

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 3/2019

WERTE ZUGABEN FÜR BESTSELLER VITO
LETZTER SCHREI DIE VW-IKONE MULTIVAN
HERMES STROMFLOTTE FÜR DIE LETZTE MEILE



DER CRAFTER 4MOTION.

Jetzt mit € 1.500,- Allradbonus.*



Einzig in seiner Klasse mit 8-Gang-Automatik für Front-, Heck- und Allradantrieb. **Der Crafter. Einer, der Großes leistet.**

Genau die Arbeitskraft, die Sie brauchen: Der Crafter verfügt über einen kraftvollen Heckantrieb, einen vielseitigen Allradantrieb 4MOTION und erstmals auch über Frontantrieb. Alle Antriebsarten lassen sich mit dem einzigartigen 8-Gang-Automatikgetriebe kombinieren – womit der Crafter die größte Antriebsvielfalt seiner Klasse hat. Zudem ist er sparsam und komfortabel wie nie zuvor. Erleben Sie den Besten seiner Klasse bei Ihrem Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner.



Nutzfahrzeuge

Inhalt

4 Aufgewerteter Bestseller

Mercedes-Benz Vito mit neuer Motorenfamilie und digitalen Service-Paketen. Drehmomentstarker und emissionsarmer Vierzylinder-Diesel, Automatik - etwas für anspruchsvolle und kostenbewusste Nutzer.

7 Innovativ möbliert

Für mobile Profis: NV300 Concept zeigt die Vielseitigkeit der Nissan Nutzfahrzeuge. Am Beispiel eines Innenausbaus für Tischler zeigt die Transporterstudie, welches Potenzial in Nissan Nutzfahrzeugen für Gewerbe und Gewerke steckt.

8 Stromflotte für die letzte Meile

Im Rahmen der Eröffnung des Hermes Logistikcenters in Hamburg wurden die ersten 20 eVito aus der Serienproduktion sowie die ersten acht eSprinter Pilotfahrzeuge von Mercedes-Benz Vans an Hermes Germany übergeben.

10 Transporter auf der Bauma

Baufirmen und Handwerksbetriebe sowie Garten- und Landschaftsbaubetriebe finden für ihre vielfältigen Aufgaben im weit gespannten TGE-Produktportfolio das passende Fahrzeug.

12 Letzter Schrei

Multivan T6.1. Ikone am neuesten Stand. Digitalisiert und vernetzt. Neu an Bord: eine Armada an Assistenzsystemen, erstmals digitale Instrumente und die neueste Generation der Volkswagen Infotainmentsysteme.

15 Frischer Ranger

Vorhang auf für den neuen Ford Ranger. Er kommt kraftvoller und zugleich sparsamer daher.

17 Runderneuerung

Unter den kompakten SUV ist der Suzuki Vitara ein alter Bekannter.

18 Impressum

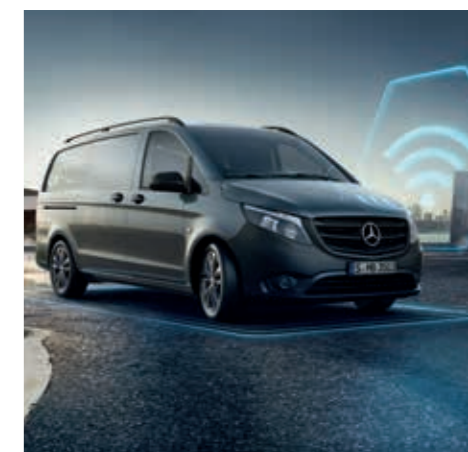


Sinn und Skepsis

Autonomes Fahren oder vernetzte Fahrzeuge sind die großen Trends am globalen Automarkt. Auf allen großen Automessen ist das mitunter Programm und stößt auf allgemeines Besucherinteresse. Die jährliche Global Automotive Study von Deloitte zeigt eine europaweite Skepsis an der Sicherheit selbstfahrender Autos. Das grundsätzliche Interesse ist vorhanden, sich einmal in einem selbstfahrenden Auto fortzubewegen. Jedoch wünschen sich beachtliche 85% der Österreicher hinsichtlich Entwicklung und Benutzung autonomer Fahrzeuge eine umfassende Kontrolle durch die Regierungsbehörden. Aber auch den Herstellern kommt eine wichtige Rolle zu. Über ein Drittel der österreichischen Studienteilnehmer nennt vertrauenswürdige Produzenten als wichtigen Sicherheitsfaktor. Darunter fallen vor allem jene Unternehmen, die sich auf autonome Fahrzeuge spezialisiert haben, sowie bestehende Technologieunternehmen. Neben autonomem Fahren geht der Trend im Automobilsektor immer mehr in Richtung Connected Vehicles. Auch hier üben sich die österreichischen Befragten eher in Zurückhaltung: Rund die Hälfte zeigt keine Bereitschaft, für vernetzte Technologien mehr zu bezahlen. In anderen europäischen Ländern stuft man den Mehrwert vernetzter Fahrzeuge deutlich höher ein. Während etwa in Italien 60% an die Nützlichkeit von mit dem Internet verbundenen Fahrzeugen glauben, sind es in Österreich nur 29%. Viele Österreicher haben vor allem Sicherheitsbedenken. Die Weitergabe persönlicher Daten stellt für viele Befragte eine Bedrohung dar. Das mangelnde Vertrauen ist auch bei diesem Thema feststellbar. Die Automobilindustrie sollte diese Skepsis als Chance verstehen. Sie muss die Vorteile der neuen Technologien klar und verständlich kommunizieren und Sicherheitsbedenken durch Fakten entkräften. Letztlich kann sich das zudem positiv auf die Zahlungsbereitschaft auswirken – die Investitionen in den technologischen Wandel wird der Nutzer zu berappen haben. **/// Ihre Helene Gamper**

Mercedes-Benz Vito mit neuer Motorenfamilie und digitalen Service-Paketen

Im Handwerk und Handel, als Service-Mobil und Lieferfahrzeug: Vielseitigkeit, Flexibilität und ein ausgewogenes Preis-Leistungs-Verhältnis machen den Vito so erfolgreich. Mit einem erweiterten Angebot wertet Mercedes-Benz Vans seinen Bestseller im Segment der mittelgroßen Transporter deutlich auf. Zu den Highlights zählt eine drehmomentstarke Vierzylinder-Diesel-Generation beim Vito Tourer mit Pkw-Zulassung. Die Motorenfamilie OM 654 reduziert im Vergleich zur vorherigen Generation Abgas- und Verbrauchswerte und verbessert den Geräusch- und Schwingungskomfort. www.mercedes-benz.at/transporter





Aufgewerteter Bestseller

Mercedes-Benz Vito mit neuer Motorenfamilie und digitalen Service-Paketen

Mit einem erweiterten Angebot wertet Mercedes-Benz Vans seinen Bestseller im Segment der mittelgroßen Transporter jetzt deutlich auf. Zu den Highlights zählt eine drehmomentstarke Vierzylinder-Diesel-Generation beim Vito Tourer mit Pkw-Zulassung. Die Motorenfamilie OM 654 reduziert im Vergleich zur vorherigen Generation Abgas- und Verbrauchswerte und verbessert den Geräusch- und Schwingungskomfort. Mit der Bestellfreigabe im März 2019 kommen die bereits im Mercedes-Benz Pkw-Portfolio verbauten Aggregate erstmals bei einem Nutzfahrzeug von Mercedes-Benz Vans zum Einsatz. Nach dem Sprinter sind viele digitale Dienste rund um das Ökosystem von Mercedes PRO connect ab Sommer 2019 auch für Vito-Varianten mit konventionellem Antrieb verfügbar. Ein Kommunikationsmodul (LTE) mit fest verbauter SIM-Karte schafft bereits jetzt die technische Basis. Die Produkte rund um die Konnektivitäts- und Flottenmanagementlösung Mercedes PRO connect helfen dabei, die Effizienz zu steigern, die Betriebskosten zu senken und die Verfügbarkeit der Fahrzeuge sowie die Kommunikation innerhalb der Flotte zu verbessern. Dies unterstützt eine effizientere Steuerung des Fuhrparks und führt zu einer Entlastung des Fahrers. Der Mercedes-Benz Vito wartet außerdem mit zusätzlichen Ausstattungsdetails wie einem deutlich ausgeweiteten Räder- und Felgenangebot sowie weiteren Gestaltungsmöglichkeiten auf. So können Kunden zukünftig vier zusätzliche Exterieur-Farben und weitere Leichtmetallräder in

17, 18 und 19 Zoll wählen. Hinzu kommen komfortable Features wie der Fernlichtassistent PLUS, neue Rollenschlitten für die Sitzbefestigung und der Zugang zum Mercedes-Benz Notrufsystem und dem Pannenmanagement. Optisch wurde das Design des Kombiinstrumentes angepasst.

Drehmomentstarker und emissionsarmer Vierzylinder-Diesel Ab März 2019 ist der Mercedes-Benz Vito Tourer mit den Vierzylindern der Motorenfamilie OM 654 bestellbar, die die bisherigen OM 651-Motoren bei gleicher Leistung ersetzen. In der kleinsten Version erzeugt das Aggregat 100 kW (136 PS) und 330 Nm Drehmoment, die mittlere Option leistet 120 kW (163 PS) und 380 Nm Drehmoment, und den Spitzenwert markieren 140 kW (190 PS) und 420 Nm Drehmoment. Die neue Motorengeneration zeichnet sich nicht nur durch ein hohes Leistungsangebot aus, sondern kombiniert diese Kraftentfaltung mit deutlich reduzierten Verbrauchs- und Abgaswerten sowie verbessertem Geräusch- und Schwingungskomfort. Zu den innovativen Merkmalen der neuen Motorengeneration zählen die Kombination von Aluminium-Gehäuse und Stahlkolben, das Stufenmulden-Brennverfahren sowie die NANOSLIDE® Laufbahnbeschichtung zur Verringerung der innermotorischen Reibung. Die meisten für die Emissionsminderung relevanten Komponenten sind direkt am Motor verbaut. Der integrierte Technologieansatz aus neuem Stufenmulden-Brennverfahren, dynamischer Mehrwege-Abgasrückführung und motornaher Abgasnachbehandlung, erstmals kombiniert mit einer variablen Ventilsteuerung, ermöglicht geringere Verbräuche und niedrigere Emissionen. Durch die motornah isolierte Anordnung hat die Abgasnachbehandlung einen geringen Wärmeverlust und günstigste Arbeitsbedingungen.

9G-TRONIC Automatikgetriebe Erstmals kommt mit den Neuerungen beim Mercedes-Benz Vito Tourer auch das 9G-TRONIC Automatikgetriebe zum Einsatz. Die komfortable und effiziente Wandler-

automatik ersetzt die 7G-TRONIC und ist serienmäßig mit den neuen Dieselmotoren kombiniert. Der Fahrer kann über den DYNAMIC SELECT-Schalter mithilfe der Fahrprogramme „Comfort“ und „Sport“ das Schaltverhalten beeinflussen. Oder er schaltet im Modus „Manuell“ mit den DIRECT SELECT-Lenkradschalt paddles selbst. Ab Herbst 2019 kommt ein manuelles Schaltgetriebe hinzu. Alle neuen Motorisierungen sind serienmäßig mit Hinterradantrieb erhältlich oder wahlweise mit permanentem Allradantrieb 4MATIC.

Digitale Dienste Effizienz, Wirtschaftlichkeit und unkompliziertes Controlling: Gewerbliche Fuhrparks werden auch bei kleinen und mittleren Betrieben immer stärker aus der Perspektive der Gesamtkosten betrachtet. Eine neue Grundlage, um die Flotte effizient zu steuern, schaffen in ausgewählten Ländern die digitalen Dienste von Mercedes PRO connect. Das bündelt ganzheitlich alle relevanten Dienstleistungen auf einer webbasierten Plattform.

Schnelle Hilfe bei Unfällen oder Pannen Der Vito ist auch auf den Fall der Fälle bestens vorbereitet – dafür sorgen das neu verfügbare Mercedes-Benz Notrufsystem und das Pannenmanagement. Das Notrufsystem ist serienmäßig an Bord. Über Crashsensoren können Unfälle sofort registriert und Rettungskräfte automatisch alarmiert werden. Alternativ dazu kann der Notruf auch manuell über die SOS-Taste in der Dachbedieneinheit ausgelöst werden. Das System baut eine Sprachverbindung zur Mercedes-Benz Notrufzentrale oder zur lokalen Notrufzentrale auf und übermittelt die genaue Position sowie weitere Informationen, die zur Rettung und Bergung notwendig sind. Bei einer Panne kann der Fahrer über das Unfall- und Pannenmanagement technische Unterstützung durch Betätigen der Pannentaste in der Dachbedieneinheit anfordern. Ein Kontakt zum Customer Assistance Center (CAC) wird hergestellt, wobei der aktuelle Standort und alle relevanten Fahrzeugdaten automatisch übertragen werden. Über das CAC wird der nächstgelegene Mercedes-Benz Service ver-

ständig, der entweder vor Ort Hilfe leistet oder das Fahrzeug in die nächste Mercedes-Benz Partnerwerkstatt abschleppt. Ausfallzeiten können so reduziert und der weitere Betrieb des Fahrzeugs schneller gewährleistet werden.

Seitenwind-Assistent serienmäßig mit an Bord Zur Serienausstattung gehören der Aufmerksamkeits-Assistent sowie ein Seitenwind-Assistent, der Einflüsse von Windböen auf das Fahrzeug nahezu vollständig kompensiert. Beim Vito Tourer ist die Reifendrucküberwachung ebenfalls serienmäßig. Zudem lässt sich der Vito mit zahlreichen weiteren Assistenzsystemen individuell ausstatten, zB mit dem aktiven Park-Assistenten, mit Abstands-Warnassistenten (COLLISION PREVENTION ASSIST), Totwinkel-Assistenten und Spurhalte-Assistenten. Ebenfalls optional ist PRE-SAFE, ein Insassenschutz bei drohendem Heckaufprall. Alternativ zu den Halogenscheinwerfern gibt es den Vito optional mit dem Intelligent Light System ILS. Diese Technik setzt sich aus LED-Blinkern, LED-Tagfahrlicht sowie aus LED-Abblend-, Fern- und Abbiegelicht zusammen. Abhängig von der Geschwindigkeit passen sich die Scheinwerfer durch eine variable Lichtverteilung an die Erfordernisse von Autobahn und Landstraße an. Das intelligente Lichtsystem wird außerdem um den optionalen Fernlichtassistenten PLUS erweitert. Das System reagiert adaptiv auf die Sichtverhältnisse und passt die Lichtverteilung (Abblendlicht, Teilfernlicht, Fernlicht) und auch die Leuchtweite an die jeweilige Verkehrssituation an.

Audio 40-Infotainmentsystem mit intuitiver Bedienführung Bei den Infotainmentoptionen steht das 2018 vorgestellte Audio 40-System mit 7“-Touchscreen und integrierter Navigation zur Auswahl. Es überzeugt mit seinen vielfältigen Kommunikations- und Infotainment-Möglichkeiten. Seine Funktionen lassen sich über den Touchscreen in vertrauter Weise bedienen. Die Hinweise und Anzeigen der Navigation mit 3-D-Stadtansichten und -Landmarken sind intuitiv →

verständlich. Zu den weiteren Highlights gehören das Digitale Radio DAB+, die Smartphone-Integration über Apple CarPlay™ und Android Auto™ sowie die Bluetooth®-Schnittstelle mit Audio-Streaming und Freisprechfunktion für möglichst ablenkungsfreies Telefonieren während der Fahrt. Über USB-Schnittstellen können mobile Endgeräte aufgeladen werden. Das Audio 40-System ist optional für den Vito Kastenwagen, den Vito Mixto, den Vito Tourer BASE, den Vito Tourer PRO und den Vito Tourer SELECT erhältlich.

Individualisierungsoptionen und Ausstattungsdetails Ungewöhnlich vielfältig sind, mit Blick auf den Einsatz als Nutzfahrzeug, die Sonderausstattungen des Vito. Es gibt zahlreiche Tür- und Fenstervarianten oder eine Dachreling mit Trägern. Der Laderaum lässt sich mit einem Holzfußboden, einem Schienensystem zur Lastenverankerung, Zurrschienen an der Seitenwand und Innenverkleidungen höchst funktionell ausstatten. Dachaufbauten und Trägersysteme sowie Gepäckraumwannen stehen entweder ab Werk oder als Zubehör zur Verfügung. Mehr Komfort und ein vereinfachtes Handling verspricht das neue Schienensystem im Vito. Dafür wurden die Rollenschlitten zur Sitzbefestigung optimiert, sodass sich die Sitzbänke im Fond nun noch leichter verschieben lassen. Nahezu freie Wahl haben Käufer eines Vito Tourer bei der Ausstattung und Bestuhlung des Fahrgastraums. Zur Verfügung stehen Zweier- und Dreier-Sitzbänke, Liege- und Tischpakete. Darüber hinaus können Kunden zwischen Holz- oder Kunststoffböden oder einem Boden mit feinem Teppichbelag, etwa für den Einsatz als gehobenes Shuttle, wählen. Verschiedene Heizungs- und Klimasysteme gestalten den Aufenthalt an Bord angenehm. Als erster Transporter verfügte bereits der Vito Kastenwagen serienmäßig über Airbags und Gurtwarner, sowohl für den Fahrer als auch für den Beifahrer. Die Modelle Vito Tourer PRO und Vito Tourer SELECT überzeugen außerdem mit Windowbags und Thorax-Pelvis-Sidebags vorn. Für den Vito Tourer sind Windowbags im Fond zu bekommen. Mit maximal acht Airbags setzt er Maßstäbe im Segment der Midsize Vans.

Vom anspruchsvollen bis zum kostenbewussten Kunden Anpassungs- und wandlungsfähig für alle Einsatzzwecke, ob Handwerk, Handel oder Gewerbe, ob im Shuttleverkehr oder als Taxi – um diesem Anspruch gerecht zu werden, kommen beim Mercedes-Benz Vito unterschiedliche Modellvarianten zum Einsatz. So steht beispielsweise der Vito Kastenwagen in drei Längen zur Wahl. Der Vito Mixto verbindet die Vorteile von Kastenwagen und Tourer. Der Vito Tourer teilt sich in den funktionellen Vito Tourer BASE, den vielseitigen Vito Tourer PRO und den hochwertigen Vito Tourer SELECT auf. Damit entfaltet sich der Tourer zu einer kompletten Modellfamilie für alle Arten der Personenbeförderung. Der Mercedes-Benz Vito bietet mit seinen drei Längen – kompakt (4,90 m), lang (5,14 m) und extralang (5,37 m) – eine breite Auswahl. Zudem ist der Midsize Van in unterschiedlichen Gewichtsvarianten bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 2,7 t und 3,2 t verfügbar. //



Innovativ möbliert

Für mobile Profis: NV300 Concept zeigt die Vielseitigkeit der Nissan Nutzfahrzeuge.

Am Beispiel eines Innenausbaus etwa für kreative Tischler zeigt die Transporter-Studie, welches Potenzial in den Nissan Nutzfahrzeugen für eine Vielzahl unterschiedlicher Gewerbe und Gewerke steckt. Herzstück des Nissan NV300 Concept ist eine integrierte tragbare Batterielösung namens Nissan Energy Roam: ein wetterfestes Kraftpaket, das komfortable, emissionsfreie und leise Energie für unterwegs liefert. Mit 700 Wh Kapazität und 1 kW Leistung eignet sich das Batteriepaket als hochmoderne Energiequelle für mobile Profis. Hochmodern auch deshalb, weil Nissan Energy Roam aus wiederaufbereiteten Elektroauto-Batterien aus dem Nissan Leaf besteht. Aufgeladen werden kann das Batteriepaket zudem mit einer Solarzelle, wie sie auf dem Dach des NV300 Concept montiert ist. Dadurch wird das Strompaket zu einer wirklich unabhängigen Powerbank. Handwerker aus unterschiedlichsten Bereichen, die zu ihren Einsätzen unterwegs sind, haben damit ihr Werkzeug und ihren Computer immer einsatzbereit an Bord und können ihr Berufsleben so hocheffizient und umweltfreundlich gestalten. „Mit dem NV300 Concept blicken wir in die Zukunft der Nutzfahrzeugbranche“, sagte Francesco Giacalone, Direktor für LCV Planning und Marketing, Nissan Europa, anlässlich der Motor Show in Brüssel. „Der Transporter ist praktisch, vielseitig und

innovativ – und verfügt in Verbindung mit Nissan Energy Roam über eine komplett autarke Energieversorgung. Diese Lösung besitzt ein enormes Potenzial für das Nutzfahrzeugsegment und ist ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal für Nissan Nutzfahrzeuge.“ Auch beim Innenausbau zeigt die Transporter-Studie neue Möglichkeiten, die Nissan seinen gewerblichen Kunden künftig anbieten könnte. Im personalisierten Laderaum finden sich ein integrierter Touchscreen-Computer, schwenkbare Sitze auf Bodenschienen, maßgeschneiderte platzsparende Staufächer und eine LED-Beleuchtung im Dach. Entwickelt und hergestellt wurde die Ausstattung des Transporters in Zusammenarbeit mit Studio Hardie, einem angesehenen britischen Design-Studio. Nissan Energy Roam ist eine Weiterentwicklung der tragbaren Stromversorgung, die das Unternehmen auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 und 2016 mit den Konzeptfahrzeugen Navara Dark Sky und Navara EnGuard vorgestellt hatte. Nissan liefert mit dem Batteriepaket ein weiteres Beispiel für eine praktische Umsetzung des Konzeptes Nissan Intelligent Mobility und zeigt, wie sich das Know-how im Bereich Batterietechnik und Elektroantrieb auf neue Geschäftsbereiche übertragen lässt. Als saubere und nachhaltige Energielösung für unterwegs eignet sich Nissan Energy ROAM für den gewerblichen und den privaten Einsatz. Das System wird im Frühjahr 2019 in Europa eingeführt. Der Nissan NV300 ist ein geräumiges und praktisches leichtes Nutzfahrzeug und wird in verschiedenen Höhen und Längen angeboten. Nissan gewährt auf die gesamte Nutzfahrzeugpalette eine Herstellergarantie über fünf Jahre bzw. 160.000 Kilometer (100.000 Kilometer beim e-NV200). Diese gilt auch für den Pickup Navara und kann beim Weiterverkauf auf den neuen Halter übertragen werden. //



V. li. n. re.: Klaus Maier (Leiter Vertrieb und Marketing Mercedes-Benz Vans) und Olaf Schabirosky (CEO von Hermes Germany) bei der Übergabe der ersten eVito aus Serienproduktion an Hermes Germany, anlässlich der Eröffnung des Hermes Logistikcenters in Hamburg.

Stromflotte für die letzte Meile

Logistiker Hermes übernimmt erste eSprinter und eVito

Im Rahmen der Eröffnung des Hermes Logistikcenters in Hamburg wurden die ersten 20 eVito aus der Serienproduktion sowie die ersten acht eSprinter Pilotfahrzeuge von Mercedes-Benz Vans an Hermes Germany übergeben. Die eVito ergänzen die bereits in den Pilotstädten

Stuttgart und Hamburg verfügbaren Pilotfahrzeuge bei der Auslieferung auf der letzten Meile im urbanen Umfeld. Die Transporter sind zudem der im Straßenbild sichtbare Teil einer strategischen Partnerschaft zwischen Mercedes-Benz Vans und Hermes Deutschland zur Entwicklung von Technologien und Dienstleistungen rund um die Fahrzeugflotte des Handels- und Logistikdienstleisters. Wesentliche Unterstützung erfährt die Zusammenarbeit von Daimler und Hermes durch ZUKUNFT.DE („Zustellverkehre kundenfreundlich, nachhaltig, flexibel und transparent. Durch Emissionsfreiheit“), ein unter der Leitung Hamburgs (Projektleitstelle hySOLUTIONS) über die drei Bundesländer Baden-Württemberg, Hamburg und Hessen umgesetztes Vorhaben zur Elektrifizierung der Paketauslieferung auf der sog. „Letzten Meile“. Dieses Projekt wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Insgesamt wird Hermes Germany sukzessive 1.500 Mercedes-Benz Elektrotransporter für die Paketzustellung einsetzen. Damit soll das langfristige strategische Ziel erreicht werden, bis 2025 die 80 größten deutschen Innenstädte emissionsfrei zu beliefern. Die Zusammenarbeit geht dabei weit über den reinen Betrieb von batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen hinaus. Sie umfasst auch die gemeinsame Erarbeitung eines Konzepts für eine effiziente Ladeinfrastruktur in den Logistikzentren von Hermes und von IT-Diensten zur optimalen Steuerung der Elektroflotte sowie deren Einbindung in die täglichen Betriebsabläufe. Für diesen Aufbau eines Ökosystems rund um die

Elektro-Transporter waren und sind umfangreiche Erprobungen mit Pilotfahrzeugen notwendig. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen dann in den weiteren Ausbau des elektrischen Zustell-Netzwerkes ein. Zudem unterstützt Mercedes-Benz Vans Hermes Germany

und deren Servicepartner mit speziellen Leasingangeboten bei der Modernisierung der Zustellflotte auch im konventionellen Bereich. „Optimal an den Anwendungszweck angepasste Fahrzeuge sind die Voraussetzung für einen effizienten Betrieb – gerade im herausfordernden Bereich der urbanen Logistik. Ein bloßer Laderaum auf Rädern reicht angesichts geänderter Anforderungen seitens der Kunden und der Städte heutzutage nicht mehr aus. Vielmehr braucht es emissionsarme und -freie Antriebe sowie intelligente Lösungen über das reine Fahrzeug hinaus, zB im Bereich effizienter Ladeinfrastruktur. „Die Zusammenarbeit mit Hermes Germany ist nicht nur ein weiterer Schritt in der Elektrifizierung unseres Gesamtangebots, sondern ein gutes Beispiel, wie wir im Sinne der Customer Co-Creation gemeinsam mit unseren Kunden neue, innovative und branchenspezifische Lösungen entwickeln“, verdeutlicht Klaus Maier, Leiter Vertrieb und Marketing Mercedes-Benz Vans.

eVito für den urbanen Einsatz Der neue eVito ist vor allem im städtischen Lieferverkehr zuhause, erfüllt durch seine Reichweite und seine Laderaumkapazität aber auch Ansprüche von Handwerkern und Servicetechnikern im urbanen Umfeld. Eine installierte Batteriekapazität von 41 kWh sorgt für eine Reichweite von rund 150 km. Selbst bei ungünstigen Rahmenbedingungen können die Kunden eine Reichweite von ca. 100 km erwarten. Nach sechs Stunden Ladezeit steht die volle Reichweite wieder zur Verfügung. Der batterie-

elektrische Antrieb leistet 85 kW und erreicht ein Drehmoment von bis zu 300 Nm, maßgeschneidert für den urbanen Einsatz. Die Höchstgeschwindigkeit lässt sich je nach Einsatzzweck bestellen. Ist der eVito vorwiegend im innerstädtischen Bereich unterwegs, schont eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h die Energiereserven und vergrößert die Reichweite. Alternativ lässt sich eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 120 km/h konfigurieren. Der Midsize-Van kann mit zwei unterschiedlichen Radständen geordert werden. Die Basisversion mit einer Gesamtlänge von 5.140 mm verfügt über eine maximale Zuladung von 1.015 kg und ist damit auf dem Niveau des Vito mit klassischem Antrieb. Die extralange Version kommt auf 5.370 mm. In seinem großzügigen Laderaum lassen sich Waren und Güter bis zu einer Zuladung von 990 kg unterbringen. Das maximal zulässige Gesamtgewicht beträgt 3.200 kg. Höchste Flexibilität mit einem Ladevolumen zwischen 6,0 m³ bzw. 6,6 m³ gewährleistet auch die Positionierung der Batterien: Diese sind unter dem Fahrzeug angebracht und schränken den Laderaum somit in keiner Weise ein.



eSprinter mit den Qualitäten des Segmentbegründers Der Segmentbegründer bei den Large-Vans ist der perfekte Begleiter, wenn das Fahrzeug als rollende Werkstatt oder auch als geräumiges Lieferfahrzeug genutzt wird. Der neue eSprinter wird zunächst als Kastenwagen mit Hochdach und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg angeboten. Das maximale Ladevolumen erreicht wie beim Sprinter mit Verbrennungsmotor 10,5 m³. Mit einer installierten Batteriekapazität von 55 kWh beträgt die voraussichtliche Reichweite rund 150 km bei einer maximalen Zuladung von ungefähr 900 kg. Mit der zweiten Batterieoption können Kunden andere Prioritäten bei den Einsatzparametern setzen. Mit einer Batteriekapazität von 41 kWh wird eine Reichweite von rund 115 km ermöglicht. Im Gegenzug steigt die maximale Zuladung um rund 140 kg auf ungefähr 1.040 kg. Der Elektroantrieb im eSprinter leistet wie das Diesel-Einstiegsaggregat 85 kW mit einem Drehmoment von bis zu 300 Nm. Wie beim eVito lässt sich die Höchstgeschwindigkeit passend zum Einsatzzweck konfigurieren: Auf ein Maximaltempo von 80 km/h oder bis zu 120 km/h, wenn es schneller gehen muss.

Customer Co-Creation schafft branchenspezifische Lösung für die KEP-Branche In der strategischen Zusammenarbeit erarbeiten Mercedes-Benz Vans und Hermes gemeinsam Lösungen, die über das Fahrzeug hinausreichen. Die seit dem vergangenen Jahr stattfindenden umfangreichen Erprobungen des eVito Einsatzes an den Pilotstandorten Stuttgart und Hamburg ermöglichen die Erarbeitung eines Konzepts für eine effiziente Ladeinfrastruktur mit einem softwaregesteuerten Lastmanagement in den jeweiligen Logistikzentren. Dadurch lassen sich u. a. auch Kosten für eine mögliche Erweiterung des Netzanschlusses vermeiden. Besonderes Augenmerk legen die Projektpartner auf die Entwicklung intelligenter IT-Lösungen, die das Flottenmanagement und die Verwaltung der Ladeinfrastruktur gesamtheitlich optimieren. Digitale Dienste sollen den administrativen Aufwand für den Flottenbetreiber und den Arbeitsalltag des Fahrers reduzieren sowie die Fahrzeugverfügbarkeit an den jeweiligen Standorten insgesamt erhöhen. ▀

Transporter auf der bauma

Baufirmen und Handwerksbetriebe sowie Garten- und Landschaftsbaubetriebe finden für ihre vielfältigen Aufgaben im weit gespannten TGE-Produktportfolio das passende Fahrzeug. Mit geschlossenen Kastenwagen, verglasten Kombi und Fahrgestellen bietet MAN ein umfassendes Angebot an Karosserieformen. Zur Wahl stehen zwei Radstände, drei Überhänge und drei Dachhöhen. Bei entsprechender Konfiguration ergibt sich eine maximale Nutzlast von über 1,5 t beim 3,5-Tonner und bei dem Kastenwagen ein maximales Laderaumvolumen von 18,4 m³. Für die Fahrgestelle gibt es Einzel- und Doppelkabinen. Letztere bieten mit bis zu sieben Sitzplätzen den Mitarbeitern eine bequeme und sichere Fahrt auf die Baustelle. Der Einstieg in die Baureihe MAN TGE beginnt bei 3,0 t zulässigem Gesamtgewicht. Das obere Ende liegt bei 5,5 t mit einer zwillingsbereiften Hinterachse. Weitere 3,5 t lassen sich mittels Anhängerkupplung bewegen. Die Wahl des Antriebs fördert die Variantenvielfalt. In Abhängigkeit

des zulässigen Gesamtgewichts sind Front- und Heck- sowie Allradantrieb möglich, wahlweise mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder 8-Gang-Automatikgetriebe. Im MAN TGE arbeitet eine komplett neue Dieselmotoren-Generation, die Langlebigkeit und Zuverlässigkeit verspricht. Angeboten werden die 1.968 cm³ großen Motoren mit 102, 122, 140 und 177 PS. Entwickelt wurde der Vierzylinder speziell im Hinblick auf die „harten“ Anforderungen eines Nutzfahrzeuglebens. Sparsamkeit und Robustheit stehen damit an oberster Stelle. Für den Einsatz des TGE in der Baubranche bietet MAN ab Werk eine Vielzahl an Aufbauten und Ausbauten an. So können Dreiseitenkipper von den Firmen Scattolini, Henschel und Schoon für den 3,5-Tonner und den 5,5-Tonner bestellt werden. Für Service- und Werkstattwagen stehen ab Werk flexibel einzurichtende Regalsysteme von den Firmen Bott und Sortimo zur Auswahl. Pausiert der Baubetrieb witterungsbedingt im Winter, kann der MAN TGE eine Aufgabe im Winterdienst übernehmen. Dafür kann eine Montagehalterung für den Schneepflug montiert werden. Auf der Ladefläche ist Platz für einen Streuer.

Zwei TGE-Exponate bei MAN auf der bauma Im Herbst 2018 lief die Produktion des größten Kippers in der TGE-Baureihe an. Den auf der Messe ausgestellten MAN TGE 6.180 zeichnen der stärkste Motor, das 6-Gang-Schaltgetriebe, eine Zwillingsbereifung an der blattgefederten Hinterachse, die Einfachkabine mit drei Sitzplätzen und ein Dreiseitenkipper von MEILLER aus. In auffälliger schwefelgelber Lackierung präsentiert sich ein MAN TGE 3.180 auf dem MAN-Außenstand neben Halle B4. Sein Erscheinungsbild und der Dachaufbau mit einer Wechselverkehrszeichenanlage weisen auf den Einsatz als Begleitfahrzeug für Großraum- und Schwertransporte vom Typ BF4 hin. Der Kastenwagen mit drei Sitzplätzen erhielt eine Inneneinrichtung zur Lagerung der mitzuführenden Absperrmaterialien und Messgeräte. Der Ausbau des Fahrzeugs erfolgte bei der Firma Kustech in Techau bei Lübeck.

Höchste Sicherheit durch Assistenzsysteme Mit dem im TGE serienmäßigen Notbremsassistenten EBA (Emergency Brake Assist) steuert

MAN einen wesentlichen Bestandteil zur Verkehrssicherheit bei. Dazu überprüfen Abstandssensoren kritische Abstände zum Vordermann und helfen, den Anhalteweg zu verkürzen. Die integrierte City-Notbremsfunktion brems darüber hinaus bei niedrigen Geschwindigkeiten das Fahrzeug automatisch ab. Das reduziert die Gefahr von Auffahrunfällen als eine der häufigsten Unfallursachen, minimiert damit Ausfallzeiten und Reparaturkosten und erhöht im Gegenzug den Restwert. Der optional erhältliche Rückfahrassistent unterstützt dagegen beim rückwärtigen Ausparken. Des Weiteren lässt sich ein Anhängerrangierassistent bei Bedarf aktivieren. Darüber hinaus kompensiert die elektromechanische Servolenkung Gegenlenkkräfte, wie sie beispielsweise durch Seitenwinde entstehen. Für hohen Komfort auf langen Autobahnetappen sorgt der abstandsgeregelte Tempomat. Der Sicherheit aller dienen die Müdigkeitserkennung und die Multikollisionsbremse. Mit Letzterer können Folgekollisionen mit anderen Hindernissen oder Verkehrsteilnehmern verhindert werden. //

DER NEUE MAN TGE 4x4. DER TRANSPORTER MIT LKW-SUPPORT.



Der neue MAN TGE 4x4. Typisch MAN.

Der MAN TGE 4x4 beweist in jeder Situation vor allem eins: kontrolliertes Fahrverhalten, damit Fahrer und Ladung immer sicher und zuverlässig an ihr Ziel kommen. Auch bei extremen Fahrbahnbedingungen, der MAN TGE 4x4 steht sowohl offroad als auch onroad seinen MAN. Mehr Info bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.van.man/at



Er ist die Ikone unter den Nutzfahrzeugen: der Bulli. Transporter, Caravelle, Multivan und California. Allesamt Bestseller. Über sechs Generationen – vom T1 bis zum T6 – hat Volkswagen Nutzfahrzeuge weltweit fast 12 Mio. Exemplare verkauft. Jetzt erhält die Baureihe ein großes Update: T6.1. Ikone neuester Stand. Digitalisiert und vernetzt. Neu an Bord: eine Armada an Assistenzsystemen, erstmals digitale Instrumente und die neueste Generation der Volkswagen Infotainmentsysteme mit integrierter SIM-Card und somit permanentem Online-Zugang. Ebenfalls neu: das Design der Frontpartie, die Instrumententafel und eine erweiterte Serienausstattung. Für Vortrieb sorgen neueste TDI-Motoren (90 bis 199 PS).

Volkswagen Nutzfahrzeuge hat die Blaupause der europäischen Transporter, Großraumvans und Reisemobile immer wieder neu erfunden, weiterentwickelt, präzisiert und verbessert. So ist es auch diesmal: Um ein neues Spektrum der Assistenz- und Infotainmentsysteme zu integrieren, stieg die Entwicklungsmannschaft tief in die Technik ein. Dr. Thomas Sedran, Vorstandsvorsitzender von Volkswagen Nutzfahrzeuge: „Der neue T6.1 ist das Auto für das Hier und Jetzt. Wir haben ein bewährtes Fahrzeug genommen und die Assistenz- und Infotainmentsysteme und die Konnektivität auf den neuesten Stand der Technik gebracht.“

Neuer Seitenwindassistent ist im T6.1 serienmäßig „Die hydraulische Servolenkung des T6 wich im T6.1 einer elektromechanischen und somit aktiv ansteuerbaren Lenkung. Das ändert alles, da sie den Zugang zu neuen Assistenzsystemen öffnet“, so Alexander Hitzinger, Vorstand für den Bereich Technische Entwicklung. Hitzinger weiter: „Mit dem T6.1 wollten wir neue Maßstäbe im Hinblick auf die Fahrzeugsicherheit und den Komfort setzen. Besonders wichtig war uns die Fahrstabilität. Und hier haben wir deutliche Fortschritte realisiert.“ Zu den neuen Assistenzsystemen gehört der in allen T6.1 serienmäßige Seitenwindassistent: Er stabilisiert den Bulli automatisch, sobald der seitliche Wind zum Sturm wird. Ein spürbares Plus an Sicherheit.

Neue Assistenzsysteme lenken und bremsen automatisch Dank der elektromechanischen Servolenkung ebenfalls neu an Bord: Das Spurhaltesystem „Lane Assist“. Es registriert via Kamera markierte Fahrbahnbegrenzungen und hält den T6.1 automatisch in seiner Spur. Das Ein- und Ausparken vereinfacht fortan der „Park Assist“. Wird er aktiviert, fädelt sich der T6.1 automatisch ein und aus; der Fahrer muss nur noch Gaspedal und Bremse bedienen. Damit beim manuellen Rangieren alles →

Letzter Schrei

Großes Update für den VW Multivan 6.1, der nun digitalisiert abfährt.



klappt, wurde aus dem Crafter der Flankenschutz für den T6.1 adaptiert. Er reduziert mittels rund um den Wagen verteilter Ultraschallsensoren das Risiko von Beschädigungen. Vor Unfällen beim Zurücksetzen schützt der Ausparkassistent; das System warnt vor Fahrzeugen, die sich im 90°-Winkel hinter dem eigenen Wagen nähern. Sollte der Fahrer nicht reagieren, wird das System via Bremsengriff selbst aktiv.

„Trailer Assist“ vereinfacht das Rangieren mit Anhänger Alle Modelle der Baureihe sind prädestinierte Zugfahrzeuge. Je nach Antrieb erreicht die maximale Anhängelast bis zu 2.500 kg. Das Rangieren mit einem Anhänger vereinfacht fortan der aus dem Crafter bekannte „Trailer Assist“. Er nimmt dem Fahrer das komplizierte Umdenken ab, dass er beim Rückwärtsrangieren mit einem Gespann das Lenkrad nach links einschlagen muss, damit der Anhänger nach rechts abbiegt. Per Drehknopf der elektrischen Außenspiegeleinstellung – der hier zum Joystick wird – und einer Anzeige im Cockpit stellt der Fahrer einfach den Winkel ein, mit dem der Trailer zurückgesetzt werden soll. Das Lenken übernimmt danach der T6.1. Im „Trailer Assist“ fusionieren der „Park Assist“, die elektromechanische Servolenkung und die Rückfahrkamera „Rear View“ (registriert den Knickwinkel der Anhängerdeichsel). Ergänzt wird das Spektrum der neuen Systeme durch eine Verkehrszeichenerkennung per Frontkamera.

Digitalisiertes Interieur mit neuer Instrumententafel Neu gestaltet wurde die Instrumententafel des T6.1. Albert Kirzinger, Chefdesigner von Volkswagen Nutzfahrzeuge: „Wir haben die Anforderungen an den Arbeitsplatz des Fahrers konsequent auf die digitale Welt zugeschnitten.“ Damit schuf das Team um Kirzinger die Voraussetzungen, um im T6.1 das „Digital Cockpit“ (voll-digitale Instrumente) und die dritte Generation des Modulare Infotainmentbaukastens (MIB3) integrieren zu können. Durch die Fusion von „Digital Cockpit“ und MIB3 entsteht auf einer Sichtachse eine neue, digitale Display-Landschaft der Anzeige- und Bedienelemente.

Digital Cockpit Das 10,25“ große „Digital Cockpit“ des T6.1 setzt neue Maßstäbe. Es ist im Multivan Highline serienmäßig an Bord. Klar und hochwertig sind die Grafiken des kontrastreichen Displays gestaltet. Der Fahrer kann zwischen verschiedenen Screen-Konfigurationen wählen. Das geschieht über die Taste „View“ im Multifunktionslenkrad. Konfiguration 1: Drehzahlmesser und Tacho werden interaktiv in Rundinstrumenten angezeigt. In der Mitte des Screens wird eine individuell wählbare Ebene eingblendet – etwa das Telefonbuch des Smartphones. In Verbindung mit dem TopInfotainmentsystem kann zudem die Navigationskarte in der Mitte zwischen beiden Ziffernblättern geöffnet werden. Konfiguration 2: Hier steht eine digitale Ansicht ohne Ziffernblätter mit verschiedenen Infofeldern zur Verfügung. Mittig ist auch hier eine frei belegbare Anzeige integriert – zB die Mediathek. Neu designt wurden darüber hinaus auch die klassischen analogen Instrumente mit der mittig angeordneten Multifunktionsanzeige.

MIB3 mit bis zu 9,2“ großem Display Ein weiteres Highlight im T6.1 sind die neuen Navigationssysteme des MIB3: das „Discover Media“ (8,0“) und das „Discover Pro“ (9,2“). Der grafische Aufbau dieser Touchscreen-Systeme wurde neu gestaltet; über einen personalisierbaren Homescreen lassen sich die Funktionen darüber hinaus ähnlich individuell konfigurieren wie die Apps auf einem Smartphone. Das Display des „Discover Pro“ ist zudem komplett glasüberbaut. Abgerundet wird das Infotainment-Programm durch die MIB2-Systeme „Composition Audio“ (mit Zeilendisplay, Serie ab Grundausstattung) und das „Composition Colour“ (6,5“-Touchscreen, Serie ab Caravelle Highline, Multivan Comfortline und California Coast).

Infotainmentsysteme mit integrierter SIM-Card Wichtigstes neues Ausstattungsfeature aller Infotainmentsysteme ist eine integrierte SIM-Card (eSIM). Sie gehört ab dem „Composition Colour“ zur Serienausstattung und ist für das „Composition Audio“ optional erhältlich. Mit der eSIM öffnet sich ein neues Spektrum online-basierter Funktionen und Services. Beispiel eCall-Funktion: Nach einem Unfall sendet das System automatisch die Position des Fahrzeugs an eine Notrufzentrale und baut eine Sprechverbindung auf. Sollte aus dem Auto heraus keine Antwort kommen, werden die Rettungskräfte informiert. Darüber hinaus bildet die eSIM die Schnittstelle zu „Volkswagen We“ – einer neuen Welt der Online-Dienste. Die 8,0“- und 9,2“-Systeme des MIB3 bieten zudem Features wie Internet-Radio und Musik-Streaming-Dienste.

Natürliche Sprachsteuerung vereinfacht die Bedienung Dank eSIM wird die Bedienung noch intuitiver und damit einfacher. Denn die neuen 8,0“- und 9,2“-Infotainmentsysteme im T6.1 reagieren künftig auf natürliche Sprachbefehle. Die Spracheingabe wird dabei online über eine Datenbank abgeglichen und automatisch in digitale Kommandos übersetzt. Wie bei anderen Smart Devices reicht ein kurzer Weckruf, damit der T6.1 zuhört: In diesem Fall „Hey Bulli“. Dann geht es zB so weiter: „Ich möchte zum Gendarmenmarkt in Berlin.“ Und schon schlägt das Navigationssystem die exakte Adresse als neues Ziel vor.

Ausstattungsplus für den Transporter 6.1 Die Serienausstattung des Transporters 6.1 wurde deutlich aufgewertet. Dazu Heinz-Jürgen Löw, Vorstand für Vertrieb und Marketing: „Wir haben die Serienausstattung des Transporters durch elektrische Fensterheber, die Zentralverriegelung, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, neue H7-Scheinwerfer, Innenleuchten in energieeffizienter LED-Technik und ein Radiosystem mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung abgerundet.“

Ausstattungsplus für den Multivan 6.1 Spürbar erweitert hat Volkswagen Nutzfahrzeuge ebenfalls die Serienausstattung des Multivan 6.1. Der Multivan 6.1 Trendline hat zB gegenüber dem Vorgänger die aufgewertete neue Schalttafel, das Audiosystem „Composition Colour“ mit 6,5“-Touchscreen, eine elektrische Betätigung der Kindersicherung für die Türen, die neuen H7-Scheinwerfer und ein neues Leder-Multifunktionslenkrad an Bord. Beim Multivan 6.1 Comfortline kommen u. a. die Multifunktionsanzeige „Premium“, Dekore in der Schalttafel und den Seitenverkleidungen, das „Licht & Sicht“-Paket sowie zusätzliche USB-Schnittstellen im Fahrgastraum hinzu. Die Serienausstattung des Multivan 6.1 Highline wurde darüber hinaus zusätzlich um neue LED-Scheinwerfer, die ebenfalls neuen LED-Rückleuchten, den „Park Assist“ (inklusive „Parkpilot“ vorn und hinten und Rangierbremsfunktion), das 8“-Navigationssystem „Discover Media“ und das „Digital Cockpit“ ergänzt. Die neue Serienausstattung des Caravelle und California wird zeitversetzt bekannt gegeben.

Euro-6d-TEMP-Motoren leisten zwischen 90 und 199 PS Neu konfiguriert wurde auch das Antriebsprogramm. Der frontgetriebene T6.1 wird zur Markteinführung mit hocheffizienten 2,0l-Turbodieselmotoren (2.0 TDI) angeboten. Sie alle erfüllen die Abgasnorm Euro-6d-TEMP-EVAP. Die neue Grundmotorisierung leistet 66 kW/90 PS und wurde damit stärker (zuvor 62 kW/84 PS). In der Leistungsstufe darüber entwickelt der 2.0 TDI nun 81 kW/110 PS; er löst die bisherigen Motoren mit 75 kW/102 PS und 84 kW/114 PS ab. Übernommen werden vom Vorgänger der 2.0 TDI mit 110 kW/150 PS sowie ein 2.0 TDI Biturbo mit 146 kW/199 PS. Der 150 PS-TDI kann als Sonderausstattung mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) sowie dem Allradantrieb 4MOTION (Schalter oder DSG) bestellt werden. Die 199 PS-Topversion wird serienmäßig mit DSG ausgeliefert (optional plus 4MOTION). **➤**



Frischer Ranger

Vorhang auf für den neuen Ford Ranger. Er kommt kraftvoller und zugleich sparsamer daher.

Die Neuaufgabe des vielseitigen Pritschenwagens punktet mit serienmäßig zuschaltbarem Allradantrieb mit elektronischer Übersetzungswahl und ist erstmals mit den 2,0l-EcoBlue-Turbodieseln erhältlich. Das umfangreich aufgefrischte Modell ist ab sofort bestellbar und wird in Österreich ab Mitte 2019 ausgeliefert (Einstiegspreis: 26.400 Euro netto bzw. 31.680 Euro brutto). In Kombination mit der auf Wunsch lieferbaren ebenfalls neuen Zehn-Gang-Automatik von Ford ermöglicht der neue Ranger im Vergleich zum Vorgängermodell Kraftstoffersparungen von bis zu 9%. Neue Top-Motorisierung ist nun die Biturbo-Version des EcoBlue-Vierzylinders: Dieses Triebwerk mobilisiert 213 PS (156 kW) und entwickelt ein maximales Drehmoment von 500 Newtonmetern (Nm). Das sind 13 PS (10 kW) respektive 30 Nm mehr als das TDCi-Fünfzylinder-Aggregat mit 3,2l Hubraum, das voraussichtlich nur noch bis September 2019 im Programm bleibt. Neben der Version mit Einzelkabine (2 Türen, 2 Sitze) stehen die Extrakabine (2 Doppelflügeltüren, 2+2 Sitze) sowie die geräumigere Doppelkabine (4 Türen, 5 Sitze) zur Wahl. In der Doppelkabine kommt erstmals eine aktive Geräuschkompensation (Active Noise Control) zur Unterdrückung von Störgeräuschen zum Einsatz. Der Ranger ist weiterhin in vier Ausstattungsvarianten lieferbar: als XL, XLT, Limited und Wildtrak. Bei ausgewählten Händlern ebenfalls ab sofort bestellbar ist der Ford Ranger Raptor, der mit seinem extrovertierten Design auf den ersten Blick verdeutlicht, dass er für ultimativen Offroad-Fahrspaß konzipiert wurde. Dank seines verstärkten Ford Performance-Chassis eignet er sich auch für Geländefahrten mit höherer Geschwindigkeit. Abseits befestigter Straßen zeigt der neue Ford Ranger mit seinem zuschaltbaren Allradantrieb mit elektronischer Übersetzungsauswahl (fernbetätigte Freilaufnaben) und der elektromechanischen Servolenkung seine Stärken. Mit seiner

Wattiefe von bis zu 800 mm sowie einer Bodenfreiheit von 230 mm, dem Böschungswinkel von 29° vorne und 21° hinten meistert er Hindernisse. Die Offroad-Eigenschaften kombiniert der Ford Ranger mit einer Anhängelast bis zu 3.500 kg und einer maximalen Nutzlast von bis zu 1.137 kg. Zur Wahl stehen neben dem Biturbo mit 213 PS (125 kW) und 500 Nm maximalem Drehmoment zwei weitere Euro 6-Diesels, die ihre Kraft jeweils aus 2l Hubraum schöpfen. Ein Dieselpartikelfilter und ein SCR-Kat mit AdBlue-Einspritzung sorgen dabei für die bestmögliche Abgasreinigung. Die Leistungsstufen: 130 PS (96 kW) mit 340 Nm maximalem Drehmoment und 170 PS (125 kW) mit 420 Nm. Auch der Ford Ranger bietet alles, was der Ford-Baukasten an Assistenten für hohen Fahrkomfort und bessere Sicherheit zu bieten hat. Auch bei der Telematik kann der Ranger mit den modernen Pkw des Herstellers mithalten. „Der neue Ford Ranger bietet unseren Kunden eine unschlagbare Kombination aus hoher Zugkraft, vorbildlicher Kraftstoffeffizienz und intelligenten Fahrer-Assistenztechnologien. Wichtig zu wissen: Die hochmoderne Ford EcoBlue-Turbodiesel-Familie mit 2,0l Hubraum und SCR-Kat unterbietet die strengen Euro 6-Emissionsgrenzwerte“, betont Roelant de Waard, als Vizepräsident von Ford Europa verantwortlich für Marketing, Sales & Service. „Hinzu kommt: Der neue Ranger Raptor wird den Fahrspaß weiter steigern, wenn dieser extreme Lifestyler für die wahren Offroad-Enthusiasten an den Start geht.“

Design robust und modern zugleich Das aufgefrischte Design des neuen Ranger verleiht dem Pickup-Bestseller von Ford eine nochmals kraftvollere Präsenz. Die Modifikationen betreffen die überarbeitete Frontschürze ebenso wie den Kühlergrill, der über die gesamte Breite von einer horizontalen Zierleiste nun in zwei Bereiche →



Ford
Ranger
Limited



unterteilt wird. Die exklusiveren Ausstattungslinien erhalten ab Werk Bi-Xenon-Scheinwerfer inklusive LED-Tagfahrlicht und Nebelscheinwerfer. Ebenfalls neu sind attraktive Karosseriefarben wie Pyrit-Silber und Saphir-Blau. Der Ranger Wildtrak unterscheidet sich optisch von den anderen Ausstattungsvarianten durch seine spezielle Außenfarbe Canyon-Orange und einen trapezförmigen Kühlergrill, dessen Oberfläche mit einem besonderen dunklen Titanium-Effekt einen interessanten Kontrast bietet. Gleiches gilt für die Wildtrak-Lufteinlässe, -Außenspiegel und -Türgriffe. Auch der Innenraum dieser Top-Ausstattungsversion überzeugt mit einem besonders hochwertigen und sportlichen Eindruck – beispielhaft seien die dunkel-satinierten Chrom-Elemente und die edlen Teil-Ledersitze mit geprägten „Wildtrak“-Emblemen genannt. //



Runderneuerung

Seit 31 Jahren hat sich der Suzuki Vitara in diesem Segment als Erfolgsmodell der Marke etabliert und steht jetzt runderneuert bei den Händlern. Allerdings sind die Veränderungen erst auf

den zweiten Blick zu erkennen, denn beim Design hielten sich die Kreativen der Marke zurück und beschränkten sich auf kosmetische Retuschen an der Front- und Heckpartie, um den ursprünglichen Charakter des Modells zu erhalten. Das ist ihnen gelungen, und so bleibt auch der überarbeitete Vitara eine bekannte Größe. Die wirklichen Neuerungen spielen sich unter der Haube ab, und auch da trifft der Vitara-Freund auf bereits aus anderen Modellen bekannte Technik. Der modellgepflegte Vitara verzichtet auf einen Diesel und kommt mit einem 1l-Dreizylinder als Basismotorisierung und einem 1,4l-Vierzylinder zu den Kunden, der das bisher eingesetzte 1,6l-Aggregat ablöst. Beide Antriebe werden im Swift und anderen Modellen angeboten. Der Dreizylinder leistet 111 PS und kommt anders als viele Dreizylinder erfreulich unaufgeregt und akustisch dezent auf Touren. Wo andere Triple lästige Geräuschkulissen entwickeln, hält sich der Suzuki-Motor im Hintergrund. Lediglich bei starken Beschleunigen macht sich der Motor bemerkbar, wird aber nie störend. Allerdings sollte das Gelände keine besonderen Herausforderungen stellen. Anspruchsvolle Steigungen bringen den kleinen Turbo schnell an seine Grenzen, dann hilft nur noch beherrschtes Schalten, was wiederum den Verbrauch weit über die angegebenen 5,3l auf 100km steigen lässt. Dann steht am Ende der Fahrt eher eine Acht vor dem Komma. Die Fahrleistungen zeigen, dass auch drei Zylinder für ausreichend Vortrieb sorgen können. In 11,5 Sekunden ist Tempo 100 km/h und bei 180 km/h die maximale Geschwindigkeit erreicht. Allerdings ist der 1,4l-Vierzylinder nicht nur wegen der besseren Fahrleistungen eindeutig die bessere Wahl. Zumal der größere Antrieb mit einem deutlich besser abgestimmten Sechsgang-Getriebe ausgerüstet ist. Die 1l-Version muss

Unter den kompakten SUV ist der Suzuki Vitara ein alter Bekannter.

sich mit fünf Gängen bescheiden. Vergleichsweise souverän meistert der Vierzylinder auch steile Anstiege, und zeigt sich, wenn es einmal ein wenig schneller sein muss, durchaus dynamisch. In

der Endabrechnung liegt er beim Verbrauch außerdem nur geringfügig über dem Wert des Dreizylinders. Irgendwann in der Zukunft wird der Vitara mit einem Hybridantrieb ausgestattet werden. Bei beiden Motorisierungen kann der Fahrer bei den Allradversionen vier Fahreinstellungen nutzen. In „Auto“ rollt der Vitara überwiegend als Fronttriebler und liefert beim Anfahren zusätzliche Kraft an die Hinterachse. Das Programm „Sport“ liefert vor allem beim 1,4-Liter dank der sportlicher ausgelegten Gaspedalkennlinie durchaus dynamische Momente und verteilt die Leistung je nach Bedarf an die Vorder- und Hinterachse. Auf rutschigem Untergrund empfiehlt sich die Einstellung „Snow“, die je nach Straßenverhältnissen die Kraft auf die Vorder- und Hinterachse aufteilt. Auf losem Untergrund und im Gelände steuert „Lock“ dann die Kraftverteilung gleichmäßig an beide Achsen. Auch im großzügig bemessenen Innenraum müssen sich die Vitara-Freunde nicht umstellen. Der aktuelle Vitara, der bereits bei den Händlern steht, besitzt nun hochwertigere Materialien, und der Fahrer freut sich über die ergonomisch übersichtlich angeordneten Instrumente. Allenfalls die Sitzauflage könnte ein wenig großzügiger dimensioniert sein. Unterwegs stellt der Vitara seinen Fahrer nicht vor Probleme. Das Fahrwerk besitzt eine angenehme Kombination aus Dämpfung und Federung und kommt auch bei schnellen Kurvenfahrten nicht aus der Fassung. Auch die Defizite der Infrastruktur werden vom Fahrwerk souverän geschluckt. Für die Sicherheit von Fahrer und Passagieren spendierten die Suzuki-Entwickler dem Vitara ein je nach Ausstattungsniveau vollständiges Paket, das vom Tot-Winkel-Warnsystem über einen Ausparkassistenten, Verkehrszeichenerkennung und Notbremsassistent die wichtigsten elektronischen Helfer umfasst. // →



Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4.
Redaktion: Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj.
Redaktionelle Gesamtleitung: Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** € 33,- pro Jahr inkl. MWST. und Porto.
Nachdruck und Vervielfältigung: Titel „Blickpunkt TRANSPORTER“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Vertrieb:** Dataform/Printex, 2203 Großbeersdorf. **Art Direction/ Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2019.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 25.6.2019 (Anzeigenschluss: 4.6.2019).

Für regelmäßige Updates aus der Branche besuchen Sie unseren Blog auf www.blickpunkt-lkw-bus.com oder folgen Sie uns in den sozialen Medien:

→ [youtube.com/blickpunktlkwbus](https://www.youtube.com/blickpunktlkwbus) → [facebook.com/blickpunkt.lkw.bus](https://www.facebook.com/blickpunkt.lkw.bus)



Interaktiv und multimedial erleben Sie Blickpunkt LKW & BUS und Blickpunkt TRANSPORTER auf Ihrem Tablet bzw. Smartphone.



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

Blickpunkt TRANSPORTER erreicht mit jeder Ausgabe 14.000 Flottenhalter leichter Nutzfahrzeuge.



14.000

Flottenhalter leichter Nutzfahrzeuge erhalten 4 x jährlich Österreichs TRANSPORTER-Fachmagazin

Innovationen, Tests und Technik von Kastenwagen, Pritsche, Van, Minibus und Pickup samt branchengerechter Ausstattung und Zubehör. In Print + Web + App. Für Kleintransporteure, Bauhandwerk (Bauunternehmen, Elektro-, Heizung- und Sanitärinstallateure, Tischler, Maler, Raumausstatter), Werkstätten, Zustelldienste, Gastroversorger.

Jetzt Anzeige buchen

+43.(0)5372.62332
 gamper-werbung@kufnet.at

→ Die nächsten Ausgaben erscheinen am 25. Juni, 30. September und 20. Dezember 2019.



mörbisch **see
Fest
spiele**

Wir geben dem See eine Bühne

Operette von Franz Lehár

DAS LAND DES LÄCHELNS

11. Juli bis 24. August 2019

Künstlerischer Direktor
Peter Edelmann