

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 5/2019

MAN E-TGE LÖWE MIT KATZENPFOTEN
MERCEDES V-KLASSE EDEL-DIESEL MIT STERN
IVECO DAILY NEU UND MIT ASSISTENTEN AN BORD



 **4 JAHRES**
WERTPAKET
TRANSPORTER

VORSTEUER
ABZUGS
BERECHTIGT

Kraftstoffverbrauch V-Klasse kombiniert: 5,9-6,7 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 155-172 g/km

Wann wird's mal wieder richtig Winter?

Entscheide dich noch im Sommer für die neue V-Klasse mit Allradantrieb 4MATIC und profitiere von 4 Jahre kostenlosem Service! Mehr bei deinem Mercedes-Benz Partner oder auf www.mercedes-benz.at/v-klasse

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.



DER CRAFTER ENTRY.

Ab € 23.200,-* netto bzw. ab € 27.840,-** brutto



Mit bis zu
€ 4.995,-***
 Unternehmerbonus

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

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

*Unverb., nicht kart. Richtpreise exkl. MwSt. für Unternehmer. **Unverb., nicht kart. Richtpreise inkl. MwSt. ***Bei Kauf erhalten Sie bis zu € 4.995,- Unternehmerbonus (bei Crafter 55 Kästen LSH4 130 kW/177 PS TDI Heck Zwillings) für Unternehmer mit gültiger UID-Nummer bei Kauf bis 30.06.2019 bzw. solange der Vorrat reicht. Bonus ist inkl. MwSt. und NoVA und wird vom unverb. empf. Listenpreis abgezogen. Nähere Infos bei teilnehmenden VW Betrieben. Symbolfoto.

Verbrauch: 8,9 – 9,1 l/100 km, CO₂-Emission: 232 – 237 g/km.

Inhalt

4 Löwe mit Katzenpfoten

Leise und abgasfrei rollt der MAN eTGE durch die Stadt. Der Zwillingbruder des VW e-Crafter überzeugt durch Leistungsentfaltung und Qualitäten rund um Cockpit und Fahrwerk. E-Vans dieser Größenklasse sind noch rar, sie treten zurzeit als Einzelgänger auf, nicht im Rudel. Das wird sich bald ändern, aber noch hat der eTGE weite Jagdgebiete für sich.

7 Edel-Diesel mit Stern

Im Zentrum der feinen Mercedes V-Klasse steht ein prächtiger Dieselmotor. Er leistet viel und verbraucht wenig – so muss ein Diesel sein. Dass er wenig CO₂ erzeugt, wirtschaftlich arbeitet, enorme Reichweiten ermöglicht – für Diesel-Gegner sind Themen aus der Praxis nicht relevant. Also gilt es, den Diesel zu veredeln, negative Vorurteile in positive Urteile zu wandeln.

10 Abschied vom Fax

Die Digitalmarke RIO unterstützt auch kleine Unternehmen in der Logistik

12 Neue Hilfen

Iveco hat den Daily mit aktuellen Assistenten bestückt. Zudem bietet der Transporter aus Turin interessante Neuerungen. Aus der Mischung von Kundenanforderungen und High-Tech ist der Daily zu dem geworden, wofür man ihn schätzt: ein Meister in allen Klassen im Segment der leichten Nutzfahrzeuge.

14 Impressum

15 Last-Mile-Zusteller

Volkswagen startet mit dem e-Crafter in Österreich und erweitert die Crafter-Flotte um den ersten großen Zero-Emission-Transporter. Der e-Crafter kommt mit modernsten Assistenz-, Komfort- und Infotainmentsystemen auf den Markt.

16 Neue Renault Transporter

Ein Ausblick auf Zustellfahrzeuge von übermorgen, ein erster Blick auf den kommenden Kangoo. Ein intensiver Blick auf die aufgefrischten Renault Transporter Master und Trafic.



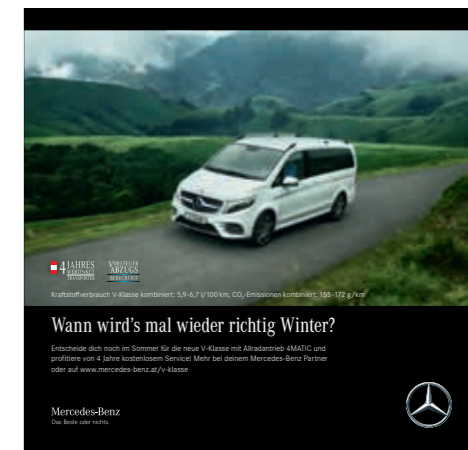
Transporter im Blickpunkt

Das Angebot an batterieelektrisch betriebenen Transportern auf der vor kurzem zu Ende gegangenen „transport logistic“ in München lud zum genauen Hinschauen und Hinterfragen ein. Und zum Praxistest, wie Sie in dieser Ausgabe lesen können. Besonders in urbanen Zonen ist emissionsfreies und leises Fahren und Zustellen ein zentrales Thema. Allein die KEP-Branche transportiert in Österreich 230 Mio. Pakete im Jahr. Das Bauhandwerk und die Servicedienstleister, die ihre Aufträge im städtischen Gebiet zu erledigen haben, und schließlich die Lebensmittel-Feinverteilern, die Filialnetze versorgen, schielen auf Strom-Vans – wenn auch derzeit noch Fahrzeugpreis und Nutzlast die Freude am Umweltschutz und fahrverbotsfreiem Arbeiten etwas eintrüben. Apropos „transport logistic“: Dort hat die PTV Group ihre neueste Version der Tourenplanungssoftware PTV Route Optimiser vorgeführt. Sie erreicht höchste Planungsqualität. Mit der Integration historischer Verkehrsdaten und der Anbindung von ETA-Funktionalität für den Tag der Tour ist der Anbieter aus Karlsruhe tatsächlich Vorreiter. Nun können bei der Tourenplanung auch die Fahrzeugkosten heterogener Fahrzeugflotten berücksichtigt werden. Womöglich ist der Einsatz von drei einzelnen Vans günstiger und in der City sinnvoller als der eines 40-Tonnners? In der Tourenplanung dominieren intelligente Logistikkösungen, möglich gemacht durch übergreifende Digitalisierung, die gleichzeitig mit dem wachsenden Fahrermangel kollidieren. Größer könnte der Kontrast nicht sein. Abhilfe schaffen nur viele Ansätze gemeinsam. Intelligent Logistics steht für die dynamischen Tourenplanungslösungen der PTV Group, die über transparente Optimierung, Life Dispatching und durchgängige Planung der gesamten Transportkette zur Lösung beitragen. So kann jede Ressource gleichzeitig effizient eingesetzt werden, was Zeit und Kosten spart. Den Fahrermangel wird das nicht beheben, aber die Welt für Disponenten stressfreier machen.

■ Ihre Helene Gamper

Die neue Mercedes-Benz V-Klasse.

Steigen Sie ein, und Sie werden jeden Kilometer in der V-Klasse genießen. In ihr sind Familien und Geschäftsleute noch entspannter unterwegs. Freizeitabenteurer erleben jeden Augenblick noch intensiver und Shuttle-Fahrgäste erreichen ihre Ziele so bequem und stilvoll wie nie zuvor. www.mercedes-benz.at/v-klasse





Löwe mit Katzenpfoten

Leise und abgasfrei rollt der MAN eTGE durch die Stadt. Der Zwillingbruder des VW e-Crafter überzeugt durch Leistungsentfaltung und Qualitäten rund um Cockpit und Fahrwerk.

Wie auf Katzenpfoten schleicht der MAN eTGE durch die City. Leise, aber nicht langsam schleicht er sich an. Der MAN-Löwe ist schließlich eine Raubkatze. Und nun wildert MAN kräftig bei den Transportern. Gut 9.000 TGE waren's im vergangenen Jahr, es dürfen gerne noch mehr werden. Verstärkung erhält der Großtransporter vom elektrisch angetriebenen eTGE. E-Vans dieser Größenklasse sind noch rar, sie treten zurzeit als Einzelgänger auf, nicht im Rudel. Das wird sich bald ändern, aber noch hat der eTGE weite Jagdgebiete für sich.

Jetzt summt der MAN eTGE durch die Altstadt. Die Stadt ist sein Revier, das mit Abstand lauteste Geräusch an Bord verursacht das Abrollen der Reifen auf den Pflasterstraßen, hinzu kommen der Lärm der Verbrennungsmotoren rundum und das lästige kurze Anlasserorgeln von Start-Stopp-Motoren. Am Scheitelpunkt der Route teilen sich einige Fußgänger und noch weniger Autos ein paar Meter der Strecke. Hupen wäre ungehörig. Also langsam und vorsichtig anschleichen, mit einem Lächeln und einem freundlichen Wink auf die überraschten Gesichter reagieren, wenn die Passanten den Transporter bemerken. Dieser Löwe ist zahm und weiß sich zu benehmen.

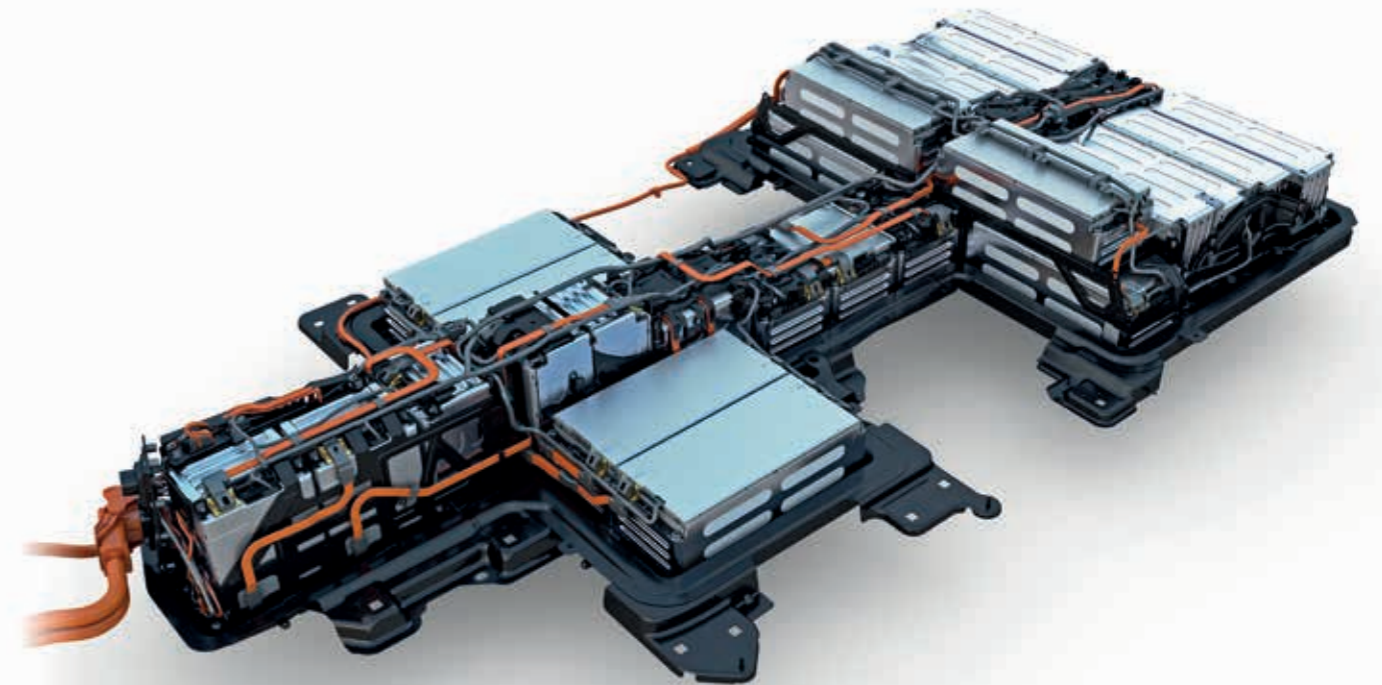
Damit jeder merkt, wer hier so erschreckend leise herangeleitet, hat MAN seinem weißen Kastenwagen ein wenig Kriegsbemalung gegönnt. Trotz der Hinweise: Unter dem Blech verbirgt sich mehr VW als MAN. Wie sein Zwillingbruder e-Crafter übernimmt der eTGE die leicht modifizierte Technik aus dem elektrifizierten Golf. Vorteil: Sie ist verfügbar, sonst gäb's diesen Transporter in Schleicher-

Ausführung vermutlich noch nicht. Nachteil: Die Technik ist nicht in jedem Punkt treffsicher für Ansprüche an einen großen Transporter.

Tief unter der Motorhaube hockt ein Elektrotriebwerk mit einer Leistung von 100 kW, die Umrechnung in Pferdestärken kann man sich bei E-Technik sparen. Die Maschine bringt es außerdem auf 290 Nm Drehmoment. Das klingt nicht üppig,

bedeutet aber bei E-Motoren volle Kraft voraus bereits aus dem Stand und nicht allmählich über die Drehzahl à la Verbrennungsmotor. Das Ergebnis ist immer wieder verblüffend: An der Ampel schaltet der eTGE nach kurzer Gedenksekunde urplötzlich von E-Moll auf E-Dur um, schnellst los wie ein Löwe angesichts eines appetitlichen Beutetiers, beschleunigt so rasant wie geschmeidig und leise. Wer an der nächsten Spurverengung die Transporternase vorn haben will, der sitzt im eTGE genau richtig. Gas geben – oder besser Strom – reicht vollauf. Aber dabei bitte aufpassen, sonst durchbricht der eTGE hemmungslos das Tempolimit – die akustische Geräuschbremse des Diesels fehlt.

Ohnehin empfiehlt sich eine gewisse Aufmerksamkeit: Ein Powermeter anstelle des Drehzahlmessers zeigt auf seiner Skala deutlich, wenn's der Fahrer übertreibt. An der nächsten Ampel ist es ohnehin mit der Herrlichkeit vorbei. Wer geschickt darauf zurollt und mit dem Fahrpedal umzugehen weiß, der schafft es dank kräftiger Rekuperation bis zum Stopp nahezu ohne Tritt auf die Bremse, verzögert allein durch Anhaben des rechten Fußes und lädt dabei die Batterien wieder ein wenig auf. Die grüne Markierung des Powermeters zeigt, was hier passiert. Aufmerksame Fahrer blicken ab und →



Gegenüberliegende Seite:

Leise schleicht er durch die Stadt: Der MAN eTGE ist zwar ein MAN-Löwe, aber ein ganz friedlicher.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Die Antriebstechnik stammt vom elektrifizierten VW Golf, zB die Batteriepakete unter dem Boden des Laderaums.

Im Stadtverkehr können aufmerksame Fahrer eifrig rekuperieren und somit Strom zurückgewinnen, die Reichweite wächst.

Powermeter statt Drehzahlmesser, der angezeigte Verbrauch ist realistisch, kann auch noch höher ausfallen.

Das Display informiert nicht nur über die Reichweite, es nennt auch Verbesserungspotenzial durch angepasste Fahrweise.

Elektrotechnik unter der kurzen Motorhaube, ganz tief unten steckt ein E-Motor mit 100 kW Leistung.





zu außerdem aufs mittige Display und addieren überschlägig die gewonnenen Wattstunden. Im knackigen Stadtverkehr kommt in einer halben Stunde schnell eine Kilowattstunde zusammen, das streichelt die Fahrerseele.

Und es entspannt die Lage an Bord, denn die Batterie stammt ebenfalls aus dem Golf und ist mit 35,8 kWh für einen großen Transporter eher knapp bemessen. MAN verspricht eine Reichweite von bis zu 173 km nach Norm. Aber Löwen sind Sprinter, keine Langstreckenrenner. Etwa 120 km zwischen den Aufladungen sind realistisch, sofern der Fahrer sich ein wenig zügelt und je nach Jahreszeit auf Klimaanlage und Heizung verzichtet. Das reicht für viele Einsätze aus. Aber Vorsicht: Die Batterie-Garantie auf acht Jahre und 160.000 km sichert nur eine Akku-Kapazität von 70 %, das könnte knapp werden.

Überschaubar ist auch die Nutzlast mit einer knappen Tonne, das Beutetier darf nicht zu üppig ausfallen. Einen Ausweg bietet die Zulassung als 4,25-Tonner. Eine Anhängelast ist für den eTGE nicht vorgesehen und zurzeit auch nicht mehr als eine Standardgröße des Kastenwagens – aller Anfang ist schwer.

Zurück auf die Straße: Die 24 kWh Stromverbrauch des Testwagens sind deutlich realistischer als die Norm-Fabelwerte, werden in der Realität eher nach oben streuen. Für eventuelles Zwischenladen ist der eTGE dank Schnellladefähigkeit gut gerüstet. Über die Position der Steckdose allerdings lässt sich nachsinnen: Sie ist links unten an der B-Säule anstelle des klassischen Tankstutzens angesiedelt. Doch was an der Tanksäule prima funktioniert, harmoniert nicht immer mit den Parkmöglichkeiten an Ladesäulen – wie wäre es mit einer Steckdose in der Nase des MAN-Löwen?

Alles andere dagegen sitzt nahezu perfekt: Das feine Fahrwerk wirkt durch das Batteriepaket mit rund 350 kg Gewicht unter dem Ladeboden noch satter. Das Cockpit ist mit einfacher Bedienung, übersichtlichen Instrumenten, praktischen Ablagen und komfortablen

Sitzen über Kritik fast schon erhaben. Hinzu kommt eine komplett-Ausstattung von LED-Scheinwerfern über ein Navi bis zur Rückfahrkamera und einer Sammlung Assistenzsysteme. Einiges davon spart Strom, vieles bewahrt vor Schaden, alles zusammen soll den saftigen Preis von netto 69.500 Euro rechtfertigen (ohne Fördermittel). Sogar ein Tempomat ist an Bord, warum auch immer, denn der eTGE wird schon als 3,5-Tonner bei 90 Sachen abgeregelt. Überholversuche angesichts von Lkw sind daher sinnlos, bergab spürt man ihren heißen Atem, wünscht sich Reserven bis Tempo 100. Zurück in die Stadt, vornewegrollt zufällig ein Caddy TDI mit der Aufschrift „Für eine saubere Umwelt“. Das klingt angesichts des Diesel-Skandals vermessen. Der eTGE dagegen schleicht auf leisen Pfoten ohne schlechtes Gewissen seines Fahrers nochmals durch ein Wohngebiet. Man hört, dass man nichts hört und erschreckt beim Anschleichen auf der Jagd mit ganz leisem Vergnügen nochmals den einen oder anderen Passanten. **/// Randolph Unruh**

Bild oben:

Der eTGE hat zwar Frontantrieb, doch der erhöhte Laderaumboden stammt vom Hecktriebler, er schafft Platz für die Batterien im Keller.



Große Auswahl: Kurz, lang, ganz lang sind bei der V-Klasse keine Morsezeichen, sondern Karosserievarianten.

Edel-Diesel mit Stern

Im Zentrum der feinen Mercedes V-Klasse steht ein prächtiger Dieselmotor. Er leistet viel und verbraucht wenig – so muss ein Diesel sein.

Diesel-Entwickler haben es im Moment nicht leicht: Ihr Motor ist skandalumwittert und gilt – wenn auch längst ohne Rußwolken – als schwarzes Schaf bei Emissionen. Dass er wenig CO₂ erzeugt, wirtschaftlich arbeitet, enorme Reichweiten ermöglicht – für Diesel-Gegner sind Themen aus der Praxis nicht relevant. Also gilt es, den Diesel zu veredeln, negative Vorurteile in positive Urteile zu wandeln. Und so steckt in der stämmigen Mercedes V-Klasse ein wahres Prachtstück von Dieselmotor. Sein Aluminium-Kurbelgehäuse spart Gewicht, Stahlkolben vertragen kräftige Zünddrücke, der Einspritzdruck erreicht im Maximum deftige 2500 bar, eine glatte Beschichtung der Zylinderlaufbahnen reduziert Reibungsverluste, der Brennraum mit Stufenmulde erhöht laut Mercedes die Effizienz und verringert die Rohemissionen. Was übrig bleibt, das reinigt ein Geflecht von Katalysatoren und Filtern, unterstützt von 24 l Adblue. Und die Praxis?

Der Morgen ist noch kühl, als der Zweiliter gleich nach dem Aufwachen leicht knurrend in den Tag startet. Vor dem Mercedes V 220 d schraubt sich die Ausfallstraße mit leichter Steigung von der Küste ins Landesinnere, der Verkehr hält sich in Grenzen. Alle paar Meter bremsen Schwellen übermütige Fahrer ein. Die V-Klasse lässt sich davon nicht aus der Ruhe bringen, sie meistert die Hindernisse souverän ohne Nachwippen. Am Ortsende reihen sich Kreisverkehre aneinander, für manches Automatikgetriebe eine Herausforderung. Hier nicht, kein Zucken oder Rucken, kein falscher Gang. Dabei ist die Auswahl aus neun Stufen üppig, die Technik könnte sich durchaus verheddern. Nicht im Mercedes, dessen Motorklang längst in ein helles Grummeln gewechselt ist.

Endlich geht es auf die Landstraße, kann die Maschine durchatmen. Präzise folgt der Van jedem Lenkbefehl, die elektromechanische Lenkung mit variabler Unterstützung trifft genau das benötigte Maß an Hilfskraft. Antriebseinflüsse gibt es nicht, Vorteil Hinterrad-antrieb. Das Tempo pendelt sich irgendwo zwischen 70 und 100 Sachen ein, der Verbrauch laut Bordrechner bei gut 7 l/100 km. Auch ein Verdienst des feinstufigen Getriebes, dessen Wandlerüberbrückungskupplung spritsparend schon im ersten Gang zufasst. Mitunter heißt es Abbremsen, denn Rennradfahrer sind bergauf weniger flott unterwegs als die V-Klasse mit 120 kW (163 PS) und bulligen 380 Nm – was man in einer V-Klasse so Einstiegsmotorisierung nennt. Es geht auch stärker, als V 250 d mit 140 kW (190 PS), gar jetzt als V 300 d mit 176 kW (239 PS). Muss aber nicht sein, denn in der kleinsten Stufe liegt das maximale Drehmoment bereits bei 1.200 Touren an, das passt zu 2,2 t Leergewicht. Das Getriebe hält die Maschine gekonnt nahe bei 1.500 Touren, jedenfalls in Stufe C wie Comfort. In S wie Sport flutscht es sofort einen Gang hinunter. Das soll Dynamik vermitteln, wirkt bei ruhiger Fahrweise indes etwas hektisch. Also besser reservieren für anstrengende Einsätze mit Anhänger oder für die Berge.

Trotz Modellpflege verzichtet das Multifunktionslenkrad auf die komplexen Wisch-und-Weg-Tasten des aktuellen Sprinter, kein Nachteil. Wer sich per Tastendruck durch den Bordrechner klickt, landet bei einer Öko-Anzeige. Zurzeit stehen alle Balken auf grün, so soll es sein. Für Wohlverhalten gibt es Bonuskilometer wie bei der Fluggesellschaft. →



! mehr dazu in unserer App

Bilder links von oben nach unten:

Prächtige Erscheinung: Mercedes V-Klasse mit fast echtem Edelholz

Wer's edel mag, wählt eine Armaturentafel mit Nadelstreifen und feinem Leder.

Funktionell und mehr als ausreichend: Cockpit in der Basisausführung

So muss ein Diesel sein: Der kompakte Zweiliter ist kräftig, lauf ruhig und dazu sparsam und emissionsarm.

V-Klasse lang: mehr Platz für Personen und Gepäck, als Shuttle zahlreiche Ausstattungen von dezent bis edel

V-Klasse kurz: Als V220 d überraschend dynamisch, mit Sportfahrwerk sehr handlich, die Basisvariante genügt vollauf.

Großes Bild:

Ein echter Gassenhauer: Der Vito bahnt sich den Weg durch schmucke Gässchen.

Das wird sich ändern, denn auf der nächsten kurvenreichen Passage steht Fahrspaß auf dem Programm, muss der Zweiliter zeigen, was er kann. Er dreht munter hinauf bis knapp 5.000 Touren, fühlt sich dabei im Unterschied zur Vorgängermaschine spürbar wohl. Das Fahrwerk hält mit, in der Sportausführung mit dezenter Tieferlegung haben es die Ingenieure sympathisch straff abgestimmt, aber nicht hart. Also tollt der 4,9 m lange Van übermütig durch die Kurven, bis ihn das ESP sanft und fast unmerklich einfängt. Stufe S heißt Spaß, die Stoßdämpfer reagieren straffer und der Motor bissiger aufs Gas. Auch bei scharfer Fahrweise schaltet die Wandlerautomatik wattleich, überspringt agil bei Bedarf Gänge. Manuelle Eingriffe per Schaltpaddel? Überflüssig, jetzt hält das vielstufige Getriebe das Triebwerk im Bereich seiner maximalen Leistung. Am Ende der Hatz ist der Gesamtverbrauch auf knapp 12 l/100 km gestiegen. Die grünen Balken der Öko-Anzeige sind verschwunden, Bonuskilometer dahingeschmolzen. Höchste Zeit, dass an Bord wieder Vernunft einkehrt. Außerhalb der Ortschaften schnürt die V-Klasse nun lässig dahin und in der Stadt liegen bei Tempo 50 gerade mal 1.500 Touren an. Vor einer Ampel warnt der Notbrems-Assistent lauthals wegen Gefahr im Verzuge. Geht's gemächlich voran, sackt die Drehzahl bis auf 1.200 Touren, der Motor steckt es ohne Murren weg. Und der Gesamtverbrauch ist bald auf 9,8 l/100 km gesunken. Fehlt noch ein Autobahnteilstück, verordnet ist Tempo 120. Die V-Klasse gleitet überlegen dahin, vom Diesel ist nichts zu hören, der Wind zischelt leise um die Karos. Wer es sich jetzt bequem machen will, klemmt sich beim Verstellen der Rückenlehne die Hand zwischen Sitz und B-Säule ein. Der Drehzahlmesser zeigt erneut sehr moderate Tourenzahlen. Fordert der Fahrer beim Überholen oder an Steigungen mehr Mumm ab, schaltet die Technik flink und unmerklich zurück. Die V-Klasse agiert ausgesprochen wach auf jede Regung. Zeit, sich umzuschauen: Die geschwungene Armaturentafel ist in Grundausführung schwarzglänzend eingefärbt, von grauen Wellenlinien überzogen und dezent mit Chrom geschmückt. Das sieht adrett aus, weder karg noch überladen. Je nach Ausstattung gibt es das Cockpit auch mit eleganten silbrigen Nadelstreifen. Und wer es prächtig mag, ist bei Mercedes stets willkommen, dann glänzt und spiegelt die Oberfläche in Ebenholzoptik. Geschmackssache, Böswillige denken prompt an vermeintliche Luxusuhren, die es am Rande gewisser Touristenzentren zu verblüffend niedrigen Preisen gibt. So schick die Dekorateure die V-Klasse auch ausgestattet haben, auf das vielseitige und in jeder Hinsicht unterhaltsame Kommunikationssystem MBUX aus dem Sprinter muss die V-Klasse verzichten. Ebenso auf einen aktiven Spurassistenten, ein Spurwarner muss genügen. Er dürfte ruhig ein paar Meter früher reagieren. Am Ende der Etappe führt der Weg zurück durch die Stadt zum Ausgangspunkt. An Ampeln lässt sich die Start/Stopp-Anlage ein wenig Zeit, beim Anspringen schüttelt sich der Mercedes mitunter leicht, als störte man ihn beim Nickerchen in der Mittagspause. Es geht bergab, auch mit der Verbrauchsanzeige, aber aufwärts mit den Mundwinkeln. Denn die V-Klasse rollt mit einem Schnitt von 8,4 l/100 km zurück auf den Parkplatz. Zwar entfernt vom Normmix von 6,0 l/100 km, aber zwischendrin auch weit jenseits der Norm gefahren. Auch die grünen Balken der Öko-Anzeige wagen sich wieder hervor. Leise knirscht der Kies unter den Rädern, die Maschine atmet ein letztes Mal tief durch, bei Zündung aus wechselt die Technik automatisch in die Parkstellung – Komfort à la V-Klasse. Und der Diesel? Gerne mehr davon. Im Vito Tourer ist er inzwischen ebenfalls angekommen, der Vito Kastenwagen und die große Sprinter-Familie müssen noch ein Weilchen warten auf das Prachtstück mit Stern. // **Randolf Unruh**

Abschied vom Fax

Die Digitalmarke RIO unterstützt auch kleine Unternehmen in der Logistik

In der Logistikbranche gibt es eine digitale Zweiklassengesellschaft: Während große Firmen ihre Prozesse und Transporte mit digitalen Helfern immer effizienter machen, arbeiten die kleinen oft noch mit Fax und Excel und tun sich schwer, einen Einstieg in die digitale Welt zu finden. Dennoch ist ein Bewusstsein für die Notwendigkeit, sich zu digitalisieren, bei den meisten vorhanden. Das geht aus einer von RIO in Auftrag gegebenen Studie hervor, die den Digitalisierungsgrad kleiner Unternehmen im Logistiksektor untersuchte. Aktuell nutzen gerade einmal etwas mehr als die Hälfte der befragten Flottenbetreiber digitale Dienstleistungen für ihre Fahrzeugflotte oder Transportaufgaben. Oft wird noch per Telefon, Fax und papierbasiert gearbeitet. Dabei wünschen sich diese Kleinstflottenbetreiber durchaus digitale

Entlastung – vor allem bei der Erfüllung gesetzlicher Anforderungen. In den kleinen Betrieben gibt es selten einen Mitarbeiter, der sich intensiv um die Belange der Flotte kümmern kann. Trotzdem müssen natürlich auch kleinste Speditionen ohne eigenes IT-Department und großes Dispo-Office dieselben gesetzlichen Anforderungen erfüllen wie die großen und sind genauso haftbar bei Verstößen. Digitale Services werden in dieser Zielgruppe am häufigsten für die Ortung von Lkw, die Nachweisführung bei Kontrollen, den automatischen Download von Fahrerkarten und Verbesserungsmöglichkeiten für wirtschaftlicheres Fahren genutzt. Was die Studie auch ergab: Viele Flottenbetreiber wissen nicht, dass es auch für kleine Flotten digitale Angebote gibt. So gaben knapp 20% der Nicht-Nutzer an, sie hätten keinen Bedarf an digitalen Services, weil ihre Flotte zu klein sei. Weitere 30% konnten nicht spezifizieren, warum kein Bedarf an digitaler Unterstützung bestehe. „Diese Informationslücke wollen wir schließen. Mit RIO wird der Abstand zwischen kleinen bzw. kleinsten Flotten und den vermeintlich großen Anbietern massiv reduziert. Digita-



lisierung auf der Straße gibt es jetzt für jede Flottengröße. Damit tragen wir zur Demokratisierung der digitalen Welt in der Logistik und zu einem verbesserten Marktzugang für die beteiligten Unternehmen in der Logistikkette bei“, sagt RIO CEO Jan Kaumanns. Mit dem neuen Service RIO Dispatch bietet RIO auch kleinen Unternehmen, die bislang über keine eigene Softwarelösung verfügen, ein Telematik- und Logistikangebot mit einem transparenten Kostenmodell und aus einer Hand an. Nutzer können den Service jederzeit dazu- oder abbuchen und zahlen nur für die tatsächliche Nutzung pro Fahrzeug und Tag. Selbst für kleine Unternehmen klappt so der Einstieg in das System RIO denkbar einfach. //

MAN EDITION AUSTRIA. EXKLUSIVITÄT ERLEBEN.



Die **MAN EDITION AUSTRIA** – echte Österreicher in jeder Gewichtsklasse. Bei TGE, TGL, TGM oder TGS und TGX noch wertiger mit dem exklusiven Österreich-Paket: Echtlederausstattung und Dekor-Lackierung, Sitze in Feinnappa mit roter Ziernaht, Bundesland-Schriftzug und Wappen. Gleich bleiben nur die bewährten Qualitäten der MAN Trucks. Erleben Sie die **MAN EDITION AUSTRIA** bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at





Neue Hilfen

IVECO hat den Daily mit aktuellen Assistenten bestückt. Zudem bietet der Transporter aus Turin interessante Neuerungen.

Bereits seit 1978 bringt der IVECO Daily stets neue Impulse in die Welt des Transports. Seine klare Lkw-Konzeption mit dem Leiterraum ist bis heute seine große Stärke, genauso wie die einzigartige Vielseitigkeit, Zuverlässigkeit und Effizienz. Aus der Mischung von Kundenanforderungen und High-Tech ist der Daily zu dem geworden, wofür man ihn schätzt: ein Meister in allen Klassen im Segment der leichten Nutzfahrzeuge. IVECO bietet den Daily für viele verschiedene Branchen an, beispielsweise als Kasten für Kurier, Abfallsammler, Kipper, Sattelzugmaschine, Krankenwagen, Doppelkabine und sogar mit Allradantrieb. Die Tonnage reicht von 3,3 t bis 7,2 t. Optische Erkennungsmerkmale des neuen IVECO Daily stellen u. a. ein neues Design des Kühlergrills dar, der zudem von schmaleren Scheinwerfern flankiert wird. Gegen Aufpreis können diese auch mit LED-Leuchttechnik bestückt werden, was eine um 15 % bessere Ausleuchtung bringen soll. Die LED-Scheinwerfer sind wartungsfrei ausgelegt und sollen ein komplettes Daily-Leben halten. Weiters fällt die neue Frontstoßstange auf. Statt eines großen Formteils hat IVECO den Stoßfänger jetzt in drei Segmente unterteilt. Laut IVECO entschärft dieses Detail bei 90 % der (Un)Fälle die Situation und schlägt sich entsprechend in einer deutlich günstigeren Werkstattechnung nieder. Ausgestattet mit schicken Alufelgen wird nicht nur eine Aufwertung des Designs erreicht, sondern dem Unternehmer auch mehr Nutzlast geboten.

Unterstützende Technologie für den Fahrer Doch viel interessanter als das äußere Facelift sind die vielen Neuheiten unter dem Blechkleid. So bietet der Daily eine Vielzahl an elektronischen Helferlein, die allerdings meist nicht zur Grundausstattung gehören. Der Grundstein für die aktiven intelligenten Eingriffe der Assistenzsysteme

wurde in Form einer elektromechanischen Servolenkung gelegt. Statt hydraulischer Unterstützung wirkt ein Elektromotor direkt auf die Zahnstangenlenkung, der sich nur dann zuschaltet, wenn der Fahrer tatsächlich am Lenkrad dreht. Mittels des am Lenkrad aktivierbaren City Mode kann zudem die Lenkunterstützung verstärkt werden. Beim Parken und Rangieren muss der Fahrer so laut IVECO bis zu 70 % weniger Kraft aufwen-

den. Für eine Verhinderung von Kollisionen bei Tempo unter 50 km/h sorgt das Notbremssystem AEBS + City Brakes, und der adaptive Abstandsregel-Tempomat passt den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug an. Das Radar erfasst dabei den Vordermann schon lange bevor die eingestellte Abstandsschwelle erreicht ist, sodass harsche Bremsmanöver vermieden werden. Aufgeführt werden in der Liste der Optionen u. a. auch ein Stau- und Spurhalterassistent, eine Bergabfahrhilfe, eine proaktive Fahrspurüberwachung und ein Seitenwindassistent, der das Fahrzeug gegen unerwarteten starken Seitenwind stabilisiert und den seitlichen Versatz in der Spur kompensiert. Für Entlastung des Fahrers im Stop-and-Go-Verkehr soll der sog. Queue Assist im Verbund mit dem ZF Achtgang-Automatikgetriebe Hi-Matic sorgen. Das System überwacht das vorausfahrende Fahrzeug und passt die Geschwindigkeit an. Kommt die Autoschlange zum Stillstand, bremst der Assistent den Daily bis zum Stillstand ab. Für die Weiterfahrt genügt es, kurz das Gaspedal anzutippen, und der Transporter hängt sich erneut selbstständig an den Vordermann an. All die angenehmen Assistenzsysteme kann der Fahrer über entsprechende Knöpfe am neuen Multifunktionslenkrad bedienen. Das ist gleichzeitig etwas kleiner im Durchmesser und sportlich asymmetrisch geformt, um besser in der Hand zu liegen. Gleichzeitig lässt es sich in der Höhe verstellen und herausziehen. Das erleichtert es, die optimale Position zu finden.



Gegenüberliegende Seite:

Die Konnektivität des neuen IVECO Daily bringt das Fahrzeug durch Lieferung von Echtzeitdaten in direkten Kontakt mit dem IVECO Control Room. Die IVECO-Spezialisten können dadurch die Betriebszeit des Fahrzeuges mittels Durchführung proaktiver Diagnosen, des Ergreifens vorbeugender Maßnahmen und der effizienten Planung von Wartungs- und Serviceeingriffen maximieren.

Diese Seite oben:

Der neue IVECO Daily bietet seinen Fahrern einen Bordkomfort und ein Fahrerlebnis, das einem Pkw im gehobenen Preisniveau entspricht.

Diese Seite unten:

Der neue IVECO Daily als Minibus. Optimal strahlen LED-Scheinwerfer.

Neu ist beim IVECO Daily auch die elektronische Feststellbremse, die einen störenden Handbremshebel überflüssig macht und zusätzlich Sicherheit vor unbeabsichtigtem Wegrollen bietet. Der neue Daily bietet seinen Fahrern einen Bordkomfort und ein Fahrerlebnis, das einem Pkw entspricht. So ermöglicht das neue Hi-Connect Infotainment-System mit 7"-Display und Sprachsteuerung dem Fahrer, sein Mobilgerät mit AppleCar Play und Android Auto™ zu spiegeln und seine Apps während der Fahrt in absoluter Sicherheit zu verwenden. Weiters bietet das neue Hi-Connect Infotainment-System ein DAB-Radio, ein Rückfahrkamera-Display und ein TomTom Auto- und Lkw-Navigationssystem sowie das Driving Style Evaluation-System von IVECO für Echtzeit-Unterstützung.

Einsatz eines bewährten Motorenkonzeptes Beim Antrieb des Daily setzt IVECO auf zwei Grundaggregate, die modifiziert wurden: ein 2,3l-Dieselmotor mit 116, 136 und 156 PS bzw. ein 3,0l-Aggregat mit 160, 180

und 210 PS. Alle Motoren erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-TEMP und sind mit einem elektronisch gesteuerten Turbolader mit variabler Turbinengeometrie ausgestattet. Für die Reduzierung der Stickoxide verfügen die IVECO-Aggregate über einen 20l großen AdBlue-Tank. Bis auf den 3l-Dieselmotor mit 160 PS, der nur mit Handschaltung erhältlich ist, können alle Motorisierungen wahlweise mit Sechsgang-Handschaltung oder der sanft schaltenden ZF Achtgang-Automatik geordert werden. Laut IVECO soll der neue Daily bis zu 10 % sparsamer als sein Vorgänger sein. Neben der Modifizierung der Motoren leisten hierbei auch Super Eco-Reifen mit besonders niedrigem Rollwiderstand, eine neue Lichtmaschine sowie ein Reifenüberwachungssystem, das die optimale Befüllung der Pneus sichert, ihren Beitrag. Auch bei den Wartungskosten soll laut IVECO eine Reduzierung von bis zu 10 % möglich sein. Mittels des Einsatzes einer größeren Ölwanne konnten u. a. die Ölwechselintervalle von 50.000 km auf 60.000 km vergrößert werden. →

IHR PARTNER FÜR DEN BAU, GARTENBAU UND LANDSCHAFTSBAU.
DER FUSO CANTER MIT PRITSCHEN- ODER KIPPER-AUFBAU.

NUR IM BEST-BASIC PAKET VON PAPPAS:

3 JAHRE SERVICE INKLUSIVE!*



+ 5-JAHRES-GARANTIE/200.000 KM

BEI KAUF EINES CANTERS BIS 31.08.2019
3 JAHRE SERVICE INKLUSIVE
UND DIE FUSO CANTER GARANTIE FÜR
5 JAHRE UND 200.000 KM.

*Gültig bei Kaufabschluss bis 31.08.2019. Service inklusive 36 Monate max. 150.000 km.

Nähere Infos unter www.pappas.at/fusoaktion

Georg Pappas Automobil GmbH, Pappas Automobilvertriebs GmbH, Pappas Auto GmbH, Pappas Tirol GmbH, Pappas Steiermark GmbH; Hotline: 0800 727 727, www.pappas.at

PAPPAS 
DAS BESTE ERFAHREN



Breites Daily-Spektrum: Kastenwagen, Kipper und viele Aufbaulösungen

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.623 32, Fax DW 4.
Redaktion: Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf 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 Großbebersdorf. **Art Direction/ Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2019.

Die nächste Ausgabe erscheint am 30.9.2019 (Anzeigenschluss: 9.9.2019).

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/channel/UC...) → [facebook.com/blickpunkt.lkwbus](https://www.facebook.com/blickpunkt.lkwbus)



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.

Konnektivität als Wegbereiter umfassender Serviceleistungen Bei der Konzipierung des neuen Daily, dessen Entwicklung rund drei Jahre gedauert hat, wurde ein besonderes Augenmerk auf die Vernetzung des Fahrzeuges gelegt. Zu diesem Zweck ist IVECO u. a. eine Kooperation mit der Microsoft Plattform Azure Cloud eingegangen. In Verbindung mit der eingebauten Konnektivitätseinheit steht der Daily in direktem Kontakt mit IVECOs Control Room. In Echtzeit werden die Daten an die Zentrale in Turin übermittelt. Hier können die IVECO-Spezialisten die Betriebszeit des Fahrzeugs mittels Durchführung proaktiver Diagnosen, des Ergreifens vorbeugender Maßnahmen und der effizienten Planung von Wartungs- und Serviceeingriffen maximieren. Die Optimierung der Anzahl der Werkstattbesuche bringt gleichzeitig einen geringeren Arbeitsausfall auf Seiten des Kunden mit sich. Außerdem macht es der innovative Remote Assistance Service möglich, Datensatzänderungen, Diagnosesitzungen und sogar „Over The Air“-Software-Uploads aus der Ferne durchzuführen, um Stopps in der Werkstatt zu vermeiden. Die Konnektivität des Neuen Daily bietet auch Telematiklösungen, um die Eigentümer/Fahrer und Flottenmanager dabei zu unterstützen, ihre Effizienz zu optimieren. Über das MyDaily Portal, das auch über die MyDaily App zugänglich ist, können Fahrzeugeigentümer ihren Daily von ihrem PC bzw. unterwegs von ihrem Mobilgerät aus überwachen. Sie können Leistung und Kraftstoffverbrauch sowie den Fahrstil des Fahrers analysieren. Überdies sendet der Daily regelmäßige Smart Reports zu den Schlüsselparametern für das Fahrzeug mit Empfehlungen, wie man den Fahrstil verbessern kann, um Kraftstoff zu sparen.

Für Flottenmanager bietet der neue Daily eine Komplettlösung von Verizon Connect, mit der die Flottenausgaben mit besserer Navigation, Flottensichtbarkeit, moderner Motordiagnose und Echtzeit-Kilometerstandberichten reduziert werden können. Kunden, die bereits ein eigenes Flottenmanagementsystem betreiben, können die Daten des neuen Daily über seine Web API-Schnittstelle empfangen und in ihr System integrieren. **Wolfgang Schröpel**



Last-Mile-Zusteller

Volkswagen startet mit dem e-Crafter in Österreich und erweitert die Crafter-Flotte um den ersten großen Zero-Emission-Transporter.

Entwickelt wurde der e-Crafter für alle Unternehmen, die im innerstädtischen Bereich aktiv sind, wie Kurier- und Logistikdienstleister, Handwerksbetriebe, Einzelhändler, Energieversorger oder Shuttle- und Taxibetriebe. Mit einer Reichweite von bis zu 173 km gemäß NEFZ und einer bewusst auf 90 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit deckt der e-Crafter die realen Anforderungen des täglichen Einsatzes problemlos ab.

Basis auf zweiter Crafter-Generation Der e-Crafter wurde parallel zu den Modellen mit emissionsoptimierten Euro-6-Dieselmotoren (TDI) entwickelt. Das birgt entscheidende Vorteile:

Da der e-Crafter kein nachträglich umgebautes Elektrofahrzeug ist, sondern ein als Zero-Emission-Transporter konzipiertes Modell der zweiten Crafter Generation, konnte Volkswagen Nutzfahrzeuge die Architektur des großen Lieferwagens optimal für die Integration der elektrischen Antriebskomponenten nutzen. So ist die Lithium-Ionen-Batterie platzsparend im Unterboden des e-Crafter untergebracht. Dadurch kann das volle Ladevolumen des 2.590 mm hohen Hochdach-Kastenwagens genutzt werden: 10,7 m³. Gleiches gilt für weitere wichtige Maße wie die Durchladebreite (1.380 mm) oder die Laderraumhöhe (1.861 mm). Die maximale Zuladung beträgt knapp 1 t (genau 975 kg).

E-Motor, Getriebe und Differenzial als kompaktes Modul Vorn im e-Crafter ist der Elektromotor integriert – eine Synchronmaschine des Typs EEM85. Sie stellt besagte 100 kW als Peakleistung zur Verfügung. Das maximale Drehmoment beträgt 290 Nm. Übertragen wird die Kraft über ein für Nutzfahrzeuge ausgelegtes 1-Gang-Automatikgetriebe (EQ 290) an die Vorderachse. Motor, Getriebe und Differenzial bilden ein kompaktes Modul. Zu den weiteren technischen Elementen des

Antriebssystems gehören das Motorsteuergerät und die sog. Leistungselektronik. Letztere steuert den Hochvoltenergiefluss zwischen dem Elektromotor und der Batterie. Der in der Lithium-Ionen-Batterie gespeicherte Gleichstrom (DC) wird dabei durch die Leistungselektronik in Wechselstrom (AC) umgewandelt. Ein DC/DC-Wandler erzeugt indes die 12 V-Spannung für das Bordnetz.

Drehmomentstarker Elektromotor passt zum großen Crafter Elektromotoren entwickeln praktisch aus dem Stand heraus ihr maximales Drehmoment. Dementsprechend souverän ist der e-Crafter unterwegs. Dank

einer Steigfähigkeit von 20% macht der e-Crafter auch überall dort eine gute Figur, wo es in der City steil bergauf geht. Gleichwohl ist der Zero-Emission-Transporter sehr sparsam: Der Stromverbrauch mit 0,975 t Zuladung wird kombiniert bei 21,54 kW/100 km liegen.

Kurze Ladezeiten An einer CCS-Ladestation mit 40 kW (Gleichstrom) ist die Batterie (Energiegehalt 35,8 kWh) nach nur 45 Minuten wieder zu 80% geladen. CCS ist die Abkürzung für das international standardisierte Combined Charging System – das Laden mit Gleichstrom, das im e-Crafter serienmäßig enthalten ist. Wird eine AC-Wallbox mit 7,2 kW (Wechselstrom) genutzt, ist der Akku binnen 5:20 Stunden wieder zu 100% mit Energie versorgt; das geschieht in der Regel über Nacht auf dem Betriebs Hof des jeweiligen Unternehmens.

Innovative Assistenz-, Komfort- und Infotainmentsysteme Der e-Crafter kommt mit modernsten Assistenz-, Komfort- und Infotainmentsystemen auf den Markt. Serienmäßig an Bord: der ParkPilot als Einparkhilfe inklusive Flankenschutz (reduziert dank 16 rund um den →

Crafter verteilen Ultraschallsensoren das Risiko, beim engen Rangieren den eigenen Wagen oder andere Fahrzeuge zu beschädigen), eine Multifunktionskamera (vorn) und eine Rückfahrkamera. Generell ist der Crafter zudem als erstes Nutzfahrzeug seiner Klasse mit einer serienmäßigen Multikollisionsbremse ausgestattet (kann dazu beitragen, Folgeunfälle zu verhindern). Ebenfalls immer dabei: der Seitenwind-Assistent. Zur weiteren Serienausstattung des neuen e-Crafter gehören Features wie Chrom-Paket, Multifunktions-3-Speichen-Lenkrad, Fernlichtassistent „Light Assist“, LED-Scheinwerfer (für Abblend-, Fern- und Tagfahrlicht), eine Klimaautomatik (Climatronic), elektrische Klemm-

leiste und Funktionssteuergerät 2 mit Telematik-Vorbereitung und ABH-Programmierung, Sitzheizung, Geschwindigkeitsregelanlage inkl. Geschwindigkeitsbegrenzer, Wärmepumpe und beheizte Frontscheibe, Fahrersitz Komfort Plus, Beifahrer-Doppelsitzband mit Ablage, Fahrer- und Beifahrersitz beheizbar, Spurhalteassistent „Lane Assist“, Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ mit City-Notbremsfunktion etc. und das Navigationssystem „Discover Media“ inklusive „App-Connect“ (Einbindung von Smartphone-Apps), Sprachbedienung und Mobiltelefon-Schnittstelle. Mittels des serienmäßigen Features „Car-Net Guide & Inform“ können auch mobile Online-Dienste genutzt werden. ▀



Bilder von oben links nach unten rechts:

Die fülligen Formen sind passé, der nächste Renault Kangoo tritt im kommenden Jahr mit straffen Linien an.

Tischlein deck Dich: Auf der Beifahrerseite fährt ein Tisch aus der Armaturentafel. Darunter ersetzt eine Schublade das klassische Handschuhfach.

Das neue Gesicht des Renault Master ist weicher gezeichnet und weniger aggressiv. Hinter der Fassade stecken überarbeitete Motoren.

Das neue Master-Cockpit ist klar gestaltet und sehr aufgeräumt sowie bedienungsfreundlich – es könnte glatt aus Norddeutschland kommen.

Knuffiges Zustellfahrzeug für die letzte Meile – Renault baut für Praxistests in Unternehmen zunächst ein Dutzend EZ-Flex.

Das Cockpit des EZ-Flex ist knapp bemessen, streng auf Funktion ausgelegt, aber angenehm gestaltet.

→

Neue Renault Transporter

Ein erster Blick auf den kommenden Kangoo. Ein intensiver Blick auf die aufgefrischten Master und Trafic.

Der erste Blick geht nach übermorgen auf ein Zustellfahrzeug, das manche Probleme im innerstädtischen Verkehr lösen könnte. Keine 4m lang, streng kubische Form mit 3m³ Kubikmeter Laderaum, schlichtes Cockpit, elektrischer Antrieb – der Renault EZ-Flex ist maßgeschneidert für die berühmte letzte Meile. Und für mehr, denn die Konzeption mit Batterie und E-Antrieb unter dem Ladeboden funktioniert sowohl als Kasten als auch mit Koffer und Pritsche. Die seitliche faltbare Wand des Prototyps erinnert an Getränkefahrzeuge und gibt die komplette Seite frei. Der Ladeboden erscheint zwar mit 76cm auf den ersten Blick hoch, erspart jedoch das Bücken nach



Paketen beim herkömmlichen Kastenwagen. Auch ist dank der knuffigen Abmessungen mit nur 1,65 m Breite der Inhalt des Frachtabteils von allen Seiten in Griffweite. Das Cockpit mit großen und steilen Scheiben fällt knapp aus, die funktionelle Einrichtung ist streng auf die Funktion als Zustellfahrzeug ausgelegt. So räumt der Klappsitz auf der Beifahrerseite der Ladung zusätzlichen Raum ein.

Renault will ein Dutzend EZ-Flex für Praxistests bei Unternehmen bauen, zwei Jahre lang sollen sie ihre Tauglichkeit beweisen. Dieser eher zähe Start zeigt das Dilemma klassischer Autohersteller: Statt à la Start-ups einfach loszulegen, müssen sie erst mühsam und schwerfällig Geschäftsmodelle und Produktionsmöglichkeiten entwickeln. Und dem nächsten Kangoo darf der EZ-Flex auch nicht in die Spur fahren.

Schließlich steht der Senior im Renault-Schaufenster unmittelbar vor einem Modellwechsel. Vor zwei Jahrzehnten gehörte die erste Kangoo-Generation zu den Türöffnern moderner Lieferwagen. Ein wenig schmalbrüstig aussehend, aber ungeheuer praktisch – ein später Nachkomme des unvergessenen Renault 4. Der zweiten Generation sieht man seit mittlerweile mehr als zehn Jahren den Wohlstandsspeck an: Der Senior ging in die Breite, ist unverändert praktisch, aber doch etwas füllig.

Nun bereitet Renault den Boden für den Kangoo III, Stapellauf ist im kommenden Jahr. Wo es hingeht, zeigt der Kangoo „ZE Concept“ mit E-Antrieb. Er überrascht mit gestrafften Linien und wirkt durchtrainiert, ein Springinsfeld auf dem Weg zur Arbeit im Verkehrsgewusel. Chefdesigner Laurens van den Acker verspricht, dass 80% des Designs des nächsten Kangoo stehen. Also Verzerrungen am Showcar wegdenken, dann steht hier der Kangoo III. Und der Mercedes Citan, war da was, kommt da was? Angesichts des eigenen Konzeptautos ist der Kooperationspartner Mercedes im Renault-Entwicklungszentrum namens Technocentre kurzfristig unbekannt.

Wechsel vom Morgen zum Heute und damit zum Master. Der stämmige Transporter der 3,5t-Klasse fährt, frisch renoviert, jetzt noch wuchtiger vor und trägt die Nase hoch – Fußgängerschutz. Aber er fletscht sein Gebiss weniger aggressiv, zeigt in den gehobeneren Ausführungen schmückende Chromleisten. Der Master trägt mehr Rundungen, kräftigere Stoßfänger; neue Scheinwerfer ziehen das Gesicht in die Breite. Ein deutlicher optischer Sprung, aber wichtiger als Kosmetik ist das komplett neu eingerichtete Fahrerhaus.

Renault hat die Sitze frisch aufgepolstert. Das Cockpit, bisher etwas wirr und gestrig, überzeugt nun mit klarer Struktur, mit fein gezeichneten Instrumenten, übersichtlicher Bedienung sowie aufgewerteten Materialien und großen Ablagen. Ist so aufgeräumt, dass es aus Norddeutschland stammen könnte. Wären da nicht ein paar pfiffige Ideen à la française. So lässt sich vor dem Beifahrersitz ein Tisch fürs Pausenbrot oder den Laptop aus der Armaturenlandschaft ziehen. Das Handschuhfach darunter ist einer Schublade gewichen. Sie kostet zwar beim Öffnen Knieraum, präsentiert den Inhalt aber übersichtlich wie sonst nirgendwo. Im aufgebügelten Master lässt sich elektronisches Gerät kabellos aufladen und das Smartphone koppeln.

Als Helfer in der Not kommen nun Notbrems- und Spurwechselassistent an Bord. Auch kann sich der Fahrer das erweiterte Bild der Rückfahrkamera dauerhaft auf einen Monitor übertragen lassen. Somit ist er auch bei Vorwärtsfahrt stets darüber informiert, was sich hinter dem Master abspielt. Im Laderaum bemerken Fahrer LED-Lampen und beim Rein und Raus kräftige Haltegriffe.

Neues gibt es unter der Master-Motorhaube. Zwar ist es beim stämmigen 2,3l-Vierzylinder geblieben, doch Renault hat die Leistungsstufen neu sortiert. Die schwächste Ausführung mit 81 kW (110 PS) ist den Abgasbestimmungen zum Opfer gefallen. Jetzt lautet die Staffelung 99 kW (135 PS) Leistung mit 360 Nm Drehmoment, 110 kW (150 PS) und 385 Nm sowie 135 kW (180 PS) mit 400 Nm. Ein Doppelturbolader beatmet alle Varianten, daher hat neben der Spitzenleistung vor allem das Drehmoment kräftig zugelegt. Parallel soll

der Verbrauch spürbar sinken. Die beiden stärkeren Ausführungen sind auf Wunsch mit automatisiertem Getriebe zu bekommen, mit dieser Technik setzt Renault indes auf ein Auslaufmodell. Als Reinigungsmittel sind 28 l AdBlue an Bord, je nach Gewichtsklasse heißt das Ergebnis Euro VI oder Euro 6d-Temp. Und dann war da noch der Elektriker Master ZE. Seine unveränderten Komponenten mit 33 kWh-Batterie und 57 kW-Motor aus dem Kangoo ZE erscheinen arg knapp, da liegt im Konzern Besseres im Regal.

Beim Kompakt-Transporter Trafic ändert sich unter der Motorhaube noch mehr. Zwar fehlt weiterhin eine E-Variante, doch bis zum Jahr 2022 sollen alle Transporter auch als E-Ausführung lieferbar sein. Aber beim Diesel sind die Franzosen umgeschwenkt. Präferierte Renault zuletzt Downsizing mit einem kleinen 1,6l-Dieselmotor, so wird dieser nun durch einen angemesseneren Zweiliter ersetzt. Der Kleine bleibt einzig als Basismotorisierung mit 70 kW (95 PS) und 260 Nm im Programm. Darüber breitet sich die größere Maschine mit 88 kW (120 PS) und 320 Nm aus, mit 107 kW (145 PS) und 350 Nm und 125 kW (170 PS) und 380 Nm, jeweils gereinigt von 23 l AdBlue und auf Euro 6d-Temp sowie auf geringeren Verbrauch getrimmt. Im Trafic setzt Renault auf eine einstufige Aufladung durch einen Lader mit variabler Turbinengeometrie. Als Arbeitserleichterung für den Fahrer gibt es Ausführungen mit Doppelkupplungsgetriebe.

Renault garniert den Trafic mit einem dezenten Facelift, auf Wunsch mit LED-Scheinwerfern. In den gehobeneren Ausführungen trägt das generell unveränderte Cockpit etwas Schmuck. Und, klar, auch hier wird das Smartphone Teil des Transporters und im Laderaum erstrahlt LED-Licht.

Strahlend ist nach Wunsch des neu eingesetzten Transporterchefs Denis le Vot auch die Zukunft. Wobei er schon angesichts der Gegenwart strahlt: Mehr als 10 Mrd. Euro Umsatz, Nummer eins bei den Vans in Europa. Mit zusammen 365.000 Kangoo, Trafic und Master im vergangenen Jahr ist Renault flächendeckend am Ball, gestützt von Ablegern aller Baureihen bei Nissan, Mercedes, Fiat und bislang Opel. Und dann wäre da der Pick-up Alaskan, seinerseits ein Ableger von Nissan. Aber eine erfolgreiche Gegenwart ist schon morgen Vergangenheit – die neuen und erneuerten Transporter sollen es richten.

■ *Randolf Unruh*

Hinter dem leicht modernisierten Gesicht des Renault Trafic verbirgt sich eine komplett neue Motorengeneration mit 2 l Hubraum.



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)5372.6 23 32
gamber-werbung@kufnet.at

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



IVECO DAILY CHAMPION EDITION

**GREIFEN SIE ZU
SOLANGE DER VORRAT REICHT**



DAILY CHAMPION

35S16 Kastenwagen mit 115 kW (156 PS)
12 m³ Laderaumvolumen

DAILY CHAMPION MIT BUSINESS PREMIUM AUSSTATTUNG

Klimaautomatik, Navigation, Rückfahrkamera,
Laderaumboden, Seitenverkleidung
und vielem mehr ...

DAILY CHAMPION

Ihr perfekter Begleiter
im fordernden Alltag

ab € 26.990,-*

**DAILY CHAMPION AUCH MIT
HI-MATIC AUTOMATIKGETRIEBE
FÜR EXZELLENTEN FAHRKOMFORT
AB € 28.990,-***

* Unverbindlicher, nicht kartellgebundener Richtpreis exkl. MwSt.

Diese Angebote gelten für Lagerfahrzeuge in den IVECO Austria Betrieben und bei teilnehmenden IVECO Händlern solange der Vorrat reicht.

Abbildung sind Symbolfotos. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

IVECO

Ihr Partner für nachhaltigen Transport