

# **Blickpunkt<sup>®</sup> TRANSPORTER**

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 4/2018

**ANGESTECKT MAN TRANSPORTER AM NETZ  
DER SPRINTER EVOLUTION UND REVOLUTION  
TOBIAS MORETTI JEDERMANN FÄHRT VOLKSWAGEN**

**DER MAN TGE.  
DER TRANSPORTER  
MIT LKW-SUPPORT.**



Typisch MAN.

Mehr Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter [www.van.man/at](http://www.van.man/at)



# DER PEUGEOT EXPERT KOMBI JETZT BEI DEN PROFESSIONAL DAYS



AKTIONSPREIS AB LEASING MTL.  
**€ 26.390,-<sup>1)</sup>** **€ 179,-<sup>1)</sup>**  
INKL. NoVA & USt. INKL. USt.

**2 JAHRE + 2 JAHRE<sup>2)</sup>**  
HERSTELLERGARANTIE GARANTIEVERLÄNGERUNG

BIS ZU 6 m<sup>3</sup> KOFFERRAUMVOLUMEN  
HINTER 1. SITZREIHE

PLATZ FÜR BIS ZU 9 PERSONEN

CONNECTED 3D-NAVIGATION MIT BLUETOOTH®

**MOTION & EMOTION**



1) Aktion gültig bei teilnehmenden Händlern bis 31.05.2018. Leasingraten inkl. 20% USt., 30% Eigenleistung, zzgl. Bearbeitungs- und Rechtsgeschäftsgeb., Lfz. 48 Mon., Fahrleistung 25.000 km pro Jahr, Restwert garantiert – unterliegt nicht dem VkrG. Angebot der PSA BANK Österreich, Niederlassung der PSA BANK Deutschland GmbH. 2) 2 Jahre Optiway Garantie Plus GRATIS (Garantieverlängerung gemäß den Bedingungen der Peugeot Austria GmbH) für alle Nutzfahrzeuge, gilt nur für Businesskunden bei Finanzierung über die PSA BANK Österreich, Niederlassung der PSA BANK Deutschland GmbH, für Kaufverträge bis 31.05.2018. Gesamtlaufzeit: 48 Monate, 100.000 km. Angebot unterliegt nicht dem VkrG. Stand April 2018. Druck- und Satzfehler vorbehalten.

PEUGEOT EMPFIEHLT TOTAL Gesamtverbrauch: 5,0 – 5,6 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission: 137 – 148 g/km

## Inhalt

### 4 Emissionsfreier Transporter

*MAN startet den Bau des TGE als Elektro-Transporter. Der kleine Löwe trägt dem künftigen Lieferverkehr in Städten Rechnung.*

### 4 Toyota für die Volkshilfe

*Für die Mobilität des Pflegepersonals setzt die Volkshilfe Niederösterreich auf die Zuverlässigkeit von Toyota.*

### 5 Ideale Starbesetzung

*Tobias Moretti enthüllte auf der Automesse Salzburg den neuen VW Touareg. Das VW Flaggschiff beeindruckt auf ganzer Linie.*

### 5 Golden Eagle

*Jeep legt zum zehnjährigen Bestehen der aktuellen Reihe eine Sonderedition des Wrangler auf.*

### 6 Kipper im Forst

*Humbaur zeigte auf der „FORST live“ kürzlich Dreiseitenkipper, Fahrzeugtransporter und Allroundanhänger.*

### 7 Pure Klassik

*Mercedes-Benz X-Klasse PURE. Ein Arbeitstier mit dem Extra an Komfort und Design.*

### 8 Edle Kurvenkaiser

*Berge, Täler, Höhenstraßen. Die schönsten Automobilklassiker erobern wieder die Alpen.*

### 10 Evolution und Revolution

*Unser Fahrbericht zum neuen Mercedes Sprinter. Außen nimmt er die Linie des Vorgängers auf, darunter ist er ein anderer. Er ist Evolution und Revolution zugleich.*

### 13 Zeitgewinn beim Laden

*Rampe statt Ladebordwand bedeutet weniger Kosten bei mehr Nutzlast. Kühlfahrzeughersteller Kiesling schafft das mit dem „Runner“.*

### 14 Kiesling in Österreich

*Ein guter Service beginnt bei der umfassenden Beratung. Kühlfahrzeugprofi Kiesling startet mit Österreich-Team.*

### 14 Impressum



## Ab sofort fein sortiert

Zu „Blickpunkt LKW&BUS“ – Österreichs auflagenstärkstem Fachmagazin für Straßengüterverkehr und Buswirtschaft – gesellt sich nun auf vielfachen Wunsch unserer Leserinnen und Leser „Blickpunkt TRANSPORTER“. Die leichten Nutzfahrzeuge im gewerblichen Fuhrpark von Kleintransporteuren, Paketdiensten, Handwerksbetrieben aller Branchen und Gastro-Diensten haben mittlerweile ein Nutzerpotenzial erreicht, das redaktionell spezifisch bedient werden will. Mit eigener Sonderausgabe viermal jährlich wollen wir spezialisierter Berater und Marktbarometer für dieses Segment in Print und App sein. Der Fuhrpark bis 12 t und seine Nutzer sind unsere Thematik. Mit einbeziehen wollen wir Pick-up-Trucks. Vom Fiskal-Lkw bis zum schweren Transporter erstreckt sich das Themenfeld, das wir für jeweils 14.000 Anwender pro Ausgabe aufbereiten. Lieferwagen für die letzte Meile, City-Vans und Kompakt-Transporter – mit Ehrgeiz drängen die Hersteller ins klassische Transporter-Business. Was durch die voranschreitende Urbanisierung und die Einfahrtsbeschränkungen großer Städte immer dringlicher wird, ist nachhaltiger Wirtschaftsverkehr. Dazu gibt es längst praxistaugliche und rechenbare Alternativen. Verständlich, dass die Hersteller ihr vielfältiges Angebot aus dem Köcher holen und darauf abzielen, Sinn und Spaß in der Gesellschaft rund um die gewerbliche Kundschaft solcher Arbeitsgeräte zu wecken. Und weil hinter jedem Fuhrpark-Investor auch private Wünsche an den einen oder anderen Lifestyle-Van im Raum stehen, gilt das Angebot in doppelter Hinsicht. Damit die Anwender ihren Weg zum besten TRANSPORTER finden, stellen wir unser Medium für diesen Markt gezielt, ohne Streuverlust, bundesweit sprichwörtlich in den Blickpunkt. Tests und Technik stehen dabei ebenso im Vordergrund wie die Auf-, Um- und Ausbauten von Fahrzeugen aus dem Bereich der leichten Nutzfahrzeuge. Die Idee zur anwenderspezifischen Verbreitung von 14.000 Exemplaren der Sonderausgabe Blickpunkt TRANSPORTER fand bereits im Vorfeld allseits begeisterte Zustimmung. Dem Lob wollen wir im Interesse des Leserpublikums Taten folgen lassen. **/// Ihre Helene Gamper**

### MAN TGE Kastenwagen. Ein echtes Frachtexemplar.

In seinem bis zu 18,4 m<sup>2</sup> großen, mit LED-Beleuchtung ausgestatteten Laderaum findet alles seinen Platz. Bis zu 14 Verzurrösen und weitere Verzurrschienen garantieren hervorragende Ladungssicherung. Der MAN TGE bietet Assistenzsysteme wie Flankenschutz, Auspark- und Seitenwindassistent. Ein ergonomischer Fahrer Arbeitsplatz, beste Rundumsicht, viele Ablageflächen und Stauräume sowie zahlreiche Ladeanschlüsse machen den MAN TGE Transporter zu einem mobilen Arbeitsplatz. Kräftige Motoren von 75 bis 130 kW sorgen für hohe Laufleistungen und geringen Kraftstoffverbrauch. [www.van.man/at](http://www.van.man/at)



## Emissionsfreier Transporter

### MAN startet den Bau des TGE als Elektro-Transporter

MAN geht mit dem Vertrieb eines rein elektrisch angetriebenen Transporters einen weiteren Schritt Richtung emissionsfreier Ballungsräume. Der MAN eTGE trägt mit seinem Elektromotor den Ansprüchen des zukünftigen Verteiler- und Lieferverkehrs in Städten Rechnung. Mit einer Reichweite von bis zu 160 km und einer Zuladung von 950 bis 1.700 kg ist der elektrische MAN TGE je nach Zulassung (3,5- oder 4,25-Tonner) dafür bestens gerüstet.

MAN Truck & Bus arbeitet seit rund zehn Jahren an innovativen Konzepten, welche die Belieferung und Entsorgung im urbanen Umfeld zum Thema haben. Städte sehen sich zunehmend vor die Herausforderung gestellt, ein gesundes Klima und die Anforderungen der Bewohner an Lebensqualität mit dem innerstädtischen Waren- und Lieferverkehr in Einklang zu bringen. Die Entwicklung von Konzepten zur räumlichen und zeitlichen Verkehrsvermeidung und -verlagerung gehören ebenso dazu, wie neue Ansätze zur Flächennutzung

und Mobilität, und nun der Verkauf des ersten Serienfahrzeugs von MAN mit rein elektrischem Antrieb. Rund 70% der leichten, in der Stadt eingesetzten Nutzfahrzeuge legen am Tag durchschnittlich unter 100 km zurück. Die dabei erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit ist gering. Vor diesem Hintergrund deckt die theoretische Reichweite von bis zu 160 km zirka drei Viertel aller innerstädtischen Transporte ab. Denn über kurz oder lang wird es selbstverständlich sein, dass ein rein elektrisches Fahrzeug, wie auch das Handy, für den kommenden Tag an die Steckdose kommt – meist über Nacht. Die Ladezeiten sind unterschiedlich. Mit einer 40 kW-Ladestation sind in 45 Minuten 80% der Batterie befüllt. An einer Wallbox mit Drehstrom lässt sich der MAN eTGE nach knapp fünfzehn Stunden wieder voll einsetzen. Bei Ladevorgängen mit 220 V Wechselspannung sind ca. 9 Stunden für eine vollständige Ladung nötig. Bei entsprechender Batteriepflege liegt der Kapazitätsverlust des 36 kWh-Akkus nach zehn Jahren und rund 2.000 Ladezyklen lediglich bei 15% – zumal einzelne Module von sechs oder zwölf Zellen separat austauschbar sind. Platz finden die Module unter dem leicht höheren Ladeboden, wie er auch bei den heckangetriebenen Karosserieversionen mit Dieselmotor zum Einsatz kommt. Die Wahl fiel beim elektrisch frontangetriebenen TGE auf einen permanent erregten Synchronmotor mit einer maximal abrufbaren Leistung von 100 kW. Für ein durchaus agiles Fahrverhalten sorgt dabei das sofort anliegende und über den gesamten Drehzahlbereich abrufbare Drehmoment von 290 Nm. Im Zusammenspiel mit der auf 90 km/h abgeregelten Höchstgeschwindigkeit ergibt sich ein Verbrauch von zirka 20 kWh pro 100 km. Neben dem Ladevolumen blieben auch die Assistenzsysteme durch die e-Technologie unberührt. Der eTGE kommt bereits ab Werk in einer umfangreichen Basisausstattung mit Navigationssystem, beheizbarer Frontscheibe und weiteren Helfern, die das automobilen Fahren erleichtern und sicherer machen. Der Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist) ist wie bei allen TGE serienmäßig verbaut. Zum Start der Einführung ist der MAN eTGE mit dem Standard-Radstand und Hochdach bestellbar. Das Angebot richtet sich primär an Flottenkunden, die durch ein maßgeschneidertes Service-Konzept betreut werden. Erste Kundenanfragen und unterzeichnete Kaufverträge liegen für den rund 69.500 Euro teuren MAN eTGE bereits vor. Und so finden die ersten elektrisch angetriebenen Transporter aus dem Hause MAN vorerst in Ballungsräumen von Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich, Norwegen sowie den Niederlanden ihren ersten Einsatz. //



Tobias Moretti vor dem neuen VW Touareg, Mag. Wilfried Weitgasser freut sich über zweimal Premium.

## Ideale Starbesetzung

### Tobias Moretti enthüllte in Salzburg den neuen VW Touareg

Der neue VW Touareg ist das Flaggschiff der Marke Volkswagen und feierte sein Debüt auf der Automesse Salzburg. Tobias Moretti, international bekannter und angesehener Theater- und Filmschauspieler und seit drei Jahren Markenbotschafter für Volkswagen, kam zur Premiere in die Festspielstadt und enthüllte den Touareg gemeinsam mit Mag. Wilfried Weitgasser, Geschäftsführer der Porsche Austria GmbH & Co. OG und der Porsche Konstruktionen KG. Der Tiroler gestaltete bereits in der Vergangenheit einen aufsehenerregenden TV-Spot für den VW Amarok, in dem er selber auch die Hauptrolle spielte. Mag. Wilfried Weitgasser freut sich über die Fortsetzung der Zusammenarbeit: „Wir können uns keinen besseren Markenbotschafter für Volkswagen vorstellen als Tobias Moretti. Er verkörpert die Markenwerte von VW perfekt und harmonisiert auch wunderbar mit unserem neuen Touareg. Sowohl Moretti als auch der neue VW Touareg sind sicherer Garant für einen charakterstarken Auftritt und begeistern durch Charisma und Vielseitigkeit.“ Auch Moretti zeigt sich erfreut: „Ich freue mich, als erster Österreicher den Touareg heute zu sehen und in Kürze zu fahren. Der Touareg ist für viele Einsatzbedürfnisse das ideale Fahrzeug, für mich sowieso. Ich bin

ein großer Fan von Volkswagen, von der unpräzisen Art, der hohen Qualität und dem ökologischen Anspruch. Und obwohl der neue Touareg zur absoluten Oberklasse gehört, verliert er nichts von diesen Attributen, die Volkswagen auszeichnen.“ Dass Vielseitigkeit eine der größten Stärken des Touareg ist, zeigt sich sowohl auf befestigten Straßen als auch im Gelände und auf den Rallyestrecken dieser Welt. Das konnte der Offroader etwa bei den Dakar-Rallyes in den Jahren 2009 bis 2011 beweisen. Auf diesem Gebiet kennt sich auch Moretti bestens aus. Der sympathische Schauspieler ist selbst Motorrad-Finisher der Paris-Dakar und damit natürlich die ideale Besetzung als Testimonial für den neuen Touareg.

**Bestseller in dritter Generation** Vom Design über die Technologie bis hin zur Fahrdynamik: Das neue VW Flaggschiff beeindruckt auf ganzer Linie. Es handelt sich dabei bereits um die dritte Generation. Für die ersten beiden Generationen entschieden sich nahezu eine Million Autofahrer. Generation Nummer drei soll diesen erfolgreichen Weg mit einem neuen Höchstmaß an Technologie-Innovationen und einem authentisch-dynamischen SUV-Design fortsetzen. //

**/ mehr dazu in unserer App**

## 120 Toyota für die Volkshilfe

Derzeit sind rund 1.500 Menschen bei der Volkshilfe Niederösterreich beschäftigt, um Personen zu helfen, die Pflege oder Betreuung benötigen. Unterstützt werden sie dabei unter anderem von 120 Toyota Aygo. „Zuverlässigkeit ist bei uns Voraussetzung, damit wir die Menschen erreichen können, die unsere Hilfe benötigen“, so KR Rainer Zeithammel, Prokurist der SERVICE MENSCH GmbH/Volkshilfe Niederösterreich, zur Zusammenarbeit mit Toyota. Die Mobilität des Pflegepersonals ist bei der Volkshilfe eine Grundvoraussetzung, denn die Volkshilfe Niederösterreich besucht die Menschen, die Hilfe benötigen, zuhause. Bei 1,2 Mio. Kundenbesuchen im Jahr und 10 Mio. Kilometern, die dabei zurückgelegt werden, sind die Fahrzeuge für eine gute Sache im Dauereinsatz. Für die Pflegerinnen und Pfleger sind die Fahrzeuge Werkzeuge, ohne die sie ihre Arbeit nicht verrichten könnten. Da kommt die sprichwörtliche Toyota-Zuverlässigkeit ins Spiel, denn das Pflegepersonal muss jederzeit mobil sein. „Wir freuen uns, dass sich die Volkshilfe für Toyota entschieden hat und



Terno Schwab (Geschäftsführung Alphabet Fuhrparkmanagement), Dr. Friedrich Frey (CEO Toyota Frey Austria GmbH), KR Rainer Zeithammel (Prokurist SERVICE MENSCH GmbH/Volkshilfe Niederösterreich)

dass unsere Fahrzeuge die Volkshilfe Niederösterreich bei der Pflege von Menschen, die zuhause Pflege benötigen, unterstützen“, fügt Dr. Friedrich Frey, CEO von Toyota Frey Austria, hinzu. //



## Golden Eagle

Zum zehnjährigen Bestehen der aktuellen Reihe legt Jeep eine Sonderedition des Wrangler auf. Die Edition „Golden Eagle“ erinnert an das gleichnamige Modell der 1970er-Jahre und trägt ebenfalls eine große Adler-Abbildung auf der Motorhaube mit seitlichen „Golden Eagle“-Schriftzügen. Für den exklusiven Auftritt des in Black, Bright White und Granite Crystal erhältlichen Editionsmodells sorgen der Frontgrill in Wagenfarbe mit bronze-getönten Kühlluftöffnungs- und Scheinwerfereinfassungen, 18“ große, bronzefarbene Leichtmetallräder, Kotflügel in Wagenfarbe, seitliche Aufsetzschutz-Rohre und eine schwarze Tankklappe. Im Innenraum finden sich Sitze in Sedoso-Stoff mit „Golden Eagle“-Logo und bronzefarbenen Ziernähten, Armauflagen in McKinley-Vinyl, modifizierte Haltegriffe und Akzente in Moroccan-Sun-Lackierung. Dazu gibt es – getreu dem Vorbild – ein Dual Top mit Hardtop in Schwarz und einem bronzefarbenen Softtop. Der Jeep Wrangler Golden Eagle wird als Drei- und Fünftürer mit 3,6l-V6-Benzinmotor (284 PS) oder 2,8l-Turbo-diesel (200 PS) angeboten. Alle Modelle verfügen über eine Fünfgang-Automatik. //

# Kipper im Forst

Auf der FORST live 2018 präsentierte HUMBAUR, einer der führenden Anhänger-Hersteller Europas, sein breites Programm an Rückwärts- und Dreiseitenkippern, Fahrzeugtransportern und Allroundanhängern für flexible Transporteinsätze. Dabei wird viel Wert gelegt auf die Details, die in der Praxis den Ausschlag geben und eine Transportaufgabe entweder zum Problem oder zum Kinderspiel machen.

**Dreiseitenkipper HTK für flexible Einsätze** Im Fokus der FORST live 2018 standen unter anderem die Dreiseitenkipper der HUMBAUR HTK-Serie. Die Allrounder lassen sich nicht nur Materialien wie Holz draufpacken, sondern nehmen auch schnell und unkompliziert Forstwerkzeuge, Maschinen und Anbaugeräte auf. Zur Serienausstattung gehört die im Tauchbad feuerverzinkte, stabile V-Zugdeichsel, die mit der geschweißten Rahmenkonstruktion verschraubt ist. Die Kippbrücke aus Stahl ist aus einem Stück gefertigt und ebenso wie das Fahrgestell im Tauchbad feuerverzinkt. Ein vierstufiger Kippzylinder ermöglicht einen 45°-Kippwinkel. Bei den kleineren Modellen geschieht dies durch eine Handpumpe, eine elektrische Hydraulikpumpe ist optional erhältlich.



Die Bordwände aus eloxiertem Aluminium sind komplett abnehmbar und die hintere Klappe pendelbar. In den Brückenboden integrierte Anbinderinge mit einer Zugkraft von 800 kg pro Anbindering sorgen für eine bestmögliche Sicherung der Ladung. Höchst nützlich ist der vorbereitete Bohlschacht, der zwei 2.650 mm lange Alu-Auf-fahrbohlen mit einer Tragkraft von 2,8 t je Paar aufnehmen kann. So ist es möglich, dass Material und/oder gleichzeitig eine Maschine in den Wald genommen und wieder zurücktransportiert werden kann. Besonders raffiniert ist die Tridem-Ausführung: Durch die dritte Achse fährt sich der HTK 3500 Tridem noch ruhiger und stabiler. Mit einer technischen Achslast von 4.500 kg (zul. Gesamtgewicht 3.500 kg) fällt die Belastung auf die Achsen zudem deutlich geringer aus – und das wirkt sich wiederum positiv auf die Bodenbelastung im Wald und auf weichem Untergrund aus. Doch auch in der Optik glänzt der HTK Tridem und überzeugt mit seinen drei Achsen und der großen Ladefläche von 4 x 2 m, sowohl in seinem Nutzen als auch mit seinem attraktiven Erscheinungsbild.

Wenn noch mehr Nutzlast gefragt ist, ist der Dreiseitenkipper HTK 10 55 24 Dreiseitenkipper Basis DL aus dem Schwerlast-Segment von Humba der passende Partner: 7.100 kg lassen sich ihm aufladen.

Das Innenmaß beträgt 5,53 x 2,42 m. Der massive, geschweißte und feuerverzinkte Rahmen sorgt für Stabilität und Sicherheit. Der Brückenrahmen ist mit Längs-, Quer- und Diagonalverstreben ausgestattet und bietet so optimale Stabilität auch bei Punktlasten. Die Parabelfederung der Achsen sorgt für einen optimalen Lastausgleich. Serienmäßig ist der Anhänger ausgestattet mit einer Druckluftbremse mit Löseventil, einer automatischen, lastabhängigen Bremse (ALB), einem automatischen Blockierverhinderer (ABV) und einem Bremssystem mit Spindelfeststellbremse. Daneben ist viel praktisches Zubehör verfügbar, mit dem sich der Dreiseitenkipper optimal auf alle Anwendungen zurichten lässt.

**MTK Allcomfort für leichtes Beladen** Egal ob kleiner Harvester oder Bagger – mit dem MTK Allcomfort kommen Maschinen schnell in den Forst. Mit einem flachen Auffahrwinkel von 10° lassen sich Fahrzeuge über die integrierten Bohlen leicht aufladen. Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 3.500 kg, die Ladehöhe beträgt 650 mm. So macht der MTK Allcomfort jeden Einsatz bequem möglich.

Als Unterstützung steht ein stabiler, optional erhältlicher Seilwindenbock mit Seilwinde zur Verfügung und natürlich lässt sich der Anhänger auch kippen. Die durchdachte Fahrwerkstechnik des MTK Allcomfort sorgt für ein ausgesprochen ruhiges Fahrverhalten. Auch für den MTK Allcomfort steht ein breites Zubehörangebot wie Planenaufbauten, Zurrgurte, zusätzliche Stützfüße und verstärkte Radstoßdämpfer mit 100 km/h Zulassung zur Verfügung.

**Für große Maschinen** Müssen größere Maschinen transportiert werden, ist der HS 65 40 20 BS der passende Partner. Mit einer Nutzlast von 4.800 kg nimmt er Bau- oder Erntemaschinen huckepack. Maschinen fahren in einem besonders flachen Auffahrwinkel über stabile und haltbare Rampen sicher auf die Ladefläche. Den Tandem-Tieflader HS kann man an unterschiedliche Kupplungshöhen anpassen. Der Bodenbelag besteht aus 40 mm dicken Weichholzbohlen und ist dadurch besonders stabil und wartungsfreundlich. Fünf Paar Zurrpunkte mit 2 t Zugkraft sind im Außenrahmen angebracht, zwei Paar Zurrpunkte mit 3 t Zugkraft sind im Brückenboden versenkt. Wenn Sie in unwegsamen Gelände unterwegs sind, brauchen Sie einen Maschinentransporter, der Ihnen ungewöhnliche Transportmöglichkeiten bietet. //



## Pure Klassik

*Ab sofort ist die Mercedes-Benz X-Klasse PURE in Österreich bestellbar. Ein Arbeitstier mit dem Extra an Komfort und Design.*

Damit ist neben den Lines Progressive und Power nun auch die Basisvariante des ersten Pick-ups mit Stern in Österreich verfügbar. Sie eignet sich besonders für den robusten und funktionalen Einsatz. Gleichzeitig bietet sie mit ihrem Komfort und Design beste Voraussetzungen für Kunden- oder Lieferantentermine und private Aktivitäten. Die Line PURE ist mit ihrer durchdachten Funktionalität für die herausfordernden Aufgaben des Alltags gerüstet. Zu den Ausstattungshighlights für angenehmen Komfort gehören die Klimaanlage sowie Audio 20-USB mit einer Fülle von Informations-, Unterhaltungs-, Kommunikations- und Anschlussmöglichkeiten ebenso wie die mehrfach einstellbaren Sitze für Fahrer und Beifahrer. Die Basis-Line PURE punktet mit einem besonders attraktiven Einstiegspreis: Der X 220 d 4MATIC mit 6-Gang-Schaltgetriebe ist ab 29.900 Euro (exkl. MwSt.) und als X 250 d 4MATIC mit 6-Gang-Schaltgetriebe oder optional mit 7-Gang-Auto-

matikgetriebe ab 30.730 Euro (exkl. MwSt.) erhältlich. An beiden Seitenwänden des Ladebetts erleichtern je zwei Zurrösen die Sicherung des Ladeguts – dank der Beleuchtung mit vier LEDs auch im Dunkeln. Optional

ist im Plus-Paket das Lastenverankerungsschienensystem verfügbar. Die Heckklappe mit 90°-Öffnungswinkel erleichtert die Beladung der Ladefläche und kann im geöffneten Zustand mit bis zu 400 kg belastet werden. Das optional wählbare Plus-Paket kombiniert die PARKTRONIC mit dem Lastenverankerungsschienensystem, was das Parken und Rangieren sowie die Ladegutsicherung erleichtert – für ein Plus an Fahrkomfort und Sicherheit. Die PARKTRONIC warnt den Fahrer beim Parken und Rangieren durch optische und akustische Signale vor Hindernissen. Das Lastenverankerungsschienensystem an drei Wänden des Ladebetts ermöglicht eine flexible und ordnungsgemäße Sicherung von Ladegut, zB mithilfe von Spanngurten. //



*Basismodell des ersten Pick-ups mit Stern in Österreich: die X-Klasse Line PURE*



## Edle Kurvenkaiser

Die Kitzbüheler Alpenrallye ist eine der führenden österreichischen Veranstaltungen für klassische Automobile. Von 6. bis 9. Juni 2018 gehen Automobilklassiker aus sechs Jahrzehnten wieder auf große Fahrt über die schönsten Alpenrouten – und natürlich stehen wieder neue Routen auf dem Alpenrallye-Streckenplan.

**Premiere Gasteinertal** 2018 stehen einige neue Routen entlang der bekanntesten Alpengebiete in Tirol und Salzburg auf dem Programm: Wilder Kaiser, Loferer Steinberge, Hochkönig und Hohe Tauern bieten den Rallyeteams eindrucksvolle Blicke auf die atemberaubende Bergwelt der Alpen. Der Prolog am Donnerstag Nachmittag führt durch das Briental – mit einem Stopp im historischen Ortskern von Hopfgarten – und durch das Spertental bei Kirchberg. Die Hauptetappe am Freitag führt den Rallyetross erstmals in das Gasteinertal mit dem Kurort Bad Gastein. – Eine reine Tiroler Etappe wartet am Samstag: Die Rallye führt in das landschaftlich besonders reizvolle Brandenbergtal, nach Rattenberg und über den Kaiserwinkl wieder zurück nach Kitzbühel, wo ab 14 Uhr die Zieleinfahrt mit Fahrzeugpräsentation vor tausenden Zuschauern in der Altstadt stattfindet. In Summe sind fast 600 km zu bewältigen – je nach Anspruch sportlich (Sport Trophy) oder ganz entspannt (Classic Trophy). Die Baujahr-grenze 1972 sorgt für Exklusivität im Starterfeld: ein Querschnitt der schönsten Klassiker aus Vor- und Nachkriegszeiten, darunter Raritäten großer Marken wie Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ferrari, Jaguar, Mercedes-Benz oder Aston Martin.

**Die Alpenrallye wird noch exklusiver** Waren bisher jährlich bis zu 200 Fahrzeuge am Start, so werden künftig nur noch 160 Teilnehmer zugelassen. Ein Schritt in Richtung noch mehr Qualität: Abläufe werden somit vereinfacht, Wartezeiten verkürzt, mehr Platz im Rallyezentrum,

*Berge, Täler, Höhenstraßen. Die schönsten Automobilklassiker erobern wieder die Alpen.*

dem „Parc fermé“ am Hahnenkamm-Parkplatz, für Teilnehmer und Zuschauer wird geschaffen.

**Starke Sponsoren** Sie unterstützen die Kitzbüheler Alpenrallye:

Seit dem Vorjahr ist wieder Bentley Motors Partner der Traditionsveranstaltung, man darf also 2018 wieder mit einem besonders hochkarätigen Aufgebot der britischen Kult-Klassiker im Teilnehmerfeld rechnen. Seit Jahren Hauptsponsoren sind auch die Unternehmensgruppe Schaeffler und die Schweizer Uhrenmarke Chronoswiss – einem Wertungssieger der Rallye winkt wieder ein exklusives Modell aus dem Portfolio der edlen Uhrenschmiede. Ebenfalls als Sponsor an Bord sind die Oldtimer-Versicherungsspezialisten von OCC. – Die Alpenrallye-Sponsoren werden wie immer mit eigenen Teams im Teilnehmerfeld der Rallye vertreten sein. – Neue Partner der Alpenrallye sind das große französische Auktionshaus Artcurial und die renommierte deutsche Anwaltskanzlei Buse Heberer Fromm. Last but not least: Seit Beginn der Veranstaltung im Jahr 1988 unterstützt auch Kitzbühel Tourismus die Kitzbüheler Alpenrallye. [www.alpenrallye.at](http://www.alpenrallye.at)

**Bilder im Uhrzeigersinn** (© Albin Ritsch):

*Schaulaufen der automobilen Raritäten in der Hahnenkammstadt: Hier einer von gerade fünf noch existierenden Bentley „Blower“ von 1929 aus dem Werkmuseum der britischen Nobelschmiede in der Kitzbüheler Altstadt.*

*Vor der Kulisse des Wilden Kaisers ein Bentley Speed 6 SWB von 1931.*

*Die schönsten Klassiker der Automobilgeschichte auf den schönsten Bergstrecken der Alpen – das ist das Motto der Kitzbüheler Alpenrallye. Im Bild ein Jaguar XK 140 von 1955 auf der Großglockner Hochalpenstraße.*





#### Gegenüberliegende Seite:

*Neuer Frühling für den Sprinter – frisch aufgelegte Transportervariante mit Frontantrieb*

#### Diese Seite von oben links nach unten rechts:

*Beim größeren Kastenwagen mit Frontantrieb fällt der vergleichsweise lange Radstand mit seinen Proportionen ins Auge. Kaum zu glauben: Sämtliche Blechteile sind neu.*

*Durchgehend geöffnet: Die Laderaum-Grundmaße bleiben unverändert, der Boden liegt mit Frontantrieb jedoch um 80 mm tiefer, entsprechend wachsen Innenhöhe und Volumen.*

*Die klassischen Aufsteller an den Heckflügeltüren sind Geschichte, ihren Job übernehmen jetzt neu entwickelte Scharniere.*

*Unter der Motorhaube arbeiten die bekannten Dieselmotoren; AdBlue ist nun einfacher zu befüllen.*

*Reichlich Platz und Bewegungsfreiheit im Fahrerhaus, Materialien in guter Qualität*



Mehr Nutzlast, ein neues Cockpit, erstmals Varianten mit Frontantrieb und obendrein bei Bedarf eine ständige Vernetzung mit der Firmenzentrale oder gar der Welt – der neue Sprinter eröffnet neue Möglichkeiten. „Außen eine Evolution, innen eine Revolution“ – Nutzfahrzeug-Designchef Kai Sieber charakterisiert den Transporter treffend in nur einem Satz. Typisch Mercedes, hat die Marke eine erfolgreiche Linie gefunden, dann wird sie über Generationen fortgeführt und dabei immer wieder behutsam aufgefrischt und modernisiert. Das ist bei den Transportern nicht anders als bei den Pkw. Die Sprinter-Revolution spielt sich tatsächlich unter den wohlgeformten Blechflächen ab. Erstmals gibt es den Sprinter auch mit Frontantrieb. Mit diesem Kniff hat Mercedes den einfachsten Kastenwagen in Serienausstattung knapp unter die Marke von 2 t Leergewicht gedrückt. Der Fronttriebler spart einige Kilos und senkt gleichzeitig den Preis: Unmittelbar vergleichbare Modelle kosten netto einen vierstelligen Betrag weniger. Folgerichtig gibt es nur den leichten Fronttriebler als günstiges Einstiegsmodell mit 3,0 t zulässigem Gesamtgewicht, der Hecktriebler startet als 3,5-Tonner. Für das Duo aus Sprinter mit Vorderrad- und mit Heckantrieb hat Mercedes tief in die Trickkiste gegriffen. Das Programm des Fronttrieblers beschränkt sich auf Kastenwagen und Fahrgestell mit zwei Radständen sowie den Triebkopf für Sonderfahrchassis, dazu auf maximal 4,1 t zulässiges Gesamtgewicht und Motoren bis höchstens 120 kW (163 PS). Einen Kombi mit Vorderradantrieb gibt es erst gar nicht. Die Idee dahinter: Der Fronttriebler soll den Hecktriebler ergänzen, nicht ersetzen und mit überlappenden Modellen das Angebot erweitern.

Um die Kombination aus Motor und Getriebe für den Vorderradantrieb quer unterzubringen, wanderte die Vorderachse nach vorn, macht bei der Kurzausgabe 3.259 mm Radstand. Ebenso legte die Spurbreite wegen des Quermotors ein wenig zu, deshalb rutscht der neue Sprinter mit 2.020 mm Breite erstmals knapp über die 2-m-Marke.



## Evolution und Revolution

*Fahrbericht: neuer Mercedes Sprinter mit Frontantrieb. Außen nimmt der Sprinter die Linie des Vorgängers auf, darunter ist er ein anderer. Revolution oder Evolution? Es ist beides zugleich.*

Der zweite Radstand siedelt sich mit 3.924 mm zwischen den beiden längeren Ausführungen des Hecktrieblers an. Mit knapp 6 m entspricht die Gesamtlänge exakt dem mittleren Hecktriebler. Das führt zu gewöhnungsbedürftigen Proportionen und der Wendekreis fällt mit 15,2 m statt 13,3 m deftig aus. Mercedes setzt stattdessen auf Fahrstabilität und Traktion – ein überladenes Heck und schwänzelndes Fahrverhalten kann es angesichts des kurzen hinteren Überhangs nicht geben. Darüber hinaus knobelten die Entwickler lange beim Fahrwerk. Prompt fühlt sich das Modell mit Frontantrieb wie ein echter Sprinter an. Er federt sanft, doch ohne die bisher gewohnte, ehrfurchtsvolle Verbeugung beim Abbremsen vor Ampeln. Auch hat Mercedes das magenunfreundliche Wanken in den Griff bekommen.

Eigenwillig arbeitet die elektromechanische Lenkung. Bei höheren Geschwindigkeiten zielgenau und recht straff, fehlt bei niedrigem Tempo jegliche Rückmeldung. Was beim Rangieren hilft, das führt bei Sprinter-Anfängern während des Herausfahrens aus Kreisverkehren oder beim Abbiegen zu teils ungewöhnlichem Fahrverhalten. Wenn's ganz eng wird, unterstützt der Sprinter seinen Fahrer mit einer geballten Ladung aus Rückfahrkamera, 360°-Bild aus der Vogelperspektive und Ultraschallsensoren. Alle zusammen helfen beim Vermeiden der gewohnten hässlichen Schrammen und Beulen des Transporterlebens. Und beim üblen Manöver des rückwärtigen Ausparkens mit einem Kastenwagen auf die Straße warnt der Sprinter vor Querverkehr und tritt zur Not selbstständig auf die Bremse. Nicht nur draußen, auch drinnen gibt es viel zu sehen, zB klar gezeichnete Instrumente, gepflegte Oberflächen mit Narbung und

beim Blick aus den Seitenfenstern etwas kleinere, jedoch sehr funktionelle Außenspiegel mit verstellbarem Zusatzweitwinkel. Die Ausstattung mit Informationsmedien reicht von schlicht bis faszinierend. Standard sind einfache Pixelanzeigen im Zentraldisplay und ein üppiger Ablagenschlund in der Mitte. Wer sich oder seinem Fahrer etwas gönnt, der wählt die edlere

Variante mit farbigem Zentraldisplay und einem mächtigen berührungsempfindlichen Bildschirm inmitten der Armaturentafel. Beide bieten eine hervorragende Auflösung in HD-Qualität, vor allem aber über entsprechende Info-Pakete von Mercedes Pro Connect eine zurzeit einzigartige Vernetzung und Vielfalt an Informationen. Basis der Verbindung hinaus in die Welt ist das serienmäßige Kommunikationsmodul mit integrierter SIM-Karte. Mit dem Sprinter lässt sich reden – „Hallo Mercedes“ – und er bietet dann eifertig Dienste aller Art. Das nächste Restaurant, eine schnell eingespielte neue Abladestelle flugs integriert in die Navigation und vieles mehr. In der Firma können Chef oder Disponent die aktuellen Flottendaten abrufen. Damit haben die Transporterleute längst bekannte Fleetboard-Leistungen der Mercedes-Lkw neu erfunden. Aber zugegeben, derlei ist bei Transportern bisher kaum verbreitet. Und die neue Navigation mit What3Words und Eingabe von Zielpunkten auf 3 m genau ist sogar abseits der Straßen hilfreich, etwa auf Großbaustellen oder wenn in Neubaugebieten präzise Straßenangaben fehlen. Perfekt? Nicht ganz. Manche Navi-Anzeige auf dem großen Display mit stilisierten dreidimensionalen Häuserblocks und kräftigen Farben wirkt schon überfrachtet. Und so riesig das Display ist, der Fahrer könnte es bei einer Neigung des Bildschirms in seine Richtung →

besser ablesen – bei Transportern mit kerzengerader Armaturentafel aber nicht einfach umzusetzen.

So vielfältig wie die Ausstattung des Sprinter ist auch sein Lenkrad. Die Einfachausführung verzichtet auf Tastaturen, die Prachtvariante erhält eine Vollbestückung. Übersichtlich ist die Aufteilung, links Fahrzeugfunktionen, rechts Infotainment. Und dann wird gedrückt, gescrollt und gewischt. Einfach einsteigen und losfahren? Besser nicht. Die Moderne bringen auch andere Funktionen in den Sprinter. Zur Serienausstattung zählt der Start-Stopp-Knopf, der Schlüssel bleibt in der Hosentasche. Die elektrische Parkbremse dagegen kostet Aufpreis und ist für die Sprinter-Schwergewichte oberhalb von 4 t nicht zu bekommen.

Drumherum um diese vielen Neuigkeiten gibt es dann jede Menge Platz für Fahrer und Beifahrer, auf Wunsch jetzt sogar eine elektrische Sitzverstellung. Details wie die Kleiderhaken sitzen an der richtigen Stelle – innen, nicht an der Tür. Dazu hat Mercedes reichlich Ablagen nach einem modular aufgebauten System untergebracht, in und über der Armaturentafel, auch drunter sowie in den Türen. Sie lassen sich mit diversen Lademöglichkeiten für elektronisches Gerät aufrüsten.

Und was steckt unter der Motorhaube? Hier ackern die altbekannten Vierzylinder-Dieselmotoren mit 2,15l Hubraum, die appetitlichen neuen Maschinen mit 2l Hubvolumen sind zunächst den Pkw vorbehalten, Geduld. Die Maschinen arbeiten etwas kernig, wenig drehwillig, aber dank Unterstützung durch einen aufwändigen Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie sehr elastisch und durchzugsstark. Mit einem Sprinter 314 CDI und 105 kW (143 PS) sowie 330 Nm Drehmoment sind Fahrer und Unternehmen in den meisten Lebenslagen bereits bestens bedient. Mercedes hat die Motoren verfeinert. Da wären ein neuer Zylinderkopf, eine neue Sensorik und eine neue Generation der SCR-Technik. Der AdBlue-Tank ist auf 22l angeschwollen und besser zu betanken; der Dieseltank beim Fronttriebler serienmäßig auf 65l begrenzt. Von Super-Verbrauchswerten ist nicht mehr die Rede, zu sehr haben sich auch Transporteranbieter in den vergangenen Jahren mit realitätsfremden Angaben die Finger verbrannt. Für den 314 CDI-Kastenwagen nennt Mercedes einen kombinierten Wert von 7,7l/100 km, zweifellos gut, aber trotz Frontantrieb nicht besser als beim Vorgänger, also realistischer. Neu ist das Sechsgang-Schaltgetriebe für den Frontantrieb. Es arbeitet markentypisch etwas knochig und nicht ganz leicht, aber präzise. Die Übersetzung ist praxisgerecht ausgelegt: Bei Tempo 100 liegen im sechsten Gang 2.000 Touren an, da hat der Diesel Mumm und Reserven. Alternative ist beim Frontantrieb eine Neungang-Wandlerautomatik, schnell und unauffällig schaltend, vielleicht auf Kickdown etwas träge reagierend, als würde eine Kupplung leicht durchrutschen. Insgesamt eine echte Empfehlung für Kurzstreckenfahrer, zumal der Wählhebel jetzt im Unterschied zum Vorgänger ergonomisch günstig am Lenkrad montiert ist.

Das Frachtabteil des Kastenwagens behält die bekannten Grundmaße bei, indes sinkt der Ladeboden bei Frontantrieb um 80 mm, im gleichen Zug steigt das Volumen des Kastenwagens bei gleicher Länge um 0,5 auf 9,5 m<sup>3</sup>. Zum Entern des Laderaums empfiehlt sich hinten eine Trittstufe, seitlich heißt es klettern. Drinnen fluten auf Wunsch zwei LED-Lichtbänder das Frachtabteil mit Licht, finden sich die gewohnten stabilen Zurrösen, werden die Radkästen jetzt auf Wunsch kastenförmig überbaut. Wegen des kurzen Überhangs findet auch ein Reserverad nur innen Platz. Falls der Laderaum nicht ausreicht: Die Anhängelast des Sprinter mit Vorderradantrieb belüftet sich auf 2 t.

Bemerkenswert: Nach ein paar Stunden Fahrt steigt der Fahrer aus dem Sprinter bemerkenswert frisch aus: Das Geräuschniveau ist gedämpft, die Federung komfortabel, und die Sitze hüllen ihn perfekt ein – so lässt es sich arbeiten. Ein letzter Blick fällt auf die optionalen schmucken LED-Leuchten, die das Heck einklammern – da ist sie wieder, die Evolution am revolutionären neuen Sprinter. // *Randolf Unruh*



Bilder von oben links nach unten rechts:

*Praktische Helfer: Rückfahrkamera, 360°-Ansicht und rundum Sensoren vermeiden Parkschäden.*

*Der neue Sprinter ist vernetzt: Lokalisierung und Türöffnung per Smartphone, im Hintergrund diverse Dienste für Fuhrparks.*

*Sprinter-Cockpit in vollem Ornat: jede Menge Lenkradtasten, zentrales Farbdisplay und in der Cockpit ein riesiger Touchscreen in HD-Qualität.*

*Markante Rückleuchten klammern das Heck ein, auf Wunsch in langlebiger LED-Ausführung.*

**/ mehr dazu in unserer App**

## Zeitgewinn beim Laden

*Rampe statt Ladebordwand bedeutet weniger Kosten bei mehr Nutzlast. Kühlfahrzeughersteller Kiesling schafft das mit dem „Runner“.*

Um bis zu 30 cm tiefer als bei Standardfahrgeräten liegt der Einstieg in den Laderaum der Runner, dank des speziellen Tiefrahmenchassis. Der Hauptvorteil dieses niedrigen Einstiegs (unter 600 mm) besteht darin, dass es möglich ist, über eine Rampe Rollcontainer und Kisten auf einer Sackkarre ein- und auszuladen. Die Rampe verschwindet während der Fahrt einfach unter dem Aufbau im Rahmen und wird bei Bedarf ausgezogen. Dies kann der Fahrer mühelos allein durchführen, denn die Rampe läuft über Laufrollen. Die Runner eignen sich dadurch insbesondere für die Belieferung von Filialen. Vorkommissionierte Ware auf Rollcontainern oder Eurokisten auf der Sackkarre oder auf Rollwagen werden einfach und schnell be- und entladen, auf eine Ladebordwand kann verzichtet werden.

7 bis 11 Rollcontainer oder bis zu 210 E2-Kisten finden im Kiesling Runner Platz. Die Radkästen im Laderaum werden bei der Beladung kaum wahrgenommen. Dank eines von Kiesling zum Patent angemeldeten Radkastensystems sind sie so ausgelegt, dass sie sich passgenau ins Beladeschema für Euro-Kisten und Rollcontainer einfügen. Mit dem klappbaren Easy Load System® werden die Radkästen einfach überbaut und die Eurokisten über den Radkästen aufgestapelt. Der niedrigere Einstieg in den Laderaum ist für den Fahrer auch ergonomisch günstig, er kann einfacher in den Laderaum einsteigen und spart Kraft, was sich bei den oft zahlreichen Abladestationen bemerkbar macht. Die niedrige Bauweise mit dem niedrigen Schwerpunkt und die komfortable Einzelradaufhängung machen sich im Fahrverhalten positiv bemerkbar. Trotz großem Ladevolumen liegt das Fahrzeug somit auch bei voller Beladung gut auf der Straße. Das Wankverhalten in Kurven ist wesentlich geringer, dadurch kommen auch weniger geübte Fahrer mit dem Runner® gut zurecht und flott voran. Im Stadtverkehr überzeugt das Fahrzeug durch seine Wendigkeit und natürlich wenn niedrige Durchfahrthöhen zu bewältigen sind. Dank 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht ist das Fahrzeug mit Pkw-Führerschein zu fahren, ein Fahrtschreiber ist nicht vorgeschrieben. Beim Kraftstoffverbrauch lässt sich mit dem Runner sparen. Die niedrige Bauweise vermindert die Luftangriffsfläche. Auf Autobahn- und Überlandfahrten macht sich dies im Spritverbrauch deutlich bemerkbar. Interne Feldversuche ergaben für die niedrigere Höhe von 30 cm eine Ersparnis von fast 2l/100 km bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 95 km/h.

Alle Aufbauten sind für Tiefkühltransporte bis zu -18 °C geeignet, nach den Regeln des HACCP und ATP/FRC vom TÜV geprüft und serienmäßig mit hochwertigen Details ausgestattet: Aluminium-Bodenwanne, stabil und absolut flüssigkeitsdicht, leichtgängige Türgriffe zur Einhandbedienung beidseitig, LED-Innenleuchten, magnetische Türfeststeller Easy Lock®, Ladungssicherung auf Wunsch über Bodenlochschienen oder Klemmbalken nach individuellen Anforderungen.



Für die Verteilung von Kühl- und Tiefkühlwaren werden die Kiesling Runner® in drei verschiedenen Größen, mit Platz für 7 oder 11 Rollcontainer oder 210 E2-Kisten, angeboten. Kiesling Kühlfahrzeuge werden deutschlandweit sowie in Österreich und der Schweiz durch sieben Außendienstmitarbeiter vertreten, die die Kunden beraten und betreuen, aktuell können hierbei auch Runner®-Vorführfahrzeuge in verschiedenen Ausstattungen vor Ort vorgeführt werden. //

Bild oben:

*Tiefkühlware einfach über die Rampe be- und entladen*

Bild unten:

*Der Kiesling Runner® mit Platz für bis zu 11 Rollcontainer*

**/ mehr dazu in unserer App**



### Kiesling Kühlfahrzeuge für die City

- ▶ Entladen über Rampe statt Ladebordwand
- ▶ sparsamer Kraftstoffverbrauch
- ▶ hohe Nutzlast

**Runner**  
by **Kiesling**

Kiesling GmbH, Kühlfahrzeuge  
D-89160 Dornstadt, +49.7348-2002-0  
www.kiesling.de; Mail: info@kiesling.de

## Kiesling in Österreich

Die Kiesling Fahrzeugbau GmbH mit Sitz in Dornstadt bei Ulm setzt weiter auf eine persönliche Beratung und Betreuung ihrer Kunden. Für die Postleitzahlengebiete 01 bis 04 in Österreich gibt es nun mit Christian Ziegler einen zusätzlichen Ansprechpartner, der bereits über einige Jahre Erfahrung im Bereich Kühlfahrzeuge und Kühlaggregate verfügt. Stefan Reithmeier wird wie bisher in den Postleitzahlengebieten 05 bis 09 unterwegs sein und mit dem neuen Kollegen nun im Team zusammenarbeiten. Beide freuen sich: „Durch die Aufteilung können wir künftig unsere Kunden in Österreich viel besser betreuen, wir verbringen weniger Zeit auf der Straße und haben mehr Zeit vor Ort.“ Mit einer erweiterten Betreuung der Kunden beim Kauf wird die Kiesling-Philosophie konsequent fortgeführt. Ein guter Service beginnt bei der umfassenden Beratung, mit dem 24 h-Webshop für Ersatzteile und den Servicepartnern für Reparaturfälle wird der Service komplettiert. [www.kiesling.de](http://www.kiesling.de)



Das Kiesling-Team für Österreich: Christian Ziegler (li.) und Stefan Reithmeier (re.)

## Renault Master mit FlexBox-Aufbau

Im Lieferverkehr/Verteilerverkehr zählt jedes Kilogramm – deshalb liefert Humbaur mit seiner FlexBox GFK-Kofferaufbauten, die Transportunternehmen mehr Nutzlast und damit einen effizienteren Einsatz ihrer Fahrzeuge ermöglichen. Nun wurden zwei Renault Master mit zwei besonders nutzlastoptimierten Kofferaufbauten an die Spedition Alfred Wedlich GmbH sowie an das Nutzfahrzeugzentrum Bayreuth übergeben. Der GFK-Leichtbaukoffer mit rund 18,5 m<sup>3</sup> Ladevolumen kann 1.250 kg Nutzlast transportieren. Ein besonderer Wert für einen Kofferaufbau dieser Größe. Serienmäßig ist die FlexBox für den Renault Master mit 30-mm-Sandwichpaneelen ausgestattet und verfügt über ein isoliertes Dach, Doppelflügeltüren hinten und Innenraumbeleuchtung. Verschiebbare Zurrpunkte sorgen immer für sicheren Halt der Ladung. Zum bequemeren Be- und Entladen wurde der Einstiegstritt bei den übergebenen Fahrzeugen auf Kundenwunsch über die gesamte Fahrzeugbreite angelegt. Humbaur ist zertifizierter Aufbau-Partner zahlreicher Automobilhersteller. 230 Serienmodelle der FlexBox-Fahrzeugaufbauten ermöglichen jeden erdenklichen Einsatz für Trocken-, Kühl- und Tiefkühlfracht bis 15 t. **!**



### 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, Franz Wuthe. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Bösmüller Print Management. **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 Großebersdorf. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2018.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 28.9.2018 (Anzeigenschluss: 10.9.2018).

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

→ [youtube.com/blickpunktlkwbus](https://www.youtube.com/channel/UCk1k1k1k1k1k1k1k1k1k1k1) → [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.

12. JULI BIS 25. AUGUST 2018

MÖRBI SCH  
See  
Fest  
spiele

Gräfin  
VON  
EMMERICH  
KÁLMÁN  
Mariza

Peter Edelmann  
Künstlerischer Direktor

[www.seefestspiele.at](http://www.seefestspiele.at)

NEU: Das kostenlose 4-Jahres-Wertpaket mit bis zu 200.000 km Laufleistung für jeden Transporter.<sup>1</sup>



 **4 JAHRES**  
WERTPAKET  
TRANSPORTER

Kraftstoffverbrauch 7,6–8,0 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 200–209 g/km<sup>2</sup>

## Die neue X-Klasse.

Der Mercedes unter den Pickups. Ab € 29.900,- exkl. NoVA & MwSt.

Weitere Infos finden Sie auf [www.mercedes-benz.at/x-klasse](http://www.mercedes-benz.at/x-klasse)

Die X-Klasse PURE gibt es bereits

**ab € 29.900,-** exkl. NoVA & MwSt.

<sup>1</sup> Gültig für alle bei der österreichischen Vertriebsorganisation gekauften Mercedes-Benz V-Klasse, X-Klasse, Marco Polo, Sprinter, Vito und Citan mit Kaufvertrag ab 01.01.2018. Alle Details zum 4-Jahres-Wertpaket und zur 4-Jahres-Wertpaket-erweiterung sowie die genauen Bedingungen und den detaillierten Leistungsumfang erhalten Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Service-Partner oder unter [www.mercedes-benz.at/wertpaket](http://www.mercedes-benz.at/wertpaket) bzw. [www.mercedes-benz.at/trapo-wertpaket-erweiterung](http://www.mercedes-benz.at/trapo-wertpaket-erweiterung).

<sup>2</sup> Die angegebenen Werte sind die „gemessenen NEFZ-CO<sub>2</sub>-Werte“ i.S.v. Art. 2 Nr. 2 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153, die im Einklang mit Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ermittelt wurden. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen. Aufgrund gesetzlicher Änderungen der maßgeblichen Prüfverfahren können in der für die Fahrzeugzulassung und steuerliche Abgaben (z. B. NoVA) maßgeblichen Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs bereits höhere Werte eingetragen sein.

Mercedes-Benz

