

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 10/2021

**ES IST EIN MERCEDES DER NEUE CITAN IST GESTARTET
SCHWARZE KUNST TEST FORD TRANSIT CUSTOM TRAIL
ZWISCHEN HIMMELREICH UND HOFFNUNG VW MULTIVAN T7**





Es ist ein – Mercedes!

Das soll sich nun mit einem eigenständigeren Modell ändern. Der Citan ist der letzte neue Transporter mit Stern und Verbrennungsmotor.

Neun Jahre Leiden haben ein Ende: So lange mussten Mercedes-Verkäufer mühsam und etwas verlegen erklären, dass ein Citan etwas anderes sein soll als ein Renault Kangoo. Und nun: Hurra, es ist ein – Mercedes! Väterlicher Stolz wird spürbar, wenn Projektleiter Dirk Hipp den neuen Baby-Benz unter den Transportern mit Stern präsentiert.

Beim neuen Modell waren die Stuttgarter Entwickler von Beginn an dabei. Und tatsächlich, trotz vieler Gleichteile bei Rohbau, Blech und Antrieb: Es ist ein Mercedes. Das beginnt bei der tief angeetzten Schnüffelnase à la A/B-Klasse mit eigenständigem Grill, Stoßfängern mit scharf geschnittenem Spoiler und Scheinwerfern, setzt sich seitlich mit dem markentypischen Knick fort. Hipp: „Da haben wir uns durchgesetzt.“ Die Schiebetürführung ist elegant verdeckt, das Dach aerodynamisch günstig gewölbt mit Abrisskante. Alles mündet in einem Heck mit eigenständigen Rückleuchten, einer feinen zusätzlichen Lichtkante dazwischen und dem eigenen Stoßfänger.

Bitte einsteigen. Die Türen öffnen schlüssellos und verblüffende 90° weit. Die Sitzpolster: Mercedes, sanfte Oberfläche, fester Grund. Das Cockpit ist Mercedes pur, prompt versteigen sich seine Schöpfer zu Formulierungen wie „Sinnlichkeit“, entdecken die Form eines Flügels, gar eine Instrumenteneinheit „wie ein ausgewaschener Kieselstein“. Herrje, das ist keine neue S-Klasse, das ist ein Lieferwagen. Citan statt Titan. Das heißt: Ob Lenkrad inklusive Tastatur, klassische analoge Instrumente, Bedienung, der optionale Monitor, auf Wunsch MBUX, die typischen Luftdüsen – Mercedes-Fahrer fühlen

*Vorstellung: neuer Mercedes Citan.
Bisher war der Renault-Ableger zu wenig
Mercedes und daher eine Randerscheinung.*

sich auf Antrieb zuhause. Das Material ist von sachlich-angemessener Qualität. Oben im Cockpit nimmt

eine schlitzförmige Ablage Papierkram auf, öffnet sich ein Fach mit Steckdose und Kabeldurchführung. Weiter unten gibt es eine kleine Mittelkonsole und große Türfächer sowie eine etwas klobige geschlossene Ablage zwischen den Sitzen wie im Kangoo. Alternativ sogar einen Doppelsitz, Vorteil der platzsparenden elektrischen Parkbremse. Gesamteindruck: ganz klar Mercedes. Dirk Hipp hat auf dem Beifahrersitz Platz genommen. Durch seine Corona-Maske schimmert ein zufriedenes Lächeln.



Ein Zimmer weiter hinten verzichtet Mercedes auf das Sesam-Öffne-Dich des Renault mit Kombination aus Beifahrer- und Schiebetür. Doch Vorsicht beim Stopp an der Tankstelle: Nur beim Kombi namens Citan Tourer verhindert eine Sperre eine Kollision bei Öffnen der Schiebetür mit dem aufgeklappten Tankdeckel. Drinnen strahlt von der Decke LED-Licht in den Laderaum. Er streckt sich im 4,5 m langen Citan auf 1,81 m. Auf halber Höhe hinter der Kunststoff-Trennwand sind es nachgemessen exakt 1,6 m, das bedeutet Platz für zwei beladene Paletten quer, Kompliment. Und die lassen sich auch ohne Gefahr von Blechschäden hineinzirkeln, denn sowohl das Heckportal als auch der Abstand zwischen den Radkästen messen fast auf den Millimeter genau 1,25 m, ein prima Wert.

Das Volumen bemisst sich auf 2,9 m³. Wer mehr Platz benötigt, wählt die Ausführung mit Schwenkgitter und Beifahrer-Klappsitz – oder wartet auf die 36 cm größere Langausführung. Immer noch nicht genug? Der Citan darf bis zu 1,5 t ziehen.

Es gibt den Kastenwagen in zwei Gewichtsklassen mit rund 2,0 und 2,2 t zulässiger Gesamtmasse, macht bis zu 780 kg Nutzlast. Angesichts dieser Gewichtsklasse verwundert der Verzicht auf Scheibenbremsen hinten. Mercedes spendiert sie nur dem Citan Tourer.

Das Fahrwerk setzt sich aus McPherson-Federbeinen vorn und einer schraubengefederten Verbundlenkerachse hinten zusammen. Im Unterschied zum individuell abgestimmten Tourer verwendet Mercedes eine identische Feder-/Dämpfer-Abstimmung wie Renault. Tipp: Es gibt auf Wunsch markante Stahlräder mit der Optik eines Aluminiumrads, schön und stabil.

Identisch mit Renault sind auch die Antriebsvarianten, alle französischer Abstammung. Da wäre ein 1,5 l-Diesel in den Leistungs-

stufen 55 kW (75 PS), 70 kW (95 PS) und 85 kW (116 PS), bei Vollgas mit Overpower sogar 89 kW (131 PS). Macht nach WLTP einen Verbrauch von rund 5,5 l/100 km. Alternativ gibt es einen 1,3 l-Benziner mit 75 kW (102 PS) und 96 kW (131 PS). Er ist nach WLTP mit etwa 7 l/100 km ebenfalls genügsam. Sechsgang-Schaltgetriebe portionieren die Kraft, bei den jeweils stärksten Varianten auf Wunsch ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe.

Im zweiten Halbjahr 2022 folgt der batterieelektrische eCitan an den Start. Seine Batterie speichert nutzbare 44 kWh, nach WLTP-Norm gut für 285 km. Die E-Maschine bringt es auf 75 kW und 245 Nm. Von den Verbrennern bleibt nur noch ein Blinddeckel des früheren Tankeinfüllstutzens.

Ob D-, B- oder E-Antrieb: Ein ganzes Rudel Assistenzsysteme hält die Fuhre im Notfall auf der Straße und soll Unfälle verhindern. Serienmäßig ist neben ESP ein Berganfahr-Assistent, der Seitenwind-Assistent, ein Müdigkeitswarner und ein Notrufsystem. Bei Bedarf sucht und findet der Citan Parklücken, parkt längs und quer ein, warnt vor seitlichen Hindernissen beim Rangieren. Auf Wunsch komplettieren der aktive Brems-Assistent mit Erkennung von Querverkehr und Fußgängern, ein aktiver Spur-Assistent mit Lenkeingriff, ein Totwinkel-Assistent und eine Verkehrsschilderkennung das Arsenal. Den Citan mit Doppelkupplungsgetriebe veredelt Mercedes optional mit einem aktiven Abstands-Assistenten und einem Lenk-Assistenten, der den Lieferwagen in der Spur hält. Und wenn alles nichts mehr hilft, pusten sich gleich sechs Airbags auf.

Stopp: Vor all dem steht die Preisliste, wie viele Sterntaler kostet der Citan? Knapp unter 20.000 EUR netto soll es losgehen. Es ist eben ein Mercedes, klar. **■** *Randolf Unruh*

Bilder gegenüberliegende Seite:

Ja, der neue Citan ist jetzt ein Mercedes: tiefe Nase, typischer Knick in der Seite.

Cockpit in vollem Ornat und mit MBUX: absolut markentypisch. Durchweg analoge Instrumente. Keine Bange, es geht auch deutlich schlichter.

Bilder auf dieser Seite, von links oben nach rechts unten:

Auf die riesenhafte Öffnung der Franzosen auf der rechten Seite verzichtet Mercedes.

Breites Heckportal und vergleichsweise viel Platz zwischen den Radkästen: Paletten passen problemlos quer ins Heck.

Schöner Rücken: Mercedes setzt auf eigenständige Rückleuchten und strukturiert die Hecktüren mit einer zusätzlichen Lichtkante.





Über uns der Himmel

**Fahrbericht: Mercedes Sprinter 4x4.
Neue Allradtechnik und viel Kraft
– fertig ist der Sprinter fürs Grobe.
Billiger und besser.**

Steil geht's hinauf, sehr steil, so um die 100 %, also 45°. Unter uns festgefahrene Erde, über uns der Himmel. Vor uns? Keine Ahnung. Also anhalten, Kamerasystem mit Vogelperspektive einschalten. Kein böses Hindernis, kein Baumstumpf oder Felsbrocken in Sicht. Sanft aufs Gas, anfahren, der Allradantrieb packt zu, verteilt die Kraft von 140 kW (190 PS) und 450 Nm variabel zwischen den Achsen. Drunter tut's Mercedes beim 4x4 nicht. Mühelos setzt sich der Sprinter in Bewegung. Dank Höherlegung (vorn 155/hinten 135 mm) mit reichlich Bodenfreiheit der Karosserie rollt er ohne Schürfwunden über die Kuppe. Bergabfahrregelung einschalten, aufgrund des Gefälles von abermals etwa 100 % wählt der Sprinter 4 km/h, Fußgängertempo. Die nächste Herausforderung: Anhalten im Gefälle, rückwärts anfahren. Kurzes Scharren mit den Hinterhufen, dann geht es genauso geschmeidig zurück wie zuvor hinauf. Oben auf der Kuppe kurzer Stopp, durchschnaufen, klasse Leistung. Fast möchte man ihm auf die Kruppe klopfen wie einem braven Pferd. Der Parcours aber ist noch nicht zu Ende. Dank elektrischer Lenkung und Wandler-Automatikgetriebe gleitet der Sprinter 4x4 mit leichter Hand sowie ohne Verspannungen um ein paar Ecken. Dahinter wartet ein hübsches Schlammbad. Hindurchpreschen ist kein Problem. Also einfach mal mittendrin anhalten. Der Sprinter scheut auch jetzt nicht wie der sperrige Gaul beim unvergessenen modernen Fünfkampf während der Olympischen Spiele im Sommer. Gerte, hau mal richtig drauf, Boxhieb in die Flanke? Der wahre Sprinter-Flüsterer gibt ein wenig Gas, souverän zieht sich der Transporter wie einst Münchhausen im Märchen am eigenen Schopf leise schmatzend aus dem Morast. Das wirkt alles so einfach und elegant wie die Allradtechnik dieses 4x4. Basis ist der Sprinter mit Hinterradantrieb, Herzstück eine

elektronisch geregelte Lamellenkupplung zwischen den Achsen. Die Komponenten stammen aus dem wuchtigen Mercedes GLE und verteilen die Kraft vollvariabel und leise zwischen den Achsen. Angefahren wird immer als 4x4, dann geht's auf Asphalt als Hecktriebler weiter. Doch bei extremer Rückwärtsfahrt verwandelt sich der Mercedes wie soeben geübt sogar in einen Fronttriebler. Auf eine zusätzliche Untersetzung à la GLE oder dem Vorgängermodell verzichtet Mercedes, die neun Gänge der matschweich schaltenden Automatik regeln die Angelegenheit in Kooperation mit dem bärigen Drehmoment der zweifach aufgeladenen Maschine. Auch lässt sich bei Bedarf eine kürzere Achsübersetzung wählen. Allfällige Allrad-Accessoires wie Differenzialsperre, Schutzplatten für den Unterboden, hochgelegte Luftansaugungen oder fette Reifen und Riesenräder überlässt Mercedes einschlägigen Spezialanbietern. Dieser Sprinter 4x4 will kein Allesüberwinder sein, aber den Bautrupps in die Grube tragen, den Monteur zum Windrad, den Camper durch die nasse Wiese oder Urlaubsgäste zum Berghotel. In jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter. Dafür genügen eine Steigfähigkeit von rund 100 %, Winterreifen, Böschungswinkel von 26 bis 27° vorn und 13 bis 23° hinten, der Rampenwinkel von 18 bis 22° und eine Wassertiefe von bis zu 500 mm. Lieferbar ist der Sprinter 4x4 mit den Radständen zwei und drei, mit allen Aufbauten, als Fahrgestell und bis 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Und weil die Technik zwar effizienter, aber doch einfacher ist als zuvor, sinken das Mehrgewicht des 4x4 auf rund 150 kg und der Mehrpreis um rund 3.800 EUR. Drehen wir noch eine Runde, noch einen Blick in den Himmel aus dem Cockpit des Sprinter 4x4. **/// Randolph Unruh**

Bild links:

Matsch fun: Der Sprinter 4x4 lässt sich so schnell weder von Steigungen noch von Schlammbädern stoppen.

Bilder unten:

Hoch das Bein: Der Transporter bewältigt dank Höherlegung Kuppen und Verschränkungen.

Da geht noch was: Bis zu 500 mm Wassertiefe durchquert der Allradler.

So sieht es unter der Hülle des Sprinter 4x4 aus: Automatik- und Verteilergetriebe mit integrierter Lamellenkupplung. Ist sie offen, werden die Hinterräder angetrieben. Geschlossen verteilt sich die Kraft nach Bedarf.

/// mehr dazu in unserer App



Ein Ford fürs Große: Der Transit Custom Trail mit Sperrdifferenzial sucht sich seinen Weg bei Bedarf auch mal abseits des Asphalts.



Schwarze Kunst

Test: Ford Transit Custom Trail. Angesichts dieses Transporters muss niemand schwarzmalen. Und auch nicht rot.

Aber genau hinschauen, denn hinter der extrovertierten Aufmachung steckt manch feine Technik.

Gelegenheiten, schwarz zu sehen und zu malen, gab's ja in jüngster Zeit reichlich. Hier allerdings liegt die Sache ganz anders. Ford streift dem Transit Custom schwarze Stiefel, schwarze Jeans und eine dunkle Lederjacke über, verwandelt ihn in den Transit Custom Trail. Das heißt in der Automobilsprache: wuchtiger Kühlergrill im Rap-tor-Stil, Stoßfänger à la Geländewagen, geschützte Radläufe, dunkle Trittbretter als Flankenschutz, schwarze Aluminiumräder, etwas Folie, eine Dachreling und drinnen dunkles Leder. Dazu Klimaanlage und ein paar weitere Annehmlichkeiten mehr, fertig ist der appetitliche Transporter für die großen Jungs und auch die Mädels mit den rabenschwarz gefärbten Haaren.

Doch der Custom Trail ist viel mehr als ein Auto-Poser, er bringt mit einem Sperrdifferenzial noch einen wesentlichen praktischen Vorteil mit. Für einen Transporter mit Vorderradantrieb ist die Technik eine Rarität. Was sportlichen Ford-Modellen zu mehr Fahrdynamik verhelfen soll, unterstützt beim Transit Custom abseits der Straße die Traktion. Also ausprobieren: rumpeliger Feldweg steil bergauf, kein Problem. Links Asphalt, rechts feuchte Wiese? Irritiert den Ford nicht. Links Feldweg, rechts Kies? Der spritzt kurz auf, dann spritzt der Ford, und zwar davon. Dahinter steckt ein selbstsperrendes mechanisches Torsen-Differenzial mit sechs Schneckenrädern, wie man es häufig als Zentralfeder in Allradlern findet. Erst bei vollständigem Traktionsverlust auf einer Seite gibt der Ford auf. Aber solange sich was bewegt, so lange bewegt sich auch dieser Transporter.

Das Sperrdifferenzial vom Britischen Hersteller Quaife ersetzt daher zwar keinen vollwertigen Allradantrieb, kann aber auf der Baustelle oder bei schlechten Witterungsverhältnissen das entscheidende

auch der Fahrer durchzudrehen droht. Sowohl Kosten als auch Gewicht betragen nur den Bruchteil eines 4x4. Auch wird das Fahrverhalten nicht beeinträchtigt. Und so tobt sich der Transit Custom mit seiner glühenden Lackierung in Race-Rot und schwarzem Schmuck jenseits des Asphalts aus. Dabei unterstützt ihn der kräftige Turbodiesel mit 125 kW (170 PS) und bulligen 390 Nm. Im Prinzip jedenfalls, wären da nicht die markentypisch ellenlangen Übersetzungen mit entsprechendem großen Schaltsprüngen. Hinzu kommt die für Ford typische Leistungscharakteristik: Bei Niedrigdrehzahlen ist der Diesel eher unentschlossen, um darüber umso explosiver zuzufassen und ungeduldig am Lenkrad zu zeren. Prompt verhebt sich der Ford an mancher Steigung. Also: kleiner Gang und Gas stehen lassen. Später dann Obacht beim Aussteigen, sonst wischt der Fahrer das verschmutzte Trittbrett mit seiner Hose ab.

Durchaus von Vorteil ist eine gewisse Rustikalität des Transit Custom, sie wird an der starren blattgederten Hinterachse deutlich. Der Transit Custom teilt sie sich mit seinem großen Bruder. Deshalb rückt die zulässige Achslast in Maximalvariante auf knapp über 2 t, das Gesamtgewicht auf 3,4 t und die Anhängelast auf 2,8 t, wenn auch mit eingeschränktem Zuggesamtgewicht. Deftige Werte für einen mittelgroßen Transporter. Und dem Transit Custom als Trail mit seinen hochgekrepelten Ärmeln macht dies sichtlich nichts aus. Leer steht das Heck ein wenig hoch, beladen ist er unbeugsam kerzengerade und streckt den Rücken durch. Konsequenz: Das harsche Fahrwerk steckt nicht nur ein, es teilt auch aus. Leer markiert der Transit Custom passend zu seiner Aufmachung den harten Hund, auch beladen wirkt er nicht verweichlicht.

Plus an Traktion geben – dann, wenn konventionelle Antriebe bereits hilflos erschlaffen und nach den Rädern

Gibt der Fahrer dem Transporter die Sporen, stößt das Fahrwerk jedoch an Grenzen. Der Testwagen zeigte dann eine gewisse Roll- und Gierneigung, die elektrische Lenkung reagiert etwas spitz, aber mit wenig Präzision. Was auch an den verwendeten Vierjahreszeiten-Reifen des Trail gelegen haben mag. Dazu nickt er unangemessen freundlich bei Bodenwellen. Gut also, dass die Fuhre auf 160 Sachen begrenzt ist, für einen Transporter ohnehin genug und mehr als hierzulande erlaubt. Aber ein Ausflug über die Grenze sei gestattet. Bei Maximaltempo schnürt der Rot-Schwarze im sechsten Gang mit gerade mal 2.800 Touren dahin. Ergebnis ist ein Verbrauch auf freier Strecke von kaum mehr als 11 l/100 km. Dies begünstigt auch den Gesamtverbrauch: Voll ausgeladen sind 7,9 l/100 km generell aller Ehren wert für einen mittelgroßen Transporter und in dieser Gewichtsklasse sogar ein neuer Rekord. Für diesen Erfolg ist allerdings auch der Fahrer gefordert, denn die Charakteristik des zwar nicht lauten, aber recht kernigen Motors verlangt ebenso wie die langen Übersetzungen nach einem häufigen Griff zum Schalthebel. Angesichts der markentypischen Präzision, von kurzen Wegen und Leichtigkeit trotz des hohen Drehmoments ein lässliches Handicap – zumal dem Fahrer Helfer zur Seite stehen.

Technische Daten: Ford Transit Trail Kasten 340 L2

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.340 mm
Breite gesamt	1.986 mm
Breite über Außenspiegel	2.272 mm
Höhe gesamt	2.050 mm
Radstand	3.300 mm
Wendekreis	13,4 m
Laderaum über Fahrbahn	536 mm
Laderaum (L/B/H)	2.921/1.775/1.406 mm
Breite zw. den Radkästen	1.392 mm
Ladevolumen	6,8 m ³
Leergewicht Testwagen	2.120 kg
Nutzlast	1.280 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.400 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenaufbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Geometrie und elektrischem Antrieb. Zwei oberliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Mild-Hybrid mit 48 V-Technik. Bohrung/Hub 84,0/90,0 mm, Hubraum 1.996 cm³, Leistung 125 kW (170 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 390 Nm bei 1.750–2.500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6d-Temp Evap-ISC.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Parabelfedern. Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Preis

Ford Transit Trail Kastenwagen 340 L2 125 kW (170 PS) Mild Hybrid: 36.370 EUR*

*ohne Umsatzsteuer und NoVA

Da wäre zunächst die aufwendige Mild-Hybrid-Technik, einzigartig für Transporter. Rollt der Transporter auf eine Stopfstelle zu, wird der Diesel bereits kurz vor dem Halt abgestellt. Das wirkt mitunter stolpernd, wenn's gleich weitergeht, reduziert aber im Stadtverkehr die Arbeitszeit des Diesels und damit den Spritverbrauch. Beim erneuten Start an der Ampel geht der Diesel erst beim Einlegen des Gangs wieder aus dem Startblock. In Sekundenbruchteilen wirft ein riemengetriebener Starter-Generator den Dieselmotor wieder an. Damit dies klappt wie am Schnürchen, lädt die Technik im Schubtrieb und beim Bremsen einen Lithium-Ionen-Akku mit 48 V Spannung und 430 Wh oder 9,5 Ah Kapazität. Das genügt, um den Motor anzuwerfen, ihn beim Beschleunigen zu unterstützen und die Bordelektrik zu speisen. Die Batterie steckt in der Sitztruhe auf der Beifahrerseite, einfach nach dem Abstellen des Diesels dem Rauschen des Kühlgebläses im Cockpit folgen. Der Aufpreis von netto 990 EUR ist nicht ohne, der Spritverbrauch aber überzeugend niedrig.

Auch an anderer Stelle kann der Ford unterstützend eingreifen. Vorausschauend warnt er vor zu hohem Tempo angesichts bevorstehender Ortseinfahrten oder Kreuzungen, macht auf Geschwindigkeitsbegrenzungen aufmerksam und kann sich auch daran halten. Er gibt Hinweise auf zu wenig Abstand, auf Hindernisse beim Rangieren und Verkehr auf der Nachbarspur, greift außerorts aktiv in die Lenkung ein, wenn er es für nötig hält. Er hängt sich an den vorausfahrenden Verkehr und parkt mit wechselndem Erfolg rückwärts längs zur Fahrbahn ein. Die Schar der Assistenten bei Vollausstattung kennenzulernen, erfordert Geduld, ihr Einsatz angesichts einer etwas schwer zu durchschauenden Bedienung einiges Lernvermögen. Hinzu kommt ein Kontrast: Hier reichlich Assistenzsysteme und ein Mildhybrid, dort ein herkömmliches Zündschloss und eine mechanische Handbremse. Und obendrein klassische analoge Instrumente, die sich indes prächtig ablesen lassen. Das setzt sich auch im Laderaum fort: Oben leuchten vier helle LED-Strahler, hinten gibt es Türbügel, die sich vorbildlich einfach und sauber bedienen lassen, unten dann den bekannten eigenwilligen Ford-Kunststoffboden.

Hoch oben auf dem Dach bringt der Transit Custom Trail noch eine Reling mit. Schwarz, versteht sich. Sicherheitshalber steht auf der Sonnenblende der Tipp, dass der Trail damit die Zweimetermarke überschreitet. Ein weiterer Tipp wird angesichts der Preisliste deutlich (gibt's noch bei Ford, danke!): Der Aufpreis vom Transit Custom Trend zum Trail mit seiner nützlichen und schmückenden Ausstattung beläuft sich zwar auf netto 2.700 EUR, Knauser finden die Differenzialsperre aber auch solo als Extra für 685 EUR. Damit ist der Ford Transit Custom ebenso traktionsstark unterwegs. Nicht halb so schick in Schwarz gewandt. **/// Randolph Unruh** →

Messwerte

Beschleunigung		Elastizität	
0–50 km/h	4,3 s	60–80 km/h (IV/V)	3,7/5,1 s
0–80 km/h	8,7 s	60–100 km/h (IV/V)	7,5/10,4 s
0–100 km/h	12,3 s	80–120 km/h (VI)	15,3 s

Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Innengeräusche

Stand/50/100 km/h	45/67/68 db(A)
Höchstgeschwindigkeit	72 db(A)

Kraftstoffverbrauch

Normverbrauch WLTP kombiniert	7,4 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	195 g/km
Teststrecke beladen	7,9 l/100 km
Testverbrauch min./max.	6,8–11,3 l/100 km
Testverbrauch AdBlue:	0,28 l/100 km



Blickpunkt LKW&BUS
TEST

Bilder von links oben nach rechts unten:

Schwarz gesehen: Der Trail bringt reichlich Schmuck mit, Grill, Trittbretter und Dachreling. Augenfällig sind u. a. die schwarzen Aluminiumräder.

Im Cockpit des Trail steckt serienmäßig reichlich Leder und manches Extra.

Noch eine Ford-Besonderheit: Rechts in der Doppelsitzbank steckt die Lithium-Ionen-Batterie des Mild Hybrid.

Gut nutzbarer Laderaum für drei Paletten quer, dazu reichlich Nutzlast dank 3,4 t Gesamtgewicht.

Selbst bei voller Beladung hält sich der Transit Custom kerzengerade. Unbeugsam ist indes auch seine Federung.

Da schlägt er sich tapfer ins Gebüsch, der Transit Custom mit Sperrdifferenzial.



Zwischen Himmelreich und Hoffnung

Fahrbericht: VW Multivan/T7. Schwerpunkt Benzinmotoren und Plug-in-Hybrid, feines Fahrwerk, gewöhnungsbedürftige Bedienung und ein extrem variables Interieur

Hannover im Sommer 1990: Eine Kulturrevolution bahnt sich an. Bei VW folgt T4 auf T3, alles ist anders: Motor vorn statt hinten, vorbei ist's mit den Käfer-Genen aus

der VW-Gründerzeit. Hannover im Spätsommer 2021: Abermals gibt es eine Kulturrevolution. Der neue Multivan T7 verzichtet auf eine eigenständige Basis. Aufgrund der MQB-Plattform hat er nun Golf-Gene. Wie beim Duo Golf und ID.3 fährt VW zweigleisig: hier der neue Multivan mit Verbrennungsmotor, dort ab dem kommenden Jahr der künftige ID.Buzz als Stromer. Auf dem dritten Gleis fährt der Transporter T6.1 bis zum gemeinsamen Nachfolger mit dem Ford Transit Custom.

Und nun rollt der neue Multivan durch einen Ort mit dem verheißungsvollen Namen Himmelreich. So ähnlich fühlt sich in diesem Moment auch das Leben hinten rechts im neuen VW T7/Multivan an. Die Polster der Einzelsitze sind bequem und geben gleichzeitig festen Halt. Wer die Sitze drumherum zusammenschiebt, hat reichlich Platz. Für die Arbeit unterwegs lässt sich ein Tisch heranziehen, oben weitet ein Panorama-Glasdach mit 1,8 m² Fläche den Blick. Auch die Federung spielt mit, jedenfalls beim optionalen DCC-Fahrwerk in der Komfortstufe: Dann gleitet der VW souverän über Unebenheiten hinweg. Schon oft versprochen, jetzt erreicht. Wer's dynamischer mag, der bleibt beim Normalfahrwerk oder wählt die straffere Sportstufe. Der Fond des neuen Multivan bietet, trotz deutlich flacherer Karosserie, mindestens so viel Innenhöhe wie zuvor, denn die Belüftungsdüsen sind nach außen gewandert, haben unter dem Dach Platz gemacht. Genaues Hinschauen lohnt: In den Bedieneinheiten stecken zusätzlich Leselampen und Halterungen für Sperrnetze.

Denn der Multivan macht seinem Namen mehr denn je Ehre: Sitze verschieben, Sitze herausnehmen, jetzt ohne Bandscheibenschaden, denn sie sind leichter, da der

obere Gurtpunkt in den Seitenwänden steckt. Schon verwandelt sich der Feine in einen Frachter für Koffer, Kisten, Kästen.

Bei voller Sitzbestückung wird's jedoch eng an Bord. Denn bei ähnlicher Länge von 4,97 mm wie der Vorgänger wuchs die Nase, Fußgängerschutz muss sein. Mit der 20 cm größeren Längsausführung egalisiert sich dies wieder. Nur 20 statt bisher 40 cm Zuwachs? Der Radstand bleibt aus Kostengründen unverändert, das Wachstum des hinteren Überhangs ist begrenzt.

Platzwechsel. Vorn im Cockpit entpuppt sich der Multivan als Raumschiff. Der Fahrer nimmt 8 cm tiefer Platz als bisher, es gibt viel Fußraum, die Windschutzscheibe ist weit entfernt, Van-Fenster mit geschickt angeschrägten Fenstersäulen vermitteln ein gutes Raumgefühl und viel Sicht. Üppig ist auch das Gestühl, Sessel statt Sitze. Vom Wettbewerb abgeschaut hat sich VW die tief gesetzten Außenspiegel, nun gleitet der Blick beim Abbiegen ungehindert darüber hinweg. Der linke Spiegel ist stark konvex geformt, das rechte Glas lässt einen toten Winkel, also Vorsicht beim Abbiegen. Weniger Befürchtungen gibt es vor Engstellen, denn der VW ist nicht nur flacher, sondern über die Außenspiegel gemessen sogar 5 cm schmaler. Beides verbessert Handlichkeit und Aerodynamik. Dazu gibt es eine runde Karosserie und einen abgedeckten Unterboden, hinten einen markanten Bürzel auf der GfK-Heckklappe und seitliche Abrisskanten. Der neue Multivan flutscht durch den Wind wie die Seife durch die Badewanne. →

Bild links:

Die lange Nase des neuen VW Multivan mit ihren zahlreichen Gittern und Streben erinnert an den Caddy – Familienähnlichkeit.

Bilder unten:

Die Proportionen stimmen: Langgestreckt und flach gleitet der Multivan dahin. Auffallend sind der Heckspoiler und die seitlichen Abrisskanten.

Ist der Neue ein Bulli? Seine eisenharten Fans werden es verneinen, aber das galt bisher für jeden großen Modellwechsel.

Platz in Hülle und Fülle, reichlich Serienausstattung, aber eine im Detail sehr umständliche Bedienung.



Beim Vorgängermodell gab es aus der Multivan-Szene Beschwerden über das schlichte Cockpit, jetzt ist es feiner mit angemessener, aber nicht übertriebener Materialqualität. Ob silbrige, gestrichelte oder holzige Einlagen – Geschmackssache und abgestimmt auf die drei Ausstattungslinien.

Bei der Bedienung wird die Verwandtschaft zum Stammvater Golf deutlich. Von ihm stammen die serienmäßigen Digitalinstrumente, Lenkrad und Tastenfelder. Gibt es gegen die fein ablesbaren und konfigurierbaren Armaturen nichts einzuwenden, so wirkt alles andere arg umständlich. Fast wünscht man sich für die diversen Funktionen in Menüs und Untermenüs und die Bedienung der vielfältigen Lenkradtasten einen Maschinenbediener auf dem Beifahrersitz wie einst den Heizer auf der Lok. Unsicher über die die Straßen torkelnde Multivans haben künftig nichts mit geistigen Genüssen, sondern mit geistigen Ergüssen der Entwickler dieser Bedienung zu tun.

Unten in der Mittelkonsole nimmt eine verdeckte Ladeschale das Mobiltelefon auf. Gleich daneben und nur mit leichter Verbeugung zu erreichen ist die platzsparende elektrische Parkbremse. Gut also, dass sie über eine Automatikstellung verfügt. Viel besser erreichbar ist oben zwischen den Monitoren der Bedienknubbel für das serienmäßige DSG-Getriebe.

Wer einen VW Multivan verstehen will, der muss ihn fahren. Dann wird spürbar, dass an entscheidenden Schaltstellen bei VW immer noch Leute sitzen, die gerne selbst zum Lenkrad greifen. Deshalb arbeitet diese Lenkung angenehm straff und präzise, aber nicht zu spitz. Daher federt Fahrwerk geradezu samtig an, hat gleichzeitig das lästige Eintauchen beim scharfen Einlenken verloren. Das alles liegt an der Abstimmung, aber auch am Gewicht: Ein Aluminium-Fahrwerk und die GfK-Heckklappe sowie leichtere Sitze senken das Eigengewicht um rund 200 kg auf weniger als 2 t, macht 2,85 statt zuletzt 3,0 t zulässige Gesamtmasse.

Weil der Multivan kräftig abgespeckt hat, taugt auch die Einstiegsmotorisierung mit 100 kW (136 PS) für etwas mehr als das Durchmessen der niedersächsischen Tiefebene. Achtung, es handelt sich hier um einen Benziner mit 1,5 l Hubraum, das gab's zuletzt beim legendären Transporter T1 Mitte der Sechzigerjahre. Damals indes nicht als aufgeladenes und leises Hightech-Triebwerk. Das serienmäßige Siebengang-DSG-Getriebe übertüncht einigermaßen erfolgreich das eher spärliche maximale Drehmoment von 220 Nm. Vom realistischen WLTP-Verbrauchswert von rund 8 l/100 km war der schmächtige Urahn weit entfernt. Standesgemäßer ist der Zweiliter-Benziner mit 150 kW (204 PS) Leistung und 320 Nm Drehmoment. Er wird nach WLTP rund 9 l verbrauchen, das kann sich angesichts von Größe und Masse eines T7/Multivan ebenfalls sehen lassen.

Zum neuen Hit für Anspruchsvolle könnte sich der Plug-in-Hybrid entwickeln. Hier beläuft sich die Systemleistung auf 160 kW (218 PS) und das versammelte Drehmoment auf 350 Nm. Die Reichweite mit der eher knapp bemessenen 13 kWh-Batterie – erneuter Gruß vom Golf – soll sich auf rund 50 km belaufen. Der Hybrid hat was: Steckt auch nur ein Hauch von Strom in der Batterie, beschleunigt er leise, höchst dynamisch und gleichmäßig. Zusammen mit dem samtigen Fahrwerk entpuppt er sich als Genussmittel. Achtung Garagenparker mit Wallbox: VW sieht den Stecker auf der rechten Seite vor, das wird eng.

Macht drei Benziner – und der Diesel? Mit ihm lässt sich VW bis zum kommenden Frühjahr Zeit. Erst dann startet die bisher geschätzte Ausführung mit 110 kW (150 PS). Ursache: Als die Motorisierungen des neuen Multivan festgelegt wurden, steckte VW bis zum Hals in der selbstverursachten Dieselkrise. Die Argumente für den hier dringend notwendigen sparsamen Selbstzünder stachen erst später. Noch mehr Geduld verlangt VW von den Freunden der bisherigen Spitzenmotorisierung, dem TDI mit rund 150 kW (204 PS). Der Parademotor für einen gehobenen Multivan auf anspruchsvollem Terrain sowie Langstrecken geht erst im Jahr 2026 (!) zusammen mit der Abgasstufe Euro 7 an den Start.



Ein Multivan war nie billig, jetzt rutscht er in der Preisliste nochmals ein Stück nach oben. Aber er bringt u. a. zwei Schiebetüren, LED-Scheinwerfer, DSG-Getriebe, Leder-Multifunktionslenkrad, eine ganze Sammlung Airbags sowie einen aktiven Spurassistenten und einen Notbrems-Assistenten mit. Die Schar der Assistenten lässt sich ebenso wie die Komfortausstattung auf Wunsch vervielfachen. Es folgt erneut eine Ortsdurchfahrt, der kleine Ort heißt Hope. Etwa Hope wie Hoffnung? VW jedenfalls setzt eine Menge Hoffnung in den neuen Multivan. **/// Randolph Unruh**

Bilder von oben:

Die Fahrgäste können es sich gutgehen lassen: bequeme Sitze, komfortables Fahrwerk und mit Panoramadach ein Ausblick wie im Wintergarten.

Wer den Fahrgastraum ausnutzt, muss mit einem knappen Gepäckraum leben, Ausweg ist die kommende Langvariante.

Ein schöner Rücken: leichte und verspoilerte GfK-Heckklappe sowie quer orientierte Rückleuchten. Dazu ein grimmiger Zug durch die Negativform rund ums Nummernschild.

Geliebt ist nur der Name

Neuer Opel Movano. Auch der Opel-Großtransporter wechselt nun in den Stellantis-Konzern. Der nächste Movano ist ein guter Bekannter.

Erst der Combo, dann der Vivaro, nun der Movano: Schritt für Schritt hat Opel seit dem Wechsel unter die Fittiche des PSA-Konzerns – heute Stellantis – die bisherigen Partnerschaften für seine Transporter gewechselt. Die Namen sind bei diesen Wechsels geblieben, der Transporter ist jeweils komplett neu. Stopp: Neu? Bisher basierte der Movano auf dem Renault Master Jahrgang 2010, künftig fußt er auf dem Konglomerat Citroën Jumper, Fiat Ducato, Peugeot Boxer, eine immerhin schon 15 Jahre alte Konstruktion. Doch Transporter altern bekanntlich nicht, sie reifen und tragen höchstens Jahresringe unter der im Gebrauch bald schartigen Rinde. Opel nutzt den Gittergrill des Jumpers, lässt mittig den Blitz als Markenzeichen einschlagen, links und rechts davon die markentypischen Schnurrhaare wachsen. Dazu noch ein wenig dunkler Kunststoff als Blende. Fertig ist der nächste Movano und sieht tatsächlich so aus, als wäre alles von Geburt an so geplant.

Modernität gewinnt der Movano mit dem neuen Elektroantrieb von der französischen Seite des Konzerns: Das heißt wahlweise 37 oder 70 kWh Batteriekapazität, 90 kW Leistung und 260 Nm Drehmoment. Bei Tempo 110 km/h ist Schluss. Im bekannten Cockpit sitzt eine pfiffige Drucktastenbedienung für den Richtungswechsel, typische E-Werte werden im Innenspiegel eingeblendet – das hat was. Wer nicht stromern will, kann dieseln, der 2,2-Liter leistet von 88 kW (120 PS) über 103 kW (140 PS) bis zu 121 kW (165 PS).

Die Karosserien sind so vielfältig wie bei den Transporter-Kollegen der anderen Marken: Es gibt den Movano als Kastenwagen in vier Längen von 4,96 bis 6,36 m, in drei Radständen und vier Höhen. Das zulässige Gesamtgewicht deckt eine Spanne von 2,8 bis 4,0 t ab. Hinzu kommen Fahrgestell und Doka. Zum Jahresende geht's los mit dem Movano, der auf seine Art gleichzeitig ganz der Alte ist, obwohl nur der Name blieb. **/// Randolph Unruh**



Bilder, im Uhrzeigersinn:

Mit wenigen Kunstgriffen verwandelt sich der Jumper/Boxer/Ducato in den neuen Opel Movano.

Typische E-Werte zeigt der Movano im Innenspiegel an.

Das Cockpit ist altbekannt, neu sind die Drucktasten für die Ansteuerung des E-Antriebs.

Vier Längen, drei Höhen, 2,8 bis 4,0 t Gesamtgewicht: Der Movano nutzt die Varianten seiner Transporter-Kollegen.

PAPPAS  GEBRAUCHTWAGEN
TRANSPORTER

FÜR SPORTLER, INDIVIDUALISTEN
UND DIE GANZE FAMILIE.

JETZT BEI PAPPAS: DER
VITO TOURER ZU
TOP-LEASINGKONDITIONEN.



Georg Pappas Automobil GmbH, 5301 Eugendorf, Gewerbestraße 34; Pappas Automobilvertriebs GmbH, 4030 Linz, Mayrhoferstraße 36; Pappas Tirol GmbH, 6060 Hall in Tirol, Löfflerweg 2; Pappas Steiermark GmbH, 8141 Premstätten, Industriestraße 31; Pappas Auto GmbH, 2355 Wiener Neudorf, Industriezentrum NÖ-Süd, Straße 4; Hotline: 0800 727 727, www.pappas.at

PAPPAS 
DAS BESTE ERFAHREN

Transporter

AB SOFORT IM
**DIREKT-
VERTRIEB**

Transporter

5 JAHRE¹
GARANTIE
oder 250.000 km

BEI MERCEDES-BENZ BANK LEASING
BIS 31.12.2021

QR Code
scannen
und mehr
erfahren!



Kraftstoffverbrauch Mercedes-Benz Transporter Range nach WLTP kombiniert:
5,6-13,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 147-363 g/km²

Serviert nur Mercedes-Benz Vans: Immer das Beste. Immer zum Fixpreis.

Kaufen Sie Ihren Transporter stressfrei. Im Direktvertrieb – ganz ohne mühsame Verhandlungen.
Beim Mercedes-Benz Partner oder bequem von überall und jederzeit im Mercedes-Benz Vans Onlinestore.

¹ 5 Jahre Garantie oder 250.000 km Laufleistung bei Abschluss eines Nutzen- oder Operatingleasing-Vertrages über Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH. Gültig für alle Mercedes-Benz Transporter-Neufahrzeuge. Gültige Laufleistungen bei Elektrofahrzeugen: eVito Tourer Long Range, eSprinter, EQV – 5 Jahre oder 160.000 km bzw. eVito Kastenwagen Short Range – 5 Jahre oder 100.000 km. Gültig für alle Privatkunden und Unternehmer vorbehaltlich Bonitätsprüfung. Gültig bis 31.12.2021 (Kaufvertragsdatum) bzw. bis auf Widerruf bei allen Mercedes-Benz Partnern. Eingabefehler und Änderungen vorbehalten. Abbildung ist Symbolfoto.

² Angegebene Werte wurden nach vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Es handelt sich um die „WLTP-CO₂-Werte“ i.S.v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fzg. u. sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zw. verschied. Typen. Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

Mercedes-Benz

