

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 9/2023

**FEIN GEMACHT NEUE TALENTE DES MERCEDES VITO
KOMPLETT CITAN IM ELEKTRO-TRANSPORTER-TRIO
REKORDBRECHER DIE ZUGKRAFT DES IVECO E-DAILY**





Fein gemacht

Mercedes hat den Vito frisch renoviert. Die Überschrift dafür heißt Premium – prompt zeigt er neue Talente.

Nebenan strahlt die veredelte V-Klasse in vollem Ornat, Typ Vorstand mit Maßanzug und edler Uhr am Handgelenk. Und der Vito? Der Transporter zählt zwar zur Arbeiterklasse, spielt aber nicht mehr Aschenputtel.

Könnte jetzt durch die neuen markentypischen Nüstern schnauben, wären sie denn echt. Trägt einen schneidigen Bugspoiler, gern auch in Wagenfarbe. Dazu einen Grill mit dreimal Doppelripp und einem selbstbewussten Stern. Hinten leuchtet der Vito wie seine feinen Geschwister mit Lampen in Streifenoptik. Mercedes spricht vom „neuen“ Vito, das kommt häufiger vor. In seinen Grundfesten ist der Transporter indes mittlerweile 20 Jahre alt, zu erkennen an seiner Grundform, der Fallung der Seitenwände, an wesentlichen Abmessungen wie Radstand, Laderaum und den drei Längen. Macht nichts, zwar gibt's bei Transportern dank zügigerer Belieferung keinen Fachkräftemangel mehr, aber Senioren sollen auch hier länger arbeiten. Der Vito hat es nicht verlernt, unterstützt von Straffungen hier und Aufspritzungen dort sowie immer wiederkehrenden Organspenden. Die aktuelle Transplantation betrifft eine neue Elektrik- und Elektronikstruktur, Voraussetzung für aktuelle Assistenzsysteme, wohl auch für MBUX, die Mercedes-Benz User Experience. Eigner eines jungen Sprinters wissen es, das Infotainmentsystem gehorcht auf Wort: „Hey Mercedes“. An Bord fährt jetzt selbst beim schlichtesten Kastenwagen über das bisherige Personal hinaus serienmäßig ein ganzer Trupp von Assistenten mit: Notbrems- und Totwinkel-Assistent, aktiver Spur-Assistent und ein Geschwindigkeits-Assistent mit Warnfunktion beim Überschreiten von Tempolimits. Dann wären da noch eine Rückfahrkamera, der erneuerte elektronische Fahrzeugschlüssel und je nach Ausstattungslinie eine elektrisch betätigte Parkbremse. Mit diesen Helferlein erreicht der Vito Pkw-Niveau. Für weitere Unterstützer sind lediglich Kreuzchen auf dem Bestellblock

und ein gut gefüllter Geldbeutel nötig. Sie halten Abstand und Geschwindigkeit ein, bewegen den Transporter in der Mitte der Fahrspur, parken ein und unterstützen beim Ausparken sowie dem Rangieren mit Anhänger.

Sage also niemand, ältere Herrschaften hätten Scheu vor moderner Technik, der Vito kennt keine Lernschwäche. Schließlich soll er bis zum Ruhestand noch einige Jahre anpacken, bis die neue Elektro-Plattform Van.EA Schritt für Schritt das Regiment übernimmt. Transporter mit Stern tragen nun das Etikett Premium, ein Mercedes will was Besseres sein. Deshalb haben Designer und Entwickler auch das Innere aufgefrischt und sich dabei beim geschätzten großen Bruder bedient. Ob die gut ablesbaren analogen Instrumente oder das farbige Display der Größe 5,5“ mittendrin – Sprinter. Neu ist das Lenkrad, geprägt von Touchfeldern anstelle der bisherigen Tasten, anders auch als die Wisch-, Scroll- und Klick-Landschaft des Sprinter. Aus dessen Komponentenregal stammt der mittig montierte berührungsempfindliche Bildschirm im Format 10,25“. Somit ist's nun auch vorbei mit der bisher erdrückend klobigen Vito-Mittelkonsole. Links und rechts des Monitors sind die Luftdüsen nun ebenfalls rund im Stil eines Jet-Triebwerks geformt; außen nehmen neue offene Ablagen Kleinkram auf. Unten in der Mittelkonsole findet sich auf Wunsch eine offene Ablage für induktives Laden. Mercedes, um große Wort nie verlegen, fasst alles unter dem Begriff „Industrial Design“ zusammen. Die E-Modelle kommunizieren nun direkt mit vielen Ladesäulen, eine manuelle Anmeldung per Karte entfällt. Obendrein führt eine intelligente Navigationsführung einschließlich wohlkalkulierter Ladepausen auf schnellstem Weg ans Ziel. Handfest ist ein neuer Service mit realen Assistenten: Wenn's was zu reparieren gibt, kommen die Mechaniker auf Wunsch in den Betrieb, das reduziert Ausfallzeiten und vermeidet Wege.



Gegenüberliegende Seite:
Fünf renovierte V-Modelle mit Stern, die Mercedes-Flotte wird zur „Vlotte“.

Diese Seite:
Neuer Grill und neuer Stoßfänger für den Vito, hier schmuck in Wagenfarbe

Instrumente und Monitor vom großen Bruder Sprinter, die Mittelkonsole ist nun weniger klotzig.

Indes bleibt Uptime, die vorausschauende Überwachung aller wesentlichen Komponenten in Echtzeit, dem Sprinter vorbehalten. Doch wer weiß, vielleicht beherrscht bei Fortsetzung der langen Karriere der nächste neue Vito auch dieses Kunststück. Geblieben ist das Modellprogramm mit drei Längen, diversen Gewichtsvarianten, mit Kastenwagen, Mixto und Tourer, Hinterrad-

und Allradantrieb. Gestrichen ist der Vorderradantrieb für die Verbrenner. Und neben ihnen parkt der eVito mit seinem schlanken Programm des Kastenwagens in zwei Längen sowie der eVito Tourer mit zwei E-Motoren und Batterieformaten zur Wahl. Aber auch das ist nicht in Stein gemeißelt – der nächste neue Vito und eVito, auch Van. EA, sie kommen ganz bestimmt. **■** *Randolf Unruh*



Ein guter Schluss zielt alles: Vito und Kollegen tragen jetzt Streifen in den Rückleuchten.

Darf's etwas mehr sein?

Die klassische Frage von der Wursttheke stellt Mercedes bei seinen Pkw gar nicht erst, die Marke hat Luxus zum Programm erhoben – siehe V-Klasse einschließlich dem Stromer EQV und Campingbus Marco Polo. Außen blitzt Chrom, gibt's hier einen ganzen Sternenregen im Kühlergrill, dort einen Leuchtrahmen drumherum. Und in der Spitzenausführung probt der Stern wieder den aufrechten Gang auf der Kühlerhaube – prächtig. Drinnen geht's opulent weiter. Eine üppige Glasfassade dient als Basis für Monitore, Armaturen und Anzeigen. Die V-Klasse erhält zwei Schiebetüren, alle V-Modelle die neueste Generation MBUX. Mit „Fuel & Pay“ zahlen private Eigner an vielen Tankstellen ohne Gang zur Kasse. Er gibt neue und weiterentwickelte Assistenzsysteme. Außen ein Fahrlicht mit 84 einzeln angesteuerten LEDs, innen eine Ambientebeleuchtung, wählbar aus 64 Farben. Die Energizing-Komfortsteuerung stellt sich mit Klimasteuerung, Musik und Ambientelicht auf das individuelle Wohlbefinden ein. Der einfache Marco Polo Activity auf Vito-Basis aber ist der Strategie bereits zum Opfer gefallen – zu wenig Luxus vermutlich.

Der Stern darf aufrecht stehen, das Chrom blitzen und ein Leuchtrahmen schimmern.

Bald 1 m misst die Glasfassade der Instrumente in der feinen V-Klasse.



Feuriger Auftritt: Mercedes eCitan in Lorenditrot



Der hat noch gefehlt

Der neue eCitan komplettiert das E-Trio der Stern-Transporter. Was kann der Mercedes zum Renault-Preis?

Lorándit ist ein selten vorkommendes Mineral aus der Mineralklasse der Sulfide und Sulfosalze, so weiß es das Internetlexikon Wikipedia. Und setzt dann auf den Spuren des Stoffs zu einem Parforceritt durch die Naturwissenschaften an – verbunden mit dem Hinweis, dass

frische Proben von Lorándit von scharlachroter Farbe mit metallischem Glanz seien. Was dies mit dem Mercedes eCitan zu tun hat? Nun, er fährt hier im leuchtenden Lack namens Lorenditrot vor.

Auch beim eCitan handelt es sich um eine frische Probe – die erste Citan-Generation musste ohne einen Stromer auskommen. Sein französisches Parallelmodell ist mit einem kleinen Vorsprung auf die Piste gegangen, jetzt folgt der Mercedes für all jene, die einen E-Lieferwagen mit Stern bevorzugen. Weil er besser in den vorhandenen Fuhrpark passt, die Werkstatt näher liegt, ein sympathisches Angebot lockt oder mercedestypische Eigenschaften gefragt sind.

Sie bestehen, abseits der loranditroten Lackierung, zunächst in einem eigenständigen Design der tiefen Nase und der Scheinwerfer. Die Verwandtschaft zu A- und B-Klasse ist unverkennbar. Schon weniger markant sind die dezente Falte auf dem Rücken, der andere Stoßfänger hinten und die Grafik der Rückleuchten, geschenkt. Zwischendrin unterstreichen zwei Merkmale das freundliche Erscheinungsbild der gehobenen Ausstattungsvariante namens Pro. Da wäre eine Abdeckung der Schiebetürführung in Wagenfarbe. Und die ansehnlichen Designräder des eCitan. Sie sehen nach Aluminium aus, bestehen aber aus Stahl. Alus kann man sich daher sparen, schließlich ist ein eCitan mit netto mindestens 32.860 Euro teuer genug. Selbst wenn Mercedes in Österreich bereits im Konfigurator flugs mit einem einen Nachlass von 822 Euro lockt, verdoppelt sich der Tarif schmerzhaft im Vergleich zum Einstiegs-Citan mit Benzin-

motor. Überraschung: Der eCitan liegt fast auf den Euro genau auf dem Listenpreis seines günstigsten französischen Zwillingsbruders – ein Mercedes zum Renault-Preis, das gibt's nicht alle Tage.

Drinnen fühlen sich Sympathisanten des Sterns sofort

zu Hause. Runde Luftdüsen in Jet-Optik, klassische analoge Instrumente à la Sprinter inklusive Mittendisplays, ebenso die gewöhnungsbedürftige Klaviatur des Multifunktionslenkrads, die Tasten- und Bedienfelder links und in der Mittelkonsole, der altbekannte, von Eingeweihten gern als Ingenieurshebel bezeichnete Lenkstockhebel für Blinker, Fernlicht und sämtliche Scheibenwischer, auch der Wählhebel in der Mittelkonsole – Mercedes pur. Alles eingepackt in vergleichsweise hochwertige und gut verarbeitete Materialien. Auch MBUX steckt drin und gehorcht aufs Wort – nun ja, meistens. Der Monitor in Cockpitmitte ist von überschaubarer Größe und die Kartendarstellung der Navigation unübersichtlich. Also: „Hey Mercedes, Navigation mit Sprachausgabe“ – na also, schon besser.

Angesichts der zahlreichen Stern-Zeichen fällt kaum auf, dass die bequemen, nur etwas kurzen Sitze mit knapper Längsverstellung auch im Parallelmodell zu finden sind, ebenso die Mittelkonsole mitsamt dem klotzigen Ablagekasten und die großen Außenspiegel. Das Thema Sicht verdient genauere Betrachtung. Die nach unten breit auslaufenden A-Säulen behindern den Blick nach schräg vorn. Nach hinten steht der sehr breite Steg zwischen den beiden Fenstern in der Kunststoff-Trennwand zum Laderaum der Aussicht im Weg. Schön wär's, könnte man einen digitalen Innenspiegel nutzen, wie ihn der französische Partner anbietet, auch Mercedes im größeren Vito. Doch Pustekuchen, nicht für den eCitan. →

Dabei ist der erste Schritt schon absolviert: Bei Vorwärtsfahrt lässt sich die Rückfahrkamera zuschalten. Allerdings wird der Bildschirm ab 30 km/h wieder dunkel – aus Sicherheitsgründen, meldet ein Text.

Also Test des Parkassistenten. Er sucht und findet zuverlässig eine Lücke, lenkt gekonnt rückwärts hinein. Angesichts des Abstands zum Bordstein runzelt der Fahrprüfer allerdings die Stirn – und lässt den Mercedes danach flink ganz automatisch nach vorne ausparken. Zurück zu handfesten Themen. Unter der Haube hat ein fremderregter Synchronmotor Platz genommen. Wie erregt dieser Bursche ist, wird beim Tritt aufs Fahrpedal deutlich: Rasant fegt der Mercedes aus den Startlöchern und kennt auch bei der Zwischenbeschleunigung kein Halten, fährt seinen Verbrennerkollegen mühelos um die Ohren – um dann bei 132 Sachen praxisgerecht sanft abzuregeln.

Eine gewisse Sanftheit zählt ohnehin zu den Grundzügen des eCitan. Er fährt selbst für einen Elektriker leise wie auf Samtpfoten, kennt kein Pfeifen oder Singen. Bereits leer benimmt sich das Fahrwerk ausgesprochen zivilisiert. Beladen legt der Komfort noch zu, ohne dass der Mercedes verweichlicht. Allenfalls wippt und nickt er ein wenig um die Querachse. Zwar verträgt der eCitan klaglos hohe Kurvengeschwindigkeiten, doch er lädt eher zu gelassener Fahrweise ein.

Dies kommt auch seinem Stromverbrauch zugute. Laut WLTP-Norm schluckt die getestete Variante eCitan Pro in Standardlänge im Schnitt 18,9 kWh. Voll aufgeladen unterbot der eCitan diesen Wert mit 18,0 kWh auf der anspruchsvollen Teststrecke sogar, mit Extremwerten von nur 12,0 kWh auf der Kurzstreckenetape und 28 kWh in vollem Galopp auf der Autobahn. In der Regel landet er zwischen etwa 15 und knapp über 20 kWh – Heizung und Klimaanlage abgeschaltet, versteht sich. Wer dem eigenen Temperament nicht traut, drückt auf die Eco-Taste. Das reduziert die Leistung auf 60 kW und auch das Maximaltempo. Zusätzlich lässt sich mit dem Wählhebel die Rekuperation einstellen, vom fast schwerelosen Segelmodus bis zur Einpedal-Fahrweise. Die Normalstellung in Fahrstufe „D“ brems indes kräftig genug. Und dann wäre da noch der recht dynamische Kriechmodus als Rangierhilfe. Wer den Stromkonsum detailliert verfolgen will, entdeckt neben den Anzeigen im Display weitere Informationen im zentralen Monitor.

Aus all dem resultiert angesichts einer nutzbaren Batteriekapazität von 45 kWh eine Alltagsreichweite von rund 250 km, für einen Lieferwagen angemessen. Serienmäßig lädt der eCitan mit 11 kW an der Wallbox. Auf Wunsch lässt sich das Ladetempo auf 22 kW steigern. Schnellladen bedeutet maximal 80 kW – wobei das Engagement schon nach halber Strecke sehr deutlich und nach etwa dreiviertel gefüllter Batterie stark nachlässt. Für das Ladekabel ist kein Platz vorgesehen, also wird es im Beifahrer-Fußraum mit Füßen getreten oder fliegt im Laderaum herum.

Das Batteriepaket im Untergrund des eCitan wiegt schwer. Daher durfte der Testwagen gerade mal eine halbe Tonne Fracht schleppen, inklusive Fahrer wohlgerneht. Wer mehr transportieren will, muss zur tragfähigeren Lang-Ausführung greifen. Oder zu einem Anhänger, denn der eCitan darf erstaunliche 1,5 t ziehen. Zum Vergleich: Der bisherige eSprinter kennt den Begriff Anhängelast nicht einmal.

Hinter der Heckklappe – die serienmäßigen Flügeltüren sind im gewerblichen Einsatz praktischer – verbirgt sich ein Laderaum von 2,5 m³. Realistisch gerechnet, das schafft nicht jeder Hersteller. Das Heckportal misst in der Breite 1.260 mm, der Abstand zwischen den Radkästen 1.250 mm. Gutwillige Staplerfahrer zirkeln eine Europalette also quer hinein. Obacht: Die Öffnung im Heck verjüngt sich nach oben, mit hoher Beladung wird's dann eng.

Und Lorándit? Mit der Zeit läuft das Material häufig bleigrau an, so der Hinweis der schlauen Wikipedia-Autoren. Gehen wir davon aus, dass dem roten eCitan dieses Schicksal erspart bleibt. **/// Randolf Unruh**



1 Längsverstellung etwas knapp, sonst aber viel Platz an Bord, viele Ablagen und gute Verarbeitung

2 Markentypische Instrumente, Mercedes-Fahrer fühlen sich heimisch.

3 Detaillierte Informationen zum Verbrauch liefert der Monitor in der Mitte der Instrumententafel.

4 Sieht nach Automatik aus: Wählhebel für die Fahrtrichtung, darüber Drehregler fürs Bordklima.

5 Das Volumen ist angemessen, die Nutzlast überschaubar: Herkömmliche Lastentransporter schleppen mehr Fracht als der eCitan.

6 Aus jeder Richtung ein angenehmer Anblick: der eCitan als kompakter Frachter

Technische Daten: Mercedes-Benz eCitan

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.498 mm
Breite Karosserie gesamt	1.856 mm
Breite über Außenspiegel	2.159 mm
Höhe gesamt	1.820 mm
Radstand	2.716 mm
Wendekreis	11,75 m
Breite/Höhe Schiebetür max.	614/1.059 mm
Breite/Höhe Heckklappe max.	1.260/1.123 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	570 mm
Laderaum (L/B/H) max.	1.810/1.520/1.260 mm
Ladevolumen	2,52 m ³
Leergewicht Testwagen	1.730 kg
Nutzlast	500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.230 kg
Zul. Zugsgesamtgewicht	3.500 kg

Antriebsstrang

Motor: fremderregter Elektro-Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung, vorn eingebaut. Leistung 90 kW (122 PS), maximales Drehmoment 245 Nm. Wählhebel mit den Stufen D – N – R, zwei Fahrmodi, drei Rekuperationsmodi, Antrieb auf die Vorderräder.

Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, nutzbare Kapazität 45 kWh, Nennspannung max. 400 V. Geladen mit 11 kW, optional 22 kW per Wallbox mit Typ-2-Stecker, optional schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 80 kW.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse mit Längslenkern und Schraubenfedern. Reifen 205/60 R 16 auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen/Assistenzsysteme: hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent, Seitenwind-Assistent, Aufmerksamkeits-Assistent. Elektrisch betätigte Feststellbremse.

Messwerte

Beschleunigung:	Elastizität:	
0 – 50 km/h	4,0 s	60–80 km/h (Kickdown) 323 s
0 – 80 km/h	7,7 s	60–100 km/h (Kickdown) 6,7 s
0 – 100 km/h	11,5 s	80–120 km/h (Kickdown) 9,6 s

Höchstgeschwindigkeit	132 km/h
Innengeräusche	Stand/50/80/100 km/h –/58/62/64 dB(A)
V _{max}	68 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:	
Normverbrauch WLTP:	18,9 kWh/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke beladen	18,0 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	12,0–28,0 kWh/100 km



Rekordbrecher

Stärkste Zugkraft eines Elektro-Kastenwagens – der IVECO eDaily zieht über 153 t und holt sich den Guinness-World-Records-Titel.

Der IVECO eDAILY ist in seiner Klasse für seine führende Anhängelast von 3,5 t und sein C-Profil-Stahl-Leiterrahmen-Fahrgestell bekannt. Die robuste Konstruktion des Transporters hat sich mit einem offiziellen GUINNESS-WORLD-RECORDS™-Titel einen Platz in den Geschichtsbüchern gesichert. Mit einer Anhängelast von unglaublichen 153,58 t ist dieses serienmäßige Elektrofahrzeug nun weltweit für seine umfangreichen Fähigkeiten bekannt. Diese Leistung übertrifft sogar die Rekorde von Elektroautos mit Allradantrieb – eine beeindruckende Leistung, die der 140 kW starke Hinterradantrieb des eDAILY mit einem Drehmoment von 400 Nm erbringt.

Am 20. Juni 2023 wurde an den rekordbrechenden eDAILY ein riesiger IVECO X-WAY Strator angehängt. Diese leistungsstarke Maschine wurde speziell für den Transport großer Lasten von bis zu 150 t entwickelt. Der Anhänger dieser Schwerlastsattelzugmaschine war mit einem großen Bagger mit einem Gewicht von über 50 t beladen, hinzu kamen noch weitere 7 t Ballast. Am Anhänger des Strator hing außerdem ein voll beladener IVECO X-WAY 8x4-Kipper und daran ein geländegängiges Flughafenfeuerwehrauto, die den 153 t schweren Gesamtzug komplettierten.

In Bewegung gesetzt fuhr der eDAILY gleichmäßig die vorgeschriebene über 30 m (100 Fuß) lange Fahrbahn und überquerte die Ziellinie unter den wachsamen Augen der GUINNESS-WORLD-RECORDS™-Aufsichtspersonen, um seinen Rekord zu holen. Der „Hi-Power“-Modus des Transporters, der serienmäßig jedem eDAILY bei Bedarf die nötige Power liefert, wurde während der Fahrt genutzt, um dem vollelektri-



schen Transporter unter anspruchsvollen Zugbedingungen zusätzliche Leistungsschübe zu liefern. Großbritanniens derzeit stärkster Mann, Adam Bishop, fuhr den eDAILY und brach den Weltrekord. Fabio Santiago, Head of Marketing and Product Management IVECO Truck Business Unit, meint dazu: „Der IVECO eDAILY hat mit diesem beeindruckenden Rekord Geschichte geschrieben. Er ist ein weiterer Beweis für seine Stärke, Langlebigkeit und herausragenden Fähigkeiten. Wir sind stolz auf diese Leistung, denn sie zeigt, dass der eDAILY in der Lage ist, Grenzen zu überschreiten, herkömmliche Elektrofahrzeuge zu übertreffen und es den Kunden zu ermöglichen, die Energiewende ohne Einschränkungen voranzutreiben.“

Der IVECO eDAILY hat Elektrofahrzeug-Geschichte geschrieben und beweist die Vorteile seines Body-on-Frame-Konzepts und die sofortige Drehmomentabgabe seines Elektromotors. Flottenbetreiber, die anspruchsvolle Einsätze mit Anhängern durchführen, können sich darauf verlassen, dass der eDAILY seiner offiziellen Anhängelast von bis zu 3,5 t mehr als gewachsen ist. //



Skalieren ohne Überlastung

Wie Start-ups durch Outsourcing agil bleiben

Ein zentrales Ziel für viele Start-ups ist das schnelle Wachstum und die Skalierung ihres Geschäfts. Dabei stehen sie vor der Herausforderung, die steigenden Anforderungen und Aufgaben zu bewältigen, ohne dabei die Effizienz und Agilität zu verlieren. Hier kommt Outsourcing ins Spiel. Indem Start-ups bestimmte Aufgaben und Prozesse an externe Partner auslagern, können sie Ressourcen freisetzen, sich auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren und gleichzeitig flexibel bleiben – eine Praktik, der sich das österreichische Transporter-Sharing Start-up 123-Transporter schon seit geraumer Zeit erfolgreich bedient. Gemeinsam mit seinen Flottenpartnern, der WEBA GesmbH in Österreich und Cengiz Öcal in Deutschland, zieht Co-Gründer und Geschäftsführer Matthias Pajek Bilanz über die bisherige Zusammenarbeit und erläutert, inwiefern Outsourcing für Start-ups ein Erfolgsrezept darstellen kann.

Wie Start-ups erfolgreich bestehen können „Es braucht auf jeden Fall einen gewissen Drive, also Tatendrang, Flexibilität, um sich auf alle möglichen Situationen einlassen zu können, und den richtigen Fokus, womit auch die korrekte Zielausrichtung einhergeht. Die Pläne dürfen sich nicht verselbstständigen, weil man sie aus den Augen verloren hat. Es gibt leider viele Möglichkeiten, falsch abzubiegen“, schildert Matthias Pajek, Co-Gründer von 123-Transporter, seine Erfahrungen. Weiters sei es wichtig, sich auf seine Kernkompetenzen zu konzentrieren und diese ständig zu reevaluierten. Eine Kompetenzerweiterung kann dabei das Outsourcen von Leistungen darstellen, was es ermöglicht, sich im Business weiterhin auf seine Stärken zu konzentrieren und die Expertise in allen Bereichen hoch zu halten – weil jeder Schritt, den man im Kleinen mehr macht, exponentiell zu mehr Aufwand führt.

Outsourcing als ein Schlüssel zum Erfolg „Wenn man weiß, wo die Kernkompetenzen liegen und wo es saubere Schnittstellen gibt, dann

kann man sich genau dort externer Hilfe auch bedienen und versuchen, Detailgrade und Komplexität so gut es geht zu minimieren. Das führt auch zu einer einfacheren Skalierung“, betont Pajek. Bei seinem Start-up hat dies im Aufbau von Netzwerken resultiert: einem Netzwerk aus Kunden für Fahrzeugzulieferer, einem Netzwerk aus Partnern, die die Fahrzeuge zur Verfügung stellen, und einem Netzwerk aus Standortpartnern, die Stellplätze in diversen Regionen bieten können. „Das würde schlichtweg nicht funktionieren, wenn man nicht partnerschaftlich denkt“, betont der Co-Gründer. Beim Outsourcing folgt 123-Transporter einem Blue-Print-Modell, in dem zentrale Versicherungsverträge und zentrale Verwaltung im Vordergrund stehen. Flottenpartner Cengiz Öcal aus Deutschland gibt dabei Einblick in die andere Seite der Kooperation: „Ich wähle meine Kooperationspartner nach Vertrauenswürdigkeit, Kompetenz und gemeinsamen Werten aus. Darüber hinaus braucht es offene Kommunikation und natürlich auch finanzielle Stabilität.“ Für die Flottenpartner sei es beim Outsourcing besonders wichtig, Risiken zu minimieren und Kosten gering zu halten.

Wachstum durch Partnerschaften 123-Transporter betreibt Outsourcing in zwei Bereichen: einerseits durch das Mieten von Abstellflächen bei Standortpartnern und andererseits durch Flottenpartner, die die Miettransporter betreiben: „Für uns steht dabei glasklar im Vordergrund, dass unsere Partner Kompetenzen im jeweiligen Bereich haben und eine lokale Infrastruktur besitzen. Das ist dynamisch und spart Kosten. Bislang sind wir sehr zufrieden mit der Entwicklung, was sich nicht zuletzt in den erfolgreichen Expansionswellen widerspiegelt“, erklärt Pajek. Hermann Retter von Flottenpartner WEBA GesmbH beschreibt die Zusammenarbeit folgendermaßen: „Jeder Partner fokussiert sich auf seine Stärken – Stärken stärken ist die Gewinnerformel“, und erklärt seine Beweggründe für die Kooperation: „Ich schätze dynamische, zielorientierte junge Menschen, die Hunger nach Erfolg haben. Bei 123-Transporter haben mich vor allem die Aufbruchsstimmung der jungen Gründer und ihr Streben nach Erfolg fasziniert.“ Und Öcal beschreibt die Partnerschaft als „... Symbiose aus gestandenen Persönlichkeiten. Hier bringt jeder seine Erfahrung auf seine Art und Weise ein und sorgt dadurch für einen optimierten Arbeitsablauf innerhalb der Kooperation.“ //



Arlberg Classic Car Rally

Oldtimer-Faszination am Arlberg

Vom 29. Juni bis 1. Juli verwandelte sich Lech Zürs am Arlberg einmal mehr zum Eldorado für Oldtimerliebhaber aus der ganzen Welt. Automobile Raritäten und begehrte Fotoobjekte aus den Jahren 1925 bis 1975 wurden bei der 14. Arlberg Classic Car Rally den Zuschauern präsentiert. Wie in den Jahren zuvor wurde auch bei dieser Auflage für eine entspannte Atmosphäre vom Start bis ins Ziel gesorgt, ganz nach dem Motto: „Mit Freunden durch alpine Traumkulissen“.

Das außergewöhnliche Starterfeld führte ein Klassiker der Zukunft an: Ein BMW M3 Competition Touring, der von Christian Morawa, CEO BMW Austria, pilotiert wurde. Doch bei einer historischen Rally ist nicht Höchstgeschwindigkeit, sondern höchste Präzision und Gleichmäßigkeit auf den knapp 600 km durch alpine Traumkulissen gefragt, die Rally-Spezialist Armin Schwarz als Fahrleiter ausgetüftelt hat. Es gab insgesamt 21 Wertungsprüfungen zu bestreiten und noch die eine oder andere Überraschung vom Rallyeleiter Armin Schwarz.

Die wahren Stars der „Arlberg Classic“ sind die Oldtimer selbst. So hautnah, so vielfältig und so faszinierend können die Freunde automobiler Klassiker die Raritäten der 20er- bis 70er-Jahre selten erleben. Bei der „Arlberg Classic“ sind gleich 128 davon auf „freier Wildbahn“ zu sehen und zu hören. Start frei für 20 Legenden der Vorkriegsära: Mit Startnummer 1 ging der Chrysler B 70 Roadster aus dem Jahr 1925 mit 70 PS auf die Route durch alpine Traumkulissen, gefolgt von einem Bentley 4,5 Litre Open Tourer. Eine Seltenheit auf den Straßen der Welt ist der Mercedes SSKL von 1929. Das Starterfeld der Arlberg-Rally ist bunt gemischt und verspricht

für jedes Jahrzehnt die eine oder andere Rarität, die auch ihre eigene Geschichte erzählt. Unter anderem dabei der Porsche 356 SC Cabriolet 1964, der als Polizeiwagen für die Autobahn-Polizei in Nordrheinwestfalen gebaut wurde. Oder der Ferrari 275 GTB 2 N.A.R.T Spider Conversion, der 1966 als Coupe gebaut und 1977 zu einem Cabrio umgebaut wurde. Der Lancia Stratos Baujahr 1975 wurde ausschließlich für den Rally-Einsatz konzipiert. Eine Besonderheit ist an einem Mercedes 280 SE 3.5 aus dem Jahr 1971 verbaut: eine Edelstahluspuffanlage von unserem Partner Remus, aus der Remus Classic Line.



Drei Tage, drei spektakuläre Strecken Der Prolog am ersten Tag führte nach Warth und weiter bis nach Schoppernau. Am zweiten Tag der insgesamt dreitägigen Rally ging es über das Hahntennjoch nach Imst ins Inntal und weiter entlang des Inns und über den Fernpass retour nach Lech. Am dritten Tag führte die Strecke erstmals in der

Geschichte der Arlberg Classic Car Rally nach Italien entlang der Via Claudia Augusta nach Südtirol und wieder zurück nach Lech über den Reschenpass vorbei am Reschensee und Mittagsstopp in Watles mit Ausblick auf die Ortlergruppe. **■ Fotos: Christoph Schoch / Lech-Zürs-Tourismus**

