/ Foto: Thomas Dietrich

/ Der mittlere Radstand bei mittelhohem Dach (Stehhöhe 190 cm) gilt im Handwerksbetrieb als guter Kompromiss. Gut 10 m³ und mehr als 1300 kg Nutzlast können dann drin sein.

BM-Marktübersicht: Die aktuellen 3,5-Tonner

Universelle Elf

Der Kastenwagen als 3,5-Tonner besitzt viele Talente. Weder das 80 km/h-Geschwindigkeitslimit noch ein Mangel an Varianten bremsen den Dienstleister. Bis 20 m³ bzw. über 1,5 t Nutzlast können drin sein. Aktuell decken elf Modelle diese Klasse ab. **THOMAS DIETRICH**

Warum auf ein paar Hundert Kilogramm an Nutzlast verzichten und „nur" in einen 2,8- oder 3,3-Tonner investieren? Im Handwerksbetrieb ist es gängige Praxis, besonders flexibel auf alltägliche Unwägbarkeiten reagieren zu können. Mit dem 3,5-Tonner (bezieht sich aufs zulässige Gesamtgewicht = zulGG) ergibt sich ein Maximum an Möglichkeiten – wobei in der Fahrzeuggröße Kompromisse geschlossen werden müssen.

Die maximale Nutzlast eines Transportermodells mit 1,5 oder auch mit mehr als 2 t wird nur durch einen kurzen Radstand in Kombination mit dem Normaldach erreicht werden können. Wer sich für diese Variante entscheidet, hat sich die Option für Großvolumiges verbaut. Wählt man das andere Extrem, den längsten Radstand plus einen langen Überhang, dann wird man einen Maxi-Transporter mit beeindruckenden 19 Kubik auf dem Hof stehen haben – wenn das Laderaumwunder überhaupt bis dahin rangieren kann.

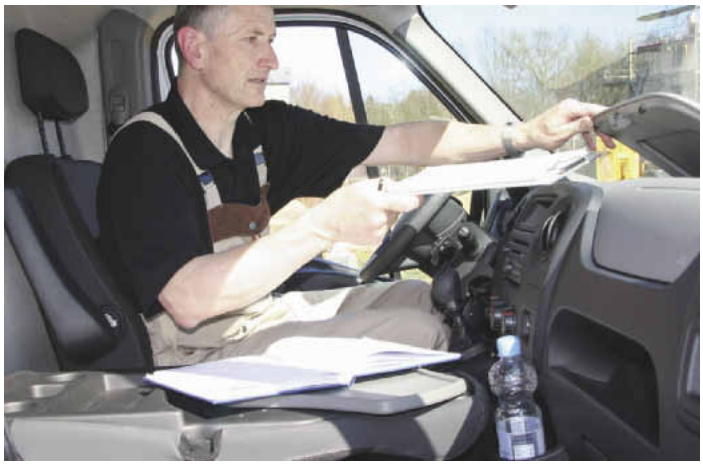
Auch wird ein solches Vehikel nicht mehr als Nutzlastriese gelten können, denn die verwindungssteife Konstruktion des Aufbaus beansprucht einen erheblichen Anteil des zulässigen Gesamtgewichtes. Rund 1200 kg Fracht bedeuten für solche Kasten-Jumbos bereits die Schmerzgrenze innerhalb der 3,5-Tonnen-Klasse.

Wenn der Transporter dennoch mehr tragen müsste, wäre beim Kastenwagen mit mehr als 4 t zulGG automatisch ein Tachograf (max. 80 km/h) an Bord. Oder man müsste sich bei den nicht wetterfesten Pritschenvarianten umsehen bzw. für einen Kofferaufbau tiefer in die Tasche greifen. Deshalb der maximale Kompromiss:

Mittelpunkt dieses Beitrages soll der vollverblechte oder teilverglaste Kasten mit seinen (Ausbau-)Möglichkeiten sein, der sich als Serienfahrzeug im Wechselspiel von Angebot und Nachfrage vergleichsweise günstig in Dienst stellen lässt.

Stehhöhe von 190 cm ist angenehm

Für viele erweist sich offenbar der Transporter mit mittlerem Radstand bei mittelhohem Dach (Stehhöhe 190 cm) als guter Kompromiss. Im Handwerk wird er von den meisten



/ Das Cockpit erweist sich bei allen 3,5-Tonnern als alltagstauglich. So lässt sich z. B. eine Schreibfläche nutzen (Master/Movano/NV400). (Foto: Milan Hoppe)

/ Der Sprinter mit langem Radstand bringt es auf ca. 7 m Gesamtlänge. Praktisch auf der geräumigen Baustelle, schwierig in beengten Citylagen. (Foto: Daimler)

Betrieben favorisiert. Gut 10 m³ im Frachtraum können hier den alltäglichen Transportbedarf realisieren und mit einer Gesamtlänge von 6 m sowie einem Wendekreis von ca. 13,5 m ist auch die Liefertour in die City reine Routine.
Über das allgemeine Handling in der Transporterklasse müssen nicht viele Worte gemacht werden. Fahrwerk, Bremsen und Sicherheitsausstattung im mehr oder weniger geräumigen Cockpit sind bei allen Transportern zumindest alltagstauglich, wobei nach wie vor Crafter/Sprinter zeigen, wo an der Fahnenstange „oben“ ist.

Manche Marken ähneln sich

Einzelne Marken können die Forschung und Entwicklung für Transporter kaum mehr allein bewerkstelligen.
Kooperationen kennzeichnen deshalb diesen Markt, um die beträchtlichen Investitionen zumindest in einzelnen Bereichen mit Mitbewerbern zu teilen.
Beim Duo Crafter/Sprinter sind beispielsweise Frachtraum und Cockpit gleich, doch die Motoren unterschiedlich. Seit vielen Jahren hat diese Zusammenarbeit Bestand, wird aber im Jahr 2016 auslaufen, weil VW ab da den Crafter auf eigene Räder stellen wird.
Seit Langem unzertrennlich zeigt sich dagegen die Entwicklung der Drillinge Boxer/Ducato/Jumper, die auch im jetzt startenden Modelljahr 2016 bis auf Front und Akzente beim Interieur identisch sind.
Gemeinsam rollen auch die Zwillinge Master/Movano vom Band und zeigen in diesem Jahr ein jeweils leicht modifiziertes Markengesicht. Das bleibt dem Dritten im Bunde, dem Nissan NV400, (noch) vorenthalten. Das war auch in der Vergangenheit so, denn die Strategie von Renault-Nissan und Opel sieht vor, dass Master und Movano im Vordergrund stehen sollen.

Entwicklung bei Fahrwerk und Motoren

Klarglasscheinwerfer und ein markentypisches Outfit der Front wären allerdings zu wenig, um die Transporter auf einen attraktiven und zeitgemäßen technischen Stand zu heben. Grundlegende Veränderungen hat es auch im Verborgenen gegeben:
Beim Master/Movano/NV400 kann der Kunde seit 2010 einen Heck- oder Frontantrieb bekommen – diese Option gab es bis dahin nur beim Transit. Das Flaggschiff von Ford zeigt sich noch vielseitiger: Auch beim aktuellen Modell ist es möglich, sich entweder für einen Front- oder Heckantrieb zu entscheiden oder die Allrad-Variante zu wählen.
Emissionsreduzierte Motoren zu bringen, stand in den letzten Jahren ganz oben im Pflichtenheft der Hersteller. Mussten alle Transporter mit dem Modelljahr 2012 die Grenzwerte der Abgasstufe Euro 5 erfüllen, so befindet man sich jetzt in der Übergangszeit zu Euro 6, die bei den 3,5-Tonnern spätestens ab Herbst 2016 einzuhalten ist.
Es gibt Marken wie Daimler, Iveco und VW, die konsequente Zeichen setzen wollen oder zumindest einen Teil ihrer Diesel-Aggregate fit für Euro6 gemacht haben.
Andere dagegen zögern diesen Schritt pro Umwelt möglichst weit hinaus. Sogar der jetzt neu hinzugekommene Hyundai H350,

Praxistipps für die Kaufentscheidung

- Gibt es eine Stehhöhe von 190 cm, lässt sich der Frachtraum deutlich besser begehen und das Handling von Material und Maschinen fällt leichter. Meist erfüllt das mittelhohe Dach diese Voraussetzung – möglich sind sogar Superhochdächer mit 210 cm Stehhöhe.
- In der Standardversion eines Kastenwagens ist der Frachtraum oftmals lediglich halbhoch mit dünnen Kunststoffplatten verkleidet. Der Boden kann völlig ungeschützt sein. Das ist nicht alltagstauglich.
Deshalb sollten Sonderausstattungen ab Werk oder die Nachrüstung beim Fahrzeugausbauer für die nötige Verkleidung plus Verzurrmöglichkeiten im oberen Bereich sorgen.
- Ist der Kastenwagen nicht voll verblecht, sondern sind Trennwand und rechte Schiebetür verglast, hat der Fahrer eine bessere Sicht nach rechts hinten, beispielsweise bei vorfahrtberechtigten Straßen.
- Nicht nur für die Baustelle wichtig:
Eine Heckkamera oder zumindest Abstandswarner für den Heckbereich erleichtern das unfallfreie Rangieren ungemein.
- Unter den 3,5-Tonnern sind bereits Motoren mit Euro 6 verfügbar – das ist sicher ein Beitrag zur möglichst schadstoffarmen Fortbewegung. In wenigen Jahren, wenn diese Technik Standard ist, kann sich dies auch im Wiederverkaufswert auszahlen.

der sich erst einmal einen Marktanteil erobern muss, lässt diese Chance zur Profilierung aus und startet mit Euro 5-Technik.

Frachtraum im Schatten der Innovationen

Wenn auch der Frachtraum das Entscheidende am Transporter ist, mit dem der Handwerker Geld verdienen kann: Bemerkenswert neue Entwicklungen haben die Hersteller dem Blechkubus in den letzten Jahren nicht zugute kommen lassen.
Allenfalls in der Ladungssicherung hat es Aha-Erlebnisse gegeben, wie beispielsweise ausgewiesene Fixpunkte für Verzurrleisten auch im mittleren und oberen Frachtraumbereich. Dies sind allerdings Weiterentwicklungen, die man der Liste der Sonderausstattungen entnehmen kann. Die meist beeindruckenden Aufpreise lassen den plakativ günstigen Einstiegspreis beim Transporter schnell vergessen. Wer einen 3,5-Tonner in Basisausstattung haben will, der handelt sich nach wie vor einen Laderaum mit halbhohen Billigwänden ein und wird über die Verzurrösen am Boden hinaus kaum weitere Möglichkeiten finden, um seine Fracht möglichst sicher ans Ziel zu bringen.
Die Kritik geht weiter: An den Hecktüren können massive Rasterschienen für eine 90°-Arretierung sorgen. Um sie aufzuheben und die Flügeltüren weiter öffnen zu können, kann man beispielsweise einen komfortablen Druckknopf betätigen. Statt dass eine solche Best-Practice prinzipiell von allen Mitbewerbern übernommen wird, muss sich der Praktiker mit teilweise hakeligem Gestänge (Klemmgefahr!) zufriedengeben.
Großes vollbracht haben die Autobauer ohne Zweifel mit der üppigen Dimensionierung aller Ladeöffnungen, die bis ins Hochdach reichen. Auch an der Option einer zweiten Schiebetür ist kein Mangel. Dadurch lassen sich selbst sperrige Teile komfortabel einladen. Doch seit Jahren bringen die Markenhersteller

BM-Marktübersicht: Transporter Kastenwagen 3,5 t zulGG

Hersteller	Citroën	Fiat	Ford	Hyundai
Fahrzeugtyp	Jumper*	Ducato*	Transit	H350
Ladevolumen (m³)	max. 17	max. 17	max. 15,1	max. 12,9
Nutzlast (kg)	max. 1870	max. 1920	max. 1453	max. 1365
zul. Gesamtgewicht (kg)	3500**	3500**	3500	3500
zul. Anhängelast gebremst (kg)	max. 2500	max. 2500	max. 2800	max. 2500
Sitzplätze	Kasten: max. 3, Kombi: 2 bis 6	Kasten: max. 3, Kombi: 2 bis 6	Kasten: max. 3, Kombi: 2 bis 6	max. 3
Laderaummaße (L/B/H in mm)	Kasten klein: 2670/1870/1662 mittelgroß: 3120/1870/1932 groß: 3705–4070/1870/1932–2172	Kasten klein: 2670/1870/1662 mittelgroß: 3120/1870/1932 groß: 3705–4070/1870/1932–2172	Kasten klein: 3044/1784/1786–2125 mittelgroß: 3494/1784/1786–2125 groß: 4217/1784/2025	Kasten normal: 3100/1795/1955 Kasten lang: 3780/1795/1955
Radstände	3	3	2	2
Motoren (Leistung in kW/PS)	T-Diesel: 81/110*** T-Diesel: 96/130*** T-Diesel: 110/150*** T-Diesel: 130/177****	T-Diesel: 83/115*** T-Diesel: 96/130**** T-Diesel: 109/148***** T-Diesel: 130/177****** CNG-Turbo (mit Euro 6) 102/140******	T-Diesel: 74/100 T-Diesel: 92/125 T-Diesel: 114/150	T-Diesel*: 110/150 T-Diesel*: 125/170
Antriebsart	Front	Front	Front/Heck/Allrad	Heck
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 29 600,-	ca. 25 860,-	ca. 29 050,-	ca. 30 980,-
Bemerkungen	* Karosserie baugleich mit Peugeot Boxer und Fiat Ducato ** auch Auflastung als 4-Tonner *** 2,2-Liter-Aggregat **** 3-Liter-Aggregat	* Karosserie baugleich mit Peugeot Boxer und Citroën Jumper ** auch Auflastung als 4-Tonner *** 2-Liter-Aggregat **** 2,3-Liter-Aggregat ***** 3-Liter-Aggregat	* auch Großraumkasten als 4,6-Tonner mit 2,2 t Nutzlast Turbo-Diesel stets als 2,2-Liter-Aggregat	*Turbo-Diesel: 2,5-Liter-Aggregat Seit Juli 2015 Vermarktung durch ausgesuchte Händler

CNG = Erdgas (Compressed Natural Gas), Basispreis bezieht sich auf den 3,5-Tonner
Technische Daten laut Hersteller – keine Gewähr (Quelle: Autor, Stand: Juni 2015)

BM Grafik

für den Laderaum kaum Innovationen. Es sind vielmehr die Ausbauspezialisten, die den Markt der Möglichkeiten bestimmen.
Von der leichtgewichtigen Werkstatteinrichtung bis hin zur Fertigkombination von Trennwand und Rücksitzbank wird für die Frachtertauglichkeit Erstaunliches geleistet.
Übrigens: Solche integrierten Doppelkabinen bieten einige Hersteller jetzt auch in ihren Wunschausstattungen direkt ab Werk.
Doch das sollte der Kaufinteressent durch Selbststudium der Unterlagen in Erfahrung bringen. Im Nutzfahrzeugzentrum passiert es nämlich nicht selten, dass der Kunde kundiger ist als der vermeintliche Fachberater.

Fahrzeugwert durch Verkleidung erhalten
Wem es im Frachtraum auf eine solide Innenverkleidung ankommt, kann fündig werden. Einige Marken bieten Wunschausstattungen aus Sperrholz oder Verbundwerkstoff für werterhaltende Abdeckungen an Wand und Boden. Passend zugeschnittene Teile für die verschiedensten Fahrzeugtypen lassen sich aber auch selbst ordern und montieren (www.vanycare.de).

Ladungssicherung hat hohe Bedeutung
Durch die vielfältigen Aufgaben im Handwerksbetrieb wird meist eine Menge Werkzeug, Hilfsmittel und Material benötigt, die im Transporter Platz finden sollen. Was jedoch macht diese Fülle im Laderaum, wenn der Fahrer eine Vollbremsung hinlegt oder den Crash nicht mehr vermeiden kann? Viele Fahrer trauen der meist obligatorischen Trennwand die Standhaftigkeit einer Sperrmauer zu, doch ist das dünne Blech nur eine Komponente in der Maßnahmenkette. Hinzukommen muss die Ladungssicherung durch Zurrgurte oder Spannstangen, damit die Gefahr bereits an der Quelle gebannt werden kann.
Sind schwere Teile nämlich nicht sicher untergebracht, können sie eine zerstörerische Flugbahn entwickeln, der die dünne Trennwand

BM-Marktübersicht: Transporter Kastenwagen 3,5 t zulGG

Hersteller	Iveco	Mercedes	Nissan	Opel
Fahrzeugtyp	Daily	Sprinter	NV400*	Movano*
Ladevolumen (m³)	max. 19,6	max. 17	max. 17	max. 17
Nutzlast (kg)	max. 4000*	max. 1555	max. 1545**	max. 1545**
zul. Gesamtgewicht (kg)	3500*	3500*	3500**	3500**
zul. Anhängelast gebremst (kg)	max. 3500	max. 3500	max. 3000	max. 3000
Sitzplätze	Kasten: max. 3, Kombi: 2 bis 6	Kasten: max. 3, Kombi: 2 bis 6	Kasten: max. 3, Kombi: 2 bis 6	Kasten: max. 3, Kombi: 2 bis 6
Laderaummaße (L/B/H in mm)	Kasten klein: 2620/1800/1545 mittelgroß: 2620–3000/1800/1900 groß: 3600–5110/1800/2100	Kasten klein: 2600–3265/1780/1650 mittelgroß: max. 4300/1780/1940 groß: max. 4700/1780/2140	Kasten mittelgroß: 3083/1765/max. 1894 groß: 3733–4383/1765/max. 2048	Kasten klein: 2583/1765/1700 mittelgroß: 3083/1765/max. 1894 groß: 3733–4383/1765/max. 2048
Radstände	3	3	3	4
Motoren (Leistung in kW/PS)	CNG-Motor (Euro 6): 100/136 T-Diesel: 78/106** T-Diesel: 93/126** T-Diesel: 107/146** T-Diesel: 107/146*** T-Diesel: 125/170*** T-Diesel: 150/205***	Benziner: 115/156 Benziner: 190/258 CNG-Motor: 115/156 T-Diesel: 70/95** T-Diesel: 95/129** T-Diesel: 120/163** T-Diesel: 140/190***	T-Diesel: 100/136 T-Diesel: 120/163	T-Diesel: 81/110 T-Diesel: 92/125 T-Diesel: 100/136 T-Diesel: 120/163
Antriebsart	Heck/Allrad	Heck/Allrad	Front/Heck	Front/Heck
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 29 660,-	ca. 24 170,-	ca. 29 680,-	ca. 26 390,-
Bemerkungen	* auch Ausführungen mit höheren Nutzlasten (bis 7 t zulGG) ** 2,3-Liter-Aggregat (Euro 5b+) *** 3-Liter-Aggregat (Euro 6)	* auch als max. 5-Tonner ** 2,14-Liter-Aggregat (Euro 6) *** 3-Liter-Aggregat (Euro 6)	* bauähnlich mit Opel Movano und Renault Master ** auch als 4,5-Tonner mit Heckantrieb Turbo-Diesel stets 2,3-Liter-Aggregat	* baugleich mit Renault Master und ähnlich Nissan NV400 ** auch als 4,5-Tonner mit Heckantrieb Turbo-Diesel stets 2,3-Liter-Aggregat

CNG = Erdgas (Compressed Natural Gas), Basispreis bezieht sich auf den 3,5-Tonner
Technische Daten laut Hersteller – keine Gewähr (Quelle: Autor, Stand: Juni 2015)

BM Grafik

keineswegs gewachsen sein muss. Wie schon erwähnt ist beklagenswert, dass in Laderäumen oft keine definierten Verzurrpunkte im mittleren und oberen Bereich zu finden sind. Große oder sperrige Teile müssen dort allerdings häufig fixiert werden, um ein Wanken zu verhindern. Wenn jedoch vollflächige Seitenverkleidungen in oberen Bereichen mit Verzurrleisten kombiniert sind (die auch entsprechend genutzt werden!) ist man mit Sicherheit besser unterwegs.

Investition in Euro 6-Motor sinnvoll?
Mindestens bis zum Jahr 2020 soll die Reduzierung von Schadstoffen durch Verbrennungsmotoren weitergehen – dies ist das erklärte Ziel der EU.
In diesem Trend liegt auch die Schadstoffgrenze Euro 6, die für Transporter spätestens ab September 2016 gilt und gegenüber Euro5 nochmals deutlich verschärfte Schadstoffgrenzen vorgibt.
Wer sich also jetzt bereits für einen modernen Euro 6-Motor entscheidet, investiert in eine zeitgemäße Technik. Der Verkaufswert wird dies in einigen Jahren widerspiegeln.

Wie stehts um Erdgas- und Elektroantrieb?
Elektroantriebe spielen in der 3,5-Tonnen-Klasse für den Handwerksbetrieb und seine Belange auf absehbare Zeit keine Rolle. Sie vermögen weder im Aktionsradius noch bei der Nutzlast oder gar im Kosten/Nutzen-Verhältnis konkurrenzfähig zu sein.
Wer allerdings an einem besonders schadstoffarmen Fahrzeug interessiert ist, kann dies nach wie vor durch einen Erdgasantrieb realisieren. Sprinter, Daily und Ducato machen dieses Angebot.
In vielen Regionen steht schon eine ausreichende Infrastruktur bereit und oftmals wird dem Erdgas bereits ein biogener Anteil beigemischt, sodass Emissionen und Umweltbilanz in einem besonders guten Verhältnis zueinander stehen.

BM-Marktübersicht: Transporter Kastenwagen 3,5 t zulGG

Hersteller	Peugeot	Renault	Volkswagen
Fahrzeugtyp	Boxer*	Master*	Crafter
Ladevolumen (m³)	max. 17	max. 17	max. 17
Nutzlast (kg)	max. 1870	max. 1535**	max. 1500
zul. Gesamtgewicht (kg)	3500**	3500**	3500*
zul. Anhängelast gebremst (kg)	max. 2500	max. 3000	max. 3500
Sitzplätze	Kasten: max. 3, Kombi: 2 bis 6	Kasten: max. 3, Kombi: 2 bis 6	Kasten: max. 3, Kombi: 2 bis 6
Laderaummaße (L/B/H in mm)	Kasten klein: 2670/1870/1662 mittelgroß: 3120/1870/1932 groß: 3705–4070/1870/1932-2172	Kasten klein: 2583/1765/1700 mittelgroß: 3083/1765/max. 1894 groß: 3733–4383/1765/max. 2048	Kasten klein: 2600–3265/1780/1650 mittelgroß: max. 4300/1780/1940 groß: max. 4700/1780/2140
Radstände	3	3	3
Motoren (Leistung in kW/PS)	T-Diesel: 81/110*** T-Diesel: 96/130*** T-Diesel: 110/150*** T-Diesel: 130/177****	T-Diesel: 81/110 T-Diesel: 92/125 T-Diesel: 100/136 T-Diesel: 120/163	T-Diesel: 80/108 T-Diesel: 84/115** T-Diesel: 100/136 T-Diesel: 120/164**
Antriebsart	Front	Front/Heck	Heck/Allrad
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 29 600,-	ca. 26 500,-	ca. 31 150,-
Bemerkungen	* Karosserie baugleich mit Citroën Jumper und Fiat Ducato ** auch Auflastung als 4-Tonner *** 2,2-Liter-Aggregat **** 3-Liter-Aggregat	* baugleich mit Opel Movano und ähnlich Nissan NV400 ** auch als 4,5-Tonner mit Heckantrieb Turbo-Diesel stets 2,3-Liter-Aggregat	* auch als max. 5-Tonner ** Euro 6-Zulassung Turbo-Diesel stets 2-Liter-Aggregat

CNG = Erdgas (Compressed Natural Gas), Basispreis bezieht sich auf den 3,5-Tonner
Technische Daten laut Hersteller – keine Gewähr (Quelle: Autor, Stand: Juni 2015)

BM Grafik

Bott bietet für Hyundai H350 drei vorkonfektionierte Laderaumpakete

Bestellen, abholen und direkt beladen

/ Bott bietet jetzt für den neuen Hyundai-Transporter vorkonfektionierte Ausstattungsvarianten, wie Protect-Plus inkl. Spannstangen und zusätzlichen Zurrschienen.

Ab sofort erhalten Handwerker direkt beim Hyundai-Händler drei durchdachte Bott-Laderaumpakete für alle verfügbaren Radstände des neuen Transporters H350. Der Vorteil dieser vorkonfektionierten Ausstattungsvarianten liegt vor allem darin, dass die zeitaufwendige Abwicklung des Ausbaus entfällt.
Die Bott-Ausstattung „Protect" enthält einen feuchtigkeitsabweisenden, rutschhemmenden Fußboden. Eine leicht zu reinigende Innenwandverkleidung schützt die Innenseiten der Fahrzeugwände und Türen, was auch der Werterhaltung des Fahrzeugs dient. An beiden Seitenwänden sowie an der Trennwand zum Fahrgastraum sind Zurrschienen integriert.
Das Laderaumpaket „Protect-Plus" enthält zusätzlich vier Zurrschienen (im Fußboden und an den Dachspriegeln). Ein Ladungssicherungskoffer mit Zurrgurten samt Fittings für die Zurrschienen und Antirutschpads ergänzt das Bott-Paket.
Bei „Protect-Service" sind auf beiden Seiten Fahrzeugeinrichtungsmodule mit zahlreichen Ablagemöglichkeiten verbaut. Weitere Aufnahmen für Fittings an den Regalen bieten zusätzliche Möglichkeiten, die Ladung ordnungsgemäß zu sichern.
Je nach Fahrzeugvariante und Laderaumpaket muss man zwischen 1600 und ca. 3400 Euro rechnen. Neben Hyundai bietet Bott auch in Kooperation mit anderen Nutzfahrzeugherstellern ähnliche Laderaumpakete an. Mehr Infos dazu sowie über Erweiterungen oder individuelle Fahrzeugeinrichtungen für Bestandsfahrzeuge gibts beim Bott-Service-Partner. (mh)

/ Aufgeräumt, aber griffbereit: Spannstangenhalter von Bott.

/ Der Basisausbau Protect

/ Das Paket Protect-Service

Bott GmbH & Co. KG
74405 Gaildorf
www.bott.de

Sortimo sorgt für Ordnung im Cockpit

Stummer Diener für den Beifahrersitz

Wichtige Notiz fällig, aber kein Zettel am Start? Und wo ist eigentlich die Mappe mit den Auftragsdaten?
Sortimo bietet mit seinem Autoassistenten eine Schreibunterlage mit beweglicher Klemmvorrichtung für Notizblöcke sowie zwei Ablagefächern für Unterlagen, die man schnell bei der Hand haben muss. Zusätzlichen Stauraum hält der Autoassistent unter der Schreibunterlage bereit.
Eine praktische Aufbewahrungslösung für Getränkeflaschen ist ebenfalls integriert. Der pfiffige Helfer misst 362 x 661 x 480 mm und wiegt 7,4 kg. (mh)

/ Alles griffbereit: Der Autoassistent ist schnell auf dem Beifahrersitz gesichert.

Sortimo International GmbH
86441 Zusmarshausen
www.sortimo.de

Navigation und Flottenmanagement in einem Gerät

BM-Gewinnspiel: Allzeit effektiv unterwegs

Das TomTom Pro 5250 Truck ist ein portables All-in-one-Gerät, das Navigation und Flottenmanagement vereint. Im August verlosen wir drei Geräte samt (Lkw-)Karten für ganz Europa und dreimonatigem Zugang zur Flottenmanagement-Plattform Webfleet (Paketwert je 389 Euro netto).
Das Navi arbeitet mit klaren Anweisungen, die den Fahrer um (Lkw-)Beschränkungen herumleiten. TomTom-Live-Services ermöglichen den Empfang aktueller Routeninfos zu Verkehr, Radarkameras und Wettervorhersagen in Echtzeit. Durch das integrierte GSM-Modem weiß der Fuhrparkverantwortliche jederzeit, wo sich alle Fahrzeuge befinden.
Die Anbindung an die Webfleetplattform (Monatsabo pro Fahrzeug 19,90 Euro netto) ermöglicht:

- Überblick zu geplanten Ankunftszeiten, clevere Navigation und Tourenoptimierung
- mobile Arbeitszeiterfassung direkt im Gerät oder per App
- elektronisches Fahrtenbuch
- projektbezogene Abrechnung und Nachweise dank digitalisierten Aufenthaltsnachweisen
- Nutzung von Daten aus Webfleet zur Optimierung von Prozessen und Verkürzung von Reaktionszeiten

www.tomtom.com/business

Mitmachen bei dieser Verlosung können Sie direkt auf der BM-Startseite. Teilnahmeschluss ist der 31. August 2015.
www.bm-online.de