

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 6/2022

**PRODUKTIVE FLOTTEN FORD GEHT AUFS GANZE
NEUER VW AMAROK EIN PICKUP, ZWEI ELTERN
HALLO PARTNER ES SUMMT DER PEUGEOT LIEFERWAGEN**





PROduktive Flotten

Ford startet in Europa mit einem „Eco-System“. Es verbindet Nutzfahrzeuge, Service, Charging, Software und die Finanzierung. Ford Pro unterstützt den Umstieg auf vollelektrische Flotten und vernetzte Mobilität.

Gleichzeitig mit dem Start des neuen Dienstleistungsangebots Ford Pro fährt der Transit nun als vollelektrisches Nutzfahrzeug vor. Er kommt mit einer Batteriekapazität von 68 kWh und 317 km Reichweite auf den Markt. Die Antriebe leisten zwischen 184 und 269 PS. Auch der E-Transit wird als Kastenwagen mit Einzel- und Doppelkabine und als Fahrgestell mit Einzelkabine zur Verfügung stehen. Zu haben sind insgesamt 25 Varianten. Vor allem Handwerker werden die Onboard-Steckdose zu schätzen wissen, mit der sie ihre elektrischen Geräte auf Baustellen nutzen können. Und für den maßgeschneiderten Aufbau kooperiert Ford Pro mit 200 Partnern. Die Version „Basis“ bietet u. a. eine Klimaautomatik und eine beheizbare Frontscheibe als Serienausstattung. Die Variante „Trend“ hält dazu noch das Ford-Navigationssystem bereit, das auf einem größeren Monitor über die nächsten Ladepunkte und die verfügbaren Parkplätze am Ziel informiert. Außerdem kommt der elektrische Transit mit vielerlei Assistenzsystemen auf den Markt: Kollisionswarner mit Fußgänger-Erkennung, Geschwindigkeitsregelanlage mit Verkehrsschilderkennung sowie ein Toter-Winkel-Assistent. Für sein umfassendes Paket an Fahrer-Assistenz- und -Sicherheitssystemen hat der neue Ford E-Transit den „Gold Award“ der Sicherheitsorganisation Euro NCAP erhalten.

Ein starkes Argument für das erste rein elektrisch angetriebene Derivat der Transit-Familie ist die umfassende Garantie auf alle Hochvolt-Komponenten des E-Transit. Sie gilt für acht Jahre bei einer maximalen Laufleistung von 160.000 km. Hinzu kommt ein einjähriges Pannenhilfepaket für Elektrofahrzeuge inkl. Aufladung des Fahrzeugs, falls es mit komplett entladener Batterie stehengeblieben ist. Das europaweite Ford Pro-Service-Netzwerk verfügt bis dato über 1.500 Stützpunkte mit entsprechender EV-Ausbildung. Auf der Fahrt durch Barcelona überraschte der E-Transit mit einem angenehm kleinen Wendekreis. Der Innenraum zeigt sich pflegeleicht und gut verarbeitet. Der Instrumententräger ist übersichtlich angeordnet, der zentrierte Monitor liefert rasch die Navigationsdaten.



Das Navigationssystem plant die effizienteste Route. Die intelligente Reichweitenanzeige berücksichtigt Echtzeitdaten zu Fahrgeohnheiten, Wetter sowie Straßenbedingungen und liefert präzise Angaben, wie weit der Weg bis zur nächsten Ladesäule noch sein darf.

Nach dem E-Transit wird in den nächsten zwei Jahren die Elektrifizierung des Transit Custom, Tourneo Custom, Transit Courier und Tourneo Courier folgen.

Ford Pro-Nutzfahrzeuge Die Produktpalette von Ford Pro erleichtert auch die Umstellung von Firmenflotten auf Nutzfahrzeuge mit elektrischem Antrieb. Diese vereinen ein Plus an Nachhaltigkeit mit erhöhter Effizienz, ohne die Leistungsfähigkeit des Fuhrparks zu schmälern oder die Betriebskosten zu erhöhen. Geradezu exemplarisch trifft dies auf den neuen Ford E-Transit zu, für den bereits 5.000 Bestellungen vorlagen, bevor die ersten Exemplare das Werk Kocaeli/Türkei verlassen hatten.



1 Ford elektrifiziert seine Nutzfahrzeuge, den Anfang macht der Klassiker Transit. Schon vor der offiziellen Markteinführung gab es 5.000 Vorbestellungen für den Transporter.

2 „Mit Ford Pro liefern wir Lösungen aus einer Hand“, erklärt Ted Cannis, CEO Ford Pro.

3 Den Ford E-Transit gibt es in drei Höhen und drei Längen. Der Kastenwagen bietet bis zu 15,1 m³ Laderaumvolumen.

4 Pflegeleichter Innenraum, mittig platziert das 12“-Multifunktionsdisplay. Cloudbasierte Konnektivität bietet interaktive Highlights. Zur Verfügung stehen drei wählbare Fahrmodi.

Full-Service-Angebot für Ladestationen und Abrechnung Firmenflotten, die einen reibungslosen Übergang hin zu elektrischen Nutzfahrzeugen anstreben, sind bei Ford Pro Charging genau richtig. Das voll integrierte, auf gewerbliche Nutzer ausgerichtete System ermittelt die effektivste Ladestrategie für den Fuhrpark.

Ford Pro-Software Sie greift auf Echtzeitdaten zurück und bündelt die Informationen des Fahrzeugs und der Telematikdienste, von Ladestationen und Dienstleistern auf einer leistungsstarken, bedienerfreundlichen und produktivitätsfördernden Plattform. Neben der speziellen Software, die den Fahrzeugzustand permanent im Blick hat und bei Wartungsbedarf den Flottenhalter alarmiert, gehört eine spezielle Flotte mobiler Werkstattwagen zum Serviceangebot von Ford Pro. Damit kommt die Werkstatt zum Kunden, was eine Betriebszeiten-Optimierung zur Folge hat.



Elektrische Nutzfahrzeugpalette Nach dem E-Transit folgt in der zweiten Jahreshälfte 2023 der vollelektrische E-Transit Custom, den es auch als Großraumlimousine E-Tourneo Custom geben wird. Der Hersteller verspricht eine Reichweite von bis zu 380 km und eine Anhängelast, die sich auf dem Niveau der Dieselsonne bewegen soll. Wie der größere E-Transit soll auch der E-Transit Custom über 230 V-Steckdosen im Fahrzeug verfügen, die über einen Generator mit Bordenergie versorgt werden und sich etwa für die Kühlung der Fracht nutzen lassen oder auf der Baustelle für den Betrieb von Geräten und Werkzeugen verwendet werden können. **Helene Clara Gamper**



Von oben nach unten:

Der Ford E-Transit schafft bis zu 317 km Reichweite mit nur einer Ladung.

Mobile Ford Transit-Werkstattwagen sorgen für rollenden Reparatur- und Wartungsdienst.

Der neue vollelektrische E-Transit Custom. Im Segment der 1 t-Nutzlastklasse sollen der Custom und der Tourneo Custom gewerblichen Kunden den Umstieg auf elektrifizierte Nutzfahrzeuge erleichtern.



Gut getarnter Waldläufer: Der neue VW Amarok im Tarnkleid. Für markentypische Details muss man sehr genau hinschauen.



Ein Pickup, zwei Eltern

Neuer VW Amarok: Noch dreht er abgeklebt seine Runden. Entwickelt und gebaut wird der neue Pickup zusammen mit Ford. Wir haben schon mal genau hingeschaut.

Patchwork-Familien gibt es nicht nur im Privatleben, sie haben vor allem bei leichten Nutzfahrzeugen Hochkonjunktur. Mit Volkswagen Nutzfahrzeuge und Ford entwickeln zurzeit zwei Eltern eine komplette Großfamilie. Und jetzt darf man rätseln, ob VW beim neuen Amarok die Rolle von Vater, Stiefmutter oder Tante übernimmt und Ford jene einer Leihmutter. Verwandtschaftsverhältnisse sind manchmal kompliziert. Sei's drum: Jüngste Sprösslinge der ehelichen Zweckgemeinschaft sind Pickup-Zwillinge. Entwickelt unter Federführung von Ford in Australien, aber mit erkennbarem Einfluss von VW.

Über die Sprüche können die Gestalter rund um Designchef Albert Kirzinger vermutlich nicht mal mehr müde grinsen: Ausgerechnet in der Daimlerstraße ist die Designabteilung von Volkswagen Nutzfahrzeuge in Wolfsburg angesiedelt. Daimler – das war der Konzern, der seinen Pickup namens X-Klasse trotz tatkräftiger Unterstützung durch eine Nissan-Plattform und entsprechende Werke schon nach drei Jahren wieder beerdigt hat. VW hat länger durchgehalten: Seit einem Dutzend Jahren läuft der Amarok vom Band. Mit 830.000 Einheiten ist der Erfolg indes nicht gar so groß, wie er zurzeit dargestellt wird. Und ohne die Kooperation mit Ford würde Chefdesigner Albert Kirzinger jetzt keinen Amarok II erklären.

Die Amerikaner können Pickup: Der wuchtige F-150 ist seit Jahrzehnten das meistverkaufte Auto Nordamerikas. Der kleinere Ranger dominiert seine Liga in Europa mit 40 % Anteil. Ford schüttelt ihn jährlich 100.000-fach aus dem Ärmel, in drei Werken in den USA, in Thailand und Südafrika. Das wird auch die Heimat des nächsten Amarok. Warum die Mühe um dieses in Mitteleuropa doch etwas exotische Segment? Vertriebschef Lars Krause argumentiert mit Emotionen:

trotz Kooperation ein VW sein. Nun kommt wieder Albert Kirzinger ins Spiel. Die Nase des Pickups ragt hoch auf, zu diesem VW sollte man respektvoll „Sie“ sagen. Trotz aller Verkleidungen ist ein eigener Stil mit einer x-förmigen Grundstruktur zu erahnen. Dazu gibt's serienmäßig von vorne bis hinten LED-Lampen. Nun bitte genau hinschauen, hier Amarok, dort Ford: Kein Blechteil ist identisch. Motorhaube, Kotflügel, Türen, selbst die Seitenteile der Pritsche und deren hintere Bordwand – alles VW. Als Gleichteile bleiben übrig die Scheiben und das Dach. Und alles, was nicht sichtbar ist, der Rohbau also, das Gerippe unter der Blechhaut. Macht zusammen 5,35 m Pickup, also 10 cm mehr als der Vorgänger. Das Wachstum kommt der Pritsche zugute. Auch den bisher eingepferchten Hinterbänklern, dem Radstand von 3,27 m sei Dank.

Geplant ist eine viertürige Doppelkabine, für einzelne Länder auch ein kurzes Fahrerhaus. Die Pritsche fasst Europaletten quer, verankert mit stabilen Zurrösen. Überspannt vorne von einem aerodynamisch geformten Bügel, der Stylingbar. Sie ist mehr als ein Zierelement, wie Designer Kirzinger erklärt, denn sie lenkt den Luftstrom über die offene Box der Pritsche hinweg zum Heck. Auch ein Pickup hat ein Recht auf Aerodynamik und die Pflicht zu einem möglichst niedrigen Kraftstoffverbrauch. Die Zuladung beläuft sich auf 1,2 t, mehrere Motor-Getriebe-Kombinationen dürfen 3,5 t Anhängelast ziehen.

Bitte einsteigen: Die Türgriffe stammen innen wie außen vom großen Bruder F-150. Und mal fix die Tarnung beiseite geklappt: Der Blick fällt auf VW-Instrumente, auf ein Multifunktionslenkrad mit klassischen Tastenfeldern, auf VW-Hebel, einen großen Bildschirm

„Wir wollten einfach wieder einen Amarok.“ Punkt. Oder besser: Ausrufungszeichen! Und wenn der Pickup Amarok heißt, dann muss es

in Wagenmitte, den auch der Ranger kennt, aber etwas anders angeordnet. Und auf eine Handvoll Direktwahltasten einschließlich Drehregler für die Radiolautstärke. Sie können's also doch noch bei VW, Armaturentafeln mit eingängiger Bedienung. Kirzinger spricht von „maschinenhafter Gestaltung“. Es wird also norddeutsch-geradlinig und bedienungssicher zugehen.

Unter der Motorhaube arbeitet wahlweise ein Vierzylinder-Dieselmotor mit 2 l Hubraum oder ein 3 l-Sechszylinder. Die Triebwerke stammen wie der gesamte Antriebsstrang von Ford, sonst ergäbe die Zusammenarbeit wenig Sinn. Schauen wir also mal über den Zaun und entdecken im neuen Ranger Schalt- und Automatikgetriebe mit sechs Gängen sowie eine Zehngang-Wandlerautomatik. Dies alles wird verknüpft mit Hinterradantrieb, mit einem zuschaltbaren oder

einem permanenten Allradantrieb. Und ein E-Antrieb? Da schmunzeln die VW-Fachleute, der Amarok steht schließlich erst vor dem Beginn seiner Karriere.

So rustikal er auftritt, so feingeistig sind seine Assistenzsysteme: Mehr als 30 von ihnen können den Fahrer unterstützen. Obendrein werden Käufer aus fünf Ausstattungsvarianten wählen, dem schlichten Amarok ohne Zusatzbezeichnung und den höherwertigeren Modellen Amarok Life und Style. Obendrauf setzt VW den deftigen Amarok PanAmericana und den schicken Amarok Aventura.

Markteinführung ist Ende 2022, daher verschwindet der gut getarnte Amarok wieder hinter Mauern und Zäunen. Vielleicht ist bald wieder Elternsprechtag, ob nun in Wolfsburg, Südafrika oder dem Ford-Entwicklungsstandort in Australien. →



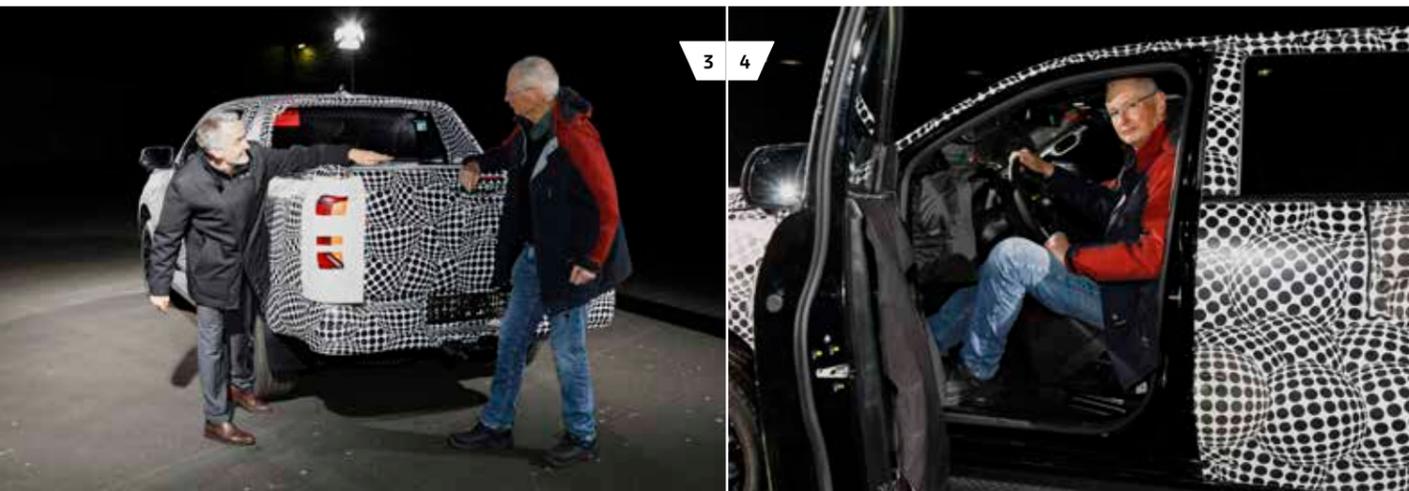
Ranger: die fahrende Werkbank

Der Zwilling des Amarok trägt ein eigenständiges Gesicht mit C-förmigen Leuchten. Eine größere Spur und nach außen verlegte Anlenkungen der Stoßdämpfer an der Hinterachse ver-



Er ist schon da: Seniorpartner Ford ist in Australien früher dran mit dem neuen Ranger.

bessern das Fahrverhalten im Vergleich zum Vorgänger. Der Touchscreen-Bildschirm in der Mittelkonsole misst bis 12" – ein Fall auch für VW. Nur bei Ford gibt es eine seitliche Trittstufe im hinteren Stoßfänger als Zugang zur beleuchteten Pritsche. Sie lässt sich mit Querträgern unterteilen. Ein Schienensystem bietet Verankerungspunkte, Federklammern halten kleinere Gegenstände. 12 V-Steckdosen liefern Strom für Kleingeräte. In die Heckklappe integriert sind ein Lineal und Klemmverrichtungen für Material. Somit verwandelt sich der neue Ranger in eine fahrende Werkbank. Ein elektrisch betätigtes Rollo für den Laderaum und E-Anschlüsse für eine Seilwinde oder den Antrieb einer Kippbrücke vereinfachen Auf- und Umbauten. Die ersten europäischen Exemplare sollen Anfang kommenden Jahres ausgeliefert werden. Auch als Raptor mit riesigem Markenschriftzug im Grill, elektronisch geregelten Fox-Stoßdämpfern, zweistufigem Verteilergetriebe sowie sperrbaren Differenzialen an Vorder- und Hinterachse. Unter dessen Haube steckt ein V6-Benziner mit 212 kW (288 PS) Leistung und einem mächtigen Drehmoment von 491 Nm. **■ Randolph Unruh**



1 Zum Kippen zu schade: Bei Testfahrten gerät der neue Amarok in heftige Schräglage.

2 Da wetzt er durch den Sand, mit angetriebenen Hinterrädern, zuschaltbarem oder permanentem Allradantrieb.

3 Designer Albert Kirzinger (li.) beschreibt lebhaft die aerodynamisch günstige Luftführung durch die Stylingbar des neuen Amarok.

4 Hinter dem Steuer des neuen Amarok: Noch ist viel abgedeckt, aber typische VW-Bedienungselemente sind zu erkennen.



Hallo Partner

Test: Peugeot e-Partner. Bei den E-Lieferwagen ist zurzeit wenig los. In diese Lücke summt der e-Partner, temperamentvoll und mit angemessener Reichweite.

Rundum an den Ladesäulen schlürfen überwiegend edle E-SUV und E-Limousinen Energie. Mittendrin hat der vergleichsweise schlichte Peugeot e-Partner angelegt. Unter seinesgleichen durchaus nett anzusehen, hier und heute aber ganz offensichtlich ein Fremdkörper. Während die Luxuskalesschen gierig Strom in sich hineinsaugen, lässt es der Peugeot etwas betulicher angehen, nuckelt eher friedlich an der Schnellladesäule. Nominell lädt er flott mit bis zu 100 kW, doch jetzt startet er mit nur gut 80 kW, lässt sich fürs letzte Drittel und vor allem Viertel recht viel Zeit. Also irgendwo um 80 % herum nichts wie weg mit dem schweren Kabel mitsamt Stutzen, sofern nicht maximale Reichweite erforderlich ist. Geladen wird hinten links, das passt mal mehr und mal weniger, ist auf jeden Fall garagenfreundlich auf der Fahrerseite. 50 kWh brutto schluckt der rund 340 kg schweren Batteriesatz im Untergrund. Tatsächlich nutzbar davon sind netto etwa 45 kWh, schließlich soll der teure Akku lange halten. Aber Hut ab für das E-Programm: kurzer Kastenwagen in zwei Ausstattungsvarianten, dazu der lange Kastenwagen als „Premium“ – passt. Hier fährt der lange Kastenwagen vor. Und er dreht angesichts horrenden Spritpreise dem gewohnten Diesel bei jedem Ladestopp eine Nase. Zwischendrin kommt Freude auf: Temperamentvoll prescht der e-Partner auf Tempo 100, kennt auch darüber kein Halten bis zur abgeregelten Höchstgeschwindigkeit von 135 Sachen. Die Zwischenbeschleunigung ist ebenfalls exzellent. Die Fahrstufe „D“ reicht für nahezu alle Lebenslagen aus. Denn, man weiß es und spürt es immer wieder gerne, das volle Drehmoment steht aus dem Stand zur Verfügung. Im Fahrmodus Power fährt sich der Peugeot noch agiler. Doch im Alltag muss das nicht sein, auch kann sich der Fahrer die Zusatzleistung bei Bedarf stets über die Kickdown-Stellung des Fahrpedals holen. Dann gibt es

noch den Eco-Modus mit verringerter Leistung und weniger Klimakomfort – das passt als Notmaßnahme, falls dem Peugeot die Reichweitenkilometer ausgehen. Das kann je nach Einsatz durchaus passieren. 20,3 kWh verbraucht er nach Norm

– wer aber setzt einen Lieferwagen stets streng nach Vorgaben ein? Leer schluckte der Testwagen 15 bis 20 kWh. Voll ausgeladen auf der anspruchsvollen Teststrecke in der Stadt unter 20 kWh, auf Landstraßen um die 20 kWh, auf der Autobahn bei ruhiger Fahrt 25 kWh, in vollem Galopp 32 kWh. Macht im Schnitt 23,1 kWh. Gefahren bei teils sehr ungemütlichen Bedingungen mit Regen von oben und reichlich Spritzwasser von unten sowie einem aufs Minimale beschränkten Heizungsbetrieb. Das ergibt, eine gewisse Restreichweite vorausgesetzt, bei gelassenem Betrieb rund 200 km von Ladestation zu Ladestation. Dazwischen muss der Peugeot zeigen, was er laden kann. Das Frachtvolumen hinter der blechernen Trennwand gibt Peugeot etwas optimistisch mit 3,9 m³ an. In der Realität ist's weniger, zB ist mehr als die Breite von 1,23 m zwischen den Radkästen kaum nutzbar und die blechernen Trennwand weit nach hinten ausgebuchtet. Immerhin: Wenn der Staplerfahrer gut zielt und lange Zinken nutzt, passen zwei Paletten quer hinein. Auf Dauer wird's bei diesem Kunststück indes kaum ohne Schrammen am kaum breiteren Heckportal oder den Radkästen ablaufen. Trotz des langen Radstands bleibt es seitlich bei schlanken Schiebetüren, das schränkt den Zugang ein wenig ein. Und wie wär's mit einer LED-Beleuchtung des Fonds? Vorsicht ist auch bei der Zuladung ist geboten, 620 kg einschließlich Fahrer sind nicht eben üppig – die dicken Batterien, klar. Immerhin warnt eine Anzeige vor überladener Hinterachse. Und wer nicht laden kann, darf ziehen: 750 kg Anhängelast sind erlaubt.

Technische Daten: Peugeot e-Partner L2

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.753 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.921/2.107 mm
Höhe gesamt	1.796 mm
Radstand	2.975 mm
Wendekreis	11,4 m
Ladevolumen	3,9–4,4 m ³
Leergewicht Testwagen	1.780 kg
Nutzlast	620 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.400 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.200/1.400 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	750 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.150 kg

Antriebsstrang

Motor: permanent erregter Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung. Powermodus: Leistung 100 kW, Drehmoment 260 Nm, Normalmodus 80 kW/210 Nm, Eco-Modus 60 kW/190 Nm. Wähltaste mit den Stufen D – N – R, weitere Wähltasten für Fahrmodus und „B“ für verstärkte Rekuperation.

Antrieb auf die Vorderachse: Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, brutto 50 kWh (nutzbar ca. 45 kWh), Nennspannung 300–450 Volt. Geladen dreiphasig mit 11 kW per Wallbox mit Typ-2-Stecker, serienmäßig ebenso schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 100 kW.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Torsionsachse mit Schraubenfedern. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Preis

Peugeot ePartner Kastenwagen Premium ab 32.160 Euro (ohne MwSt., inkl. NoVa)

Messwerte

Beschleunigung:	Elastizität:	
0 – 50 km/h	4,4 s	60 – 80 km/h 3,2 s
0 – 80 km/h	7,8 s	60 – 100 km/h 6,6 s
0 – 100 km/h	11,3 s	80 – 120 km/h 8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h	

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch nach WLTP kombiniert: 20,3 kWh/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert –
Teststrecke beladen: 23,1 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.: 17,8–32,0 kWh/100 km



Die 300 kW der Säule sind optimistisch, der Peugeot e-Partner lässt es etwas ruhiger angehen.

Das vergrößert die Flexibilität, die der e-Partner auch bei seinem Frachtanteil zeigt: Durchlade öffnen, Beifahrersitz mit einem Griff einebnen, schon ist Platz für üppige Rohre, Teppichrollen oder was auch immer mit gut 3 m Länge. Größere Gebinde wie den Riesen-Pflanztrug vom Baumarkt schluckt der Peugeot vorne rechts nach Hochklappen der Beifahrer-Sitzfläche. Drumherum sind so viele offene und versteckte Ablagen zu entdecken, dass er sich ideal als unauffälliges Auto für Schmuggler anbietet. Oder es tauchen beim Aufräumen zum späteren Weiterverkauf längst verloren geglaubte Dinge auf. Nur die Tasche mit dem Ladekabel – sofern benötigt – kommt nicht sinnvoll unter. Aber zwei Personen können sich recken und strecken. Die verwendeten etwas düsteren Materialien sind, nun ja, nennen wir es freundlich: robust.

Ein Kontrastprogramm dazu liefert das konfigurierbare Display mit einem halben Dutzend Anzeigen, von der eher klassischen Ausführung mit angedeuteten Rundinstrumenten über die großzügig integrierte Navigationskarte bis zur dezenten Nachtausführung. Immer digital ist die Anzeige der Geschwindigkeit. Das reinste fahrende Kino, in dieser Klasse verblüffend. Typisch Peugeot: Die Instrumente sind hoch angesiedelt, das kleine Lenkrad niedrig – passt hier prima. Ein weiterer Hingucker im wahren Wortsinn ist der Monitor anstelle des Innenspiegels. Eine Heckkamera vermittelt einen Blick auf den rückwärtigen Verkehr auch bei Vorwärtsfahrt, dann wäre da die Rückfahrkamera und eine Anzeige als Ergänzung des rechten Außenspiegels. Doch gut gemeint ist nicht immer gut gemacht: Lästig ist die notwendige Aktivierung nach jedem Start, bei Nässefahrten verschwimmt das Bild durch dicke Tropfen auf der Linse zur Unsichtbarkeit, auch unterscheidet sich der Sichtwinkel und damit die Entfernungseinschätzung stark von den Außenspiegeln. Stichwort Spiegel rechts: Dessen ergänzendes Kamerabild ist stark verzerrt und muss per Tastendruck zugeschaltet werden. Da zieht sich Peugeot die Hose mit der Kneifzange an: Wie wär's mit einem anständigen Spiegel mit Weitwinkelfeld?

Höchst anständig fällt dagegen das Fahrverhalten des e-Partner aus. Dank des tief angeordneten Batteriepakets und seines langen Radstands liegt er mit niedrigem Schwerpunkt satt auf der Straße. Selbst beladen sackt das Heck kaum ein. Leer kommen allenfalls kurze Stöße à la Frostaufbruch störend durch. Alles andere filtert er gelassen weg, beladen sowieso. Dank des langen Radstands ist der Geradeauslauf auch bei höherem Tempo prima und der schnelle Spurwechsel auch beladen sicher. Kritik verdienen sich die präzise, aber gefühllose Lenkung und die bei manchen Manövern etwas ruckartig reagierende Bremse. Dann weiß sie vermutlich nicht, ob die Rekuperation ausreicht oder die vier Scheibenbremsen eingreifen sollen. Und so rollt der Peugeot e-Partner wieder zur Ladestation, reiht sich ein in die Phalanx der edlen E-SUV und E-Limousinen und gönnt sich wieder eine ordentliche Portion Strom. Ist dabei vielleicht nicht der Schnellste an der Station, aber mit Abstand der Nützlichste und auch Günstigste. **/// Randolph Unruh**



Gegenüberliegende Seite:

Der Stromer von Peugeot dreht hohen Spritpreisen mit Vergnügen eine Nase.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Das Cockpit ist großzügig, die Ausstattung ebenfalls, jedoch ist alles etwas düster gehalten, Materialqualität vom Typ robust.

Kino für unterwegs: eine von einem halben Dutzend Anzeigen der Instrumentenanlage

Schneller Start, eher zähes Ende: Laden des Akkus kann dauern, besser schneller Start nach etwa 80 %.

Schlüsselloser Start, Wahl von Fahrrichtung und Fahrmodi mittels per Tasten

Eine von drei Möglichkeiten: Monitor statt Innenspiegel, hier eingestellt für Rückwärtsfahrt

Mit wenigen Handgriffen geht der Laderaum in die Verlängerung.