

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 8/2019

**FEINSCHLIFF DER NEUE VOLKSWAGEN BULLI
SPRINTER ALLER GUTEN DINGE SIND NEUN
PROFILSCHÄRFE MITSUBISHI UND DER PICKUP**

Transit.
Der Motor der
österreichischen
Wirtschaft.



Jetzt ab **€17.290,-¹⁾** netto

Bringen Sie Ihr Unternehmen mit dem neuen Transit auf die Überholspur. Mit bis zu sieben Prozent niedrigerem Verbrauch und innovativen Fahrer-Assistenzsystemen erleben Sie Effizienz auf einem neuen Niveau. Wie Sie ihn auch einsetzen, der neue Transit bietet die Pferdestärken, die Ihr Unternehmen benötigt. Weitere Infos auf **ford.at**



Eine Idee weiter

Kraftstoffverbrauch (Prüfverfahren: WLTP*): Ford Transit: innerorts 6,2 – 11,4l/außerorts 5,8 – 8,4l/kombiniert 6,3 – 9,5l/CO₂-Emission 165 – 250g/km

*Werte nach dem Prüfverfahren WLTP ermittelt und zurückgerechnet auf NEFZ. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Kraftwagen entnommen werden, der bei allen Ford Vertragspartnern unentgeltlich erhältlich ist und unter <http://www.autoverbrauch.at/> heruntergeladen werden kann. Symbolfoto. 1) Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter Aktionspreis (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) exkl. USt. Aktion nur gültig für Gewerbetunden. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Händler, solange der Vorrat reicht. Nähere Informationen auf www.ford.at. Freibleibendes Angebot.

Fein geschliffen

Zwölf Millionen Mal weltweit verkauft, ist die Ikone von Volkswagen längst Kult. Jetzt bekam der Bulli eine frische Front, neues Infotainment und ein „Digital Cockpit“. Mit „We Connect“ erschließt der T6.1 ein gänzlich neues Spektrum online-basierter Funktionen und Dienste. In Amsterdam, wo einst die Idee für den Kastenwagen entstand, präsentierte VW nun die T-Reihe Generation 6.1.

/ mehr dazu in unserer App



Die Volkswagen-Nutzfahrzeuge-Sparte hat dem T6.1 eine elektromechanische Servolenkung mitgegeben, womit nun die Integration zahlreicher Assistenzsysteme möglich ist. Somit dienen Seitenwindassistent, aktiver Spurhalter, Parkhilfe und Rangierhilfe Trailer-Assist in Multivan & Co. Zudem ist die elektromechanische Servolenkung direkter übersetzt als die Lenksysteme in den Vorgängermodellen. Und das macht den Bulli 6.1 spürbar agiler und präziser. Um das Potenzial des neuen Lenksystems in Verbindung mit der neuen, rollwiderstandsoptimierten Reifenpalette bestmöglich zu nutzen, wurde die Abstimmung der konventionellen und der geregelten Fahrwerke weiter in Richtung Fahrkomfort und Fahrdynamik optimiert. Mit der Einführung der Fahrwerksregelung DCC der zweiten Generation haben sich die Abstimmöglichkeiten erweitert; der Fahrer kann dabei nun über die Fahrprofilwahl die gewünschte Dämpfung mit einem Schieberegler nahezu stufenlos einstellen. Bei den konventionellen Fahrwerken werden die Dämpferkräfte in Abhängigkeit vom Federweg eingestellt und sorgen somit in allen Beladungsständen für eine harmonische Beruhigung des T6.1. Der Umfang der bekannten Schlupf- und Bremsregelsysteme wurde um die XDS-Funktion erweitert, die durch feinfühligere Bremsengriffe die Handling- und Traktionseigenschaften des Bulli 6.1 weiter verbessert. Durch die Kombination aus elektromechanischer Servolenkung, Fahrdynamikregelsystemen und angepasster Fahrwerkabstimmung kennzeichnet den T6.1 ein deutliches Plus an Handlichkeit und Fahrspaß, wobei er weiterhin – auch auf längeren Strecken – den gewohnt hohen Fahrkomfort bietet.

„Hey Bulli“ Die komplett neu gestaltete Instrumententafel des Bulli 6.1 wird erstmals mit volldigitalen Instrumenten angeboten: dem „Digital Cockpit“. Auf derselben Sichtachse schließen sich die neuesten Systeme des „Modularen Infotainmentbaukastens“ an (MIB2 und MIB3). Das „Digital Cockpit“ und das jeweilige Infotainmentsystem bilden zusammen eine neue digitale Architektur; alle Infotainmentsysteme sind mit einer Online-Connectivity-Unit (OCU) verbunden. Hier integriert: eine eSIM. Die OCU bildet die Schnittstelle zu einem neuen Spektrum online-basierter Funktionen und Dienstleistungen – gebündelt unter „We Connect“ und „We Connect Plus“. Darüber hinaus gilt: Die Online-Anbindung ermöglicht generell den Einsatz völlig neuer Technologien im Bulli 6.1 – etwa eine natürliche Sprachsteuerung: „Hey Volkswagen“ reicht, schon hört der T6.1 genau zu. Beispiel Navigation: Statt per Display-Tastatur ein Ziel einzugeben, muss nun lediglich ein Wunsch wie „Ich möchte nach Amsterdam zum Rijksmuseum“ geäußert werden. Der Bulli 6.1 erschließt mit der natürlichen Sprachsteuerung eine wichtige neue intuitive Ebene der Bedienung.

Verkehrszeichenerkennung Damit beim manuellen Rangieren alles klappt, wurde aus dem Crafter der Flankenschutz für den T6.1 adaptiert. Er reduziert mittels Ultraschallsensoren das Risiko von Beschädigungen. Vor Unfällen beim Zurücksetzen schützt der Ausparkassistent; das System warnt, falls sich seitlich hinter dem Wagen Fahrzeuge jeglicher Art, Fußgänger oder Fahrradfahrer nähern. Sollte der Fahrer nicht reagieren, wird das System via Bremsengriff selbst aktiv. Serienbestandteil ist zudem der in dieser Baureihe neue Seitenwindassistent; er stabilisiert den Bulli automatisch, sobald der seitliche Wind zum Sturm wird. Ebenfalls neu: Das optionale ACC (automatische Distanzregelung) verfügt nun in Verbindung mit DSG über eine Stop-and-Go-Funktion; in der Stadt oder im Stau fährt der Bulli 6.1 dabei automatisch wieder an, sobald der vorausfahrende Wagen wieder beschleunigt. →



Serienmäßig an Bord hat der VW Multivan 6.1 Cruise LED-Scheinwerfer, LED-Rückleuchten, Chrompaket, Klimaautomatik, Radio/Navi „Discover Media“ und alle genannten Assistenzsysteme.



Digitalisierter Arbeitsplatz Mit dem Smartphone mobil online zu sein ist selbstverständlich. Das Smartphone via Bluetooth oder „App-Connect“ mit dem Infotainmentsystem des Autos zu koppeln, ebenfalls. Dass ein Infotainmentsystem und damit das ganze Fahrzeug auch ohne gekoppeltes Smartphone online geht, ist bislang – vor allem im Nutzfahrzeugbereich – keine Selbstverständlichkeit. Im Bulli 6.1 ist es das jetzt. Denn Volkswagen Nutzfahrzeuge hat parallel zum Update des Bestellers die komplette Range der Infotainmentsysteme neu konfiguriert, um aus dem Fahrzeug heraus ein bislang nie zuvor realisiertes Spektrum an online-basierten Funktionen und Dienstleistungen bereitzustellen. Erstmals wird mit dem Bulli 6.1 zudem ein Modell der Marke angeboten, das optional und in den Topversionen serienmäßig mit voll digitalen Instrumenten – dem „Digital Cockpit“ – ausgestattet ist.

Programmvialt Das Programm des Allrounders gliedert sich in die vier Grundmodelle Multivan 6.1, Caravelle 6.1, Transporter 6.1 und California 6.1. Der Multivan 6.1 ist der Van für die Familie und das Business. Auf den Bereich der Personenbeförderung spezialisiert ist der bis zu neunsitzige und in zwei Radständen (3.000 mm und 3.400 mm) lieferbare Caravelle. Handwerker und Unternehmen jeglicher Art finden mit dem als Kastenwagen, Kombi, Pritschenwagen (Einzel- und Doppelkabine) und Fahrgestell (ebenfalls Einzel- und Doppelkabine) angebotenen Transporter maßgeschneiderte Lösungen; auch hier stehen die zwei Radstände von 3.000 mm und 3.400 mm zur Wahl. Der Vorverkaufstart der T-Reihe Generation 6.1 (Transporter, Caravelle, Multivan und California) ist in Österreich für Anfang Oktober 2019, die Markteinführung für Anfang November 2019 geplant. In der Generation 6.1 der T-Modellreihe sind die verschiedensten Karosserievarianten, Sitzvarianten und individuell wählbaren Motorisierungen verfügbar – auf Wunsch auch 4MOTION-Allradantrieb, DSG-Automatikgetriebe und sogar die Kombination aus Allradantrieb und Automatikgetriebe. In Österreich stehen beim T6.1 vier TDI-Motorisierungen zur Wahl: 2.0 TDI mit 90 PS (nur für Lkw-Varianten), 110 PS, 150 PS und 199 PS.

Bulli 6.1 zeigt Charisma Besonders markant ist der nun deutlich größere Kühlergrill, der mit dem ebenfalls neuen Stoßfänger eine stilistische Einheit bildet. Alle Elemente unterhalb der Motorhaube inklusive der Scheinwerfer sowie der Kotflügel sind Neuteile und doch typisch T6: T6.1. Zwei verchromte Querspangen verbinden in allen Versionen die neuen Scheinwerfer mit dem Kühlergrill. Die Linien beider Chromspangen werden als LED-Tagfahrlicht bis in die neuen, je nach Ausstattung optionalen LED-Scheinwerfergehäuse fortgesetzt. Der Kühlergrill selbst wird nun wie skizziert bis in den markanten Stoßfänger hineingezogen. Eine Chromleiste veredelt in den höheren Ausstattungen auch den Stoßfänger. Sechs neue designte Räder sowie sechs neue Exterieur-Farben und sieben ebenfalls neu abgemischte Zweifarblackierungen vervollständigen das Exterieur-Update.

Erleichterung im Arbeitsalltag Zu den optionalen Features gehören eine 230-Volt-Steckdose am Fahrersitz und ein abschließbares Fach in der Doppelsitzbank auf der Beifahrerseite. Neu konzipiert wurde zudem eine Lademöglichkeit für besonders langes Transportgut; es kann nun bis unter die Beifahrerdoppelsitzbank geschoben werden (Unterladefunktion). Dadurch steigt die maximale Laderaumlänge von 2.450 mm auf 2.800 mm respektive von 2.900 mm auf 3.300 mm (langer Radstand). Serienmäßig ist der Transporter darüber hinaus mit einer separaten Laderaumschließung ausgestattet (für Fahrzeuge mit Trennwand). Dabei kann der Laderaum getrennt vom Fahrerhaus abgeschlossen werden. Möglichkeit 1: Es wird nur der Laderaum verschlossen (Modus „Postbote“). Möglichkeit 2: Es wird nur das Fahrerhaus abgeschlossen (Modus „Werkstatt“). Folgt zudem ein „Kurierpaket“ mit einer noch robusteren Auslegung für besonders stark beanspruchte Fahrzeugteile wie den Generator, die Batterie oder die Antriebswellen. // Helene Clara Gamper

Der digitalisierte Arbeitsplatz des Bulli 6.1. „Digital Cockpit“ und Infotainment verschmelzen zu einer digitalen Architektur der Fahrzeugbedienung. Der Fahrer kann natürlich zwischen verschiedenen Screen-Konfigurationen wählen.



Österreichischer Markt

Der Markt der leichten Nutzfahrzeuge mit 0 bis 5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht inklusive Busse konnte 2018 mit 55.007 Neuzulassungen um 4,7% zulegen. Volkswagen Nutzfahrzeuge blickt auf das Jahr 2018 als das zweitbeste Jahr in der Geschichte zurück, die Marke erreichte im Markt 0–5 t hzGG inklusive Busse mit 14.766 NZ einen Marktanteil von 26,8%. Das Ergebnis der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge inklusive dem Caddy Pkw lag 2018 bei insgesamt 18.252 NZ, von Jänner bis Juli 2019 bei 11.903 NZ. Volumenbringer ist vor allem die T-Reihe in all ihren Varianten, die knapp 40% des B-Segments belegt. Die T6-Busse kommen per Ende Juli 2019 auf knapp 55% in ihrem Umfeld.



eVito für die Wiener City

Ab sofort beliefert DPD Wiener Paketkunden lokal emissionsfrei. Ein eVito ist seit Kurzem Teil des Fuhrparks des führenden privaten Paketdienstes in Österreich. Somit setzt ein weiterer Dienstleister im Logistikbereich auf den Mercedes-Benz eVito, der seit Juni 2019 auf den österreichischen Straßen unterwegs ist. Täglich bis zu 120 Pakete wird der neue Mercedes-Benz eVito in 1150 Wien ausgeliefert, und zwar für die Gebrüder Weiss Paketdienst GmbH mit Sitz in Leopoldsdorf bei Wien, der als größter von drei Gesellschaftern hinter der Marke DPD in Österreich steht. „Der Einsatz des eVito ist die logische Antwort auf immer komplexer werdende Anforderungen an die Paketlogistik im urbanen Raum. Gleichzeitig treiben wir damit auch unsere innovativen Logistikkonzepte unter dem Aspekt der Elektromobilität weiter voran“, so Andreas Winkelmayr, Geschäftsführer Gebrüder Weiss Paketlogistik GmbH. Eine gute Wahl, denn der eVito ist vor allem im urbanen Lieferverkehr zuhause. „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“, unterstreicht Markus Berben-Gasteiger, Leitung Sales & Marketing Vans Österreich. Ein lokal emissionsfreier Fuhrpark, der trotzdem alle Erwartungen an Alltagstauglichkeit, Flexibilität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit erfüllt: Der eVito von Mercedes-Benz Vans löst diese scheinbaren Gegensätze auf und zeigt dem gewerblich genutzten Fuhrpark eine Zukunftsperspektive auf, die bislang gefehlt hat. Eine installierte Batteriekapazität von 41,4 kWh sorgt für eine Reichweite von rund 150 km, bei ungünstigen Rahmenbedingungen für eine Reichweite von 100 km. Nach sechs Stunden Ladezeit steht die volle Reichweite wieder zur Verfügung. Der Listenpreis für den eVito startet ab 41.200 Euro exkl. Steuern. Nach der Verkaufsfreigabe im April 2019 erfolgte die offizielle Markteinführung des eVito in Österreich im Juni 2019. Mit Ende 2019 erweitert Mercedes-Benz Österreich das eVan-Portfolio um den eSprinter. //

V. li. n. re.: Andreas Winkelmayr (Geschäftsführer Gebrüder Weiss Paketdienst GmbH), Markus Berben-Gasteiger (Leitung Sales & Marketing Vans Österreich), Daniel Neumann (Geschäftsführer Gebrüder Weiss Paketdienst GmbH)



„Intelligent eCharging“

So nennt sich das von Mercedes und „The Mobility House“ entwickelte Lade- und Energiemanagement.

Ab sofort ist der Mercedes Benz eVito in Österreich verfügbar. Privatkunden, kleine und große Gewerbekunden sowie Flottenbetreiber mit Interesse an Elektroautos profitieren von einem umfassenden Ladelösungskonzept: Mercedes-Benz liefert das passende Fahrzeug, Kooperationspartner „The Mobility House“ sorgt für die optimale Ladeinfrastruktur. Mit integriert: die digitalen Dienste von Mercedes PRO connect, die für eine wirtschaftliche und effiziente Fuhrparksteuerung sorgen.

Egal ob man sein Elektroauto möglichst schnell an einer Gleichstrom-Ladesäule, möglichst effizient an einer Wallbox oder möglichst flexibel mit einer mobilen Ladelösung aufladen möchte – die passende Hardware reicht vom Privatkunden mit nur einem Fahrzeug und eher geringen Anforderungen bis hin zu großen Flotten mit intelligent vernetzter und effizient im Stromnetz integrierter Ladeinfrastruktur. Qualifizierte Elektroinstallateure sorgen dafür, dass sämtliche notwendigen Zubehörteile wie Kabel, Adapter, Standfüße oder Sicherungsbauteile fachmännisch installiert werden, damit der Start in die Elektromobilität reibungslos verläuft.

„Intelligent eCharging“ ist ausgelegt auf das netzdienliche Laden von Flotten. Das System ist über eine Schnittstelle integriert in Mercedes PRO connect – den digitalen Diensten von Mercedes-Benz. Mit Mercedes PRO connect können im eVito und später auch im eSprinter Informationen über den Batterieladestand, Reichweite und das Ladeende zur Verfügung gestellt werden, und es ermöglicht einfaches Vorklimatisieren/-heizen: Der Fahrer steigt im Winter in ein vorgeheiztes, im Sommer in ein vorgekühltes Fahrzeug. Auch

die Batterie wird zugunsten von mehr Reichweite auf die optimale Betriebstemperatur voreingestellt. Durch eine Vermeidung von Lastspitzen ist ein kostenoptimiertes Laden der Flotte möglich und der Ladeprozess kann gesteuert werden, ohne dass zusätzliche Netzanschlusskosten entstehen. Das gemeinsame Produkt wird nach dem Start in Deutschland voraussichtlich ab dem vierten Quartal 2019 in Österreich verfügbar sein. //





Maximaler Nutzen dank intelligenter Konstruktion Unter der dynamischen Front mit Ladeanschluss im Stoßfänger sitzt an der Vorderachse der elektrische Antriebsstrang (eATS) des Mercedes-Benz EQV. Er verfügt über eine Spitzenleistung von 150 kW. Die E-Maschine, das Getriebe mit fester Übersetzung, das Kühlsystem sowie die Leistungselektronik bilden dabei eine hochintegrierte, kompakte Einheit. Die Energie kommt aus einer Lithium-Ionen-Batterie im Unterboden des Fahrzeugs. Ihre tiefe und zentrale Anordnung wirkt sich zudem positiv auf das Fahrverhalten des EQV aus. Durch die Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h wird auch außerhalb des urbanen Umfelds zügiges Vorankommen gewährleistet.

Der Mercedes-Benz EQV verfügt serienmäßig über einen wassergekühlten On-Board-Lader (OBL) mit einer Leistung von 11 kW und ist damit für das Wechselstromladen (AC) zu Hause und an öffentlichen Ladestationen vorbereitet. Die Batterie mit einer nutzbaren Kapazität von 90 kWh ermöglicht eine Reichweite von 405 km (vorläufige Angaben). Durch die Unterbringung der Batterie im Unterboden steht das volle Raumangebot zur Verfügung – ohne Einschränkungen im Fahrzeuginnenraum. Somit erfüllt auch die vollelektrische Großraumlimousine von Mercedes-Benz höchste Ansprüche an Funktionalität und Variabilität und deckt eine Vielzahl an Einsatzzwecken ab. Im privaten Anwendungsbereich profitieren beispielsweise Familien von den unterschiedlichen Sitzkonfigurationen sowie dem guten Gewissen, lokal emissionsfrei unterwegs zu sein. Mit beispielsweise sechs Einzelsitzen wird der Mercedes-Benz EQV dagegen zum repräsentativen Shuttlefahrzeug, das mit einem komfortablen und besonders leisen Fahrerlebnis alle Anforderungen an die gehobene Personenbeförderung erfüllt. Durch den flexiblen Einbau von Einzelsitzen oder Sitzbänken lässt sich der EQV auch zum Sieben- oder gar Achtsitzer umfunktionieren.

MBUX im EQV: elektrisch und intelligent Die EQ-spezifische Weiterentwicklung von MBUX ist ein besonderes Highlight. Im hochauflösenden 10“-Media-Display befindet sich im Hauptmenü die EQ-Kachel als zentraler Zugriffspunkt zu den spezifischen Anzeigen und Einstellungen. Dazu gehören u. a. Ladestrom, Abfahrtszeit, Energiefluss und Verbrauchshistogramm. Darüber hinaus lassen sich über das Media-Display auch die Navigation und Mercedes „me Charge“-Funktionen sowie die Fahrprogramme bedienen. Zu den Stärken von MBUX zählt die intelligente Sprachsteuerung mit natürlichem Sprachverstehen, die mit dem Schlüsselwort „Hey Mercedes“ (oder „Hallo Mercedes“ als Alternative in Deutsch) aktiviert wird. Die Sprachsteuerung unterstützt viele Infotainment-Funktionen (zB Zieleingabe, Anrufen, Musikauswahl, Nachrichten schreiben und anhören, Wettervorhersage) sowie zahlreiche Komfort-Funktionen wie Klimatisierung oder Licht. Auch über das Fahrzeug hinaus spielt MBUX in Verbindung mit der Mercedes me-App seine Stärken aus. Vom Wohnzimmer oder Büro aus können EQV-Fahrer ihre Ziele planen, eine Abfahrtszeit eingeben und den Innenraum auf die gewünschte Temperatur bringen.

Maximale Reichweite durch One-Pedal-Lösung Damit die technische Reichweite maximal ausgenutzt wird, lädt der Mercedes-Benz EQV seine Batterien auch beim Fahren. Im Schub- oder Bremsbetrieb wird die mechanische Drehbewegung in elektrische Energie gewandelt und zum Laden der Hochvolt-Batterie verwendet (Rekuperation). Einen großen Einfluss auf die Rekuperation hat der Fahrer. Er kann die Rekuperationsleistung über Schaltwippen, sog. Paddles, hinter dem Lenkrad beeinflussen. Mit dem linken Paddle wird die Stärke der Rekuperation erhöht, mit dem rechten verringert. In der schwächsten Stufe „segelt“ das Fahrzeug, in der stärksten Stufe hin-

Bild rechts:

Mercedes-Benz EQV – erster Premium-Van mit Elektroantrieb

Bilder unten:

Der Mercedes EQV bringt den gediegenen Komfort der V-Klasse mit variablem Innenraum und vielen Ausstattungsoptionen in die Elektrowelt.

Der Ladeanschluss für den EQV ist an der Front zwischen Frontscheinwerfer und linkem Vorderrad platziert.

Über ein 10“ großes Touch-Display in der Mittelkonsole lässt sich die intuitive Mercedes-Benz User Experience (MBUX) bedienen.

Bis zu acht Personen bietet die Großraumlimousine von Mercedes-Benz bequem Platz. Warme Akzente wie Roségold ergänzen die coole Ästhetik und betonen den „Welcome Home“-Effekt.



Luxus-Segler

Elisabeth Gürtlers Astoria Resort im Tiroler Seefeld – und der Mercedes-Benz EQV als Hotelshuttle. Damit sind sieben Sterne zweifelsfrei gegeben. Was auf dem heurigen Genfer Salon noch als Studie präsentiert wurde, ist nun Serienversion. Die Premium-Großraumlimousine mit Elektroantrieb hat vor wenigen Tagen auf der IAA in Frankfurt ihre Aufwartung gemacht.

gegen wird sogar das Ein-Pedal-Fahren möglich. Denn in den meisten Situationen reicht dann die Rekuperationsverzögerung aus, um das Bremspedal nicht betätigen zu müssen. In der Rekuperationsstufe D Auto zeigt sich die Intelligenz des EQV: Der hier automatisch zugeschaltete ECO-Assistent hilft dem Fahrer, die maximale Effizienz zu nutzen. Er vernetzt Navigationsdaten, Verkehrszeichenerkennung und Informationen der intelligenten Sicherheitsassistenten (Radar und Kamera) und passt den Grad der Rekuperation selbstständig an. In Verbindung mit der EQ-optimierten Navigation sorgt die aktive Reichweitenüberwachung dafür, dass der Fahrer ans Ziel kommt, auch wenn er mal einen Ladestopp verpasst. Unterstützt wird er dabei zusätzlich im E+-Fahrprogramm, das die Fahrzeugparameter auf maximale Reichweite ausrichtet.

Zahlreiche Lademöglichkeiten Bestandteil der Technologiemarke EQ ist ein umfassendes elektromobiles Ökosystem, von dem der Mercedes-Benz EQV als jüngstes Mitglied profitiert. Dieses umfasst ein ganzheitliches Angebot an Beratungs- und Serviceleistungen und reicht von Fahrzeugfunktionen wie der angepassten Navigation bis zur Ladeinfrastruktur. Über Mercedes me Charge erhält der Kunde Zugang zum weltweit größten Ladenetz mit ca. 300.000 Ladepunkten und allein in Europa über 300 verschiedenen Betreibern von öffentlichen Ladestationen (Stadt, Parkplätze, Autobahnen, Einkaufszentren usw.). Dabei profitieren die Kunden von einer integrierten Bezahlungsfunktion mit einfacher Abrechnung. Mercedes me Charge ermöglicht auch den Zugang zu den Schnellladestationen des paneuropäischen Schnellladenetzes von IONITY. Die kurzen Ladezeiten sorgen insbesondere bei Langstrecken für eine angenehme Reise. Entlang der Hauptverkehrsachsen in Europa wird IONITY bis 2020 insgesamt rund 400 Schnellladestationen errichten und betreiben. IONITY wurde im November 2017 als Gemeinschaftsunternehmen der BMW Group, der Daimler AG, der Ford Motor Company und dem Volkswagen Konzern mit Audi und Porsche gegründet.

Um einiges schneller als an einer Haushaltssteckdose kann der EQV mit der Mercedes-Benz Wallbox Home und 11 kW Ladeleistung aufgeladen werden. Zusammen mit marktspezifischen Ladeinstallationspartnern bietet Mercedes-Benz eine einfache und schnelle Installation der Mercedes-Benz Wallbox sowie eine professionelle Beratung rund um das Thema E-Mobilität an. Noch schneller geht es über Gleichstromladen (DC) – beim EQV serienmäßig via CCS (Combined Charging Systems). In Europa lädt der EQV an einer entsprechenden Ladestation mit einer maximalen Leistung von bis zu 110 kW. Die Ladezeit von 10–80 % SoC (State of Charge) beträgt damit unter 45 Minuten. //

Transporter-Flotte

Britischer Versorgerprofi setzt auf den Löwen und ordert 73 MAN TGE.

Die Kernkompetenz von Energy Assets Utilities besteht in der Betreuung der Gas-, Elektrizitäts- und Wasserinfrastruktur seiner Kunden. Im 200 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark von EAU sind nun 73 Transporter der Marke MAN im Einsatz. Die neuen Dieselfahrzeuge mit einem Gewicht von 3,5 t sind energieeffizient und u. a. ausgestattet mit Navigation, Rückfahrkamera, Parksensoren und Geschwindigkeitsbegrenzer. Die neuen MAN Fahrzeuge für den Fuhrpark von Energy Assets Utilities (EAU) sind vom Typ TGE 3.140 mit Standardradstand, Hochdach und Sechsgang-Schaltgetriebe.

Steven Lynch, Geschäftsführer von EAU (Schottland), erklärte: „Wir haben uns das Ziel gesetzt, in Technologien zu investieren, die den Service für unsere Kunden verbessern – sei es an unserem Standort



oder unterwegs. Diese Fahrzeuge sind energieeffizienter und umfassenden Bordsysteme, die sowohl unsere operative Effektivität als auch die Sicherheit unserer Mitarbeiter verbessern werden. Dies wird sich wiederum positiv auf unsere Zuverlässigkeits- und Qualitätsverpflichtungen gegenüber unserem wachsenden Kundenstamm auswirken.“ Andrew Taylor, Head of Retail Sales – Van bei MAN Truck and Bus UK, fügte hinzu: „Die neuen Fahrzeuge sind Bestandteil des Programms von EAU zum Ausbau des Geschäfts und werden landesweit über das Netz der spezialisierten Nutzfahrzeughändler von MAN Truck & Bus gewartet. Unsere Verpflichtung gegenüber EAU besteht wie bei all unseren Kunden darin, zu gewährleisten, dass wir die Nutzungszeit der Fahrzeuge maximieren und eine robuste, effiziente und zuverlässige Fahrzeugflotte liefern.“

V. li.: Steven Lynch (Geschäftsführer von EAU, Schottland), Robert Watson (TGE Regional Sales Manager MAN Truck & Bus UK Ltd.)

Branchenlösungen

Der neue MAN TGE hat Nutzfahrzeugaufbau an Bord: Ob Baustelle, Forstwirtschaft oder Personentransport – er meistert problemlos fast jedes Terrain. Für den neuen Transporter von MAN gibt es insgesamt 18 Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme, welche teilweise als Sonderausstattung gegen Mehrpreis verfügbar sind. So haben die Nutzer dieses leichten Nutzfahrzeugs stets einen hellwachen Beifahrer, der zum Beispiel beim Einparken hilft, dem Fahrer den Rücken freihält und seinen Fahrstil nur kommentiert, wenn es ihm passt. Der MAN Transporter ist ein verlässlicher Partner für den Alltag. Sein Potential wird nur noch von seiner Funktionalität übertroffen. Ob Traummaße im Laderaum oder das Staufachkonzept im Cockpit.

Nächsten Anzeigenschluss: 18. Oktober

**NEU: DER MAN eTGE.
EMISSIONSFREI
ELEKTRISCH.**



Typisch MAN:

Vollelektrisch für saubere Luft und flüsterleisen Verteiler- und Lieferverkehr: mit dem neuen eTGE bietet MAN die umweltfreundliche Alternative zum herkömmlichen Verbrennungsmotor. Mehr Info bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.van.man/at



Aller guten Dinge sind neun

Test: Mercedes Sprinter 314 CDI Automatik. Beim Sprinter sind aller guten Dinge diesmal neun, jedenfalls beim Modell mit Vorderradantrieb und Automatikgetriebe.

Sie hat eine mystische Bedeutung: Die Neun gilt als Zahl der Vollkommenheit. Esoteriker betrachten sie als Zahl der Weisheit. Etwa auch Entwickler von Getrieben? In den Sprinter mit Vorderradantrieb jedenfalls pflanzt Mercedes auf Wunsch alternativ zum Sechsgang-Schaltgetriebe eine Wandlerautomatik mit neun Gängen ein. Sie heißt in der Mercedes-Sprache 9G-Tronic, ist aber auch als ZF 9HP bekannt. Eine Eigenentwicklung würde sich allein für den Sprinter nicht rechnen. Das Getriebe verfeinert den Sprinter auf sehr elegante Weise. Ja, der Motor schreit bei hohen Drehzahlen immer noch verärgert auf. Aber das passiert mit neun automatischen Gängen viel seltener als mit sechs handgeschalteten. Stimmt, im unteren Drehzahlbereich reagiert der Diesel mitunter etwas unwirsch. Aber auch dies verhindert die Automatik geschickt. Sie hält die Maschine gekonnt auf ihrer Wohlfühl Drehzahl, bei zivilem Einsatz des Gasfußes immer irgendwo zwischen etwa 1.500 und 2.500 Touren im Bereich des maximalen Drehmoments. Dies alles lässt sich prima mit dem Gas steuern, falls die Technik mal nicht blitzschnell reagiert.

Neun statt sechs Gänge ergeben ganz neue Möglichkeiten. Nun kann die Gesamtübersetzung im ersten Gang fürs Anfahren am Berg oder mit Anhänger kürzer und somit dynamischer ausfallen. Und der höchste Gang fürs nerven- und spritsparende Rollen auf der Autobahn wird länger. Dazwischen füllen sieben Gänge jede Lücke. Sprich: Mit Automatik sprintet der Sprinter flinker und entpuppt sich gleichzeitig als gelassener Langstreckler. Auch läuft er im Schnitt sowohl nach Norm als auch in der Praxis einige zehntel Liter sparsamer als ohne. Macht auf der anspruchsvollen Testrunde bei Vollaussladung 10,2 l/100 km plus einen Spritzer AdBlue.

Die Automatik spart im Laufe des Sprinter-Arbeitslebens außerdem den einen oder anderen Kupplungsschaden. Zusätzlich schont sie die Nerven des Fahrers – der hat vor allem im Trubel des Stadtverkehrs anderes zu tun, als im Getriebe zu rühren. Man höre sich nur die Postler und Paketverteiler an, wenn sie im ersten Gang von Haus zu Haus heulen. Ob watteweiche Schaltmanöver oder schnelle Reaktionen aufs Gas und sinnvolle Rückschaltungen bergab, diese Automatik kann's und denkt mit. Sofern der Fahrer sachte mit dem Pedal umgeht, lässt die Technik den Motor tapfer ziehen und verfällt nicht in hektische Schaltmanöver. Nur auf der Autobahn schaltet das Getriebe ab und zu etwas unmotiviert zurück. Schließlich geht dem beladenen Sprinter mit Hochdach in der Variante mit 105 kW (143 PS) an Steigungen oder beim Wiederbeschleunigen ab und zu die Puste aus. Durcheinander kommt das Getriebe mit seinen vielen Gängen allenfalls beim zügigen Heranfahren an Abbiegestellen oder Kreisverkehre. Dann kann es sich verheddern, reagiert auf den folgenden Gasstoß mit einem zu niedrigen Gang. Auch dauert das Anfahren an der Ampel mit Start-Stopp arg lang. Dagegen hilft ein Trick: Wenn's absehbar weitergeht, einfach das Bremspedal leicht lüften, schon springt der Diesel an.

Die Grundeinstellung der Automatik zwischen P, R und D erfolgt per Lenkstockhebel, in der anspruchsvollen Mercedes-Sprache ein „Dynamic-Select-Wählhebel“. Diese moderne Variante der Lenkschaltschaltung macht Platz im Fahrerhaus. Wer will, kann zusätzlich mit Schalt paddeln am Lenkrad eingreifen – im Alltag überflüssig.

Zusätzlich zur Automatik spendierte Mercedes dem Testwagen, was die umfangreiche Speisekarte hergibt, zB MBUX mit dem großen brillanten Display – eine Nummer kleiner genügt – und der freundlichen Damenstimme: „Was kann ich für Sie tun?“ Gewöhnt sich der Fahrer an diesen Service schnell, so verlangen die vielfältigen Tastenvarianten

Bilder von links oben nach rechts unten:

Der große Laderaum profitiert vom Frontantrieb, ohne hilfreiche Stufe liegt seine Kante jedoch hoch.

Mit dunkelblauem Metallic-Lack tritt der Sprinter edel wie ein VIP-Transporter auf – dabei ist's nur ein schlichter Kastenwagen.

Die Klaviatur links und rechts vom Lenkrad bei Vollaussattung verlangt Gewöhnung, hier wird gewischt, gedrückt und gescrollt.

Viel einfacher ist die Bedienung der Automatik: Ein Lenkstockhebel genügt, bei Bedarf ergänzt von Schalt paddeln für manuelle Eingriffe.

Bei Rückwärtsfahrt zeigt ein markiertes Feld, wo's laut Lenkeinschlag langgeht. Sensoren warnen rechtzeitig bei der Annäherung an Hindernisse.

Der kernige Diesel gehört inzwischen einer älteren Generation an. Laufkultur mäßig, Verbrauch mit Automatik günstig.



Technische Daten: Mercedes Sprinter 314 CDI Automatik

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.932 mm	Breite gesamt	2.020 mm
Breite über Außenspiegel	2.345 mm	Höhe gesamt	2.638 mm
Radstand	3.924 mm	Wendekreis	15,2 m
Laderaum über Fahrbahn	566 mm	Laderaum (L/B/H)	3.397/1.787/2.079 mm
Ladevolumen	11,0 m ³	Nutzlast	1.260 kg
Leergewicht Testwagen	2.240 kg	Zul. Achslast vorn/hinten	1.750/2.100 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	Zul. Zuggesamtgewicht	5.500 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.000 kg		

Antriebsstrang

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel. Hubraum 2.143 cm³, Leistung 105 kW (143 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 330 Nm bei 1.200–2.400/min. Schadstoffarm nach Euro 6c.

Antrieb: Neungang-Wandlerautomatik, Übersetzungen 4,713–0,480, R-Gang 3,830. Übersetzung Differenzial 4,585. Antrieb auf Vorderräder.

Antrieb

Fahrwerk: Vorne Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator. Reifen 225/65 R 16 C. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet. ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung.



Der lange Radstand mit Frontantrieb ergibt gewöhnungsbedürftige Proportionen und einen großen Wendekreis.

Messwerte

Beschleunigung

0–50 km/h	4,8 s
0–80 km/h	10,1 s
0–100 km/h	15,1 s

Elastizität

60–80 km/h (Kickdown)	4,8 s
60–100 km/h (Kickdown)	9,6 s
80–120 km/h (Kickdown)	13,3 s
Höchstgeschwindigkeit	156 km/h

Innengeräusche

Stand/50/80/100 km/h:	47/60/64/67 dB(A)
Vmax:	69 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Normverbrauch	
innerorts / außerorts / kombiniert:	9,7–7,9 / 8,0–7,4 / 8,0 l/100 km

CO₂-Emission kombiniert: 212 g/km

Teststrecke beladen: 10,2 l/100 km

Testverbrauch min./max.:
9,0–14,3 l/100 km

Testverbrauch AdBlue: 0,3 l/100 km
über Gesamtfahrstrecke

bei Vollausrüstung des Multifunktionslenkrads deutlich mehr Aufmerksamkeit: Kompletter Ornat bedeutet jeweils sechs unterschiedliche Tasten links und rechts, dann wird gewischt, gedrückt, gescrollt. Und wer sich durch die Innereien des großen Monitors von MBUX toucht, entdeckt grafische Darstellungen über das Auf und Ab des Verbrauchs, die Öltemperatur, den Ladezustand der Batterie. Sogar die aktuell abgefragte Leistung taucht auf – womöglich eine erzieherische Maßnahme.

Bei allen technischen Feinheiten verschönern andere Merkmale den Alltag. Das beginnt mit dem großzügigen Raumangebot und hochwertigen Materialien in gekonnter Verarbeitung, geht weiter mit dem bequemen Sitz, hier mit Längsverstellung des Sitzkissens, und elektrisch einstellbarer Lordosenstütze. Die elektrische Grundeinstellung dagegen kann man sich sparen. Lieber ein paar Euro in das kompakte Handschmeichler-Lederlenkrad stecken. Oder in die elektrisch betätigte Feststellbremse, auch sie räumt die Kabine auf. Bereits serienmäßig lässt sich der Sprinter ohne Schlüssel starten, ebenso bringt er klar gezeichnete Instrumente mit. Und leise fährt der Sprinter obendrein, mal abgesehen von geräuschvoll abrollenden Conti-Reifen. So muss ein Mercedes sein.

Der darf als Sicherheitstransporter gerne voller Assistenzsysteme stecken. Sehr nützlich: Rückfahrkamera und Rundum-Warner vor Hindernissen. Angenehm zurückhaltend: die Lenkvibrationen des Spurassisi. Wenn's ernst wird, schlägt er Alarm und tritt auf die Bremse. Etwas übereifrig: der Spurwechselassistent mit vielen War-

nungen auf mehrspurigen Strecken. Gut abgestimmt: der Notbremsassistent, er hat im Vergleich zum Vorgängermodell dazugelernt, Fehlalarm in schnellen Kurven mit Hindernissen ist selten, allenfalls bei zügiger Annäherung an Fahrzeuge vor der Ampel reagiert er etwas nervös.

Und ESP? Das Fahrwerk des Sprinter verlangt nach intensiverer Betrachtung. Da wäre die elektromechanische Lenkung, sie arbeitet bei niedrigem Tempo gefühllos. Es braucht ein, zwei Tage Gewöhnung, bis der Sprinter-Fahrer aus Kreisverkehren nicht mehr herauseiert. Die Leichtgängigkeit hilft dagegen angesichts des großen Wendekreises beim Rangieren. Entpuppt sich der Sprinter leer als ausgesprochen sanftmütiger Transporter, so übertreibt er es beladen mit dem Komfort, dann krängt er in Kurven wie ein Schiff auf hoher See. Kommen Bodenwellen hinzu, bremst ESP den Transporter zur Sicherheit rasch ein. Bei Geradeausfahrt stampft der Vorderwagen über lange Bodenwellen. Flotte Spurwechsel meistert der Transporter dagegen souverän. Der Sprinter ist sehr komfortabel und ausgesprochen sicher – aber kein Fall für empfindliche Mägen.

Er ist eben ein sanfter Komfort-Transporter, vor allem mit Automatikgetriebe. Es trägt zwar einige Kilo zum fülligen Gewicht bei, aber die Vorzüge überwiegen bei weitem, auch den Netto-Aufpreis von 2.138 Euro laut Liste. Je kürzer und komplizierter das Einsatzprofil, desto lohnender die fein abgestimmte Automatik. Freundlicherweise wechselt sie beim Abstellen ganz von allein von Stufe D in P. Eine wirklich neunmalkluger Automatik. **///** *Randolf Unruh*

Auf Tuchfühlung

Mercedes Pickups können im Offroad-Zentrum Stotzing ausgiebig getestet werden.

Die X-Klasse V6 unter professioneller Anleitung abseits der Straße zu testen, ist ein Anreiz. „Die Mercedes-Benz X-Klasse vereint die typischen Eigenschaften eines Pickups – robust, funktional, belastbar und geländegängig – mit den klassischen Stärken eines „echten“ Mercedes – Design, Komfort, Fahrdynamik und Sicherheit“, sagt Markus Berben-Gasteiger, Leiter von Mercedes-Benz Vans Österreich.



Um diese Eigenschaften für die Kunden erlebbar zu machen, stellt Mercedes-Benz Österreich dem ÖAMTC Offroad-Zentrum in Stotzing seit Juli 2019 bis März 2020 eine X-Klasse V6 zum ausgiebigen Testen und für Kundenfahrten zur Verfügung. „Die X-Klasse ist wirklich ein Hammer – sie überzeugt nicht nur auf der Straße, sondern auch im Gelände. Jeder, der bei der Fahrtechnik vom ÖAMTC einen Offroadkurs bucht, hat nun die Möglichkeit, die X-Klasse im Gelände auszutesten, zu erleben und zu erfüllen“, zeigt sich Christian Karlberger, Leiter des Offroad-Zentrums Stotzing, begeistert.

Fahrspaß auf Pkw-Niveau Die Mercedes-Benz X-Klasse wurde gezielt auf die sich verändernden Anforderungen der internationalen Pickup-Märkte entwickelt. Die Nachfrage nach Midsize-Pickups mit Pkw-typischen Eigenschaften und Komfortausstattungen steigt seit Jahren kontinuierlich. Gleichzeitig wächst der Anteil privat genutzter Pickups. Sie werden nicht mehr als reine „Lastentiere“ gesehen. Diesen Veränderungen trägt Mercedes-Benz als erster Premiumhersteller Rechnung – auf Basis seiner umfassenden Erfahrung und Kompetenz in der Entwicklung von Nutzfahrzeugen und Geländewagen für die harte Arbeit wie Unimog und G-Klasse, von Fahrzeugen wie V-Klasse und Vito, die sich gleichermaßen für Arbeit und Freizeit eignen, sowie von Pkw, die weltweit auf besondere Weise für modernen Luxus und hohen Fahrspaß stehen.

Die Performance der X-Klasse begeistert nicht nur neben, sondern auch auf der Straße. Die breite Spur, der lange Radstand und das aufwändig konstruierte Komfortfahrwerk mit Doppelquerlenker-Vorderachse, Mehrlenker-Hinterachse mit starrem Achsanteil und Schraubenfedern an beiden Achsen sorgen für eine Extraportion Fahrspaß und Fahrdynamik auf der Straße – ohne Einbußen im Gelände. **///**





Geschärftes Profil

Österreichpremiere der neuen L200 Pickup-Generation. Das neue Mitsubishi-Modell im Trend der Zeit.

Der neue L200 verkörpert optimal die japanische Handwerkskunst und wurde für den täglichen, praktischen, harten Arbeitseinsatz entwickelt. Markante Elemente prägen sehr signifikant die wettbewerbsfähige Gestaltung und das außergewöhnliche Design. Das brandneue Pickup-Modell wird geprägt vom neuen Dynamic Shield-Design, verbessertem Offroad Performance-System, vielen aktiven Sicherheitstechnik-Details und den modernsten Fahrerassistenz-Systemen.

Außenansicht Die neueste Version des Dynamic Shield-Designs in Kombination mit der höheren Linienführung der Motorhaube und der kräftige, abgegrenzte Look der unverwechselbaren Hauptscheinwerfer sowie die integrierte Frontstoßstange vereinigen beim L200-Modell ein signifikantes und imposantes Frontdesign. LED-Hauptscheinwerfer und LED-Tagfahrlicht sind Serie im Topmodell.



Nutzfahrzeug für den harten Alltags-einsatz. Vier wählbare Programme wie Hinterrad-antrieb, zuschaltbare Vorderachse, Bergab-fahrhilfe oder Fahren auf rutschigem Untergrund.

Der neue Mitsubishi L200 Pickup fährt jetzt in Österreich vor.



Das Ganze erscheint als neue perfekt geformte Einheit mit einem außergewöhnlichen, trendigen Design. Neu geformte Karosserieformen mit sich abhebenden Details wie den vorderen und hinteren Kotflügel-Verbreiterungen setzen klare Design-Akzente und stärken die Modernität des neuen Mitsubishi Pickup-Modells. In der Seitensilhouette und im Heckbereich setzen sich prägnante Details wie die neue Pickup-Bordwand inkl. Lade-Heckklappe und die LED-Heckleuchterserie im Topmodell fort.

Innenraum Ein komplett neues Interieur- und Cockpitdesign erfreut den Betrachter des neuen L200. Das neue Pickup-Modell vermittelt im Innenraum eine leichtere Bedienbarkeit und einen Qualitätslook mit den verarbeiteten soften Materialien und der farblich optimalen Steppung der Mittelkonsole und Armlehnen. Die modernen Anzeigen, Kontrollleuchten und Luftauslässe schaffen ein Gefühl der Kontrollhoheit.

Neuer Motor Der neue Vierzylinder-Turbodiesel Intercooler 16V Aluminium DOHC-Motor mit variabler Ventilsteuerung/MIVEC des L200 Pickup-Modells bietet mit 150 PS bei 3.500 U/min eine ebenso effiziente wie kraftvolle Antriebsleistung. Das maximale Drehmoment von 400 Nm bei 2.000 U/min wird in Kombination mit einer Sechsgang-Schaltbox oder gegen Aufpreis mit einem neuen Sechsstufen-Automatikgetriebe und der neuen „Offroad-Performance“ mit Allradantrieb angeboten. Ein SCR-Abgasreinigungssystem (AdBlue) sorgt für die Einhaltung der Abgasnorm Euro 6d-Temp EVAP für leichte Nutzfahrzeuge. Die maximale Anhängelast beträgt bis zu 3.100 kg.

Offroad-Performance Die neuen L200-Modelle sind je nach Ausstattungsniveau entweder mit dem millionenfach bewährten Super Select 4WD II-System für optimale Traktion und sicheres Handling ausgestattet oder beim Work Edition-Modell mit dem einfacheren Easy Select 4WD-System, aktivierbar durch einen Schaltknopf, für mehr Sicherheit auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen lieferbar. Noch mehr Offroad-Performance steht für beide 4WD-Systeme durch weitere Verbesserungen der Antriebsmodi zur Verfügung. Bei der Aktivierung der vier neuen Offroad-Performance-Antriebsmodi

wird automatisch die Motor- inkl. Antriebsleistung reduziert bzw. die Bremsen je nach Bedarf betätigt, um Schleudern zu verhindern und um den maximalen perfekten 4WD-Vortrieb im Schlamm und Schnee zu gewährleisten.

Sicherheitstechnik Die Fahrzeuggeschwindigkeit wird beim Bergabfahren elektronisch kontrolliert und geregelt, um auf rutschigem Untergrund mehr Sicherheit und Fahrzeugkontrolle zu gewinnen. Beim neuen L200 kann man sich auf die lange Lebensdauer und die hohe Zuverlässigkeit durch den neuen Leiterraum verlassen. Ein weiterer Sicherheitsfaktor ist die hohe Aufprallsicherheit der Fahrgastzellenstruktur in Kombination mit den aktuellsten Sicherheitsfeatures und modernen Fahrersicherheitsassistenz-Systemen. Das benutzerfreundliche Bedienkonzept wartet beim neuen Pickup-Modell mit modernster Konnektivität auf. Die Serienausstattung ab den Intense-Modellen beinhaltet ein Infotainment-System SDA – Smart Link Display Audio via Android Auto™ und Apple Car Play™ mit einem 7“-Screen.

Das Doppelkabinen-Topmodell L200 Diamond wartet mit Pkw-Komfortfeatures auf, wie: 2-Zonen-Klimaautomatik, schlüsselloses Schließ- und Startsystem, Lederausstattung, Fahrersitz elektrisch verstellbar, Licht- und Regensensor, Tempomat, Schaltwippen am Lenkrad (AT-Modell), Lenksäule höhen- und längsverstellbar, Rückfahrkamera, Parksensoren vorne und hinten (AT-Modell), Sitzheizung vorne, beheiztes Lenkrad und vieles mehr.

Klubkabine Work Edition Das L200 Pickup-Einstiegsmodell überzeugt mit dem neuen 2,2 DI-D-Motor mit 150 PS inkl. 400 Nm Drehmoment kombiniert mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe und dem Easy Select 4WD-System (2H, 4H und 4L) inklusive 100% Hinterachs-Differenzialsperre, mit manueller Klimaanlage mit Kombifilter, Audioset mit Radio-, CD-, MP3-Kombination mit vier Lautsprechern und USB-Port, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Berganfahrhilfe, Anhänger-Stabilitätsprogramm, SRS Fahrer- und Beifahrerairbag, Beifahrerairbag abschaltbar, ABS mit EBD, ESP, Traktionskontrolle, elektrische Fensterheber vorne, Lederlenkrad mit Audio-Fernbedienung, Lenkrad höhenverstellbar, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, 16“-Felgen mit 245/70 R16 Niederquerschnittsreifen. //



Die Feuerwehr-Kompetenz von Pappas. Gelistet bei der BBG.

Nähere Infos erhalten Sie im BBG Portal unter <https://portal.bbg.gv.at> oder www.pappas.at/bbg

Besuchen Sie uns auf der Feuerwehrmesse Oberwart vom 8. – 10. November 2019.

Mercedes-Benz



PAPPAS ★
DAS BESTE ERFAHREN

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



Agrar-Profis

Auf der Rieder Landwirtschafts- und Herbstmesse präsentierte Mercedes-Benz Österreich den Unimog und FUSO Canter. Die Agrar-ausstattung des Unimog ist auf die vielfältigen Anforderungen von Landwirten und Lohnunternehmern ausgerichtet. Die Common-Rail Dieselmotoren sind wahlweise mit vier Zylindern mit 156, 177 oder 231 PS und 650, 750 oder 900 Nm Drehmoment oder sechs Zylindern mit 272, 286 oder 299 PS und 1.100, 1.150 oder 1.200 Nm Drehmoment erhältlich. Das Antriebskonzept punktet mit permanentem Allradantrieb und drei Differenzialsperren. Der synergetische Fahrtrieb EasyDrive ermöglicht stufenloses Fahren bis 50 km/h im Arbeits-einsatz und den Wechsel zwischen hydrostatischem und mechani-schem Antrieb während der Fahrt. Die Wendeschaltung Electronic Quick Reverse (EQR) ermöglicht direktes Umschalten zwischen Vor- und Rückwärtsgängen in allen Arbeitsgängen und bis zum dritten Gang der Straßengruppe. Die Pumpe der Load-Sensing-Hydraulik-anlage arbeitet mit 240 bar Druck und fördert nur die Ölmenge, die vom System benötigt wird. Die lastschaltbare Frontzapfwelle leistet 160 kW, die neue mechanische Heckzapfwelle stellt 220 kW für den mechanischen Geräteantrieb mit hohem Leistungsbedarf zur Verfü-gung. Das kurze Vorbaumaß, die tiefgezogene Panoramascheibe, die Spiegel und das Kamerasystem bieten optimale Sicht auf die Frontan-baugeräte sowohl beim Transport als auch bei der Arbeit mit Anbau-geräten auf dem Feld oder im Wald. Mit der Reifendruck-Regelanlage Tirecontrol plus kann der Bodendruck auf empfindlichem Grund gesenkt und damit die Zugkraft erhöht werden. Die drei wählbaren Modi sorgen je nach Bedarf für optimale Traktion auf dem Feld, redu-zierten Verbrauch auf der Straße sowie gute Straßenlage bei höheren Geschwindigkeiten. Je nach Einsatz ist eine Hochstollen- oder Stra-ßenbereifung mit Stahl- oder Alufelgen erhältlich.

Der wendige FUSO Canter 7C18 4x2 3400 mit einem höchstzuläs-sigem Gesamtgewicht von 7,5 t ergänzt die Fahrzeugpalette für den Agrareinsatz. Aufgrund der leichten Bauweise des FUSO Canter verfügt er über eine hohe Nutzlast sowie eine guten Traktion auf unbefestigten Straßen dank der optimalen Gewichtsverteilung. Der ab Werk bestellbare, leichte und robuste Kipper eignet sich hervor-ragend für das einfache Transportieren von großen Gerätschaften. Hohe Fahrstabilität macht den FUSO Canter zu einem flexiblen Part-ner in der Land- und Forstwirtschaft. //

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 Redak-tion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Aus-schließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. Vertrieb: Dataform/Printex, 2203 Großeborsdorf. Art Direction/ Grafik, Produktion App-Ausgabe: HCG corporate designs. Gültig ist die Anzeigen-preisliste 2019.

Die nächste Ausgabe erscheint am 20.12.2019 (Anzeigenschluss: 2.12.2019).

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/UCkpwbus) → [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.



UPS und HubBox

Auch wenn Onlinekäufer für die Lieferannahme nicht zu Hause sind, möchten sie eine sichere Alternative. UPS hat sich deshalb mit HubBox zusammengeslossen, um eine einfach zu benutzende und einfach zu implementierende Anwendung zu entwickeln, die UPS Access Point Standorte für den Verbraucher bereits beim Kaufprozess sichtbar macht.

HubBox stellt den Einzelhändlern die Softwarelösung zur Verfügung und integriert auf diesem Wege den Zustellservice zu einem UPS Access Point Standort in deren Webseite. So können Händler ihren Verbrauchern bequeme Alternativen zur Zustellung nach Hause anbieten. Außerdem kann sich HubBox mit den Lösungen für den Versandetikettendruck des Einzelhändlers verbinden, um diesen Prozess zu optimieren. Diese Lösung hilft Unternehmen jeder Größe, die nicht über die IT-Ressourcen oder das interne Wissen verfügen, diese Möglichkeiten selbst zu entwickeln.

