 (0) 83 75/81 36
Handy: 00 49(0)1 63/4 57 47 70
E-Mail: siegrid.braun@skilift-weitnau.de

Hochkönig Bergbahnen GmbH 6 CLD Bürglalm wird gebaut



Am 11. Juli wurde das neue Projekt in Dienten von Jakob Bürgler, Bürgermeister Dienten, Katrin Perktold, GF Hochkönig Tourismus GmbH, sowie Christoph Portenkirchner und Peter Nadeje, GF Hochkönig Bergbahnen GmbH, präsentiert. Fotos: Hochkönig Bergbahnen GmbH

Allein in den letzten drei Jahren hat die Region Hochkönig rund 40 Mio. Euro in Komfort- und Qualitätsverbesserungen investiert. Für den kommenden Winter wird jetzt u. a. der Bürglalmschlepplift durch eine moderne kindersichere 6er-Sesselbahn ersetzt.

Rund 14 Mio. Euro beträgt die Investitionssumme, mit der nicht nur die neue Sesselbahn errichtet wird, sondern auch ein modernes Infrastrukturgebäude mit Sportshop, Après-Skibar, Kassen, Büros, WC-Anlagen und Parkplätzen. Zwei Ski-Brücken verbinden außerdem ab der kommenden Wintersaison die Bürglalmabfahrt mit der Gabühelabfahrt und gewährleisten somit den bequemen Wechsel der Skifahrer. Dazu Peter Nadeje, Geschäftsführer der Hochkönig Bergbahnen GmbH: „Am 14. Dezember 2010 wurde von den Gesellschaftern der Hochkönig Bergbahnen GmbH und der Sportbahnen Dienten GmbH, der Familie Portenkirchner, die Verschmelzung unserer beiden Unter-

nehmen beschlossen. Mit der Fusionierung wächst die Skiregion Hochkönig noch stärker zusammen und es wurde somit der Grundstein für die weitere Modernisierung des Ski-gebietes gelegt.“

Das Projekt im Detail

Die 6er-Sesselbahn Bürglalm, die von Doppelmayr gebaut wird, überwindet bei einer Fahrstrecke von 1,7 km einen Höhenunterschied von 576 Metern. Mit einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 5 m/s und 70 6er-Sesseln mit Wetterschutzhauben wird man eine Förderleistung von 1 980 P/h erreichen. In der Endausbauphase kann mit zusätzlichen 14 Sesseln die Förderleistung auf 2 370 P/h erhöht werden. Die



Visualisierung Skizentrum und Bürglalmbahn.

Fahrzeit beträgt 5,8 Minuten. Um eine hohe Beförderungssicherheit, speziell beim Transport von Kindern, zu gewährleisten, wird die Anlage mit einer automatischen Schließbügelverriegelung ausgestattet.

Das neue Skizentrum in Dienten, für dessen architektonische Gestaltung das Architekturbüro Ernst Hasenauer, Saalfelden, verantwortlich zeichnet, wird am nordöstlichen Ende des Ortes errichtet. Auf insgesamt vier Ebenen präsentiert sich das moderne Skizentrum, welches sich perfekt an die örtlichen Gegebenheiten anpasst. Ein Sportshop, eine Après-Skibar, Kassen und WC-Anlagen, Büros und Lagerräumlichkeiten, Technikräume, ein Erste-Hilfe-Raum, sowie der Tourismusverband Dienten werden dort Platz finden. Ein Parkdeck mit 50 Stellplätzen sorgt für zusätzlichen Komfort. Die Ebenen sind über ein Stiegenhaus oder bequem mit zwei Aufzügen verbunden.

Künftig müssen Skifahrer auch nicht mehr die Skier abschnallen, um die Dientner Landesstraße zu überqueren, um zu den Pisten der Bürglalm- oder Gabühelseite zu wechseln. Links und rechts der Ebene 0 des neuen Skizentrums stellen zwei moderne Skibrücken die Verbindung zu der Bürglalm- und Gabühelabfahrt her. Die Skibrücken werden als unterspannte Stahl-Holz Konstruktion ausgeführt.

Plus an Komfort

Für die Gäste werden die Investitionen ein zusätzliches Plus an Komfort und Sicherheit bringen, wie Christoph Portenkirchner, Geschäftsführer der Hochkönig Bergbahnen GmbH betont: „Mit der Fusionierung haben wir eine tolle Basis für weitere Komfortverbesserungen geschaffen. Es ist uns dadurch gelungen, nach insgesamt vierjähriger Planungsphase das Projekt ‚Bürglalm‘ zu realisieren. Derzeit laufen die Arbeiten, den bestehenden Schlepplift von Dienten auf die Bürglalm durch eine moderne, kindersichere 6er Sesselbahn zu ersetzen, auf Hochtouren. Für unsere Gäste bedeutet das noch mehr Komfort, keine Wartezeiten und mehr Sicherheit. Durch die neuen Skibrücken im Talstationsbereich entfällt ab sofort die Querung der Dientner Landesstraße. Parallel zu diesem großen Projekt arbeiten wir in Dienten derzeit auch an der neuen Skiverbindung zwischen der Bürglalm- und der Zachhofalmbahn und wir investieren zusätzlich in den Ausbau der Beschneigungsanlagen.“



Befreien Sie Ihr wichtigstes Werkzeug

PIXA 3
Stirnlampe mit mehreren Lichtkegeln



Halten Sie Ihre Hände frei... dank der drei Befestigungsmöglichkeiten der neuen Stirnlampe PIXA 3.

Die für gewerbliche Anforderungen konzipierte PIXA 3 passt sich allen Einsatzbedingungen in dunkler Umgebung an. Arbeiten und Sehen im Nahbereich, sichere Fortbewegung und eine präzise Fernsicht.



www.petzl.com/PIXA

Interview SERIE: 81

Toni Niederwieser, GF Bergbahnen Fieberbrunn GesmbH „Man muss flexibel auf den Markt reagieren!“

Im kleinen Tiroler Ort Fieberbrunn hat die Bergbahnen Fieberbrunn GesmbH mit dem „best versteckten Skigebiet“ eine Marke geschaffen, die sich gerne entdecken lässt. Ihr Geschäftsführer Toni Niederwieser, der seit über 35 Jahren im Unternehmen beschäftigt ist, präsentiert ein durchdachtes Angebot, das auch im Sommer einiges zu bieten hat.

So soll die Mittelstation der neuen „Reckmoos-Nord“ aussehen.
Grafik: DI Fliri



MM-Frage: „Wie sind Sie mit der laufenden Sommersaison zufrieden?“

Toni Niederwieser:

„Wir sind sehr zufrieden, obwohl das Wetter im Juli nicht so gut war wie 2010. Letztes Jahr haben wir den Alpine Coaster gebaut und sind damit am 7. Juli in Betrieb gegangen. Dieses Jahr sind wir schon mit dem Alpine Coaster in die Sommersaison gestartet und können bis zum 29. Juli ein Plus von 22% bei den Umsatzzahlen verzeichnen. Da muss man wirklich zufrieden sein.“

MM-Frage: „Was bieten die Bergbahnen Fieberbrunn im Sommer, was ist neu für 2011?“

Niederwieser:

„Wir haben im Sommer ein sehr umfangreiches Programm, das wir auch immer wieder erweitern. Werb-

lich vermarktet wird das Angebot unter dem Slogan „der Alleskönnerberg“, wobei unser Hausberg der Wildseelodergipfel mit einer Höhe von 2117 m ist. 2008 wurde ‚Timoks Alm‘ eröffnet. Dazu gehört ein Erlebnisweg mit 10 Stationen, auf dem man viele Fragen und Rätsel lösen muss. Dann haben wir mit dem Niederseilgarten ‚Timoks Waldseilgarten‘ weitergemacht. Der Seilgarten wird ca. 1 m über dem Boden geführt und hat 20 Stationen wie z. B. ‚Flying Fox‘, ‚Hängebrücke‘ oder ‚Zitterbalken‘. 2010 wurde schließlich der Alpine Coaster mit

einer Länge von 1300 m gebaut. Auf der Fahrt kann man neben dem Fahrerlebnis an sich auch das wunderschöne Panorama genießen. Ebenfalls letztes Jahr sind der ‚Wackelpudding‘ und einige Spielstationen für Kinder dazugekommen. Neu ist in diesem Jahr der Kletterpark mit 10 Boulderfelsen. Teile davon sind für Kinder ausgerichtet, einige Granitblöcke aber auch für geübte Boulderer. Neu ist auch der ‚lange Freitag‘. An jedem Freitag im Juli und August ist die Gondelbahn durchgehend bis 22 Uhr in Betrieb, sodass die Angebote am Berg auch



Toni Niederwieser, GF Bergbahnen Fieberbrunn GesmbH. Fotos: BB Fieberbrunn

Schwierigkeitsgraden. 2008 haben wir dann an der Mittelstation ‚Streböden‘ mit dem Erlebnispark neue Attraktionen geschaffen.

Der Stellenwert des Sommers liegt derzeit bei 12 bis 13 Prozentanteilen des Jahresumsatzes. Noch vor 5 bis 6 Jahren hat das ganz anders ausgesehen, da lag der Anteil bei 4 bis 5 Prozent. Die Investitionen in den Sommer haben sich also ausgezahlt und uns schöne Erfolge gebracht. Vor allem Familien mit Kindern haben mit ‚Timoks Alm‘ einen zusätzlichen Anreiz bekommen, bei uns Zeit zu verbringen.“

Einheimische und Tagesgäste. Bei den Urlaubern, die gebucht haben, handelt es sich aber vorwiegend um Gäste aus der direkten Umgebung.“

„Man muss aus der Spur ausbrechen, um erfolgreich zu sein“

MM-Frage: „Wie lange sind Sie GF der Bergbahnen Fieberbrunn, wie war Ihr Zugang zur Branche?“

Niederwieser:

„Ich bin seit 2008 Geschäftsführer der Bergbahnen Fieberbrunn und seit 1988 Prokurist des Unternehmens. Im Unternehmen tätig bin ich aber schon seit 1975, das sind mittlerweile über 35 Jahre. Als Einheimischer bin ich mit der Region und mit der Bergbahn stark verwurzelt. Ich habe im Rahmen meiner Tätigkeit im Betrieb auch alle Stationen durchlaufen, wobei im Laufe der Jahre der Aufgabenbereich gewachsen ist und auch mehr Verantwortung mit sich gebracht hat. Als Geschäftsführer bin ich für das Tagesgeschäft zuständig, also Finanzen, Personal und Marketing. Mein Geschäftsführer-Kollege Martin Trixl ist zuständig für den Außenbereich und die technischen Belange.“

MM-Frage: „Wie sehen Sie die Position Ihrer Skidestination in Österreich, Stichwort ‚die best versteckte Bergwelt‘?“

Niederwieser:

„Geographisch gesehen, sind wir wirklich sehr gut versteckt. Wenn man aus dem bayerischen oder Salzburger Raum anreist, sind einige Skigebiete im Vorfeld. Man muss schon ein Stück weiter fahren, um nach Fieberbrunn zu kommen. Aus dieser Überlegung heraus, wurde der Begriff des ‚best versteckten Skigebiets‘ definiert oder wie es im Sommer heißt, die ‚best versteckte Bergwelt‘. Als kleines Skigebiet mit 11 Anlagen war es nicht einfach, sich im Angebot Gehör zu verschaffen. Man muss also schon aus der Spur ausbrechen, um erfolgreich zu sein. Ein Versteck will letzt-

länger in Anspruch genommen werden können.“

MM-Frage: „Wie lange gibt es das Sommerangebot in dieser Form und welchen Stellenwert hat es im Vergleich zum Winter?“

Niederwieser:

„Traditionell wird hier im Sommer sehr gerne gewandert. Das lässt sich bis in die Gründerjahre der Bergbahn, also Ende der 50er-Jahre zurückverfolgen. Wir haben hier z. B. mit einem der schönsten Bergseen Österreichs, dem Wildseelodersee, auch zahlreiche, wirklich sehenswerte Wanderziele. Dazu gibt es etwa den Blumenweg rund um die Hochhörndlspitze, den Klettersteig ‚Himmel und Henne‘, die Klettertour ‚Rabenkopf‘ und weitere Wege und Steige in unterschiedlichen

MM-Frage: „Welche Gäste kommen im Sommer, gibt es Unterschiede zum Winter?“

Niederwieser:

„Sommer und Winter sind etwas unterschiedlich. Im Sommer kommen viele Einheimische, die gegen einen geringen Aufpreis auf die Saisonkarte auch den ganzen Sommer über die Bergbahnen benutzen können. Das kommt sehr gut an. Dann kommen viele Tiroler, Salzburger, Oberösterreicher und Besucher aus dem süddeutschen Raum, die unsere Region als Ausflugsziel auswählen. Bei den Dauergästen sprechen wir im Sommer nicht nur jene an, die direkt in Fieberbrunn sind, sondern auch all jene, die ihr Quartier in einem Umkreis von rund 50 km haben, da ist man sehr flexibel. Im Winter kommen auch viele



Fieberbrunn bietet am Lärchfilzkogel Top-Möglichkeiten zum Freeriden.

endlich gefunden werden – auch ein Schatz ist versteckt, bevor er entdeckt wird.

Dann haben wir natürlich für unsere Gäste einiges zu bieten. Wir haben einen sehr guten Ruf in Bezug auf unsere top-präparierten Pisten. Dazu sind wir bemüht, nicht zu viele Gäste auf eine Fläche zu schicken – das steuern wir über die Frequenz unserer Bahnen und Lifte. Auf diese Weise möchten wir Sicherheit und Spaß gleichermaßen gewährleisten. Topografisch sind wir durch unsere Lage und unser Gelände begünstigt, weil wir über ein klein strukturiertes mittelalpines Gebiet verfügen, das wunderbare Ausblicke bietet und sehr unterschiedlich ausgeprägt ist. Was uns von anderen Angeboten abhebt, ist natürlich auch unser Freeride-Angebot, das uns mittlerweile recht bekannt gemacht hat.“

MM-Frage: „Was sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten Kriterien für eine weiterhin erfolgreiche Entwicklung der BB Fieberbrunn?“

Niederwieser:

„Ich denke, dass es wesentlich ist, Flexibilität zu zeigen. Man muss auf die Anforderungen der Märkte schnell reagieren und auch im Dienstleistungssektor gut aufgestellt sein. Wie viele andere Skigebiete auch sind wir gefordert, viel zu investieren. Neue Aufstiegsanlagen, Beschneiungsanlagen und Pistenmaschinen sind teuer und mit viel Technik verbunden. Letzt-

endlich interessiert den Gast aber Technik nicht so sehr, er ist beste Qualität gewöhnt. Er geht davon aus, dass alles funktioniert und sicher ist. Das, was bleibt, sind die sogenannten „soft skills“. Das war immer schon wichtig und wird es auch bleiben. Nach dem Eindruck, den der Gast hier gewinnt, also wie freundlich er im gesamten behandelt wird, bewertet er Preis und Leistung. Und davon hängt dann im weiteren auch unser Erfolg ab.“

MM-Frage: „Derzeit wird eine neue 10er-Kabinenbahn gebaut. Stellen Sie das Projekt bitte kurz vor.“

Niederwieser:

„Da bei uns das Thema Sicherheit eine sehr große Rolle spielt, setzen wir stark auf geschlossene Fahrbetriebsmittel. Dazu kommt das Plus an Komfort, das wir vor allem den Familien bieten wollen. Bei unserer neuen ‚Reckmoosbahn-Nord‘ haben wir uns für eine 10er-Kabinenbahn entschieden, weil sie im Vergleich mit einer 8 EUB den Vorteil eines größeren Volumens hat und die Kabinen auch höher sind als herkömmliche Varianten. Die 10er-Gondel hat dazu den Vorteil, dass wir weniger Kabinen benötigen.“

ROBALON - innovative Kunststofflösungen

Die gesamte Produktpalette finden sie auf unserer Website: www.leripa.com



RÖCHLING
Leripa Papertech



Antriebsräder



Skiköcher



Kotflügel



Schrägrollen

Röchling Leripa Papertech GmbH & Co. KG | Röchlingstr. 1 | 4151 Oepping | Tel.: +43 7289 4611 | robaproducts@leripa.com | www.leripa.com

Der Alpine Coaster kann im Sommer und im Winter genutzt werden.

Auf den Lebenszyklus der Bahn umgerechnet, erwarten wir uns Vorteile im Bereich Wartung und Service. Dazu ist die 10er-Kabinenbahn einfach die nächste Entwicklungsstufe, so wie nach dem 4er-Sessel, der 6er-Sessel und der 8er-Sessel gekommen ist. Unsere Investition wird für einen Konzessionszeitraum von 40 Jahren getätigt, sodass wir einfach technisch den letzten Stand haben wollen. Die 10er-Kabinen werden auch über eine Sitzheizung verfügen, weil wir mit der Bahn einen nordseitigen Hang befahren und hier ist es im Jänner sehr kalt. Für die Schneequalität ist das optimal, für den Komfort gibt es als zusätzliches Plus die Sitzheizung.“

MM-Frage: „Besonderer Wert wird auf die architektonische Gestaltung der Bergstationen gelegt, was ist Ihnen dabei wichtig? Außerdem wurden die Kabinen speziell entwickelt, welche Besonderheiten haben sie?“

Niederwieser: „Die 10er-Kabinen werden von Carvatech gebaut. Das Unternehmen bringt damit erstmals solche Kabinen auf den Markt, es gibt also eine Weltpremiere von Carvatech für Fieberbrunn. Wir haben bei die-



sen Kabinen auch auf das Design Einfluss nehmen können. Grundsätzlich verspricht diese Kabine ein ganz besonderes Fahrgefühl. Erreicht wird das mit einer erhöhten Transparenz, die bis in die Ecken reicht, und Panoramafenstern, die bis weit an den Boden geführt werden. Dazu ist die Kabine 2,10 m hoch und schafft auf diese Weise ein ausgesprochen großzügiges Raumangebot.

Im Bereich der baulichen Gestaltung haben wir schon in den letzten Jahren mit unserem Architekten Dipl.-Ing. Thomas Fliri eine Gestal-

tungsform gesucht, die sowohl den Anforderungen der Technik gerecht wird als auch optisch anspricht. Dabei ist es uns ein Anliegen, die Technik auf ein vertretbares Mindestmaß zu reduzieren, um die Kosten in Grenzen zu halten. Dieses Konzept haben wir schon bei der Reckmoos-Süd-Bahn umgesetzt, und auch bei Reckmoos-Nord wird es wieder zum Tragen kommen. Es wird z. B. keinen Kabinenbahnhof geben, sondern durch eine entsprechende Dachkonstruktion eine Garagierung in den Stationen. Auf diese Weise können Kosten reduziert werden, für die umgebende Landschaft ist es ein Baukomplex weniger. Eine weitere Besonderheit der ‚Reckmoos-Nord‘ wird eine Zwischenstation sein, die durch einen schräg ausragenden Betonpfeiler architektonisch sehr interessant ist.“

SunKid SummerWorld



www.sunkid.at



Die AV-Hütte Wildseelodersee.

MM-Frage: „Wie sieht das Angebot im Winter generell aus?“

Niederwieser:

„Wir starten mit unserem Skigebiet in einer Höhe von 830 m. Durch unsere Nordstaulage sind wir als ‚Schneeloch‘ bekannt, nichtsdestotrotz haben wir in den letzten 20 Jahren das Skigebiet mit Beschneigungsanlagen schneesicher gemacht. Wir können also alle wesentlichen Pisten bis auf 2020 m hinauf beschneien, dazu beschneien wir auch 2 von 3 Talabfahrten. Mit der neuen Reckmoos-Nord-Bahn verfügen wir über 5 Gondelbahnen, eine kuppelbare und eine fixgeklemmte 4er-Sesselbahn und einige Schlepplifte bzw. Tellerlifte für Anfänger. Insgesamt haben wir über 43 km Pisten. Im Bereich der Mittelstation ‚Streuböden‘ gibt es einen Funpark für jedermann, unterhalb der Mittelstation eine Speedmess-Strecke und außerdem noch eine permanente Rennstrecke. Dazu kommt unser Freeride-Angebot und Timoks Coaster, der auch im Winter in Betrieb ist.“

„Freeriden ist ein kleines, aber sehr wichtiges Segment“

MM-Frage: „Es gibt bei Ihnen eine große Anzahl von Hütten, welchen Stellenwert hat das kulinarische Angebot?“

Niederwieser:

„Das kulinarische Angebot hat bei uns einen sehr hohen Stellenwert. Unser Angebot ist dabei recht groß und durchaus unterschiedlich. Das fängt bei der Optik der Hütten an und geht dann über das Angebot an Speisen und Getränken weiter. Was den Service betrifft, wird bei uns auf die Bedienung der Gäste gesetzt. Nur eine Hütte ist gerüstet, bei großem Andrang auf Self-Service umzustellen, ansonsten wird der Gast bedient. Geachtet wird im Angebot auf regionale Produkte und eine hohe Qualität.“

MM-Frage: „Fieberbrunn ist die einzige österreichische Weltcupstation der Freeride Worldtour – wie hat sich diese Schiene entwickelt, welchen Stellenwert hat das Freeriden?“

Niederwieser:

„Wir haben vor 7 Jahren mit einer Freeride-Truppe begonnen, die sich ‚Snowgirls‘ nennt. Das sind junge Leute, die einen Qualifying-Bewerb nach Fieberbrunn geholt haben, der letztendlich im März 2011 in der Austragung eines Weltcup-Events im Rahmen der Freeride Worldtour in Fieberbrunn gemündet hat. Damit wird Fieberbrunn jetzt gemeinsam mit so klingenden Austragungsorten wie Chamonix, St. Moritz, Sochi, Verbier oder Kirkwood, USA, genannt. Wie uns die Verantwortlichen der Tour gesagt haben, hätte es allen bei uns sehr gut gefallen. Marketingtechnisch ist es für uns ein großes Glück, dass wir mit dem Freeriden ein Alleinstellungsmerkmal haben und in diesem Bereich im Spitzenfeld mitmischen.“

Das Freeriden ist in unserem Angebot ein kleines, aber sehr wichtiges Segment. Es hat speziell für Jugendliche eine große Strahlkraft. Wir sind natürlich auch sehr daran interessiert, junge Menschen in den Schnee zu bekommen. Über die Schiene ‚Freeride‘ und den dazugehörigen Lifestyle funktioniert das sehr gut. Das Freeriden hat auch ein

gutes Zukunftspotenzial, wobei man natürlich bedenken muss, dass dieser Bereich vom gesamten Umsatz mit ca. 1 Prozent zu bewerten ist.“

MM-Frage: „Wie wichtig sind für Sie Events, im Sommer und im Winter?“

Niederwieser:

„Das ist sicher ein besonderes Thema. Grundsätzlich bin ich eher skeptisch, weil es zurzeit fast eine Überflutung an Angeboten gibt, die sich kaum mehr voneinander unterscheiden. Davon würde ich die Finger lassen. Wichtig sind allerdings sehr wohl Veranstaltungen mit Alleinstellungsmerkmal, wie bei uns der ‚Big Mountain‘ Freeride-Bewerb im Winter. Ansonsten gibt es bei uns kleinere Veranstaltungen, die zu uns in die Region passen und ein spezielles Zusatzangebot darstellen. Gerade im Sommer muss man außerdem davon ausgehen, dass 50% der Veranstaltungen verregnet sein können. Bei großen Events ist der Katzenjammer aufgrund der Kosten groß, daher empfehlen sich kleinere Veranstaltungen, wo auch die Kosten überschaubar bleiben. Natürlich muss man für den Gast etwas bieten, aber eine Veranstaltung muss zur Region und seinen Menschen passen.“

MM-Frage: „Im Winter 2011/12 wird man erstmals bei der Salzburger Super Ski Card dabei sein, welche Erwartungen haben Sie?“

Niederwieser:

„Als Grenzgebiet zum Salzburger Raum haben wir auch viele Gäste aus dieser Region, die vielfach eine Saisonkarte mitgebracht haben, die aber bei uns nicht gültig war. Das war eine schwierige Situation, weil wir natürlich dieses Einzugsgebiet auch beworben haben. Man musste da viel erklären und sich etwas einfallen lassen, dass man diese Gäste nicht verliert. Die Salzburger Super Ski Card gibt uns jetzt die Möglichkeit, diesen Markt besser erschließen zu können.“

dwl

Zusammenschluss Wildschönau-Alpbach nimmt Gestalt an

Bereits seit rund 10 Jahren wird über einen Zusammenschluss der Skiregionen Wildschönau und Alpbach diskutiert. Wenn alles wie geplant läuft, könnte die Verbindung mit der Wintersaison 2012/13 Realität werden.

Mitte Mai 2011 gab der Gemeinderat von Alpbach seine Zustimmung für den Zusammenschluss der Skigebiete Alpbach-Wildschönau. Ende Juni sprach sich die Gesellschafterversammlung der Wildschönauer Bergbahnen für den Zusammenschluss aus, wobei der Gesellschaftervertrag in Anwesenheit von Bürgermeister Rainer Silberberger (Wildschönau) und Anton Hoflacher (Kundl) sogar einstimmig genehmigt wurde. Eine Eröffnung der Verbindung zwischen den beiden Tälern könnte mit Saisonstart 2012 in Angriff genommen werden, sofern alle Genehmigungsverfahren zeitgerecht abgewickelt werden können.

Zuwächse erhofft man sich durch das Projekt auf beiden Seiten, da beide Regionen in den letzten Jahren kontinuierlich Gäste verloren hatten. Dazu Ludwig Schäffer, GF Schatzbergbahn GmbH & CoKG: „Generelles Ziel des Projektes ist die Vergrößerung des Lift- und Pistenangebotes beider Täler, das Anwachsen der Winternachtungen auf den Stand von 2004/2005 sowie das Bestreben, die Infrastruktureinrichtung der Bergbahnen beider Täler weiterhin zu erhalten und zur Verfügung zu stellen. Durch den Zusammenschluss vieler benachbarter Skigebiete verschlechterte sich die Wettbewerbssituation gegenüber den Mitbewerbern kontinuierlich, da unsere eigene Skigebietsgröße relativ dazu abgenommen hat. Weiters stellt die neue Verbindung eine ideale Ergänzung des Angebots dar. Beide Gebiete können somit die Palette vom Familienskigebiet bis zur anspruchsvollen Piste für den sportlich ambitionierten Skifahrer anbieten.“ Und Peter Hausberger, GF Alpbacher Bergbahn GmbH & Co.KG



Mit einer 8er-Kabinenbahn, die in 2 Sektionen geführt wird, soll die Verbindung Alpbach/Wildschönau zur Wintersaison 2012/13 Realität werden. Im Bild die Bergstation der „Pöglbahn“.

Foto: Alpbacher Bergbahnen GmbH

ergänzt: „Wir erwarten einen leichten Anstieg der Winternachtungen sowie mittelfristig die Absicherung des Wintertourismus in beiden Tälern.“

Offiziell vorgestellt wurde der Zusammenschluss einer breiten Öffentlichkeit Mitte Juni 2011 im Alpbacher Kongress-Zentrum. Peter Hausberger, GF Alpbacher Bergbahnen, bezifferte den Investitionsbedarf beider Bergbahngesellschaften für den Zusammenschluss dabei mit rund 14,9 Mio. Euro. Die Alpbacher und Wildschönauer Bergbahnen müssten jeweils 3,4 Mio. Euro an Eigenmitteln beisteuern, die restlichen 7,5 Mio. würden mit einer Laufzeit von 15 Jahren aus Fremdmitteln finanziert.

Die Details

Durch die neue Verbindungsbahn zwischen Inneralpbach und dem Schatzberg wächst das Skigebiet auf insgesamt 45 Anlagen und weist dann 127 Pistenkilometer auf. Zum Bau und Betrieb der Bahn wurde eine neue Gesellschaft gegründet, wobei man derzeit an den Plänen für die eisenbahnrechtliche und naturschutzrechtliche Bewilligung arbeitet.

Die Talstation der neuen Aufstiegsanlage, die als 8er-Einseilumlaufbahn mit zwei Sektionen konzipiert wird, ist unmittelbar neben der „Böglbahn“ in Inneralpbach geplant, die Mittelstation unterhalb der „Pechalm“. Die Bergstation soll direkt am Schatzberg entstehen. Die 1. Sektion ist als reine Verbindungsbahn vorgesehen, die 2. Sektion bedient zusätzlich eine 1,6 Kilometer lange Abfahrt mit 8 ha Pistenfläche. Das Personal für den Bahnbetrieb wird von den Alpbacher Bergbahnen gestellt. Für die Beschneidung, Pistenpräparierung und Pistenrettung sind die Wildschönauer Bergbahnen verantwortlich.

Vorschau 8. MM-Symposium 21.–23. 9. in Garmisch

New Marketing, New Communication

Bereits zum 8. Mal veranstaltete Mike Partel ein Mountain Management- Symposium – dieses Mal von 21.–23. 9. im Congresszentrum Garmisch Partenkirchen. Unter dem Motto „New Marketing, New Communication“ werden auf dieser Impulsveranstaltung die aktuellen Veränderungen im Bereich der Vermarktung thematisiert.



Mike Partel, GF von Mountain Management Consulting und Veranstalter des 8. MM-Symposiums Fotos: MMC

DIE VORTRÄGE

Mittwoch 21. 09.

- ▶ Ist Skifahren/Snowboarden out?
- ▶ Social media – new business
- ▶ Jugend auf Brettern. Die Rolle des Wintersports in modernen Jugendkulturen.
- ▶ Besichtigung der neuen Sprungchanze mit anschließenden Abendessen

Donnerstag 22. 09.

- ▶ Dynamic pricing – auch am Berg?
- ▶ Was können wir vom Cruising-Business lernen?
- ▶ 5 Erfolgsfaktoren im Social-Media Bereich
- ▶ Bergfahrt Gletscherbahn – Zugspitze /Mittagessen
- ▶ AlpspiX – mit Einzigartigkeit zum Erfolg
- ▶ Bergfahrt AlpspiX

Freitag 23. 09.

- ▶ Neue Zugänge zur Online-Welt
- ▶ Gäste in die Weiterentwicklung integrieren
- ▶ Krisenmanagement erfolgreich meistern
- ▶ Podiumsdiskussion „best practice – mit Profil zur Spitze:
Franz Tschiederer, Obmann TVB Serfaus-Fiss-Ladis
Gerhard Vanzi, Marketing Direktor Dolomiti Superski
Hannes Parth, Vorstand Silvretta Seilbahn AG Ischgl
Hermann Fercher, GF Lech-Zürs Tourismus
Ernst Trummer, GF Planai-Hochwurzenbahnen, Schladming
Heinz Imhasly, GF Fiesch-Eggishorn (Aletsch-Arena)

Anmeldung bei:

www.mountain-management.com, mpartel@mountain-management.com
+43 (0) 664 / 4417971

„Wir leben in einer sehr kurzlebigen Zeit, in der wir mit dem ständigen Wandel zurecht kommen müssen. Dies betrifft speziell den Bereich des Marketings bzw. der Werbung, daher haben wir heuer den Fokus auf diesen Aspekt gelegt“, erklärt Mike Partel, GF von Mountain-Management Consulting aus Ruggell, Liechtenstein.

„In einer Zeit, in der wir uns permanent verändern – speziell auch unsere Gäste – müssen nicht nur

wir als Verantwortliche lernfähig bleiben, um in diesem verstärkten Verdrängungswettbewerb erfolgreich zu sein. Es muss uns auch gelingen, die gesamte Organisation in diese Richtung weiterzuentwickeln.

Längst zählt der Mensch zur wichtigsten Ressource, speziell im direkten Kundenkontakt. Immer entscheidender wird daher in Zukunft sein, welche Mitarbeiter ihres Unternehmens und vor allem mit welcher

Motivation diese Mitarbeiter „neuen Gästen“ begegnen. Nicht nur die Anforderungen unserer Gäste steigen stetig, auch deren Verhalten und Wissen wird unser Tun stark beeinflussen. Die Frage ist: Welche Auswirkungen hat dies im Bereich Marketing und Kommunikation? Die dafür ausgewählten 10 Referenten und die Podiumsdiskussion der „best practice“ Unternehmen werden uns sicherlich animieren, die eine oder andere Idee aufzunehmen.

Unsere Symposien sind immer fokussiert auf die jeweils aktuelle Situation der Branche. Sie sind seit 1997 in Laax Impulsgeber, um die Attraktivität bzw. Qualität der Skiregion ständig steigern zu können und somit wettbewerbsfähig zu sein.

Diese zwei Tage sind eine Investition in die künftige Weiterentwicklung Ihres Skigebietes. Lassen Sie sich inspirieren; auch vom höchsten Berg Deutschlands, der Zugspitze!“, so Partel.

Die Referenten

- ▶ **Stuart Rempel:** Senior Vice President von Nordamerikas größtem Skigebiet Whistler-Blackcomb.
- ▶ **Dipl.Vw. Helge Grammerstorf:** Geschäftsführender Gesellschafter der Sea Consult HAM/Hamburg.
- ▶ **Dr. Manfred della Schiava:** Geschäftsführender Gesellschafter der Mds-Network GmbH, Wissensberater, Wien; Lektor an der FH Burgenland für angewandtes Wissensmanagement.
- ▶ **Christian Späth, MBA:** Selbständiger Berater seit 2006, ausgebildeter Kultur- und Medienmanager mit Fokus auf Marketing und Kommunikation. Schwerpunkt Tourismus und Destinationsmarketing.
- ▶ **DI Peter Huber:** Seit 2003 Vorstand der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG, Präsident des Verbandes Seilbahnen, Mitglied im Direktionskomitee der OITAF.



- ▶ **Dr. DI Johann Füller:** Vorstand der Hyve AG/München, Habilitand am Institut für Strategisches Management, Marketing und Tourismus in Innsbruck.
- ▶ **Mag. Philipp Ikrath:** Geschäftsführer der T-Factory/Hamburg, Jugendkulturforschung.
- ▶ **Mag. Ekkehard Assmann:** Seit 1998 Leiter Marketing und Öffentlichkeitsarbeit bei Doppelmayr.
- ▶ **Jörg Eugster:** Unternehmensberater, Inhaber NetBusiness Consulting AG/Vaduz. Schweizer Internetpionier, Gründer der Internetplatt-

- formen jobwinner.ch, partnerwinner.ch und swisswebcams.ch. Onlinemarketing-Dozent an diversen Fachhochschulen.
 - ▶ **Dr. Raetzsch:** CTO der Kudelski Nagra Public Access. Verantwortlich für die Entwicklung und Zusammenführung sämtlicher Software-Technologien in der Gruppe, auch Skidata.
- MODERATION
- Günter Polamec,** ORF Sportreporter mit Schwerpunkt „Alpiner Skirennlauf“ und TV-Moderator von „Vorarlberg Heute“.

Titel Programmheft: Plattform AlpiX auf der Zugspitze



Kommunikation von der Tal- zur Bergstation? Glasfaserkabel von Brugg Cables.

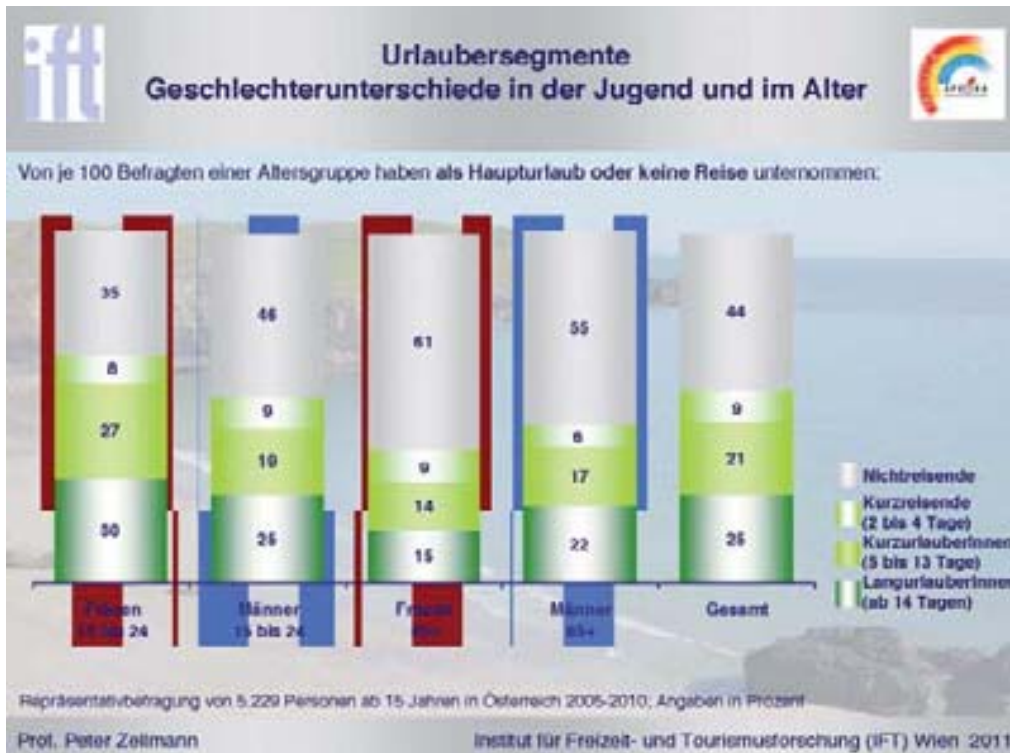
Für Informationen:

Brugg Kabel AG, 5201 Brugg
Telefon 056 460 33 33
www.bruggcables.com

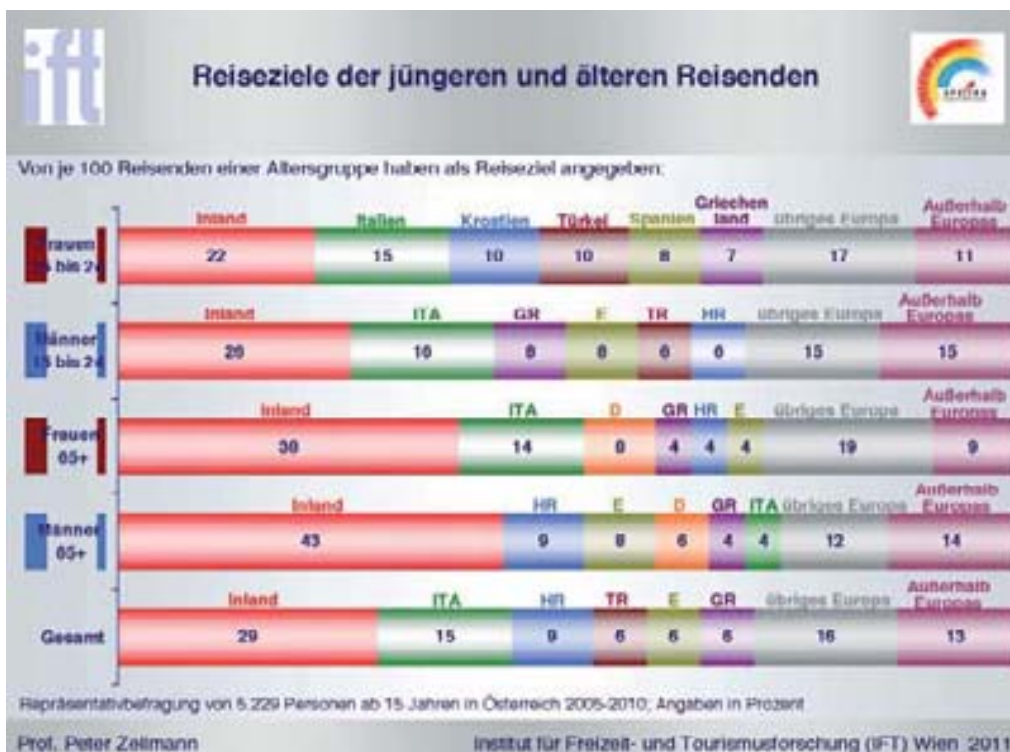


IFT Institut für Freizeit- und Tourismusforschung Jung und alt im Reisevergleich

Welche Unterschiede und welche Gemeinsamkeiten gibt es im Reiseverhalten der 15– bis 24-Jährigen und der Über-65-Jährigen? Um das herauszufinden, hat das IFT seine jährlich von Spectra/Linz durchgeführten Tourismusanalysen zu einer „Metaanalyse“ zusammengefasst.



Die Analyse des Reiseverhaltens und auch der Einstellungen zum Urlaub hat für die untersuchten Gruppen in mancher Hinsicht wesentliche Unterschiede erbracht. Es hat sich gezeigt, dass bei den Personen mittleren Alters die Gemeinsamkeiten zwischen den Geschlechtern überwiegen, bei den 15- bis 24-Jährigen und bei den Über-65-Jährigen hingegen wesentliche Differenzen in Bezug auf das Geschlecht existieren. Dazu Institutsleiter Prof. Peter Zellmann: „Junge Frauen sind reiselustiger als junge Männer, und der frühere Pensionsantritt wirkt sich auch auf die Reisefreudigkeit im frühen Alter aus. In der Berufsphase bestimmt die Partnerschaft das grundsätzliche Reiseverhalten offensichtlich wesentlich mit: Man verreist miteinander. In dieser Lebensphase unterscheiden sich daher auch Urlaubsziel und Urlaubsart kaum. In der Jugend und im Alter sind die Unterschiede im Reiseverhalten von Frauen und Männern doch überraschend deutlich.“



Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick

Frauen zwischen 15 und 24 Jahren sind besonders reiselustig. Wenn die jungen Frauen nicht verreisen, hat das vor allem finanzielle Gründe. Neben dem Inland sind die beliebtesten Reiseziele der jungen Frauen Italien, Kroatien und die Türkei. Für die jungen Frauen ist es im Urlaub neben einem guten Preis-Leistungsverhältnis des Angebots entscheidend, dass es Bademöglichkeiten gibt und dass die Sonne scheint, aber auch die Schönheit der Landschaft ist wichtig für die Wahl eines Reiseziels. Diese Gruppe nimmt besonders ungern ein Schlechtwetter-Risiko in Kauf. Im Urlaub muss für die

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

jungen Frauen für Entspannung, aber auch für Unternehmungen gesorgt sein. Auch Bildungs- und Sprachreisen werden von den jüngeren Frauen gerne gemacht. Sparpotenziale für den Urlaub sind für die jungen Frauen vor allem Einschränkungen bei Nebenausgaben, kürzere Reisen und Schnäppchen. Für die Zukunft liegt den jungen Frauen das Kennenlernen von Städten und Metropolen besonders am Herzen. Männer zwischen 15 und 24 Jahren sind etwas weniger reiselustig als die gleichaltrigen Frauen. Gründe für die Nichtreisen sind in finanziellen Engpässen zu finden. Im Vergleich zu den gleichaltrigen Frauen ist bei den jungen Männern das Inland als Reiseziel etwas beliebter, bei den Auslandsreisezielen liegen Italien, Griechenland und Spanien voran. Neben einem ausgewogenen Preis-Leistungsverhältnis des Urlaubsangebots und Bademöglichkeiten ist es für die jüngeren Männer wichtig, dass die Infrastruktur am Urlaubsort ihren Wünschen entspricht. Für die Wahl eines Urlaubsziels ist es für diese Gruppe entscheidend, dass es entsprechende Sportmöglichkeiten, Lokale, Restaurants und abwechslungsreiche Unterhaltung gibt. Die Gegebenheiten am Urlaubsort wie eine schöne Landschaft sind den jungen Männern weniger wichtig. Wenn die jungen Männer bei ihrem Urlaub sparen müssen, tun sie das vor allem, indem sie sich bei Nebenausgaben einschränken oder indem sie auf Schnäppchen und Last-Minute-Angebote warten. In Zukunft sind für die Männer unter 25 sportliche Aktivurlaube und Veranstaltungen mit Stars und Prominenten interessant.

Gesundheitliche Gründe fürs Nichtverreisen

Frauen über 65 sind verglichen mit den gleichaltrigen Männern weniger reisefreudig. Nicht ganz ein Viertel der älteren Frauen verzichtet bereits grundsätzlich auf Reisen. Als Gründe für das Nichtverreisen werden vor allem gesundheitliche und auch fi-

nanzielle Probleme genannt. Das Inland ist mit Abstand das beliebteste Reiseziel der Frauen über 65, im Ausland sind Italien und Deutschland am begehrtesten. Wenn die älteren Frauen auf Reisen gehen, möchten sie – wenn auch in geringerem Ausmaß – gerne baden, aber ebenso sich ausruhen, ihrer Gesundheit etwas Gutes tun oder Städte besichtigen. Die Gegebenheiten am Urlaubsort und das Urlaubsumbiente wie eine schöne Landschaft, Ruhe oder auch gesundes Klima fließen besonders stark in die Entscheidung für ein Urlaubsziel ein. Auch die Einstellung der GastgeberInnen ist dieser Gruppe überaus wichtig. Es zeigt sich, dass es den älteren Frauen (wie auch den älteren Männern) weniger darauf ankommt, was an einem Urlaubsort an Infrastruktur vorhanden ist (Lokale etc.), sondern auf das Erscheinungsbild des Ortes – es zählt vor allem die Qualität und nicht so sehr, dass es sich um ein günstiges Reiseziel handelt.

Männer über 65 reisen etwas häufiger als die gleichaltrigen Frauen. Das Nichtverreisen begründen die älteren Männer vor allem mit gesundheitlichen Problemen oder finanziellen Schwierigkeiten. Die älteren Männer urlauben besonders gerne im Inland, im Ausland zählen Kroatien, Spanien und Deutschland zu den beliebtesten Reisezielen. Die älteren Männer sind neben Bade- und Ausruhurlaube besonders für Wander- und Campingurlaube sowie Rundreisen zu begeistern. Die älteren Männer setzen ähnlich wie die gleichaltrigen Frauen auf Qualität im Urlaub – bevor sie im Urlaub selbst sparen, verzichten sie lieber ganz auf eine Reise. Bei ihnen ist aber auch die Verkürzung des Urlaubs im Vergleich zu jüngeren Männern eine häufiger in Betracht gezogene Alternative. Ältere Männer wählen ein bestimmtes Reiseziel vor allem aufgrund der Schönheit der Landschaft eines Urlaubsortes, des guten Essens und des Preis-Leistungsverhältnisses. Kulinarische Genüsse sind den älteren Männern dabei weit wichtiger als den älteren Frauen.

Münchener Schneefest Positives Image für den Schneesport

2007 ging das 1. Münchener Schneefest über die Bühne, mit dem man negativen Berichten entgegenwirken und aktiv für den Schneesport eintreten wollte. In diesem Winter findet das Event, das Kinder und Jugendliche anspricht, bereits zum 5. Mal statt.



Große Begeisterung für den Schneesport demonstriert man mit dem Münchener Schneefest.

Fotos: Ski & Board Giesing

Eine Reihe von negativen Berichten in der Tagespresse war für Skischulen im Raum München der Auslöser, sich um ein positives Image des Schneesports Gedanken zu machen. So ging am 16. Dezember 2007 an den Jaudenhangliften in Lenggries das 1. Münchener Schneefest über die Bühne. Auf Anhieb nahmen nahezu 1 000 Kinder an dieser Veranstaltung teil. Eine Idee war geboren, der Münchener Schneefest e. V. wurde gegründet, um die Organisation auf eine professionelle Basis zu stellen. Ihr 1. Vorsitzender, Kurt K. Hieber, Chef der Ski- und Snowboardschule SKI & BOARD GIESING, bringt die Anfänge auf den Punkt: „In vielen Re-

portagen wurde damals der Eindruck erweckt, als gäbe es ab sofort keinen Schnee, keinen Winter und damit auch keinen Wintersport mehr. Gerade in einer berg- und schneefernen Großstadt wie München fielen solche Berichte oft auf fruchtbaren Boden. Wir spürten das im täglichen Kontakt mit unseren Kunden. Die Frage: ‚Hat es überhaupt noch genug Schnee für eure Kurse?‘ begleitete uns bis ans Saisonende, obwohl in unseren Kursgebieten nie ein wirklicher Mangel geherrscht hatte. Da es zu diesem Zeitpunkt schon eine lose Verbindung einiger Münchener Skischulen gab, war der Schritt, gemeinsam gegen diese Art der Berichterstattung etwas zu unternehmen, nicht mehr weit. Ein Gegengewicht zur negativen Stimmung sollte geschaffen werden, ein positives Image für den Schneesport, das unsere gemeinsame Verantwortung für die Natur und unser soziales Engagement betonen sollte. Eine Auftaktveranstal-

– ein Skiopening, wenn man so will – das sich an Kinder wendet, das aber eine aktive Beteiligung und kein passives Zuschauen voraussetzt, sollte es sein.“

Viel Spaß um wenig Geld

Einen Tag Schnupperkurs Ski alpin, Snowboard oder Ski nordisch gab es 2007 bereits um 15 Euro, inkludiert darin waren die Busfahrt von/bis München, eine Tagesliftkarte, ein Mittagessen und eine Erinnerungsmedaille. Dieser Preis sollte es auch Kindern aus sozial schwachen Familien ermöglichen, an der Veranstaltung teilzunehmen. Und weil Liftkarten, Busse, Mittagessen und auch die Erinnerungsmedaillen im ersten Jahr kostenlos zur Verfügung gestellt wurden und jede der beteiligten Skischulen ihre Lehrerkosten selbst trug, blieb am Ende sogar ein Betrag von rund 10 000 Euro als Gewinn übrig, der schließlich der „Josef-Schörghuber-Stiftung für Münchner Kinder“ zur Verfügung gestellt wurde. Ab

Auch die Kleinsten wurden bestens betreut.



dem 3. Münchner Schneefest wurden die Organisatoren von der „Bewerbungsgesellschaft München 2018“ unterstützt, wodurch man das Event in Schulen bewerben konnte. Nach den 1.000 Kindern, die an der Auftaktveranstaltung teilgenommen hatten, bewegten sich die Zahlen in der Folge zwischen 400, 650 und wiederum an die 1 000 Teilnehmer. Auch die Art der Gäste entwickelte sich ausgesprochen interessant, so Hieber: „Nach vier Jahren können wir feststellen, dass wir mit diesem Angebot in erster Linie gar nicht unsere ‚normale‘ Kundenklientel erreichen, sondern eher Kinder, für die dieser Schneetag oft ein singuläres Ereignis bleibt – Kinder, deren Eltern sich den Schneesport meistens nicht leisten können. Deshalb haben wir die Vereinsziele inzwischen in diese Richtung ausgerichtet.“

Soziales Engagement

Auch die Finanzierung des Münchner Schneefests hat sich weiterentwickelt. Alle Beteiligten halten die Kosten grundsätzlich so gering wie möglich, die Brauneck Bergbahn GmbH Lengggries gibt die Liftkarten nach wie vor sogar kostenlos. Die Skischulen tragen die Kosten der Organisation und der Skilehrer. Der Rest wird dann über einen Unkostenbeitrag finanziert oder von einem Sponsor, wie 2010 etwa von der BMW Group. Durch die tatkräftige Mithilfe von BMW war es letztes Jahr möglich geworden, rund 1 000 Münchner Kinder kostenlos in den Schnee zu bringen und 250 von ihnen zusätzlich noch mit Winterkleidung auszustatten. Die BMW Group wurde über ihr Engagement als nationaler Förderer bei der Olympiabewerbung München 2018 auf den Münchner Schneefest e. V. aufmerksam und legt bei ihrem Einsatz als Sponsor Wert auf die Teilnahme von sozial benachteiligten Kindern, was auch den Intentionen des Münchner Schneefest e.V. entspricht. Die Organisation „kids for a better world“ übernahm deshalb die



Für die Durchführung der Veranstaltung ziehen die Partnerunternehmen an einem Strang.

sen speziellen Teil der Organisation. Auch das 5. Münchner Schneefest wird am 18. Dezember 2011 wieder an den Jaudenhangliften in Lengggries stattfinden und neuerlich von der BMW Group unterstützt werden. Ca. 200 sozial benachteiligten Kindern und Jugendlichen wird es so möglich sein, zum ersten Mal Kontakt mit dem Schneesport zu bekommen. Aber auch allen anderen jungen Gästen will man 2011 wieder einen tollen Tag im Schnee organisieren und damit dem Schneesport ein positives Image geben.

i Infos: www.skigiesing.de

**Kom.Rat Johann
Haselsberger feierte 70iger**

Am 31. Juli 2011 feierte Kommerzialrat Johann Haselsberger, der Geschäftsführer der Bergbahnen Scheffau Ges.m.b.H. & Co KG und Vorstand der Bergbahn Brixen im Thale AG, seinen 70igsten Geburtstag.

Johann Haselsberger wurde am 31.7.1941 in Scheffau geboren. Im Jahre 1972 wurde die Bergbahn Scheffau am Wilden Kaiser GmbH & Co KG gegründet, bei welcher er als alleiniger Geschäftsführer bestellt wurde. Bereits 1974 wurde in der heutigen SkiWelt Wilder Kaiser – Brixental auf Initiative von Johann Haselsberger ein gemeinsamer Skipass eingeführt. Neben vielen Vereins- und Funktionärstätigkeiten war Haselsberger von 1990 bis 2005 Mitglied des Fachverbandes der Seilbahnen in der Bundeswirtschaftskammer.



Im Jahre 2002 erhielt er die Auszeichnung als Kommerzialrat durch den damaligen Bundeskanzler Schüssel. Im heurigen Jahr erhielt er von der Gemeinde Brixen im Thale den Ehrenring verliehen.

Johann Haselsberger, GF der Bergbahnen Scheffau, ist nun ein aktiver 70er!

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**



„Seilbahnfachmänner“ mit Prüfungskommission: 1. v.r. BEd Alois Innerhofer, Vorsitzender, und 1. v.l. Ing. Robert Horntrich, Beisitzer. Fotos: Innerhofer



Mit Auszeichnung bestanden: Michael Stocker vom Skigebiet Kreischberg mit Prüfungskommission rechts BEd Alois Innerhofer, Vorsitzender, und links Florian Schipflinger, Beisitzer.

47 Seilbahnlehrlinge legten Abschlussprüfung ab

Als 2008 der neue Lehrberuf Seilbahnfachmann/frau ins Leben gerufen wurde war noch nicht abzusehen, welches großes Interesse dieser Beruf bei den Jugendlichen und bei Seilbahnbediensteten durch das abwechslungsreiche und vielseitige Tätigkeitsfeld erwecken würde. Seit dem Start des Lehrberufes stehen nicht weniger als 120 Schüler in der Ausbildung. Durch die dreijährige Lehre konnten im Juli die ersten 26 Lehrlinge zur ersten Lehrabschlussprüfung antreten.

Über einen ausgezeichneten Erfolg konnten sich zwei Auszubildende freuen, fünf schlossen mit gutem Erfolg ab, 17 legten die Prüfung positiv ab, lediglich zwei Kandidaten müssen sich neuerlich einer Abschlussprüfung stellen. An einem Tag wurden sieben Kandidaten geprüft, wobei die Prüfungsdauer mit sieben Stunden festgehalten werden kann.

Seit der Einführung des neuen Lehrberufs Seilbahnfachmann/-frau ist es nicht nur möglich eine Lehre zu absolvieren, sondern es besteht auch die Möglichkeit, den Lehrabschluss auf dem zweiten Bildungsweg zu erreichen. So traten ebenfalls 21 Kandidaten, die auf dem zweiten Bildungsweg den Lehrabschluss erreichen wollten, zur Prüfung an. Diese Kandidaten mussten eine langjährige Berufserfahrung in der Seilbahnbranche nachweisen, alle besuchten im Vorfeld einen 300-stündigen Vorbereitungskurs (Dauer des Kurses: eineinhalb Jahre) bei dem sie in den Fächern Seilbahntechnik, angewandte Mathematik, Technologie aber auch auf das Fachgespräch und die prakti-

schen Prüfungsarbeiten vorbereitet wurden.

Im Gegensatz zu den Lehrlingen, die eine 3-jährige Lehre absolviert haben, mussten die Kandidaten des zweiten Bildungsweges zusätzlich zur praktischen Prüfung (Fachgespräch und praktische Aufgabensstellungen) auch eine schriftliche Prüfung ablegen. Von den 21 bereits im Berufsleben stehenden Kandidaten haben fünf mit gutem Erfolg bestanden, 12 haben die Prüfung bestanden, neun Kandidaten müssen die Prüfung wiederholen.

Die Prüfungskommission

Diese Prüfungen wurden von einer Prüfungskommission, bestehend aus einem Vorsitzenden, einem Ar-

beitnehmerbeisitzer und einem Arbeitgeberbeisitzer, abgelegt. Alle Mitglieder dieser Prüfungskommission können mit Erfahrung in der Seilbahnbranche aufwarten, unter anderem basieren deren Erfahrungswerte aufgrund der langjährigen Tätigkeit.

Die Prüfungsbeisitzer kamen aus folgenden Seilbahnunternehmen:

- ▶ Gletscherbahnen Kaprun AG
- ▶ Bergbahnen Sölden
- ▶ Nordkettenbahn
- ▶ Aberg-Hinterthal Bergbahnen AG
- ▶ Bergbahn AG Kitzbühel
- ▶ Schmittenhöhebahn AG
- ▶ Gasteiner Bergbahnen AG

10. O.I.T.A.F.-Weltseilbahnkongress (25.–27.10.) Seilbahnzukunft am **Zuckerhut**

Alle sechs Jahre lädt die internationale Organisation für das Seilbahnwesen O.I.T.A.F. zu ihrem Welttreffen. Zum zweiten Mal – nach San Francisco 1999 – fiel dabei mit Rio de Janeiro die Wahl auf einen außereuropäischen Tagungsort. Unter dem Generalthema: „Seilbahnen: Sicher, umweltfreundlich, erfolgreich in die Zukunft“, behandeln die Beiträge des zweitägigen Fachkongress neben seilbahntouristischen und sicherheitstechnischen Themen in diesem Jahr vor allem die wachsende Bedeutung des Seiltransports im städtischen Bereich sowie Aspekte des Umweltschutz in Bau und Betrieb von Seilbahnen und Skigebieten.



Eines der Highlights beim diesjährigen Weltseilbahnkongress wird die gerade eröffnete Seilbahn Complexo do Alemão – Rio sein. Über fünf Sektionen mit einer komplexen Streckenführung verbindet sie als weltweit längste innerstädtische Kabinenbahn Vorstadtbezirke mit dem Stadtzentrum.

Auf der zurückliegenden Interalp in stellen die O.I.T.A.F.-Verantwortlichen Generalsekretär Heinz Brugger und Präsident Jean Charles Faraldo gemeinsam mit Direktorin Maria Ercilia Leite de Castro und dem Technischen Leiter Giuseppe Pellegrini – beide von der gastgebenden Zuckerhut-Seilbahngesellschaft – den Kongress vor (v.l.).

Fotos: K. Thibaudhon/Poma, tb



Weltseilbahn-Stadt Rio

Eine der weltweit bekanntesten touristischen Aufstiegsanlagen als Tagungsort und die gerade eröffnete, längste innerstädtische Kabinenbahn der Welt als Paradebeispiel für den urbanen Seiltransport – auch die brasilianische Metropole führt die O.I.T.A.F.-Tradition attraktiver Veranstaltungsorte mit starkem fachlichem Bezug bestens fort.

Drei Tage lang sind die Kongressteilnehmer Gäste in der Mittelstation der Zuckerhutbahn, die im kommenden Jahr ihr 100jähriges Bestehen begeht und in dieser Zeit rund 40 Millionen Fahrgäste auf das prägnante Wahrzeichen über der Stadt beförderte. Ganz aktuell feierte zudem im Juli die Kabinenbahn Complexo do Alemão – Rio ihre Eröffnung. Die knapp 3,5 Kilometer lange Bahn führt über fünf Sektionen durch exponiertes Gelände und sorgt mit 2 800 P/h pro Fahrrichtung für eine leistungsfähige Anbindung des nördlichen Vororts an das Stadtzentrum. Die von Poma für rund 20 Millionen Euro realisierte Anlage steht exemplarisch für zahlreiche vergleichbare Anlagen, mit denen Infrastruktur-Probleme in großstädtischen Ballungsräumen nachhaltig gelöst werden.

Breites Tagungsprogramm

Insgesamt vier Sessions umfasst der diesjährige Fachkongress:

- ▶ Seilbahnen im urbanen Bereich;
- ▶ Seilbahnen und Tourismus;
- ▶ Nachhaltigkeit bei Seilbahnen, Umwelt, Soziales und Wirtschaftlichkeit;
- ▶ Technik und Sicherheit.

Während sich die technischen Themenkomplexe vor allem aus Hersteller-Präsentationen und Erfahrungsberichten von Betreibern zusammensetzen, wählte eine Fachkommission die übrigen Beiträge aus über 70 frei eingereichten Referaten aus. Bei der Auswahl standen Aktualität, themenübergreifende Relevanz und natürlich die internationale Betrachtung der immer globaler werden Entwicklung im Seilbahnbereich im Mittelpunkt.

Alle Informationen zum Kongress, dem Tagungsprogramm und zu den Teilnahmepaketen sind unter www.oitaf2011.com.br zusammengefasst.

Ausbau der Sonnenenergie auf der Schmittenhöhe

Die Schmittenhöhebahn AG in Zell am See baut ihr jahrelanges Engagement für den Umwelt- und Klimaschutz noch weiter aus: Das im letzten Sommer vom Lebensministerium zum „klima: aktiv-Partner“ ernannte Unternehmen setzt auf Sonnenenergie und plant die Errichtung von 6 000 Quadratmeter Solarflächen. Damit können 10 % des Energiebedarfs abgedeckt werden. Das neue Verwaltungsgebäude in Zell am See-Schüttdorf wurde außerdem bereits im Niedrigenergie-Standard errichtet.



Die Schmittenhöhebahn AG setzt auf die Energie der Sonne und plant die Errichtung von 6 000 Quadratmeter Solarflächen. Foto: Schmittenhöhebahn AG

Mit einer Umweltzertifizierung und der Beratung durch einen extra gegründeten Ökologiebeirat soll die Schmitten noch umweltfreundlicher werden. Als Tourismusunternehmen lebt die Schmittenhöhebahn AG von einer intakten attraktiven Natur.

„Umweltschutz und Nachhaltigkeit sind zentrale Bestandteile unserer Unternehmenspolitik“, betont Dr. Erich Egger, Vorstand der Schmittenhöhebahn AG (170 Mitarbeiter, 25,5 Mio. € Umsatz, Investition 2010 ca. 19 Mio. €). Das Bergbahn-Unternehmen setzt seit vielen Jahren auf Umwelt- und Klimaschutz. In den kommenden Jahren wird das schon bisher beachtliche Umweltengagement weiter intensiviert, u. a. durch die Errichtung von 6 000 Quadratmeter Photovoltaikanlagen auf Gebäuden des Unternehmens. Insgesamt werden dadurch jährlich rund 900 000 Kilowattstunden Strom aus umweltfreundlicher Sonnenenergie erzeugt – das entspricht dem durchschnittlichen Jahresstromverbrauch von 250 Einfamilienhäusern.

„Als einer der sonnigsten Plätze Salzburgs hat die Schmittenhöhe beste Voraussetzungen für die Nutzung von Sonnenenergie. Mit den neuen Solaranlagen decken wir künftig 10 % unseres gesamten Energieverbrauchs ab“, sagt Vorstand Egger. In das Projekt sollen ca. 3,5 Millionen Euro investiert werden, abhängig vom Behörden- und Förderverfahren starten die ersten Bauarbeiten in den nächsten ein bis zwei Jahren.

Umweltzertifizierung für 3. Skigebiet in Österreich

Parallel dazu führt man auf der Schmitten als erstes Skigebiet Salzburgs eine Umweltzertifizierung nach dem anerkannten Umweltma-

agementsystem EMAS durch. Die Datenerhebung für das Öko-Audit startete noch 2010. „In einem umfassenden Prozess werden der Ist-Bestand erhoben und konkrete Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Umweltsituation vorgeschlagen“, erläutert Prok. Ing. Hannes Mayer, Technischer Leiter der Schmittenhöhebahn AG. Insbesondere werden Wasser- und Energieverbrauch optimiert und die Schutzmöglichkeiten von Flora und Fauna überprüft. In Österreich verfügen derzeit die Skigebiete Planai (Schladming) und Lech am Arlberg über derartige Öko-Audits.

Seit 2011 lässt sich die Schmittenhöhebahn AG zudem in allen Umweltbelangen von einem eigens gegründeten Ökologiebeirat beraten. Eine Hauptaufgabe des Ökologiebeirats ist die Unterstützung der Schmitten bei der Umsetzung der geplanten Ausgleichsmaßnahmen für das Projekt Hochsonnberg. „Wir nehmen die Verantwortung für unsere Natur und die Menschen in der Region sehr ernst und garantieren mit den externen Beratern die Fortsetzung unserer engagierten Arbeit“, so Vorstand Egger. Der Ökologiebeirat besteht aus drei ausgewiesenen Experten für Umweltschutz: Prof. Dr. Ulrike Pröbstl von der Universität für Bodenkultur in Wien, Expertin für Landschaftsentwicklung, Dr. Helmut Wittmann vom Institut für Ökologie in Salzburg, Experte für naturschutzorientierte Planungen und Begrünungsmaßnahmen, und DI Fritz Pichler, Experte für Boden, Land- und Forstwirtschaft.



Das Hotel Muottas Muragl der BB Engadin St. Moritz AG wurde zum ersten Plusenergie-Hotel der Alpen umgebaut. Fotos: BEST

BB Engadin St. Moritz AG betreiben 1. Plusenergie-Hotel der Alpen Muottas Muragl – ein Leuchtturm nachhaltiger Energieversorgung

Nach nur 10 Monaten Bauzeit eröffnete am 18. Dezember 2010 im Oberengadin auf Muottas Muragl das erste Plusenergie-Hotel des Alpenraums. Das innovative Energiekonzept auf dem Sonnenbalkon des Engadins (2456 m) bei der Standseilbahn Muottas Muragl hat sich während der ersten Winter-saison bestens bewährt, teilt die Bauherrschaft Bergbahnen ENGADIN St. Moritz AG mit.

Die Aussicht von Muottas Muragl auf die Oberengadiner Seenlandschaft lässt sich kaum toppen – ein Sonnenbalkon, von morgens bis abends im Engadiner-Licht. Dort oben, auf knapp 2456 m über dem Meer, herrschen aber mitunter eisige Temperaturen. Die Heizperiode erstreckt sich über lange 330 Tage. Und die Jahresmitteltemperatur beträgt -1°C ! Zum Vergleich: In Basel ist es im Mittel mehr als 10 Grad wärmer. In Anbetracht dieser klimatischen Verhältnisse erschien der bisherige Verbrauch des Hotels von jährlich 40 000 Liter Heizöl als moderat. Die Erneuerung und Erweiterung dieses Hotels stellte deshalb die Fachleute vor knifflige Aufgaben.

Tradition und Innovation

1907 wurde das Hotel Muottas Muragl mit integrierter Bergstation der gleichnamigen Standseilbahn eröffnet. Unzählige Besucher, darunter viele prominente Häupter, haben die atemberaubende Bergkulisse bewundert. Doch die betrieblichen Abläufe im Hotel und im Restaurant waren, nicht zuletzt aufgrund der verschachtelten Anbauten, unbefriedigend. Durch die Neukonzeption sind die strukturellen Probleme behoben, ohne die unverwechselbare Identität des Standortes zu gefährden. Im weit auskragenden Sockelgeschoss liegen Personal- und Technikräume, Toiletten und Lager, aber auch die „Bahnhofhalle“ der

Bergstation. Der Sockel trägt das historische Hotel und die großzügige Terrasse. Im Erdgeschoss ist, neben dem Panorama-Restaurant, die neue und deutlich größere Küche installiert. Die sorgfältige Auswahl von energiesparenden Geräten garantiert, dass die Küche heute leistungsfähiger ist – bei unverändertem Energiebedarf. In den beiden Obergeschossen liegen die 16 Hotelzimmer sowie einige Sitzungsräume.

Die Sonne bringt's

Die Baumaßnahmen sollten, so der Wille der Auftraggeber, nachhaltig sein. Also weg von den fossilen Brennstoffen, hin zu erneuerbaren Energien. Eine Holzheizung hätte umfangreiche Transporte bedingt. Die Standseilbahn wäre dadurch zusätzlich belastet. Auch die Option Windenergie wurde ernsthaft geprüft: Das Aufkommen war aber ungenügend. Sehr gut schnitt dagegen die Nutzung von Solarenergie in der Bewertung ab. Was kaum erstaunt – der Standort steht auf



Die großflächigen Flachkollektoren schaufeln 50 000 kWh/Jahr Solarwärme ins Haus.

Platz 2 der sonnenreichsten Lagen der Schweiz. Damit liegt das Hotel Muottas Muragl im Trend des Jahrhunderts. „Längerfristig ist Sonnenenergie unsere einzige Hoffnung“, bilanzierte der legendäre Bundesrat Willi Ritschard schon vor Jahrzehnten eine zukunftsfähige Energieversorgung der Schweiz. Für Muottas Muragl hat der magistrale Satz programmatischen Charakter.

Geschickte Differenzierung

Das Konzept für das Hotel basiert auf einer differenzierten Energieversorgung: Aus fünf verschiedenen Quellen werden Energien gewonnen und nach Maßgabe ihrer Qualität genutzt. Mit steigender Temperatur nimmt die Wertigkeit zu (Tabelle). Abwärme aus den Kühlaggregaten, der Küche und dem Seilbahnbetrieb steht an erster Stelle, weil diese Wärme ohne zusätzlichen Aufwand im Haus verfügbar ist. Die Sonnenkollektoren – in zwei verschiedenen Bauarten installiert – liefern Energie für die Wassererwärmung und die Heizung. Sofern dies nicht ausreicht, schaltet die

Wärmepumpe zu. Unverzichtbares Element in dieser Energieversorgung ist die Wärmespeicherung. Denn die Energieproduktion und der Bedarf decken sich in ihren zeitlichen Profilen naturgemäß nicht völlig. Die Speicherung unterliegt derselben Differenzierung, indem die insgesamt vier Speicher mit unterschiedlichen Temperaturen bewirtschaftet werden.

Qualitätsstufen der Energien im Hotel Muottas Muragl

- ▶ Stufe 1 Abwärme aus Bahnbetrieb und Kälteerzeugung für Küche + Lager (20°C bis 40°C)
- ▶ Stufe 2 Flache Sonnenkollektoren (30°C bis 60°C)

Photovoltaik-Paneele entlang der Bahntrasse erzeugen 100 000 kWh Strom/Jahr.



- ▶ Stufe 3 Röhren-Sonnenkollektoren (40°C bis 90°C)
- ▶ Stufe 4 Erdwärme: Nutzung über Wärmepumpe (30°C bis 60°C)
- ▶ Stufe 5 Photovoltaische Stromerzeugung (Elektrizität)

Sonnenschaukeln

Die großflächigen Sonnenkollektoren schaufeln Solarwärme ins Haus, insgesamt knapp 50 000 Kilowattstunden pro Jahr. Die Photovoltaik-Anlage zur Stromerzeugung bringt doppelt so viel, jährlich 100 000 kWh. Bei einer Nutzung dieses Stromes in der Wärmepumpe zur Beheizung des Hotels ergibt sich ein Wärmeertrag von 350 000 kWh. Bei einer Bewertung des Gebäudes alleine – ohne die Deckung durch erneuerbare Energien – zeigt sich, dass die neue und erneuerte Bausubstanz um den Faktor 2 besser ist als das bisherige Hotel, jeweils pro Quadratmeter beheizter Nutzfläche gerechnet. Trotz der Erweiterung braucht deshalb das neue Hotel weniger Energie – und ausschließlich Umwelt- und Solarwärme. Dass diese Wärmezeugung ohne Schadstoff- und CO₂-Emissionen möglich ist, macht das Projekt auch aus umwelt- und energiepolitischer Sicht interessant.

Passive Solarnutzung relevant

Die Sonnenkollektoren sind nicht die einzigen solaren Gewinnflächen in diesem beispielhaften Bau. Ebenfalls sehr ertragreich sind die nach Süden orientierten Fenster. Mit einem Wärmeeintrag von fast 90 000 kWh deckt der passive Solargewinn durch die Fenster 41 % der gesamten Transmissionsverluste durch die Bauhülle. Um diese Solargewinne zu optimieren, wurden im Innenausbau dafür geeignete Materialien und Systeme eingesetzt, also speicherfähige Bodenbeläge, Decken- und Wandaufbauten. Und raumseitig möglichst keine wärmedämmenden Elemente, um das Eindringen der Wärme in die Konstruktion zu fördern. Dadurch gelangt die einfallende Solarwärme in die Bausubstanz; bei sinkenden Temperaturen, am Abend und in der Nacht, wärmen diese Flächen den Raum wieder auf. Für die Bodenheizung setzen die Fachleute eine besonders raffinierte

Lösung ein. Das Heizregister ist unmittelbar unter der Bodenoberfläche installiert; dadurch kann die Wärmeabgabe flink auf steigende Raumtemperaturen aufgrund von Solarstrahlung reagieren.

3 200 Meter Erdsonden

16 Erdsonden mit einer mittleren Länge von 200 Meter, total 3 200 Meter, versorgen das Hotel mit Erdwärme. Für die Raumheizung und die Wassererwärmung nutzt die Wärmepumpe diese umweltfreundliche Energie. Falls überschüssige Sonnenenergie verfügbar ist, wird diese über die Sonden im Erdreich gespeichert. Dadurch regeneriert sich der Erdspeicher, was für den Heizbetrieb wiederum einen besseren Wirkungsgrad der Wärmepumpe ermöglicht. Diese Rückspeisung von Energie ist für einen langfristig effizienten Betrieb der Heizung sehr wichtig.

Solarzellen an der Bahntrasse

Über eine Länge von 2 200 Meter zieht sich die Standseilbahn gut 700 Meter in die Höhe. Entlang der Trasse wurden die Photovoltaik-Paneele installiert, was aufgrund der Orientierung einen hohen Energieertrag garantiert. Die Kombination von Stromerzeugung und Bahntrasse hat zudem installationstechnische Vorteile, weil die Stromversorgung des Hotels ohnehin entlang des Schienenstranges verläuft. So kommt das geschichtsträchtige Gasthaus umweltfreundlich zu Strom.

Plusenergiehaus

In den 80-er Jahren, im Nachgang zur Erdölkrise 1973, kamen die ersten Niedrigenergiehäuser auf. Zehn Jahre später machten Nullenergiebauten auf sich aufmerksam. Und heute sind Plusenergiehäuser ein aktuelles Thema. Damit sind Konzepte



Röhrenkollektoren an den Südfenstern gewinnen Solarwärme.

gemeint, die mehr erneuerbare Energien gewinnen als sie für Heizung, Wassererwärmung und Lüftung brauchen. Nicht zu verwechseln mit Plusenergie ist der Begriff der autarken Versorgung. Das Hotel ist – schon aus Sicherheitsgründen – am Netz des lokalen Elektrizitätswerkes angeschlossen. Besondere Beachtung verdient das Objekt, weil das Plusenergie-Konzept an diesem hochalpinen Standort möglich ist. Muottas Muragl wird damit zu einem Leuchtturm der nachhaltigen Energieversorgung.

SNOW DOME Bispingen setzt auf erneuerbare Energien Erste klimafreundliche Skihalle samt Stromtankstelle

Freizeitsport und Umweltschutz besitzen in Deutschland einen hohen Stellenwert. Dass es möglich ist, diese beiden Werte auch in Einklang zu bringen, zeigt der SNOW DOME Bispingen: seit April ist das Freizeitsport-Zentrum im Herzen der Lüneburger Heide Deutschlands erste Skihalle, die mit CO₂-neutralem Strom betrieben wird.

„Seit dem 1. April beziehen wir unseren vollständigen Strombedarf aus Ökostrom“, erklärte Dr. Christian Schmehl, Geschäftsführer der SNOW DOME Sölden in Bispingen GmbH vor Journalisten. Anlass war eine Vertragsunterzeichnung mit dem Oldenburger Energiedienstleister EWE Energie AG. Laut Vertrag versorgt EWE den SNOW DOME zukünftig mit seinem Produkt EWE Strom Naturwatt. Dieser Strom stammt zu 100 % aus regenerativen Energiequellen. Zusätzlich wurde auch eine EWE-Stromtankstelle auf dem Parkplatz vor der Skihalle platziert. Diese wird ebenfalls zu 100 Prozent mit regenerativ erzeugtem Strom beliefert.

„Uns geht es nicht nur darum, die Attraktivität des SNOW DOME Bispingen zu steigern. Wir wollen auch gesellschaftliche Verantwortung übernehmen und zeigen, dass ein aktiver Lebensstil mit ökologischem Bewusstsein verbunden werden kann“, so Schmehl weiter.

Belastung durch CO₂-Check analysiert

Der Energieversorger EWE hat zunächst einmal die aktuelle CO₂-Belastung durch den so genannten CO₂-Check analysiert und weitere Einsparpotenziale für die Zukunft aufgezeigt. Im ersten Schritt umfasste der CO₂-Check aber die rein energiebedingten CO₂-Emissionen des Snow Domes. Belastungen, die z. B. durch Besucherströme entstehen, wurden zunächst nicht berücksichtigt. Kunden, die aber ihrerseits die CO₂-Bilanz des

Snow Domes weiter verbessern wollen, sollten mit einem Elektroauto anreisen und es an der neuen Stromtankstelle auf-tanken!

Der CO₂-Ausstoß des Snow Domes reduziert sich nach der Umstellung auf Naturwatt Strom um 2.590 Tonnen auf rund 360 Tonnen CO₂ pro Jahr. „Ein mit 200 Passagieren besetztes Flugzeug stößt allein für einen Flug von Hamburg nach Las Palmas rund 180 Tonnen CO₂ aus. Fliegt es zurück, hat es schon so viele Emissionen erzeugt wie der SNOW DOME Bispingen in einem Jahr,“ schließt Christian Schmehl.



Auf dem Parkplatz des SNOW DOME Bispingen wurde Anfang April eine EWE Solarstromtankstelle platziert. Foto: SnowDome

20. Eurobike in Friedrichshafen

Rückblick auf 10 Jahre Fahrradtourismus

Was einst im Jahr 1991 mit 268 Ausstellern startete, ist heute – in der 20. Auflage – eine weltweit anerkannte Leitmesse, die sich in zwei Jahrzehnten rasant entwickelt hat. Zum 20. Geburtstag der Fahrradmesse vom 31. 8. bis 3. 9. haben sich 1 100 Aussteller aus 42 Nationen angekündigt. Das Jubiläum wird zum Anlass genommen, um am Freitag, dem 2. September 2011, im Rahmen des „Travel Talk“ einen Rückblick auf die beachtenswerten Entwicklungen des Fahrradtourismusbereichs in den letzten 10 Jahren und das zukünftige Potenzial dieser Disziplin aufzuzeigen.

Der internationale fahrradtouristische Kongress beginnt mit einer Themenschau zweier Pioniere des Radtourismus, die noch heute zu den führenden Trendsettern auf ihrem Gebiet gehören. Erstmals stellt Frank Simoneit die Ergebnisse einer Studie der Fachhochschule Westküste dar, die marketingrelevante Potenziale von Fahrradtouristen detailliert beleuchtet. Uli Stanciu, Mountainbiker der ersten Stunde und Initiator zahlreicher Projekte, führt durch die radtouristische Entwicklung im Alpenraum und berichtet über seine erste Alpenüberquerung mit dem E-Bike. Im dynamischen Pecha Kucha Format werden darüber hinaus unterschiedlichste Trends und Innovationen im radtouristischen Bereich aufgezeigt.

Mega-Trend E-Bike

Das E-Bike als Mega-Trend der letzten Jahre wird auf dem diesjährigen EUROBIKE Travel Talk ausführlich behandelt. Beim Vortrag „Der Weg zum E-Bike-Verleih - Vermietsysteme im Vergleich“ können die Teilnehmer sich über unterschiedliche Ansätze informieren und mit Anbietern und Regionalvertretern über Vor- und Nachteile des E-Bike-Verleihs diskutieren. Der Geschäftsführer der Firma Biketec Kurt Schär, der bereits zahlreiche radtouristische Projekte ins Rollen gebracht hat, referiert über Chancen und Risiken im E-Bike-Tourismus. Im Anschluss an den Travel Talk gibt es außerdem die Möglichkeit, an einer E-Bike-Tour zum neuen Bike Tower



Auf dem internationalen fahrradtouristischen Kongress „Travel Talk“ wird ein Rückblick aber auch ein Ausblick auf das Entwicklungspotenzial vorgenommen.
Fotos: Messe Friedrichshafen



Die Entwicklung der Eurobike.

Meckenbeuren teilzunehmen. Ganz nach dem EUROBIKE Motto „Fit for Future“ beschäftigt sich der Kongress in diesem Jahr auch mit der sportlichen Familie.

Karen Eller, Anbieterin von MTB-Touren und Mutter zweier Kinder, berichtet von ihren eigenen Erfahrungen und diskutiert mit Vertretern aus Industrie und Tourismus über die Potenziale und Ansprüche dieser Zielgruppe.

Am Nachmittag bieten Workshops die Möglichkeit, die Themen GPS und Social Media praxisnah zu erfahren und auszuprobieren. So können sich die Teilnehmer bei dem GPS-Experten Thomas Froitzheim darüber informieren, wie das GPS-

Tool „Open Street Map“ als Werkzeug für den Tourismus nutzbar gemacht werden kann. Der Blogger und Social Media-Experte Sebastian Backhaus präsentiert erfolgversprechende Vermarktungsstrategien im Social Web.

Einen eigenen Veranstaltungsteil wird der ADFC gestalten. Unter der Überschrift „Umsetzungsstrategien zur MTB-Wegweisung in den Alpenländern“ werden am Nachmittag Workshops und Impulsvorträge angeboten, die mit Best Practice-Beispielen und Diskussionsrunden einer einheitlichen Wegweisung in den Ländern Österreich, Deutschland und der Schweiz den Weg ebnen sollen.

mak

Neue Anwendung des ARENA PistenManagementSystems

Perfekter Pisten- und Parkbau

Die Planai-Hochwurzten-Bahnen in Schladming waren schon immer Vorreiter bei neuen Entwicklungen in der Branche, zuletzt bei der Einführung der ARENA GPS+ Schneehöhenmessung 2008, die von PowerGIS inzwischen zum umfassenden PistenManagement weiter entwickelt wurde. Kürzlich hat Technikchef Prok. Karl Höflehner eine weitere Anwendung des Werkzeugs „entdeckt“: die Optimierung des Pisten- und Parkbaus! Ziel ist die Minimierung der notwendigen Schneeaufgabe durch Geländekorrekturen im Sommer.



Der von QParks errichtete Horsefeathers Superpark Planai lässt keine Wünsche offen. Foto: Simon van Hal, Qparks

Schladming legt großen Wert auf effizienten Pistenbau, saubere Reaktivierung bzw. Begrünung und Homogenisierung der Piste (Entfernen größerer Steine auf der Oberfläche) gelegt. Denn je besser das Gelände aufbereitet ist, desto Ressourcen schonender kann die Piste im Winter betrieben werden! „Kommt dann noch ein guter Bewuchs dazu, kann man schon bei Raureif Ski fahren“, versichert Karl Höflehner. In Schladming ist Nachhaltigkeit kein Lippenbekenntnis – selbst die Ski WM 2013 wird unter dieses Motto gestellt. Aus der Motivation heraus, Ressourcen zu schonen, wurde seinerzeit die Schneehöhenmessung mitentwickelt und bei der Weltcup-Piste erstmals eingesetzt. Heute sind mehrere Pistenfahrzeuge auf der Planai und Hochwurzten mit dem

ARENA PistenManagementSystem ausgestattet und leisten „gute Dienste“, so Höflehner. Der Einsatzbereich für den Anwender hat sich im Laufe der jahrelangen Praxis gesteigert. Die Planai-Hochwurzten-Bahnen sind nunmehr in der Lage, das Tool für einen sauberen Pisten- und Parkbau im Sommer zu verwenden. „Wir alle wissen, dass Pistenmanagement nicht erst bei der Beschneigung beginnt. Durch Geländekorrekturen kann wesentlich bei der Schneeproduktion gespart werden! Die jeweiligen Schwachstellen beim Untergrund können mit dem ARENA PistenManagementSystem aufgedeckt werden“, bekräftigt Höflehner. Den Anstoß für die neue Anwendung von ARENA hat die Beschneigung des neuen Funparks gegeben.

Wie viel Schnee braucht ein Funpark?

Im Jahr 2008 wurde von QParks aus Graz auf der Planai der Horsefeathers Superpark errichtet und ein Jahr darauf bereits mit Erdbaumaßnahmen optimiert, um weniger Schnee zu verbrauchen. Trotzdem hatten die Bergbahnen weiterhin den Eindruck, immer noch zu viel Schnee für den Funpark zu produzieren. Ein sicherer und hochqualitativer Snowpark benötigt entsprechende Kubaturen und so kam es immer wieder zu Spannungen zwischen den Bergbahnen und QParks, wofür die Schneesanlage eingesetzt werden soll: für die Pisten oder für den Funpark?! So fasste Karl Höflehner den Entschluss, der Notwendigkeit solcher Schneemengen für den Funpark auf den Grund zu gehen: er ließ im Winter den ganzen Funpark in der Originalschneehöhe vermessen und im Frühjahr ohne Schneeaufgabe ebenfalls. Die Gegenüberstellung der Werte brachte ein interessantes Ergebnis. Für 3 Hektar Fläche wurden 30 000 m³ Schnee produziert, das entspricht im Durchschnitt einem Meter, was grundsätzlich ein recht guter Gesamtwert ist. Jedoch fielen manche Punkte auf, an denen 2 Meter und mehr Schnee auf-

Alpentechnik und Pistenmanagement



Luftaufnahme des aperen Superpark Planai.
Fotos: Planai-Hochwurzenbahnen (S)



Erdbaumaßnahmen im Funpark reduzieren den Schneeverbrauch.

getragen worden war. Grund für diese Überdimensionierung kann nur ein problematisches Gelände (Mulden etc.) oder falsche Schneeverteilung sein. Aufgrund dieser Analysen wurden im Sommer 2010 weitere Optimierungen im Erdbau vorgenommen – etwa können die Aufsprünge hinter den Kickern (Schanzen) mit Erde aufgefüllt werden und diverse Sprunghügel gleich mit Erde modelliert werden. Üblicherweise werden diese ja nur mit Schnee gebaut. Dazu Bern-Mandlberger, techn. Leiter bei QParks: es ist sehr wichtig für die Wirtschaftlichkeit eines Funparks, den Einsatz von Kunstschnee und Maschinenstunden auf das notwendige Mindestmaß zu reduzieren. Durch die Optimierung des Erdbaus gelang es uns auf der Planai, die Kosten um ein Vielfaches zu reduzieren und

zusätzlich den Fertigstellungszeitpunkt um Wochen auf vorzuerlegen. Letzte Saison öffneten wir am 4. 12. und am 23. 12. war der Horsesfeathers Superpark Planai mit über 40 Elementen vollständig aufgebaut.

Mit einem Viertel Schnee ausgekommen

Die jüngsten Ergebnisse liegen zwar noch nicht vor, Höflehner weiß aber aus Erfahrung, dass nochmals etliche Mengen eingespart wurden. Und was diese Zahlen wert sind, zeigt ein

Vergleich mit anderen Funparks dieser Größenordnung. Branchenkollegen bezifferten ihren Schneeverbrauch mit ca. 120 000 m³ – also dem Vierfachen! Somit gilt der Funpark auf der Planai nunmehr als Leuchtturm in punkto Sparsamkeit. Das Management hat außerdem endlich die Gewissheit, dass sich die Maßnahmen tatsächlich gelohnt haben und wie der Funpark optimal präpariert wird. Ein zusätzlicher Effekt der Erdbaumaßnahmen war, dass der Funpark in der letzten Wintersaison früher geöffnet werden

Bagger „modellieren“ eine Schanze.



Fahrspaß im Snowpark an über 120 Betriebstagen.

Foto: Simon van Hal, QParks





Diese nicht fertiggestellte Piste wurde im Winter vermessen, um das Gelände im Frühjahr korrigieren zu können.



Korrekturen der Piste im heurigen Sommer.

konnte, da die Beschneigung schneller erledigt werden konnte. Es gibt also neben der betriebswirtschaftlichen auch eine positive zeitliche Komponente. Letztere sieht folgendermaßen aus: ein Kubikmeter Schnee kostet den Planai-Hochwurzen-Bahnen 3 Euro/m³, der Erdbau 6 Euro/m³. Der Aufwand amortisiert sich also innerhalb von zwei Jahren. Zusätzlich können im Aufbau Maschinenstunden eingespart werden. Umgekehrt betrachtet würde Jahr für Jahr immer wieder dasselbe Loch teuer mit Schnee aufgefüllt. Kein Wunder, dass der Errichter QParks inzwischen den Horsefeathers Superpark als Vorbild nennt und zu Optimierungen im Sommer rät. GF Jürgen Kipperer: „Selbst nach 15 Jahren Parkbau waren wir überrascht, dass das Einsparungspotenzial bei 50–75% Schnee und 75–150 Maschinenstunden liegt – ganz abgesehen von der längeren Betriebsdauer.“

Im Pistenbau steckt noch viel Potenzial

Die Erkenntnisse aus dem Parkbau wurden in Schladming postwendend auch auf die Piste umgelegt. Man erkennt „schneefressende“ Schwachstellen, wenn das vermessene Urgelände mit dem aufgetragenen Schneeprofil analysiert wird.

Zuviel Schnee-Ansammlung über mehrere Jahre hindurch beobachtet, ist immer ein Schwachpunkt des Geländes wie z. B. eine Mulde. Konkret haben die Planai-Hochwurzen-Bahnen bei einer nicht ganz fertiggestellten Piste die Chance ergriffen, diese Piste zu vermessen und beim Begrünen im Frühjahr den Unterbau zu korrigieren. „Die Pisten werden zwar optimal geplant, jedoch werden diese in Natura teilweise nicht so gebaut“, verrät Höflehner. „Mit dem ARENA Tool siehst du genau, wo anstelle der Erdbauarbeiten mit Schnee gearbeitet wird! Im Winter kann die Oberfläche kaum optimiert werden, denn die Kontur stellt sich gleichsam automatisch ein, sei es

durch Gästevorlieben, sei es durch die Gerätefahrer. Grundsätzlich ist es ja das Ziel, den Schnee auf den Pisten möglichst gleichmäßig zu verteilen. Dazu ist jedes Hilfsmittel recht. Der Gast bemerkt nicht, wenn wir 2 Meter zu viel Schnee haben, aber wenn wir zu wenig haben. Davon abgesehen stoßen wir heute beim Pistenneubau ohnehin an Grenzen (Genehmigungen), so dass wir hauptsächlich nur noch an den Zierleisten schleifen. Mit den o. a. Potenzialen, die uns das ARENA Tool zeigt, haben wir jedoch künftig noch ein breites Betätigungsfeld zum Optimieren“, so Höflehner weiter.

Auch die Firma PowerGIS selbst berücksichtigt künftig die „Schladminger Erkenntnisse“, wenn mit einem Kunden die Schnei-Strategie festgelegt wird. Dann geht es nicht nur darum, wie viel Schnee wo aufgetragen wird, sondern auch um die Frage, wo das Gelände korrigiert werden könnte. Denn technischer Schnee ist zu wertvoll, um nicht alle Mittel zur Mengenreduzierung auszuschöpfen!

mak

Dieselbe Piste mit Schneeauflage.



Vollausbau in Mayrhofen

Vorstand Josef Reiter:

„Die Mayrhofener Bergbahnen werden zur Saison 2011/12 den Vollausbau ihrer Pistenfahrzeug-Flotte mit dem ARENA PistenManagementSystem realisieren. Konkret werden zusätzlich zu den u. a. im Snowpark-Bereich bestehenden 3 Anwendungen 13 weitere Maschinen aufgerüstet, so dass insgesamt 16 Pistenfahrzeuge über das Tool verfügen werden.

Unsere Erfahrungen mit PowerGIS haben bereits vor zwei Jahren am Ahorn mit einem Gerät testweise begonnen, dann wurde ein zweites Gerät dazugenommen und zur Saison 2010/11 noch ein drittes für den Funpark am Penken, um auch diese Art der Anwendung zu testen. Letztere ist positiv ausgefallen, jedoch gibt es noch Verbesserungspotenzial, weshalb die Funpark-Pistenmaschinen nochmals komplett umgebaut werden. Unser Ziel mit dem ARENA PistenManagementSystem ist weniger eine Verbesserung der Pistenqualität, denn für diese sind wir ohnehin schon bekannt, sondern eine Ressourcenschonung. Über Größenordnungen haben wir momentan noch kein Gespür, was uns jedoch absolut wichtig erscheint, ist die Phase der Grundbeschneigung, wo man derzeit auf Bauchentscheidungen der Mitarbeiter angewiesen ist. Oft schneit man ja ‚vorsichtshalber‘ noch eine Nacht, obwohl man schon eine ausreichende Schneedecke von 30–40 cm Höhe produziert hat und die Schneerzeuger für eine andere Piste abgezogen werden könnten! Hier kann man in der Effizienz bzw. Schlagkraft besser werden. Um mit dem Tool richtig bzw. umfassend umgehen zu können, geben wir uns jedoch drei Jahre Zeit zum Sammeln von Erfahrungen. Danach lässt sich meines Erachtens schon ein Steuerungsinstrument einsetzen. Wir sehen halt auch, dass wir im Frühjahr an manchen Stellen fast einen ‚Gletscher‘ haben und andere apert eher zu früh aus.

Fahrer müssen sich täglich konfrontieren

Das System macht nur Sinn, wenn man es über die ganze Saison hin lebt, d. h. wenn der Fahrer jeden Tag die Situation mitverfolgt und darauf reagiert. Wenn man bei Einführung solcher Dinge nicht von vornherein vereinbart, in welchem Umfang sie zu nutzen sind oder was genau zu passieren hat, dann schläft das Ganze irgendwie ein, weil ja jeder etwas anderes hat, das noch viel wichtiger ist. Meist geht es ja um Soft-Fakts...

Wir werden daher im Juli in einer Strategiesitzung mit den Betriebsleitern die Rahmenbedingungen festlegen, welche dann die Grundlage für die Arbeit in der ersten Saison darstellen werden. Daran wird man dann feilen und nachbessern für die zweite Saison.“



Prof. Josef Reiter, Vorstand der Mayrhofener Bergbahnen.

Fotos: BB Mayrhofen

ARENA / PISTENMANAGEMENT

Die Piste im Griff – die Kosten auch

PowerGIS Geografische Informationssysteme GmbH

Himmelreich I | A-5020 Salzburg

T. +43 (0)662 89 09 52 | F. +43 (0)662 89 09 52 - 50

office@powergis.at | www.powergis.at



AEP Planung und Beratung GmbH
 Ingenieurbüro • Kulturtechnik
 Münchner Straße 22
 A-6130 Schwaz
 T +43 (0)5242 714 55
 office@aep.co.at

www.aep.co.at

Kulturtechnik +
Wasserwirtschaft

Energieversorgung +
Umwelttechnik

Alpintechnik +
Schneeanlagen

Verkehrswege +
Straßenbau

Freizeitanlagen +
Sportplätze

Schwingungsbasierte Zustandsdiagnose an Pumpen WaterControlSystems (WaCoS) erhöht Verfügbarkeit von Schneeanlagen

Die permanente Verfügbarkeit von Beschneiungsanlagen muss bei jedem Pistenbetreiber höchste Priorität haben. Um unplanmäßigen Stillständen vorzubeugen, hilft eine zustandsbasierte Instandhaltung mit Hilfe geeigneter Messmittel, wie sie z. B. die Firma PRÜFTECHNIK aus Ismaning (D) anbietet.



Mit Vibxpert® II kann man Zustandsanalysen an Pumpen aber auch Seilscheiben und Getrieben durchführen. Fotos: Prüftechnik

men und die Ursache für z. B. erhöhte Maschinenschwingungen angeben.

Messungen an mehreren Pumpen ergaben eine unzureichende Trefferquote dieser Geräteanalyse. So meldete das Messgerät an einer überholten Pumpe mit definitiv intakten Wälzlagern einen „Lagerschaden“.

Bewährte Messtechnik mit Vibxpert II

Mit der Erkenntnis, dass diese „Analysesysteme“ wohl nicht die notwendige Zuverlässigkeit bieten und für eine fundierte Schwingungsdiagnose nicht ausreichen, entschied sich Pramsohler für ein ausgereiftes Messsystem von Prüftechnik Condition Monitoring GmbH aus Ismaning bei München. Deshalb setzt die Firma WaCoS den FFT-Analysator VIBXPERT II ein, der sich aufgrund seiner einfachen Bedienung und umfangreichen Analysefunktionen ideal für den Serviceeinsatz eignet. Ergänzt wird Vibxpert II durch die Analysesoftware OMNITREND, die eine Vielzahl von Tools zur Messdatenauswertung und Berichtserstellung bietet. Vibxpert II kann aufgrund des breiten Frequenzbereichs von 0,5 Hz bis 40 kHz nicht nur Zustandsanalysen an Pumpen, sondern auch Analysen an langsam laufenden Maschinen, wie z. B. Seilscheiben und Getriebe von Seilbahnen durchführen!

Vibxpert II hat sich mittlerweile bei zahlreichen Einsätzen in kleineren und größeren Skigebieten bewährt, wie z. B. mit Zustandsanalysen an zwei Pumpstationen bei den Bergbahnen Kitzbühel. WaCoS bietet neben schwingungsbasierten Zustandsanalysen auch laser-optische Wellenausrichtung als Service an. Konsequenterweise kommt dabei auch Lasermesstechnik von Prüftechnik zum Einsatz.

Infos:

WaCoS
Water Control Systems
St. Valentin 60, I-39040 Villnöß (BZ)
Tel +39/0472/847571, Fax +39/0472/670275
info@wacos.eu, www.wacos.eu

PRÜFTECHNIK Condition Monitoring GmbH
Oskar-Messter-Str. 19-21, D- 85737 Ismaning
Tel. +49 (0) 89 / 99616-0, Fax +49 (0) 89 / 99616-300
info@pruftechnik.com, www.pruftechnik.com



Die Südtiroler Firma WaCoS, ein namhafter Experte für die Planung und Realisierung von Pumpenanlagen für Beschneiungs-, Beregnungs- und Trinkwasseranlagen, hat die schwingungsbasierte Zustandsanalyse in ihr Servicekonzept integriert und mit dem neuen VIBXPERT II von Prüftechnik eines der leistungsfähigsten Messgeräte dafür im Einsatz.

Im Zuge seiner Marktrecherchen testete WaCoS-Geschäftsführer Pramsohler u. a. Handmessgeräte mit einer sogenannten integrierten Analysefunktion. Laut Hersteller wird dabei während der Messwertaufnahme die Analyse vorgenom-



Nesselwang erweitert mit SUFAG Alpspitzbahn auch bei der Beschneieung progressiv

Die Allgäuer Bergtourismus-Destination Nesselwang (D) ließ bereits 2006/07 mit der ersten Kombibahn Deutschlands aufhorchen (8er Gondeln und 4er Sesseln). Zur letzten Saison hat die Alpspitzbahn auch die zweite Sektion auf die selbe Bahntypologie umgestellt und den bestehenden Einer-Sessellift ersetzt. In Folge haben sich die Prioritäten verschoben, so dass als nächster Schritt die Erweiterung der Beschneieung bis zur Bergstation auf 1 500 m sowie die Erhöhung der Schlagkraft ansteht. Hierfür will Geschäftsführer DI Ralf Speck weitere 10 SUFAG Schneeerzeuger einsetzen, um in Summe mit 22 Propellermaschinen und 9 Lanzen aus Vorarlberg alle 35 ha an Pistenfläche in 100 Stunden einschneien zu können.



Die Alpspitzbahn in Nesselwang schwört seit 1999 „sortenrein“ auf SUFAG Schneemaschinen.

Fotos: Alpspitzbahn

Durch die neue Bahnverbindung auf die Bergstation Alpspitz haben sich die Prioritäten der Skifahrer von der Mittelstation verlagert, da jetzt jeder hier heraufkommt. Früher nutzten nur die besseren Wintersportler den alten Einer-Sessellift mit seiner bescheidenen Förderkapazität von 300 p/h. Durch die vielfache Frequenz der neuen Kombibahn II wird jedoch künftig der Naturschnee nicht mehr ausreichen, zumal gerade schwächere Skifahrer viel mehr Material talwärts schieben, weil sie z. B. an kritischen Stellen stehen bleiben. Zusätzlich kommen nun die Skischulen dazu, die am vierten oder fünften Tag die komplette 3 km lange Talabfahrt mit ihren Schülern nutzen wollen. Es hat sich also das ganze Publikum oben am Berg verändert, folglich ist der nächste Schritt für die Alpspitzbahn, die technische Beschneieung bis zur Bergstation

der Kombibahn II auszudehnen. Dazu bedarf es einer Verlängerung der Schneileitung um ca. 500 Meter (Duktus Rohre) sowie 10 weiterer Schächte und 10 zusätzlicher Propellerschneeerzeuger von SUFAG – vermutlich aus der neuesten Generation „PEAK“. Angedacht ist auch ein weiterer Schneiteich mit 25 000m³ Volumen unweit der Bergstation, der wie ein natürlicher See angelegt und mit einer kleinen Wasserlandschaft ergänzt zusätzlich das Sommerangebot attraktiveren soll. Die Planung des Speicherteiches wurde bereits Klenkhart &

Partner Consulting übergeben, um die Gesamtplanung des Sommerkonzeptes mit Entspannungsareal und Hängebrückenverbindung der Gipfel Alpspitz und Edelsberg bzw. ZIP-Liner kümmert sich die Doppelmayr Tochterfirma Input.

Redundant aufgebautes System

Ob und wann jedoch der Höhen-Speicherteich genehmigt wird, steht derzeit noch in den Sternen. Die Gegner müssen noch überzeugt werden, dass so ein Gewässer heutzutage als Aufwertung des Geländes angelegt werden kann. Beispiele gibt es ja von Klenkhart aus jüngster Zeit genug. GF Ralf Speck rechnet mit Baubeginn im Frühjahr 2012. Allerdings muss das künftige Beschneieungs-Konzept so ausgelegt werden, dass man auch nur mit dem bestehenden 20 000 m³ im Tal auskommen könnte. Von der Förderleistung her ist die Pumpstation im Tal seit 2010 von SUFAG so ausgelegt, dass es keine Probleme mehr gibt. Es wurde eine komplette zweite Hauptpumpe mit 400 kW Drehstrommotor plus separate Vorpumpe installiert, so dass das System nun redundant aufgebaut ist. Demnächst wird auch die vorhandene alte Gleichstrom-Pumpe noch durch eine neue 400 kW Drehstrom-Pumpe ersetzt, damit zwei identische Kennlinien bestehen. Diese beiden Stränge können sowohl unabhängig voneinander als auch parallel betrieben



In Nesselwang findet man den einzigen beleuchteten Funpark Deutschlands. Der täglich von 18 – 21 Uhr stattfindende Nachtskillauf erlebt hier seit Jahren einen enormen Boom, Frequenzen von 6 000 p/h mit beiden Bahnen sind üblich.

Die Alpspitzbahn strotzt vor guten Ideen wie z. B. dem „Gondeling“. Dabei kann der Gast z. B. jeden Freitag ab 18 Uhr Gondelfahren und gut Dinieren verbinden – am Sonntag kann es auch mal ein Weißwurstfrühstück sein.

werden. „Eine weitere Besonderheit dieser Anlage sind die frequenzgesteuerten Vorpumpen. Durch die hohe Förderleistung und hohen Drücke hat sich bei wenig Wasserabnahme das Wasser im Vorpumpenschacht erwärmt. Dieses Problem hat sich durch frequenzgesteuerte Vorpumpen erledigt, denn diese liefern nur so viel Wasser, wie die Hauptpumpe wirklich braucht. Die überschüssige Energie wird nicht mehr in Wärme umgewandelt“, erklärt Hermann Felder, SUFAG Verkaufsrepräsentant in Deutschland. Dass so eine Ausfallsicherheit durch ein Backup-System ein entscheidender Faktor sein kann, hat die Alpspitzbahn ein Jahr zuvor erlebt. Da ist durch Verstopfung im Ansaugbereich der Vorpumpe der ganze Strang ausgefallen und somit die Anlage komplett lahmgelegt worden.

Aufgrund des Höhenunterschiedes von fast 300 m vom Teich bis zur Mittelstation verfügt die Schneeanlage seit 1999 auch über eine Druckerhöhungsstation. Diese gilt es in jedem Fall um eine Leistung von 50 l/s auszubauen, damit in Zukunft 150 l/s für den Endausbau bereitgestellt werden können. Aber „Wenn wir langfristig im Winter überleben wollen, brauchen wir das zusätzliche Teich-Wasser am Berg“, so GF Ralf Speck. Denn nur dann lässt sich die Schlagkraft bei der Grundbeschneigung wettbewerbsfähig erhöhen, sprich das Gebiet in 100 Stunden einschneien (FKT – 4° C).

Verbindung der Bahnen optimieren

Doch ehe diese Vision der Vollbeschneigung Wahrheit wird, heißt es die beiden Kombi-Bahnen mitei-

einander „vernünftig“ zu verbinden. Das jetzige Gefälle ist nicht mehr zumutbar, außerdem wird die neue Anlage optisch auf den ersten Blick kaum wahrgenommen, was der Nutzung eher abträglich ist. Folglich wird die alte Mittelstation abgetragen und auf der gegenüberliegenden Seite ein neues Funktionsgebäude errichtet mit (verstärkter) Pumpstation, Pistengeräte-Garage, Toiletten, Bergwacht-Raum und Funktion für die Bahn. Das Gelände wird so abgesenkt, dass sich nur noch ein leichtes Gefälle von 1 m ergibt.

Weiters werden noch im Herbst die Vorarbeiten für die neuen Schächte im oberen Bereich getätigt und – als Erste-Hilfe-Aktion – wenigstens zwei angelegt „ohne dies an die große Glocke zu hängen“, verrät Speck. Die neuen Schneeerzeuger kann er jedoch erst im nächsten Jahr bestellen. Darunter soll sich auf jeden Fall ein Schwenkarm und der ein oder andere Gunlifter befinden. Die großen Vorteile bei der Produktionsmenge und dem Zeitvorsprung hat man bei den Kollegen in Ofterschwang.

mak



SCHNEESICHER!

Mit einer Versorgungsleitung aus duktilem Gusseisen und der längskraftschlüssigen VRS®-T-Verbindung bis 100 bar.

DUKTUS

Besuchen Sie uns im Internet unter www.duktus.com

TechnoAlpin-Power für Folgaria



Seit dem vergangenen Jahr kommt die T40 auch in Folgaria zum Einsatz. Über 70 Stück der neuesten Propellermaschine aus dem Hause TechnoAlpin wurden geliefert. Fotos: TechnoAlpin

Im Jahr 2003 nahm die Zusammenarbeit zwischen dem Trentiner Skigebiet Carosello Folgaria Ski und TechnoAlpin ihren Anfang. Seitdem wurde in mehreren Ausbaustufen die Beschneigungsanlage stetig erweitert, so dass nun alle Pisten technisch beschneit werden können.

Das Skigebiet Folgaria liegt in den südlichen Dolomiten unweit von Trient (ITA). Es erstreckt sich von 1 200 m – 2 000 m Meereshöhe. Auf 100 Pistenkilometern ist für jeden Skifan die richtige Piste dabei. Seit 2003 sorgt TechnoAlpin zudem für den perfekten Untergrund. In den ersten Jahren bis 2008 lieferte TechnoAlpin insgesamt 102 Schneer-

zeuger nach Folgaria. 19x M10, 20x M12, 10x M15, 43x M18, 5x M20 und 5x T60 wurden auf Lift, auf Turm, auf Arm oder als mobile Maschine installiert. Zudem wurde in diesem Zeitraum der Speicherteich im Bereich Martinella Nord auf 28 000 m³ erweitert und die gleichnamige Pumpstation mit einer Leistung von 3x 200 kW bzw.

Das Skigebiet Folgaria liegt in den Dolomiten unweit von Trient (ITA) und verwöhnt die Wintersportler mit 100 Pistenkilometern und nahezu endlosen Loipen.





Das neue ATASSplus setzt vor allem dank der innovativen Oberfläche neue Maßstäbe. Praktische Bedienung und effizientes Ressourcenmanagement sind die wesentlichen Vorteile der Software.

120 l/s errichtet. Außerdem wurden 8 Kompressoren mit je 132 kW geliefert. Bei der bestehenden Pumpstation Costa baute TechnoAlpin 2006 die Steuerung um und integrierte die Station in die Steuerungssoftware ATASSplus.

243 Propellermaschinen

Um Schneesicherheit von Anfang Dezember bis in den April gewährleisten zu können, waren weitere Ausbaustufen notwendig. 2009 wurde die Anlage um 8x T60, 23x M18 und 3x M12 verstärkt. Die bislang größte Ausbaustufe folgte 2010. Mit 74x T40, 9x T60, 19x M18 und 5x M12 wurde die Anzahl der Schneeerzeuger mit einem Schlag fast verdoppelt. Ein Teil der neuen Schneeerzeuger ersetzt auf den Pisten Serrada und Ortesino facile die bisherigen nicht-TechnoAlpin Schneeerzeuger. Die weiteren Propellermaschinen wurden auf den neu errichteten Pisten Strafexpedition, Bersaglieri und Ribes Rosso installiert. Gesteuert werden die nunmehr 243 Schneeerzeuger über die neueste Version der TechnoAlpin Steuerungssoftware ATASSplus.

Das neue ATASSplus

Die neue Version, die vor allem dank der übersichtlichen Oberfläche neue Maßstäbe setzt, wurde in Folgaria noch vor dem offiziellen Start installiert. Alle Schneeerzeuger lassen sich damit über den Geräte-Manager bedienen. Mehrere Geräte können gleichzeitig ausgewählt und bearbeitet werden. Neu ist in der jüngsten Version zudem die vereinfachte Suche nach bestimmten Geräten sowie die Filtermög-

lichkeit. Damit kann auch bei so großen Anlagen wie in Folgaria problemlos der Überblick bewahrt werden. Zudem ermöglicht ATASSplus die Auswertung aller Daten. Temperaturverläufe, Wasserverbrauch oder Betriebsstunden können damit einfach zusammengefasst werden.

Das neue ATASSplus macht es auch möglich, dass mehrere Benutzer gleichzeitig im System arbeiten. In den verschiedenen Stationen kann so jeder Mitarbeiter optimal reagieren – ohne Verzögerung. Das System verfügt über eine Kommunikationsfunktion, die in die Oberfläche eingebettet ist. Über diese Funktion versendet ATASSplus personalisierte Meldungen per SMS. Die Schneemannschaft kann so umgehend reagieren.

Nicht nur in Sachen Beschneigung, auch sonst wurde in Folgaria kräftig investiert. Gleich drei neue Lifte wurden errichtet, um den Skifans möglichst viel Abwechslung zu bieten. Ein Besuch auf dem Hochplateau östlich von Trient lohnt sich nicht nur für Anhänger des alpinen Skisports. Auch anspruchsvolle Loipen ziehen sich nahezu endlos durch die Felslandschaft.

Weiterer Ausbau beauftragt

2011 wird die Anlage nun ein weiteres Mal ausgebaut. In der Zone Ex Base Nato wird ein Speicherteich mit 100 000 m³ errichtet. Die angeschlossene Pumpstation wird 8x 35 l/s und 1x 20 l/s leisten. Eine Leitung mit 1x 90 kW und 5 Schächten wird künftig die Beschneigung der Loipen optimieren. 18 weitere Propellermaschinen werden nach Folgaria geliefert. **mak/pp**



Früher transportierten wir Personen - heute auch Daten!

INTEGRA DATA-Tragseile gewährleisten leistungsfähige Datenverbindungen zwischen Berg und Tal – ohne aufwändige zusätzliche Infrastrukturen: Mit hochentwickelten Technologien verseilen wir Lichtwellenleiter in den Seilkern.

Damit verfügen INTEGRA DATA-Seile über einen integrierten Daten-Highway, auf dem sich Informationen sicher und in unbegrenztem Umfang übermitteln lassen – nicht zuletzt deshalb, weil wir dazu ein komplettes Leistungspaket mit allen datentechnischen Schnittstellen liefern.

INTEGRA DATA

Vollverschlossene Tragseile mit integrierten Datenleitungen



FATZER AG Drahtseilwerk
 Salmstallerstrasse 9 • CH-8590 Romanshorn
 Telefon +41 71 466 81 11 • Fax +41 71 466 81 10
 info@fatzter.com • www.fatzter.com

Johnson Controls Neige reüssiert in Nord- und Zentraleuropa

Nach einem eher ruhigen Jahr 2010 auf den potenziellen Exportmärkten im Bereich der technischen Beschneigung kündigt sich 2011 als vielversprechend für JCN an. Im Besonderen in Nord- und Zentraleuropa, wo der französische Hersteller von Beschneigungssystemen seine Position durch umfangreiche Aufträge in Norwegen und in der Slowakei festigen kann.



Baustelle Beschneigungsanlage Skigebiet Jasna. Fotos: JCN



IAT GmbH

Zweigniederlassung Kärnten · A-9344 Weitensfeld Nr. 130
Tel.: +43 (0) 4265/20031 · Fax.: 20033
Abdichtungen mit Kunststoff-Dichtungsbahnen im
Tunnel-, Flachdach-, Speicherteiche- und Deponiebau



Fokus auf die Slowakei

Der Betreiber des Skigebietes von Kubínska Hôla (Slowakei, Oravská Magura Gebirge) hat Johnson Controls Neige die Erweiterung der bestehenden Beschneigungsanlage in Auftrag gegeben. Das Projekt 2011 umfasst eine über 1 000 m lange Erweiterung der Anlage im oberen Bereich des Skigebietes, den Einbau eines Boosters und die Erneuerung der Wasserzufuhrversorgung. Für die dortige Schneeproduktion werden ca. 20 Schneeschächte installiert. Die dazu ausgewählten Schneelanzen sind hauptsächlich Rubis Evolution R10 und einige Borax B6. Alle Lanzen werden durch YB Ventile gesteuert. Die Wasserversorgung wird durch den Bau einer neuen Pumpstation zur Versorgung des bestehenden Stausees ausgebaut. Zusätzlich wird ein Booster errichtet, um den oberen Teil des Leitungsnetzes zu versorgen.

Die Erweiterung der Beschneigungsanlage ist der Beweis für das bestehende Vertrauensverhältnis zwischen dem Betreiber und JCN, die 2009 schon die erste Stufe dieser Beschneigungsanlage errichtet hat.

Die Präsenz von JCN auf dem slowakischen Markt ist mit 21 errichteten Beschneigungsanlagen beachtlich. Die älteste ist 1997 in Jasna gebaut worden. Der Betreiber von Jasna wird heuer übrigens auch seine Beschneigungsanlage mit über 3600 m Feldeitungen für die Beschneigung des oberen Gebietes mit JCN erweitern. Dazu werden 53 automatische Schneeschächte mit 20 Rubis Evo R6, 16 Rubis Evo R10, 14 Borax und 3 Safyr installiert. Als Ergänzung wird ebenfalls ein Booster für die Wasserversorgung des neuen Abschnittes gebaut. Durch die Erweiterung können neue Pisten eines noch im Bau befindlichen Liftes beschneit werden.



Die Präsenz von JCN auf dem slowakischen Markt ist mit 21 errichteten Beschneigungsanlagen beachtlich.

Skistar optimiert Hemsedal

In Skandinavien hat die schwedische Gruppe SkiStar, Eigentümer und Betreiber mehrerer Skigebiete in Norwegen und Schweden, JCN beauftragt, die Schneeproduktion ihres norwegischen Standortes Hemsedal zu optimieren. Die Auftragsvergabe fand unter besonderem Konkurrenzdruck statt. Diese Aufgabe erfordert ein äußerst präzises Know-how im Bereich der technischen Beschneigung. Nachdem der ursprünglich ausgewählte Mitbewerber aus diesem Grund den Auftrag abgelehnt hatte, ist es JCN gelungen, den Zuschlag zu bekommen und somit nicht nur die perfekte Integration in die bestehende Anlage zu garantieren, sondern auch deren Betrieb nachhaltig zu sichern. Das Projekt umfasst die Aufrüstung von 5 bestehenden Maschinenräumen und

Pumpstationen der Anlage Hemsedal mit dem doppelten Ziel, die Produktionsleistung von 1 000m³/h auf 1 900m³/h zu erhöhen und die Wasserverwaltung zu rationalisieren, indem das Ressourcenmanagement dementsprechend neu konfiguriert wird. Im Rahmen dieses Projektes werden insgesamt 4 Pumpen eingebaut – 2 neue und 2 Ersatzpumpen. Die neuen Pumpen werden mit Drehzahlregelung gesteuert. Die Steuerungssoftware Liberty wird ebenfalls mit neuen Funktionsparametern aufgerüstet, sodass der Betreiber über die vollautomatisierte gesamte Betriebs- und Produktionskonfiguration verfügt (Übertragen der Wasserressourcen von einem Bereich zu einem anderen, unterschiedliche Produktionsmoden etc).

mak/pd

Auch das Skigebiet Kubínska Hořa erweitert seine Schneeanlage mit JCN-Lanzen.



HYDRAULIK

SAUER DANFOSS

Über 40 Jahre Erfahrung in der Auslegung und Berechnung von hydrostatischen und hydraulischen Antrieben für den mobilen Bereich

BIBUS HYDRAULIK

- Berechnung
- Projektierung
- Auslegung
- Konstruktion
- Montage
- Inbetriebnahme
- Wartung & Service

BIBUS
SUPPORTING YOUR SUCCESS

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

Kompetenz und Leistungsfähigkeit

Der Speichersee „Tanzstatt“ hat ein Fassungsvermögen von 107 Mio. Liter. Fotos: Lachtal-Lifte u. Seilbahnen GmbH & Co KG.



Die TEERAG-ASDAG AG zählt in Österreich zu den führenden Bauunternehmen. Der Schwerpunkt der Unternehmenstätigkeit liegt im Straßen- bzw. Asphaltstraßenbau, im Bau von Außenanlagen, Kanal- und Wasserleitungsbau, Gas- und Fernwärmeleitungsbau, Beton- und Ingenieurtiefbau, Brückenbau, Kraftwerksbau und Lärmschutzwandbau.

Das gesamte Spektrum der Unternehmenstätigkeit ist seit Jahren nach dem Qualitätsmanagementsystem gemäß ISO 9001, dem Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 sowie nach dem Arbeits- und Gesundheitsschutz-Managementsystem gemäß BS OHSAS 18001 zertifiziert. Neben den angestammten Betätigungsfeldern entwickelte sich in den vergangenen Jahren die Sanierung von Straßen- und Brückenbauwerken, die Errichtung von Lärmschutzbauwerken, sowie der Bau von Speicherteichen und Beschneiungsanlagen zu wichtigen Aufgabengebieten. In den Niederlassungen in Österreich und

im Ausland sind rund 5 000 Mitarbeiter beschäftigt, die eine reibungslose Abwicklung der Aufträge gewährleisten.

Mit ihren Niederlassungen in der Steiermark, in Salzburg und Tirol konnte die TEERAG-ASDAG AG in den letzten Jahren einige interessante Bauvorhaben unterschiedlicher Größenordnung im alpinen Gelände zur vollsten Zufriedenheit der Seilbahnunternehmen abwickeln. Aktiv war man dabei u. a. in der Steiermark, in Salzburg, Tirol und Bayern.

Die Angebotspalette der TEERAG-ASDAG AG im „alpinen Bereich“ umfasst:

Förderseile für Seilbahnen & Skilifte

Jakob AG, CH-3555 Trubschachen
Tel. +41 (0)34 495 10 10, eMail: seil@jakob.ch

www.jakob.ch

Jakob®
Rope Systems

► Lift- und Seilbahnbau: Baumeisterarbeiten für die Stationsgebäude, die Herstellung der Streckenfundamente, Kabel- und Entwässerungsarbeiten, ...

► Pisten- und Beschneigungsanlagen: Erdbau, Pistenkorrekturen, Feldleitungen, Rohrverlegungsarbeiten, ...

► Speicherteichbau: sämtliche Leistungen für die komplette Herstellung des Speicherteiches, Baumeisterarbeiten für die Pumpstationen, Erdarbeiten zur Herstellung des Speicherteiches, Abdichtungsarbeiten (Geotextilien und HD-PE Folien), diverse Kleinbauwerke...

► Böschungssicherungssysteme: Bewehrte-Erde-Stützkonstruktionen und Vorgespannte-Vernetzte-Ankerwände (VVA) für die Hang- und Böschungssicherung von Pistenwegen, Dämmen, Straßenböschungen, etc.

Speicherteich „Tanzstatt“: Schneesicherheit für das Skigebiet Lachtal

Inmitten der Bergwelt der steirischen Wölzer Tauern, zwischen Windpark und Wanderpfaden, wurde der neue Speicherteich Lachtal im Einklang mit der Natur gebaut. Die TEERAG-ASDAG AG, Niederlassung Steiermark, führte die Erdbauarbeiten für dieses Projekt durch, das in einer Kooperation der Baugebiete Scheifling und Mürzzuschlag umgesetzt wurde. Auf nahezu 2000 m Seehöhe wurde dabei ober der Tanzstattkapelle ein rund zwei Hektar großer Beschneungsteich errichtet, der für die Skiregion Lachtal größte Bedeutung hat. Mit einem Fassungsvermögen von rund 107 000 m³ Wasser und einer Tiefe

Die Arbeiten am Teich konnten früher als geplant abgeschlossen werden.



von 9,30 m ist er einer der größten und höchstgelegenen in der steirischen Skiregion.

Bei der Errichtung waren 25 Mitarbeiter und bis zu 13 Erdbau-Großgeräte im Einsatz. Sie stellten den Speichersee rechtzeitig vor Winterbeginn in einer Rekordzeit von drei Monaten schneller als geplant fertig. Außerdem wurde die vorhandene Beschneigungsanlage um über 4,5 Kilometer erweitert und die Pumpstation sowie eine Pumpleitung von der Quelle zum Teich fertig gestellt. Der hier erzeugte Kompaktschnee stellt sicher, dass das Lachtal auch bei wenig Niederschlag innerhalb von nur drei Tagen unbeschwertes Pistenvergnügen bieten kann. Damit zählt diese Region zu den schneesichersten Skigebieten Österreichs. „Mit der Errichtung des großen Speichersees, der Verlegung von 5 km Druckleitungen und der Anschaffung neuer Schneekanonen und Schneilanzen können künftig über 40 ha Pistenflächen in kurzer Zeit beschneit werden“, freut sich Wolfgang Rapold mit seinem Team.

Der Dank aller Beteiligten gilt vor allem den Grundbesitzern, die die be-

nötigten Flächen zur Verfügung stellten, und den zuständigen Behörden, die eine rasche Umsetzung des Projektes ermöglichten. Die Bauvorhaben konnten von den großteils einheimischen Firmen in Rekordzeit und umfallfrei realisiert werden. Auch Tourismusreferent LH Hermann Schützenhöfer gratulierte zum Projekt: „Das Lachtal zählt mit dieser Investition und aufgrund seiner Höhenlage von 1 600 bis 2 222 m Seehöhe zu den schneesichersten Skigebieten im Alpenraum.“

i Infos: www.teerag-asdag.at

**PROJEKTDATEN
SCHNEEANLAGE LACHTAL**

- Speichersee mit ca. 107 000 m³ Wasser (107 Mio. Liter) und einer Wasserfläche von knapp 2 ha.
- Erdbau 70 000 m³ – Felsabbau 24 000 m³ – Filterkies 12 000 m³.
- Speicherteichabdichtung: Geotextil 40 000 m² – HD-PE Folie 20 000 m².
- 30 vollautomatische Schneekanonen, 15 Schneilanzen, 120 Zapfstellen.
- Pumpen mit einem elektrischen Anschlusswert von 450 kW und einer Leistung von 300 l/s.
- Verlegt wurden an die 5 km Druckrohre und 15 km Kabel.
- Gesamt beschneite Fläche: über 40 ha.
- Gesamte benötigte Schneemenge: ca. 195 000 m³.
- Benötigte Wassermenge: Grundbeschneigung 60 000 m³, Nachbeschneigung 40 000 m³.

SALZMANN
INGENIEURE

Jede Seilbahn ist einzigartig – wie der Berg, den sie erschließt! Salzmann Ingenieure stehen für maßgeschneiderte Lösungen – von der ersten Projektidee bis zum genehmigten Projekt, vom Baubeginn bis zur abgenommenen Anlage.

PROJEKTENTWICKLUNG SEILBAHN-GENERALPLANUNG PROJEKTMANAGEMENT

Salzmann Ingenieure ZT GmbH
Angelika-Kauffmann-Strasse 5
6900 Bregenz, Austria
Tel. +43 (0)5574/45524-0
www.salzmann-ing.at

Die Effekte von SnowPlus sind belegbar

Die Firma Löhnert aus Gunzenhausen (D) hat vor einiger Zeit ihr Snowtuning für Schneeerzeuger und Pumpstationen weiter entwickelt. Nun können die Vorteile wie höhere Schneequalität, längere Schneizeiten und 10 – 20 % Produktionssteigerung aber auch durch objektive Messergebnisse aus einer größeren Versuchsreihe mit dem SLF und der FH Nürnberg schwarz auf weiß belegt werden.



*Geschäftsführer
Thomas Löhnert
(r.) und Verkaufs-
repräsentant
Franz Sigleitmaier
demonstrieren
diverse Varianten
des Katalysators
SnowPlus. Fotos:
mak/Löhnert*

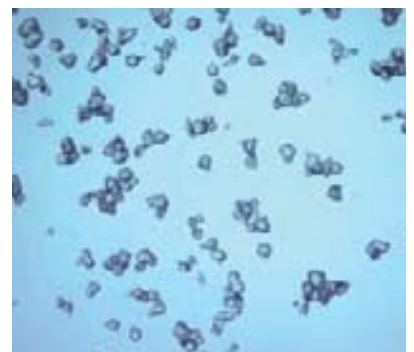
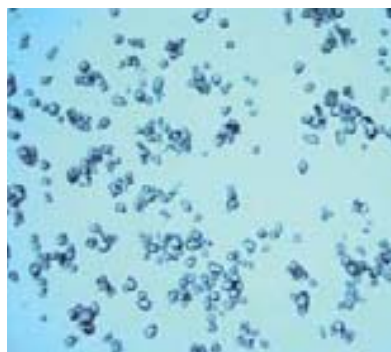
sowie bei der Dichte, der Korngröße und dem Wassergehalt ergeben. Die Firma LENKO hat ihrerseits die Messergebnisse bestätigt. Alle Faktoren erlauben schließlich einen um 17,5 % höheren Wasserdurchsatz! Zusätzlich führte die Fachhochschule Nürnberg, Fachbereich Technische Chemie, bereits 2002 Messungen zur Oberflächenspannung durch. Auch hier gibt es ein positives Resultat: die Oberflächenspannung von Wasser mit dem Löhnert-System sinkt um 15 – 20%.

Last but not least hat Löhnert Schneiberichte aus diversen Skigebieten (z. B. Mayrhofen) mit den unterschiedlichsten Voraussetzungen bzw. Parametern gesammelt und dokumentiert. Die Auswertung zeigt, dass immer große Temperaturunterschiede beim Output vorherrschen, selbst wenn man in schlechterer Schneequalität beschneit. Dieser Trend zieht sich durch wie ein roter Faden. Das Schneifenster wird dadurch variabler. Weiters spritzt Löhnert fallweise ein Kontrastmittel ein, damit man die Veränderungen an der Kontur des Schnees sehen kann. **mak.**

Der Katalysator SnowPlus ist entweder als – nunmehr verkleinerter – Filtereinsatz für den Wasserkasten des Schneererzeugers oder als Manschette für die Feldleitung in der Pumpstation erhältlich. Wie Geschäftsführer Thomas Löhnert seit Jahren unermüdlich behauptet, verändere SnowPlus die Wasserstruktur und senke die Oberflächenspannung. Das Wasser zerstäube feiner, gefriere schneller und kristallisiere besser aus. Der Effekt seien u. a. kleinere Kristalle und mehr Schnee, weil trockener produziert werden könne. Der Wasserdurchsatz lasse sich dank SnowPlus um 10 – 20 % steigern, das bedeute eine erhöhte Produktion bei gleichen Energie- und Personalkosten. Und schließlich kämen dadurch auch bessere Pisten zustande. Der Schnee werde feiner und dichter, daher werde die Piste stabil und griffig ohne Eis und halte der Beanspruchung durch die Sportgeräte aber auch durch Sonne, Fön und Regen länger stand, so Löhnert. Der Markt reagierte jedoch zwiespältig. Während etliche Anwender auf das Gerät schworen, konnten andere wiederum keinen Unterschied bei der Schneeproduktion feststellen.

untersuchen. Dazu wurden zwei Schneemaschinen (LENKO FA5) nebeneinander gestellt und unter gleichen Bedingungen betrieben – eine mit SnowPlus und eine ohne. Zwei der Wissenschaftler untersuchten dann den Schnee hinsichtlich Dichte, Temperatur, freies Wasser, Korngröße und Struktur. Das Ergebnis bestätigte, dass sich große Temperaturunterschiede beim produzierten Schnee (im Schnitt um $-1,6^{\circ}$)

Schneekristalle mit SnowPlus (l.) und ohne SnowPlus.



Untersuchungen bestätigen 17,5 % mehr Wasserdurchsatz

Um dieser Unsicherheit ein Ende zu bereiten, hat Löhnert die Schneeforscher aus Davos (SLF) beauftragt, die Effekte des Schneekatalysators wissenschaftlich zu



Großer Andrang bei der Gebrauchtfahrzeug-Show 2010.

Fotos: Kässbohrer Geländefahrzeug AG



Kompetente Beratung durch das PistenBully-Team.

Kässbohrer Geländefahrzeug AG

Unschlagbare Auswahl – wie immer zu unschlagbaren Preisen

Bereits zum 12. Mal öffnet in diesem Jahr die Kässbohrer Geländefahrzeug AG ihre Tore zur Internationalen Gebrauchtfahrzeug-Show. Die Veranstaltung findet am Samstag, den 24. 09. 2011, im Werk in Laupheim statt. Und wer das PistenBully-Team kennt, weiß: Ein Besuch lohnt sich auf alle Fälle!

Wer auf der Suche nach einem „neuen“ Gebrauchten ist, sollte auf jeden Fall am 24.09.2011 den Weg nach Laupheim in Angriff nehmen, denn dort findet man die weltweit größte Auswahl an gebrauchten PistenBully. Über 100 gebrauchte PistenBully zu attraktiven Konditionen stehen auf dem Werksgelände in Laupheim für die Kunden bereit und alle in bekannter Kässbohrer-Qualität.

Kunden aus aller Welt treffen hier einen kompetenten Ansprechpartner, der sie bei ihrer Auswahl berät. In Laupheim findet garantiert jeder seinen „neuen“ Gebrauchten – natürlich direkt vom Hersteller.

Individuell werden gebrauchte PistenBully nach den Vorstellungen und Wünschen ihres neuen Besitzers aufbereitet. Als ECONOMY-, STANDARD- oder PREMIUM-Fahrzeug. Für jeden genau das Passende. 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“ werden technisch durchgecheckt und ein ausführlicher Prüfbericht erstellt, der den Kunden über den Zustand informiert. 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 den anspruchsvollen Kunden gibt es die „PREMIUM“ – Variante. Diese PistenBully sind nicht nur technisch komplett repariert, sondern sind auch optisch „wie neu“ aufbereitet. Dies schließt die Ketten und Zusatzgeräte natürlich mit ein. Auf PREMIUM-

reparierte PistenBully erhält der Kunde die Gebrauchtfahrzeug-Garantie der Kässbohrer Geländefahrzeug AG.

Sind Sie bereit für PistenBully select?

In diesem Jahr stellt die Kässbohrer Geländefahrzeug AG etwas völlig Neues im Rahmen der Gebrauchtfahrzeug-Show vor. Freuen Sie sich auf PistenBully select, denn die „Sterne“ sind zum Greifen nah. Lassen Sie sich überraschen!

Schauen Sie einfach vorbei und informieren Sie sich!

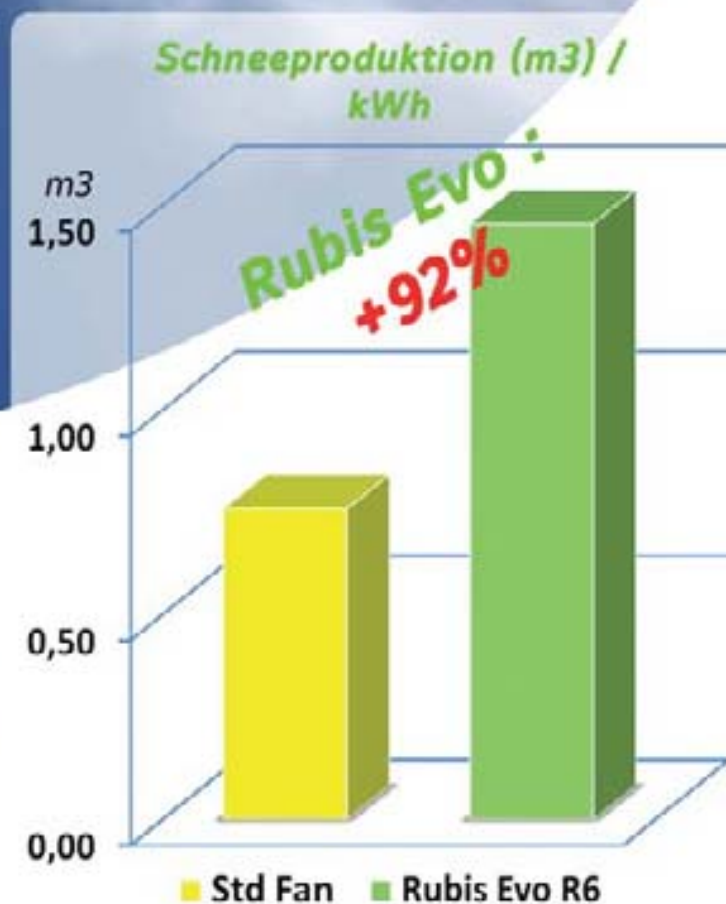
Wenn Sie gerne zur 12. Internationalen Gebrauchtfahrzeug-Show von Kässbohrer kommen möchten, melden Sie Ihr Kommen einfach bei Hrn. Marc Celewitz an (Tel. +49 (0) 7392 / 900-422, Fax – 445, E-Mail: marc.celewitz@pistenbully.com). Selbstverständlich können Sie sich auch bei Ihrer Landesvertretung anmelden. Die Kässbohrer Geländefahrzeug AG freut sich auf Sie! Und für den Fall, dass Sie nicht zur 12. Internationalen Gebrauchtfahrzeug-Show kommen können: Unter www.pistenbully.com/usedvehicles/ finden Sie das ganze Jahr hindurch aktuelle Angebote. Schauen Sie doch einfach mal rein!

RUBIS EVO R6



92% mehr Schneeproduktion pro verbrauchter kWh durch die Rubis R6 Evo im Vergleich zu einer Standard-Propellerkanone (std Fan).

(Quelle: Test "Green" Projekt, Schwedischer nordischer Schiverband, 2011)



Johnson Controls
www.johnsoncontrolsneige.com

INTER FABSNOW
-business
www.interfab.cc

SNOW PROCESS

MOUNTAIN
Manager

**ÜBERSCHNEEFahrzeuge
SPECIAL 2011**

DER BESTE SEIN VERPFLICHTET.



www.pistenbully.com

PistenBully®

KÄSSBOHRER GELÄNDEFAHRZEUG AG

Eine starke Pisten-Truppe

Die Kässbohrer Geländefahrzeug AG ist bekannt für ihren Pioniergeist und ihre Innovationskraft – Eigenschaften, die in der über 40-jährigen Produktgeschichte der Marke PistenBully zur wiederholten Entwicklung wegweisender Fahrzeugtechnologien geführt haben.



Weltweit steht der Name PistenBully seit Jahrzehnten für die Branche der Pistenpräparierer. Und ist das Synonym für perfekt präparierte Pisten und Loipen. Fotos: Kässbohrer Geländefahrzeug AG

Die Pistenfahrzeuge sind heute in der Pisten- und Loipenpflege sowie bei der Funparkgestaltung weltweit führend. Und das nicht von ungefähr. Die PistenBully-Produktfamilie überzeugt auf nahezu allen „Laufstegen“ dieser Welt – egal, ob es sich um den Einsatz im Schnee, in Skihallen oder auf besonders sensiblen Untergrund handelt. Der langjährige Erfolg von Kässbohrer zeigt, dass die Entwickler der PistenBully verstanden haben, was Kunden und Märkte verlangen: Neben Wirtschaftlichkeit und Funktionalität steht auch der Bedienkomfort im Vordergrund und seit einiger Zeit muss bei der Entwicklung neuer Fahrzeugtechnologien der ökologische Aspekt mit einbezogen werden. Gerade, wenn es um Ökologie geht, übernimmt Kässbohrer eine Vorreiterrolle. Nicht umsonst wurde die Filtertechnologie der PistenBully mit dem deutschen Umweltpreis ausgezeichnet. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Fahrzeuge hat darüber hinaus dazu geführt, dass die PistenBully-Truppe bestens für die neuen Abgasvorschriften gerüstet ist, die ab 2014 in Europa, USA und Japan in Kraft treten. Mit Blick in die Zukunft testet das Unternehmen gerade mit dem EQ.2 den diesel-elektrischen Antrieb in seinen Fahrzeugen und hat mit dem PistenBully 600 TwinPower die erste

serientaugliche Pistenraupe mit Diesel-Gas-Antrieb auf den Markt gebracht.

Für die Pflege von Pisten und Loipen

Die PistenBully Familie bietet ein breites Spektrum an Fahrzeugen für die Pisten- und Loipenpflege. Der PistenBully 600 ist das Flaggschiff der PistenBully Familie. Er begeistert Kunden und Fahrer mit seiner markanten Linienführung, 400 PS Leistung und hohem Fahrkomfort. Das Modell PistenBully 600 W Polar ist der Meister für steile Herausforderung oder für das Schieben großer Schneemengen. Die neue 4,5 Tonnen Winde bringt mehr Power, erhöhte Lebensdauer von Zahnrädern und Wellenlager sowie eine nutzbare Seillänge von 1 050 m. Wer ein Multitalent sucht, wird mit dem PistenBully 100 fündig. Nach

dem Facelift wartet er mit leistungsstärkerem Motor, verbesserter Funktionalität und mehr Komfort auf. Der PistenBully Paana ist das ideale Fahrzeug für perfekte Loipen und mit Modellen wie dem PistenBully 400 Park und dem Formatic 350 unterstreicht Kässbohrer, dass für jeden Einsatzbereich und jedes Budget ein passendes Fahrzeug angeboten werden kann. Darüber hinaus bietet die Kässbohrer Geländefahrzeug AG mit SNOWsat auch ein Navigationssystem für Pistenfahrzeuge an. Besonders interessant: Kässbohrer ist der einzige Hersteller mit eigenem GPS-System, der dieses seinen Kunden direkt anbieten kann. SNOWsat ist ein integriertes System zur Führung und Überwachung von Pistenfahrzeugen sowie Motorschlitten. Das System verwendet GPS-Daten mit deren Hilfe eine kartografische Dar-

stellung der Pisten inklusive aller Seilbahnmasten und Schneeerzeuger sowie potentieller Gefahrenstellen erzeugt werden kann. Darüber hinaus ist SNOWsat auch ein System für Schneetiefenmessung.

Synonym für perfekt präparierte Pisten und Loipen

Der Name PistenBully steht seit Jahrzehnten weltweit für die Branche der Pistenpräparierer. Und unter Skifahrern sind PistenBully das Synonym für perfekt präparierte Pisten. Keine anderen Pistenraupen sind besser bekannt für technischen Fortschritt, Qualität und Kundenorientierung. Neben den hier aufgeführten Modellen, bietet Kässbohrer noch weitere Fahrzeuge wie den PistenBully Scout. Zahlreiche Anbaugeräte wie AlpinFlexFräse, SnowCutter oder Räumschildlader, ParkBlade und PipeMagician für die Funpark-Gestaltung sorgen für beste Präpariererergebnisse auf allen Einsatzgebieten.

Loipenprofi PistenBully Paana

Paana-Loipenmaschinen sind speziell auf die extremen, nordischen Gelände- und Klimabedingungen ausgelegt. Robuste Technik, Zuverlässigkeit und ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis wie auch niedrige Betriebs- und Wartungskosten sprechen für den PistenBully Paana. Der „kleinste“ PistenBully ist mit einer Breite von nur 2,10 Metern speziell bei schmalen Walddurchfahrten oder zur Präparierung von Wanderwegen im Winter klar im Vorteil. Das Ergebnis der durchdachten Loipenspurfrästechnik: lange Haltbarkeit der Loipenspuren bei jedem Schnee – ob neu oder alt, trocken oder nass, weich oder hart.

Multitalent PistenBully 100

Hinter dem kleinen, aber flexiblen PistenBully 100 verbirgt sich ein ausgewogenes Fahrzeug-Gesamtkonzept, das Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit garantiert. Zu sei-

nen Spezialgebieten zählen die Loipenpflege, das Präparieren von schmalen Wanderwegen sowie Schlepplift- und Schlittenspuren. Dank seines Baukastenkonzepts mit verschiedenen Fahrzeugbreiten und Zubehör für die unterschiedlichsten Aufgaben ist er für Sondereinsätze wie geschaffen. Das Multitalent ist in den Ausführungen Indoor, AllSeason, und Trail erhältlich. Der PistenBully 100 Indoor wird mit seinem emissionsarmen Dieselmotor, seiner integrierten Abgasreinigung und seinem Rußfilter den hohen Anforderungen für das Arbeiten in Skihallen, aber auch in Luftkurorten und sensiblen Landschaften gerecht. Der PistenBully 100 Indoor läuft in über 30 Skihallen weltweit und ist damit klarer Marktführer. Der PistenBully 100 AllSeason eignet sich für alle Jahreszeiten. Durch den extrem niedrigen Bodendruck ist er speziell dort einsetzbar, wo Radfahrzeuge an ihre Grenzen stoßen. Der PistenBully 100 Trail ist auf die Anforderungen langer Strecken abgestimmt. Der Tank fasst 150 Liter. Der Zusatztank mit elektrischer Umfüllpumpe weitere 86 Liter. Das volle Drehmoment wird bereits knapp über Standgas erreicht. So spart der PistenBully 100 Trail Kraftstoff für lange Einsätze auf weiter Strecke.

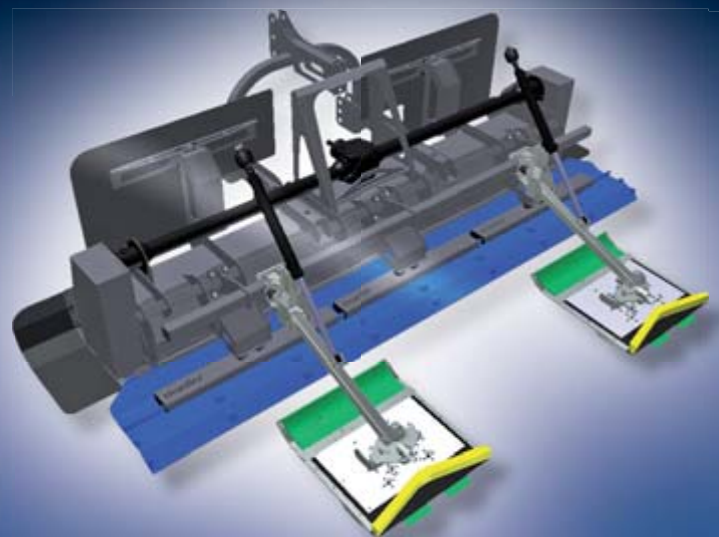
Solider Formatic 350

Ausgezeichnetes Steigvermögen, eine hohe Arbeitsgeschwindigkeit, das komfortable Fahrerhaus und ein unschlagbares Preis-Leistungsverhältnis machen den



mueller
Müller Fahrzeugtechnik GmbH

THUNDER
LOIPENFRÄSE



Zuggerät



Spurvorbereitung

BOrgill

THUNDER

Hebevorrichtung

BOlift

X-BEAM

Gelenkverbindung

BOjoin

Loipenspurgerät

RamBO

www.dico-sport.de

DITTRICH+CO GmbH & Co. KG
Krumbacher Str. 24
D-86830 Schwabmünchen
+49 8232 9971 121

www.mueller.ac

Müller Fahrzeugtechnik GmbH
Rungeldonweg 7
A-6820 Frastanz
+43 660 3700 500



Selbst unter den härtesten Bedingungen stellt der Formatic 350 seine durchdachte Konstruktion eindrucksvoll unter Beweis.

Formatic 350 zu einem soliden Fahrzeug für die Pistenpflege. Selbst bei problematischen Schneebedingungen stellt er seine durchdachte Konstruktion eindrucksvoll unter Beweis. Dank des Einsatzes von groß dimensionierten Hydraulikpumpen überträgt der Formatic 350 seine 350 PS direkt auf die Ketten und klettert damit mühelos jede Piste empor. Das stabile und kräftige Räumschild schafft auch den schwersten Schnee ohne Probleme zur Seite.

Einzeln oder in der Flotte: PistenBully 400

Der PistenBully 400 vereint alle Eigenschaften, die für das Arbeiten auf den Dächern der Welt unabdingbar sind und ist das in den USA am häufigsten gefahrene Modell. Vom komfortablen Cockpit über den starken, sparsamen Motor bis hin zum robusten Fahrwerk – alle Details sind bestens auf die Anforderungen des Fahrers und auf die harten Bedingungen in den Bergen abgestimmt. Den kontinuierlich steigenden Erwartungen an einen perfekten Funpark wird der PistenBully 400

Park bestens gerecht. Mit der ParkFlexFräse, PipeMagician, Frontfräschleuder, Schneemulde und Park-Blade sorgt der PistenBully 400 Park für eine abwechslungsreiche und anspruchsvolle Funpark-Gestaltung. Beim PistenBully 400 W kommt die neue Winde zum Einsatz, die seit April 2010 auf dem Markt ist. Mehr Power, erhöhte Lebensdauer von Zahnrädern und Wellenlager sowie eine nutzbare Seillänge von 1 050 m sprechen für die neue Winde.

Einziger PistenBully 600

Der PistenBully 600 ist das Flaggschiff unter den PistenBully. Er begeistert die Kunden und Fahrer mit seiner markanten Linienführung und seinen großflächigen, nach un-

ten gezogenen Scheiben, die eine sehr gute Sicht auf die Ketten ermöglichen. Der PistenBully 600 wartet mit einer Fülle erstklassiger, technischer Features auf. Ergonomie, Fahrkomfort und einfache Bedienung immer im Fokus.

Präzises Handling in jeder Situation verspricht ein exzellent abgestimmtes Fahrwerk, dessen Hauptrahmen aus hochfestem, extrem kältebeständigem Feinkornstahl besteht. Bei der starken Leistung von 400 PS gewährleistet diese Konstruktion ein zusätzliches Maß an Sicherheit. Der PistenBully 600 W steigt dank der neuen 4,5 t Winde jeden noch so steilen Hang mühelos und sicher empor. Schwere Schneemassen stellen dank der Winde ebenfalls kein Problem dar. Ebenfalls für enorme Schneemassen konstruiert ist der PistenBully 600 Polar. Seine Helfer: 490 PS, das 4,60 m breite Räumschild bewegen enorme Schneemassen wie kein zweiter. Das Drehmoment von 2 200 Nm sorgt darüber hinaus für eine höhere Flächenleistung. Wer im Funpark nicht auf die Power-Maschine verzichten möchte, entscheidet sich für den PistenBully 600 Park. Durch den Heckgeräteträger und die PSX-Steuerung ist das Bewegungsspektrum der ParkFlexFräse des ParkBully extrem groß. Die spezielle Kinematik des Geräteträgers erlaubt dem Fahrer des ParkBully, die Zusatzgeräte extrem weit auszuheben.

NEUE 4,5 T WINDE FÜR PISTENBULLY 600 UND PISTENBULLY 600 POLAR



Die neue 4,5 Tonnen Winde punktet mit mehr Power, erhöhter Lebensdauer von Zahnrädern und Wellenlagern sowie einer nutzbaren Seillänge von 1 050 m.

Längst werden Windenmaschinen nicht mehr nur in Steillagen eingesetzt, sondern auch für das Schieben großer Schneemengen. Kässbohrer gilt als Erfinder der Windenmaschinen und spielt seine Innovationskraft auch bei der kontinuierlichen Verbesserung seiner Windentechnologie seit Jahren aus. Das aktuellste Modell ist die neue 4,5 Tonnen Winde. Mehr Power, erhöhte Lebensdauer von Zahnrädern und Wellenlager sowie eine nutzbare Seillänge von 1 050 m sprechen für die neue Winde. Zudem unterstützt die neue Technologie präzises und zügiges Arbeiten: Arbeitspositionen, mit denen häufig gearbeitet wird, lassen sich über das stufenlose Zugkraftpotentiometer schnell wiederfinden – ob bei der Einstellung der Windenzugkraft oder des Anpressdrucks der Fräse. Und natürlich hat Kässbohrer auch an die Sicherheit der Fahrer gedacht: Sensoren und akustische Signale informieren über eventuelle Wickelfehler und die verfügbare Restseillänge. Die Heckkamera sorgt für absolute Übersicht und ermöglicht die sofortige Beurteilung der Pistenqualität: Selbst bei Rückwärtsfahrt mit Winde behält der Fahrer alles im Blick, da das farbige Kamerabild beim Rückwärtsfahren automatisch im Display eingeblendet wird.

„Husky E-motion“

Erstes Pistenfahrzeug mit dieselelektrischem Antrieb

PRINOTH stellt sich als Innovations- und Technologieführer aktiv der Herausforderung, die Pistenpflege umweltverträglicher zu gestalten und präsentiert mit dem Husky E-motion bereits heute ein alltagstaugliches Pistenfahrzeug mit dieselelektrischem Antrieb.



AUF EINEN BLICK:

30% mehr Leistung,
15% mehr Drehmoment am Antriebsrad bei
20% weniger Dieserverbrauch bzw. CO₂-Ausstoß

Mit „Clean Motion“ bezeichnet PRINOTH sein Bestreben, die Pistenpflege sauberer und umweltfreundlicher zu gestalten. Mit dem Einsatz sauberer Technologien werden so die Ansprüche ökologischer und ökonomischer Nachhaltigkeit mit einem gesteigerten gesellschaftlichen Verantwortungsbewusstsein verbunden.

Um das winterliche Präparieren der Skipisten Ressourcen schonend und nachhaltig zu gestalten, ist es ein zentrales Entwicklungsziel der PRINOTH Ingenieure, die Effizienz der Pistenfahrzeuge zu steigern und damit den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen des Fahrzeug-

verkehrs langfristig zu senken, ohne dabei Leistungseinbußen in Kauf nehmen zu müssen.

Die umweltorientierte Variante des Allrounders für Loipen und Pisten, der Husky E-motion, setzt auf dieselelektrische Lösungen, die voll einsetz- und alltagstauglich sind und den hydrostatischen Antrieb ersetzen. Dabei treibt ein mit Partikelfilter ausgestatteter Dieselmotor einen Elektrogenerator an. Der dadurch erzeugte Strom wird für den Antrieb der agilen und drehmomentstarken Elektromotoren verwendet.

Durch ein intelligentes Leistungsmanagement des Fahrtriebes kann so ein höherer Wirkungsgrad

sowie ein deutlich geringerer Dieserverbrauch erzielt werden. Damit sind bei gleichzeitiger Steigerung von verfügbarer Leistung und Drehmoment am Antriebsrad Kraftstoffersparungen von bis zu 20% möglich.

Husky hautnah

Im kommenden Winter geht der Husky E-motion bereits auf Demotour und wird den österreichischen Kunden im Laufe des Winters präsentiert. Die Message, mehr Wert auf Umwelterorientierung und Klimaschutz zu legen, kommt an.

Anführer seiner Klasse: der neue Leitwolf

Überzeugende technische Vorteile



Der neue Leitwolf vereint Effizienz und Umweltbewusstsein. Fotos: PRINOTH

Nachdem PRINOTH im Jahr 2002 den Leitwolf zum Leben erweckte, erwacht nun die Neuauflage des Pistenfahrzeugklassikers. Geboren aus konsequenter Weiterentwicklung besticht der neue Leitwolf durch eine Vielzahl innovativer Konzepte.

Doch worin unterscheidet er sich von seinem Vorgänger und was macht ihn tatsächlich zum Anführer seiner Fahrzeugkategorie? „Wir haben unseren Leitwolf an neue Leistungsgrenzen herangeführt und können so ein Pistenfahrzeug anbieten, das führende Leistungsperformance mit kompromissloser Umweltorientierung verbindet“, ist sich Vertriebsvorstand Oskar Schenk sicher. So erreicht das Fahrzeug durch die neue Hydraulikpumpengeneration mehr Leistung und Effizienz durch einen höheren Maximaldruck und eine größere Ölfördermenge. Das aktive Laufwerk ermöglicht eine einmalige Kombination aus Steigfähigkeit und Drehfreudigkeit, die Raupenauftragfläche kann durch Ausheben und Absenken des Fahrzeugs verringert oder erhöht werden. Extreme Drehfreudigkeit bzw.

erhöhte Steigfähigkeit und Schubleistung können erreicht werden.

Perfektes Pistenbild

Ein weiteres Highlight präsentiert PRINOTH mit der Parallelverschiebung der Fräse. Die Verschiebung zur Seite hin gewährleistet selbst bei Schrägfahrten ein perfektes Pistenbild auf der gesamten Pistenbreite. Doch damit nicht genug: Der neue Leitwolf ist mit seinen 455 PS weltweit das erste Euromot III B konforme Serienfahrzeug. Der Stickstoffausstoß wird um 50 % verringert, während der Feinstaubpartikelaustritt sogar um 90 % reduziert wird. PRINOTH macht im Zuge seines „Clean Motion“ Vorhabens damit die Pistenpflege noch sauberer und umweltfreundlicher.

Doch auch in der Fahrerkabine hat sich einiges getan: Eine formvollen-

dete Fahrzeugkarosserie und neue Farbgebung der Kabine bringen frischen Wind in das bewährte Pininfarina Design. Weitere Pluspunkte bieten die ergonomische Kabinenausstattung und eine neue Bildschirmtechnologie. Neben dem aktiven Laufwerk zur Anpassung der Raupenauflagefläche verfügt der neue Leitwolf auch über eine verstellbare Federung. Die Federungswirkung kann damit flexibel an die jeweilige Situation angepasst werden, indem der Fahrer den Härtegrad des Fahrwerks manuell beeinflussen und zwischen der Dynamik- und Komfort-Fahrweise wählen kann.



Blick ins Cockpit.

Einfache Wartung

Mit der Neuauflage des Leitwolfs revolutioniert PRINOTH das Konzept der Ventiltechnologie und verbessert damit die Servicefreundlichkeit in hohem Maße. Die Anzahl an unterschiedlichen Ersatzteilen wurde reduziert, während ein Diagnoseprogramm dank der elektronischen Überwachung der Ventile über Status und Fehlfunktionen informiert und hilft, Probleme rasch zu beheben. Zudem wurde die Anzahl von Raupenersatzteilen durch den Einsatz symmetrischer Raupen reduziert.



Selbst bei Schrägfahrten erzielt man mit dem neuen Leitwolf ein perfektes Pistenbild.



Vom
Rennsport
 auf die Piste

LYNX



BACHER
 SKIDOO METALL



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

Standort Tirol:

PRINOTH punktet mit Erreichbarkeit & Kundennähe

Mit der Niederlassung in Telfs hat PRINOTH eine leistungsfähige Service- und Logistikzentrale inmitten der Alpenregion geschaffen. Das Ersatzteillager und Revisionszentrum für Pistenfahrzeuge sichert aufgrund der zentralen Lage Kundennähe und schnelle Erreichbarkeit.

*Die Niederlassung in Telfs wurde erst vor kurzem erweitert.
Fotos: PRINOTH*

„Telfs eignet sich aufgrund seines Standortes ideal als Service-Dreh-scheibe und weltweites Logistikzentrum. Innerhalb von zwei Stunden können wir fast jeden österreichischen Kunden erreichen“, erklärt

Hans Maierbrugger, Verkaufsleiter bei PRINOTH Österreich. So stehen im Ersatzteillager ca. 20 000 unterschiedliche Artikel zur Verfügung. Rund 2 500 Palettenplätze und eine Größe von 1 800 m² gewährleisten

die weltweite Versorgung der Kunden mit Ersatzteilen.

In den Wintermonaten bleibt das Ersatzteillager 7 Tage die Woche geöffnet. Zudem stellen ein Bereitschaftsdienst und ein Pick-up Service sicher, dass die Auslieferung von Ersatzteilen innerhalb von 24 Stunden erfolgen kann und Kunden auf Vorbestellung dringend benötigte Ersatzteile auch direkt abholen können. Gleichzeitig werden jährlich bis zu 100 Gebrauchtfahrzeuge revidiert, die anschließend wieder in verschiedenen Skigebieten zum Einsatz kommen. Eine Vielzahl an Servicetechnikern, die vorwiegend im Außendienst tätig sind, warten mehr als 700 Fahrzeuge in Österreich und dem angrenzenden Ausland. Für die Sparte Utility Vehicles wird der Verkauf inklusive Kundendienst für den europäischen Markt ebenfalls von Telfs ausgehend organisiert.

Durchdachter Standort

Am Tiroler Unternehmensstandort der LEITNER Gruppe werden auch die Windkraftgeneratoren für LEITWIND produziert und die Seilbahnsessel von LEITNER Ropeways hergestellt, aktuell sind über 150 Mitarbeiter beschäftigt. Mit der erst kürzlich fertig gestellten Erweiterung der Produktionshalle wurden weitere 6 Mio. Euro in den Standort investiert.

Im Winter ist das Ersatzteillager 7 Tage in der Woche geöffnet.



Bacher Harald GmbH baut Spezial-Werkstatt Motorschlitten-Know-how vom Profi



Die Bacher Harald GmbH setzt mit technischen Innovationen, Top-Qualität und Top-Service Akzente in der Winterbranche. Dabei ist man auch für Sonderwünsche bestens gerüstet.

Das Team der Bacher Harald GmbH sorgt für Top-Qualität der Motorschlitten bis ins Detail. Foto: Bacher Harald GmbH

Zu den Kunden der Bacher Harald GmbH zählen Bergbahnunternehmen, Skischulen und Hüttenwirte genauso wie Skifirmen, Jäger und Bergretter. Vielfach arbeitet man schon seit Jahren mit den Motorschlitten-Profis aus Mühlbach zusammen. Und das aus gutem Grund: Qualität, Service und Flexibilität gehören zu den Ambitionen, die in der täglichen Arbeit mit viel Engagement umgesetzt werden. Durch die jahrelange Erfahrung am Motorschlittenmarkt sowie im Rennsport ist die Bacher Harald GmbH mit den unterschiedlichen Anforderungen der Anwender bestens vertraut. Dazu hat man sich voll auf dieses Segment spezialisiert, sodass großes Detailwissen und spezielles Know-how jederzeit zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund ist man auch gerüstet, individuelle Ausstattungsvarianten auf Kundenwunsch zu fertigen und Motorschlitten für den jeweiligen Einsatz optimal auszurüsten.

Sonderanfertigungen sind durch die hauseigene Schlosserei kein Problem. Selbstverständlich wird man hier auch bei der Edelstahl- oder Aluminiumverarbeitung höchsten Ansprüchen gerecht. Damit in diesem sensiblen Bereich nichts dem Zufall überlassen bleibt, werden Innovationen und Umbauten auf Herz und Nieren getestet. Solche Tests finden nicht nur im Winter statt, Gletschertests werden auch im Sommer und im Herbst durchgeführt. Auf diese Weise hat man aussagekräftiges Datenmaterial zu den entsprechenden Witterungsbedingungen zur Verfügung.

Zum Programm der Bacher Harald GmbH gehören außerdem Spezial-, Rettungs- oder Personenanhänger, die über die notwendigen Gutachten und Prüfplaketten verfügen.

Professioneller Fuhrpark

Um Kundenwünsche optimal umsetzen zu können, schwört die Bacher Harald GmbH auf fundiertes

technisches Know-how genauso wie auf ein gut geschultes Team. Der Firmenfuhrpark wurde auf die speziellen Anforderungen der Kunden abgestimmt und erst vor kurzem so erweitert, dass man für Einsätze vor Ort nun noch besser gerüstet ist und flexibel reagieren kann. Neben einer guten Ausbildung wird im Unternehmen auch auf eine fachspezifische Weiter- bzw. Spezialausbildung Wert gelegt. So verfügt man im Team, das aus 13 Mitarbeitern besteht, über 5 Handwerksmeistertitel und langjährige Erfahrung aus der Praxis. Service und Verlässlichkeit werden in allen Bereichen groß geschrieben. Deshalb ist man auch in der Lage, schnell und zuverlässig auf anstehende Anforderungen zu reagieren.

Neue Spezial-Motorschlitten-Werkstatt

Alle relevanten Ersatzteile sind lagernd. Bei Bedarf kann deshalb schnell gehandelt werden. Um den steigenden Anforderungen auch in Zukunft gerecht zu werden, wird derzeit eine Spezial-Motorschlitten-Werkstatt gebaut. Das umfangreiche Aufgabenspektrum kann dann noch professioneller durchgeführt werden. Dazu ist die Bacher Harald GmbH für ihre Kunden rund um die Uhr erreichbar – bei Bedarf auch an Sonn- und Feiertagen.

 Infos: www.bacher-skidoo-metall.at

Müller Fahrzeugtechnik GmbH/Dittrich+Co Überzeugende Argumente für neue Loipenfräse

Sauber gespurte Loipen sind heute keine Frage des Geldbeutels mehr. Mit den richtigen Anbaugeräten kann auch mit einem Traktor ein professionelles Ergebnis erzielt werden.

THUNDER und RamBO treten dafür den Beweis an.



THUNDER 2.8 Loipenfräse im Einsatz. Fotos: Müller Fahrzeugtechnik GmbH



Präsentation der neuen Loipenfräse im Langlauf- und Biathlonzentrum in Obertilliach/Osttirol.

Vertreter von Gemeinden und Kommunen, Sportler, Loipenprofis und Pistenfahrzeugfahrer trafen sich im März 2011 im Langlauf- und Biathlonzentrum Obertilliach, um sich einen persönlichen Eindruck von einer neuen Entwicklung zur Loipenpräparierung zu verschaffen. Nach dem Abschluss der internen Testphase hatte die Müller Fahrzeugtechnik GmbH Profis und Interessenten geladen, um die Probe aufs Exempel zu machen und ihre neue Loipenfräse THUNDER den Experten der Branche vorzustellen. Und die Profis zeigten sich beeindruckt. Regionalverbandsverantwortliche waren von der Vielseitigkeit der THUNDER-Fräse in Kombination mit einem Standardtraktor und der einfachen Überstellung der Fräse von einer Gemeinde in die andere begeistert, Pistenfahrzeugfahrer imponierte die hohe Fräsleistung bei harten und eisigen Bedingungen, Sportler zeigten sich vom sauberen Finish und einer perfekten Loipenspur beeindruckt.

Weitere Präsentationen u. a. in Toggenburg in der Schweiz folgten, die InterAlpin 2011 in Innsbruck war Pflichttermin. Der gemeinsame Messeauftritt mit dem Entwicklungs- und Vertriebspartner DITTRICH+CO führte zu interessanten Gesprächen, denen Anfragen nach Demo-Vorführungen im kommenden Winter und Verkaufsabschlüsse folgten. Ein neues Konzept ist

auf dem besten Weg, sich seinen Platz in der Branche zu erobern.

Gebündeltes Know-how

Dr. Jan Müller, Chef der Müller Fahrzeugtechnik GmbH, hat sich schon in seiner Studienzeit an der Technischen Universität Wien intensiv mit der Pistenfahrzeugtechnik auseinandergesetzt und im Anschluss über mehrere Jahre als Entwicklungs- und Versuchsingenieur in der Pistenfahrzeugbranche gearbeitet. 2009 gründete er das Ingenieurbüro ACV-engineering e. U., das sich auf messtechnische Dienstleistungen spezialisiert hat und für die Produktentwicklung der THUNDER-Loipenfräse für den Einsatz an landwirtschaftlichen Fahrzeugen verantwortlich zeichnet. Anfang 2011 wurde zur Produktion und Vermarktung der Wintertechnikprodukte die Müller Fahrzeugtechnik GmbH ins Leben gerufen, für die 4 Mitarbeiter tätig sind.

Als Partner hat man sich die Firma DITTRICH+CO zur Seite geholt, für die man Loipenprodukte für Motorschlitten vertreibt und deren Know-how auch in die Entwicklung der neuen Loipenfräse Eingang gefunden hat. „Ich kenne die Firma DITTRICH+CO als Hersteller von exzellenten Loipenspurplatten schon seit Jahren. Da es von Beginn an unser Ziel war, mit den THUNDER-Fräsen eine hochwertige Loipe für den Kunden zu ermöglichen, kam für uns als Partner und Zulieferer nur DITTRICH+CO in Frage, die ihrerseits mit der Loipenspurplatte RamBO ein ausgezeichnetes Produkt vertreibt. Durch diese Partnerschaft ist es möglich, die jeweiligen Erfahrungen und das technische Know-how gemeinsam zu nutzen, um dem Kunden ein ausgereiftes und qualitativ hochwertiges Produkt bieten zu können“, so Jan Müller. Entstanden ist so eine Loipenfrä-

Technische Daten Loipenfräse THUNDER

Arbeitsbreite	
Fräswalze:	200/240/280 cm
Finisher:	250/290/330 cm
Dieselmotor/Leistung	
THUNDER 2.0:	ab 50 PS
THUNDER 2.4:	ab 75 PS
THUNDER 2.8:	ab 90 PS
Traktor/Dreipunkt-Kategorie	
THUNDER 2.0:	KAT II
THUNDER 2.4:	KAT II/III
THUNDER 2.8:	KAT II/III
Zapfwelle Traktor	
THUNDER 2.0/2.4/2.8:	1 3/8" 6 Zähne
Zapfwellengeschwindigkeit Traktor	
THUNDER 2.0/2.4/2.8:	540 U/min. bzw. 1 000 U/min.
Hydraulikventil Traktor	
Hydr. Oberlenker:	doppelwirkend
X-PLATE 1:	doppelwirkend
X-PLATE 2:	doppelwirkend
Gewicht	
THUNDER 2.0:	ca. 630 kg
THUNDER 2.4:	ca. 650 kg
THUNDER 2.8:	ca. 670 kg

se, die einfach und schnell am Traktor montiert ist und mit der bei unterschiedlichsten Schneebedingungen eine sauber präparierte Loipe erzielt werden kann. Abenteuerliche Eigenbaugeräte, mit denen sich Gemeinden oder Hoteliers, die kein Pistenfahrzeug ankaufen konnten oder wollten, bisher beholfen haben, gehören damit der Vergangenheit an.

Die Pluspunkte auf einen Blick

► Da es sich bei der THUNDER-Loipenfräse um ein Anbaugerät mit standardisierter Dreipunkt-Aufnahme handelt, kann die Fräse nahezu an jeden Traktor bzw. Schlepper der Kategorie II. und III. einfach und schnell montiert werden.

► Damit je nach Kundenanforderung und Einsatz ein optimales Ergebnis erzielt werden kann, ist die THUNDER-Loipenfräse in drei Arbeitsbreiten 200, 240 und 280 cm erhältlich. Dabei können je nach Breite der Fräse bis zu drei hydrau-

lisch heb- und senkbare RamBO Spurgeräte montiert werden. Durch die Einstellmöglichkeit des Angriffspunktes und Angriffswinkels an der RamBO Platte kann das Loipenspurgerät optimal auf die jeweilige Größe bzw. Typ des Zugfahrzeuges angepasst werden.

► Die Form der Fräszähne unterstützt den sogenannten „ground effect“. Damit wird ein Hüpfen der Fräswalze verhindert, eine ebene Piste kann auch bei eisigen Verhältnissen erzielt werden.

► Die Fräszähne aus hochfestem Schwedenstahl sind in einem speziellen Muster auf der Fräswalze angeordnet, so dass eine Schneeförderung zur Mitte stattfindet, um die Reifenspuren des Traktors zu überdecken. Bei weichen Schneebedingungen empfiehlt es sich, eine Zapfwellengeschwindigkeit von 540 U/min und bei harten Bedingungen eine Geschwindigkeit von 1 000 U/min am Traktor einzustellen.

► Mit Hilfe des traktorseitigen Oberlenkers kann die Schnitttiefe der THUNDER-Loipenfräse stufenlos eingestellt werden.

► Durch das beidseitig an der Fräse angebrachte und mittels Abweiser geschützte Keilriemengetriebe sind die THUNDER Fräsen wartungsarm, laufruhig sowie schlagunempfindlich bei gleichzeitig hoher Kraftübertragung.

 Infos: www.mueller.ac

SCHMEISER: Top-Produkte, Top-Service

Seit mehr als 15 Jahren kennt man den Kfz-Meisterbetrieb Schmeiser als zuverlässigen Partner in der Branche. Geschätzt wird er für sein breites Sortiment an Maschinen und Geräten sowie erstklassigen Service.


Das umfangreiche Angebot, das Firmenchef Klaus Schmeiser für seine Kunden bereit hat, umfasst sowohl Produkte für den Winter als auch für den Sommer. Auf diese Weise hat man sich als kompetenter Ansprechpartner etabliert, bei dem Beratung groß geschrieben wird. Ein Blick auf das Portfolio zeigt die Bandbreite des Unternehmens:

- Motorgeräte (Solo- und Sabo-Rasenmäher),
 - Kleinpistenraupen des Typs Favero III,
 - Motorschlitten der Marken Ski-Doo, Lynx und Yamaha,
 - Schneefräsen des Typs Yamatsu, Snapper und Simplicity (andere Marken auf Anfrage),
 - Kfz-Reparaturen aller Art
 - und ATVs von Bombardier, das komplette Programm.
 - Neu ist Skidoo-Schmeiser seit 1. Februar 2009 offizieller ATV/Quad-Vertragshändler von TGB.
 - Loipenspurgeräte der Marke RamBo efficient & green
 - Ebenfalls seit 2009 ist das Unternehmen offizieller Ansprechpartner, wenn es um Thermoflash-Ausrüstung für den Bereich Bergwacht/Bergrettung in Süddeutschland geht.
- Modelle und Preise der einzelnen Geräte gibt es auf Anfrage, wobei man auch im Bereich Finanzierung/Leasing auf profunde Beratung zählen kann. Neben den Neugeräten steht eine interessante Auswahl an Vorführ- und Gebrauchtsschlitten zur Verfü-

gung. Ergänzt wird das Angebot an Maschinen durch umfangreiches Zubehör.

Im Einsatz für den Kunden

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.

 Infos: Skidoo Schmeiser GmbH
Kfz Schneefahrzeuge Motorgeräte aller Art
D-87534 Oberstaufen/Allgäu
E-Mail: info@skidoo-schmeiser.de
Homepage: www.skidoo-schmeiser.de



Ski-Doo
TNT. Foto:
GabeRogel.

Das 40. Jahr von NILS ist zugleich das beste

Schmiermittelspezialist NILS aus Burgstall (Südtirol) hat auch in den letzten beiden Krisenjahren ein Umsatzplus im Wintertechnik-Segment erreicht und seine Marktanteile weiter ausgebaut. Die Erweiterung des Firmensitzes sowie auch die Niederlassung in Wörgl haben eine positive Resonanz hervorgerufen. Die Liefergeschwindigkeiten sind aufgrund der Kapazitätserhöhung gestiegen, so dass die Kundenbedienung noch schneller abgewickelt werden kann. Auf jeden Fall kann NILS heuer mit Stolz auf eine 40 Jahre anhaltende Firmengeschichte zurückblicken – nicht ohne die Entwicklung weiter voranzutreiben.



Schmiermittelspezialist NILS ist seit vielen Jahren Erstausrüster von Kässbohrer Italia bzw. Formatic und Prinoth Pistenfahrzeugen. Fotos: NILS

Die Expansion von NILS setzt sich fort, etliche Neukunden – darunter namhafte – konnten über den Sommer dazugewonnen werden. „Die Zusammenarbeit als Pool-Alpin-Lieferant hat sich sehr gut entwickelt und bringt allmählich seine Früchte“, verrät Martin Holzer der NILS GmbH in Österreich gegenüber der MM-Redaktion. Die Umsatzzuwächse bewegen sich bei NILS heuer generell im guten zweistelligen Bereich.

Auch aus dem Produktbereich gibt es erfreuliche Nachrichten: seit Juli führt NILS zwei Neuheiten für Pistenfahrzeuge im Programm: einerseits das STRATOS Plus und andererseits das Hydrauliköl ATF DEXRON III Plus. „Beim STRATOS Plus handelt es sich um eine Weiterentwicklung des bewährten STRATOS auf PAO-Basis (Vollsynthese), welche die Spezifikationen von Mercedes Benz MB 228.51 und MAN 3477 sowie Caterpillar ECF3 erfüllt. Das sind alle Normen für die neueste Generation von Pistenfahrzeugen mit Partikelfiltern bzw. Gasrückführungssystemen etc., spricht für die neuen Abgasnormen“, so Holzer. „Vor allem hat man damit ein Produkt an der Hand, mit dem man alle Motoren, die zur Zeit mit höchsten Spezifikationen eingebaut werden, abdecken kann. Denn es ist für die Kunden oft

etwas problematisch, dass sie in diesem Bereich verschiedene Produkte verwenden müssen.

Das Hydrauliköl ATF DEXRON III H wurde ebenfalls weiterentwickelt zum ATF DEXRON III Plus und paral-

lel zum bestehenden Produkt in die Angebotspalette aufgenommen. Der Vorteil der neuen Type liegt in noch höherer Scherstabilität (von Scherung spricht man, wenn bei Ölen die Viskosität abnimmt und da-

Die heutige Situation ist zu komplex für Bergbahnunternehmen, als dass sie auf Beratung im Sektor Schmierstoffe verzichten könnten.



40
years

EXPERTS IN LUBRICANTS



Der erweiterte Firmensitz in Burgstall hat viele positive Effekte ausgelöst.

durch die Schmierfilmdicke nicht mehr für eine „reibungslöse Schmierung“ ausreicht, die Folge ist erhöhter Verschleiß), noch höherer Temperaturstabilität, noch längerer Lebensdauer – im Prinzip noch bessere verschleißfreie Schmierung sämtlicher Komponenten und längere Standzeiten der Öle und mechanischen Komponenten, was für eine erhöhte Betriebssicherheit der Pistenfahrzeug-Hydrauliken sorgt.

Tendenz zu höherer Qualität

Bei den Fetten wird das altbewährte ATOMIC RH sehr wohl immer noch recht gut von den Kunden angenommen. Jedoch ist auch die Tendenz zu noch höherer Qualität, sprich zum CALIT, zu bemerken. Prinzipiell kann man sagen, dass sich das Qualitätsbewusstsein allgemein hebt. Denn die Anforderungen an die Maschinen steigen und somit auch die Anforderungen, die vom Kunden an die Schmierstoffe gestellt werden“, führt Holzer weiter aus. Diese Entwicklung kommt natürlich einem Schmiermittelspezialisten wie NILS entgegen. Auch die Erweiterung des Firmensitzes 2009 um eine neue Halle hat sich positiv ausgewirkt. Das Lager verfügt über höhere Kapazitäten, wodurch der Faktor Belieferung profitiert: höhere Liefergeschwindigkeit, verkürzte Zustelltermine – also besserer Service in punkto Verfügbarkeit der Produkte. NILS ist heute in der Lage, die Ware den

Kunden innerhalb von 2–3 Tagen standardmäßig zuzustellen. Auf Wunsch ist auch ein 24 Stunden Express-Service möglich, das allerdings Zusatzkosten verursacht. Früher lag der Zeithorizont für Lieferungen bei 4–5 Werktagen.

Fundierte Beratung erwünscht

Eine weitere Entwicklung, die Martin Holzer registriert, ist die Zunahme der fachtechnisch beratenden Tätigkeit von NILS bzw. der Bedarf danach. Es befinden sich ja sehr viele Produkte auf dem Markt, über die der Kunde und auch oft die Schmierstofflieferanten kaum Informationen haben. Viele Lieferanten sind nämlich nur Lieferanten und keine Berater. Die heutige Situation ist jedoch zu komplex, als dass ein Schmierstoff-Vertrieb ohne fundierte Beratung auskommen kann. Hier kann NILS gegenüber den Großkonzernen und Billiganbietern punkten. Der hohe Anteil an Stammkunden und die Regelmäßigkeit der Bestellungen beweist jedenfalls die Zufriedenheit mit dem von NILS eingeschlagenen Weg. Es ist offensichtlich, dass die Bergbahnen kompetente Berater und Spezialprodukte brauchen.

Preiserhöhungen entgegenwirken

Die Preisgestaltung ist natürlich derzeit eine Thematik, die vom Kunden immer wieder aufgegriffen wird. Die Schmiermittel werden ständig

teurer durch die Krisen im südlichen Mittelmeerraum (Libyen, Syrien), zumal ein großer Teil des in Europa verwendeten Mineralöles aus diesen Ländern kommt. Andererseits werden die Preise auch durch den sinkenden Dollarkurs in die Höhe getrieben sowie die weltweit steigende Nachfrage infolge des Wirtschaftswachstums. Dieses Szenario wird uns in den nächsten Jahren sicher erhalten bleiben.

Davon abgesehen kann man durch hochqualitative Produkte generell bei den Betriebskosten sparen bzw. die steigenden Betriebskosten durch diese Preiserhöhungen teilweise kompensieren. Solche Produkte sind länger verwendbar, bedingen also auf längere Sicht geringere Mengen und geben mehr Betriebssicherheit, was sich wiederum in niedrigeren Wartungskosten niederschlägt. Ganz abgesehen davon, dass diese Taktik auch ökologisch sinnvoll ist. Ein dreifacher Vorteil also. Es ist folglich kein Wunder, wenn NILS seine Marktanteile in der Bergbahnbranche Jahr für Jahr erhöht. Niemand sonst ist in der Lage, maßgeschneiderte Lösungen zur Senkung der Gesamtkosten und Erhöhung der Verfügbarkeit bzw. Betriebssicherheit vorzuschlagen.

mak

Das neue Lager verfügt über höhere Kapazitäten, wovon Verfügbarkeit und Liefergeschwindigkeit profitieren.



Snow & Bike Schmidt Kompakt, wendig und flexibel

Kleinere Skigebiete oder Tourismusverbände brauchen ein Pistenfahrzeug, das ihren speziellen Anforderungen entspricht, vielseitig eingesetzt werden kann und dazu noch leistungsfähig ist. Der Favero Snow Rabbit III kann hier seine Vorzüge gut ausspielen.



Der Favero Snow Rabbit III. Foto: dwlt

Der Snow Rabbit III verfügt über einen KUBOTA-Motor V3800 DI-T-E3B mit 100 PS bzw. 73 kW, der serienmäßig 2 Geschwindigkeitsbereiche (0 bis 19 km/h oder 0 bis 27 km/h) möglich macht, die elektrisch umschaltbar sind. Dieser Motor verhilft dem Pistenfahrzeug beim Präparieren zu einer soliden Grundgeschwindigkeit, die ein präzises Arbeiten auf Pisten oder Loipen möglich macht. Dazu kann der Fahrer auf schwierigen Abschnitten noch genug Kraftreserven mobilisieren, damit das Fahrzeug sicher geführt werden kann.

Mit einem Grundgewicht von 1 600 kg, einer Breite von 1 950 mm und einer Länge von 3 100 mm empfiehlt sich der Snow Rabbit III auch für alle Einsätze bei

beengten Platzverhältnissen, die dennoch ein exaktes Präparieren erfordern. Seiner Wendigkeit und seiner leichten Manövrierbarkeit ist es dabei zu verdanken, dass der Snow Rabbit dem Fahrer auch unter schwierigen Einsatzbedingungen ein hohes Maß an Stabilität bietet. Die neue Version der Fahrerkabine kann jetzt mit einer Vollverglasung aufwarten und ist somit weniger anfällig für Kratzer als die Polycarbonat-Variante. Die Sitzposition ist höher, die Scheiben sind tief herunter-

gezogen, sodass der Fahrer einen guten Rundumblick hat. Mit Hilfe eines multifunktionalen Joysticks können sowohl Schild als auch Fräse bedient werden.

An Anbaugeräten ist alles verfügbar, was für ein gutes Präparierergebnis nötig ist, wie z. B. eine hydraulisch angetriebene Frontfräse, ein ebenfalls hydraulisch angetriebener Renovator, U-Räumschild, Schneemulde, ein Glättebrett mit Finisher oder ein Loipenspurgerät – einfach oder doppelt, das einzeln aushebbar ist

und auf Wunsch auch mit einer Hydraulik versehen werden kann. Für den Personentransport ist der Snow Rabbit III mit einer entsprechenden Kabine aufrüstbar, die in der neuen Ausführung bis zu 10 Fahrgästen bequem Platz bietet. In der Pick-Up-Version steht für den Warentransport eine Ladefläche von

1 300 mm x 1 400 mm x 400 mm zur Verfügung.

Flexibel im Einsatz

In Österreich ist ein Snow Rabbit z. B. für die Komperdellbahnen in Serfaus im Einsatz. Absolviert hat er dort in den letzten 2 Jahren, so Daniel Traummüller, rund 660 Betriebsstunden,

wobei er hauptsächlich zum Präparieren der Winterwanderwege eingesetzt wird. Angekauft wurde er aufgrund seiner kompakten Abmessungen, also der geringen Breite von 1,50 m bzw. der Gesamtbreite über Ketten von 2 m. Für die eingesetzten Arbeiten eigne sich die Maschine auch sehr gut, so die Erfahrung in Serfaus, wo man sich im Großen und Ganzen gut zufrieden zeigt.

 Infos: www.snow-bike.at

WESTA GmbH

Mehr Sicherheit durch freie Sicht

Mehr als 30 Jahre Erfahrung stecken in der Schneesäumtechnik von WESTA. Als neueste Entwicklung kann man mit einem Freisichtkamin für Schneefräschleudern aufwarten, mit dem man einen wertvollen Beitrag für mehr Sicherheit leistet.



Sichtfeld Fahrer mit Freisichtkamin.

Seit 1981 produziert die WESTA GmbH Schneefräsen und Anbaugeräte für eine Vielzahl an Trägerfahrzeugen. Bei den WESTA-Anbauschneefräsen handelt es sich um ein zweistufiges System. Der Schnee

wird von einer langsam laufenden Fräsvalze abgetragen, zerkleinert und dosiert einem schnelllaufenden Auswurfrad zugeführt. Aus dieser Bauweise resultiert eine große Wurfweite bei geringem Kraftaufwand.

Einsetzbar sind die Schneefräsen für alle Schneearten sowohl auf der Straße, auf Pisten oder sogar auf den Schienen von Standseilbahnen. Durch die unterschiedlichen Arbeitsbreiten steht für jedes Schleppfahrzeug die passende Fräse zur Verfügung. Der robusten Bauweise ist es zu verdanken, dass die WESTA-

Schneefräsen auch bei extremen Wetterverhältnissen oder im Hochgebirge eingesetzt werden können. Zu den vielen zufriedenen Kunden zählen Unternehmen, Städte und Gemeinden sowie private Nutzer. Alle wissen die konstante Weiterentwicklung der Produktpalette zu schätzen sowie die Möglichkeit von WESTA, auf Sonderwünsche eingehen zu können.

Patentierter Freisichtkamin

Ein neues Produkt der WESTA GmbH ist der patentierte Freisichtkamin. Er kann für Transportfahrten hydraulisch um 90° seitlich oder nach vorne umgelegt werden und gewährt damit dem Fahrer freie Sicht. Zur Weitenregulierung des Schneeauswurfs verfügt der Kamin über Klappen, die über Stangen gesteuert werden. Ein zusätzlicher hydraulischer Steuerkreis für den Kamin ist somit nicht nötig. Entwickelt wurde das System von Roland Hosp, GF der LCS Hosp-Köck OEG Bichlbach/Tirol, die WESTA GmbH fertigt diese Erfindung, die durch Erfahrungen in der Praxis inspiriert wurde, in Lizenz.

Der neue Freisichtkamin wurde in der Wintersaison 2009/10 erstmals eingesetzt und hat bereits überzeugte Anwender in Österreich, Deutschland und der Schweiz gefunden. Anton Milz, der eine Werkstätte in Missen-Wilhams/D betreibt, arbeitet seit 30 Jahren mit WESTA und weiß sowohl die Nähe zum Hersteller als auch die innovativen Lösungen von WESTA zu schätzen. Dem neuen Freisichtkamin räumt er gute Chancen ein und sieht ein großes Potenzial. „Wenn man eine Fräse mit Freisichtkamin einmal gefahren hat, wird man wahrscheinlich auf dieses Produkt nicht mehr verzichten wollen. Ich bin letztes Jahr das erste Mal damit gefahren und war begeistert. Ich habe sogar extra bei WESTA angerufen und Hr. Weber zu seiner pfiffigen Idee gratuliert. Es ist einfach ein ganz anderes Fahrgefühl, wenn man die ganze Straße im Blick hat. Was mich außerdem begeistert hat, war die Möglichkeit zur ganz präzisen Schneeablagerung. Gerade bei sehr beengten Verhältnissen wie z. B. beim Gehsteigräumen ist das wirklich hervorragend.“

Auch Klaus Hesener, bei der AGRAVIS Technik Sauerland GmbH/D zuständig für den Vertrieb von Industrie- und Kommunaltechnik, arbeitet schon einige Jahre mit WESTA. Qualität und Leistung der WESTA-Fräsen bezeichnet er nach seinen Erfahrungen als „das Non-Plus-Ultra“. Vom neuen Produkt, dem Freisichtkamin, hätte man schon einige an Landesstraßen-Bauämter verkauft. „Man kann den Kamin komplett runterklappen, um eine gute Sicht nach vorne zu haben. Das ist wirklich super und hat mit Sicherheit gute Chancen am Markt“, so Hesener.


Die Schuler Maschinen- und Fahrzeuge AG im schweizerischen Schindellegi hat WESTA-Produkte seit 1984 im Programm. Damals hat man eine Fräse angekauft und die anfallenden Arbeiten selber durchgeführt. In der Folge wurden sowohl Gerät als auch die Arbeiten weitervergeben, wobei die WESTA-Fräse fast 30 Jahre später auch heute noch zuverlässig in Betrieb ist. Geschätzt wird vor diesem Hintergrund natürlich die Qualität der Produkte und, wie Daniel



Sichtfeld Fahrer mit konventionellem Kamin. Fotos: WESTA GmbH

Schuler betont, auch die Möglichkeit, Sonderwünsche platzieren und ohne Probleme ausführen lassen zu können. Da sei man bei WESTA wirklich flexibel. Den neuen Freisichtkamin bezeichnet man in der Schweiz als „großes Plus“. Man habe letztes Jahr schon eine Fräse mit Freisichtkamin verkauft und dann diesen Kamin einem weiteren Kunden offeriert. „Der sagte im Vorfeld, er bräuchte so etwas nicht, weil er es nicht gekannt hat“, so Schuler. „Dann haben wir eine Vor-

führung ohne Freisichtkamin gemacht und der Kunde hat eindeutig gesagt, dass er doch auch lieber eine Fräse mit Freisichtkamin hätte. Wir hatten glücklicherweise beide Varianten da, sodass man direkt vergleichen konnte und da hat man den Unterschied gesehen. Das Ergebnis war eindeutig. WESTA ist auch das einzige Unternehmen, das so etwas im Moment anbietet.“

 Infos:
www.westa.de

Gelobt wird am neuen Freisichtkamin auch die präzise Schneeablagerung.



3. Quad- und ATV-Treffen ACCS Ab ins Gelände!

Im Gegensatz zu Profi-Anwendern sind die Möglichkeiten für private Quad-Besitzer, die Geländequalitäten ihrer Fahrzeuge auszutesten, in ganz Europa begrenzt. Entsprechend wichtig sind hier Interessengemeinschaften von Offroad-Begeisterten, die ihren Mitgliedern über regelmäßig organisierte Treffen das Fahren auf privaten Grund oder auf speziell eingerichteten Pisten befreundeter Motorsport-Vereinigung ermöglichen.



Gut bestückt: Mit rund sechzig Fahrzeugen aller Art war das 3. Quad- und ATV-Treffen des ACCS ein voller Erfolg.

Ein Beispiel ist der 2004 gegründete Artic Cat Club Schweiz (ACCS), der Ende Juli sein Jahrestreffen im Westschweizer Ederswiler veranstaltete.

Gut 60 Fahrzeuge aller Marken trafen sich zum zweitägigen ATV- und Quad-Treffen auf dem Motocross-Gelände des Auto-Moto-Clubs Ederswiler. Dabei handelte es sich durchwegs um zugelassene Privatfahrzeuge aus vielen Teilen der Schweiz. Neben Wettbewerben stand die ausgiebige Erprobung der eigenen Möglichkeiten auf der anspruchsvollen Motorradpiste oder auf den weitläufigen Trialpfaden des AMC-Geländes auf dem Programm. Zusätzlich organisierten die Verantwortlichen des ACCS Gruppentouren in die weitere Umgebung.

Neben anderen spezialisierten Lieferanten unterstützte auch die Schweizer Artic-Cat-Vertretung Snopex SA aktiv die Veranstaltung und präsentierte im Rahmen der Veranstaltung bewährte Modelle aus dem Programm des amerikanischen Offroad-Spezialisten.

Perfekt abgerundet wurde die Veranstaltung durch den Festabend, der in freundschaftlicher Atmosphäre viel Gelegenheit zum Austausch bot. Weitere Informationen zum ACCS und seinen regelmäßigen Treffen finden sich auf www.articcatclub.ch.



Grenzen testen auf ungewohntem Terrain: Für viele Fahrer boten die Wald-Trialpfade auf dem AMS-Gelände eine willkommene Abwechslung zum streng reglementierten Verkehrsalltag. Beim sonntäglichen Trial-Bewerb konnte Arctic Cat den Sieg „einfahren“.



Der Deutschschweizer Snopex-Repräsentant Hansueli Erne unterstützte die Veranstaltung tatkräftig.

Unser
Fertigungsprogramm



- Schneefräsen für Straßen-Winterdienst
- Schneefräsen und Zusatzgeräte für Pistenraupen
- CAD-Konstruktion und Entwicklung von Komponenten für Winterdienst und Pistenservice
- Sonderkonstruktionen • Stahl- und Blechzuschnitte

WESTA GmbH Schneeräummaschinen

Am Kapf 6 · D-87480 Weitnau
Tel.: +49 (0) 8375 / 531 · Fax: +49 (0) 8375 / 532
www.westa.de · info@westa.de

Planai-Hochwurzen-Bahnen GmbH

8,5 Tonnen lernen fliegen

Ein neues Hochleistungs-Pistenfahrzeug sorgt am Dachstein-Gletscher seit Ende Mai für perfekte Pistenqualität. Sein Transport zum Dienstort verlangte außergewöhnlichen Einsatz.



Ein PistenBully auf dem Weg zum Präparieren am Dachstein Gletscher. Foto: Planai-Bahnen

Der aufsehenerregende Transport des neuen PistenBully 600 an seinen Dienstort wurde über die Dachstein-Südwandbahn mit einem Luftstand von bis zu 220 Metern durchgeführt. Der 430 PS-starke Bolide mit extrem niedrigem Verbrauch und einer außergewöhnlich hohen Schubkraft ist am Dachstein-Gletscher nämlich für 16 Hektar Pistenfläche zuständig, was rund 23 Fußballfeldern entspricht.

„Ein Einsatz, den wir nicht jeden Tag haben“, sagte Dachstein-Betriebsleiter Lambert Traninger über die spektakuläre Anlieferung des Pistenfahrzeugs. Außergewöhnliche Bilder und unvergessliche Erinnerungen entstanden, als die Dachstein-Betriebsleiter Lambert Traninger, Erwin Schnepfleitner und Alex Seebacher gemeinsam mit ihrem Team zuerst das alte Pistengerät vom Gletscher abtransportierten, um danach das neue Gerät auf demselben Weg hinauf zu liefern. „8,5 Tonnen bei einem Luftstand von 220 Metern inmitten der steirischen Berglandschaft – das war wirklich einzigartig“, so Lambert Traninger.

Die Planai-Bahnen als öko-audifiziertes Unternehmen und Betreiber des Dachstein-Gletschers haben bei dieser Neuanschaffung auf die höchstmögliche Umweltverträglichkeit Wert gelegt und das Gerät mit einem ECO3 Motor ausgestattet. Trotz der 430 PS zeichnet sich das Pistenfahrzeug nun durch einen extrem niedrigen Kraftstoffverbrauch und geringe Emissionen aus.

 Infos: www.planai.at

INFOBOX

Pisten Bully Polar 600:

Breite: 6,40m – dadurch können bis zu 40 Prozent mehr Schnee verschoben werden.

Gewicht: 8 500 kg

Transportleistung:

Höchster Luftstand: 220m

Anzahl beteiligter Personen: 15
davon 3 Betriebsleiter

Transportdauer
Talstation – Pistengeräte-Garage
Dachstein: 7 Stunden

Klein-Pistenraupe für Loipe u. Transport • ATV/Quad • Moped/Roller • Motorräder • Motorschlitten



SNOW & BIKE

Schmidt

FAHRZEUGHANDEL und REPARATUR

Schmidt Wilhelm e. U.
A-6460 Imst, Industriezone 55



Tel.: +43(0) 5412/66 884 • FAX: 66 884 16 • e-mail: skidoo.schmidt@cni.at • www.snow-bike.at

MOUNTAIN
Manager

**ÜBERSCHNEEFahrzeuge
SPECIAL 2011**

Anführer seiner Klasse:
Der neue LEITWOLF.



www.pinoth.com

Pinoth

SPECIAL ÜBERSCHNEEFahrzeuge

Gattung	Meili VM 500 Mini-Turbo	Favero Snow Rabbit III	PistenBully Paana	Trooper Vers. 2,6 / 3	Meili VM 2500
(L = Loipe, T = Transport, P = Piste)	L, T	L, T, P	L, T	T	L, P
Arbeitsbreite mm / Flächenleistung	1.700 – 2.050	2.000	2.200 – 3.100	2.600 / 2.997	1.800 – 2.200
Motortyp, Fabrikat	VW TDI, EURO 5 mit Partikelfilter	KUBOTA V3800 DI-T-E3B	Cummins QSB 4.5 (EUROMOT III A, EPA TIER 3)	Perkins 1104D EUROMOT III A	VW-694 HT, EURO 5 mit Partikelfilter
Zylinderzahl/Hubraum ccm	4 / 1.950	4 / 3.800	4 / 4.500	4 / 4.400	6 / 4.200
PS/kW	90 / 66	100 / 73	115 / 86	142 / 106	150 / 110
Max. Drehmoment Nm/U/min	120 / 2.800	330 / 1.300	488 / 1.500	556 / 1.400	364 / 2.100
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	– / 2.500	1.600 / 1.840	3.000 – 3.100 / 3.700 – 3.850 mit Geräten	4.264 (2,6 m)	– / 5.200
Tank l (Diesel)	60	60	120	231	102
Länge mm	4.160	3.100	7.300	5.505	4.160
Breite mm	1.700 – 2.050	1.950	2.900 / 3.100 (über Finisher)	2,5 / 3	1.800 – 2.800
Höhe mm	1.800	2.100	2.230	2.845	2.200
Raupenbreite mm	700 / 800 / 900	680	620 / 820	900 / 1.100	960 / 1.115 / 1.265
Geschwindigkeit km/h	0 – 12	0 – 19 (optional 0–27)	20 (stufenlos)	0 – 29	0 – 16
Antrieb	hydrostat. / 2 Verstellpumpen auf Ölmotoren, Radgetriebe auf die spez. Triebäder, Antrieb der Fräse mit Konstantpumpe (hydr. Öl = Ester), Abgasnorm EURO 5 mit Partikelfilter	hydr. Pumpen H.P. 45+45 / 350 bar, hydr. Motoren mit Red.-Getriebe	hydrost. Fahrtrieb mit Verstellpumpen und Konstantmotoren, IQAN-Fahrt- und Fräselektronik, konstante Geschwindigkeit über Tempomat einstellbar	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Fahr- und Fräselektronik	hydrostat. / 2 Verstellpumpen auf die Ölmotoren, Radgetriebe auf die spez. Triebäder, Antrieb der Fräse mit hydr. Verstellpumpen (hydr. Öl = Ester), Abgasnorm Euro 5 m. Partikelfilter
Lenksystem	mech. Hebel	Einhebelsteuerung (Joy-Stick)	Lenksäule und Lenkrad	Halblenkrad, elektronisch	Lenkrad el. oder mech. Hebel
Führerhausplätze	1 (2)	2	1	Fahrersitz individuell verstellbar, Sicherheitsgurte f. Fahrer u. Beifahrer	2
Bremsen	hydraulische Lamellenbremse in den Radgetrieben	durch hydrostat. Antrieb sowie ein „negatives“ Bremssystem, hydr. Lamellenbremsen in den Radgetrieben	hydrostat. Halte- bzw. Notbremse	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	hydraulische Lamellenbremse in den Radgetrieben
Laufwerk/Chassis	Zentralrohr mit integriertem Diesel- und Öltank, Achsrohre mit eingebauter Federung, Raupendistanz nur 200 mm	Pendelachsen	Rohr- und Plattenrahmen, eine Doppelachse vorne und zwei durchgehende gummi-gefederte, höhenverstellbare Laufachsen hinten	je 2 Längsträger mit einzeln gefederten Laufrädern, hochgesetzte, kunststoffbeschichtete Antriebsräder, Stahdraupe und Kombiraupe für Ganzjahreseinsatz	Zentralrohr mit integriertem Diesel- und Öltank, Achsrohre mit eingebauter Federung, Raupendistanz nur 280 mm
Karosserie/Kabine	1- oder 2-Plätze-Frontlenker-Kabine (kipptbar) 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. Höhen- und neigungsverstellbares Lenkrad, verstellbarer luftgefederter 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	kipptbares Führerhaus für bis zu 5 Personen, weitreichendes Sichtfeld in alle Richtungen, perfekte Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 2 Xenon Scheinwerfer vorne und Xenon Scheinwerfer nach hinten, ROPS-geprüft (ISO 3471)	2-Plätze-Frontlenker-Kabine (kipptbar) mit verstellb. Federsitzen, komplett ausgekleidet und lärmisoliert, verstellbare Lenkkonsole, Mittelkonsole mit Einhebelbedienung der Arbeitshydraulik, d. h. für Front- und Heckhydraulik, Fräse- und Spurplatten unabhängig anpressbar, Spurplatte verstellbar
Ladefläche mm		1.300 x 1.400 x 400	klappbar	2000 x 1.044, kippbare Ladebrücke	Ladebrücke beidseitig d. Motors
Arbeitsgeräte	Loipenfräse, Spurplatten, 6-Wege-Schild	U-Räumschild, Schneemulde, Nachlaufenanlage, Loipenspurgerät (einfach oder doppelt, auf Wunsch hydr., einzeln aushebbar), Renovator (hydr. angetrieben), Schnellwechselsystem, Glättebrett mit Finisher, Frontfräse hydr. angetrieben	8-Wege Fronträumschild (2,2 m / 2,9 m); optional: 12-Wege-Räumschild (2,8 m), Fräse mit 2-fach Loipenspurplatten (als Option „Paana Competition Set“ mit extra Spurfräse, Spurweitenverstellung, hydr. seitl. Spurplattenverstellung), Fräsenabschaltung beim Ausheben der Fräse, weitere Option: hydraulisch klappbare Seitenfinisher	8-Wege-Fronträumschild	Loipenfräse, Spurplatten
Zubehör		Lastschlitten-Anhänger / Winde / Front-Fräse	Betriebs- und Wartungsanleitungen	Werkzeugsatz, Schneeabweiser, Feuerlöscher, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteibuch	
Sonderausführung		Kabinenversion (CLV) Planendeck über Ladefläche oder Panoramakabine mit 6 bis 8 Sitzplätzen	Stahlkette: Höhe 72 mm bzw. 62 mm, wahlweise für beide Breiten, X-Track-Ketten: 710 mm	Klimaanlage, elektrische Winde	

Nach PS geordnet, technische Daten ohne Gewähr.

Husky 176 Vers. 2,5 / 2,8 / 3,1	PistenBully 100	Husky 197 Vers. 2,5 / 2,8 / 3,1	Stahl PR 42.280 / Stahl PRW 42.280	Canonit
L, T, P	L, T, P	L, T, P	P bzw. T, P	L, P
3.250 / 3.520 / 3.700 / 4.060	3.100 / 3.400 / 3.700 (über Finisher)	3.250 / 3.520 / 3.700 / 4.060	4.200	4.200 / 102.000m ² /h
Mercedes Benz OM 904 LA EUROMOT III A	MB OM 904 LA, EUROMOT III A, EPA TIER3	Mercedes Benz OM 904 LA EUROMOT III A	DAF HS 206 G	Caterpillar C9 ACERT TIER 3 A
4 / 4.250	4 / 4.820	4 / 4.250	6 / 8.270	- / 8.800
176 / 129	197 / 145	197 / 145	206 / 280	330 / 242
675 / 1.200 – 1.600	705 / 1.200 – 1.600	705 / 1.200 – 1.600	950 / 1.500	1.485 / 1.400
4.392 (2,5 m), 4.449 (2,8 m), 4.537 (3,1 m) inkl. Anbaugeräte	3.600 / 5.200 (inkl. Zusatzgeräte)	4.392 (2,5 m), 4.449 (2,8 m), 4.537 (3,1m) inkl. Anbaugeräte	7.200 / 8.500 bzw. 5.700 / 6.800	6.600 / 8.100 inkl. Raupen
110	150	110	180	260
3.800 (inkl. Anbaugeräte 6.600)	8.658 (inkl. AWB + Fräse)	3.800 (inkl. Anbaugeräte 6.600)	5.000 bzw. 4.680	8.420
2.500 / 2.800 / 3.100	2.500 / 2.740 / 3.100	2.500 / 2.800 / 3.100	4.200	5.110 inkl. Schneeräum- schild
2.720	2.500	2.720	2.820	2.840
870 / 1.020 / 1.170	820 / 940 / 1.120 (Kombi-Ketten)	870 / 1.020 / 1.170	1.600	1.655
0 – 25	0 – 25 stufenlos	0 – 25	0 – 20	0–20
hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik	Fahrtrieb hydrostatisch über Verstellpumpen und Konstantmotoren, dreisträngiges Verteiler- getriebe mit Verstellpumpe für Fräse, Steuerung über Kässbohrer Fahr- und Fräselektronik	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Ver- stellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik	hydrostat. Fahrtrieb über Verstell- pumpen und Konstantmotoren, ohne Verteilergetriebe (nach Pat. Stahl). Verstellpumpen für Fräse und Winde	hydrostatisch, Steigfähigkeit: 120% (50°)
Halblenkrad, elektronisch	Halblenkrad	Halblenkrad, elektronisch	Halblenkrad el.	Hebel Armlehne links
3, Isringhausen-Fahrersitz individuell verstell- bar, Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer	2	3, Isringhausen-Fahrersitz individuell verstellbar, Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer	2	zentriert. RECARO Fahrersitz, Beifahrersitz
Betriebsbremse durch hydrostatischen An- trieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydrau- lisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	verschleißfreie, hydrostat. Betriebsbremse, zu- sätzl. 2 unabhängige, hydr. betätigte Lamellen- bremsen als Halte- bzw. Notbremse	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	hydrostat. Betriebsbremse, zusätzl. hydr. betätigte Federspeicher- Lamellenbremse als Halte- bzw. Notbremse	hydrostatisch
je 2 Längsträger mit einzeln gefederten Lauf- rädern, hochgesetzte, kunststoffbeschichtete Antriebsräder, Aluraupen mit Stahlleiste, Kombiraupen für Ganzjahreseinsatz, Stahlraupen	2 x 3 luftbereifte, gummigefederte Laufräder, Festlaufräder optional, Spezial-Spannräder, Spannachse hydraulisch verstellbar, Kombi-, Stahl-, X-Track-Ketten	je 2 Längsträger mit einzeln gefederten Laufrä- dern, hochgesetzte, kunststoffbeschichtete An- triebsräder, Aluraupen mit Stahlleiste, Kombiraupen für Ganzjahreseinsatz, Stahlraupen	2 Spannachsen mit Drehstabfederung, Wippenfahrwerk mit 8 Supereleastic-Lauf- rädern, Räder zu zweien gepaart (nach Pat. Stahl), Raupenspannung hydraulisch, Alu-Antriebsräder u. Alu-Raupen	HLE Stahl
geräumige Fahrerkabine mit ausgezeichneter Lärmdämmung, robuste Leichtmetallkon- struktion, kippbare Führerhaus, weitreichendes Sichtfeld in alle Richtungen, perfekte Aus- leuchtung des Arbeitsfeldes durch 4 Doppel- Parabol-Halogencheinwerfer, 1 Doppelparabol- Suchscheinwerfer, ROPS-geprüft	ROPS-zertifiziertes Fahrerhaus mit Sicherheits- stahlrahmen nach DIN 30770 / ÖNORM9850 (Roll-over protection structure), komfort. und ergonom. Fahrerhaus, Stahl-GFK Verbundbau- weise, luftgefederter Fahrersitz mit vielen Ver- stellmöglichkeiten, Beifahrersitz, höhenverstell- bares Halblenkrad, elektr. beheizbare Front-, Heck- und Seitenscheiben, beheizte Außenspie- gel, 3-stufiges Heizgebläse, Sonnendach, Intervallwischanlage für Front und Heck, kühl- wasserbeheizte Scheibenwischer als Option, Fahrerhaus kippar, CD-Radio, 4 Halogen- Frontscheinwerfer, 2 Halogen-Heckscheinwer- fer, vorne 2 zusätzliche Xenon-Arbeitschein- werfer, Akku-Handlampe im Fahrerhaus	geräumige Fahrerkabine mit ausgezeichneter Lärmdämmung, robuste Leichtmetallkonstruktion, kippbare Führerhaus, weitreichendes Sichtfeld in alle Richtungen, perfekte Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 4 Doppel-Parabol-Halogen- scheinwerfer, 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer, ROPS-geprüft	doppelwandige Alu-Kabine, hydrau- lisch kippar, Kabine bestens schwing- und schallsoliert, elektr. verstellbare Recaro-Schalensitze, Hochleistungs- Radialgebläse, elektr. beheizte Schei- ben und Spiegel. Alle Scheiben und Sonnendach getönt, Blaupunkt-Radio/ CD	Stahl / GFK
1.690 x 2.000, kippbare Ladebrücke	1.620 x 1.920, kippar	1.690 x 2.000, kippbare Ladebrücke	seitl. kippb. 1.400 x 1.420 od. 2.220	2.000 x 1.050
12-Wege-Fronträumschild mit proportionaler Schildsteuerung, Fräse mit Loipenspur- platten, Schnellwechselvorrichtung für Front- und Heckgerät, Frontfräschleuder, Glätte- brett mit Loipenspurgeräten, Spurplatten seitlich verschiebbar, Fräse von Kabine aus hydraulisch lenkbar, automatische Anhebung der Fräse mit Spurplatten bei Rückwärtsfahrt, Track Tiller: neue Spurfräse des Husky für extreme Schneesituationen	Front: Schnellwechselsyst. f. 12-Wege-Räum- schild, Snow-Cutter, Frontrenovator, Fräschleu- der, Heck: VarioTrackDesigner „Classic“, Vario TrackDesigner „Competition“, Fräse m. Loipen- spurgerät (2-fach/3-fach), optional: hydr. klappb. Seitenfinisher, Nachlaufanlage m. Glätte- brett, Anhängerkupplung, schwenkbarer Heck- geräträger mit Schnellwechselsystem, zentrier- bar freilaufend u. seitlich positionierbar, automa- tisches Ausheben bei Rückwärtsfahrt, Anpress- druck u. Frästiefe verstellbar, Fräsenabschaltung beim Ausheben der Fräse, Aufbauten: ROPS Per- sonen- u. Transportkabine für 5 bzw. 4 bis max. 8 Personen, Extended Cab	12-Wege-Fronträumschild mit proportionaler Schildsteuerung, Fräse mit Loipenspurplatten, Schnellwechselvorrichtung für Front- und Heckge- rät, Frontfräschleuder, Glättbrett mit Loipen- spurgeräten, Spurplatten seitlich verschiebbar, Fräse von Kabine aus hydraulisch lenkbar, auto- matische Anhebung der Fräse mit Spurplatten bei Rückwärtsfahrt, Track Tiller: neue Spurfräse des Husky für extreme Schneesituationen	8- oder 12-Wege Kugel-U-Schild, Stahl-Fräse 2000, Nachlaufeinrich- tung, Flexfräse 3-teilig, Schnellwech- selkupplung vorne und hinten, Front- fräschleuder, Front-Schneekanonen, Aufbaukabine für 10 Personen (anstel- le der Ladebrücke), Kupplung für Con- tainer-Transport	12-Wege-Schild u. Flex- Fräse, Arbeitswinkel bei Schild und Fräse für Parkarbeiten (Serie)
Werkzeugsatz, Schneebewerker, Feuerlöscher, Reserverad, Kettenspanner, Werkzeugsatz, Betriebs- anleitung und Ersatzteilliste, Fahrten- und Wartungsbuch	Skihalter, Verbandskasten, Feuerlöscher, Reser- verad, Kettenspanner, Werkzeugsatz, Betriebs- anleitung und Ersatzteilliste, Fahrten- und Wartungsbuch	Werkzeugsatz, Schneebewerker, Feuerlöscher, Be- triebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteilliste, Fahrten- und Wartungsbuch	Bordwerkzeugsatz, Kettenspanner, Verbandskasten, Betriebsanleitung, Ersatzteilliste, Bordbuch	Flex-Fräse Serie, Flex- Fräse Heavy Duty (optio- nal), Triple-Fräse (optio- nal)
Kabine für Personentransport- und Güter- transport: Leichtmetallkonstruktion, Platz für 11 zusätzliche Fahrgäste, optimale Lärm- dämmung und Rundumverglasung, Stand- heizung und Sprechverbindung mit dem Fahrerhaus, spezielle Ausführung für Indoor- Einsatz mit Abgasnachbehandlung	umfangreiche Sonderausstattungsmöglichkei- ten: Technikpaket, Festlaufräder, beheizbare Scheibenwischer. Pisten Bully 100 All Season für Ganzjahreseinsätze, Pisten Bully 100 Trail für die Präparation von Snowmobile-Trails, PistenBully 100 InDoor mit speziell adaptiertem Dieselmotor mit Abgasreinigung für extrem niedrige Emissionen	Kabine für Personentransport- und Gütertrans- port: Leichtmetallkonstruktion, Platz für 11 zusätz- liche Fahrgäste, optimale Lärmdämmung und Rundumverglasung, Standheizung und Sprech- verbindung mit dem Fahrerhaus, spezielle Ausfüh- rung für Indoor-Einsatz mit Abgasnachbehand- lung	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 kippar	

Gattung	Formatic 350	BISON	BISON X
(L = Loipe, T = Transport, P = Piste)	T, P	P, L	P und Park
Arbeitsbreite mm / Flächenleistung	4.100 / Ø 90.000 m ² /h mit Triflexfräse	5.360 (Schild), 6.300 (Fräse)	5.360 (Schild), 6.300 (Fräse)
Motortyp, Fabrikat	Cummins QSL 9 EUROMOT III A / EPA TIER 3	Caterpillar C9 Acert, EUROMOT III A	Caterpillar C9 Acert, EUROMOT III A
Zylinderzahl/Hubraum ccm	6 / 8.900	6 in Reihe / 8.800	6 in Reihe / 8.800
PS/kW	350 / 261	355 / 261	355 / 261
Max. Drehmoment Nm/U/min	1.519 bei 1.500	1.562 / 1.400	1.562 / 1.400
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	7.660 / 11.170	- / 8.910 inkl. Anbaugeräte	- / 8.910 inkl. Anbaugeräte
Tank l (Diesel)	200	230	230
Länge mm	8.220 mit All-Way-Blade und Fräse	3.260 Raupenaufgelänge, 8.330 inkl. Anbaugeräte	3.260 Raupenaufgelänge, 8.630 inkl. Anbaugeräte
Breite mm	4.100 über Kombiketten / 6.180 über Finisher und Triflexfräse	4.230 über Laufketten	4.230 über Laufketten
Höhe mm	2.770	2.909	2.909
Raupenbreite mm	1.648 (Kombi)	1.677	1.677
Geschwindigkeit km/h	0 – 23	0 – 21,8	0 – 21,8
Antrieb	hydrostat. Fahrtrieb über Verstellpumpen und Verstellmotoren, „Super Vision“ Fahr- und Steuerelektronik zur Antriebs- und Fräspumpenregelung, Versorgung der Arbeitshydraulik über Verstellpumpen (Load-sensing)	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik	multifunktionsfähiges Hydrauliksystem für die Zusatzgeräte, hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik
Lenksystem	Sticks, optional: Lenkrad	2 Lenkhebel, elektronisch	2 Lenkhebel, elektronisch
Führerhausplätze	3	3, spezieller Recaro Fahrersitz, 4-Punkt-Sicherheitsgurte für den Fahrer, Beckengurte für 2 Beifahrer	3, spezieller Recaro Fahrersitz, 4-Punkt-Sicherheitsgurte für den Fahrer, Beckengurte für 2 Beifahrer
Bremsen	verschleißfrei über hydrostat. Fahrtrieb, 2 Lamellenbremsen als Halte- bzw. Notbremse	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen, Alu- oder Stahlraupen
Laufwerk/Chassis	Spannräder sowie 2 x 3 Laufräder in Vollgummi-Ausführung, hydraulisch gefedertes Wippenlaufwerk und hydraulische Vorderachsenverstellung, Kombikette (Alu- + Stahlkante)	Vollgummi Umlenkräder, Kunststoff-Antriebsräder, Wippenlaufwerk und Schwinghebel mit Federelement für optimale Bodenpassung, Alu- oder Stahlraupen	Vollgummi-Umlenkräder, Kunststoff-Antriebsräder, Wippenlaufwerk und Schwinghebel mit Federelement für optimale Bodenpassung, Alu- oder Stahlraupen
Karosserie/Kabine	ROPS-zertifiziertes Fahrerhaus mit Sicherheitsstahlrahmen nach DIN 30770 / ÖNORM9850 (Roll-over protection structure), Fahrer-Mittel-Sitz und beidseitig je 1 Beifahrersitz, Kühlwasser beheizte Frontwischer, elektronische Heizungsregelung, 6 x Frontscheinwerfer, 4 x Arbeitsscheinwerfer, 4 x Heckscheinwerfer, elektr. beheizte Front-, Heck- u. Seitenscheibe, beheizte Außenspiegel, Glas-Hebe-Sonnendach, Kabine hydraulisch kippbar, Radio/CD mit MP3	mittig angeordneter Fahrersitz, optimaler Bedienungskomfort durch die Funktionen angebracht auf den mit dem Sitz mitschwingenden Armlehnen und dem speziellen Joystick sowie durch das Display als Informationszentrale, längs- u. neigungsverstellbare Armlehnen, optimale Klimatisierung mit Be- und Entlüftung des Innenraumes, mit allen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet, ROPS-geprüfte, elektrohydraulisch kippbare, schwingungsdämpfende Konstruktion, weitreichende Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 2 Xenonscheinwerfer, 4 Halogenscheinwerfer, 2 Scheinwerfer an den Spiegelhaltern und 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer vorne, 2 Arbeitsscheinwerfer seitlich, 4 Halogenscheinwerfer hinten, 2 Drehleuchten, Positionslampen, Richtungsblinker, beheizte Frontscheibenwischerblätter, elektrisch beheizte Front-, Seiten- und Heckscheibe, Außenspiegel elektrisch beheizt und verstellbar, Radio mit CD-Player, USB-Anschluss und Stereolautsprecher, 12 V Adapter, Halterung und vormontierte Verkabelung für Funkgerät und Antenne	mittig angeordneter Fahrersitz, optimaler Bedienungskomfort durch die Funktionen angebracht auf den mit dem Sitz mitschwingenden Armlehnen u. dem speziellen Joystick sowie durch das Display als Informationszentrale, längs- u. neigungsverstellbare Armlehnen, Joystick im Joystick Funktion für die gleichzeitige Steuerung von Funktionen, optimale Klimatisierung mit Be- und Entlüftung des Innenraumes, mit allen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet, ROPS-geprüfte, elektrohydraulisch kippbare, schwingungsdämpfende Konstruktion, weitreichende Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 2 Xenonscheinwerfer, 4 Halogenscheinwerfer, 2 Scheinwerfer an den Spiegelhaltern und 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer vorne, 2 Arbeitsscheinwerfer seitlich, 4 Halogenscheinwerfer hinten, 2 Drehleuchten, Positionslampen, Richtungsblinker, beheizte Frontscheibenwischerblätter, elektrisch beheizte Front-, Seiten- und Heckscheibe, Außenspiegel elektrisch beheizt und verstellbar, Radio mit CD-Player, USB-Anschluss und Stereolautsprechern, 12 V Adapter, Halterung und vormontierte Verkabelung für Funkgerät und Antenne,
Ladefläche mm	1.950 x 1.370 (2,7 m ²), kippbar	2.130 x 800, kippbare Ladebrücke	2.130 x 800, kippbare Ladebrücke
Arbeitsgeräte	Front: 12-Wege-Räumschild mit Schnellwechsel-Adaption, Heck: Triflex Fräse „Snowrobot“ mit hydraulisch klappbaren Seitenfinishern, 4-fach Loipenspurgerät für Triflexfräse, Schneefräse 2000 3,9 m, 2-fach Loipenspurgerät für Schneefräse 2000 3,9 m	12-Wege-Fronträumschild, in der Mitte gelenkig verbundene Powerfräse, Schnellwechselsystem für Front- und Heckanbaugeräte, 2-fach Spurgerät, Fronthydraulik zur Anbringung von Geräten für Präparierung von Halfpipes	Arbeitsbereich des Schildes von 127 Grad, an die Parkbedürfnisse angepasste Schildgeometrie, Schildgeometrie ist veränderbar (paralleles Verschieben oder nicht paralleles Verschieben des Schildes), Beweglichkeit der Fräse v. 151 Grad, angepasste Länge des hinteren Anbaurahmens (30 cm länger), 12-Wege-Fronträumschild m. hydraulisch verstellbaren Seitenflügeln, in der Mitte gelenkig verbundene Powerfräse, 2-fach Spurgerät, Fronthydraulik zur Anbringung von Geräten für Präparierung von Halfpipes, Track Tiller
Zubehör	1 Satz Werkzeug, Fahrzeugdokumentation	Werkzeugfach, Werkzeugsatz, Schneeabweiser, Feuerlöscher, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteilbuch, Fahrten- und Wartungsbuch	Werkzeugfach, Werkzeugsatz, Schneeabweiser, Feuerlöscher, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteilbuch, Fahrten- und Wartungsbuch
Sonderausführung		Sherpa Winde mit 4,5 t Zugkraft, autom. Zugkraftregelung WINCONTROL mit möglicher manueller Über- bzw. Unterblendung; Seillänge von 850 – 1.200 m, max. Zugkraft auch bei hoher Arbeitsgeschwindigkeit u. konstanter Zugkraft über alle Seillagen, Schnellverschlussystem für die vorderen Anhängpunkte und elektrohydraulisch kippbare Winde; Frontfrässchleuder, Halfpipe-Gerät	Standard-Fronträsschleuder, Ladeschaufel, Halfpipe-Gerät

PistenBully 400	PistenBully 600/ 600W	Dolomit	Everest / Everest W
L, T, P	L, T, P	L, P	P
5.500 (über Finisher und AlpinFlexFräse)	6.050 (über Finisher und AlpinFlexFräse)	4.340 / 112.000 m ² /h	5.580 (Schild), 6.300 (Fräse)
Cummins QSL 9, Abgasnorm EUROMOT III A / TIER 3	Mercedes-Benz OM 460 LA (EUROMOT III A, EPA TIER 3)	Caterpillar C13 ACERT TIER 3 A	Mercedes OM 501 LA, EUROMOT III A
6 / 8.900	6 / 12.800	- / 12.500	6 in V-Anordnung / 11.950
370 / 272	400 / 295	421 / 310	430 / 315
1.519 bei 1.500	1.900 / 1.300	1.011 / 1.400	2.000 / 1.300
7.340 mit Kombiketten (9.270 mit Winde) / 11.800	8.045 mit Kombiketten (10.575 mit Winde) / 12.500	7.500 / 9.000	- / 9.670 inkl. Anbaugeräte
260 (Diesel)	220 (80 Liter Zusatztank optional)	310	290
9.010 mit All-Way-Blade und AlpinFlexFräse	9.130 (inkl. AWB + Fräse)	8.690	3.500 Raupenauftragel., 8.850 inkl. Anbaugeräte
4.206 über Kombi- bzw. Stahlketten	4.206 über Kombi- / Stahlketten	5.400 inkl. SRS	4.260 über Laufketten
2.830 (3.280 über Winde betriebsbereit)	2.880 (3.280 über Winde betriebsbereit)	2.910	2.935
	1.648	1.750	1.720
0 – 23, (0 – 20 km/h m. aufgebauter Winde, 0 – 17 km/h im Windenbetrieb)	0 – 23, (0 – 20 km/h mit aufgebauter Winde, 0 – 17 km/h im Windenbetrieb)	0 – 23	0 – 24, 0 – 20 für Windenfahrzeug
hydrostat. Fahrtrieb über Verstellpumpen und Konstantmotoren, individuell einstellbare Kässbohrer Fahr- und Fräselektronik, dreistängiges Verteilergetriebe mit Verstellpumpe für Fräse, Versorgung der Arbeitshydraulik über Verstellpumpe	Fahrtrieb hydrostat. über Verstellpumpen und Konstantmotoren, individuell einstellbare Kässbohrer Fahr- u. Fräselektronik, dreistängiges Verteilergetriebe m. Verstellpumpe für Fräse, Versorgung der Arbeitshydraulik über Verstellpumpe, max. konst. Hub- und Senkgeschw. f. Front- und Heckzusatzgeräte bereits bei Leerlaufdrehzahl	hydrostatisch, Steigfähigkeit: 120% (50°)	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik
Halblenkrad	Halblenkrad	Hebel Armlenke links	Halblenkrad, elektronisch
2	3	zentr. RECARO Fahrersitz, Beifahrersitz	3, spezieller Recaro Fahrersitz, 4-Punkt-Sicherheitsgurte f. Fahrer, Beckengurte für 2 Beifahrer
verschleißfrei über hydrostat. Fahrtrieb, 2 Lamellenbremsen als Haltebremse	verschleißfreie, hydrostatische Betriebsbremse, zusätzlich 2 unabh., hydr. betriebene Feststell Lamellenbremsen als Feststell- bzw. Notbremse	hydrostatisch	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen, Alu- oder Stahlraupen
2 x 4 luftbereifte, drehstabgef. Laufräder (optional: Festlaufräder), Spannnachse mit Pendellagerung, hydraulisch verstellbar, Antriebsräder kunststoffbeschichtet, Alu-Ketten, Stahlketten, Kombikette (Alu- + Stahlkante), Stahlsommerkette, X-Track-Ketten	2 x 4 luftbereifte, drehstabgefederter Laufräder, Festlaufräder optional (bei Winde serienmäßig), Spannnachse mit Pendellagerung, hydraulisch verstellbar, Magnum-Antriebsräder, Kombi-, Stahl-, Stahlsommer-, X-Track-Ketten	HLE Stahl	gummibeschichtete Polyamid-Umlenkrollen, Kunststoff-Antriebsräder, Schwinghebelachsen-Radaufhängung mit Dämpfungselementen zwischen den Achsen für optimale Bodenanpassung, Alu- oder Stahlraupen
ROPS-zertifiziertes Fahrerhaus mit Sicherheitsstahlrahmen nach DIN 30770 / ÖNORM9850 (Roll-over protection structure), komfort. und ergonom. Fahrerhaus, Stahl-GFK Verbundbauweise, Komfort-Fahrersitz mit Sitzheizung, aufklappbarer Beifahrersitz mit Staufach, höhenverstellbares Halblenkrad, Fahrerhauslager vorn auf breiter Basis m. Hydrolager, hinten zweifache Verriegelung mit Stoßdämpferlagerung, stufenloses Heizgebläse mit elektronischer Temperaturregelung, elektr. beheizte Front-, Heck- u. Seitenscheibe, beheizte Außenspiegel, Sonnendach, Intervallwischanlage für Front und Heck, kühlwasserbeheizte Frontscheibenwischer, Kabine hydraulisch kippbar, CD-Radioeinbau, 6-fach Frontscheinwerfer, 2 SideFinder-Leuchten, 1 Twin-Suchscheinwerfer, 2 x H11 Heckscheinwerfer; optional: Xenon-Lichtpaket mit Xenon-Rück- und Frontscheinwerfer sowie zusätzlichen Xenon-Scheinwerfern an den Haltestangen und Tree-Line-Leuchten	ROPS zertifiziertes Fahrerhaus mit Sicherheitsstahlrahmen nach DIN 30770 / ÖNORM9850 (Roll-over protection structure), komfort. und ergonomisches Fahrerhaus, Stahl-GFK-Verbundbauweise, Komfort-Fahrersitz mit Sitzheizung, längsverstellbarer Beifahrersitz, höhenverstellbares Halblenkrad, Fahrerhauslager vorn auf breiter Basis m. Hydrolager, hinten zweifach Verriegelung mit Stoßdämpferlagerung, elektr. beheizte Front-, Heck- u. Seitenscheibe, elektr. verstellbare u. beheizte Außenspiegel, elektronisch geregelte Heizungsanlage, Sonnendach, Intervallwischanlage für Front und Heck, Kabine hydraulisch kippbar, CD-Radio mit MP3-Adapter, Xenon-Paket Serie: 4-fach Frontscheinwerfer, 2 Arbeitsscheinwerfer, 2 Scheinwerfer an der Haltestange und 2 zusätzlichen Tree-Line-Leuchten, 2 Rückfahrcheinwerfer f. Ausleuchtung d. Fräse, Twin-Suchscheinwerfer, SideFinder-Leuchten, funkgesteuerte Zentralschließanlage	Stahl/GFK	links ang. Fahrersitz, optim. Bedienungskomfort durch d. Funktionen angebracht auf den mit dem Sitz mit schwingenden Armlenken, dem speziellen Joystick und dem Keypad sowie dem Display als Informationszentrale, höhen-, neigungs- und längenverstellb. Halblenkrad, Warmwasserumluftheizung und Abluftgebläse m. autom. Temperaturregelung, Außenspiegel elektr. beheizt und verstellb., elektr. beheizte Front-, Seiten- u. Heckscheibe, beheizte Frontscheibenwischerblätter, 2 Xenonscheinwerfer vo., 6 Halogenscheinwerfer vo., 2 Xenonscheinwerfer hi., weitreichende Ausleuchtung d. Arbeitsfeldes durch 2 Drehleuchten, Positionslampen, Richtungsblinker, 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer, 1 Scheinwerfer am Windenarm, 2 Scheinwerfer am Windenrahmen, beheizte Frontscheibenwischerblätter, ROPS-geprüft, m. allen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet, Radio m. CD-Player, USB-Anschluss u. Stereolautsprechern, 12 V Adapter, Halterung u. vormontierte Verkabelung f. Funkgerät u. Antenne
2.120 x 1.920	2.250 x 1.920, mit Personentransportgel. (nicht b. Winde) gem. DIN 30770/ÖNORM9850, hydr. kippb. auch mit Windenaufbau	1.550 x 1.580	1.250 x 2.000 kippbare Ladebrücke
Front: All-Way-Blade, Frässhcleuder, SnowCutter, Pipe Magician, Schneemulde, Räumschildlader, Heck: Alpin FlexFräse, ParkFlexFräse, (jeweils optional m. hydr. klappb. Seitenfinishern), 2-, 3-, 4-fach Loipenspurplatten, VarioTrackDesigner Competitor / Classic, flexibles Glättebrett	SWS f. Zusatzgeräte vorn u. hinten, Front: 12-Wege-Räumschild, Frontrenovator, Räumschildlader, Schneemulde, Frontfrässhcleuder, SnowCutter, PipeMagician, wahlweise Hochdruckanschluss, Heck: AlpinFlexFräse, ParkFlexFräse, (jeweils optional mit hydr. klappb. Seitenfinishern), 2-, 3-, 4-fach Loipenspurgeräte, VarioTrackDesigner, flexibles Glättebrett, Anhängerkuppelung, schwenkb. u. positionierb. Geräteträger m. regelbarem Anpressdruck und Back-up Pressure sowie autom. Ausheben bei Rückwärtsfahrt, Schwimmstellung, in Mittelstellung zentrierbar, Schwingungstilgung, autom. Fräsenabschaltung b. Ausheben d. Fräse, Frästiefenanzeige	12-Wege-Schild u. Flex-Fräse, Flex-Fräse für Schild und Fräse für Parkarbeiten (Serie)	12-Wege-Fronträumschild, in der Mitte gelenkig verbundene Powerfräse, Schnellwechselsystem für Front- und Heckanbaugeräte, 2-3fach Spurgerät, Fronthydraulik zur Anbringung von Geräten für Präparierung von Halfpipes, Frontschleuder
Satz Werkzeug, Reserverad, Fahrzeugdokumentation	Verbandskasten, Feuerlöscher, Fahrten- und Wartungsbuch, Kettenspanner, Werkzeugsatz, Betriebsanleitung und Ersatzteilliste	Flex-Fräse Serie, Flex-Fräse Heavy Duty opt., Triplex-Fräse opt.	schließb. Werkzeugfach, Werkzeugsatz, Schneebeweiser, Feuerlöscher, Betriebs- u. Wartungsanleitung, Ersatzteilbuch, Fahrten- u. Wartungsbuch
PistenBully 400 Park, PistenBully 400 W: Zugkraft: 40 kN, stufenlos, Seildurchmesser 11 mm, Seillänge: 1.050 mm, nutzbare Seillänge 1.000 mm, rech. Bruchlast des Seils 130 kN, Antriebsleistung bei 40 kN Zugkraft: 110 kW, Aufbauten: 5- / 10 bzw. 15- / 20-Personen-Kabine (alle m.t. ROPS), ergänzende Ausstattungsvarianten: Technikpaket, Magnum-Antriebsräder, klappbare Transportgalerie, Festlaufräder	Aufbauten: Pers./Transport-Kabine f. 5 / 10 od. 15 / 20 Pers. (mit ROPS), Kippmulde, div. Sonderaufbauten, ergänzende Ausstattungsvarianten: Technikpaket, PistenBully 600 Park, PistenBully 600 W, Windenausführung: Zugkraft 45 kN, verstärkter Haupttrahnen, höhere Schubkraft, Seildurchmesser 11 mm, nutz. Seillänge 1.000 m, Bruchlast d. Seiles 130 kN, Treibtrommelwinde Plumettaz Typ 4060 AH 1050/11, hydr. Drehkranzanttrieb, Rope Failure Detector (RFD) zur Seilüberwachung, aktive Windensteuerung, stufenlos		Everest Winde: Trommelwinde mit einer Seillänge von 850 – 1.200 m, autom. Zugkraftregelung WINCONTROL m. möglicher manueller Über- bzw. Unterblendung, von 0 – 18 km/h, max. Zugkraft auch bei hoher Arbeitsgeschwindigkeit, Frontfrässhcleuder, Ladeschaufel, Halfpipe-Gerät

Gattung	Leitwolf/Leitwolf W	Galaxit	Graphit
(L = Loipe, T = Transport, P = Piste)	P	L, P	L, P
Arbeitsbreite mm / Flächenleistung	5.360 (Schild) / 6.075 bzw. 6.300 (Fräsen)	5.000 / 120.000 m ² /h	4.340 / 112.000 m ² /h
Motortyp, Fabrikat	MAN D 2876 LE122, EUROMOT III A	Caterpillar C13 ACERT TIER 3A	Caterpillar C13 ACERT TIER 3A
Zylinderzahl/Hubraum ccm	6 in Reihe / 12.810	– / 12.500	– / 12.500
PS/kW	435 / 320	446 / 328	446 / 328
Max. Drehmoment Nm/U/min	2.100 / 1.000 – 1.200	2.094 / 1.400	2.094 / 1.400
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	8.950 inkl. Anbaugeräte	8.300 / 10.100	9.000 / 10.500
Tank I (Diesel)	210	290	310
Länge mm	3.500 maximale Raupenaufgelänge, 8.710 inkl. Anbaugeräte	10.180	8.690
Breite mm	4.330 über Laufketten	6.000 inkl. Schneeräumschild	5.400 inkl. Schneeräumschild
Höhe mm	3.010	2.910	3.270
Raupenbreite mm	1.715	2.000	1.750
Geschwindigkeit km/h	0 – 23, 0 – 21 für Windenfahrzeug	0 – 20	0 – 21
Antrieb	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik	hydrostatisch, Steigfähigkeit: 120% (50°)	hydrostatisch, Steigfähigkeit: 120% (50°)
Lenksystem	Lenkhebel, elektronisch	Hebel Armlehne li.	Hebel auf der linken Armlehne
Führerhausplätze	3 Recaro-Sitze, 2 Beifahrersitze, Sicherheitsgurte f. Fahrer und Beifahrer, 4-Punkt-Sicherheitsgurte f. Fahrer, Beckengurte f. 2 Beifahrer	RECARO Fahrersitz in zentraler Sitzposition, Beifahrersitz	RECARO Fahrersitz in zentraler Sitzposition, Luftfederung (Serie), Beifahrersitz
Bremsen	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	hydrostatisch	hydrostatisch
Laufwerk/Chassis	hydropneumatische Einzelradfederung, Position der Laufräder und damit Auflagefläche der Raupe vom Fahrerhaus veränderbar, gummibeschichtete Polyamid-Umlenkblätter, Polyamid-Laufräder, kunststoffbeschichtete Antriebsräder, Stahl- oder Aluraupen	HLE Stahl	HLE Stahl
Karosserie/Kabine	mittig angeordneter Fahrersitz, optimaler Bedienungskomfort durch die Funktionen angebracht auf den mit dem Sitz mitschwingenden Armlehnen, dem speziellen Joystick und dem Keypad sowie dem Display als Informationszentrale, längs- u. neigungsverstellbare Armlehnen, Xenon- und Halogenscheinwerfer, ROPS geprüft (überroll sicher), schallisoliert in Faserverbundbauweise, Zentralverriegelung, Seitenverkleidung abnehmbar, beheizte Frontscheibenwischerblätter, Warmwasserumflutung und Abluftgebläse mit automatischer Temperaturregelung, Außenspiegel elektrisch beheizt und verstellbar, elektrisch beheizte Front-, Seiten- und Heckscheibe, Radio mit CD-Player, USB-Anschluss und Stereolautsprechern, 12 V Adapter, Halterung und vormontierte Verkabelung für Funkgerät und Antenne	Stahl/GFK	Stahl/GFK
Ladefläche mm	1.760 x 1.540, Windenversion: 2 x 1.500 x 400, Tragfähigkeit mit Winde 2 x 150 kg	1.550 x 1.580	
Arbeitsgeräte	Triplexfräse, 3-teilige Fräse mit hydr. klappb. Seitenfinishern, Powerfräse, 2-teilige Flexfräse mit hydr. klappb. Seitenfinishern, 12-Wege-Fronträumschild: mit direkter Steuerung d. Elektronik, Geräteträger vorne: mech. verriegelte Schnelltrennvorrichtung mit 14 Hydraulikschaltkreisen, hydr. Schwimmstellung für das Räumschild, optional: hydr. verriegelte Schnelltrennvorrichtung, Geräteträger hinten: schwenkbarer Geräteträger mit mech. verriegelter Schnelltrennvorrichtung mit 10 Hydraulikschaltkreisen, hydraulische Fräsentlastung, elektronische Schnittwinkelanzeige, Anpressdruck und Gegendruck vom Fahrerplatz aus regelbar, 2–3teiliges Spurgerät, Ladeschaufel	12-Wege-Schild u. Flex-Fräse, Arbeitswinkel bei Schild und Fräse für Parkarbeiten (Serie)	12-Wege-Schild u. Flex-Fräse, Arbeitswinkel bei Schild und Fräse für Parkarbeiten (Serie)
Zubehör	Feuerlöscher, Werkzeugfach mit Bordwerkzeug, Service Bordersatzteile (Lampen, Sicherungen u.s.w., 1.Hilfe Kassette, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteilkatalog, Fahrtenbuch)	Flex-Fräse (Serie), Flex-Fräse Heavy Duty (optional), Triplex-Fräse (optional)	Flex-Fräse (Serie), Flex-Fräse Heavy Duty (optional) Triplex-Fräse (optional), Seillänge: 1.200 m
Sonderausführung	Frontfräschleuder, Ladeschaufel, Halfpipe-Gerät, Leitwolf Winde: Trommelwinde mit einer Seillänge von 850 – 1.200 m, von 0 – 18 km/h, max. Zugkraft auch bei hoher Arbeitsgeschwindigkeit, automatische Zugkraftregelung WINCONTROL mit möglicher manueller Über- bzw. Unterblendung		

Pisten- und Loipenfahrzeuge

neuer LEITWOLF/ neuer LEITWOLF W	PistenBully 600 Polar / 600W Polar	BEAST
P	T, P	P
5.670 (Schild), 6.520 (Fräse)	6.050 (über Finisher und AlpinFlexFräse)	6.245 (Schild), 7.100 (Fräse)
Mercedes OM 460 LA, EUROMOT III B	Mercedes-Benz OM 460 LA (EUROMOT IIIA, EPA TIER 3)	Caterpillar C13 Acert, EUROMOT III A
6 in Reihe / 12.800	6 / 12.800	6 in Reihe / 12.500
455 / 335	490 / 360	527 / 388
2.200 / 1.300	2.200 / 1.300	2.216 / 1.400
(Gewicht ab Serienfertigung 2011/12 verfügbar)	8.045 mit Kombiketten (10.575 mit Winde) / 12.500	- / 11.550 inkl. Anbaugeräte
280 / 40 (Ad Blue)	220 (80 Liter Zusatztank optional)	300
3.700 maximale Raupenaufgelänge, 9.195 inkl. Anbaugeräte	9.130 (inkl. AWB + Fräse)	4.300 Raupenaufgelänge, 9.540 inklusive Anbaugeräte
4.500 über Laufketten	4.206 über Kombi- / Stahlketten	5.100 über Laufketten
3.130	2.880 (3.280 über Winde betriebsbereit)	3.145
1.820	1.648	2.046
0 – 24 (0 – 22 Windenfahrzeug)	0 – 23 (0 – 20 km/h mit aufgebauter Winde, 0 – 17 km/h im Windenbetrieb)	0 – 22
hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf mit den neuen Fahrpumpen der Baureihe 40 von Rexroth	Fahrtrieb hydrostatisch über Verstellpumpen und Konstantmotoren, individuell einstellbare Kässbohrer Fahr- und Fräselektronik, dreistängiges Verteilergetriebe mit Verstellpumpe für Fräse, Versorgung der Arbeitshydraulik über Verstellpumpe, max. konst. Hub- und Senkgeschw. f. Front- und Heckzusatzgeräte bereits bei Leerlaufdrehzahl	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik
Halblenkrad oder Lenkhebel frei wählbar, elektronisch, aktives Laufwerk zur Reduzierung oder Vergrößerung der Auflagefläche für mehr Wendigkeit oder mehr Steigfähigkeit	Halblenkrad	Halblenkrad oder Lenkhebel frei wählbar, elektronisch
3, spezieller Recaro Fahrersitz, 4-Punkt-Sicherheitsgurte für den Fahrer, Beckengurte für 2 Beifahrer	3	3, spezieller Recaro Fahrersitz, 4-Punkt-Sicherheitsgurte für den Fahrer, Beckengurte für 2 Beifahrer
Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	verschleißfreie, hydrost. Betriebsbremse, zusätzlich 2 unabh., hydr. bet. Lamellenbremsen als Feststell- bzw. Notbremse	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen
Vollgummi Umlenkräder und Vollgummi Laufräder, Kunststoff Antriebsräder, Wippenlaufwerk für optimale Bodenanpassung, hydraulische Speicher als Federelement, Federhärte in der Einstellung Dynamik oder Komfort variierbar. Stahlraupen oder Aluminiumraupen	2 x 4 luftbereifte, drehstabgefederte Laufräder, Festlaufräder optional (bei Winde serienmäßig), Spannachse mit Pendellagerung, hydraulisch verstellbar, Magnum-Antriebsräder, Kombi-, Stahl-, Stahlsommer-, X-Track-Ketten	Vollgummi Umlenkräder, Kunststoff Antriebsräder, Wippenlaufwerk und Schwinghebel mit Federelement für optimale Bodenanpassung, Stahlraupen
zwischen mittiger oder linker Fahrerposition frei wählbar, optimaler Bedienungskomfort durch die Funktionen angebracht auf den mit dem Sitz mitschwingenden Armlehnen, dem speziellen Joystick und dem Keypad sowie dem Display als Informationszentrale, längs- u. neigungsverstellbare Armlehnen, höhen-, neigungs- und längenverstellbares Halblenkrad, Fahrerhauslager vorn auf breiter Basis m. Hydrolager, hinten Zweifach-Verriegelung mit Stoßdämpferlagerung, elektr. beheizte Front-, Heck- u. Seitenscheibe, elektrisch verstellbare und beheizte Außenspiegel, elektronisch geregelte Heizungsanlage, Sonnendach, Intervallwischanlage für Front und Heck, Kabine hydraulisch kippbar, CD-Radio mit MP3-Adapter, Xenon-Paket Serie: 4-fach Frontscheinwerfer, 2 Arbeitsscheinwerfer, 2 Scheinwerfer an der Haltestange, 2 Tree-Line-Leuchten, 2 Rückfahrcheinwerfer f. Ausleuchtung d. Fräse, Twin-Suchscheinwerfer, SideFinder-Leuchten, funkgesteuerte Zentralschließanlage	zwischen mittiger oder linker Fahrerposition frei wählbar, optimaler Bedienungskomfort durch die Funktionen angebracht auf den mit dem Sitz mitschwingenden Armlehnen, dem speziellen Joystick und dem Keypad sowie dem Display als Informationszentrale, längs- u. neigungsverstellbare Armlehnen, höhen-, neigungs- und längenverstellbares Halblenkrad, optimale Klimatisierung mit Be- und Entlüftung des Innenraumes, Fahrhebelsteuerung, mit allen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet, ROPS-geprüfte, elektrohydraulisch kippbare, schwingungsdämpfende Konstruktion, weitreichende Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 6 Xenonscheinwerfer vorne, 2 Halogenscheinwerfer hinten, 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer, 2 Drehleuchten, Positionslampen, Richtungsblinker, beheizte Frontscheibenwischerblätter, elektrisch beheizte Front-, Seiten- und Heckscheibe, Außenspiegel elektrisch beheizt und verstellbar, Radio mit CD-Player, USB-Anschluss und Stereolautsprechern, 12 V Adapter, Halterung und vormontierte Verkabelung für Funkgerät und Antenne	zwischen mittiger oder linker Fahrerposition frei wählbar, optimaler Bedienungskomfort durch die Funktionen angebracht auf den mit dem Sitz mitschwingenden Armlehnen, dem speziellen Joystick und dem Keypad sowie dem Display als Informationszentrale, längs- u. neigungsverstellbare Armlehnen, höhen-, neigungs- und längenverstellbares Halblenkrad, optimale Klimatisierung mit Be- und Entlüftung des Innenraumes, Fahrhebelsteuerung, mit allen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet, ROPS-geprüfte, elektrohydraulisch kippbare, schwingungsdämpfende Konstruktion, weitreichende Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 6 Xenonscheinwerfer vorne, 2 Halogenscheinwerfer hinten, 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer, 2 Drehleuchten, Positionslampen, Richtungsblinker, beheizte Frontscheibenwischerblätter, elektrisch beheizte Front-, Seiten- und Heckscheibe, Außenspiegel elektrisch beheizt und verstellbar, Radio mit CD-Player, USB-Anschluss und Stereolautsprechern, 12 V Adapter, Halterung und vormontierte Verkabelung für Funkgerät und Antenne
1.878 x 815, kippbare Ladebrücke	2.250 x 1.920, mit Personentransportgeländer (nicht bei Winde) gem. DIN 30770/ ÖNORM9850, hydr. kippbar auch mit Windenaufbau	1.780 x 850
zwischen parallel oder im Winkel seitlich verschiebbarer Fräse wählbar, in der Mitte gelenkig verbundene Powerfräse mit hydraulischen Seitenflügeln, 12-Wege-Masterschild, Schnellwechselsystem für Front- und Heckanbaugeräte	SWS f. Zusatzgeräte vorn u. hinten, Front: 12-Wege-Räumschild (4,6 m), Frontrenovator, Räumschildlader, Schneemulde, Frontfräschleuder, SnowCutter, PipeMagician, wahlweise Hochdruckanschluss, Heck: AlpinFlexFräse, ParkFlexFräse, (jeweils optional mit hydr. klappb. Seitenfinishern), flexibles Glättebrett, positionierb. Geräteträger m. regelbarem Anpressdruck und Back-up Pressure sowie autom. Ausheben bei Rückwärtsfahrt, Schwimmstellung, in Mittelstellung zentrierbar, Schwingungstilgung, autom. Fräsenabschaltung b. Ausheben d. Fräse, Frästiefenanzeige	12-Wege-Masterschild, in der Mitte gelenkig verbundene Powerfräse, Schnellwechselsystem für Front- und Heckanbaugeräte
Werkzeugfach, Werkzeugsatz, Schneebewer, Feuerlöscher, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteilbuch, Fahrten- und Wartungsbuch	Verbandskasten, Feuerlöscher, Fahrten- und Wartungsbuch, Kettenspanner, Werkzeugsatz, Betriebsanleitung und Ersatzteilliste	Werkzeugfach, Werkzeugsatz, Schneebewer, Feuerlöscher, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteilbuch, Fahrten- und Wartungsbuch
Sherpa Winde mit 4,5 t Zugkraft, automatische Zugkraftregelung WINCONTROL mit möglicher manueller Über- bzw. Unterblendung; Seillänge von 850 – 1.200 m, max. Zugkraft auch bei hoher Arbeitsschwindigkeit und konstante Zugkraft über alle Seillagen, Schnellverschlussystem für die vorderen Anhängpunkte und elektrohydraulisch kippbare Winde; Frontfräschleuder	Aufbauten: Pers./Transport-Kabine f. 5 / 10 od. 15 / 20 Pers. (mit ROPS), Kippmulde, div. Sonderaufbauten, ergänzende Ausstattungsvarianten: Technikpaket, PistenBully 600 W, Windenauführung: Zugkraft 45 kN, verstärkter Hauptrahmen, höhere Schubkraft, Seildurchmesser 11 mm, nutz. Seillänge 1.000 m, Bruchlast d. Seiles 130 kN, Treibtrommelwinde Plumettaz Typ 4060 AH 1050/11, hydr. Drehkranztrieb, Rope Failure Detector (RFD) zur Seilüberwachung, aktive Windensteuerung, stufenlos	Sherpa Winde mit 4,8 t Zugkraft, automatische Zugkraftregelung WINCONTROL mit möglicher manueller Über- bzw. Unterblendung; Seillänge von 850 – 1.200 m, von 0 – 18 km/h, max. Zugkraft auch bei hoher Arbeitsschwindigkeit und konstante Zugkraft über alle Seillagen, Schnellverschlussystem für die vorderen Anhängpunkte und elektrohydraulisch kippbare Winde, Frontfräschleuder

Einteilig/zweiteilig	Yanmar-Raupentransport MCG 1200 FLD	Favero Snow-Rabbit III	PistenBully Scout
Einteilig / zweiteilig	einteilig / zweiteilig	einteilig	einteilig
Länge mm	2.000	3.100 (ohne Anbaugeräte)	3.660
Breite mm	640	1.950	2.465 (über 840 mm Stahl-Winter)
Höhe mm	1.170	2.100	2.360
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	330 / 830	1.600 / 1.840	2.500 (mit Ketten) / 3.226
Nutzlast kg/Personenzahl	500 / -	700 / 8	750 / 5 - 10
Motortyp/Fabrikat	Yanmar GA 280 E-SCK OHV 4-Takt-Benzin, luftgekühlt	KUBOTA DI-T-E3B	John Deere 5030 H, 5-Zylinder Diesel Hubraum: 3.050 ccm
Zylinderzahl	1	4	5
Leistung PS/kW	9,8 / 7,25	100 / 73	100 / 74
Max. Drehmoment Nm/U/min	2.000	330 / 1.300	343 / 1.400
Tank (l)	6 (Benzin)	60 (Diesel)	148 (Diesel)
Geschwindigkeit km/h	hydrostatisch – stufenlos – vorw. 0 – 4,1 km/h, hydrostatisch – stufenlos – rückw. 0 – 3,5 km/h	0 – 19 / optional 0 – 27	0 – 14 / 15 – 23
Wendekreis	am Stand	am Stand	auf der Stelle
Raupenkett/Raupenbreite mm	2 Stück, Raupenbreite: 180, Raupenaufgabe: 750, Spurbreite: 460	680, Gummiraupen mit Gewebeeinlage, neuartige Alu- od. Stahlstege, Montage Eisbrecher möglich, Sommer bzw. Ganzjahresraupe	Stahl-Winter 840, Stahl-Sommer 660, X-Track 710
Getriebe	hydrostatisch – stufenlos	hydr. Pumpen H. P. 45+45/350 bar, hydr. Motoren mit Red.-Getriebe	hydrostatischer Fahrtrieb (Rexroth AA 10V), Steigfähigkeit: 80 %
Lenkung	handgeführt	Joystick (Einhebel)	1 Hebelsteuerung
Anhänger/Nutzlast kg		auf Anfrage	750
Bremse	Trommel mit Innenbacken auf Getriebe wirkend	durch hydrostat. Antrieb sowie ein „negatives Bremssystem“, hydr. Lamellenbremse in den Radgetrieben	verschleißfrei über hydrostat. Fahrtrieb, 2 Lamellenbremsen als Haltebremsen
Laufwerk/Chassis	Raupenlaufwerk – rollengelagert	Pendelachsen, Laufräder und Spannräder, 8 Vollgummi Räder, Rahmen Stahl-/feuerverzinkt	Sommer- und Winterketten, spez. Bodendruck: 0,042 kg/cm ² bis 0,055 kg/cm ² , Fahrten in Schichtlinie bis 60 %, 2 x 4 Laufräder, Spannräder und letzte Achse sind als Festlaufräder ausgeführt (optional: alle Räder als Festlaufräder)
Karosserie/Kabine	Stahlformrohrkarosserie – keine Kabine	eigens für härteste Einsätze konstruierte Kabine mit tief herunter gezogenen Seitenscheiben + Frontscheibe. Kabinenheizung, 2 Sitze (Fahrer u. 1 Sitz), 2 Seitenspiegel, Lenkconsole mit Joy-Stick, Radiovorbereitung	Fahrerkabine für 5 Personen mit 2 Einzelsitzen mit 3-Punkt-Sicherheitsgurten und einer Rückbank mit 3 Beckengurten, 4 Arbeitsscheinwerfer, 2 Standlichter, 1 Rücklicht
Ladefläche/Brücke mm	Länge 1.210 – 1.550, Breite 470 – 730, Höhe 80	Pick Up: offene Ladefl., Kabinenvers. (CLV): 6 Sitzplätze	1.295 x 1.805 / -
Zusatzgeräte		Drehzahlmesser, Stundenzähler, Treibstoffanzeige, Öldruck, Vorheizung, Glühkerzen, Wassertemperatur, Batterieladung, Schalter, für Arbeitsscheinwerfer und Rundumleuchte, Hydraulikschneidverschlüsse hinten f. hydr. Fräse, (Arbeitsbreite: 2.000 mm) u. Loipenspurung, Motorvorwärmung (elektr.)	Front: 6-Wege-Räumschild 2,5 m bzw. 6-Wege U-Räumschild 2,3 m, Heck: elektr. Winde mit 40 kN Zugkraft und 38 m Seillänge (8 mm Durchmesser), Anhängerkupplung, Glättebrett, Zubehör: Feuerlöscher, Erste-Hilfe-Kasten, Kettenspanner, Ersatzteil-Liste, Betriebsanleitung
Sonderausführung	Ladefläche hydraulisch heb- und kippbar	auf Wunsch 2 Geschwindigkeiten, elektr. schaltbar, Anhängerkupplung für Hänger und Loipenspurgerät, 6-Weg-Räumschild (8 Weg mech.), Arbeitsbreite: 2.000 mm, Höhe: 650 mm, Glättebrett mit Finisher, Loipenspurgerät (einfach) auf Wunsch hydr. einzeln aushebbar, Renovator (hydr. angetrieben), Frontfräse hydr. angetr., Nachlaufanlage	Kabine für 5 Personen, Astabweiser

Transportfahrzeuge

Nach Nutzlast geordnet, technische Daten ohne Gewähr.



*PistenBully 600W Polar.
Foto: Kässbohrer*

*Der neue Prinoth Leitwolf.
Foto: Prinoth*

*Aztec Galaxit.
Foto: Aztec*

Einteilig/zweiteilig	Husky Kabine Vers. 2,5 / 2,8 / 3,1	PistenBully 100 Flexmobil	Hägglunds BV 206
Einteilig / zweiteilig	einteilig	einteilig	zweiteilig
Länge mm	3.800 (inkl. Anbaugeräte 6.600)	3.947 ohne Heckgeräteträger	6.900
Breite mm	2.500 / 2.800 / 3.100 über Laufketten	2.380 über Ketten	2.000
Höhe mm	2.720	2.628 über alles	2.300
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	4.816 (2,5 m), 4.873 (2,8 m), 4.961 (3,1m) inkl. Anbaugeräte	4.200 (mit Ketten) / -	4.340 / 6.580 bzw. 4.480 / 6.740
Nutzlast kg/Personenzahl	1.200 / 14	1.500 ohne Kabine, 1.600 mit Kabine / 4 – 8	2.250 / 17
Motortyp/Fabrikat	Mercedes Benz OM 904 LA Euromot 3 A	MB OM 904 LA	MB OM 603.950 turbogel. od. Steyr (M1)
Zylinderzahl	4 / 4.250 ccm Hubraum	4	6
Leistung PS/kW	176 / 129	176 / 129	136 (177) / 100 (130)
Max. Drehmoment Nm/U/min	675 / 1.200 – 1.600	675 / 1.200	255 / 2.400 (380 / 2.300)
Tank (l)	110 (Diesel)	150 (Diesel)	160 (Diesel)
Geschwindigkeit km/h	0 – 25	2-stufig bis max. 40	0 – 52
Wendekreis	0 (um die eigene Achse)	auf der Stelle	16 m
Raupenketten/Raupenbreite mm	870 / 1.020 / 1.170	700	620
Getriebe	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik	hydrostat. Fahrtrieb, Kässbohrer Fahrelektronik, Zugkraft: 4.300 daN, Steigfähigkeit: 45°, 100 %	DB-Autom. + Untersetzer
Lenkung	Halblenkrad, elektronisch	Halblenkrad el.	LR hydrostat. Knicklenkung
Anhänger/Nutzlast kg			2.500 / 1.600
Bremse	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	hydrostat. Betriebsbremse, zusätzlich 2 unabh. hydr. betätigte Lamellenbremsen als Halte- bzw. Notbremse	hydr. Scheibenbremse, Zweikreis
Laufwerk/Chassis	je 2 Längsträger mit einzeln gefederten Laufrädern, hochgesetzte, kunststoffbeschichtete Antriebsräder, Aluraupen mit Stahlleiste, Kombiraupen für Ganzjahreseinsatz, Stahdraupe	Stützrollenlaufwerk mit doppelt geführten Laufketten, Laufwerksschräge v. u. h., gummibeschichtete Doppellaufrollen, wasser-, sand- und schmutzabgedichtete Radnaben, weiche, langhub. Laufradfederung, Gummiketten sowie Add-on-Stahl-Winterketten, Watttiefe: 600 mm, spez. Bodendruck: ab 0,059 kg/cm ²	5 Laufradpaare pro Kette
Karosserie/Kabine	geräumige Fahrerkabine mit Platz für zwei Beifahrer, ausgezeichnete Lärmdämmung, robuste Leichtmetallkonstruktion, kippbares Führerhaus, weitreichendes Sichtfeld, perfekte Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 4 Doppel-Parabol-Halogencheinwerfer, 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer, ROPS-geprüft	ROPS zertifiziertes Fahrerhaus mit Sicherheitsstahlrahmen nach DIN 30770 / ÖNORM9850 (Roll-over protection structure), komfortables und ergonomisches Fahrerhaus, Stahl- und GFK-Verbundbauweise, Komfort-Fahrer-Schwingsitz, Beifahrersitz, höhenverstellb. Halb lenkrad, elektr. beheizb. Front-, Heck- und Seitenscheiben, beheizter Außenspiegel, 3-stufiges Heizgebläse, Sonnendach, Intervallwischenanlage für Front und Heck, Fahrerhaus kippbar, Radioeinbau	GFK in Sandwichbauweise
Ladefläche/Brücke mm	1.690 x 2.000	1.620 x 1.920	wahlweise auf den Hinterwagen, 2.000 x 2.800
Zusatzgeräte	12-Wege-Fronträumschild mit proportionaler Schildsteuerung, Fräse mit Loipenspurplatten, Schnellwechsellvorrichtung für Front- und Heckgerät, Frontfräschleuder, Glättebrett mit Loipenspurgeräten, Spurplatten seitlich verschiebbar, Fräse von Kabine aus hydraulisch lenkbar, automatische Anhebung der Fräse mit Spurplatten bei Rückwärtsfahrt, Track Tiller: neue Spurfräse d. Husky für extreme Schneesituationen, Werkzeugsatz, Schneewerfer, Feuerlöscher, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteilbuch, Fahrten- und Wartungsbuch	Aufbauten: Personen- und Transportkabine f. 4 bzw. 8 Personen, Extended Cab, Skihalter, Verbandskasten, Feuerlöscher, Werkzeugsatz, Betriebsanleitung und Ersatzteilliste, Fahrten- und Wartungsbuch	Frontgeräte: Seilwinde, Schneeflug, dazu Hydr.-Bagger, Hydr.-Kran, Hubsteiger, Ladewechler zur Aufnahme von Notarzt-, Ölwehr-, Feuerlösch- und Last-Containern
Sonderausführung	Kabine für Personen- und Gütertransport: Leichtmetallkonstruktion, Platz für 11 zusätzliche Fahrgäste, optimale Lärmdämmung und Rundumverglasung, Standheizung und Sprechverbindung mit dem Fahrerhaus, spezielle Ausführung für Indoor-Einsatz mit Abgasnachbehandlung	umfangreiche Sonderausstattungen, Technikpaket	geschützte Kabine für UN-Einsätze, EWG-Straßenzulassung uneingeschränkt, grundüberholte Gebrauchtfahrzeuge aus Militärbeständen erhältlich

Transportfahrzeuge

Einteilig/zweiteilig	Hägglunds BV 206 CDI	Hägglunds TL6
Einteilig / zweiteilig	zweiteilig	zweiteilig
Länge mm	6.900	7.600
Breite mm	2.000	2.200
Höhe mm	2.300	2.650
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	4.300 / 6.740	6.500 / 11.000
Nutzlast kg/Personenzahl	2.280 / 17	4.500 / 6
Motortyp/Fabrikat	MB OM 612.981 Common Rail	Cummins B5.9 ECHO
Zylinderzahl	5	6
Leistung PS/kW	bis 200 / 147	250 / 184
Max. Drehmoment Nm/U/min	bis 400 / 1.800	950 / 1.500
Tank (l)	160	160
Geschwindigkeit km/h	0 – 58	0 – 45
Wendekreis	16 m	17, 5 m
Raupenkettens/Raupenbreite mm	620	620
Getriebe	DB-Autom. 5 Gang W5A080 + Untersetzer	Allison 4 Gang Automatik + Untersetzer
Lenkung	Lenkrad, hydrostat. Knicklenkung	Lenkrad, hydrostat. Knicklenkung
Anhänger/Nutzlast kg	2.500 / 1.600	2.500 / 1.600
Bremse	hydr. Scheibenbremse, Zweikreis	hydr. Scheibenbremsen, Zweikreis
Laufwerk/Chassis	5 Laufradpaare pro Kette	6 Laufradpaare pro Kette, Soucy Laufbänder
Karosserie/Kabine	GFK in Sandwichbauweise	Stahlkabine (Volvo Lkw), kippbar
Ladefläche/Brücke mm	wahlweise auf den Hinterwagen 2.000 x 2.800	V: 2.800 x 1.360, H: 2.300 x 3.000
Zusatzgeräte	Frontgeräte: Seilwinde, Schneepflug, dazu Hydr.-Bagger, Hydr.-Kran, Hubsteiger, Ladewechsler 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
Sonderausführung	geschützte Kabine für UN-Einsätze, EWG-Straßenzulassung uneingeschränkt, grundüberholte Gebrauchsfahrzeuge aus Militärbeständen über Fa. Hellgeth erhältlich.	allgemeine Straßenzulassung nach EG-Recht

Transportfahrzeuge

BEZUGSQUELLEN NACH MARKEN

Aztec Canonit, Dolomit, Galaxit, Graphit

www.aztec.fr
 Hans Hall GmbH
 Krügerstraße 11, D-88250 Weingarten
 E-Mail: info@hans-hall.com
 www.hans-hall.com

Favero Snow Rabbit

www.favero.orenzo.com
 Snow & Bike Schmidt W.
 Industriezone 55, A-6460 Imst
 E-Mail: skidoo.schmidt@cni.at
 www.snow-bike.at
 Schneefahrzeuge – KFZ-Werkstätte
 Schmeiser
 Salzstr. 19, D-87534 Oberstaufen
 E-Mail: info@skidoo-schmeiser.de
 www.skidoo-schmeiser.de

Hägglunds

www.baesystems.com
 Hägglunds Vehicle GmbH
 Ernst-Grote-Straße 13, D-30916 Isernhagen
 E-Mail: haeggglunds@t-online.de
 Hellgeth engineering
 Spezialfahrzeugbau
 Gewerbegebiet 16
 D-07343 Wurzbach-Rodacherbrunn
 E-Mail: info@hellgeth.de
 www.hellgeth.de

Meili

Viktor Meili AG
 Brestenburgstr. 6, CH-8862 Schübelbach
 E-Mail: info@vmeili.ch
 www.vmeili.ch

PistenBully, Paana, Formatic

Kässbohrer Geländefahrzeug AG
 Kässbohrerstraße 11, D-88471 Laupheim
 E-Mail: info@pistenbully.com
 www.pistenbully.com

Beast, Bison, Everest, Husky, Leitwolf, Trooper

Prinoth AG
 Brennerstraße 34/Via Brennero 34
 I-39049 Sterzing/Vipiteno (BZ)
 E-Mail: prinoth@prinoth.com
 www.prinoth.com

Stahl

Stahl Leo AG
 Hauptstraße 25, CH-8370 Buswil TG
 E-Mail: info@stahlag.ch
 www.stahlag.ch

Yanmar

www.yanmar.com
 Hochfilzer GmbH
 Weinberg 18, A-6250 Kundl
 E-Mail: info@hochfilzer.com
 www.hochfilzer.com

Type	Alpina Sherpa 1.4L	Arctic Cat BEARCAT Z1 XT Lift Edition	Arctic Cat BEARCAT Z1 XT	Arctic Cat BEARCAT Z1 XT Limited	Arctic Cat BEARCAT Z1 XT Groomer Special
PS/kW	75 / 55	123 / 90	123 / 90	123 / 90	123 / 90
Maße (mm) L/B	3.480 / 1.446	3.480 / 1.320	3.480 / 1.320	3.480 / 1.320	3.480 / 1.320
Fahrzeuggewicht kg	535		440	440	
Nutzlast/Personen	- / Doppelsitzbank + Sitzbank mit 3 Einzelsitzen mit Gurten und Überrollbügel	- / 2 - 3	- / 2 - 3	- / 2 - 3	- / 2
Motor	Peugeot 4-Takt-Motor 1.360 ccm	Suzuki 1056 ccm, 4-Takt, EFI-Einspritzer, Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, Trocken-Sumpfschmierung,	Suzuki 1056 ccm, 4-Takt, EFI-Einspritzer, Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, Trocken-Sumpfschmierung, 4-Takt	Suzuki 1056 ccm, 4-Takt, EFI-Einspritzer, Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, Trockensumpf-Schmierung	Suzuki 1056 ccm, Zweizylinder, Flüssigkeitskühlung, Trockensumpf-Schmierung
Getriebe	2 Vorwärts-, 1 Rückwärtsgang, Getriebe mit Stirnradvorgelege, Kupplung: Fliehkraft u. Einscheiben-Trockenkupplung	ACT Planetengetriebe / Axial hydraulische Bremse	elektrisch angesteuert, Axial hydraulische Bremse	ACT Planetengetriebe / Axial hydraulische Bremse	ACT Planetengetriebe / Axial hydraulische Bremse
Lenkung	Zwei-Ski mit HD-PE Beschichtung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung
Laufwerk/Spezifizierung	2 Raupen (3.968 x 500 x 32 mm), Doppellefekt-Raupenaufhängung ATSS, selbstnivellierend, Lenkskifederung: Teleskop-Federbeine	Skiaufhängung vorne: AWS 7 mit Öldruckstoßdämpfern, Fahrwerk hinten: verstellbare Torsionsfeder, Stoßdämpfer, Fiberglas-Federn, Raupe B x L x H / mm: 510 x 3.910 x 35	Skiaufhängung vorne: AWS 7 mit Öldruckstoßdämpfern, Fahrwerk hinten: verstellbare Torsionsfeder, Stoßdämpfer, Fiberglas-Federn, Raupe B x L x H / mm: 510 x 3.910 x 35	Skiaufhängung vorne: AWS 7, Stoßdämpfer, Stabilisatoren, Fahrwerk hinten: verstellbare Torsionsfeder, Stoßdämpfer, Fiberglas-Federn, Raupe B x L x H / mm: 510 x 3.910 x 35	Skiaufhängung vorne: AWS 7 mit Öldruckstoßdämpfern, Fahrwerk hinten: verstellbare Torsionsfeder, Stoßdämpfer, Fiberglas-Federn, Raupe B x L x H / mm: 510 x 3.960 x 32
Tankinhalt l	55	64	64	64	64
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	Elektrostart, Tachometer digital/analog, extra hohes Windschild, verstellbarer Lenker, Doppel-Halogen Scheinwerfer, elektrische Tankanzeige, Uhr, Warnleuchte für Öldruck und Kühlflüssigkeitstemperatur, abnehmbarer 2. Sitz, Anhängerkupplung, Spiegel, Griff- und Daumenheizung, Farbe: schwarz	verstellbarer Lenker, Elektrostart, Windschild extra hoch, Rückwärtsgang elektrisch angesteuert, Doppel-Halogen Scheinwerfer, Tachometer digital/analog, elektrische Tankanzeige, Warnleuchte für Öldruck und Kühler Temperatur, abnehmbarer 2. Sitz, Anhängerkupplung, Spiegel, Uhr, Griff- und Daumenheizung, Farbe: orange	Elektrostart, Windschild extra hoch, verstellbarer Lenker, Digital/Analog-Tachometer deluxe, elektrische Tankanzeige, Warnleuchte für Öldruck und Kühler Temperatur, Reisetasche, abnehmbarer 2. Sitz, Anhängerkupplung, Doppel-Halogen Scheinwerfer, Spiegel, Sitzheizung für Fahrer, Motorwärmer, Uhr, Griff- und Daumenheizung, Farbe: deep-crimson rot	verstellbarer Lenker, Elektrostart, Rückwärtsgang, Windschild extra hoch, Tachometer digital/analog, elektrische Tankanzeige, Uhr, Warnleuchte für Öldruck und Kühler Temperatur, Griff- und Daumenheizung, Anhängerkupplung, Spiegel, Drehleuchte und Zusatzscheinwerfer auf Bügel, Motorwärmer, Seilwinde, Zusatzkühler, Farbe: orange
Optionen	3er-Sitzbank, Transportaufsatz hinten, Anhängerkupplung mit Schnellwechsellvorrichtung, Rundumleuchte mit Arbeitsscheinwerfer, Seilwinde für Front- und Heckanbau kombiniert, elektr. Heckbalkenbremse, Spikes	Lift Edition: Zusatz-Bremse mit Krallen, wahlweise elektrohydraulische Heckbremse, Fahrwerksverstärkung mit Puffersystem, Korb hinten mit Überrollbügel, Drehleuchte, akustisches Warnsignal, Spikes u.v.m.	Transport-Gepäckträger, Rammbügel vorne und hinten, Tasche, 3. Sitz, Seilwinde, Schneepflug, Motorwärmer, Sitzheizung, Kühlerkit, weiteres Zubehör lt. Zubehörcatalog	Transport-Gepäckträger, Rammbügel vorne und hinten, Tasche, Sitzheizung für Beifahrer, weiteres Zubehör lt. Katalog	Transport-Gepäckträger, Rammbügel für hinten, Tasche, Anhängerkupplung, Schneepflug, E-Starter-Fernbedienung

Type	Lynx 69 Yeti 600ACE, einz. 4-Takter mit 600 mm Raupe	Lynx Yeti 59 600ACE / 49 Ranger 600 E-TEC	Polaris WideTrak IQ 4-Takt
PS/kW	62 / 46	42 bis 85 / 58 bis 116	80 / 59 4-Takt (EU-Motor)
Maße (mm) L/B	3.250 / 1.070	3.230 / 1.112	3.470 / 1.219
Fahrzeuggewicht kg	299 Alurahmen	231 bis 279	331
Nutzlast/Personen	250 kg / 1 oder 2	150 kg / 2	- / bis zu 3 Personen
Motor	wassergekühlter Rotax ACE 4-Takt Reihenmotor	ROTAX 600 ccm, 2-Takt Direkteinspritzer oder 4-Takter wassergekühlt	Polaris 750 ccm, 2-Zylinder 4-Takt, EURO-Motor, EFI Einspritzung
Getriebe	2 Vorwärts- + 1 Retourgang, Mountaingetriebe mit High/Low	2 Vorwärts- + 1 Retourgang, Mountaingetriebe mit High/Low	2 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang
Lenkung	Spurstangenlenkung, LTS 900, Einzelskiaufhängung	A-LFS	Spurstangenlenkung
Laufwerk/Spezifizierung	Raupenbreite 600 mm x Raupenlänge 3.968 mm, Steghöhe 32 mm, Easy Ride XWLS Fahrwerk	Raupe B 500 / 406 mm x L 3.968 mm, Steghöhe 32 mm, Frontstoßdämpfung: hydraulisch, Raupenaufhängung: PPS-154	Raupenb. B x L x H / mm: 51 x 400 x 3,2, Fahrwerk vo.: IQ, Federw. vo. 254 mm, Federw. hi. 280 mm, 2 zusätzl. Stoßdämpfer hi. f. Transporte, Fahrwerk hi. 2 Gasdruckdämpfer Serie, Lenkski: Kunststoff extra breit, Verschleißbeisen m. WIDIA, Gripper Skis
Tankinhalt l	45	45	54,1
Höchstgeschwindigkeit km/h			100
Standardausrüstung	Elektrostart, hydraulische Bremsanlage, Wegfahrsperr, 12V-Steckdose, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Gasgriffheizung, Tachometer, Tageskilometer, Kontroll-Leuchten, Stauraum unterm Sitz, Anhängerkupplung	2-Sitzer, Elektrostart, hydraulische Bremsanlage, Wegfahrsperr, 12 V-Steckdose, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Gasgriffheizung, Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometerzähler, Kontroll-Leuchten, Stauraum unterm Sitz, Anhängerkupplung	E-Starter, Handwärmer, Retour- und Langsamgang, Tacho, Öl-Warnlicht, Gepäckträger, große Frontstoßstange, Rückfahrcheinwerfer, digitale Tankanzeige, Anhängerkupplung
Optionen	Doppelsitzbank, Spurverbreiterung 1.450 mm, Zusatzbremse elektrisch/hydraulisch, Überrollbügel, Frontkorb, verstärktes Fahrwerk, Hartmetall-Spikes, 2. Sitz, Drehzahlmesser, Kühlwasservorheizung usw.	Doppelsitz, Spurverbreiterung 136 cm, Drehzahlmesser Zusatzbremse, Überrollbügel, Frontkorb, verstärktes Fahrwerk, Hartmetall-Spikes	Folgetonhorn, Spiegel, autom. Bremsbetätigung, Abdeckhaube, Straßenzulassung, hydr. Heckbremse, Überrollbügel, Spikes, Rundumleuchte, Sicherheitsfahne

Type	Polaris WideTrak IQ 600 2-Takt	SKI-DOO Skandic Tundra LT 600 ACE 550/600 E-TEC 2-Takt	Ski-Doo Skandic WT 600 ACE	Ski-Doo Expedition 1200 4-TEC / 600 HO E-TEC Neu 600 ACE 4-Takter	Yamaha RS VIKING PROFESSIONAL
PS/kW	120 / 88	58 - 116 / 58 - 86	62 / 46	125 - 130 / 85 - 96	120 / 90
Maße (mm) L/B	3.480 / 1.220	3.329 / 1.002	3.240 / 1.076	3.240 / 1.192	3.270 / 1.194
Fahrzeuggewicht kg	304	229	264	298 bis 313	
Nutzlast/Personen	- / bis zu 3 Personen	- / 1	80 kg / 2	150 kg / 2	- / 2 Personen
Motor	Polaris Liberty 600 ccm, 2-Takt, EFI Einspritzer, 2-Zylinder	ROTAX 550/600 ccm 2-Takter, 600 ccm 4-Takter	ROTAX 600 ccm, 2-Zylinder, Reihe, 4-Takter, wassergekühlt	ROTAX 1200 ccm, 3 Zyl- 4-Takter !! ROTAX 600 ccm E-TEC 2-Takt Einspr., 600 ccm 4-Takt wassergek. 2-Zyl.	3 Zylinder 4-Takt-Motor, flüssigkeitsgekühlt, Hubraum 973 ccm
Getriebe	2 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang	1 Vorwärtsgang, 1 Retourgang / RER	2 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang mech.	2 Vorwärts- + 1 Retourgang, Mountaingetriebe mit High/Low	Variator, 2 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang
Lenkung	Spurstangenlenkung	LTS, RAS Einzelskiaufhängung	LTS / Einzelskiaufhängung	Spurstangenlenkung, SUV Gas MC, Dual A-Arm, Einzelskiaufhängung mit Dämpfungsschwingen	
Laufwerk/Spezifizierung	Raupenb. B x L x H/mm: 51 x 400 x 3,2, Fahrwerk vorne: IQ, Federweg vorne 254 mm, Federweg hinten 280 mm, 2 zusätzliche Stoßdämpfer hinten für Transporte, Fahrwerk hi. 2 Gasdruckdämpfer Serie, Lenkski: Kunststoff extra breit, Verschleiß-eisen mit WIDIA, Gripper Skis	Raupenbreite 406 mm x Raupenlänge 3.923 mm, Steghöhe 31,8 mm, Raupenaufhängung SC™-5U	SC-SU, HPG Stoßdämpfer, Raupe 508 7 3.923 / 38,1	Raupenbreite 508 mm x Raupenlänge 3.968 mm, Steghöhe 32 mm, Frontstoßdämpfung: SUV, hydraulische Stoßdämpfer, Raupenaufhängung: hydraulisch/Gas, SC™-5U	508 x 3.968 x 32 mm, Camoplast Ripsaw, vorne: einzeln aufgehängt, double wishbone, hydraul., Gasdruck, 170 mm Federweg, hinten: ProAction Plus einstellbar, Gasdruck, 292 mm Federweg
Tankinhalt l	54,1	34	40	45	40
Höchstgeschwindigkeit km/h	140+				
Standardausrüstung	E-Starter, Handwärmer, Retour- und Langsamgang, Tacho, Öl-Warnlicht, Gepäckträger, große Frontstoßstange, Rückfahrcheinwerfer, digitale Tankanzeige, Anhängerkupplung	1-Sitzer, Scheibenbremse, E-Starter, Griffheizung, Drehzahlmesser, Tacho usw.	E-Starter, Griffheizung, Doppelsitzbank, 12V-Steckdose, Windschild extra hoch	2-Sitzer, Elektrostart, hydraulische Bremsanlage, Zusatzkühler, Wegfahrsperre, 12 V-Steckdose, Antislip-Fußraster, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Gasgriffheizung, Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometerzähler, Kontroll-Leuchten digital, Stauraum unterm Sitz, Anhängenhaken, 2. Sitz abnehmbar	Elektrostart, Griffheizung, 9-fach verstellbar, Scheinwerfer: 60/55W Halogen, Bremse: hydraul., 4 Kolben Aluminium-Bremssattel, belüftete Bremscheibe, Tageskilometerzähler, Kilometerstand-Anzeige, Farben: candy red, Yamaha black
Optionen	Folgetonhorn, Spiegel, autom. Bremsbetätigung, Abdeckhaube, Straßenzulassung, hydr. Heckbremse, Überrollbügel, Rundumleuchte, Spikes, Sicherheitsfahne	Doppelsitz, Drehzahlmesser usw.	Gepäckbox, Spikes usw.	Spurverbreiterung 126 oder 136 cm, Heckbremsbalken elektrisch oder hydraulisch, Überrollbügel, Frontkorb, verstärktes Fahrwerk, Hartmetall-Spikes	Leistungsbegrenzungs-Kit, rasche ET-Versorgung, umfangreiches Zubehör

Type	Yamaha VENTURE Multi Purpose	Yamaha VK 540 III
PS/kW	80 / 59	50 / 37
Maße (mm) L/B	3.225 / 1.215	3.125 / 1.134
Fahrzeuggewicht kg	273	291
Nutzlast/Personen	- / 2 Personen	- / 2 Personen
Motor	2 Zylinder 4-Takt, flüssigkeitsgekühlt, Hubraum 499 ccm	2 Zylinder 2 Takt, luftgekühlt, Hubraum 535 ccm
Getriebe	elektr. Schaltung, Variator, Retourgang	2 Vorwärts- und 1 Retourgang
Lenkung		
Laufwerk/Spezifizierung	406 x 3.657 x 32 mm, Camoplast Ripsaw, vo: einzeln aufgehängt, double wishbone, hydraul., Gasdruck, 224 mm Federweg, hi: ProComfort einstellbar, hydraul., 312 mm Federweg, Skiabstand: 1.080 mm	508 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
Tankinhalt l	36	31
Höchstgeschwindigkeit km/h		
Standardausrüstung	Elektrostarter, Griffheizung, 9-fach-verstellbar, Bremse: hydraul., 2 Kolben Aluminium-Bremssattel, belüftete Bremscheibe, Scheinwerfer: 60/55W Halogen, Kilometerstand-Anzeige, Tageskilometerzähler, Farben: topaz-blau, silber	Elektrostarter, Griffheizung, Scheinwerfer: 60/55W Halogen, Bremse: Scheibenbremse, mechanisch, Farben: midnight black, white
Optionen		



Arctic Cat Bearcat Z1 XT. Foto: Holleis



Yamaha RS Viking Professional. Foto: Yamaha

Typenbezeichnung	Arctic Cat T570	Arctic Cat M800 HCR	Arctic Cat M1100 Turbo HCR	Arctic Cat XF800 Sno Pro HC	Arctic Cat XF1100 Sno Pro LTD
PS / kW	62,5 / 46	160 / 118	177 / 130	160 / 118	123 / 90
Maße (mm) L / B	3.250 / 1.220	3.175 / 1.220	3.300 / 1.220	3.175 / 1.220	3.175 / 1.220
Fahrzeuggewicht kg	360	ca. 210			
Nutzlast / Personen	- / 1 bis 2	- / 1 bis 2	- / 1	- / 1	- / 1
Motor	Suzuki 2-Takt, 565 ccm, 2-Zylinder, Luftkühlung, Schmierung durch Öleinspritzung	Suzuki 2-Takt, 794 cc, 2-Zylinder, flüssigkeitsgekühlt, Schmierung durch Öleinspritzung	Suzuki 4-Takt, 1056 ccm, 2 Zylinder, Flüssigkeitskühlung, Trockensumpfschmierung	Suzuki 2-Takt, 794 ccm, 2 Zylinder, Flüssigkeitskühlung, Schmierung durch Öleinspritzung	Suzuki 4-Takt, 1056 ccm, 2 Zylinder, Flüssigkeitskühlung, Trockensumpfschmierung
Getriebe	ACT Planetengetriebe / Axial hydraulische Bremse	ACT Planetengetriebe / Radial hydraulische Bremse	ACT Planetengetriebe / Radial hydraulische Bremse	ACT Planetengetriebe / Radial hydraulische Bremse	ACT Planetengetriebe / Radial hydraulische Bremse
Lenkung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung
Laufwerk / Spezifizierung	Skiaufhängung vorne: AWS 7 mit hydraulischen Stoßdämpfern und Stabilisatoren, Fahrwerk hinten: FasTrack Slide-Action Federung mit verstellbaren Blöcken, Federbein, Dämpfer, Raupe (B x L x Steghöhe): 380 x 3.660 x 25	Skiaufhängung vorne: ARS Fox Fl. Evol Dämpfer, Stabilisatoren, Fahrwerk hinten: M-Laufwerk mit Tri-Hub Achsensystem, FOX Zero Pro Stoßdämpfer, Raupe / B x L x Steghöhe mm: 380 x 3.890 x 57	Skiaufhängung vorne: ARS mit Fox Float Evol Stoßdämpfern und Stabilisatoren, Fahrwerk hinten: M-Laufwerk mit Tri-Hub Achsensystem, FOX Zero Pro Stoßdämpfer, Raupe (B x L x Steghöhe mm): 380 x 4.110 x 57	Skiaufhäng. vo.: Arctic Race Aufhäng. mit Fox Float 2 Dämpfern und Stabilisatoren, Fahrwerk hi.: FasTrack mit dreifachem Achsensystem und Fox Stoßdämpfern, Raupe (B x L x Steghöhe mm): 380 x 3.580 x 57 Power Claw	Skiaufhängung vorne: ARS mit Fox Floyt 2 Stoßdämpfern und Stabilisatoren, Fahrwerk hinten: FasTrack mit dreifachem Achsensystem und FOX Stoßdämpfern, Raupe (B x L x Steghöhe mm): 380 x 3.580 x 38 Cobra
Tankinhalt l	40	40	40	40	40
Höchstgeschwindigkeit km/h					
Standardausrüstung	Elektrostart, hohes Windschild, Rückwärtsgang, Tachometer digital/analog, Doppel-Halogen Scheinw., verstellb. Lenker, elektr. Tankanzeige, Ölstandanzeige, Griff- und Daumenheizung, verstellb. Rückenlehne, abnehm. 2. Sitz, Uhr, E-Start, Gepäckträger, Anhängerkuppl., Farbe: schwarz	niedriges Windschild, Rückwärtsgang, Tachometer digital/analog deluxe, verstellbarer Teleskoplenker, Doppel-Halogen Scheinwerfer, elektr. Tankanzeige, Warnlampe für Ölstand und Kühlfüssigkeitstemperatur, Griff- und Daumenheizung, Eiskratzer, Farbe: weiß/grün	Elektrostart, kleines Windschild, Rückwärtsgang elektr. gesteuert, Tachometer digital/analog deluxe, verstellbarer Lenker, Doppel-Halogen Scheinwerfer, elektr. Tankanzeige, Warnleuchte f. Öl- druck u. Kühler-temperatur, Uhr, Griff- und Daumenheizung, Sport Frontbügel, Farbe: weiß/grün	kleines Windschild, Rückwärtsgang elektr. schaltbar, Tachometer digital/analog deluxe, verstellbarer Lenker, Doppel-Halogen Scheinwerfer, elektr. Tankanzeige, Warnleuchte f. Ölstand u. Kühlwassertemp. Griff- und Daumenheizung, Frontbügel, Mountain-Sitz, Farbe: schwarz	Elektrostart, kleines Windschild, Rückwärtsgang elektr. gesteuert, Tachometer digital/analog deluxe, verstellbarer Lenker, Doppel-Halogen Scheinwerfer, elektr. Tankanzeige, Warnleuchte f. Öl- druck u. Kühlwassertemp. Griff- und Daumenheizung, Farbe: pearl-weiß
Optionen	Sport- oder Touringbügel, Spiegel, Taschen, extrem hohes Windschild	Brillenhalter, Sport Frontbügel, Anhängerkupplung, Gepäckträger, Taschen, Notstopp-Leine, Windschilde, Premium Stoßdämpfer, Handschützer	Anhängerkupplung, Gepäckträger, Taschen, Notstopp-Leine, Windschilde, Motorwärmer, Eiskratzer, Sitzheizung, Brillenhalter, Handschützer	Elektrostart, Handschützer, Anhängerkupplung, Gepäckträger, 2. Sitz, Taschen, Notstopp-Leine, Windschilde, Sport Frontbügel, Premium-Stoßdämpfer	Sport Frontbügel, Handschützer, Anhängerkupplung, Gepäckträger, 2. Sitz, Taschen, Notstopp-Leine, Windschilde, Motorwärmer

Motorschlitten Sport

Typenbezeichnung	Arctic Cat XF1100 Sno Pro Turbo	Lynx RAVE 550, RE/SC 600 E-TEC/Rave RE 800 R E-TEC RAVE 600 ACE 4-Takter	Lynx Xtrim Commander SC600/800 E-TEC Xtrim 550/600ACE BoonDocker 800R E-TEC	Lynx Adventure 600E-TEC 600ACE/1200 4-TEC	Ski-Doo FreeRide Extreme Mountain Riding
PS / kW	177 / 130	58 bis 158 / 42 bis 116	116 bis 158 / 85 bis 116	58 bis 126 / 45 bis 92	170 / 125
Maße (mm) L / B	3.175 / 1.220	2.870 / 1.245	3.235 / 1.225	3.025 - 3.3230 / 1.225 - 1.198	3.226 / 1.124
Fahrzeuggewicht kg		191 / 202	207 bis 280	232 bis 313	220
Nutzlast / Personen	- / 1	150 / 1 bis 2	150 kg / 1 - 2	150 kg / 1 - 2	- / 1 - 2
Motor	Suzuki 4-Takt, 1056 ccm, Turbo, 2-Zylinder, Flüssigkeitskühlung, Trockensumpfschmierung	ROTAX/ 552, 2-Takter, luft-/wassergekühlt, 593 HO E-TEC 2-Takt, Direkteinspr., Hubraum 550/600/800 ccm, E-TEC m. elektr. Ölpumpe, geringer Ölverbrauch, 600 ACE 2-Zylinder 4-Takter	ROTAX 593 HO E-TEC 2-Takt/800 E-TEC Direkteinspr., 600 bis 800 ccm wassergekühlt, elektrische Ölpumpe, geringer Ölverbrauch, 550 2-Takter, 600ACE 4-Takter	ROTAX 600E-TEC 2-Takter, 600ACE,1200 4-TEC 4-Takter, Hubraum 600/1200 ccm	Rotax 800 ccm, E-TEC, 2-Takt Direkteinspritzer, wassergekühlt
Getriebe	ACT Planetengetriebe / Radial hydraulische Bremse	1 Vorwärts- und 1 Retourgang / RER	1 + 2 Vorwärtsgänge und 1 Retourgang / RER	2 Vorwärtsgänge und 1 Retourgang	2 Vorwärts- und 1 Retourgang RER
Lenkung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	A-VRC+ / A-LFS	A-LFS	A-LFS / HP-Gas TA36/TA30 Stoßdämpfer vorne	Dual-A-Arms, KYB Pro 40 R Easy
Laufwerk / Spezifizierung	Skiaufhängung vorne: ARS mit Fox Float Stoßdämpfern und Stabilisatoren, Fahrwerk hinten: Fas Track mit dreifachem Achsensystem und FOX Stoßdämpfern, Raupe (B x L x Steghöhe mm): 380 x 3.580 x 38 Cobra	Raupenbreite 381 mm x Raupenlänge 3.072 mm, Steghöhe 32 bis 38 mm, PPS-120 Fahrwerk	Raupenbreite 380/406/500 mm x Raupenlänge 3.705/3.923 mm, Steghöhe 38/39 mm, GCG-APPS-146/RCG-A Fahrwerk	Raupenlänge 3.487 / 3.923 mm, Raupenbreite 380 / 500 mm, Raupenhöhe 32/34 mm, RCG-2 / SC 136 Fahrwerk	SC-5MR-2, Brembo Racing Bremsen, Raupen: B 406 mm x L 3.923/4.141 mm, Steghöhe: 57,2 mm
Tankinhalt l	40	39	39/45	45	40
Höchstgeschwindigkeit km/h					
Standardausrüstung	Sitzheizung, Elektrostart, kleines Windschild, Rückwärtsgang, Tachometer digital/analog deluxe, verstellbarer Lenker, Dual-Halogen Scheinwerfer, elektr. Tankanzeige, Warnleuchte f. Öl- druck u. Kühlwassertemperatur, Uhr, Sportbumper, Griff- & Daumenheizung, Farbe: schwarz	hydraulische Bremse, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Griffheizungen, Tachometer, Kontroll-Leuchten, Anhängerkupplung, Drehzahlmesser digital, Tankanzeige elektronisch	hydraulische Bremse, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Griffheizungen, Tachometer, Kontroll-Leuchten, Drehzahlmesser digital	2-Sitzer, E-Starter, hydraulische Bremse, Doppel-Halogen Scheinwerfer, Griffheizungen, Tachometer, Kontroll-Leuchten, Anhängerkupplung, Drehzahlmesser digital	1 - 2 Sitzler, hydraul. Bremsanlage, Gasgriffheizung, Kontroll-Leuchten, Digital-Instrumente,
Optionen	Motorwärmer, Handguards, Anhängerkupplung, Gepäckträger, Windschilde, 2. Sitz, Taschen, Not-Aus	E-Starter, Hartmetall-Spikes für Raupe	E-Starter, Hartmetall-Spikes	Drehzahlmesser, Hartmetall-Spikes	E-Starter, 2. Sitz

SPECIAL ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

Typenbezeichnung	MX-Z X REV-XP RS 600/800 E-TEC	MX Z RENAGADE X 800R E-TEC, 600 H.O. E-TEC Neu 550 2-Takt / 600ACE 4-Takt	Ski-Doo MX Z RENAGADE X 1200 4-TEC
PS / kW	125 bis 158 / 96 bis 116	125 bis 158 / 92 bis 116 / 58 bis 62 / 42 bis 46	95 / 130
Maße (mm) L / B	2.890 / 1.220	3.110 / 1.217	3.160 / 1.220
Fahrzeuggewicht kg	206 bis 208	201 bis 205	236
Nutzlast / Personen	- / 1 + 1	- / 1 + 1	100 kg / 1+1
Motor	ROTAX 600/800 ccm 2-Takt Direkteinspritzer, elektrische Ölpumpe, geringer Ölverbrauch	ROTAX wassergekühlter 2-Takter E-TEC Direkteinspritzer, 600 / 800 ccm, 550 ccm 2-Takt luftgekühlt / 600 ccm 4-Takt wassergekühlt	wassergekühlter 3 Zylinder 4-Takter, 1200 ccm Einspritzer
Getriebe	RER	1-Vorwärts- + Retourgang / RER	1 Vorwärts- + 1 Retourgang RER
Lenkung	REV XP, HPG T/A Alu Clicker, KYB Pro 40 Stoßdämpfer	REV XP, HPG T/A Alu Clicker	REV-XP, RAS Einzelskiaufhängung
Laufwerk / Spezifizierung	SC™-5 T/A Aluminium, Raupe 381 x 3.051 x 31,8 mm Rip Saw	SC-5 LTHPG T/A Aluminium, Raupe 406 x 3.487 x 31,8mm Rip Saw	Raupenbreite 406 mm x Raupenlänge 3.487 mm, Steghöhe 31,8 mm, Rip Saw, Frontstoßdämpfung: RAS mit HPG (242 mm), Raupenaufhängung: SC-5 LT mit HPG (381 mm)
Tankinhalt l	40	40	40
Höchstgeschwindigkeit km/h			
Standardausrüstung	1-Sitzer, hydraulische Bremsanlage, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Griffheizungen, Tachometer, Drehzahlmesser, Tageskilometer, Kontroll-Leuchten digital, Wegfahrsperre, Anhängerkupplung	1-Sitzer, hydraulische Bremsanlage, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Griffheizungen, Tachometer, Drehzahlmesser, Tageskilometer, Kontroll-Leuchten, E-Starter, Wegfahrsperre, Anhängerkupplung	1+1-Sitzer, hydraulische Bremsanlage RT-Type, Wegfahrsperre, 12V-Steckdose, Antislip-Fußraster, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Gasgriffheizung, Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometerzähler, Kontroll-Leuchten, Digitalanzeige, E-Starter
Optionen	Spikes. E-Starter usw.	Spikes	Spikes

Typenbezeichnung	Ski-Doo GRANDTOURING SE 1200 4-TEC, Sport 600ACE	Ski-Doo Summit X E-TEC 800 R, Ski-Doo Summit SP E-TEC 600 H.O.	Yamaha PHAZER MTX
PS / kW	42 bzw. 96 / 58 bzw. 130	96 bis 111 / 130 bis 151	80 / 59
Maße (mm) L / B	3.150 / 1.250	- / 1.130 bis 1.220	3.195 x 1.165
Fahrzeuggewicht kg	219 / 272	205	234 trocken
Nutzlast / Personen	- / 2	- / 1	- / 2
Motor	ROTAX 600/1200 ccm 4-Takter wassergekühlt, 2/3 Zylinder	ROTAX 600/800 ccm H.O. E-Tec Direkteinspritzer, wassergekühlt	2 Zylinder 4 Takt, flüssigkeitsgekühlt, Hubraum 499 ccm
Getriebe	1 Vorwärts- + Retourgang RER	1 Vorwärts- + 1 Retourgang	elektr. Schaltung, Variator, Retourgang
Lenkung	RF A-Arm, HPG Dämpfer	RS Dual A-Arm, RF A-Arm / R.A.S. / REV-XP	
Laufwerk / Spezifizierung	Raupenbreite 381 mm x Raupenlänge 3.456 mm, Steghöhe 31,8 mm, SC - 5 Fahrwerk	Raupe B 406 mm x L 3.923/4.141 mm, Steghöhe 57,2 mm, Laufwerk SC-5 M, Brembo Racing Bremsen	356 x 3.657 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 einstellbar
Tankinhalt l	40	40	26,7
Höchstgeschwindigkeit km/h			
Standardausrüstung	2-Sitzer, E-Starter, Griffheizung, hydraulische Bremsanlage, Wegfahrsperre, Halogen-Doppel-Scheinwerfer, Tachometer, Drehzahlmesser digital, Anhängerkupplung	1+2-Sitzer, hydraul. Bremsanlage, Gasgriffheizung, Kontroll-Leuchten, Digital Instrumente	Elektrostarter, Griffheizung, 9-fach verstellbar, Scheinwerfer: 60/55 W Halogen x 2, Tageskilometerzähler, Kilometerstand-Anzeige, Bremse: hydraul., 2 Kolben Aluminium-Bremsattel, belüftete Bremsscheibe, Farben: Yamaha schwarz/blau
Optionen	Spikes	Elektrostarter, 2. Sitz	

HERSTELLERINFOS/ BEZUGSADRESSEN

Alpina

www.alpina-snowmobiles.com
Hans Willibald
www.hans-willibald.de

Arctic Cat

www.arcticcat.com
Holleis Snowmobiles & Quads
www.holleis.net
Snopex SA
www.snopex.com

Polaris

www.polarisindustries.com
VONBLON Maschinen GmbH
www.vonblon.cc

Ski Doo/Lynx

www.brp.com
Schmeiser Kfz-Meisterbetrieb
www.skidoo-schmeiser.de

Yamaha

www.yamaha-motor.com
Österreich:
www.yamaha-motor.at

Typenbezeichnung	Arctic Cat Sno Pro 120, Modell 2012
PS/kW	
Maße (mm) L / B	1.880 / 910
Fahrzeuggewicht kg	123
Nutzlast / Personen	70 kg / 1
Motor	Suzuki 123, Viertakt, Einzylinder, Luftkühlung, Ölsumpfschmierung
Getriebe	Arctic Centrifugal
Lenkung	Spurstangenlenkung / Einzelskiaufhängung mit Hydraulic-Stoßdämpfer
Laufwerk / Spezifizierung	Gleitschienenlaufwerk, Überlastfeder aus Fiberglas, Raupe B x L x H / mm: 250 x 1.720 x 12,7
Tankinhalt l	2
Höchstgeschwindigkeit km/h	13
Standardausrüstung	mech. Tankanzeige, Licht, Kunststoffski, Not-Stop Leine
Optionen	Handwärmer, Farbe: grün

WildTrak IQ
„Seilbahn“.
Foto: Vonblon

