

Spezial Nutzfahrzeuge

DIE WELTWOCHEN

29. Oktober 2022 – 90. Jahrgang



Helden der Arbeit

Neue Elektro-Nutzfahrzeuge, Kastenwagen
auf der Höhe der Zeit, Lieferservice nach Mass,
Caravan-Profi Peter Chapuy u. a. m.

CITROËN



Ë-JUMPER

Ë-BERLINGO VAN

Ë-JUMPY

5 JAHRE
CITROËN
GARANTIE

NEUE CITROËN ELEKTRO-NUTZFAHRZEUGE ZUSAMMEN MEHR BEWEGEN.

citroen.ch

Garantie 5 Jahre/100'000 km (was zuerst eintritt) geschenkt. Das Angebot gilt nur für Geschäftskunden und ist vom 1. September bis 31. Dezember 2022 gültig.

Wieslaw Smetek, David Schnapp, Martin Schatzmann, Roy Spring, Peter Chapuy

Treue Leserinnen und Leser der *Weltwoche* sind mit **Wieslaw Smetek** respektive dessen Stil bereits vertraut. Der in Deutschland lebende Illustrator hat bereits mehrfach Arbeiten für die Wochenzeitung angefertigt – auch für das Titelbild, die Paradedisziplin des gebürtigen Polen, den das Museum für Kunst und Gewerbe Hamburg 2014 mit der Ausstellung «Covers and More» feierte. Nun hat Smetek zum ersten Mal ein Cover eines *unserer* Sonderhefte gestaltet. Mit viel Witz und Farbe schuf der Grafikdesigner und Maler eine leicht surreale bunte Bühne für die rollenden Helden und Protagonisten dieser Beilage.

Unser Mitarbeiter **Martin Schatzmann** hat aus der Welt der Nutzfahrzeuge und Logistik die wichtigsten Neuerungen und Innovationen zusammengetragen: Aus Winterthur gibt es eine Lösung für elektrische Lieferwagen, die hohe Nutzlast mit hoher Reichweite kombiniert. Aus Bremen kommt eine Lösung für Abfallsammelfahrzeuge auf der Basis von Brennstoffzellen, in denen mit Wasserstoff Strom produziert wird. Und in Hannover wurde kürzlich auf der «IAA Transportation» der Titel für den «Truck of the Year 2023» vergeben: Die begehrte Auszeichnung erhält der Hersteller DAF für seine neue Fahrzeuglinie XD, die besonders sparsam und sicher ist. **Seite 4**

Die meiste Zeit ist *Weltwoche*-Autokolumnist **David Schnapp** mit PKW aller Art unterwegs, um der Freude am unabhängigen Fahren nachzuspüren. Für diese Sonderausgabe beschäftigte er sich unter anderem mit dem vielfältigen Angebot von VW-Nutzfahrzeugen, wo vom handlichen Caddy bis zum voluminösen Crafter für fast jede Anforderung in Handwerk oder Dienstleistung die passende Transport-



Bunte Bühne:
Ausschnitt des Titelbildes.

lösung zu haben ist. Schnapps Fazit: Transport ist zwar die Kunst des Möglichen, aber die Kabinen moderner Nutzfahrzeuge wie jene von Volkswagen sind längst nahe am komfortablen PKW und als mobiles Büro – oder auch Pausenraum – ein attraktiver Arbeitsplatz geworden. **Seite 6**

Ab dem 27. Oktober werden am «Suisse Caravan Salon» in Bern die neusten Caravans und Wohnmobile präsentiert. Aus diesem Anlass hat Journalist **Roy Spring** den Caravan-Pionier **Peter Chapuy** besucht. Der siebzigjährige Basler ist nicht nur ein erfolgreicher Caravan-Unternehmer, sondern seit über fünfzig Jahren selbst ein leidenschaftlicher Camper. Von ihm wollten wir wissen, wie sich das Wohnen auf Rädern entwickelt hat, was er vom luxuriösen «Glamping» hält und wie nachhaltig der durch Corona ausgelöste Camping-Boom tatsächlich ist. **Seite 16**

INHALT

- 4 News Transportbranche**
Neuheiten und Innovationen aus der Welt der Logistik und Nutzfahrzeuge
- 6 Mitarbeiter des Monats**
Drei Modelle von Volkswagen Nutzfahrzeuge sind die Helden der täglichen Arbeit
- 8 Der andere «Bulli»**
Ein elektrischer VW-Bus bringt neue Farbe auf die Strasse
- 9 Leise Löwen**
Peugeot hat sich als Nummer eins für elektrische Nutzfahrzeuge etabliert
- 12 Neugeburt eines Arbeitstiers**
Der Fiat E-Scudo will an die Erfolge seines Vorgängers anknüpfen
- 16 «Die Leute finden Gefallen an der Unabhängigkeit auf Rädern»**
Ein Gespräch mit dem Basler Caravan-Unternehmer Peter Chapuy
- 18 Flottenschwarm der letzte Meile**
Das Schweizer Start-up Annanow zeichnet die Logistik neu

IMPRESSUM

Herausgeberin: Weltwoche Verlags AG, Zollikerstrasse 90, Postfach, 8702 Zollikon. Die Weltwoche erscheint donnerstags.

Chefredaktor: Roger Köppel. **Verlagsleitung:** Florian Schwab. **Betriebsleitung:** Samuel Hofmann.

Redaktion und Verlag: Telefon 043 444 57 00, Fax 043 444 56 69, www.weltwoche.ch, E-Mail-Adressen: vorname.name@weltwoche.ch, verlag@weltwoche.ch, leserbriefe@weltwoche.ch

Kundenservice: Tel. 043 444 57 01, Fax 043 444 50 91, E-Mail: kundenservice@weltwoche.ch.

Jahresabonnement Inland Fr. 346.– (inkl. MwSt.). Schnupperabonnement Inland Fr. 38.– (inkl. MwSt.). Weitere Angebote für In- und Ausland unter www.weltwoche.ch/abo.

Anzeigenverkauf: Tel. 043 444 57 02, Fax 043 444 56 07, E-Mail: anzeigenid@weltwoche.ch. **Druck:** Print Media Corporation, PMC, Oetwil am See, Mitglied der Schellenberg Gruppe AG.

Die Weltwoche wird auf **SCHWEIZER PAPIER** in der Schweiz gedruckt. Es schont Ressourcen, Energie und somit die Umwelt.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern, auch auszugsweise oder in Ausschnitten, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

Technologie, Umrüstung, neue Regeln, Joint Venture – Neuheiten und Innovationen aus der Welt der Logistik und Nutzfahrzeuge



Bald in Serie: Lieferwagen von Flux.

Elektro-Vans aus Winterthur

Für kleine und mittlere Lieferwagen gibt es bereits etliche Elektroversionen. Im Übergang zu den leichten Nutzfahrzeugen mit 3,5 bis 5,5 Tonnen Gesamtgewicht klafft jedoch eine Lücke. Hier setzt das Schweizer Start-up Flux Mobility an. «Das Problem bei grossen Lieferwagen ist das Verhältnis von Reichweite und Nutzlast», sagt Duga Hoti, Geschäftsführer und Gründer der Flux Mobility AG in Winterthur. Der heute 29-jährige Ingenieur mit Hintergrund als LKW-Mechaniker war vorher verantwortlich für das Produktmanagement E-Trucks bei der Firma Designwerk, die mit den Futuricum-E-LKW über die Schweiz hinaus als Elektrovorreiter Bekanntheit erlangt hat. Heute sind grosse Lieferwagen mit Elektroantrieb zwar erhältlich, wie der MAN eTGE oder der Maxus eDeliver 9, doch ausser dem brandneuen Iveco eDaily kann von den bestehenden Fahrzeugen keiner beispielsweise 3500 Kilogramm an den Haken nehmen und auch noch 350 Kilometer weit fahren. Diese beiden «Leistungswerte» hat das junge Team um Duga Hoti als Entwicklungsrahmen für seinen Flux-Lieferwagen gesetzt, der auf dem dieselbetriebenen MAN TGE aufbaut. Von der Initialserie von fünfzehn Fahrzeugen hat Flux Mobility begonnen, erste Fahrzeuge auszuliefern. Im Lauf von 2023 wollen die Winterthurer mit der homologierten Serienfertigung starten.

Enginius: Faun setzt auf Wasserstoff

Der auf Kommunal- und vor allem Abfallsammelfahrzeuge spezialisierte Hersteller Faun hat sich zum Ziel gesetzt, als einer der ersten europäischen Anbieter Lastwagen mit Wasserstoffantrieb in Serie anzubieten. Aus diesem Grund wurde im Sommer in Bremen die Firma Enginius gegründet, welche die



Wasserstoffantrieb: LKW von Enginius.

Fahrzeuge entwickelt und baut. Dabei nutzt die neue Marke zwei Chassis von Daimler Truck, die in den Produktionshallen in Bremen mit alternativer Technologie ausgestattet werden. Wie bereits der in der Schweiz verkehrende Hyundai Xcient Fuel Cell werden die Enginius-Fahrzeuge mittels Brennstoffzelle den getankten Wasserstoff in Strom für den Elektromotor umwandeln, wobei eine Lithium-Ionen-Batterie als Puffer für den hohen Energiebedarf beim Beschleunigen und für die Rekuperation dient. Auf dem Eonic-Fahrgestell heisst der Truck Bluepower und bietet eine Lösung für die Abfallentsorgung. Der Citypower baut auf dem Atego-Fahrgestell auf und ist eine komplett neue Lösung für den Waren- und Lieferverkehr im eher innerstädtischen Betrieb. Während beim Bluepower die Wasserstoffelemente auch

ausserhalb des Chassis eingebaut werden, sind beim Citypower alle Tanks und Komponenten im Chassis untergebracht. Faun wird in der Schweiz durch Contena-Ochsner in Urdorf vertreten.

Piaggio-Kleintransporter mit AWD

Die für kompakte Fahrzeuge bekannte Marke Piaggio hat erst kürzlich mit dem Porter NP6 ihr robustes, wendiges Nutzfahrzeug neu auf den Markt gebracht. Der Wagen hat in allen Versionen einen Erdgas-/Benzintrieb und fährt sich bei entsprechendem Biogasanteil praktisch ohne klimarelevanten CO₂-Ausstoss. Jetzt ist neu eine Allradversion dazugekommen, die mit einem zuschaltbaren System arbeitet und sogar über ein Reduktionsgetriebe verfügt. In dieser Fahrzeugklasse steht der Piaggio Porter 4x4 alleine da, was ihn für die anvisierten Kreise wie Werkhöfe, Strassenunterhaltsdienste, Gärtnereien oder andere kommunale Anwendungen besonders interessant machen dürfte. Preislich startet der neue Allrad-Porter bei knapp 40 000 Franken. Er steht ab Ende Oktober bei den 42 offiziellen Verkaufs- und Servicepartnern bereit. www.docar.ch

Elektrifizierung professionell unterstützt

Die Amag hat sich mit diversen Projekten stark für den Wandel zur Elektromobilität einzusetzen begonnen, zuletzt auch mit der Akquisition des Energiekonzerns Helion. Anfang



Neu mit zuschaltbarem Allradantrieb: Piaggio Porter NP6.



Umstieg auf nachhaltige Technologien: Elektrobus beim Flughafen Zürich.

September wurde die neue Geschäftseinheit «Amag Energy & Mobility» gegründet, mit unter anderem der Untersektion Volton. Volton soll Flottenbesitzer und Geschäftskunden sowie Immobilienbesitzer beim Umstieg auf die Elektromobilität unterstützen. Das Portfolio umfasst Themen wie die initiale Beratung in E-Mobilitäts-Belangen, die Umsetzung der nötigen Haus- und Ladeinfrastruktur, den Ladeservice und den Zugang zu über 8000 öffentlichen Ladepunkten in der Schweiz, die Verwaltung des Ökosystems über ein spezifisches Kundenportal sowie die Finanzierung und die Fahrzeugvermittlung.
www.volton.swiss

Förderungen für alternative Antriebe

Der Bundesrat nimmt einen neuen Anlauf für ein neues CO₂-Gesetz, wobei vermehrt mit Förderungen der Umstieg auf nachhaltige Technologien unterstützt werden soll. Für die Transportbranche stechen neben der Verschärfung der Zielvorgaben für CO₂-Emissionen der Fahrzeuge analog zur EU vor allem zwei Punkte ins Auge: Zum einen soll der Erlass der LSVA für Elektro- und Brennstoffzellen-Lastwagen bis mindestens 2030 weitergeführt werden. Zum anderen entfällt ab 2026 die Rückerstattung der Mineralölsteuer für konzessionierte Verkehrsbetriebe, was gesamthaft bis zu achtzig Millionen Franken jährliche Rückzahlungen an ÖV-Betriebe gebracht hatte. Neu sollen mit 45 Millionen Franken die Anschaffungen von Elektrobussen gefördert werden. Dazu will der Bund 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten übernehmen, welche für die Ersatzbeschaffung von Dieselnissen durch Elektro- oder Wasserstoffbusse anfallen. Diese Förderung soll bis ins Jahr 2030 begrenzt werden.

«Truck of the Year 2023»

Anlässlich der «IAA Transportation» in Hannover wurde der LKW-Hersteller DAF am 19. September für seine neue Fahrzeuglinie XD mit dem «International Truck of the Year 2023» ausgezeichnet. Der für den Verteiler- und Baustellenverkehr konzipierte XD wurde konsequent auf die neuen Reglementarien der EU zu Abmessungen und Gewichten ausgerichtet, was ihn besonders sparsam und nochmals sicherer macht. Eine besondere Erwähnung verdient die sehr gute Direktsicht auf die Umgebung, was im Agglomerationsverkehr von hoher Bedeutung ist. Dazu tragen die weit nach unten gezogene Windschutzscheibe, das optionale Bordsteinfenster auf der Beifahrerseite und die serienmässige Kamera anstelle des Eckspiegels bei.

GoH! ist auch eine Bildungsoffensive

Unter der Abkürzung GoH! – «Generation of Hydrogen!» – arbeiten in der Westschweiz verschiedene Partner seit 2019 an einer eigenen Wasserstoffinitiative. Angestossen von der Migros-Genossenschaft Genf, wurde diesen Sommer der von der Larag umgebaute Lastwagen vorgestellt und bei der Gelegenheit auf die Notwendigkeit zusätzlicher Bildungsmög-



Ausgezeichnet: DAF XD.

lichkeiten hingewiesen. «Heute fehlt es jungen Menschen an Institutionen, in denen neue Technologien im Kampf gegen den Klimawandel erlernt werden können, wie die technische Ausbildung zu Brennstoffzellen, Wasserstoffherstellung und -lagerung sowie zu anderen neuen Umwelttechnologien», hiess es anlässlich der Fahrzeugvorstellung. In der Romandie laufen Gespräche, um technische Lehrgänge für Brennstoffzellen und Wasserstoff aufzubauen.

Elektro-Vans von Mercedes und Rivian?

Mercedes-Benz-Vans und das amerikanische E-Mobil-Start-up Rivian wollen künftig zusammen grosse Elektro-Lieferwagen herstellen. Die beiden Hersteller planen die Schaffung eines Produktions-Joint-Ventures. Es soll in eine gemeinsame betriebene Fabrik in Europa investiert werden mit dem Ziel, bereits in wenigen Jahren dort grosse Elektro-Vans für beide Firmen vom Band rollen zu lassen. Geplant sind produktionsoptimierte Fahrzeugkonzepte für eine effiziente Fertigung auf gemeinsamen Produktionslinien. Mercedes baut dabei auf seine elektrische Plattform VAN. EA auf, Rivian auf seiner Light-Van-Plattform.

Hyundai und Iveco suchen Synergien

Anfang März haben die Iveco Group und die Hyundai Motor Company eine Absichtserklärung unterzeichnet, um eine Zusammenarbeit bei gemeinsam genutzter Fahrzeugtechnologie und gemeinsamer Versorgung bei den Nutzfahrzeugen abzuklären. Es geht um potenzielle Synergien in Bereichen wie elektrische Antriebsstränge und Plattformen wie Brennstoffzellensysteme, Fahrzeugautomation oder Vernetzung von Nutzfahrzeugen. Hyundai und Iveco erhoffen sich mit einem gemeinsamen Eco-System eine führende Rolle im sich schnell ändernden Umfeld einnehmen zu können. Als erstes Resultat der Zusammenarbeit wurde auf der «IAA Transportation» in Hannover soeben der Iveco eDaily FCEV enthüllt. Auf dem ebenfalls brandneuen Elektro-Daily aufgebaut, werden eine 90-kW-Brennstoffzelle und Tanks für zwölf Kilogramm Wasserstoff montiert. Der Prototyp soll eine Nutzlast von drei Tonnen bieten, bei einem Gesamtgewicht von 7,2 Tonnen, und er soll rund 350 Kilometer weit fahren.



Zusammenarbeit mit Hyundai: Iveco.



Held der täglichen Arbeit: Caddy Cargo von Volkswagen Nutzfahrzeuge.



Klassiker: Transporter 6.1 Kastenwagen.

Mitarbeiter des Monats

Mit einem breiten, modularen Angebot und individuellen Umbaulösungen ist die Modellpalette von Volkswagen Nutzfahrzeuge für den täglichen Einsatz in Handwerk und Gewerbe vorbereitet.

David Schnapp

Drei Modelle aus dem Hause Volkswagen Nutzfahrzeuge sind die Helden der täglichen Arbeit, wenn es um Einsatzkräfte auf vier Rädern geht, die den heutigen Herausforderungen in Handel, Handwerk und Gewerbe mühelos gewachsen sind: Mit Caddy, Transporter und Crafter bietet VW Nutzfahrzeuge dank unzähligen Kombinations- und Ausbaumöglichkeiten, modernen Benzin- und Diesel-Motoren sowie dem intelligenten Allradantrieb 4Motion für jedes gewerbliche Gebiet eine gut passende Lösung.

1 – Caddy Cargo. Der Kleinste im Portfolio von Volkswagen Nutzfahrzeuge bietet auch auf übersichtlichem Raum viele Möglichkeiten. Ob für Kurier- und Lieferdienste, Handwerk oder Baugewerbe: Mit seinen Aufbaumöglichkeiten (Caddy Cargo Entry, Entry Maxi, Entry Kombi, Entry Kombi Maxi, Caddy

Cargo und Caddy Cargo Maxi) ist der Klassiker unter den Kleintransportern ein flexibler und fortschrittlicher Gefährte.

Und trotz kompakter Aussenmasse ist etwa der Cargo Maxi auch bereit für härtere Arbeitseinsätze. Im Laderaum finden bis zu zwei

Als praktische Allzweckwaffe unter den Nutzfahrzeugen gehört der «VW-Bus» in die Reihe der Kultautos.

Euro-Paletten nebeneinander Platz, die dank der Maxi-Schiebetür auch einfach ins Innere des Fahrzeugs geladen werden können. Dazu kommt der robuste Innenraum mit strapazierfähigen Materialien, vielseitigen Bodenbelägen, Trennwänden sowie Befestigungsmöglichkeiten. Elektrische Zuziehhilfen für die Türen und weitere gute Ideen ergänzen die Möglichkeiten. Auch die bewährte Quali-

tät und die hochwertige Verarbeitung zeichnen die neue Generation des Caddy Cargo aus. Und wenn der Platz im Laderaum nicht reicht, kann das Dach zusätzlich mit bis zu 100 Kilogramm beladen werden.

Die gesamte Caddy-Baureihe verfügt über moderne Fahrerassistenzsysteme, innovatives Infotainment und ergonomische Fahrerarbeitsplätze. Mit einem Sinn für die Praxis ist der Innenraum des praktischen VW gestaltet, dazu gehören praktische Ablagesysteme – etwa auf der Oberseite des Cockpits –, neue Ergo-Comfort-Sitze mit Armlehnen für Fahrer und Beifahrer für entspannten Langstreckenkomfort oder der klappbare Beifahrersitz, der mit einem Backpanel ausgestattet werden kann, das als praktische Schreibunterlage dient und bequem vom Fahrersitz aus erreichbar ist.

Technisch überzeugt der neue Caddy Cargo mit Annehmlichkeiten wie dem schlüssellosen Start- und Schliesssystem «Keyless Advanced»,



Äusserst belastbar: VW Crafter.

womit man die Hände frei hat, und im Innenraum finden sich Lösungen auf der Höhe der Möglichkeiten wie das optionale Innovision-Cockpit, welches Navigationssystem und digitales Cockpit zu einer harmonischen Infotainment-Landschaft kombiniert. Zur Wahl stehen dabei die Navigationssysteme «Discover Media» und «Discover Pro». Die «Pro»-Variante bietet zusätzlich zum 25,4 Zentimeter grossen Farb-Touchscreen, zu den verschiedenen Kartenoptionen und den kostenlosen Kartenaktualisierungen eine Sprachbedienung, Komforttelefonie sowie Wireless App-Connect. Darüber hinaus bietet der neue Caddy Cargo auch Zugriff auf viele weitere mobile Online-Dienste von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Die gleichzeitig kraftvollen und sparsamen Diesel- und Benzinmotoren im Caddy sind konsequent mit Partikelfiltern ausgestattet und erfüllen bereits die Euro-6-Abgasnorm. Es sind zwei Varianten mit TSI-Benzinmotoren mit 114 PS/220 Nm und wahlweise Handschaltung oder 7-Gang-DSG sowie vier Varianten mit TDI-Dieselaggregaten und 102 PS/280 Nm oder 122 PS/320 Nm, Handschaltung, DSG und Allradantrieb 4Motion erhältlich.

2 – **Transporter 6.1.** Seit über siebzig Jahren ist der Klassiker unter den Kastenwagen unter-

wegs, um Menschen und Material von A nach B zu bringen – gemeinhin als «VW-Bus» bekannt, gehört die praktische Allzweckwaffe unter den Nutzfahrzeugen in die Reihe der Kultautos. Ursprünglich als praktische Lösung für Transportengpässe erdacht, wurde der Transporter 6.1 zur Ikone der Nutzfahrzeuge – die ideale Lösung für Handwerksbetriebe, Lieferdienste oder als Servicefahrzeug.

Den Transporter 6.1 gibt es als Kastenwagen und Kastenwagen Entry als Schweizer Sondermodell mit besonders günstigen Konditionen für Gewerbetreibende. Zu seinen vielen Vorteilen und Vorzügen im gewerblichen Einsatz gehören die niedrige Ladekante, eine beachtliche Laderaumhöhe von bis zu 1940 Millimetern und die vielen unterschiedlichen Varianten mit zwei Radständen und Dachhöhen sowie mit bis zu 2,5 Tonnen Anhängelast, bis zu 1,4 Tonnen Zuladung und Platz für bis zu drei Euro-Paletten.

Seinem Namen vollauf gerecht wird der VW Transporter spätestens beim Blick auf einige Details, die für Leute mit Bedarf nach Laderaum entscheidend sind: Die Schiebetür weist eine effektive Öffnungsbreite von 1017 Millimetern auf, was das seitliche Laden von Euro-Paletten stark erleichtert. Eine Unterladefunktion ermöglicht das sichere Aufbewahren von Materialien, die bis zu 3320 Millimeter lang sein können. Der Lade-

bereich lässt sich aus Sicherheitsgründen getrennt vom Fahrerhaus abschliessen, und die am Laderaumboden befestigten Verzurrösen sind so angebracht, dass dazwischen je eine Euro-Palette geschoben werden kann. Und

Auf dem Weg zum Kunden oder zur Baustelle wird der Fahrersitz zum Arbeitsplatz.

als «Mannschaftsbus» bietet der Transporter als Kombi Platz für bis zu neun Personen mit einer flexiblen Sitzanordnung.

Auf dem Weg zum Kunden oder zur Baustelle wird der Fahrersitz zum Arbeitsplatz. Und ist man am Ziel angekommen, ist ein mobiles Büro gefragt. Da ist es hilfreich, wenn das gut und übersichtlich organisiert werden kann. So bietet das Cockpit ein zweigeteiltes Ablagefach, bei dem oben Unterlagen, ein Laptop oder Tablet untergebracht werden können, um sie schnell bei der Hand zu haben. Auch in den Türen hat es doppelte Ablagen mit viel Platz für Proviant oder Unterlagen, und selbst für das kabellose Laden von Mobiltelefonen ist mit der Schnittstelle «Comfort» ein kleines Fach vorhanden.

Die Fahrerkabine des Transporters ist ergonomisch gestaltet, Lenkrad und Fahrersitz sind stufenlos verstellbar, und die ausgezeichnete,

formstabile Polsterung nimmt einem die Arbeit zwar nicht ab, macht sie aber spürbar angenehmer. Aber auch die digitale Funktionalität leistet wertvolle Unterstützung im Alltag, etwa mit den Anbindungen des Smartphones über «We Connect» und «Car-Net», mit denen das Telefon zur Fernbedienung des Autos wird. Mit den «Car-Net»-Diensten von Volkswagen lassen sich beispielsweise Informationen über die günstigste Tankstelle, das nächste Restaurant oder die beste Tagesplanung abrufen. Bei dieser Funktion hilft der sogenannte Zeitmanager dabei, den Tag optimal zu strukturieren. Er synchronisiert sich mit dem Kalender und berechnet eigenständig auf Basis aktueller Verkehrs- und Navigationsdaten, wann es Sinn macht, loszufahren, um den nächsten Termin einhalten zu können.

Nicht zuletzt sorgen ausgefeilte Assistenzsysteme wie der Spurhalter «Lane Assist», der «Front Assist» mit City-Notbremsfunktion oder die automatische Distanzregelung (ACC) mit Geschwindigkeitsbegrenzer dafür, das Fahren so entspannt und sicher wie möglich zu machen. Sicherheit ist ein nicht zu unter-

schätzender Aspekt für Nutzfahrzeuge. Insbesondere der boomende Online-Handel hat zu einer stark gestiegenen Nachfrage für Transportfahrzeuge geführt, ihr Anteil ist auf europäischen und Schweizer Strassen stark gestiegen. Dem Transporter 6.1 kommt dabei die

«Car-Net» kann Informationen über die günstigste Tankstelle oder das nächste Restaurant abrufen.

Rolle des Goldmedaillengewinners in Sachen Sicherheit zu. Bei einem Test von Euro NCAP 2021 von 19 Fahrzeugen dieser Art wurde das Volkswagenmodell als «sicherster Transporter» bewertet.

Den Transporter gibt es in zwölf verschiedenen Varianten mit unterschiedlichen Diesel-Motoren, Getrieben (7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe oder Schaltgetriebe mit 5 und 6 Gängen) und Antrieben (Front- oder Allradantrieb 4Matic). Das Leistungsspektrum startet bei 81 kW/250 Nm und geht bis 150 kW/450 Nm.

3 – Crafter. Wer in seinem Unternehmen Grosses vorhat, kommt mit dem VW Crafter Kastenwagen ziemlich weit. Der Grosstransporter ist nicht nur im Wortsinn äusserst belastbar, er eröffnet dank einer Vielzahl von Karosserievarianten auch für wirklich jedes Einsatzgebiet den passenden Raum: mit Hochdach, Superhochdach, als Trendline mit verschiedenen Dachhöhen. Je nach Modell besteht ausserdem die Möglichkeit, das Basisfahrzeug auf- oder abzulasten. Erhältlich sind hierbei die Varianten Crafter 35 (3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht), Crafter 50 (5,0 Tonnen) oder Crafter 55 (5,5 Tonnen).

Für Rollcontainer, Euro-Paletten, sperrige Gegenstände und anderes Transportgut ist im Crafter in jeder Ausführung Platz genug. Die harte Arbeit des Be- und Entladens macht einem das Fahrzeug insofern leichter, als es mit 1311 Millimetern Öffnungsbreite an der Schiebetür, einer Laderaumhöhe von 2196 Millimetern (normales Dach), einer gesenkten Ladekante sowie optionalen Trittstufen ausgestattet ist. Damit die Waren und Güter sorgenfrei und in einwandfreiem Zustand ans Ziel gelangen, wartet der Crafter-Kastenwagen mit der besten Ladungssicherung seiner Klasse auf. Mit vierzehn optionalen Verzurrösen und einer grossen Auswahl an Verzurrschienen lassen sich Pakete, Möbel oder Baumaterialien während der Fahrt effektiv sichern.

Aufgeräumt und gut organisiert präsentiert sich der Fahrerarbeitsplatz auch im Crafter. Hier ist man entspannt und sicher unterwegs, organisiert bei Bedarf die nächsten Termine oder macht auch mal die verdiente Pause. Ein optionaler Ergo-Schwingsitz und ein beheiztes Lederlenkrad sind als zusätzliche Komfortausstattung ebenfalls erhältlich, und eine ganze Reihe Assistenzsysteme hilft dabei, auch in der Stadt, in Wohnstrassen oder auf Baustellen beim Fahren und Manövrieren die Übersicht zu behalten. Mit einem Seitenwindassistenten, Parksensoren, «Blind Spot Sensor» inklusive Ausparkassistent oder mit automatischer Distanzregelung (ACC) und «Lane Assist» ist der Crafter so modern unterwegs wie eine Business-Limousine.

Angetrieben wird der VW Crafter von leistungsstarken Dieselmotoren mit 75 bis 130 kW, Front- oder Allradantrieb mit Handschaltung oder Automat.

Die VW-Nutzfahrzeuge lassen sich in Zusammenarbeit mit Schweizer Spezialisten ausserdem individuell umbauen. So gibt es für den Crafter oder den Transporter innovative Lösungen als «Champion»-Sondermodelle mit Pritschen oder Drei-Seiten-Kipper, auf dem Umbauportal von Volkswagen Nutzfahrzeuge Schweiz finden sich Anbieter hochwertiger Innenraumlösungen für perfekt organisierte fahrende Werkstätten, Kleinbus-Ausstattungen oder Pritschenvarianten.

VW ID. BUZZ

Der andere «Bulli»



Neue Farbe:
ID. Buzz Cargo von VW.

Mit dem modernen und ebenso elektrifizierten wie elektrisierenden Nachfolger des legendären «Bulli» bringt VW Nutzfahrzeuge ein auffälliges und attraktives Modell auf den Markt. Als ID. Buzz und ID. Buzz Cargo ist der elektrische Bus für die Familie, die Freizeit, das Business oder als Lieferfahrzeug für Unternehmen unterwegs und bringt dabei buchstäblich eine neue Farbe auf die Strasse.

Der ID. Buzz ist ein modernes Elektrofahrzeug mit Sinn für praktische Anwendungen, dazu gehören eine Anhängervorrichtung sowie wahlweise automatisch öffnende Heck- und Schiebetüren. Die Assistenz- und Sicherheitssysteme umfassen auf Wunsch (Paket «Plus» mit



Sinn für praktische Anwendungen:
Blick ins Fahrerhaus.

«Keyless Advanced») auch die Funktion «Travel Assist», die teilautonomes Fahren über den gesamten Geschwindigkeitsbereich ermöglicht. Der ID. Buzz Cargo bietet Platz für zwei quer eingeladene Europaletten und überzeugt mit einem Ladevolumen von bis zu 3,9 Kubikmetern und der Nutzlast von 650 Kilogramm.

Mit mehr als 420 Kilometer Reichweite (nach WLTP) und einer Ladeleistung von bis zu 170 kW an Schnellladesäulen ist der Elektro-«Bulli» gut gerüstet für den Familien- wie für den Arbeitseinsatz. Für die gewerbliche Nutzung des ID. Buzz Cargo gibt es drei spezielle Pakete, die den Anforderungen im Arbeitseinsatz entgegenkommen.

David Schnapp

Herbstprämien
Jetzt profitieren



Nutzfahrzeuge

Die Helden der täglichen Arbeit

Wir sind stolz darauf, Ihre Nr. 1 zu sein. Mit Caddy, Transporter und Crafter in vielen individuellen Konfigurationen und Allradantrieb 4MOTION. Jetzt mit noch mehr Vorteilen für Sie, dank attraktiver Herbstprämien.
Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die beste Investition.



Marktführer bei Neuimmatrikulationen von leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t. Quelle: auto-schweiz, MOFIS, Stichtag 31.8.2022

volkswagen-nutzfahrzeuge.ch

Leise Löwen

Der französische Hersteller Peugeot hat sich als Nummer eins für elektrische Nutzfahrzeuge etabliert.

David Schnapp

Im laufenden Jahr hat der französische Autohersteller Peugeot, die Marke mit dem Löwen auf der Fronthaube, sich unter anderem in einer innovativen Nutzfahrzeugkategorie ganz vorne etabliert: So wurden bis Ende August 2022 rund 165 vollelektrische e-Partner, e-Expert und e-Boxer zugelassen, was einem Marktanteil von über 15 Prozent bei den Elektro-Nutzfahrzeugen entspricht.

Peugeot sieht sich als einer der Vorreiter der Energiewende und treibt in 160 Ländern mit über 10 000 Verkaufsstellen die Revolution der Antriebstechnologie voran. Bereits im Jahr 2021 war der Marktanteil der elektrifizierten Modelle von Peugeot bereits grösser als jener mit reinem Verbrennerantrieb. Heute bietet der Hersteller 80 Prozent seiner Pkw-Modelle mit jeweils mindestens einer elektrifizierten Version an. Bei den leichten Nutzfahrzeugen sind seit Februar 2022 für die gesamte Modellpalette vollelektrische Varianten verfügbar.

Keine Einbussen bei der Funktionalität

In Zeiten steigender Energiepreise sind effiziente und kostenoptimierte Lösungen für gewerbliche Nutzfahrzeuge besonders gefragt. Peugeot bietet Gewerbekunden schon seit längerem eine ganze Palette vollelektrischer Nutzfahrzeuge. Bei der Funktionalität muss dabei niemand Einbussen im Vergleich zu Dieselantrieben hinnehmen, stattdessen bieten die elektrischen Modelle alle Vorteile dieser Technologie – sie fahren geräuschlos und vibrationsarm, dabei hinterlassen sie vor Ort weder Emissionen noch Gerüche.

«Wir sind stolz auf unsere Verkaufszahlen bisher – das ist ein grosser Erfolg für uns und unsere Peugeot-Professional-Partner», sagt der zuständige Tobias Dilsch, Managing Director AP Automobile Schweiz AG, über den Erfolg der elektrischen Peugeot-Nutzfahrzeuge in einem unruhigen Umfeld. «Wir sind uns aber bewusst, dass der Markt zurzeit natürlich stark unter der Rohstoffkrise leidet. Wir hoffen auf eine baldige Beruhigung und ein schnelles Ende dieser Krise. In der Zwischenzeit arbeiten wir jeden Tag daran,

dem Peugeot-Kunden die Lösung zu bieten, die er braucht».

Durch die verschiedenen Grössenkategorien bieten die elektrischen e-Partner, e-Expert und e-Boxer für fast jeden gewerblichen Einsatz eine gute Lösung. Das Angebot startet mit dem relativ kompakten, aber geräumigen e-Partner, einem Kastenwagen mit zwanzigjähriger Erfolgsgeschichte. In der E-Variante bietet das Modell identische Nutzvolumen bei zwei ver-

Der Peugeot e-Partner ist ein modernes Elektrofahrzeug für den täglichen Arbeitseinsatz.

schiedenen Fahrzeuglängen und Karosserieförmungen. Die Nutzlast beträgt bis zu 728, die Anhängelast bis zu 750 Kilogramm. Dazu kommt das mühelose Ansprechverhalten des Elektroantriebs, der vom ersten Meter an volles Drehmoment bietet. Die Reichweite des 50-kWh-Akkus beträgt dabei bis zu 275 Kilometer nach WLTP, die Leistung des E-Motors kommt auf 136 PS (100 kW). In der Ausführung Standard ist der e-Partner ab 37 240 Franken (exkl. Mehrwertsteuer) erhältlich.

Der Peugeot e-Expert ist ein Kastenwagen in einem kompakten und dennoch geräumigen Format, das in drei verschiedenen Längen von 4,6 bis 5,3 Meter Länge und mit bis zu 6,6 Kubikmetern Nutzvolumen erhältlich ist. Er verfügt über dieselbe Antriebseinheit wie der e-Partner, was ihn auch in Bezug auf Wartungs- und Betriebskosten zu einem attraktiven Mitarbeiter macht. Zusätzlich kann beim e-Expert auch eine 75-kWh-Batterie gewählt werden, womit der Kastenwagen bis zu 330 Kilometer weit (nach WLTP) fahren kann. Zum Laden des Akkus werden verschiedene Lösungen über normale Steckdosen oder Wallboxen angeboten. Mit seinem komfortablen Innenraum und den sinnvollen technischen Lösungen wie Head-up-Display, Kamerasystem mit automatischer Schilderkennung sowie drei Fahr- und zwei Bremsmodi ist der Peugeot e-Expert ein modernes Elektrofahrzeug für



Vorreiter der Energiewende:

den täglichen Arbeitseinsatz. Die Preise für den e-Expert Kastenwagen Premium starten bei 44 190 Franken für das Kompaktmodell.

Der e-Boxer ist der grösste unter den elektrischen Nutzfahrzeugen von Peugeot. Er ist in verschiedensten Varianten für jedes Transportbedürfnis erhältlich – als Kastenwagen mit einem Nutzvolumen von 8 bis 17 Kubikmeter und je nach Version mit bis zu 1890 Kilogramm Nutzlast, als Fahrgestell mit Einzel- oder Doppelkabine und schliesslich als Plattformkabine. Angetrieben werden die grossen Peugeots von einem Elektromotor, der 120 PS und 260 Nm Drehmoment für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h für die 4-Tonnen-Versionen entwickelt. In den 3,5-Tonnen-



e-Boxer, e-Expert und e-Partner (v.l.) von Peugeot.

Versionen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 110 km/h. Mit zwei Batteriegrößen von 37 und 75 kWh sind je nach Modell Reichweiten von 117 und 224 Kilometern (WLTP) möglich. Die Schnellladefunktion ermöglicht eine Ladung von 0 auf 80 Prozent der Batterie innerhalb einer Stunde.

Gute Argumente für den Umstieg

Der e-Boxer bietet clevere Lösungen mit weiten Ladeöffnungen von 96 bis 270 Grad und auf Langlebigkeit angelegten Flügeltüren, die mit einer Höhe von bis zu 2,03 Metern und einer nutzbaren Breite von 1422 Millimetern Klassenbeste sind. Die Ladekante ist mit 493 bis 602 Millimetern eine der nied-

rigsten auf dem Markt, und auch die nutzbare Breite zwischen den Radhäusern gehört mit 1422 Millimetern zu den Spitzenwerten im Segment.

Modern ist beim e-Boxer schliesslich nicht bloss der Antrieb unter Strom, sondern auch die Ausstattung mit Sicherheits- und Assistenzsystemen. Zur Überwachung des toten Winkels etwa kommt ein «Trailer Merge Assist», der zusätzlich den toten Winkel unter Berücksichtigung eines Anhängers anzeigt, wobei dessen Länge von drei bis neun Metern definiert werden kann. Beim Rückwärtsfahren oder Ausparken hilft ein Querverkehrswarner, den Bereich hinter dem Fahrzeug zu überwachen, und die «Active Safety

Brake» bremst den Boxer selbsttätig ab, falls eine Kollisionsgefahr erkannt wird und der Fahrer nicht schnell genug reagiert.

Elektrische Nutzfahrzeuge wie die Peugeot e-Partner, e-Expert und e-Boxer bieten zeitgemässe, clevere Lösungen für die Trans-

Elektrische Nutzfahrzeuge bieten zeitgemässe, clevere Lösungen für die Transportbedürfnisse.

portbedürfnisse im gewerblichen Einsatz, insbesondere die tiefen Unterhalts- und Betriebskosten sind gute Argumente für den Umstieg auf alternative Antriebe.

Neugeburt eines Arbeitstiers

Seit kurzem ist der Fiat E-Scudo in der Schweiz erhältlich. Knüpft der italienische Hersteller damit an den Erfolg des grösseren E-Ducato an? Wir sind mit dem neuen Lieferwagen gefahren.

Florian Schwab

Mit dem Fiat Scudo verbinden Berufsleute seit über 25 Jahren einschlägige Qualitäten. Das leichte Nutzfahrzeug zeichnet sich traditionell aus durch ein in Anbetracht der wendig-kompakten äusseren Dimensionen überraschend grosses Ladevolumen. Ob in städtischen Räumen oder in engen Dörfern, der Scudo garantierte von Anfang an einen professionellen Auftritt.

Anfang 2021 kündigte Fiat Professional, die Nutzfahrzeugsparte des Turiner Herstellers, eine neue Iteration des Scudo an: den voll-elektrischen, batteriebetriebenen E-Scudo. Dabei handelt es sich um die Fiat-Umsetzung der mittelgrossen Plattform für E-Transporter aus dem Stellantis-Konzern, auf der auch der Opel Vivaro-e, der Citroën ë-Dispatch,

Beim Beschleunigen kommt gute Laune auf. Der E-Scudo lässt kleinere Benzinmotoren mühelos hinter sich.

der Peugeot e-Expert und der Toyota Proace Electric aufgebaut sind. Im Verbund erhielten sie für das Jahr 2022 die Auszeichnung als «Best Medium Electric Van» der Driving Electric Awards. In der Schweiz wurde das neue Modell im vergangenen Frühling lanciert.

Traditionelle Qualitäten

Die Spezifikationen des Elektroantriebs fallen ähnlich aus wie bei den Geschwistermodellen der anderen Stellantis-Marken: Wahlweise ist das Auto mit einer fünfzig oder mit einer 75 Kilowattstunden umfassenden Batterie erhältlich. Sie speist einen 100 kW (136 PS) starken Elektromotor, der den Frontantrieb animiert. Zusammengefasst verspricht das Elektropaket, abhängig von der Batterie, eine Reichweite von 230 respektive 330 Kilometern.

Dieses Reichweiteversprechen löst die 75-kWh-Version im Praxistest ein. Als hilfreich erweist sich dafür namentlich im Stadtverkehr die Rückleitung der Bremsenergie in die Batterie (Rekuperation). Bei längeren Autobahnfahrten – die Geschwindigkeit ist bei 130 km/h abgeriegelt – fällt diese Unterstützung aus, was die Reichweite dann etwas zu spüren bekommt.

Im Angesicht des aus dem Stand heraus abrufbaren Drehmoments beim Elektromotor kommt beim Beschleunigen gute Laune auf.



Starkes Angebot: E-Scudo.

Der E-Scudo lässt kleinere Benzinmotoren mühelos hinter sich. Die aufgeräumte Fahrerkabine verströmt eine Aura grosser Solidität und Belastbarkeit. Man kann sich kaum einen strapaziösen Einsatz vorstellen, der die zweckmässigen Materialien an ihre Belastungsgrenze bringen könnte.

In seiner modellbezogenen Kernkompetenz, dem agilen Transport auch grösserer Volumina, stellt der elektrische Van die traditionellen Scudo-Qualitäten unter Beweis. Die Ladefläche des in unserem Fall 4,96 Meter langen Kastenwagens (es gibt ihn auch in einer Länge von 5,31 Metern) fasst 5,3, in einer erhöhten Version gar 5,8 Kubikmeter. In Sachen

Asphalt, Schnee, Sand oder Schlamm: Für jeden Untergrund wählt der Fahrer den passenden Antrieb aus.

Nutzlast (1002 Kilogramm ohne Fahrer) ist der vollelektrische Scudo vergleichbar mit der Dieselsonne. Lediglich bei der Anhängelast gilt es Abstriche zu machen: Zieht ein Dieselsonne gut und gerne über zwei Tonnen, so ist es beim E-Scudo eine Tonne. Die freundlichen Aussendimensionen des Elektrotransporters erlauben ein unbeschwertes Fahren. Im verhältnismässig engen Zürcher Stadtverkehr findet sich der Lieferwagen bequem zurecht und kann sich auch mit den meisten Parkfeldern abfinden.

Zielsichere Parkmanöver

Was den Komfort und die Assistenzsysteme angeht, wird die Absicht der Konstrukteure deutlich, den Scudo-Fahrer so weit wie möglich mit den aus dem PKW-Bereich gewohnten Features zu umarmen. Das Cockpit ist auf Wunsch entweder mit einer Sitzbank oder Einzelsitzen ausgestattet, inklusive Sitzheizung für kältere Jahreszeiten. Für ein sicheres Navigieren trotz konstruktionsbedingt fehlendem Mittelspiegel beim Kastenwagen sorgt die Rückfahrkamera mit gut auflösendem Sieben-Zoll-Radio-Display. Bestandteil dieser grafischen Videofahrhilfe ist ein dynamisches Gitter, das sich entsprechend der Lenkraddrehung bewegt und erstaunlich zielsichere Parkmanöver ermöglicht.

Weitere Sicherheitsinstrumente sind ein zuverlässig anschlagender Totwinkelassistent mittels in den Seitenspiegeln eingelassener Warnleuchten, eine Vorwärtskollisionswarnung mit autonomem Notbremsassistenten sowie die «Grip Control», bei welcher der Fahrer für jeden Untergrund den passenden Antrieb auswählen kann: Asphalt, Schnee, Sand oder Schlamm. Neben dem für diesen Beitrag gefahrenen Kastenwagen ist der E-Scudo auch als etwas kleinerer Kombi für den Transport ganzer Teams erhältlich.



Auch grössere Volumina: Die Ladekapazität des E-Scudo beträgt bis zu 6,6 m³.



Sicherheit und Unterhaltung: Fahrassistenzsysteme treffen auf Infotainment-Systeme.



Vielseitigkeit und Komfort: Auf Wunsch wird der E-Scudo zum Arbeitsplatz.

Unter dem Strich gelingt es dem elektrischen Scudo, die bewährten Modellversprechen von viel Platz und Wendigkeit in der Welt des Elektroantriebs einzulösen. Er bietet sich an für Handwerks- und Handelsfirmen, die sich vorwiegend in einem nicht allzu weiten geografischen Kreis bewegen und mit den Abmessungen des Scudo gut bedient sind. Der im Vergleich zur Dieselsonne leicht höhere Preis – in der gefahrenen Grösse ist der E-Scudo ab 46 850 Franken zu haben – amortisiert sich durch tiefere Betriebskosten, sofern eine zuverlässige eigene Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht. Von 0 auf 80 Prozent lädt die Fünfzig-Kilowatt-Batterie in 32 Minuten, die grössere Batterie benötigt dafür dreizehn Minuten länger.

Gewichtige Marktanteile

Die Fussstapfen beziehungsweise Reifenspuren, in denen der Scudo im Schweizer Markt auffährt, sind für Fiat Professional relativ gross. Schliesslich hat der Hersteller mit

dem voluminöseren Ducato ein ziemliches Tempo vorgelegt. Seit zehn Jahren ist der Ducato in Europa der Marktführer bei den schweren Transportern. Vor zwei Jahren war er das meistverkaufte leichte Nutzfahrzeug überhaupt. Und auch in der vollelektrischen Variante, die 2021 lanciert wurde, sichert sich der Ducato in seiner Klasse gewichtige Marktanteile. Fiat Professional verkaufte schweizweit in der zweiten Jahreshälfte 2021 genau hundert Stück des E-Ducato, was bei den vollelektrischen schweren Transportern einem Marktanteil von 37,4 Prozent entspricht. Im härter umkämpften Segment der leichteren Transporter ist ein solcher Wert nur schwer zu erreichen – aber der E-Scudo stellt in Sachen Preis/Leistung ein starkes Angebot dar.

Informationen zu den beiden Modellen Scudo und Ducato, beide auch als E-Varianten erhältlich, gibt es auf www.fiatprofessional.com

FLOTTENKOMPETENZ HAT EINEN BLITZ

Ob für Baustelle, Veranstaltungstechnik oder Handwerksbetrieb, ob Kühlwagen oder Logistikfahrzeug: Wer nach bedarfsorientierten, massgeschneiderten Mobilitätslösungen für sein Unternehmen sucht, ist beim Opel-Flottenverkaufsteam gut beraten. Oberste Prämisse für unsere Spezialisten ist es, stets ein perfekt auf die Transportbedürfnisse des Kunden zugeschnittenes Resultat zu liefern – von der Auswahl des Fahrzeuges bis zum individuellen Umbau. Unsere Nutzfahrzeugpalette? 100 % individualisierbar, 100 % elektrifiziert und 100 % emissionsfrei. Für Informationen wenden Sie sich bitte an: fleet@opel.ch

AUFLADEN, EINLADEN UND LOS

OPEL COMBO-G: DER PRAKTISCHE //

Klimaschutz fängt im Kleinen an. Daher entscheiden sich immer mehr Handwerksbetriebe und KMU für den Weg in die e-Mobilität. Die Praktikabilität allerdings muss für das Unternehmen weiterhin gewährleistet sein. Hier kommt der Combo-e von Opel ins Spiel. Der rein batterie-elektrische Opel ist emissionsfrei unterwegs, bietet viel Stauraum und Nutzlast und ist dennoch kompakt genug für den dichten Stadtverkehr. Mit bis zu 4,4 Kubikmeter Ladevolumen kann er 800 Kilogramm Nutzlast schultern. Der kraftvolle Elektromotor mit 100 kW/136 PS fährt dank der 50-kWh-Batterie bis zu 275 km weit (WLTP). Ein elektrifiziertes Raumwunder also.



OPEL VIVARO-G: DER ALLROUNDER //

Spezielle Aufträge stellen besonders Handels- oder Catering-Unternehmen immer wieder vor herausfordernde Transportaufgaben – und spezifische Herausforderungen verlangen nach individuellen Lösungen. Der Vivaro-e ist der flexible Allrounder der Opel-Nutzwagenflotte, souveräner Begleiter und Multitasker. Als Kühltransporter für Catering-Unternehmen und mit Umbauten als Lager-Transporter für Handwerksunternehmen oder für den Paket-Lieferdienst: Der Vivaro-e ist als Transporter, Doppelkabine, Kombi oder Plattform für Aufbauten lieferbar. Mit der 75-kWh-Batterie erreicht er eine elektrische Reichweite von bis zu 330 Kilometer gemäss WLTP. Wer noch mehr will: Der Alltags-Champion kann zusätzlich bis zu einer Tonne Anhängelast ziehen.



OPEL MOVANO-G: DAS RAUMWUNDER //

Je grösser die Aufgaben, desto grösser die Mobilitätsbedürfnisse. Und wenn es um «Think Big» geht, kommt eigentlich nur der Opel Movano-e in Frage. Ob zum Werkhof oder zur Baustelle: In vier Fahrzeuglängen und drei Fahrzeughöhen lieferbar, mit zwei Batteriegrössen mit bis zu 224 Kilometer elektrischer Reichweite (WLTP) und einem Ladevolumen von bis zu 17 Kubikmeter und 1285 kg Nutzlast (je nach Modellversion) sind die Einsatzmöglichkeiten für den Movano-e schier unerschöpflich. Passt nicht? Gibts nicht – mit dem Movano-e.



Die angegebene – vorläufige – Reichweite wurde anhand der WLTP-Testverfahren bestimmt (VO (EG) Nr. 715/2007 und VO (EU) Nr. 2017/1151). Die tatsächliche Reichweite kann unter Alltagsbedingungen abweichen und ist von verschiedenen Faktoren abhängig, insbesondere von persönlicher Fahrweise, Streckenbeschaffenheit, Aussentemperatur, Nutzung von Heizung und Klimaanlage sowie thermischer Vorkonditionierung.

Abgebildete Modelle:

Combo-e Cargo, Automatik-Elektroantrieb mit fester Getriebeübersetzung, 50-kWh-Batterie, 136 PS (100 kW). 18,7–22,7 kWh/100 km (Benzinäquivalent: 2,0–2,5 l/100 km), 0 g CO₂/km.

Vivaro-e Cargo M, Automatik-Elektroantrieb mit fester Getriebeübersetzung, 50-kWh-Batterie, 136 PS (100 kW). 23,0–28,2 kWh/100 km (Benzinäquivalent: 3,1 l/100 km), 0 g CO₂/km.

Movano-e L3H2 3.5t heavy, Automatik-Elektroantrieb mit fester Getriebeübersetzung, 70-kWh-Batterie, 122 PS (90 kW). 21,7–38,4 kWh/100 km (Benzinäquivalent: 3,84–4,21 l/100 km), 0 g CO₂/km.

IHR OPEL-TEAM. PERSÖNLICH, INDIVIDUELL, KOMPETENT.

Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme: fleet@opel.ch



O P E L

«Die Leute finden Gefallen an der Unabhängigkeit auf Rädern»

Der Basler Caravan-Unternehmer Peter Chapuy hat in über fünfzig Jahren miterlebt, wie sich das mobile Camping vom Arme-Leute-Hobby zum luxuriösen Lifestyle-Trend entwickelt hat.

Roy Spring

Wer den Schweizer Caravan-Profi persönlich kennenlernen will, fährt vorbei an der Burgruine Bärenfels durchs berühmte Nadelöhr bis Aesch-Duggingen im Kanton Basel-Landschaft. Da, wo sich die Birs und der berühmte Stossverkehr durch die enge Klus der Jurakette zwängen, eröffnet sich linker Hand plötzlich das 18 000 Quadratmeter grosse Gelände der Chapuy Caravaning AG. Über hundert neue und gebrauchte Wohnwagen und Reisemobile stehen hier zum Kauf oder zum Mieten bereit. Vom kleinsten Kult-Wohnwagen bis hin zum luxuriösen Mobilehome ist alles zu bewundern, was die Branche für mobile Individualisten zu bieten hat.

Pionier Peter Chapuy, siebzig, sportlich-braungebrannt und mit Schnurrbart, ist wie immer in seinem Element. Schnell noch begrüsst er beim Ausgang eine langjährige Kundin, dann muss er unbedingt einen Telefonanruf erledigen, und kaum scheint er bereit zum Interview, wird er doch noch vom Werkstattchef mit einem dringenden Anliegen abgefangen. Wir warten derweil im Sitzungszimmer des verwinkelten Bürocontainers, eines ehemaligen Vereinslokals des lokalen Polizei-Tennisklubs – ein Bienenhaus mit emsigen Angestellten an der Empfangstheke, hinter Computern oder am Telefonhörer.

Im Jahr 1978 übernahm Peter Chapuy die kleine Autogarage seines Vaters in Dornach und stellte diese komplett auf Caravaning um. Heute beschäftigt das Unternehmen 28 Teil- und Vollzeitmitarbeiter in Büro und Werkstatt. Es ist der grösste Schweizer Anbieter für Tabbert-Wohnwagen und vertritt ebenfalls die Marken Kabe, Bürstner, Knaus und Weinsberg. Chapuy ist seit 1984 Mitglied im Vorstand des Schweizerischen Caravangewerbe-Verbands (SCGV). Endlich hat er Zeit, und die Sekretärin bringt einen Café crème.

Weltwoche: Herr Chapuy, Sie sind mit siebzig noch voll auf Trab, topfit und motiviert. Wie machen Sie das?

Peter Chapuy: Jeden Morgen um 4.23 Uhr geht mein Wecker. Dann bin ich eine Stunde

auf dem Mountainbike, bei jedem Wetter, ob es regnet oder schneit. Das sind 440 Höhenmeter und 17,5 Kilometer – im Jahr kommen so über 5500 Kilometer zusammen. Natürlich habe ich kein E-Bike, damit das klar ist! So startet mein Tag, ich fühle mich gut, denke nach und ordne meine Gedanken.

Weltwoche: Wie kamen Sie zum Camping?

Chapuy: 1964, als Zwölfjähriger, war ich mit meinen Eltern in England in den Ferien. Da sah ich zum ersten Mal einen Wohnwagen und verliebte mich sofort. Es machte klick, und ich wusste, was ich in meinem Leben machen will. Ich überredete meinen Vater, einen «Sprite Alpine»-Wohnwagen zu importieren.

«In den 1970er Jahren reiste ich durch die Türkei, Marokko und quer durch die Wüste.»

Seither lässt mich der Traum von der Freiheit auf Rädern nicht mehr los. Das ist meine Berufung, mein Lebensinhalt.

Weltwoche: Welche Bedeutung hatte Camping Anfang der sechziger Jahre?

Chapuy: Es war in der Schweiz praktisch unbekannt, auf der Insel und in den Niederlanden aber bereits recht populär. Mitte der 1960er waren wir in der Schweiz Pioniere auf dem Gebiet.

Weltwoche: Was waren das für Leute, die mit dem Wohnwagen unterwegs waren? Aussteiger und Hippies?

Chapuy: Nein, damals war Camping ein Hobby für die einfachen Leute, die sich kein Hotel leisten konnten. Man hatte einen Opel Rekord mit 65 PS, und auf der Fahrt in den Süden keuchte man über den Gotthardpass. Aber man konnte trotzdem wunderschöne Ferien verbringen! Heute ist es umgekehrt: Die einfachen Leute buchen billige Pauschalreisen mit dem Flugzeug nach Mallorca, Tunesien oder in die Türkei. Wer es exklusiver mag, entscheidet sich für einen gut ausgestatteten Wohnwagen oder für ein luxuriöses Wohnmobil. Heute habe ich ein Ehepaar mit zwei Kindern, die wählen einen

sieben Meter langen Wohnwagen mit separatem Zimmer, Küche, Dusche und WC und stellen davor einen VW Tuareg. Solcher Komfort war vor fünfzig Jahren unvorstellbar.

Weltwoche: Wie beschreiben Sie den typischen «Wohnwägel»??

Chapuy: Den gibt es nicht. Ich will jetzt nicht über Namen reden, aber ich habe viele Kunden, von denen man niemals denken würde, dass sie begeisterte Camper sind. Das sind erfolgreiche, teils prominente Leute. Manche kennt man nur in Anzug und Krawatte. Doch wenn sie bei mir ihren Wohnwagen abholen, dann kommen sie locker im T-Shirt und in kurzen Hosen.

Weltwoche: Das Luxus-Wohnmobil als Alternative zur Jacht?

Chapuy: Das kann man so sagen. Nach oben gibt es keine Grenzen, was Ausstattung, Komfort und Kaufpreis betrifft. Es gibt Modelle mit Dachterrasse, Spa-Bereich und «Slide-out»-Technik, mit der sich der Wohnraum per Knopfdruck vergrössern lässt.

Weltwoche: Wohnwagen oder Wohnmobil? Welches ist Ihr Favorit auf Reisen?

Chapuy: Mein Herz schlägt ganz klar für Wohnwagen. Aber ich kann die Leute auch für ein Wohnmobil begeistern, wenn es passt.

Weltwoche: Wie entscheidet man sich für das richtige Gefährt?

Chapuy: Die meisten Kunden haben am Anfang keine genaue Vorstellung – sie möchten einfach Camping machen. Im Gespräch versuche ich mehr über die Wünsche und Gewohnheiten herauszufinden. Da wird es oft ganz persönlich. So erfahre ich zum Beispiel, ob der Mann nachts schnarcht, ob man auf engstem Raum zusammen zurechtkommt oder ob Nachwuchs geplant ist. Dann achte ich noch darauf, welches Auto sie fahren und wie sie sich kleiden. Dann weiss ich in etwa, welchen Stil sie bevorzugen. Fast immer liege ich richtig mit meiner Beurteilung. Sie werden es nicht glauben, aber ich habe Familien, die bereits in der fünften Generation meine Kunden sind!

Weltwoche: Wie läuft aktuell das Geschäft?

Chapuy: Ich kann nicht klagen. Letztes Jahr war für mich sogar ein Rekordjahr: Ich allein



«Meine Berufung, mein Lebensinhalt»: Caravan-Pionier Chapuy, 70.

habe 186 Fahrzeuge verkauft, fast die Hälfte in der ganzen Firma.

Weltwoche: Corona hat einen wahren Camping-Boom ausgelöst. Wohnmobile waren ausverkauft, Campingplätze ausgebucht. Wie haben Sie das erlebt?

Chapuy: Die Nachfrage stieg sprunghaft an. Ich hatte eigentlich erwartet, dass es uns nach der Pandemie ausbremst. Doch ich bin über-

rascht: Scheinbar finden die Leute nachhaltig Gefallen an der Unabhängigkeit auf Rädern. Wir haben wenig Rückläufe, die meisten bleiben dabei. Das Campen scheint den Nerv der Zeit getroffen zu haben.

Weltwoche: Welche Voraussetzungen muss man für einen Wohnwagen mitbringen?

Chapuy: Man sollte schon ein Flair haben fürs Autofahren. Wer noch nie mit einem

Gespann unterwegs war, dem empfehle ich einen Fahrkurs. Das Manövrieren mit einem Anhänger wird oft unterschätzt, auch gibt es spezielle Regeln, die man beachten muss.

Weltwoche: Elektroautos werden immer mehr zum Thema. Was bedeutet das fürs Caravaning?

Chapuy: Punkto Leistung können E-Autos nicht mit einem Fossilverbrenner mithalten. Das heisst, man wird Abstriche beim Komfort machen müssen. Doch es laufen bereits Pro-

«Ich habe viele Kunden, von denen man niemals denken würde, dass sie begeisterte Camper sind.»

jekte für Wohnwagen, die über einen eigenen Elektromotor verfügen und sich selber antreiben. Wann so etwas realisiert wird, bleibt allerdings abzuwarten.

Weltwoche: Was denken Sie über Luxus-Camping, das «Glamping»?

Chapuy: Das ist definitiv nichts für mich. Ich persönlich brauche keinen Fünf-Sterne-Campingplatz, um glücklich zu sein. Ich habe ja schon ein schönes Haus, zudem ein Ferienhaus in Spanien und eine tolle Wohnung in Pontresina. Wenn ich Camping mache, dann reise ich ursprünglich und bescheiden, dann bin ich am liebsten draussen in der Natur.

Weltwoche: Welches war Ihr schönstes Reiseerlebnis?

Chapuy: Es ist jedes Mal speziell, egal wo und bei jedem Wetter. Ich erinnere mich an meine ersten Winterferien im Bündnerland. Vor 1975 gab es im ganzen Oberengadin keinen einzigen Campingplatz, und es gab noch richtige Winter mit Temperaturen von bis zu minus 35 Grad. Ich hatte einen winzigen Wohnwagen mit einem Petroleumofen, solche Ferien sind unvergesslich. In den 1970er Jahren reiste ich durch die Türkei, Marokko und quer durch die Wüste. Am Abend übernachtete ich in einer Oase und lernte Einheimische kennen. Heute hat es überall Autobahnen, an jeder Ecke Ikea oder Aldi und Plätze mit einer Infrastruktur wie zu Hause...

Weltwoche: Im Moment erleben wir unsichere Zeiten. Mit welchen Gefühlen blicken Sie in die Zukunft?

Chapuy: Am schlimmsten traf uns die Ölkrise 1973. Sonntagsfahrverbot, Geschwindigkeitsbegrenzungen – geschäftlich ging gar nichts mehr. Würden die Menschen heute so panisch reagieren wie damals, dann gäbe es uns jetzt nicht mehr. Heute ist man gelassener; Corona, Energiekrise und Krieg machen mir keine Angst. Das kommt schon gut, das ist alles nur Politik.

Suisse Caravan Salon 2022: 27. bis 31. Oktober auf dem Bernexpo-Gelände in Bern. www.suissecaravansalon.ch

Flottenschwarm der letzte Meile

Das Schweizer Start-up Annanow zeichnet die Logistik neu. Auf seine Dienste vertrauen Kunden wie Manor, Läderach oder Fleurop. Die neue Zusammenarbeit mit Aldi ermöglicht einen Entwicklungssprung.

Florian Schwab

Wer bei Aldi-now, dem neuen Lieferservice von Aldi, etwas bestellt, erhält seine Einkäufe am selben Tag nach Hause geliefert. Und zwar in diversen grösseren Schweizer Städten. Das neue Angebot, das im letzten Herbst als Pilotversuch in Zürich startete, ist aufgebaut auf den Logistikdienstleistungen des Zürcher Start-ups Annanow. Vor der Zusammenarbeit mit Annanow verfügte Aldi über keinen Webshop. Heute erfolgen sowohl Lieferungen als auch Bezahlungen über die Annanow-Plattform.

Annanow ist eine Logistiklösung für die letzte Meile, also vom Laden zum Kunden. Über die digitale Plattform des Unternehmens registrieren sich gewerbliche Transporteure, um dann die Bestellungen im Laden abzuholen und dem Kunden heimzubringen. In der Schweiz, Deutschland und Österreich umfasst Annanow eine Flotte von vielen zehntausend Lieferanten. Das Versprechen in urbanen Räumen: Lieferungen innerhalb von zehn Minuten bis maximal eine Stunde.

Zukunft des lokalen Gewerbes

Annanow versteht sich als Unternehmen an der Schnittstelle zwischen digitalen Technologien und der Finanzwirtschaft, als sogenanntes Fintech. Denn neben der Vertriebslogistik bietet die Annanow-Plattform auch Lösungen für die Bezahlung und Versicherung der Handelsgüter auf dem Transportweg. «Gekauft, geliefert, bezahlt» – aus einer Hand. Die Stärke der Plattform von Annanow besteht darin, sämtliche Reibungsflächen zwischen Bestellung, Bezahlung und Lieferung zu eliminieren. Mit einem hohen Automatisierungsgrad, der in Zukunft für Selbstaholder noch gesteigert wird: Gemeinsam mit SEW Eurodrive, einem deutschen Hersteller von Antriebstechnik, stellt Annanow in Kürze eine Lösung für die automatisierte Auslieferung an den Kunden bereit, zum Beispiel im eigenen Ladenlokal.



Wettbewerbsvorteile durch schnelle Lieferung.

Mittels eines QR-Codes identifiziert sich der Kunde, worauf sein Einkauf auf Förderbändern zur Warenausgabe gebracht wird.

Unter den Läden, die bereits auf Annanow zurückgegriffen haben, befinden sich klangvolle Namen wie Läderach, Manor, Migros oder Fleurop. Allerdings ist man bewusst auch offen für kleinere Geschäfte oder Webshops, die sich durch die schnelle Lieferung einen Wettbewerbsvorteil sichern können. Mittlerweile

Sämtliche Reibungsflächen zwischen Bestellung, Bezahlung und Lieferung werden eliminiert.

ist Annanow im ganzen deutschsprachigen Raum aktiv, also auch in Deutschland und Österreich. Nach eigenen Angaben erbringt das Unternehmen Dienstleistungen für über 5000 Läden – mit dem Ziel, dem Gewerbe und Grosshandel «gleich lange Spiesse» zu verschaffen «wie Amazon und Alibaba im Kampf um den Kunden». Damit würde ein Beitrag geleistet zur Zukunft des lokalen Gewerbes.

Gegründet wurde das Unternehmen im Jahr 2017. Zwei der Mitgründer, Patrick Keller und Daniel Gradenegger, sind nach wie vor in der Geschäftsleitung tätig. Sie stammen beide aus der Finanzbranche. In der Verknüpfung der

physischen Lieferung mit Zahlungs- und Finanzdienstleistungen sehen sie ein anhaltend grosses Potenzial.

Der bisherige Werdegang von Annanow liest sich wie das Drehbuch einer Start-up-Erfolgsgeschichte. Die Gründer gingen mit ihrer Idee, eigenem Geld und viel Engagement ans Werk. Im Jahr 2019 folgte die erste Finanzierungsrunde, bei der Privatinvestoren, sogenannte Business Angels, mit 1,2 Millionen Franken die Expansion ins Ausland ermöglichten. Eine weitere Finanzierungsrunde mit geschätzt vier Millionen Franken ging Anfang 2019 über die Bühne. Zu den frühen Investoren gehörten Edi Wögerer, CEO der

Bank Frick, und Simon Erdmann, Global Head of Corporate Messaging & Strategy beim IT-Unternehmen Cognizant. Auch ein deutsches Venture-Capital-Unternehmen ist mit an Bord. Vor drei Jahren wurde Annanow vom Schweizer Innovationsförderprogramm Kickstart Accelerator als bestes Fintech Europas ausgezeichnet.

Danach wurde es ruhiger um Annanow. Zu reden gab das Start-up während der Covid-Pandemie, als es seine Plattform in die Soforthilfeaktion «Stand Together» einbrachte, die unter anderem die Heimlieferung von Medikamenten oder den Transport von Angehörigen der Covid-Risikogruppen zum Arzt oder ins Spital ermöglichte. Allgemein wirkte die Pandemie jedoch bremsend, da der Detailhandel während der Lockdowns vielfach nicht bereit war, den Online-Kanal entscheidend voranzutreiben.

Dem Vernehmen nach steht das Unternehmen kurz davor, die nächste Etappe seiner Entwicklung in Angriff zu nehmen. Wie bei vielen digitalen Geschäftsmodellen üblich, steht eine rasche Skalierung im Vordergrund. Die Zusammenarbeit mit Aldi, vorderhand nur in der Schweiz, stellt dabei einen Quantensprung dar. Der wichtigste Trend, der das Geschäftsmodell stützt, ist die zunehmende Ungeduld der Kunden: Die Lieferung am gleichen Tag, am besten sofort, wird immer mehr zur Selbstverständlichkeit.



VIP-Spezialreise «Rom und Vatikan»

Und ewig lockt das alte Rom

Auf dem Höhepunkt seiner Macht reichte das römische Imperium von Britannien bis nach Nordafrika, von Spanien bis nach Syrien. Tauchen Sie ein in die wechselvolle Geschichte der Metropole am Tiber, in der sich Kunst und Geschichte in unermesslicher Schönheit vereinen. Uns erwarten sieben unvergessliche Tage.

Seit Menschengedenken gilt das alte Rom als Hochburg der schönen Künste und der feinen Lebensart. Auf unserer Leserreise erkunden wir Roms faszinierende Geschichte mit frischen Augen. Kennen Sie schon Roms neuestes Museum, das Centrale Montemartini? Haben Sie das Originalmodell des antiken Rom gesehen? Oder die grandiosen Reliefs der Trajanssäule? Das sind Eindrücke, die sich einem für immer einprägen.

Weiter erfahren wir, wie Kaiserin Livia und Johann Wolfgang von Goethe zu ihrer Zeit gewohnt haben. Einen lebendigen Eindruck von Roms Blütezeit vermittelt uns der Besuch des Museo della Civiltà Romana. Ganz in der Nähe befindet sich der Friedhof der Nichtkatholiken, einer der schönsten und stillsten Orte. Von dort begeben wir uns zum berühmten Piranesi-Schlüsseloch, durch das man einen einzigartigen Ausblick auf den Petersdom geniesst.

Als weiterer Höhepunkt werden wir von der Schweizergarde persönlich empfangen. Wir besichtigen die Waffenkammer, und nach einem Aperitif im Kasernenhof geht es zum gemeinsamen Abendessen mit einem Gardisten in eine Trattoria. Der Petersdom ist unser nächstes Ziel. Als Krönung sind die Vatikanischen Museen mit der Sixtinischen Kapelle ausserhalb der regulären Besuchszeiten am Abend exklusiv für uns geöffnet!

Auf dem Quirinal, einem der sieben Hügel des klassischen Rom, besichtigen wir im weiteren Verlauf der Exkursion die Kirche Sant' Andrea al Quirinale von Bernini sowie die kleine Kirche San Carlo alle Quattro Fontane von Borromini. Das Thermenmuseum im Palazzo Massimo, die Katakomben der heiligen Agnes, das Mausoleum der heiligen Costantia, die Villa Torlonia und das Etruskische Nationalmuseum in der Villa Giulia sind weitere Stationen aus unserem Programm.

Platin-Club-Spezialangebot

VIP-Spezialreise «Rom und Vatikan»

Reisedaten:

6. bis 12. November 2022

Leistungen:

- Swiss-Flug Zürich–Rom–Zürich
- Gebühren und Transfer
- 6 Übernachtungen mit Frühstück im 4-Sterne-Hotel «Della Conciliazione»
- 3 Abendessen in ausgewählten Restaurants
- Besuch und Apéro mit der Schweizergarde
- Abendessen mit einem Schweizergardisten
- Exklusive Abendführung Petersdom und Vatikanische Museen
- Kirchen Bernini, Borromini, «Discobolo»
- Katakomben und Etruskisches Nationalmuseum
- Qualifizierte, deutschsprachende Reiseleitung

Zusätzlich buchbar:

Ausflug «Auf den Spuren Caravaggios»: Fr. 65.–

Preis (p. Pers. im DZ):

Mit *Weltwoche*-Abo: Fr. 1980.–
Für Nichtabonnenten: Fr. 2280.–
Einzelzimmerzuschlag: Fr. 310.–
Ermässigung bei Eigenanreise: Fr. 250.–

Buchung:

Reservieren Sie Ihr Arrangement über Telefon 091 752 35 20 oder per E-Mail an: info@mondial-tours.ch.

Veranstalter:

Mondial Tours MT SA, 6600 Locarno

www.weltwoche.ch/platin-club

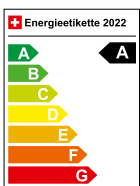


PEUGEOT
 PROFESSIONAL
 FOR THE DAY AHEAD

e-NUTZFAHRZEUGE

100% ELECTRIC

Entdecken Sie die erste 100% elektrische
 Nutzfahrzeugpalette der Schweiz.



Abgebildete Fahrzeuge: **e-Boxer Kastenwagen**: L2H2 Pro Elektromotor 120 PS, CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km, kombinierter Verbrauch (WLTP): 36.2 kWh/100 km. **e-Expert Combi**: Standard Pro Elektromotor 136 PS, CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km, kombinierter Verbrauch (WLTP): 28.2 kWh/100 km und **e-Partner Kastenwagen**: Standard Premium Elektromotor 136 PS, CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km, kombinierter Verbrauch (WLTP): 22.7 kWh/100 km. PEUGEOT empfiehlt Total Energies.