

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 3/2020

VW STELLT VOR DES CADDYS NEUE KLEIDER
UNIMOG SCHAFFT ALS GANZJÄHRIGER ALLROUNDER
NISSAN PUNKTET AUFGEWERTETER PICKUP NAVARA



SO SEHEN SIEGER AUS



Ford Transit Custom
Plug-in Hybrid



Ford Transit
Custom EcoBlue Hybrid



Ford
Ranger

Ford Gewerbewochen: Jetzt bis zu € 8.000,-¹⁾
Unternehmervorteil auf unsere Sieger sichern.



INTERNATIONAL
VAN OF THE YEAR 2020



INTERNATIONAL
PICK-UP AWARD 2020

Ford Transit Custom Plug-in Hybrid: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert 2,7 l/100 km | CO₂-Emission gewichtet kombiniert 60 g/km | Stromverbrauch: 17 kWh/100 km | Elektrische Reichweite: bis zu 56 km* (Prüfverfahren: WLTP) Ford Transit Custom: Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,4–6,8 l/100 km | CO₂-Emission kombiniert 141–177 g/km (Prüfverfahren: WLTP) Ford Ranger: Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,9–8,9 l/100 km | CO₂-Emission kombiniert 178–233 g/km (Prüfverfahren: WLTP) 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 Personenkraftwagen entnommen werden, der bei allen Ford Vertragspartnern unentgeltlich erhältlich ist und unter <http://www.autoverbrauch.at/> heruntergeladen werden kann. 8 Jahre Herstellergarantie auf die Batterie (Ford Transit Custom Plug-in Hybrid) bis 160.000 km Gesamtfahrleistung, beginnend mit Auslieferungsdatum. Details entnehmen Sie bitte den gültigen Garantiebestimmungen. *Bei voller Aufladung. Die nach dem WLTP-Verfahren ermittelte rein elektrische Reichweite von bis zu 56 km gilt für eine verfügbare Konfiguration. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren (Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Fahrzeugzustand, Alter der Lithium-Ionen-Batterie) variieren. 1 | Der max. Unternehmervorteil (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) inkl. USt, inkl. etwaiger NoVA ist ein unverbindlich empfohlener Preisnachlass der vom unverbindlich empfohlenen, nicht kartellierten Listenpreis des Neufahrzeuges abgezogen wird. Aktion nur gültig für Gewerbekunden. Unternehmervorteil abhängig von der Kundenfuhrparkgröße und dem gewählten Modell. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Händler, so lange der Vorrat reicht. Nähere Informationen auf www.ford.at.

Ford | **BEREIT FÜR
MORGEN**

Inhalt

5 Park-Assistent

Stressfreies Ein- und Ausparken beim Ford Transit. Und viele Assistenzsysteme erleichtern den Job im täglichen Zustelldienst.

6 Des Caddys neue Kleider

Vorstellung: VW Caddy Cargo. Der Altmeister wechselt zwar erst im Herbst seine Kleidung, aber das besonders gründlich.

10 Ganzjähriger Allrounder

365 Tage im Jahr ist der Unimog für die verschiedensten Anwendungen im kommunalen Einsatz. Zu ordern bei Pappas.

12 Sprinter feiert Geburtstag

Vor 25 Jahren kam ein Transporter auf den Markt, der einem ganzen Fahrzeugsegment seinen Namen geben sollte: der Sprinter.

13 PRO Dienste in der V-Klasse

Kaum eine Baureihe von Mercedes-Benz Vans hat eine so große Bandbreite an Nutzern und Nutzungsanlässen, wie die V-Klasse.

14 Aufgewerteter Navara

Nissan schickt seinen Pickup N-Guard mit besserer Ladebilanz ins heurige Modelljahr. Zum Start gibt es eine besonders hochwertige Launch Edition.

15 Blitzlader mit Doppelkabine

Dank seines Knickmechanismus ist er in jeder Situation und allen Varianten innerhalb von acht Sekunden ladebereit.

16 Genussfahrt

Im Juni startet die Wachau-Eisenstrasse-Classic in Neuhofen/Ybbs. Das Publikum freut sich auf Oldtimer zum Anfassen. Ein buntes Programm erwartet die Besucher.

18 Löwen des Alltags

Ob mit Abfallsammler, Kehrmaschine, Winterdienstfahrzeug, Abrollkipper oder Bauhof-Lkw, der Transporter MAN TGE gehört dazu.

18 Impressum

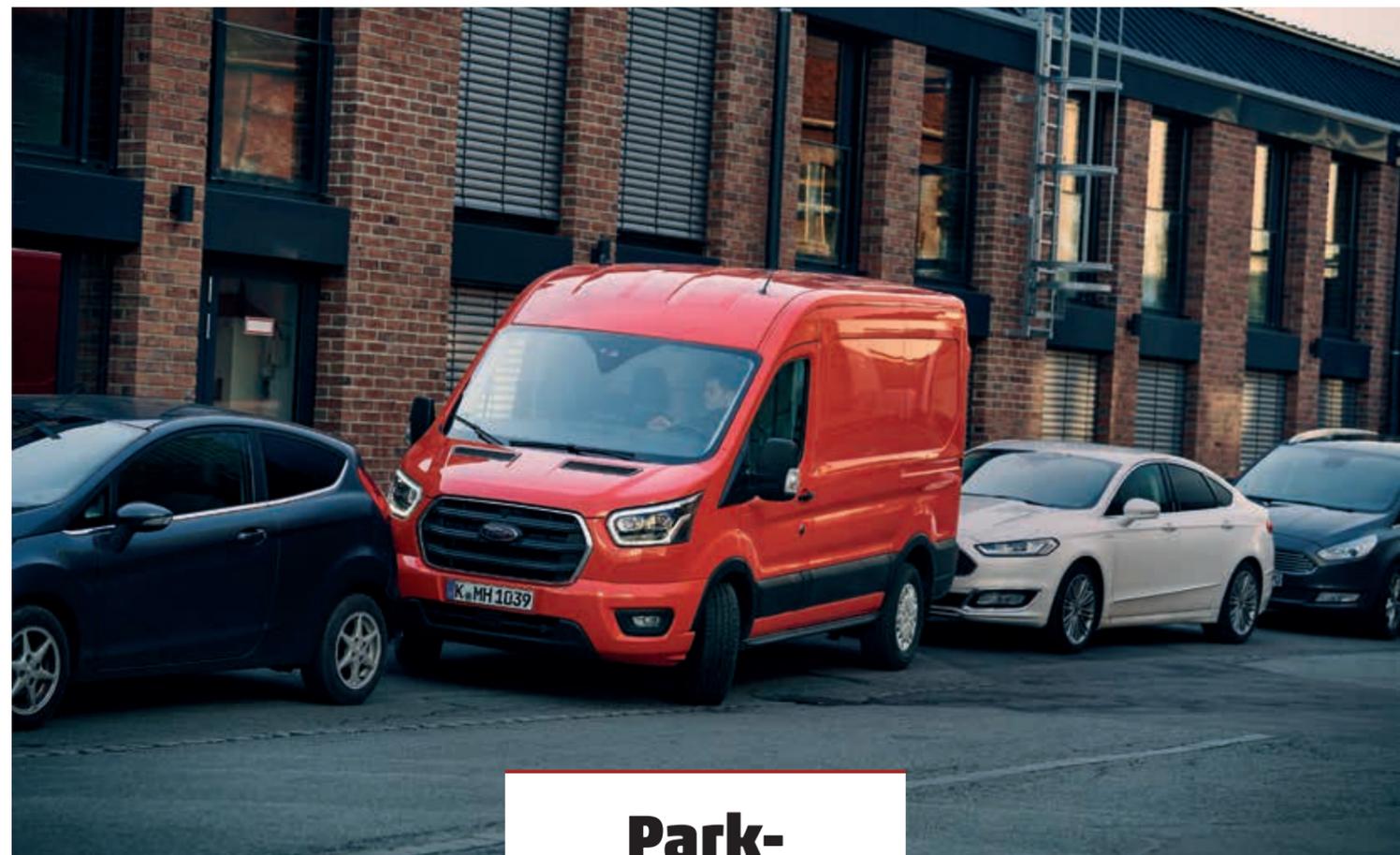


Virtuelle Premierieren ersetzen Messen

Mit dem Auftreten der ersten bestätigten Erkrankungen durch das Coronavirus in Deutschland, Italien und der Schweiz kam die Absage des „Genfer Autosalons“. Während sich die Veranstalter bis zum allerletzten Moment in Gelassenheit übten, hatten sich manche Aussteller bereits auf eine Messe-Abstinenz vorbereitet. Nahezu kein Messepublikum aus China und Italien, zahlreiche Absagen von Journalisten und Konzernmanagern und die Abkehr einiger Autohersteller hätten den Genfer Salon heuer mit Sicherheit zur Geistermesse werden lassen. Und damit hätte die schönste Automesse auf neutralem Boden einen deutlichen Imageverlust abbekommen. Die Autoindustrie wird die viel zu späte Handlung der Schweizer Sanktion – Großveranstaltungen mit mehr als 1.000 Personen zu untersagen – dazu nutzen, eine künftige Teilnahme am Genfer Autosalon prinzipiell zu überdenken. Denn auf die Messeabsage folgten sofort eine Menge virtueller Premierieren – und siehe da, es geht mitunter auch ohne die klimaschädliche Fliegerei, die unverschämt teuren Hotels mit den für sie äußerst lukrativen Buchungsverträgen und die Pedanterie der Schweizer Bürokratie, die beispielsweise den Ausstellern den Einsatz werkseigener Shuttlefahrzeuge schwer macht. Und der Verzicht auf die Teilnahme am Genfer Verkehr hat durchaus Potenzial zur Nervenschonung. Tempoüberschreitungen werden in der Eidgenossenschaft geradezu grotesk kriminalisiert. Zudem ist der Verkehr durch Pfortnerampeln und fragwürdige Streckenführung schlichtweg ein Chaos. Die nächste Messeabsage ist die „Logimat“ in Stuttgart. Die Internationale Fachmesse für Intralogistik-Lösungen und Prozessmanagement hätte Mitte März stattfinden sollen, das zuständige Ordnungsamt hat jedoch wegen des hohen Ansteckungsrisikos mit dem Coronavirus die Absage erteilt. Also lehnen wir uns entspannt zurück und folgen dem Live-Streaming. Statt klassischer Fahrzeugpräsentation verkosten wir digitale Leckerbissen. Die Produzenten werden aufmerksam beobachten, wie dieses Notformat der Berichterstattung ankommt. **/// Ihre Helene Gamper**

Nissan NV300 und NV400: mehr Effizienz und Komfort

Effizient und vernetzt rollen die Nissan Transporter auf die Straße. Die leichten Nutzfahrzeuge profitieren von einem aufgewerteten Interieur und innovativen Konnektivitätslösungen. Die verbesserten Dieselmotoren erfüllen Euro 6d-Temp. Wie für alle leichten Nutzfahrzeuge bietet Nissan auch für die Transporter eine Fahrzeuggarantie von 5 Jahren bzw. 160.000 km. www.nissan.at



Park-Assistent

Stressfreies Ein- und Ausparken beim Ford Transit

Für den Fahrer eines Transporters kann das Ein- und Ausparken eine echte Herausforderung sein – nicht nur unter Zeitdruck und nicht nur in überlasteten Innenstädten oder auf engen Betriebshöfen. Dellen und Schrammen wirken sich zudem ungünstig auf die Versicherungsprämien aus. Der Ford Transit, angesiedelt im 2 t-Nutzlast-Segment, nimmt mit fortschrittlichen Technologien wie dem auf Wunsch verfügbaren Aktiven Park-Assistenten mit Ein- und Ausparkfunktion den Rangierstress und hilft dabei, potenzielle Parkrempler am eigenen sowie an fremden Fahrzeugen zu vermeiden. Nach der Aktivierung per Knopfdruck sucht das System eine geeignete Parklücke, die sowohl längs als auch quer zur Fahrtrichtung liegen kann, und steuert das Fahrzeug sicher hinein – und auch wieder heraus. Der Fahrer muss lediglich Gas, Bremse und Ganghebel bedienen. Selbst engste Parklücken sind kein Problem: Der Aktive Park-Assistent mit Ein- und Ausparkfunktion funktioniert sogar bei Parklücken oder Ladebuchten, die nur 80 cm länger sind als das eigene Fahrzeug. Das System basiert u. a. auf zwölf Ultraschallsensoren, die rund um das Fahrzeug verteilt sind. Es kann den Transporter selbst dann einparken, wenn keine Bordsteinkante vorhanden ist, indem es sich an anderen geparkten Fahrzeugen orientiert – dies funktioniert auch beim Ein- und Ausparken an Steigungen. Weitere neue Fahrer-Assistenzfunktionen des Ford Transit, die speziell beim Rangieren und beim Parken im Stadtverkehr die Sicherheit verbessern und die Stressbelastung des Fahrers verringern können, umfassen Front- und Rückfahrkameras mit 180°-Sichtfeld, eine hoch positionierte Rückfahrkamera, die auch dann eine gute Sicht nach hinten ermöglicht, wenn beim Rangieren zum Be- und Entladen die Hecktüren offen stehen, und ein Park-Pilot-System mit zusätzlichen seitlichen Sensoren.

Toter-Winkel-Assistent und Cross Traffic Alert Mit der Einführung der elektromechanischen EPAS-Servolenkung in die Transit-Baureihe wurde einem ganzen Bündel von neuen Assistenzfunktionen der Weg geebnet. Das Angebot beinhaltet u. a. den Toter-Winkel-Assistent mit Anhängerfunktion. Das System erweitert den sensorüberwachten Bereich seitlich hinter dem eigenen Fahrzeug auf bis zu 10 m und kann somit auch Fahrzeuge und Personen erfassen, die sich im toten Winkel

neben dem Anhänger befinden. In diesem Fall macht eine Warnleuchte im jeweiligen Außenspiegel darauf aufmerksam. Der Cross Traffic Alert ist zusätzlich aktiv, sobald das Fahrzeug rückwärts fährt oder rollt, beispielsweise beim Herausfahren aus einer Einfahrt oder einer Parklücke. Wenn das System ein sich näherndes Fahrzeug erkennt, warnt es den Fahrer akustisch. Das System wird deaktiviert, sobald der Fahrer den Rückwärtsgang verlässt.

EcoBlue-Mild-Hybrid Die innovative 48 V-Mild-Hybrid-Technologie von Ford hält erstmals Einzug in das Transit-Segment. Sie steht optional für die front- und heckgetriebenen Modelle zur Wahl und ermöglicht im WLTP-Normzyklus gegenüber vergleichbaren EcoBlue-Diesel-Varianten einen Verbrauchs- und Abgasemissions-Vorteil. Bei der EcoBlue-Mild-Hybrid-Technologie ersetzt ein riemengetriebener BISG Starter-Generator (Belt-driven Integrated Starter/Generator) die konventionelle Lichtmaschine. Im Schubbetrieb sowie beim Verzögern des Fahrzeugs nutzt er die kinetische Energie, um als Generator eine luftgekühlte 48 V-Lithium-Ionen-Batterie zu laden. In Beschleunigungsphasen oder auch bei normaler Fahrt arbeitet der BISG als Elektromotor und reinvestiert den gespeicherten Strom zur Entlastung des Dieselmotors. Auf diese Weise senkt er den Kraftstoffverbrauch. **///**



Der neue Caddy Cargo trägt die Nase höher, hat leicht veränderte Proportionen und basiert auf dem Golf VIII.

Des Caddys neue Kleider

Vorstellung: VW Caddy Cargo. Der Altmeister wechselt zwar erst im Herbst seine Kleidung, aber das besonders gründlich.

Ein VW ist ein VW ist ein VW. Und ein Caddy ist ein Caddy, auch wenn er jetzt die Kleider wechselt. In den anfangs rundgelutschten Vorgänger hatten die Designer mit den Jahren ein paar Falten hineingebügelt, oder waren es Zeichen der Reife? Jetzt wechselt der Caddy Cargo – die Nutzfahrzeugvariante trägt jetzt einen Zunamen – seine Kleidung. Er trägt die Nase deutlich höher, das dient dem Fußgängerschutz und auch dem Selbstbewusstsein. Prompt schiebt VW Elemente wie bei einem Big Mac übereinander. Da wäre ein riesiger feinmaschiger Kühlergrill im Stoßfänger, darüber ein zweiter Lufteinlass à la Haifischmaul. Es folgt eine Blende und darüber die Ebene der schlitzförmigen Scheinwerfer. In den gehobenen Varianten sind sie mit LED-Streifen verbunden.

Kräftige Sicken strukturieren die großen Flächen der Seitenpartie. An die Stelle des glattflächigen Blechs der Laderaumwände in der Kurzausgabe treten nun Bleche mit Einpressungen für die Fenster von Kombi und Caddy Pkw – VW spart sich wie andere Hersteller die teuren Werkzeugkosten für eine eigenständige Variante. Das Dach beschreibt einen Bogen, man kennt es vom Crafter, es dient der Aerodynamik. Designchef Albert Kirzinger verspricht mit $c_w = 0,30$ den besten Luftwiderstandsbeiwert der Caddy-Klasse, das spart Sprit. Form und Funktion treffen beim Heck zusammen: Ein Rahmen mit Abrisskanten fasst es ein, die schlanken Rückleuchten sind eine Augenweide. So mancher wird den neuen Caddy Cargo daher vielleicht am liebsten von hinten sehen, denn das ist seine Schokoladenseite.

17 Jahren entwickelte sich der aktuelle Caddy zum Käfer unter den Lieferwagen, er läuft und läuft und läuft. Jetzt läuft er aus und der Caddy Cargo läuft im Gegenzug an. Er stützt sich auf die Plattform des neuen VW Golf – greift dort alles ab, was er kriegen kann, und bleibt doch ein Caddy.

Lieferwagen werden wegen ihres Laderaums geordert, zäumen wir den Caddy Cargo also von hinten auf. Die Maße zB ändern sich nur wenig. Hier ein paar Millimeter dazu, dort ein paar Millimeter weniger. Der neue Caddy Cargo geht in die Breite, aber als Maxi schrumpft er sogar ein paar Zentimeter in der Länge. Der Radstand der Kurzausführung ist etwas länger, der Radstand der Langausführung etwas kürzer. Und so geht es weiter, wo man auch hinschaut. Im Alltag sind andere Dinge entscheidend: Jetzt passt eine Europalette endlich quer zwischen den Radkästen hindurch, sofern der Staplerfahrer sauber zielt. Entsprechend breiter ist das Heckportal ausgefallen. Und beim Maxi wächst die Schiebetür mit dem Radstand, jetzt nimmt auch hier eine Palette Platz, sofern sie nicht allzu hoch beladen ist.

Nahezu unverändert fallen die Volumina aus. Der kurze Caddy Cargo hat ein Zehntel Kubikmeter gewonnen, der lange zwei Zehntel verloren, geschenkt. Geblieben ist nach ersten Informationen eine hohe

Bei einem rundum neuen Modell gehört ein wenig fishing for compliments dazu, denn ein solcher Schritt ist in der Nutzfahrzeuglandschaft selten: „Es war gar nicht so einfach, einen tollen Nachfolger zu entwickeln“, klopft sich daher Thomas Sedran, Chef von Volkswagen Nutzfahrzeuge, auf die Schultern, und seinen Vorgängern gleich mit. Aber er hat ja Recht: In mittlerweile

Nutzlast, bis zu 700 kg für den Kurzen, maximal 780 kg für den Langen. Unverändert bleibt indes ebenfalls die fummelige Erweiterung der Heckflügeltüren von 90° auf 180°, das gibt einen Abzug in der Praxisnote. Gestrichen hat VW die Leiterklappe über dem Heck sowie den klappbaren Flexsitz auf der Beifahrerseite zur Vergrößerung des Laderaums mit klappbarer Trennwand – ob's jemand merkt? Geklappt wird aber weiterhin: Jetzt die Lehne des Beifahrersitzes, der Caddy bittet zu Tisch.

Wechsel auf den Fahrerplatz. „Wir haben alle Features vom Golf übernommen, die unsere Kunden suchen“, kündigt Nutzfahrzeugchef Sedran an. Also ist der Caddy Cargo ein echter VW: der Fahrersitz eine Wohltat, der Platz ausreichend. Vorn auf dem Armaturenbrett streckt sich eine große offene Ablage. Für die Zeitung und anderen Papierkram, eine Steckdose fehlt nicht. Auf der rechten Seite schließt sich eine schlanke Verlängerung an. VW-Kenner wissen es, jetzt folgt der Begriff Zollstockfach. Und unten in das Handschuhfach passt richtig was rein. In der Mittelkonsole wartet ebenfalls eine Ablage, ergänzt von USB-Steckdosen fürs Smartphone.

Bei den Instrumenten haben Käufer die Wahl: In der Basisausführung schaut der Fahrer auf herkömmliche Armaturen. Auf Wunsch blickt er auf die komplett digitalen Anzeigen aus dem VW Golf. Der Monitor erreicht eine Diagonale von 10,25“ und trägt wählbare Anzeigen: Tacho und Drehzahlmesser als große Rundinstrumente, dazwischen eine Navigationskarte oder andere Informationen, die Karte wahlweise auch in voller Breite. Fahrer des VW Multivan T6.1 kennen dies bereits. Rechts davon dehnt sich der Bildschirm der Infotainment-Systeme je nach Ausführung auf bis zu 10“.

Gewöhnen müssen sich die Fahrer des Caddy Cargo an eine neue Bedienung, auch hier lässt der frische Golf grüßen. Da wäre ein Tastenmodul für die Lichtfunktionen links, rechts gibt es sog. Slider – früher hieß so etwas Schieberegler – auf dem berührungsempfindlichen Bildschirm für die Einstellung der Klimatisierung oder der

Radiolautstärke. Ob dies praktisch ist oder ablenkt, wird sich zeigen. Zu den sinnvollen Funktionen gehört auf jeden Fall die elektrisch betätigte Feststellbremse.

Der Caddy Cargo ist vernetzt, das versteht sich heute. Daher hinken die optionalen Navis nicht mehr der Realität hinterher, es gibt mit „We connect Fleet“ ein Flottenmanagementsystem, das sich um digitale Fahrten- und Tankbücher kümmert, um Effizienz am Steuer, um Routenverlauf und Ortung, Verbrauchsanalyse, Wartungsmanagement und derlei Dinge mehr. Und der VW lässt sich aus der Ferne ver- und entriegeln. Außerdem gehorcht er aufs Wort: „Hallo Volkswagen, fahre mich zur Arbeit.“ Der Caddy kennt den Weg.

Unter seiner Motorhaube stecken klassische Verbrenner. Der Zweiliter-TDI dieselt mit 55kW (75PS), mit 75kW (102PS) oder 90kW (122PS). Die schwächste Ausführung ist mit fünf, die stärkeren sind mit sechs Gängen gekoppelt. Gestrichen hat VW den kräftigen Diesel mit 110kW (150PS) sowie den kleinen Dreizylinder-Benziner. Stattdessen gibt's einen Vierzylinder-TSI mit 1,5l Hubraum und 84kW (114PS). DSG-Getriebe und 4Motion-Allradantrieb folgen, ebenfalls eine Erdgasausführung. Neue und neu abgestufte Getriebe senken im Verein mit den Motoren den Verbrauch, SCR-Twindosing minimiert die Emissionen. Mau sieht's dagegen bei der Elektrifizierung aus. VW stellt einen Plug-in-Hybrid in Aussicht, eine vollelektrische Ausführung ist nicht geplant, denn das gibt die Golf-Plattform nicht her. Noch nicht geklärt war bei Redaktionsschluss, ob in Österreich der kürzlich in Deutschland eingeführte Abt E-Caddy auf Basis des bisherigen Modells an den Start gehen wird. Den E-Job künftig übernehmen soll der Elektriker ID Buzz Cargo – ob das genügt?

Besser gerüstet scheint das Fahrwerk. Unter dem Heck entdecken neugierige Beobachter jetzt eine starre Rohrachse von üppigem Durchmesser. Sie wird an Längslenkern geführt und ist schraubengefedert. Dazu spendiert VW einen Panhardstab zur Seitenführung – kein Vergleich mit der rustikalen Blattfederachse des Vorgängers. // →



Bilder von links oben nach rechts unten:

Das gewölbte Dach und ein Heckrahmen mit Abrisskante unterstützen die Aerodynamik und senken den Verbrauch.

Verspricht mehr Komfort: neue starre Rohr-Hinterachse mit Längslenkern, Schraubenfedern und Panhardstab.

Der Caddy Cargo Maxi folgt ein wenig später. Hier tritt er schmucklos auf, mit praktischen unlackierten Stoßfängern.

Ein VW ist ein VW ist ein VW – jetzt aber auf Wunsch mit volldigitalen Instrumenten und einem ausufernden Display für alle weiteren Funktionen.

Links von den Instrumenten erstreckt sich eine Tastenfläche für alle Lichtfunktionen.

Die Ahnengalerie: Der Caddy hatte in den ersten Generationen ein bewegtes Leben auf unterschiedlichen Plattformen.

DER NEUE OPEL VIVARO CARGO UNSERE WERKZEUGE FÜR IHREN ERFOLG



- ✓ JETZT MIT 50% PREISNACHLASS* AUF AUTOMATIK-GETRIEBE
- ✓ DREI VERSCHIEDENE FAHRZEUGLÄNGEN
- ✓ NUTZLAST BIS ZU 1.400 KG, PLATZ FÜR BIS ZU DREI EUROPALETTEN
- ✓ AUCH ALS DOPPELKABINE MIT 6 SITZPLÄTZEN VERFÜGBAR (VORSTEUERABZUGSFÄHIG, KEINE NOVA)

* Das Angebot entspricht einem Nachlass von € 1.000,- exkl. MwSt und ist gültig bei teilnehmenden Opel Händlern bis 30.04.2020. Sämtliche Abbildungen und Angaben ohne Gewähr, Satz- und Druckfehler vorbehalten. Detailinformationen und genaue Konditionen auf opel.at oder beim teilnehmenden Opel Händler. Abbildungen zeigen Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Kraftstoffverbrauch gesamt in l/100 km: 6,1-8,0; CO₂-Emission in g/km: 159-211.



Ganzjähriger Allrounder

365 Tage im Jahr ist der Unimog für die verschiedensten Anwendungen im kommunalen Einsatz.

Was über viele Jahrzehnte reifen konnte, will längst täglich genutzt werden. In Anbetracht eines Unimog zu sagen, der Wettbewerb im Segment der kommunalen Geräteträger hätte die letzten Jahrzehnte verschlafen, wäre so nicht korrekt. An vielen Stellen wurden Versuche gestartet, einen multifunktionalen Kommunalprofi zu entwickeln oder auch zu bauen. Manche kamen aus dem Entwicklungsstadium nicht heraus, andere wurden in der Praxis binnen Monaten aufgearbeitet – und dann gab es auch noch die, die an sich gar nicht schlecht waren, aber mangels Weiterentwicklung trotzdem irgendwann von der Bildfläche verschwanden. Eine Gemeinsamkeit hatten sie jedoch: große Lücken bei Service, langfristiger Ersatzteilversorgung und Wertbeständigkeit.

Geblichen ist am Ende, abgesehen von ein paar auf Traktorkonstruktionen basierenden Derivaten, somit nur der Unimog. Mercedes-Benz hat die Zeit genutzt, um ihn Jahr für Jahr effizienter und damit besser, umweltfreundlicher und wirtschaftlicher zu machen. Heute deckt der Unimog nahezu jedes kommunale Einsatzgebiet ab, und das nicht nur im Winter, sondern längst das ganze Jahr über.

Ist erst mal der letzte Schnee geschmolzen und das Winterdienst-Equipment gereinigt und konserviert, startet der Unimog direkt in den Frühjahrsputz. Da werden Schneeschilder abgebaut, wo ohne entsprechende Traktion gar nichts geht, Straßen gekehrt und gewaschen und technische Ausstattung von A nach B transportiert. Wichtig auch die Reinigung von Verkehrszeichen und der Transport von Füllmaterial, sei es Erde, Schotter oder Sand. Zusätzlich zur dafür zur Verfügung stehenden Standard-Pritsche sind es an die Bedürfnisse der Anwender angepasste Kipper oder gar Wechselladegeräte, die für spezielle Transportaufgaben herangezogen werden können.

Kommt dann endlich der Sommer, geht es ans Mähen, Gießen und Pflegen. Da will der Unimog den ganzen Tag lang raus. Dank unterschiedlichster Mäh- und Bodenbearbeitungsgeräte lassen sich auch schwer zu erreichende Flächen problemlos in Angriff nehmen – auch dann, wenn sie sehr klein oder extrem groß ausfallen. Hier kommt dem Unimog seine landwirtschaftskonforme Grundauslegung zu Hilfe und damit auch ein großes Angebot an Zubehör. Die zahlreichen Anbauräume erlauben dabei den zeitgleichen Einsatz verschiedener Maschinen, die in Abstimmung mit den Geräteherstellern genutzten Steuerungsoptionen bieten ein einfaches Handling im Betrieb. Mit auf der Pritsche aufgebauten Tanks ist der Unimog auch bei der Grünraumbetreuung ein gefragter Helfer, der sich dank seiner kompakten Abmessungen nahezu überall durchschlängelt – mit ein Verdienst der hohen Sitzposition und der perfekten Rundumsicht aus der weitreichend verglasten Kabine.

Spätestens dann, wenn der Herbst das erste Mal anklopft, ist es an der Zeit, erste Vorbereitungen für die kalte Jahreszeit zu treffen. Da muss im Sommer genutztes Material eingeholt und gereinigt werden. Da gilt es, zugefallene Gräben wieder in Form zu bringen, Abwasserrinnen zu säubern, Streugut an die dafür relevanten Stellen zu

bringen, und das Thema Baumschnitt ist ebenfalls wieder in aller Munde. Auch hier lässt es sich mit dem Unimog effizient agieren, erlaubt er doch die Montage komplexer Sägen, um Wege, Straßen oder auch Leitungen so freizuschneiden, dass auch große Schneemengen keine Auswirkungen haben.

Ist der erste Schnee in Sicht – oder zumindest das erste Glatteis –, dann ist der mit moderner Winterdiensttechnik ausgestattete Unimog nicht mehr zu stoppen. Mit Allradantrieb, Untersetzung und jeder Menge Bodenfreiheit zieht er wie kein anderer eine Spur durch Eis und Schnee. Dank großer Radhäuser sind im Bedarfsfall Ketten schnell montiert, der auch für eine Person einfache und schnelle Wechsel der Anbaugeräte sorgt dafür, dass der Unimog stets nur das mit sich rumträgt, was gerade gebraucht wird. Auch im Winterdienst macht sich die perfekte Übersicht bezahlt, genauso wie die vor Beschädigungen gut geschützte Karosserie und die auch bei Eis und Schnee leicht zugänglichen Servicebereiche. Die ausgefeilte Ergonomie der Kabine lässt lange Einsätze komfortabel ausfallen. Bei Nacht erfreut der Unimog durch seine effektive Umfeldbeleuchtung, die hilft, auch bei widrigsten Bedingungen schnell und effizient Winterdienstaufgaben zu erfüllen – und zwar bei maximalem Komfort und einem serienmäßigen Plus an Sicherheit.

Was bei einer so langen Liste an Einsatzszenarien oftmals auf der Strecke bleibt, ist das Wissen darum, dass auch ein Unimog mal ein Service oder ein Ersatzteil braucht. Dann sind es die Pappas-Betriebe im ganzen Land, die parat stehen, um Serviceaufgaben professionell zu erledigen und im Fall der Fälle auch selten benötigte Ersatzteile umgehend liefern zu können. Das gilt nicht nur für den Unimog selbst, sondern auch für die Anbaugeräte, wodurch Stehzeiten – wenn überhaupt – nur extrem kurz ausfallen und eine Wertbeständigkeit über Jahrzehnte gegeben ist. Einen Mitarbeiter, der einem für so lange Zeit die Treue hält, so gut wie nie krank ist und keinerlei Urlaubsanspruch stellt, gibt es nicht? Es gibt ihn doch: den Unimog mit Pappas-Service. ▀





Sprinter feiert Geburtstag

Vor 25 Jahren kam ein Transporter auf den Markt, der einem ganzen Fahrzeugsegment seinen Namen geben sollte: der Sprinter.

Heute, ein Vierteljahrhundert später, markiert die aktuelle Generation immer noch die Spitze des Wettbewerbs. Neben seinen zeitlosen Werten wie Qualität, Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Komfort steht der aktuelle Sprinter für Vernetzung und Konnektivität – und ab dem zweiten Quartal 2020 in der Variante als eSprinter für lokal emissionsfreies Transportieren. Mercedes-Benz Vans nimmt den runden Geburtstag des Sprinter zum Anlass, auf der Kommunikationsplattform Mercedes me media 2020 jeden Monat ein Themenfeld aufzugreifen, das die Spitzenstellung des Sprinter über die Jahrzehnte belegt und aufzeigt, wie das Fahrzeug in seiner Historie Tradition und Moderne immer wieder perfekt verbunden hat. Der Mercedes-Benz Sprinter definierte 1995 ein Großsegment und bereitete den Wandel zum E-Commerce mit vor: Als sich noch kaum jemand die aktuelle Dimension des Onlinehandels vorstellen konnte, präsentierte die Stuttgarter Marke einen hochmodernen Transporter, wie geschaffen für die anstehenden Logistikerforderungen. Mit Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterrädern, Antiblockiersystem ABS inklusive Automatischem Bremsdifferenzial ABD, strömungsgünstiger Karosserie, geringem Verbrauch und vielen weiteren Innovationen setzte der Sprinter Maßstäbe bei Sicherheit, Effizienz und Komfort und wurde zum würdigen Nachfolger des legendären T1. Das machte ihn laut verschiedener Medien zum „Namensgeber“ der

„Sprinter-Klasse“. Mehr als 1,3 Mio. verkaufte Sprinter und mehrere Modellpflegen später präsentierte Mercedes-Benz 2006 eine umfassende Weiterentwicklung: War die Variantenvielfalt bereits früher hoch, konnten die Kunden nun für fast jede Anforderung auf eine maßgeschneiderte Lösung zugreifen.

Mit einem effizienten Antriebsstrang und zahlreichen Innovationen sicherte sich der 2013 vorgestellte, weiter verbesserte Sprinter auf eine neue Spitzenposition im Wettbewerb. Ihren Beitrag dazu lieferten etwa ein Effizienzpaket mit ECO Lenkhilfpumpe, die ECO Start-Stopp-Funktion und eine lange Hinterachsübersetzung. Dank modernster Motorentechnik mit SCR-Technologie erfüllte der Sprinter als erster Transporter überhaupt die Euro VI-Abgasnorm. Zusätzlich zu einer erweiterten Mobilitätsgarantie, dem 7-Gang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS standen dem Kunden noch mehr Ausstattungsmöglichkeiten zur Auswahl. Im Fokus stand erneut besonders die Sicherheit: Als erster Transporter verfügte der Sprinter nun über einen serienmäßigen Seitenwind-Assistenten für geschlossene Baumuster. Fernlicht-, Spurhalte-, Totwinkel-Assistent und COLLISION PREVENTION ASSIST sind nur einige der außerdem erhältlichen Features.

Die dritte Sprinter-Generation verkörperte als erste Baureihe die 2016 vorgestellte adVANce-Philosophie von Mercedes-Benz Vans als Anbieter ganzheitlicher Mobilitätslösungen. Sie vereint progressives Design mit Komfort und Sicherheitsfeatures, wie man es sonst nur von Pkw kennt. Revolutionär ist die umfassende Internetvernetzung: Die Dienste von Mercedes PRO connect und das Multimediasystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience) stellen die Weichen in Richtung Zukunft und schaffen neue Möglichkeiten für das Management einer Großflotte genauso wie für den Kleinunternehmer. Mit dem Dienst lassen sich zB online Aufträge steuern und Fahrzeuginformationen wie Standort, Kraftstoffvorrat oder Wartungsintervalle nahezu in Echtzeit abfragen. Bereits ab Werk stehen für Mercedes PRO connect acht Pakete mit zentralen Diensten bereit. Beeindruckend bleibt die Variantenvielfalt des Sprinter: Allein aus

den möglichen Aufbauten, Fahrgestellen, Antriebskonzepten, Tonnagen und Ausstattungsdetails lassen sich mehr als 1.000 verschiedene Ausführungen des aktuellen Sprinter zusammenstellen. Mehr Auswahl gibt es seit 2018 auch beim Antriebsstrang durch den erstmals verfügbaren Vorderradantrieb und zwei dafür neu entwickelte Getriebe wie der 9-Gang-Wandlerautomatik. Mit diesen Antriebsvarianten und dem sog. Triebkopf bietet der aktuelle Sprinter eine ideale Basis für den Ausbau zum Wohnmobil. Ein Angebot, das zahlreiche Aufbauer in diesem expandierenden Segment nutzen.

Einstieg in die Elektromobilität mit dem eSprinter Wirtschaftlich, zuverlässig und flexibel wie bisher, aber nun auch lokal emissionsfrei Waren verteilen, Baustellen besuchen oder zu Servicearbeiten ausrücken – dafür erweitert Mercedes-Benz Österreich das eVan-Portfolio im zweiten Quartal 2020 um den eSprinter. Sein Elektro-Vorderradantrieb leistet bis zu 85 kW mit einem Drehmoment von bis zu 295 Nm. Ein anpassbares Zulade- und Batteriekonzept trägt individuellen Bedürfnissen Rechnung: Mit einer nutzbaren Batteriekapazität von 47 kWh beträgt die Reichweite 168 km, bei einer maximalen Zuladung von 891 kg. Wer Wert auf mehr Zuladung legt, wählt ganz einfach eine geringere Batteriekapazität. //



PRO Dienste in der V-Klasse

Kaum eine Baureihe von Mercedes-Benz Vans hat eine so große Bandbreite an Nutzern und Nutzungsanlässen wie die Großraumlimousine V-Klasse. Von Familien über Freizeitabenteurer, die viel Platz für ihr Equipment benötigen, bis hin zu professionellen Shuttlediensten: Die V-Klasse wird sowohl im privaten als auch im beruflichen Alltag genutzt. Letztes Jahr feierte die Modellpflege der Mercedes-Benz V-Klasse ihre Premiere mit neuem Frontdesign, einem neuen Mix aus Lackfarben und Polsterungen, dem dynamischen und effizienten Vierzylinder-Diesel OM 654, 9G-TRONIC Automatikgetriebe sowie einem erweiterten Angebot an Assistenzsystemen. Seit vergangener Dezember ist sie außerdem mit dem intuitiven und lernfähigen Multimediasystem MBUX bestellbar. Mit MBUX wurden auch die bislang in der V-Klasse verfügbaren Mercedes „me connect“-Konnektivitätsdienste erweitert bzw. um neue Dienste ergänzt. Während Mercedes me connect seinen Fokus auf die individuelle bzw. private Nutzung der V-Klasse legt, stehen ab sofort mit den Konnektivitäts- und Flottendienstleistungen von Mercedes PRO connect auch den gewerblichen Kunden zahlreiche Angebote zur Verfügung, die ihren Fokus auf eine effizientere Nutzung der Fahrzeugflotte legen. Damit bietet die V-Klasse mit MBUX wahlweise beide Konnektivitätswelten in einem Fahrzeug an und macht diese über das Multimediasystem sowie die jeweilige Smartphone-App abrufbar, sofern eine Internetverbindung besteht. //



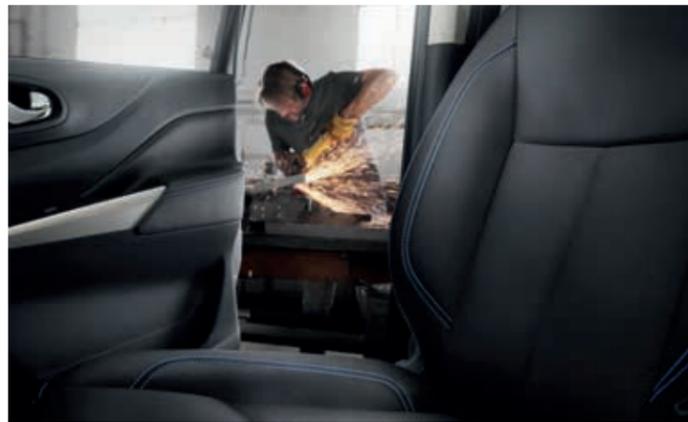
Aufgewerteter Navara

Nissan schickt den N-Guard mit besserer Ladebilanz ins heurige Modelljahr

Das sportlich-robuste Topmodell des Pick-ups lässt sich durch eine verbesserte Ladekapazität noch vielseitiger einsetzen. Zum Start gibt es eine besonders hochwertige Launch Edition mit uneingeschränkter Geländetauglichkeit und auffälliger Lackierung. Der Navara N-Guard bietet eine knapp 1,59 m lange Ladefläche, die nun serienmäßig mit einer Vinyl-beschichteten Ladewanne ausgestattet ist. Diese schützt die Pritsche nicht nur vor Schäden und anderen Abnutzungserscheinungen, sondern ist auch noch beständig gegen Korrosion, Chemikalien und Öle. Ihr rutschhemmender Boden unterstützt zudem die Ladungssicherung. In Verbindung mit der unverändert hohen Zuladung von 1,1 t und bis zu 3,5 t Anhängelast ist der Navara N-Guard das perfekte Zugpferd und Lasttier – auch abseits befestigter Wege. Der 190 PS starke 2,3 l-Dieselmotor ist serienmäßig mit Allradantrieb kombiniert. Auf Wunsch fährt das Topmodell zusätzlich mit einem Sperrdifferential vor, das die Traktion im Gelände verbessert. Doch nicht nur äußerlich gibt sich der Ein-Tonnen-Pick-up optimiert: Mit gezielten Details hat Nissan auch die Doppelkabine aufgewertet. Blaue Akzente an Sitzen, Türverkleidung und Fußmatten wirken zwar etwas kühler, betonen jedoch auch den edlen Charakter. Hierzu trägt auch die indirekte Fußraumbeleuchtung bei, die in der Klasse der Pick-ups Seltenheitswert genießt.

Die bis zu fünf Insassen sind zudem bestens vernetzt: Das Smartphone wird per Apple CarPlay und Android Auto ins Fahrzeug eingebunden, sodass sich die persönlichen Apps direkt auf dem verbesserten 8"-Touchscreen des NissanConnect Infotainment-Systems nutzen lassen. Letzteres gewährt auch Zugang zu den NissanConnect Services, die bereits aus der Ferne Zugriff auf bestimmte Fahrzeugfunktionen ermöglichen. Auf Wunsch ist auch ein Navigationssystem an Bord, dessen Kartenmaterial drahtlos „over the air“ aktualisiert werden kann. Für Sicherheit und Komfort sorgen zudem ein Notbremsassistent, eine Berganfahrhilfe und der Around View Monitor für 360°-Rundumsicht.

Exklusiv der limitierten Launch Edition vorbehalten ist die neue Lackierung „Electric Blue“. Sie erweitert die Farbpalette des Navara N-Guard, der unverändert in Precision Grey, Black und Pearl White verfügbar ist. Das Sondermodell zur Einführung glänzt mit Vollausstattung: So ist beispielsweise auch das Sperrdifferential inklusive, die Kraftübertragung übernimmt eine Siebenstufen-Automatik anstelle des serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebes. //



Blitzlader mit Doppelkabine

Dank seines Knickmechanismus ist er in jeder Situation und allen Varianten innerhalb von acht Sekunden ladebereit.

Der Algea Blitzlader 2 präsentiert sich in der Ausführung mit Doppelkabine als durchdachte Dual Use-Lösung. Konkret bedeutet dies, dass das Fahrzeug nicht nur als Transport- und Abschleppfahrzeug, sondern auch als Werkstatt- und Servicefahrzeug genutzt werden kann. Viel Platz für den Fahrzeugtransport bot der Blitzlader 2 mit einer Ladelänge von 5,500 mm schon in der Variante mit Einzelkabine. In der Ausführung mit Doppelkabine wird an den Möglichkeiten zum Fahrzeugtransport kein Millimeter eingespart. Vielmehr kommt das verlängerte Führerhaus hinzu, in dem bis zu sechs Personen mitgenommen werden können.

„Durch diese Kombination wird es möglich, schnell und einfach nicht nur Fahrzeuge, sondern auch deren Insassen aus misslichen Lagen zu befreien“, macht Vertriebsleiter Hubert Gasperlmaier deutlich. Auch als Pannenhilfs- und Werkstattfahrzeug überzeugt der Algea Blitzlader 2. Durch den Verzicht auf einen Sitzplatz kann ein umfangreiches Pannenset in der Doppelkabine untergebracht werden.

„Durch diese Kombination wird es möglich, schnell und einfach nicht nur Fahrzeuge, sondern auch deren Insassen aus misslichen Lagen zu befreien“, macht Vertriebsleiter Hubert Gasperlmaier deutlich. Auch als Pannenhilfs- und Werkstattfahrzeug überzeugt der Algea Blitzlader 2. Durch den Verzicht auf einen Sitzplatz kann ein umfangreiches Pannenset in der Doppelkabine untergebracht werden.

Beste Nutzlast in seiner Klasse Die gewichtsparende Leichtbauweise des Algea Blitzlader 2 sorgt für ein optimales Nutzlastverhältnis. Wegen des innovativen Aufbaus steht bei einem 3,5 t leichten Fahrgestell eine Nutzlast von bis zu 3,1 t zur Verfügung. So können selbst leichte Nutzfahrzeuge transportiert werden. Dank des einzigartigen Knickladesystems Easy Load ist das Fahrzeug umgehend ladebereit. In nur acht Sekunden erfolgt das Knicken des Chassis und das automatische Ausfahren der Laderampen. Hinzu kommt der niedrige Auffahrwinkel von 10°. Durch den Einsatz zusätzlicher Auffahrkeile kann dieser auf 4,5° reduziert werden. Durch diese ausgereifte Technik können liegende Fahrzeuge schnell aus Gefahrensituationen abtrans-

portiert und bei jedem Ladevorgang wertvolle Arbeitszeit und damit Kosten gespart werden.

Optimales Fahrverhalten Die Luftfederung sorgt für Pkw-ähnliche Fahreigenschaften und verhindert ein Aufschaukeln des beladenen Fahrzeugs. In Verbindung mit dem niedrigen Schwerpunkt

und der geringen Ladeflächenhöhe von 800 mm wird die Straßenlage verbessert und ein optimales Fahrverhalten bei Kurvenfahrten ermöglicht. Bei der Herstellung des Algea Blitzlader 2 wird auf 3,5 t-Basisfahrgerüste verschiedener Hersteller zurückgegriffen. Vorderachse und Führerkabine des jeweiligen Fahrzeugs werden mit dem von Algea Fit-Zel entwickelten Rahmen verbunden. Dieser ruht auf einer Tandemachse und ermöglicht die Verlängerung des Radstandes. Mit dem optional zur Verfügung stehenden Liftachssystem wird bei Leerfahrten für zusätzlichen Fahrkomfort gesorgt. Neben der Leichtzügigkeit und dem hohen Federungskomfort ist durch den Einsatz der Liftachse ein geringerer Verschleiß und verminderter Treibstoffverbrauch zu verzeichnen.

Hoher Bedienkomfort Auch der Bedienkomfort wurde beim Blitzlader 2 konsequent optimiert. Das weiterentwickelte Bedienpanel sowie die Funkfernsteuerung stellen einen schnellen und komfortablen Bedienungsablauf sicher. Alle Tätigkeiten rund um das Be- und Entladen können von einer Person gesteuert und überwacht werden. Unterstützung bei schwierigen Straßenverhältnissen, beispielsweise bei Glätte, bietet die Traktionshilfe des Algea Blitzlader 2. Diese kann per Knopfdruck zugeschaltet werden. Weitere Vorteile offenbaren sich beim Blick auf die zahlreichen Zubehöroptionen, zu denen beispielsweise seitlich verschiebbare Seilwinden und der gut sichtbare LED-Warnbalken gehören. //

Genussfahrt

Wachau-Eisenstrasse-Classic Oldtimer Event

Vom 11. bis 13. Juni 2020 kommen Oldtimer-Freunde wieder voll auf ihre Kosten. Die 4. Wachau-Eisenstrasse-Classic Oldtimer-Veranstaltung ist wieder reich an Höhepunkten und startet täglich vom Relax Resort Kothmühle, Neuhofen/Ybbs. Dieser Event wird erstmalig als Genussfahrt – ohne Schnittprüfungen – durchgeführt. Über die schönsten Strecken der NÖ Eisenstraße, der Genussregion Mostviertel und durch die bezaubernde Kulisse der Wachau führt die 540 km-Strecke, die an drei Tagen bewältigt werden muss. Übrigens mit einem Stadt-Grand-Prix in Waidhofen/Ybbs.

Veranstalter dieses exklusiven Events ist der Verein „ARGE Wachau Eisenstrasse Classic“. Am Donnerstag, 11. Juni, geht es los. Von 11:00 bis 15:00 Uhr begrüßt man alle Teilnehmer mit ihren Lieblingsfahrzeugen am Relax Resort Kothmühle, Neuhofen/Ybbs, zur Akkreditierung, Abnahme und Fahrerbesprechung. Ab 16:00 Uhr wird in den „Prolog“ gestartet und gegen 17:00 Uhr werden zahlreiche historische Automobile zum Stadt-Grand-Prix in Waidhofen/Ybbs erwartet. Ganz unter dem Motto: „Oldtimer zum Anfassen“. Am Freitag, 12. Juni, fällt der Startschuss zur Wachau-Genuss-Etappe mit diversen Zeit- und Passierkontrollen sowie selektiven Timing- und Wertungsprüfungen, und am Samstag, 13. Juni, bahnt sich das motorisierte Oldtimer-Spektakel seinen Weg durch die Region NÖ Eisenstraße und Mostviertel. Neu im Programm: Wer nur am Samstag pures Fahrvergnügen zelebrieren möchte, ist eingeladen, am 1-DAY-Ride teilzunehmen. Einen Tag lang das Flair der Oldtimer-Szene erleben – auch mit seinem „Youngtimer“. Anmeldungen für diese Veranstaltung sind hier möglich: <https://wachau-eisenstrasse-classic.at/teilnehmer/anmeldung>

Die Wachau-Eisenstrasse-Classic Oldtimer-Veranstaltung ist eine lizenzfreie Gleichmäßigkeitsveranstaltung für Kraftfahrzeuge, die eine Altersgrenze von 30 Jahren überschritten haben und mit einer maximalen Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h. Teilnahmeberechtigt sind historisch wertvolle Fahrzeuge bis Baujahr 1990 (Oldtimer) und Liebhaberfahrzeuge bis Baujahr 2000 (Youngtimer).

Alle Informationen zur Veranstaltung und den bereits gemeldeten Teilnehmern/Fahrzeugen findet man auf www.wachau-eisenstrasse-classic.at



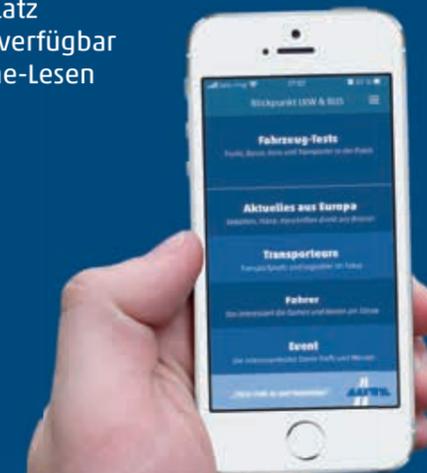
HOLEN SIE SICH DAS GRATIS APP-UPDATE!

Wir haben unsere App für Sie rundum erneuert.

- bessere Übersicht
- einzelne Artikel auch separat abrufbar
- praktische Strukturierung in Kategorien
- bequemere Handhabung
- benötigt weniger Speicherplatz
- alle Magazine wie gewohnt verfügbar
- bequemes Online- und Offline-Lesen



1. Einfach **im Apple App Store** (iOS) bzw. **im Google Play Store** (Android) nach Blickpunkt LKW & BUS suchen.
2. App **aktualisieren**.
3. **Fertig!**



Neue Magazin-Ausgaben stehen ausschließlich in der neuen App-Version zur Verfügung!





Nutzfahrzeuge

Jetzt bestellbar



Der Caravelle 6.1 Ikone, neuester Stand

Wofür auch immer ein Shuttle gebraucht wird – ob für die Fahrt zum Flughafen, zum Sportverein oder zum nächsten Businesstermin: Ausgestattet mit vielen neuen Features ist der Caravelle 6.1 jetzt noch komfortabler, digitaler und flexibler.

www.vw-nutzfahrzeuge.at

Verbrauch: 7,5 – 11,6 l/100 km. CO₂-Emission: 195 – 262 g/km (nach WLTP).
Symbolfoto. Stand 01/2020.