

Ullrich Omnibusse

Ullrich Omnibus Vertrieb GmbH & Co. KG



IHRE ANSPRECHPARTNER

Geschäftsführer & Vertrieb:

Ernst-Peter Ullrich

Mobil 0171-3329659

p.ullrich@ullrich-omnibusse.de

Geschäftsführer & Vertrieb:

Dennis Ullrich

Mobil 0171-3329659

d.ullrich@ullrich-omnibusse.de

Vertrieb & Kundendienst:

Florian Bartels

Mobil 0170-2334092

f.bartels@ullrich-omnibusse.de

Sekretariat:

Melanie Ahuis

Tel. 040-7211616

m.ahuis@ullrich-omnibusse.de

Vertriebsbüro Region Nord:

im Hause DAF Hamburg (3. Stock)

Rungedamm 18 c

21035 Hamburg

Vertriebsbüro Region Ost:

Schloßstraße 35

19053 Schwerin

Postadresse:

Postfach 80 10 50

21010 Hamburg

ULLRICH OMNIBUSSE Geschichte

1969

Ernst-Peter Ullrich begann seine Karriere als kaufmännischer Leiter bei der damaligen Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG in Stuttgart und lernte dort Horst Burmeister kennen. Horst Burmeister lernte während seiner Studienzeit bei der renommierten Wagenbauschule in Hamburg Albrecht Auwärter kennen und wurde Gebietsverkäufer für NEOPLAN Omnibusse in Norddeutschland.

1975

Die Gesellschafter Albrecht Auwärter, Horst Burmeister und Ernst-Peter Ullrich gründeten die Neoplan Omnibus Vertrieb GmbH & Co. KG in Hamburg. Unter dem Handelsnamen Neoplan Hamburg wurden neue und gebrauchte Omnibusse gehandelt.

1982

Bau einer Fahrzeughalle mit Stellplatz für 12 Omnibusse.

1997

Dennis Ullrich beginnt nach seiner kaufmännischen Ausbildung bei der Hamburger Sparkasse ein 1,5-jähriges Betriebspraktikum im Neoplan Werk Pilsting.

1999

Bau von neuen Büroräumlichkeiten.

2000

Das 25-jährige Firmenjubiläum wurde mit Eröffnung der neuen Betriebsstelle gefeiert.

2004

Durch die Veränderungen im deutschen Omnibusmarkt und dem Wechsel von Bob Lee als ehemaligen Chefdesigner von Neoplan und Volker Steimle als ehemaligen Vertriebsdirektor zu einem türkischen Omnibushersteller wurde eine Vertriebsvereinbarung mit diesem Hersteller eingegangen.

Dennis Ullrich wird auch Gesellschafter der Ullrich Omnibus Vertrieb GmbH & Co. KG.

ULLRICH OMNIBUSSE Geschichte

2015

Aufgrund der viel zu großen und nicht benötigten Bürofläche wird das Betriebsgelände in Bergedorf verkauft und es erfolgt der Umzug in die Räumlichkeiten unseres Servicepartners DAF Truckport Hamburg Hannover.

2016

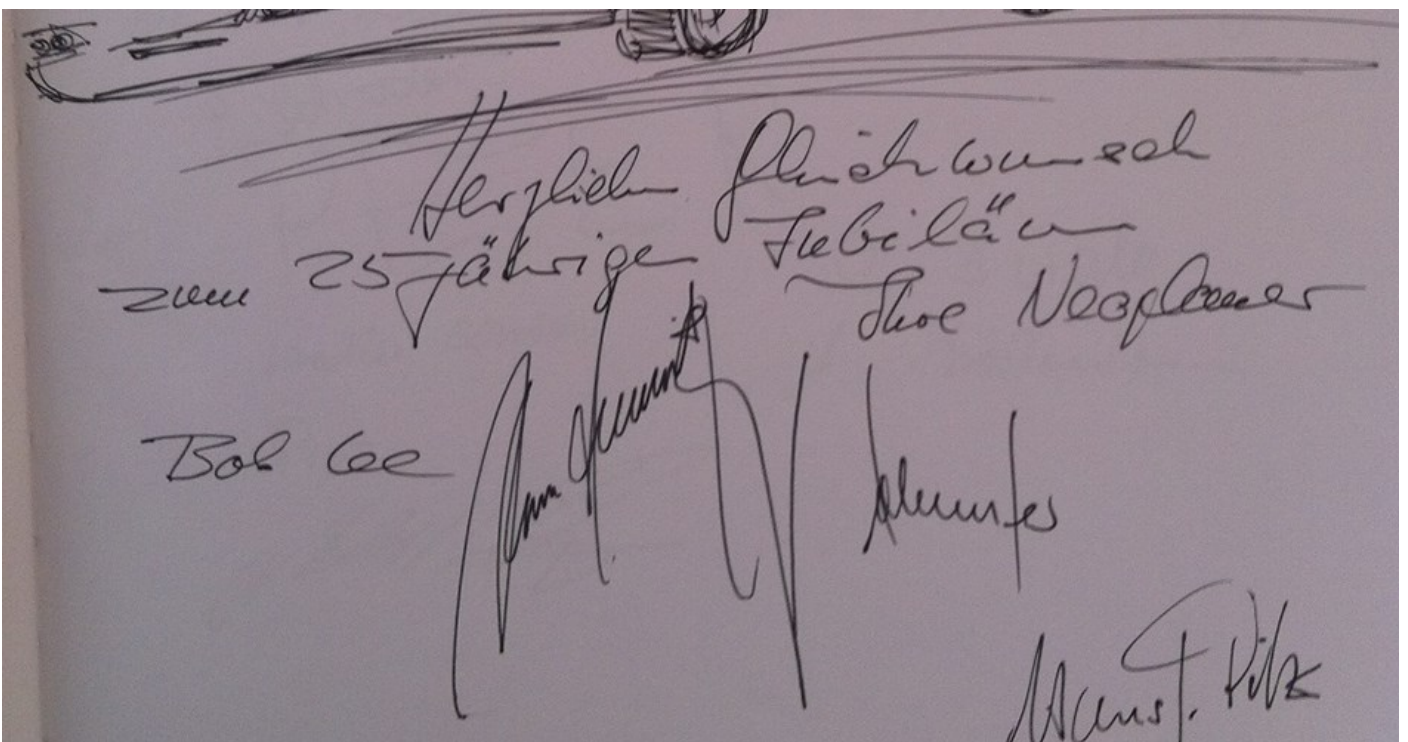
Vertriebsvereinbarung mit dem türkischen Hersteller Otokar. Ein Hersteller, der sich speziell auf Stadt- und Überlandlinienbusse sowie Elektrobusse spezialisiert hat.

2017

Mit Unterzeichnung einer Vertriebsvereinbarung mit dem renommierten Hersteller Van Hool Omnibusse aus Konigshooikt in Belgien haben wir einen auf Qualität bedachten Familienbetrieb in unsere Angebotspalette aufgenommen.

2022

Es wird eine weitere Vertriebsvereinbarung mit dem Hersteller KHMC s.r.o. aus der Tschechischen Republik unterschrieben und die Angebotspalette mit Midibussen auf Sprinter Fahrgestellen ergänzt.



VAN HOOOL

vor 1946 Die Vorgeschichte

Bernard Van Hool (° 05.03.1902 - † 06.03.1974) interessierte sich schon früh für Mechanik, Konstruktion und Elektrizität. Die Wartung von Maschinen, aber vor allem die Entwicklung intelligenterer und neuerer Methoden zu ihrer Nutzung, weckte sein Interesse. Nachdem er eine Diamant-schleif- und Brutmaschine für Eier entwickelt hatte, musste er sich nach dem Zweiten Weltkrieg neu erfinden. Er sah den Bedarf an geeigneten Fahrzeugen für den Transport von Materialien für den Wiederaufbau.

Sein Ziel war der Aufbau von Infrastruktur, Brücken und Straßen. Schließlich baute er einen alten Bus in ein Transportmittel um. Damit wurde der Weg eingeschlagen, auf dem wir uns heute noch befinden. Der erste Reisebus „Der Zugvogel“ war das Ergebnis.

1947 - 1956 Die ersten Jahre

Beim Start des Unternehmens gab es 22 Mitarbeiter und sechs Familienmitglieder. Die ersten Fahrzeuge waren ein großer Erfolg und orientierten sich in Modell und Design häufig an den großen amerikanischen Personenwagen. Von Anfang wollte Van Hool eine eigene Identität und ein eigenes Design zu haben. Dabei lernte Van Hool schnell, was Flexibilität bedeutet. Bernard Van Hool verstand, dass er ein Grundmodell entwickeln musste, um beim Rahmenbau rationell und serienmäßig arbeiten zu können. Die Kunden konnten ihren Fahrzeugen immer noch ihre persönliche Note verleihen.

Es wurde eine Abteilung für industrielle Sonderfahrzeuge eingerichtet, die versuchte, die Monate, in denen weniger Busse und Autos gebaut wurden, mit anderen Karosserien zu füllen.

Da der Markt Anfang der 1950er Jahre rückläufig war, begann man nach Belgisch-Kongo zu expandieren und 1954 wurden die ersten Karosserien von Van Hool nach Leopoldville verschifft. Dies war auch der Auftakt für spätere Aktivitäten in Afrika, einschließlich Nigeria, Angola, Tunesien und vor allem Algerien.

Die ersten Karosserien wurden in die Niederlande geliefert, die sich langsam aber sicher zu einem echten Heimatmarkt entwickeln sollten. Auf der anderen Straßenseite wurde eine neue Fabrik gebaut.

In dem Jahr wurde die 1000ste Van Hool-Karosserie ausgeliefert und es wurden insgesamt fast 500 Fahrzeuge gebaut.

1957 - 1966 Ein Name wird zu einer Marke

Am 15. Februar 1957 wurde ein Vertrag mit Fiat über die Lieferung von Motoren und anderen mechanischen Komponenten (Getriebe, Achsen, Lenkrad) unterzeichnet. So entwickelte sich Van Hool von einem Karosseriebauer zu einem vollwertigen belgischen Hersteller von selbsttragenden Bussen und Reisebussen, die den Markennamen Van Hool-Fiat trugen. Im Jahr 1961 wurde die Catrabel NV gegründet, die 1965 mit dem Bau von Nutzfahrzeugen beginnen sollte. Im gleichen Jahr wurde ein neuer Gebäudekomplex für den Kundendienst (gegründet 1957) mit Lagerhallen und Reparaturwerkstätten für Überholungsarbeiten errichtet.

1965 wurden die ersten Busse für Großbritannien gebaut. In den folgenden Jahren wurden diese fünfmal als „Coach of the Year“ beim „Concours d'Elegance“ der British Coach Rally ausgezeichnet.

1967 - 1974 Der Sprung in die Industrie

Internationalisierung, Wachstum, neue Märkte und die Sozialisierung des Tourismus haben die Entwicklung von Van Hool weiter vorangetrieben. Der Ferntourismus entwickelte sich, unterstützt durch das immer größer werdende europäische Autobahnnetz. Dies führte zu einer wichtigen Entwicklung: Es wurden anspruchsvolle Fahrzeuge gebaut, die für den Massentourismus und maximale Rentabilität ausgelegt waren.

Der Erfolg der in den Jahren 1966-1967 gebauten Fahrzeuge, bei denen die gesamte Baureihe ein völlig neues Design erhielt, war auf die Anforderungen zurückzuführen, die Van Hool an sich selbst gestellt hatte. Der Ausgangspunkt: Was möchte der Kunde?

In Zusammenarbeit mit dem nationalen Arbeitsamt wurde die erste Schweißerschule gegründet. Schließlich benötigte Van Hool ständig qualifizierte Arbeitskräfte, die auf dem Arbeitsmarkt kaum zu finden waren.

Am 06. März 1974 starb Bernard Van Hool plötzlich auf einer Baumesse in Brüssel, wo er sich nach Informationen für die neu zu bauende Produktionshalle umsah: „Bauen ist mein Leben. Weiter bauen euer Auftrag. Der Weg geht in die Zukunft.“ Ein Motto, das auch heute noch gelebt wird.

Firmengründer
Bernard van Hool
1902 - 1974



1974 - 1982 Aufschwung in der Wirtschaftsflaute

Am 06. Juli 1974: Grundsteinlegung für das neue I.V.-Werk. Am 01. Januar 1976 wird die De Mistraat in „Bernard Van Hoolstraat“ umbenannt, eine Hommage des Gemeinderats von Koningshooikt an den Firmengründer.

Van Hool präsentiert seinen ersten integralen Stadtbuss, den A120, mit einem polyvalenten Antriebsstrang. Die neue Karosserielinie für das Reise- und Linienbusprogramm, Alizée, wird auf dem Pariser Salon vorgestellt.

Auf dem Brüsseler Salon wird der neue integrale Reisebus offiziell vorgestellt: der T8, ein integraler Luxus-Reisebus im Alizée-Design. Der T8 Acron wird der meistverkaufte Reisebus von Van Hool aller Zeiten. Er wird auch heute noch für seine Zuverlässigkeit, Fahreigenschaften und Wirtschaftlichkeit geschätzt. Van Hool präsentiert seinen Gelenkbus AG280, der auf dem A120 basierte. Van Hool bringt seine Midi-Busse AU141 und AU138 auf den Markt. Zusammen mit dem AG280 bildeten diese Busse die Grundlage für die weitere Entwicklung des Niederflurkonzepts. Van Hool bringt seinen allerersten Tankcontainer auf den Markt - der Anfang einer Erfolgsgeschichte. Mit seinen Bussen erreichte Van Hool weit entfernte Entwicklungsländer wie Nigeria, Angola und den Nahen Osten. Die Abteilung für Nutzfahrzeuge fand Absatzmärkte in Europa (Frankreich, Niederlande, Deutschland) und weit darüber hinaus (Angola, Dubai, Laos, Irak ...). Die ersten Reisebusse werden nach Japan geliefert.

1983 - 1990 Wachstum von Rezession zu Rezession

Der erste Flughafenbus wird an die Sabena geliefert. Der große Durchbruch für diesen neuen Produkttyp erfolgte 1984 mit der Lieferung von 22 Einheiten nach Mailand. Die Flughafenbusse von Van Hool sind derzeit auf mehreren Dutzend Flughäfen in der ganzen Welt im Einsatz. Die ersten zehn integralen T8-Wagen werden in die USA verschifft - ein bescheidener Anfang für eine spätere Erfolgsgeschichte. Van Hool hat mit seinem 18 m langen „Jumbulance“, dem größten Krankenwagen der Welt, der für die britische Wohltätigkeitsorganisation ACROSS gebaut wurde, einen Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde erhalten.

Der Niederflurbus A500 wird auf der UITP-Messe in Brüssel vorgestellt. Van Hool war der erste Hersteller, dem es gelang, einen Bus zu bauen, der über die gesamte Länge komplett niederflurig war. In der I.V.-Abteilung werden neue Investitionen in Büros und Ausrüstung getätigt. Die Produktionskapazität steigt auf 20 Einheiten pro Tag. Mit ABC Bus Companies, Inc. aus Florida wird eine Vereinbarung über den Exklusivvertrieb von Van Hool-Reisebussen in den USA unterzeichnet. Van Hool wird dort innerhalb weniger Jahre zum größten Importeur. Van Hool übernimmt LAG Bus in Bree, um zusätzliche Produktionskapazitäten zu schaffen. Das von LAG produzierte Busmodell wird in eine eigenständige juristische Gesellschaft mit dem Namen EOS überführt.

1991 - 1997 Bereit für eine neue Herausforderung

Es wird ein neues Ersatzteillager sowie 2.000 m² neue Büroräume für die I.V.-Abteilung gebaut. Es wird eine neue 6.000 m³ große Produktionshalle für die Fahrgestelle der Integralfahrzeuge und ein 4.000 m³ großes Gebäude für die Endfertigung und Produktionsverwaltung errichtet. Auf der UITP-Messe in Stockholm wird der Niederflrbus A300 vorgestellt. Anstatt sich für ein völlig neues Konzept zu entscheiden, hält Van Hool an dem bekannten Konzept und Design des T8 fest. Auf dem Salon von Kortrijk wird der T815 Acron New Look als technisch bester Reisebus ausgezeichnet. Um 1997 entwickelt Van Hool eine Reihe von Bussen mit alternativen Energiequellen: einen Hybridbus, einen Bimode-Trolleybus und einen Erdgasbus. Auf dem Salon in Kortrijk wird erstmals das Basismodell der neuen Reisebusreihe T9 vorgestellt. VAN HOOL beginnt, auf den neuen Trend des intermodalen Gütertransports zu reagieren. Innerhalb kurzer Zeit wird ein komplettes Sortiment von Tankcontainern entwickelt, für das eine eigene Produktionslinie eingerichtet wurde.

1998 - 2008 Wachstum zur Jahrhundertwende

ABC und VAN HOOL verstärken ihre strategische Zusammenarbeit, indem Van Hool eine Minderheitsbeteiligung an ABC Bus Companies übernimmt. Dank dieser Zusammenarbeit werden die Van Hool-Luxusbusse zu den begehrtesten europäischen Bussen in Nordamerika. Eine neue Fertigungshalle für die Produktion von Gastankbehältern wird in Betrieb genommen. Diese neue Halle mit einer Kapazität von 450 Einheiten pro Jahr ermöglicht die Realisierung eines leichten Gastankcontainerkonzepts, das bei internationalen Leasinggesellschaften sehr beliebt ist.

Die neuen Linienbusse für den öffentlichen Nahverkehr werden vorgestellt. Der Van Hool A330 wird von einer Jury aus Fachjournalisten im Rahmen eines großen Wettbewerbs zum „Bus des Jahres 2003“ gewählt. Zum ersten Mal in der Geschichte wird 2005 der modernste wasserstoffbetriebene Bus der amerikanischen Öffentlichkeit vorgestellt. In enger Zusammenarbeit mit dem Kunden in Kalifornien und dem amerikanischen Brennstoffzellenpartner United Technologies Power Inc. konnte Van Hool dieses Projekt realisieren. Am 14. Mai 2007 wird in Anwesenheit von Kathleen Van Brempt, flämische Ministerin für Verkehr, Sozialwirtschaft und Chancengleichheit, und einem Vertreter von Fientje Moerman, stellvertretende Ministerpräsidentin und flämische Ministerin für Wirtschaft, Unternehmen, Wissenschaft, Innovation und Außenhandel, der Wasserstoffbus für Europa enthüllt. Der neue Wasserstoffbus ist eine Weltneuheit. Es ist der erste vollwertige Hybridbus (Wasserstoff-Elektro), der Bremsenergie zurückgewinnt.

Für Europa werden wieder neue Oberleitungsbusse bestellt und Van Hool entwickelt eine ganze Reihe dieselektrischer Hybridbusse.

2009 - 2018 Gemeinsam zu Höchstleistungen

Anfang 2008 vergibt AC Transit den größten Einzelauftrag für Wasserstoffbusse in der Geschichte der USA, einen Auftrag über acht Van Hool A330 Wasserstoffbusse. Van Hool präsentiert auf der UITP-Messe für den öffentlichen Nahverkehr in Wien seine neuen Diesel-Hybrid-Busse: einen Midibus (A308Hyb), einen Standardbus (A300Hyb) und einen Gelenkbus (AG300Hyb). Bei IV geht die Innovation weiter und es wird ein Tankcontainer für den Transport von kryogenen Gasen vorgestellt. Auch Google schätzt die Busse von Van Hool und hat 44 Fahrzeuge des Typs T2145 für die Beförderung seiner Mitarbeiter bestellt.

Auf dem UITP World Congress in Dubai präsentiert Van Hool den ExquiCity, ein Fahrzeug, das die Form einer Straßenbahn mit der Flexibilität eines Busses verbindet. Die Busworld 2011 in Kortrijk bietet die Gelegenheit, den TX, eine völlig neue Reisebusreihe, vorzustellen. Der TX gewinnt auf der Busworld auf Anhieb den Grand Award Coach und den Environment Award.

Im Jahr 2012 feiert Van Hool sein 65-jähriges Bestehen. Am 20. Juli 2012 wird in Skopje, Mazedonien, der Grundstein auf dem Gelände gelegt, auf dem die neue Busfabrik von Van Hool Mazedonien gebaut wird. Van Hool baut den größten Flughafenbus der Welt für den Flughafen in Algerien.

2013 feiert Van Hool die 25-jährige Zusammenarbeit mit seinem Partner ABC, dem exklusiven Händler von Van Hool-Fahrzeugen in Nordamerika. Dieses Jubiläum wird mit der Einführung neuer amerikanischer Modelle, dem TX40, TX45 und dem CX45, gekrönt. Van Hool liefert die größte Flotte von Wasserstoffbussen in Europa, 22 davon nach Aberdeen, Schottland. Auf der Busworld präsentiert Van Hool als eines der ersten Unternehmen eine vollständige Serie von Euro 6-konformen Bussen. Als Premiere präsentiert Van Hool seinen ersten vollelektrischen Reisebus, den A308 E.

Ab 2015 baut Van Hool in Mazedonien einen neuen Typ von 'standardisierten' Reisebussen für Europa und neue Märkte. Das neue Fahrzeug heißt "EX" und ist ab Ende 2014 erhältlich. Der EX erfüllt die steigende Nachfrage nach kostengünstigeren Fahrzeugen.

2015 entwickelt Van Hool zusammen mit BASF einen neuen 45'-Tankcontainer. Das Ziel war, ein neues System zu entwickeln, das den konventionellen Schienenverkehr so flexibel und schnell wie den kombinierten Verkehr macht, ohne den Vorteil der hohen Nutzlasten des konventionellen Schienenverkehrs zu verlieren.

Van Hool NV hat ein beeindruckend volles Auftragsbuch. BASF bestellt 482 Tankcontainer. Der von Van Hool und BASF entwickelte Tankcontainer wird für den Schienentransport optimiert und wird möglicherweise dazu beitragen, dass mehr Chemietransporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

VAN HOOL Geschichte

Die Stadt Pau bestellt acht Exqui.City Straßenbahnen mit Brennstoffzellenantrieb, eine Weltpremiere für ein komplettes Bus Rapid Transit System mit Gelenkbussen.

Van Hool kündigt an, dass sie das erste 100%ige Elektroauto für den US-Markt bauen werden, den CX45E.

Im Jahr 2018 baut Van Hool 30 Wasserstoffbusse für Köln und zehn für Wuppertal. Damit hat Van Hool den bisher größten Auftrag für Wasserstoffbusse in Europa erhalten, ein Beweis für das konstante Engagement von Van Hool für neue Technologien und ökologische Lösungen.

Van Hool errichtet in Morristown, Tennessee, USA, ein Werk, in dem jährlich rund 400 Busse für den nordamerikanischen ÖPNV-Markt hergestellt werden sollen. Aufgrund des „Buy America Act“ ist Van Hool verpflichtet, ein Werk vor Ort zu errichten, wenn das Unternehmen Busse auf dem amerikanischen Linienbusmarkt anbieten will, auf dem es ein großes Wachstumspotenzial gibt.

ab 2019 Leading the way.

Van Hool präsentiert drei Weltpremieren auf der BUSWORLD EUROPE 2019. Den EX11, das neueste und kürzeste Modell der EX-Baureihe; den brennstoffzellenbetriebenen Exqui.City für die französische Stadt Pau; den elektrische CX45E für den amerikanischen Markt. Außerdem präsentiert Van Hool eine Reihe von technologischen Neuerungen an seinen Fahrzeugen, die den Innovationsdrang des Unternehmens widerspiegeln.

Die Auftragsbücher sind nach wie vor gut gefüllt und auf den Märkten herrscht ein Mangel an Fachleuten und Technikern, die die immer komplexeren Fahrzeuge bauen können. Um freie Stellen möglichst schnell zu besetzen, führt Van Hool in regelmäßigen Abständen einen Job Day durch.

Die Welt wird von Corona heimgesucht. Neben den Folgen für die Menschen ist die Reisebranche besonders stark betroffen. Reisen sind nicht mehr erlaubt, es müssen umfangreiche Änderungen an den Fahrzeugen vorgenommen werden und die Menschen zögern, ihren Urlaub zu buchen.

Van Hool bietet in allen seinen Fahrzeugen Luftreinigungssysteme an, das so genannte CAPS-System (Clean Air Purifying System).

Der CX45E ist in den USA ein großer Erfolg und es gehen regelmäßig neue Bestellungen ein.

2022 bringt Van Hool eine völlig neue Serie auf den Markt: die A-Reihe

VAN HOOL EX



VAN HOOL EX 17 H

Länge: 14.220 mm

Höhe: 3.805 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 65+1+1

max. Kofferraumvolumen: 14.58 m³



VAN HOOL EX 16 H

Länge: 13.385 mm

Höhe: 3.805 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 59+1+1

max. Kofferraumvolumen: 13.16 m³



VAN HOOL EX 15 H

Länge: 12.480 mm

Höhe: 3.805 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 55+1+1

max. Kofferraumvolumen: 10.13 m³

VAN HOOL EX



VAN HOOL EX 11 H

Länge: 10.700 mm

Höhe: 3.805 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 47+1+1

max. Kofferraumvolumen: 7.19 m³



VAN HOOL 16 EX M

Länge: 13.260 mm

Höhe: 3.675 mm

Höhe: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 63+1+1

max. Kofferraumvolumen: 10.53 m³



VAN HOOL EX 15 M

Länge: 12.480 mm

Höhe: 3.675 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 55+1+1

max. Kofferraumvolumen: 8.82 m³

VAN HOOL EX



VAN HOOL EX 16 L

Länge: 13.260 mm

Höhe: 3.545 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 63+1+1

max. Kofferraumvolumen: 8.97 m³



VAN HOOL EX 15 L

Länge: 12.480 mm

Höhe: 3.545 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 55+1+1

max. Kofferraumvolumen: 7.50 m³



VAN HOOL EX 11 L

Länge: 10.700 mm

Höhe: 3.545 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 47+1+1

max. Kofferraumvolumen: 4.14 m³

VAN HOOL EX



VAN HOOL EX



VAN HOOL TX



VAN HOOL TDX 27 Astromega

Länge: 14.105 mm

Höhe: 4.000 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 93+1+1

max. Kofferraumvolumen: 7.72 m³



VAN HOOL TDX 25 Astromega

Länge: 13.150 mm

Höhe: 4.000 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 88+1+1

max. Kofferraumvolumen: 7.02 m³



VAN HOOL TDX 21 Altano

Länge: 14.590 mm

Höhe: 3.730 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 74+3+2+1

max. Kofferraumvolumen: 14.62 m³

VAN HOOL TX



VAN HOOL TX 19 Altano

Länge: 14.960 mm

Höhe: 3.730 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 75+1+1

max. Kofferraumvolumen: 17.42 m³



VAN HOOL TX 18 Altano

Länge: 14.040 mm

Höhe: 3.730 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 69+1+1

max. Kofferraumvolumen: 14.56 m³



VAN HOOL TX 17 Altano

Länge: 13.200 mm

Höhe: 3.730 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 63+1+1

max. Kofferraumvolumen: 12.31 m³

VAN HOOL TX



VAN HOOL TX 17 Astronef

Länge: 14.040 mm

Höhe: 3.730 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 67+1+1

max. Kofferraumvolumen: 14.39 m³



VAN HOOL TX 16 Astronef

Länge: 14.040 mm

Höhe: 3.730 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 67+1+1

max. Kofferraumvolumen: 14.39 m³



VAN HOOL TX 15 Astronef

Länge: 12.300 mm

Höhe: 3.730 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 53+1+1

max. Kofferraumvolumen: 9.77 m³

VAN HOOL TX



VAN HOOL TX 17 Astron

Länge: 14.040 mm

Höhe: 3.730 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 67 + 1 + 1

max. Kofferraumvolumen: 15.56 m³



VAN HOOL TX 16 Astron

Länge: 13.200 mm

Höhe: 3.730 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 59+1+1

max. Kofferraumvolumen: 13.52 m³



VAN HOOL TX 18 Acron

Länge: 14.960 mm

Höhe: 3.600 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 71+1+1

max. Kofferraumvolumen: 13.58 m³

VAN HOOL TX



VAN HOOL TX 17 Acron

Länge: 14.040 mm

Höhe: 3.600 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 67+1+1

max. Kofferraumvolumen: 11.93 m³



VAN HOOL TX 16 Acron

Länge: 13.200 mm

Höhe: 3.600 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 61 + 1 + 1

max. Kofferraumvolumen: 10.06 m³

VAN HOOL TX



VAN HOOL TX



VAN HOOL TX



VAN HOOL Exqui.city



VAN HOOL Exqui.city 24 FUEL CELL

Länge: 23.820 mm

Höhe: 3.300 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 60

Radstand: 6.600/6.710/6.710 mm



VAN HOOL Exqui.city 24 Trolley

Länge: 23.820 mm

Höhe: 3.300 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 51

Radstand: 6.600/6.710/6.710 mm



VAN HOOL Exqui.city 24 Electric

Länge: 23.820 mm

Höhe: 3.300 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 61

Radstand: 6.600/6.710/6.710 mm

VAN HOOL Exqui.city



VAN HOOL Exqui.city 18 Fuel Cell

Länge: 18.610 mm

Höhe: 3.300 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 46

Radstand: 6.600/4.910 mm



VAN HOOL Exqui.city 18 Trolley

Länge: 18.610 mm

Höhe: 3.680 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 41

Radstand: 6.600/4.910 mm



VAN HOOL Exqui.city 18 Electric

Länge: 18.610 mm

Höhe: 3.300 mm

Breite: 2.550 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 46

Radstand: 6.600/4.910 mm

VAN HOOL Exqui.city



VAN HOOL Exqui.city



VAN HOOL A-Serie



NEUES SORTIMENT 100 % EMISSIONSFREIE LINIENBUSSE

Die neue A-Serie wird ausschließlich mit emissionsfreien Antriebssystemen ausgestattet: batterie-elektrisch, Brennstoffzelle (Wasserstoff) und Trolley. Mit der neuen A-Serie erweitert das Unternehmen sein Wissen und seine Erfahrung im Bereich umweltfreundlicher Linienbusse für den öffentlichen Stadt- und Regionalverkehr. Damit bietet Van Hool eine Antwort auf die ständig wachsende Nachfrage öffentlicher Verkehrsbetriebe, die ihre Flotten umweltfreundlicher gestalten möchten.

Die A-Serie von Van Hool ist eine völlig neue Linienbus-Serie in vier verschiedenen Längen (12 m, 13 m, 18 m und 24 m) mit zwei bis fünf Fahrgasttüren.

VAN HOOL A-Serie



VAN HOOL A 12 Elektrik



VAN HOOL A 13 Elektrik



VAN HOOL A 18 Elektrik



VAN HOOL A 24 Elektrik



VAN HOOL A 12 Fuell Cell



VAN HOOL A 13 Fuell Cell



VAN HOOL A 18 Fuell Cell



VAN HOOL A 12 Trolley



VAN HOOL A 18 Trolley



VAN HOOL A 24 Trolley

VAN HOOL A-Serie



VAN HOOL USA



VAN HOOL TDX 25 Electric

Länge: 13.520 mm

Höhe: 3.990 mm

Breite: 2.590 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 69

max. Kofferraumvolumen: 7.9 m³



VAN HOOL CX 45 Electric

Länge: 13.895 mm

Höhe: 3.505 mm

Breite: 2.590 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 56

max. Kofferraumvolumen: 5,18 m³



VAN HOOL TDX 25

Länge: 13.520 mm

Höhe: 3.990 mm

Breite: 2.590 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 81

max. Kofferraumvolumen: 7.9 m³



VAN HOOL CX 45

Länge: 13.895 mm

Höhe: 3.505 mm

Breite: 2.590 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 56

max. Kofferraumvolumen: 11,99 m³



VAN HOOL CX 35

Länge: 10.845 mm

Höhe: 3.505 mm

Breite: 2.590 mm

max. Anzahl Sitzplätze: 38

max. Kofferraumvolumen: 7,97 m³

VAN HOOL USA

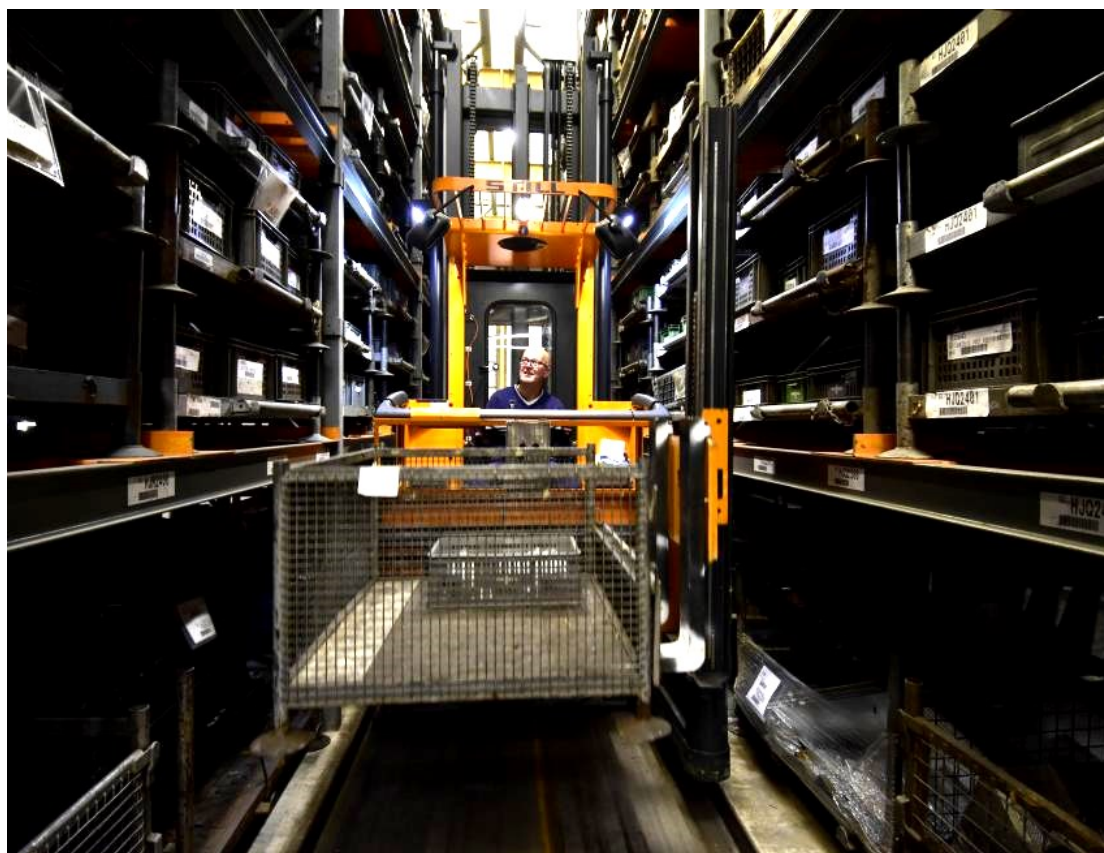


VAN HOOL Kundendienst



24/7 Service

Tel.+32 3 420 28 35



VAN HOOL N.V.



Van Hool NV (Reise– und Linienbusse, Nutzfahrzeuge)

Bernard Van Hoolstraat 58
2500 Lier (Koningshooikt)

Tel: +32-(0)3-420 20 20

Van Hool Mazedonien (Reise- und Linienbusse)

Technological Industrial Development Zone Skopje 2
1041 Ilinden
Republik Nordmazedonien

Otokar

OTOKAR Geschichte

1963	Gründung von OTOKAR
1964	Erster Bushersteller in der Türkei, von Magirus Deutz lizenziert
1967	Herstellungsbeginn von Midibussen mit 27 Sitzplätzen für Europa
1974	Otokar produziert Minibusse für den öffentlichen Nahverkehr. Die Gesellschaft wird von der Gruppe Koç erworben
1980	Die Herstellung von Bussen für den öffentlichen Nahverkehr sowie von Land Rover lizenzierte Geländewagen beginnt
1990	Ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum und ein neues Werk werden in Sakarya eröffnet
2000	Otokar nimmt mit dem Navigo die Produktion von 7 Meter langen Bussen auf. Erwerb von İstanbul Fruehauf A.S. – Anhängerherstellung
2007	Markteinführung des 9 Meter langen Busses – VECTIO
2008	Markteinführung der Varianten des VECTIO
2009	Markteinführung des Centro-Busses. Erweiterung der Produktionsanlagen auf 552.000 m2. Vectio T erhält den großen Preis der europäischen Reisebuswoche auf der Busworld-Messe in Kortrijk
2010	Markteinführung des 12 Meter langen Solo-Busses Kent C und des Überlandbusses Territo U
2011	Gründung von Otokar Europe SAS mit Sitz in Roissy-en-France im Département Val-d'Oise. Ziel des Unternehmens ist es, die Marke seinen europäischen Kunden näher zu bringen
2012	Markteinführung des Doruk (Vectio) Electra. Es ist der erste türkische Elektrobus

OTOKAR Geschichte

- 2015** Markteinführung des Kent-Gelenkbusses auf der Busworld Kortrijk
- 2016** Lieferung des zwanzigtausendsten Navigo auf der Messe Autocar Expo Lyon
- 2017** Markteinführung des Ulyso T
- 2020** Otokar gewinnt Ausschreibung zur Lieferung von 304 Stadtbussen nach Izmir
- 2022** Otokar präsentiert den neuen e-Centro



1968 Airy Apollo

1985 Otokar Überlandbus



OTOKAR Stadtbusse



OTOKAR KENT C Gelenkbus

Länge: 20.955 mm

Höhe: 3.245 mm

Breite: 2.540 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 220



OTOKAR KENT C Gelenkbus

Länge: 18.740 mm

Höhe: 3.215 mm

Breite: 2.540 mm



OTOKAR KENT C

Länge: 10.800 mm / 12.000 mm

Höhe: 3.145 mm

Breite: 2.540 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 101 / 94



OTOKAR KENT C CNG

Länge: 18.740 mm

Höhe: 3.447 mm

Breite: 2.540 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 87

OTOKAR Stadtbusse



OTOKAR Vectio C

Länge: 9.260 mm / 10.100 mm

Höhe: 3.155 mm

Breite: 2.540 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 78 / 59

OTOKAR electric



OTOKAR Kent electric

Länge: 12.000 mm

Höhe: 3.450 mm

Breite: 2.540 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 108



OTOKAR Centro C electric

Länge: 5.890 mm

Höhe: 2.935 mm

Breite: 2.130 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 11

OTOKAR Überlandbusse



OTOKAR Territo U

Länge: 12.080 mm / 13.260 mm

Höhe: 3.217 mm

Breite: 2.540 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 63 / 57



OTOKAR Kent U/LE

Länge: 12.200 mm

Höhe: 3.190 mm

Breite: 2.540 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 73



OTOKAR Vectio U/LE

Länge: 9.265 mm

Höhe: 3.146 mm

Breite: 2.350 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 45



OTOKAR Vectio U

Länge: 9.274 mm

Höhe: 3.155 mm

Breite: 2.410 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 39

OTOKAR Reisebusse



OTOKAR Ulyso T

Länge: 10.100 mm

Höhe: 3.255 mm

Breite: 2.410 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 43



OTOKAR Ulyso T

Länge: 7.801 mm / 8.475 mm

Höhe: 3.345 mm

Breite: 2.295 mm

max. Anzahl Fahrgäste: 37 / 33



International:
+49 7333 803 3995



OtoPARTS GmbH

Sandstraße 7
D-85445 Schwaig
Tel.: +49 8122 95 75 510

blog@otoparts.org



OTOKAR EUROPE SAS

24-26 Rue Du Noyer B.P.41
Parc Les Scientifiques De Roissy Lot A-3
95700 Roissy
Frankreich

Tel : + 33 1 34 38 76 76

OTOKAR DEUTSCHLAND

Market Access Set-Up GmbH
Sandstrasse 7
85445 Schwaig

Telefon: + 49 8122 - 22 89 444



1993 - erste Schritte

1993 eröffnet Kamil Hrbáč die erste Nutzfahrzeug-Umbauwerkstatt auf der Grundlage einer neu erworbenen Gewerbeberechtigung. Er widmet sich dem Umbau von Lieferfahrzeugen, in denen Zollschränke, Kühlschränke eingebaut und Sitze hinzugefügt werden. Das Unternehmen fertigt auch Koffer- und Pritschenaufbauten, realisiert den Bau von Spezial- und Zugfahrzeugen. Es verkauft Renault- und Avia-Chassis für die oben genannten Karosserien. Sie bietet ihren Kunden Finanzierungen durch Leasing an. Zu diesem Zeitpunkt ahnt er noch nicht, welche Größe und Marktposition sein Unternehmen in Zukunft erreichen wird.

1995 - schicksalhaftes Treffen

Die Produktion von Kleinbussen stoppt jedoch nach einer gewissen Zeit bei TZZ Vítkov aufgrund geringer Effizienz, die Unternehmensleitung sieht keine Perspektive in der weiteren Produktion von Kleinbussen und hält die gesamte Auflage für reine Utopie.

Zu dieser Zeit bereiteten Kamil Hrbáč und Vilém Pecháček jedoch bereits ihre eigene Produktion von Kleinbussen vor, die sie zwei Monate später tatsächlich starteten. Sie starten in kleinen Räumlichkeiten von 150 m² mit fünf Mitarbeitern in der Produktion in der ehemaligen STS Opa-va. Kamil Hrbáč mit dem **„geistigen Vater der Kleinbusse“** Ing. Vilém Pecháček beginnt damit die Geschichte des erfolgreichsten Herstellers von Kleinbussen in Tschechien zu schreiben. Ihre Begeisterung drückt sich in dem Motto aus: **„KLEINE BUSSE SIND BUSSE FÜR ALLE GELEGENHEITEN“**.

Im Herbst 1995 machten sich beide zusammen mit mehreren Kunden auf den Weg zur weltgrößten Messe Busworld in Kortrijk, Belgien. Hier haben sie erstmals Gelegenheit, die weltbesten Aufbau- und Kleinbusbauer wie ERNST AUWÄRTER, KOWEX, KUSTERS, KARL KOCH und andere zu treffen. Die wahre Liebe zum Bus beginnt genau hier, in der Stadt, die zum „Mekka“ aller „Busliebhaber“ geworden ist. Auf der Rückfahrt nutzen sie die Einladung des niederländischen Minibusherstellers Kusters, mit dem sie in kurzer Zeit einen Kooperationsvertrag abschließen. Derzeit entsteht ein Kreis wichtiger Partner für die Lieferung von Komponenten für die Produktion, darunter die Firmen BODE (deutscher Hersteller von Bustüren), der polnische Sitzlieferant STER aus Poznań und KIEL aus Nowy Tomyśl.

1996 - erster Großauftrag

Der erste Großauftrag lässt nicht lange auf sich warten und ist von grundlegender Bedeutung für die weitere Entwicklung des Unternehmens. Der Anfang des Jahres unterzeichnete Vertrag über die Lieferung von 25 Bussen auf Mercedes-Benz Sprinter-Fahrgestellen für ČSAD Plzeň sichert die Arbeit für einen großen Teil der nächsten Periode. Bereits im Januar unterzeichnete das Unternehmen Verträge über die Produktion von 33 Bussen

1997 - neue Räumlichkeiten

Anfang des Jahres zieht die gesamte Produktion in neue gemietete Räumlichkeiten in der Vávrovická-Straße in Opava um, auf das Gelände der Gebauer-Fabrik, wo das Unternehmen bis 2004 tätig ist. Bis zum Ende des Zeitraums belegt es eine Fläche von Produktionshallen größer als 650 m².

1998 - die ersten Busse aus Opava für den Export

Im selben Jahr präsentiert das Unternehmen auf der internationalen Messe AUTOTEC ein Trio von Bussen, alle in Fernverkehrsausführung, MB Sprinter 412D mit 21 Sitzplätzen, MB Vario O814D mit 24 Sitzplätzen in verlängerter Version (das Unternehmen kann das Fahrzeug bereits verlängern hinter der Hinterachse, was ein großer Fortschritt für innovative Lösungen ist) und IVECO DEILY für 21 Passagiere.

1999 - die ersten 100 produzierten Busse

Im Juni verlässt der 100. Kleinbus der Firma Kamil Hrbáč Motor Centrum Opava (KH motor CENTRUM Opava) die Tore. Das Unternehmen nimmt auch zum ersten Mal an der Nutzfahrzeugausstellung Autosalon in Nitra teil und verkauft später in diesem Jahr 12 Busse in die Slowakei auf Fahrgestellen MB Sprinter und VW LT 46. 1999 begann auch die Zusammenarbeit mit der deutschen Firma KOWEX, die Sattelschlepper liefert -fertige Karosserien für den tschechischen Markt, die im KH motor CENTRUM Opava in die endgültige Busform gebracht wurden.

2000-2002 die ersten Busse für den Export nach Deutschland, Österreich und Slowakei

Erstmals wird die Jahresproduktion von fünfzig Autos überschritten, die Busse sind nun nicht nur für den tschechischen Markt, die Slowakei und Österreich bestimmt, sondern die ersten Autos gingen auch an den sehr anspruchsvollen Markt in Deutschland. Zu diesem Zeitpunkt hatte das Unternehmen bereits 30 feste Mitarbeiter. Im März 2001 wurde mit dem Bau des ersten eigenen Aufbaus auf einem 6t-Sprinter-Chassis mit einer Motorleistung von 160 PS begonnen. Ende Juni 2001 ist die Karosserie lackierfertig und im August werden die Homologationen mit einem auf 6.300 kg erhöhten Gesamtgewicht abgeschlossen.

2003 Teilnahme auf der Busworld in Kortrijk

Kamil Hrbáč hat sich seinen Traum erfüllt. Zum ersten Mal hat er die Gelegenheit, seine Busse zu präsentieren und sie unter den weltweit führenden Karosseriebauern auf der renommiertesten Messe des Kontinents zu präsentieren! Er hatte es sich gewünscht, seit er 1995 zum ersten Mal die Messe Busworld in Kortrijk besuchte.

2004 Änderung der Rechtsnorm und neue Räumlichkeiten

Mit den kommenden Ereignissen dieses Jahres ändert Kamil Hrbáč die Rechtsform seines Unternehmens. Er überträgt alle Aktivitäten von der ursprünglichen natürlichen Person auf die neu gegründete Firma KHMC s.r.o. Kurz darauf kauft er eine Produktionsstätte mit einer Gesamtfläche von 10.000 m². Hier baut er moderne Räumlichkeiten mit Verwaltungs- und Sozialeinrichtungen. Bis Ende 2014 gelang es ihm, die gesamte Produktion in die neu eröffneten Räumlichkeiten zu verlegen, Anfang 2005 lief die Produktion hier vollständig an.

2005-2009 KHCM s.r.o. erfüllt die strengsten Qualitätskriterien

2007 verteidigte KHMC als einer der ersten die Qualifikationsgrenzen der Firma DAIMLER AG, SRN und erlangte den Status eines qualifizierten Partners für die Marke Mercedes-Benz. Er wird als offizieller Aufbauhersteller klassifiziert und erhält dadurch Zugang zum Portal der Daimler AG.

2008 verlässt der 500. produzierte Bus die Werkstore, den KHMC auf der internationalen Nutzfahrzeugausstellung AUTOTEC 2008 in Brünn präsentieren wird.

Im Jahr 2008 entsteht außerdem ein weiteres Sonderkarosseriedesign auf dem Mercedes-Benz Vario O818D-Chassis mit dem Arbeitsnamen „SPRINTER Mystery“. Das Design der Karosserie orientiert sich an der Baureihe Sprinter 5t und verhält sich wie sein erwachsener Bruder. Der Aufbau ermöglicht eine komfortable Langstreckenbeförderung von 22 Passagieren, einem Reiseleiter und einem Fahrer. Die Sitze sind sehr bequem und mit 450 mm Breite genauso breit wie in großen Bussen. Allerdings ist der Versuch, ein neues Modell auf den Markt zu bringen, wenig erfolgreich. Obwohl der Bus alle Parameter der ökologischen Grenzwerte und Sicherheitsstandards erfüllt, spiegelt sich seine allgemeine Veralterung im Fahrgestellteil des Mercedes-Benz VARIO sowie im höheren Geräusch des Vierzylindermotors wider. Trotz seiner sehr komfortablen und hochwertigen Ausstattung findet der neue Bus keinen Platz auf dem Markt und bleibt das einzige produzierte Exemplar.

Im Jahr 2009 erreichte die Produktionsleistung von KHMC eine Rekordzahl von 61 verkauften Fahrzeugen für den tschechischen und ausländischen Markt.

2010 das schlechteste Jahr in der Geschichte

2010 erlebte der Bushersteller aus Opava die vielleicht schlimmste Zeit seiner Geschichte. Die Produktion geht aufgrund der Weltwirtschaftskrise 2009 stark zurück. Obwohl Ökonomen berichten, dass die Krise langsam zurückgeht und die Wirtschaft allmählich wieder anzieht, hat der Trägheitseffekt enorme Auswirkungen auf die Produktion. 2010 wird es möglich sein, nur etwa die Hälfte der normalen Produktion zu produzieren, 28 Stück produzierte Busse sind tragisch wenig. Das Unternehmen ist gezwungen, Maßnahmen zu ergreifen und die Zahl der festangestellten Mitarbeiter zu reduzieren.

2011-2013 Die Produktion steigt wieder, das Unternehmen kommt wieder in positive Zahlen

Die Zahl der Vertragsabschlüsse Anfang 2011 überrascht, die Produktion steigt wieder und bis Ende des Jahres werden 38 Busse produziert. Die Wirtschaft des Unternehmens schreibt wieder schwarze Zahlen.

Seit Anfang 2012 entwickelt KHMC Aktivitäten, um neue europäische Zulassungen zu erhalten. Die neue europäische Homologation für die Mercedes-Benz Sprinter-Baureihe öffnet nun die Tür für den Export von KHMC-Bussen nach ganz Europa.

2014 KHMC wurde Inhaber des prestigeträchtigen Zertifikats Van Partner by Mercedes-Benz

Seit 2014 werden Minibusse auf Mercedes-Benz Sprinter-Fahrgestellen nach den Standards der Daimler AG gebaut und das Unternehmen ist Inhaber des Qualifizierungszertifikats „Van Partner by Mercedes-Benz“.

Auch das Jahr 2014 war vertrieblich erfolgreich, die Annahmen von Ende 2013 haben sich erfüllt und das Unternehmen hat erneut die magische Schwelle von 50 produzierten Bussen erobert. Im November präsentiert sich KHMC auf der Messe CZECHBUS in Prag, wo es mit dem Verkauf aller ausgestellten Exponate eine erfolgreiche Saison ausklingen lässt.

KHMC Minibusse



KHMC Taxi M 1 . 316 cdi oder 319 cdi

Länge: 5.910 mm

Breite: 1.993 mm

zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg

Fahrgäste: 7+1+1 / 6+2+1 / 6+1+1



KHMC Ecoline als 516 cdi oder 519 cdi

Länge: 7.367 mm / 7.767 mm

Breite: 1.993 mm

zul. Gesamtgewicht: 5.500 kg / 5.800 kg

Fahrgäste: 18+1+1 / 21+1+1



KHMC Schulbus als 516 cdi oder 519 cdi

Länge: 7.367 mm / 7.767 mm

Breite: 1.993 mm

zul. Gesamtgewicht: 5.500 kg / 5.800 kg

Fahrgäste: 19+1+1 / 21+1+1

KHMC Minibusse



KHMC Touring als 516 cdi oder 519 cdi

Länge: 7.367 mm / 7.767 mm

Breite: 1.993 mm

zul. Gesamtgewicht: 5.500 kg / 5.800 kg

Fahrgäste: 18+1+1 / 21+1+1



KHMC Panorama als 516 cdi oder 519 cdi

Länge: 7.367 mm / 7.767 mm

Breite: 1.993 mm

zul. Gesamtgewicht: 5.500 kg / 5.800 kg

Fahrgäste: 19+1+1 / 21+1+1



KHMC Premium als 516 cdi oder 519 cdi

Länge: 7.367 mm / 7.767 mm

Breite: 1.993 mm

zul. Gesamtgewicht: 5.500 kg / 5.800 kg

Fahrgäste: 11+1+1 / 15+1+1

KHMC Minibusse



KHMC City 1 als 516 cdi oder 519 cdi

Länge: 7.767 mm

Breite: 1.993 mm

zul. Gesamtgewicht: 5.500 kg / 5.800 kg

Fahrgäste: 15+(3)+7+1



KHMC City 2 als 516 cdi oder 519 cdi

Länge: 7.767 mm

Breite: 1.993 mm

zul. Gesamtgewicht: 5.500 kg / 5.800 kg

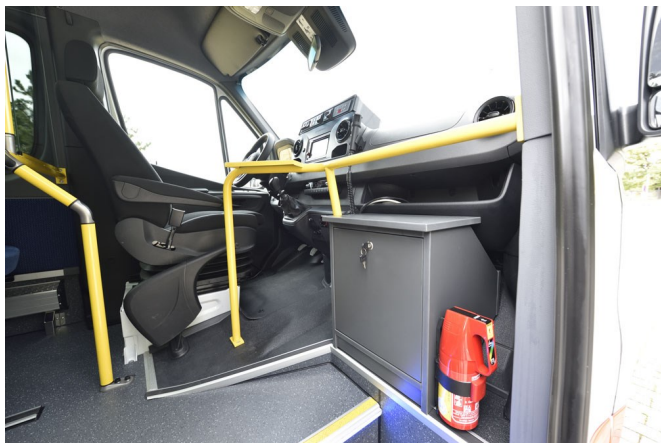
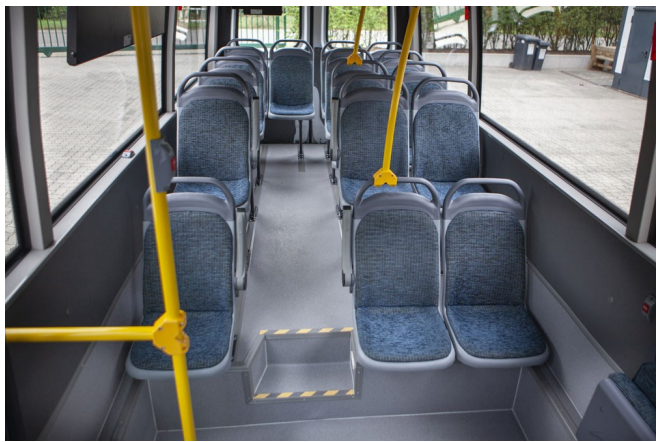
Fahrgäste: 15+(3)+7+1

KHMC besitzt das

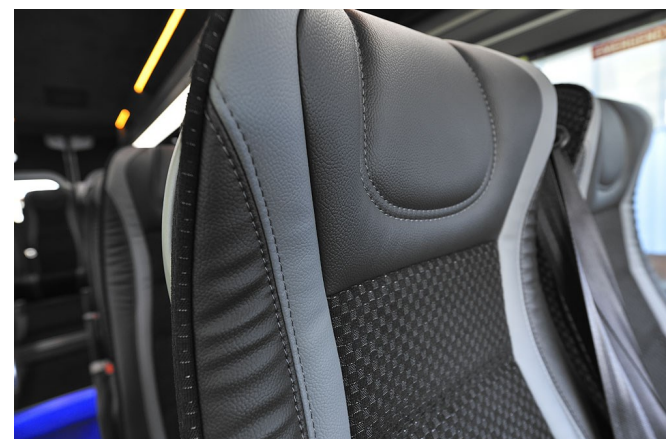
Van Partner by Mercedes-Benz Zertifikat

das die Erfüllung aller Qualifizierungsanforderungen hinsichtlich Qualität, Verkauf, Gewährleistung und After-Sales-Leistungen bestätigt, die Mercedes-Benz Van in seine Standards aufnimmt.

KHMC Minibusse



KHMC Minibusse



KHMC



KHMC s.r.o.

**Palhanecká 635/20, Jaktář
CZ-747 07 Troppau**

Telefon +420 608 400 135

Email khmc@khmc.cz

Unsere Servicepartner



Nutzfahrzeugtechnik Volker Diederichsen

Schrixdorfstraße 16a

24405 Mohrkirch

Telefon: 04646-1266

FRICKE

FRICKE Nutzfahrzeuge GmbH

Zum Kreuzkamp 9

27404 Heeslingen

Telefon: 04281-712-0

FRICKE

FRICKE Nutzfahrzeuge GmbH

Leinestraße 19

24539 Neumünster

Telefon: 04321-49907-0

DAF

Alfred Masche GmbH

Hauptstrasse 136 - 140

16547 Birkenwerder

Telefon: 03303-534646



Schleede Karosserie & Lackzentrum GmbH

Werkstatt Omnibus: Lehfeld 11

21029 Hamburg

Telefon: 040-724195-0

Unsere Servicepartner



Truck Port
Hamburg · Hannover

Truckport Hamburg Hannover GmbH

Rungedamm 18 c

21035 Hamburg

Telefon: 040-219079-0



Truck Port
Hamburg · Hannover

Truckport Hamburg Hannover GmbH

Krepenstraße 9-13

30165 Hannover

Telefon: 0511- 969397-0

Wir sind Mitglied bei folgenden Verbänden



Gesamtverband
Verkehrsgewerbe
Niedersachsen e.V.

www.gvn.de



Verband Mecklenburg-Vorpommerscher
Omnibusunternehmen e.V.

www.mvo-omnibusverband.de



Omnibus Verband Nord e.V.

www.ovn-online.de



VDOB

Verband der Omnibusunternehmen
des Landes Brandenburg e.V.

www.vdob-ev.de



Tourismusverband
Hamburg e.V.

www.tourismusverband-hamburg.de

Sie finden uns online bei



Ullrich Omnibusse



ullrichbus



Ullrich Omnibus Vertrieb GmbH & Co. KG



Ullrich Omnibus Vertrieb GmbH & Co. KG



Ullrich Omnibus Vertrieb GmbH & Co. KG

Unsere Partner



Michael Glitscher
www.glitscher.de



Leasing-Finanz GmbH

Peter Helmberger
www.lf-leasing-finanz.de



Marko Röpke / Lennard Menken
www.msr-finance.de



Stephan Ulrich
www.signal-iduna-agentur.de/stephan.ulrich

Wir unterstützen



www.plan.de



**SOS
KINDERDORF**
In Deutschland und der Welt

www.sos-kinderdorf.de