

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 6/2021

STERN UNTER STROM APPETIT AUF DEN E-SPRINTER
VOLKSWAGEN - KULT DER „SAMBA“-BULLI IST 70 JAHRE
TEST MERCEDES VITO EIN DIESEL WIE EIN WIESEL



Next generation Mercedes-Benz eSprinter based on Electric Versatility Platform



Stern unter Strom

Mercedes macht schon jetzt Appetit auf den nächsten eSprinter und dessen völlig neues Konzept mit drei Modulen. Und wirbt gleichzeitig für die aktuellen E-Modelle – bloß kein E-Lockdown.

So richtig elektrisiert der Stern bisher noch nicht: Zwar freut sich Transporterchef Marcus Breitschwerdt laut Meldung über eine Verkaufssteigerung seiner E-Transporter in den ersten drei Monaten um 150% zum ersten Quartal des Vorjahrs. Doch die absoluten Zahlen sind überschaubar: Der Anteil der E-Transporter belief sich in den ersten drei Monaten auf etwa 1,5% von exakt 76.328 Transportern. Das ist zu wenig. Liegt es am aktuellen eSprinter? Ein Einheits-Kastenwagen, mittellang und mittelhoch mit Vorderantrieb, ohne Anhängelast und mit zwei Batterien überschaubarer Größe von 35 und 47kWh zur Wahl. Kann passen, muss aber nicht. Deshalb verkündet Mercedes seine Ablösung zum zweiten Halbjahr 2023.

Dann sind aller guten Dinge drei, denn das Konzept des künftigen eSprinter basiert auf drei E-Modulen, zusammengefasst zur „Electric Versatility Platform“.

Modul eins: Unter der Fronthaube duckt sich kein Motor mehr, hier nehmen Hochvoltkomponenten wie die Ladetechnik und der Spannungswandler sowie die Nebenaggregate Platz. Zwischen den Achsen folgt Modul zwei, dort lagern unterflur die Batterien, künftig in drei statt bisher zwei wählbaren Größen. Dem Vernehmen nach geht es hinauf bis 100kWh Kapazität, ähnlich dem üppig bestückten Starkstrom-eVito Tourer. Die künftige Skalierung bedeutet je nach Einsatz große Reichweite oder hohe Nutzlast und Strom für Antriebe rund um den Aufbau – von Kühlkoffer bis Kipper oder auch für elektrisch betriebene Werkzeuge. Modul drei besteht aus einer Kombination aus Elektromotor und angetriebener Hinterachse. Dabei können sich die Entwickler wie bei anderen Komponenten in den Regalen ihrer Pkw-Kollegen bedienen. Über mangelnde Leistung – noch nennt

Mercedes keine Zahlen – wird man sich keine Gedanken machen müssen.

Mit dem nächsten eSprinter fächert Mercedes gleichzeitig die Variantenvielfalt auf: Es wird zwei Radstände geben, unterschiedliche Karosserigrößen und Fahrgestelle, wohl auch Gewichtsvarianten und Anhängelasten. Die eigenen Aufbauten fasst Mercedes dagegen nicht an – der Sprinter bleibt ein Sprinter. Die Möglichkeiten des künftigen eSprinter deutet Mercedes bereits jetzt an, zB durch einen langen Kastenwagen mit Ausbau der Spier-Tochter ATV für den KEP-Einsatz. Das Regalsystem im Heck und die Schiebetür zum Cockpit – bekannt. Neu ist die „Speed Delivery Door“, eine Mercedes-Entwicklung. Die zweiflügelige Seitentür erinnert an einen Stadtbus.

Sie öffnet sensorgesteuert bei Annäherung des Fahrers von drinnen und draußen, spart somit Zeit und die Hände bleiben frei. Eine integrierte Trittstufe überbrückt den Schritt zum hohen Boden, den der eSprinter wegen seiner Unterflur-Batterien und des Hinterradantriebs benötigt. Tür und Stufe sind in einen Einbausatz aus Kunststoff eingelassen, er füllt die Öffnung der bisherigen Schiebetür aus.

Der eSprinter als Fahrgestell eröffnet völlig neue Möglichkeiten. Die Belieferung von Haushalten mit Lebensmitteln zB ist bei den Briten längst üblich, entsprechende Frischdienstaufbauten sind verbreitet, etwa von Paneltex. Allerdings benötigt der doppelte Antrieb von eSprinter und Kühlanlage reichlich Strom, da bietet sich das künftige Fahrgestell mit einem größeren Batteriepaket an.

Damit sich das Warten auf den neuen eSprinter nicht in einen zähen Lockdown für bestehende Stromer verwandelt, trommelt Mercedes für die aktuellen Modelle, zB für den eSprinter als Pharma-Transporter. Spätestens seit den Corona-Impfstoffen wissen auch Branchenfremde,



Gegenüberliegende Seite:

Mercedes eSprinter: künftig auch als Fahrgestell, mit zwei Radständen und mit drei Batteriegrößen bis etwa 100 kWh

Diese Seite, von oben nach unten:

Mercedes eVito mit Kerstner-Frischdienstausbau: Unterflur-Kühlanlage, flacher Verdampfer im Dach, zusätzliche Pufferbatterie zur Stromversorgung

Künftiger eSprinter mit Kofferaufbau von Paneltex für den Frischdienst-Verteilerverkehr von Haus zu Haus

KEP-Transporter auf Basis des nächsten eSprinter mit Spier-Ausbau und sensorgesteuerter Doppeltür

Aktueller eSprinter mit Komponenten von Thermo King als Pharma-Transporter: oben eine Kühlanlage, drinnen ein Kühlcontainer

dass Medikamente definierte Temperaturbereiche benötigen. Für den aktuellen eSprinter als Kastenwagen liefert Thermo King die Dachanlage E-200. Sie hält den Laderaum auf Zimmertemperatur. Angeschlossen an die Antriebsbatterie des eSprinter, kann auf die optionale Zusatzbatterie verzichtet werden. Ist eine zweite Temperaturzone erforderlich, steuert Thermo King Kühlcontainer unterschiedlichster Größe zu, vom Kleingerät bis zum raumfüllenden Würfel.

Wenn's eine Nummer kleiner und ein Frischdienstausbau sein darf, kommt der eVito mit Ausbau von Kerstner infrage. Die Isolierung erreicht einen beachtlichen k-Wert von 0,30 W/m²K, als Volumen verbleiben 3,5 m³, als Nutzlast 800 kg. Die Stromversorgung des elektrischen Kühlgeräts funktioniert auf dreierlei Art: Zur Beladung wird der Laderaum an der Steckdose vorgekühlt. Unterwegs liefert die Traktionsbatterie des eVito Strom. Während der Zustellung kommt eine separate Pufferbatterie zum Einsatz. Die Konstruktion ist finnenreich: Der flache Verdampfer ist in die Isolierung des Dachs integriert. Das spart außen Höhe und trägt innen kaum auf. Kompressor und Kondensator montiert Kerstner unterflur. Da die Antriebsbatterien den Platz zwischen den Achsen blockieren, nutzt Kerstner dafür den Raum unter dem hinteren Überhang.

Einer fehlt noch: der elektrifizierte Citan. Der künftige eCitan wartet schon ungeduldig vor dem Garagentor. Er wird sich voraussichtlich Anfang 2022 noch vor den nächsten eSprinter drängeln. Somit deckt Mercedes in zwei Jahren alle E-Transporter ab. Dann fallen die Zuwachszahlen nicht nur in Prozent, sondern auch real hoch aus. Mit eCitan, eVito und eSprinter gilt auch hier: Aller guten Dinge sind drei. // *Randolf Unruh*

Der „Samba“ ist 70

Für viele ist er das Sinnbild der Hippie-Kultur, dabei war er schon lange vor der Generation Flower-Power ein beliebter Kleinbus.

Vor genau 70 Jahren wurde ein edler 8-Sitzer-Kleinbus schlicht als „Sonderausführung“ auf der ersten Nachkriegs-IAA in Frankfurt vorgestellt. Heute ist dieser VW-Bus unter dem Namen „Samba“ weltbekannt und besonders begehrt. Der „Samba“ gilt für viele als die Krönung des Bulli-Kults.

Die noble Innenausstattung mit bespannten Seitenverkleidungen und Chrom-Ornat umgibt die Passagiere und schafft so ein luxuriöses Ambiente. Die passende musikalische Unterhaltung der kleinen Reisegesellschaft kommt auf Wunsch aus einem Röhrenradio (Modell Auto-Super) im Armaturenbrett.

Die „Samba“-Bullis sind gefragter denn je, was sich auch oft in den Preisen widerspiegelt. In den letzten Jahren erzielen Modelle im Top-Zustand immer wieder schwindelerregende Höchstpreise bei Auktionen. So liegt der bisher höchste erzielte Preis für einen „Samba“ bei 302.500 USD (2017 beim Auktionshaus Barrett-Jackson). //





Ein Diesel wie ein Wiesel

Test: Mercedes Vito 119 CDI. Nichts gegen E-Transporter, aber es gibt Jobs, da führt am Diesel noch lange kein Weg vorbei. Zumal nicht, wenn er in Bestform antritt.

Jeder kennt die Momente, in denen ein zufriedenes Lächeln über das Gesicht huscht. Zum Beispiel nach dem Volltanken des Vito 119 CDI. Ging der Fahrer zuvor mit ihm einigermaßen zurückhaltend um, sagt der Reise-rechner dann eine Reichweite von mehr als 800 km voraus. Das schafft nicht mal der neue voll-elektrische Über-Mercedes EQS.

70 l Diesel im Tank haben eben gegenüber 107 kWh Batteriekapazität gewisse Vorteile. Zugegeben, ein Vito hat andere Wettbewerber als den EQS.

Gegen seinesgleichen tritt der Transporter bei gehobener Motorisierung mit einzigartiger Technik an: Hinterradantrieb und 9-Gang-Wandlerautomatik. Herzstück ist ein Motor, der 128 Jahre nach der Erfindung des Diesels enormes Niveau erreicht. Leistete der erste Benz-Dieselmotor für Fahrzeuge im Jahr 1923 aus 8,8 l Hubraum 33 kW (45 PS), so bringt es der Zweiliter im Vito 119 CDI auf 140 kW (190 PS) und 440 Nm.

So viel Dampf muss man nicht haben, darf der Fahrer aber gerne genießen. Lässig steckt die Maschine eine lange Gesamtübersetzung weg, dreht bei 100 Sachen gemütliche 1.500 Touren. In diesem Bereich hält die Automatik den Motor gerne auch auf Landstraßen und in der Stadt. Ohne Beladung darf's dann sogar ein Gang höher sein, die Drehzahl sinkt Richtung 1.200 und 1.000 Umdrehungen. Erst dann grummelt das Triebwerk leicht verärgert, es arbeitet sonst ausgesprochen friedlich. Ebenso die Automatik, sie zieht weich durch die Gänge wie ein warmes Messer durch die Butter. Ruckt nicht, verhaspelt sich nicht an kritischen Stellen wie engen Kreisverkehren. Und lässt die starke Maschine bei ruhigem Gasfuß gelassen ziehen. Manuelles Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad ist überflüssig, ebenso der

Wechsel ins Dynamikprogramm. Die große Spreizung des Getriebes bedeutet ebenso perfektes Anfahren und feinfühliges Rangieren beladen am Berg wie entspanntes Dahinschnüren bei hohem Tempo.

Die großen Leistungsreserven führen zu einer entsprechenden Spanne des Verbrauchs. Mit nur rund 8 l/100 km gibt

sich der beladene Dreitonner auf Kurzstrecken und im Überlandbetrieb zufrieden. Kaum darüber liegt eine verhaltene Autobahnfahrt. Wer das volle Leistungsvermögen ausnutzt, landet auch mal bei 15 l/100 km. Dazu aber muss der rasante Vito über die Grenze ins Nachbarland wechseln und zu günstigen Zeiten mit bis zu 200 Sachen über eine unbeschränkte Autobahn preschen. Muss nicht sein, funktioniert aber ohne nennenswerte Anspannung. Insgesamt schluckte der Testwagen auf der anspruchsvollen Hausstrecke voll ausgeladen im Schnitt 8,8 l/100 km, einschließlich Vollgasetappe. In Anbetracht der souveränen Leistung ein prima Wert. Zumal bei weniger Fracht und gezügelter Fahrweise problemlos eine Sieben vor dem Komma drin ist.

Schon die Startprozedur hat es in sich. Bei „Zündung ein“ strafft sich der Sicherheitsgurt, schnellen die Zeiger von Tacho und Drehzahlmesser kurz bis zum Anschlag, begleitet von roten Leuchtdioden, der Vito spannt die Muskeln an. Dazu sorgfältig gezeichnete und komplette Instrumentierung, eingängige Bedienung der Lenkradtasten mit klarem Druckpunkt – alles praxisnäher als manch moderne Spielerei. Hinzu kommt der praktische Lenkstockhebel für die Automatik. An anderer Stelle täte mehr Moderne gut: Wer MBUX ausprobiert hat, ist vom kleinen Vito-Bildschirm für Navi und Co. enttäuscht. Auch die Fußfeststellbremse ist von gestern. Und wie wär's mit etwas mehr



Gegenüberliegende Seite:

Trotz des Lacks nichts für Schwarzseher: Der Vito bringt mit seinem dynamischen Antriebsstrang viel Farbe ins Spiel.

Diese Seite von oben nach unten:

Knapp eine Tonne Ladung schultert der Vito, die Abmessungen des Frachtabteils sind eher knapp.

Im Cockpit geht es recht eng und etwas düster zu, aber funktionell.

Gut versteckter Motor, Erfinder Rudolf Diesel hätte am Hightech-Triebwerk seine Freude gehabt.

Technische Daten: Mercedes Vito 119 CDI

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.140 mm
Breite gesamt	1.930 mm
Breite über Außenspiegel	2.249 mm
Höhe gesamt	1.910 mm
Radstand	3.200 mm
Wendekreis	11,8 m
Breite/Höhe Schiebetür	901/1.258 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.391/1.258 mm
Laderaum über Fahrbahn	558 mm
Laderaum (L/B/H)	2.678–2.831/1.667/1.337 mm
Breite zw. den Radkästen	1.270 mm
Ladevolumen	6,0 m ³
Leergewicht Testwagen	2.080 kg
Nutzlast	970 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.050 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.550/1.650 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.300 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut. Bohrung/Hub 82,0/92,3 mm, Hubraum 1.950 cm³, Leistung 140 kW (190 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 440 Nm bei 1.350–2.400/min. Schadstoffarm nach Euro 6d-Temp.

Preis

Mercedes Vito 119 CDI Pro, L2H1, 140 kW (190 PS), Automatik, 39.792* Euro
*ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:	Elastizität:
0 – 50 km/h 4,2 s	60 – 80 km/h (Kickdown) 4,1 s
0 – 80 km/h 7,7 s	60 – 100 km/h (Kickdown) 7,2 s
0 – 100 km/h 11,1 s	80 – 120 km/h (Kickdown) 9,1 s

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch innerorts / außerorts / kombiniert NEFZ	6,3/5,6/5,8 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	154 g/km
Normverbrauch: kombiniert	WLTP 6,1–8,4 l/100 km
CO ₂ -Emissionen kombiniert	184 g/km
Teststrecke beladen	8,8 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,7–15,3 l/100 km
Testverbrauch AdBlue:	0,5 l/100 km über Gesamtfahrstrecke

Frische fürs Interieur? Die Verarbeitung ist gut, die Materialqualität angemessen, doch alles wirkt etwas freudlos. Einschließlich der blechernen unverkleideten Trennwand. Und wo ist der Kleiderhaken? Der große Bruder Sprinter kann manches besser.

Er bietet auch mehr Platz. Der Längsmotor kostet im Vito viel Raum, daher verlängert Mercedes das Ladeabteil bis unter die Sitze. Dieser Kunstgriff engt die Bewegungsfreiheit jedoch ebenso ein wie die knappe Längsverstellung der Sitze. Kommen dann mittig optionale Ablagen hinzu, ist der Durchstieg zugebaut. Generell wird spürbar, dass die Urkonstruktion des Vito-Rohbaus bald 20 Jahre zurückliegt. Auf neuestem Stand ist dagegen das Fahrwerk: Die elektrische Lenkung reagiert höchst präzise und bei niedrigem Tempo nicht so schlapperleicht wie im Sprinter. Ein Plus des Hinterradantriebs ist der enge Wendekreis, trotz des recht langen Radstands. Von ihm profitiert der ruhige Geradeauslauf. Ein schneller Hakenschlag ist unkritisch, auch in voller Fahrt liegt der Vito sicher. Und im Unterschied zum Sprinter kennt der Vito bei flottem Landstraßengeschlängel kein Wanken. Das ESP greift bei Bedarf und sauber gefahrener Linie unaufdringlich ein. Die straffe Abstimmung überzeugt bereits ohne Fracht. Allenfalls rollen die 17“-Räder mit 55er-Bereifung auf kurzen Unebenheiten etwas hart ab. Beladen legt der Komfort nochmals deutlich zu.

Fühlen wir einigen Assistenzsystemen auf den Zahn. Der aktive Brems-Assistent warnt bei zu geringem Abstand und Kollisionsgefahr mit einem leuchtend roten Dreieck, dann flackernd plus Akustikhinweis – unübersehbar und unüberhörbar. Der Spurhalte-Assistent macht sich unaufdringlich per Lenkradvibration bemerkbar. Der Totwinkel-Assistent warnt mit rotem Dreieck vor Verkehr aus der Nebenspur, bei Bedarf auch blinkend und akustisch. DISTRONIC: einfache Einstellung von Tempo und Abstand, sanfter Eingriff, keine Irritation durch einscherende Überholer, frühzeitige und zügige Beschleunigung beim Ausscheren – klasse. Der digitale Innenspiegel irritiert: Eine Kamera im Rückfenster zeigt den nachfolgenden Verkehr im Innenspiegel. Der Blickwinkel im Weitwinkelformat ist deutlich größer als jener des Innenspiegels, gut gemeint, aber heikel beim Wechsel zwischen den Systemen. Dazu ist das Bild des Digitalspiegels zwar hell, für Brillenträger aber unscharf. Bei Tunnelfahrten wirkt das Bild milchig, als führe man durch eine dicke Nebelsuppe. Auch wirken Bewegungen des Heckscheibenwischers wie ein störendes Flackern.

Zurück zu klassischer Technik. Die Schraubenfedern der Hinterachse gehen beim Beladen zwar in die Knie, doch der Vito steckt dies mühelos weg. Andererseits kosten Hinterradantrieb und umfangreiche Ausstattung Nutzlast, der Dreitonner darf einschließlich Fahrer eine knappe Tonne schleppen. Und zieht auf Wunsch 2,5t Anhängelast. Kann vorkommen, denn in Relation zur Gesamtlänge fällt der Frachtraum nicht üppig aus. Aber alles ist gut gemacht: Die Schiebetür rastet geöffnet sicher ein, der Boden ist nach Art des Hauses solide und rutschfest, die serienmäßigen Zurrösen sind kräftig ausgebildet. Zu den Empfehlungen gehören die LED-Lichtleiste oberhalb des Heckportals als Beleuchtung und Airlineschienen als Befestigung. Obacht beim Packen: Theoretisch passen bequem drei Paletten quer in den Frachtraum. Doch bei hoher Beladung kann's dann angesichts der ausgebuchteten Trennwand und des angedeuteten Rundrückens eng werden.

Aber für größere Gebinde ist ohnehin der Sprinter zuständig. Und der eVito? Der muss sich angesichts des Dieserkollegen ranhalten. Bis zu einem zufriedenen Lächeln angesichts der Reichweite wird's noch dauern. **/// Randolph Unruh**



Bilder von oben nach unten:

Schlüssig zu bedienende Lenkradtasten, Lenkstockhebel für die Automatik, dazwischen zusätzlich Schalt paddel

Klassische Instrumente, gut ablesbares Display – nicht die modernste, aber vielleicht die beste Ausführung

Der lange Radstand bildet die Basis für ansprechende Proportionen und vor allem für ein ruhiges und komfortables Fahrwerk.

/// mehr dazu in unserer App



Faustkeil aus Fernost

Premiere: Hyundai Staria. Transporter mal ganz anders: Der neue Staria ist elegant wie aus einem Guss geformt. Der Van mit Wow-Effekt geht im zweiten Halbjahr an den Start.

Oben gehen Motorhaube und Windschutzscheibe in einem flachen Winkel ineinander über. In der Mitte spannt sich das Tagfahrlicht in einem kühnen Bogen über die Frontpartie. Unten schließlich breitet sich ein vergitterter Grill aus, flankiert von würfelförmigen Scheinwerfern mit sechs Punkten. Sie sehen aus, als hätte Hyundai mit dem neuen Staria gleich einen Sechserpasch gewürfelt.

Seitlich senken sich die Panoramafenster auf eine sehr niedrige Gürtellinie, hinten strecken sich senkrechte Leuchtstreifen als Lichter. Alles zusammen ist in einer flüssig und völlig schnörkellos gezeichneten Karosserie verpackt, ein Van mit echtem Wow-Effekt. Eine automobile (R)Evolution, die an den Ur-Espace von Renault erinnert. Seine Weltpremiere erlebt der Staria als üppig ausgestatteter Edelmann, der VW Multivan und Mercedes V-Klasse das Fürchten lehren will. Doch dieser Faustkeil will auch als Minibus und Transporter antreten und soll Hyundai H-1 oder den unglücklichen großen H350 vergessen lassen. Hyundai kann längst schick. Der Staria ist schicker. Und er ist ein ganz ordentlicher Brummer, man sieht's ihm aufgrund der eleganten Formen kaum an. 5,25 m lang, jeweils haarscharf unter 2 m breit und hoch, das kann eng werden an Einfahrten, auch angesichts eines Radstands von 3,27 m. 5 m³ nennt Hyundai als Ladevolumen, das ist mit Blick auf die Abmessungen nicht eben üppig – die lange Nase, die der Staria seinem Wettbewerb drehen will, sie kostet Platz.

Drinnen ragen vor dem Fahrer sehr reduzierte Instrumente aus der Armaturentafel auf. In der Mitte macht sich ein üppiger Bildschirm im Format 10,25“ breit. Wenn man den ersten Bildern glauben kann,

lassen sich dort diverse Funktionen bedienungsfreundlich direkt ansteuern. Das verlernen arrivierte Wettbewerber zurzeit. Als Antrieb dient ein 2,2l-Dieseler, aufgepusst von einem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Macht 130 kW (177 PS) Leistung und 431 Nm Drehmoment.

Hyundai ist bei der Leistung seiner Transporter bekanntlich

gerne üppig unterwegs – mal sehen, ob's auch eine milde Sorte geben wird. Hinzu gesellt sich wahlweise ein 6-Gang-Schaltgetriebe oder eine 8-Gang-Wandlerautomatik mit Bedienung über Tasten. Das Fahrwerk mit einer Multilenker-Hinterachse zeugt ebenfalls von hohem technischem Anspruch. Und Hyundai legt noch eins drauf: In Planung ist statt eines batterieelektrischen Antriebs auch eine Brennstoffzellenvariante. Das sichert dann den nächsten Wow-Effekt.

/// Randolph Unruh

Im Bild:

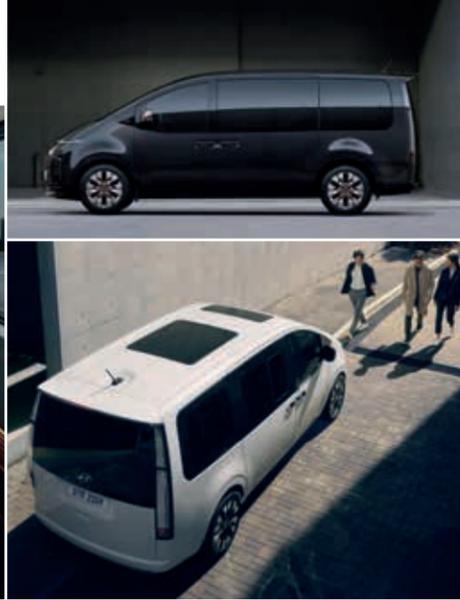
Zweimal sechs Lichtpunkte als Scheinwerfer – Hyundai hat mit dem neuen Staria optisch einen Sechserpasch gewürfelt.

Bilder:

Zunächst präsentiert sich der Staria als Edelmännchen – anstelle duftender Ledersessel wird's auch einen Kastenwagen mit 5 m³ Volumen geben.

Die Karosserie des Staria ist flüssig und schnörkellos gestaltet, sie streckt sich auf 5,25 m Länge.

Aus jedem Blickwinkel appetitlich geformt – auch der Rücken mit senkrechten Leuchten kann entzücken.



Mobilitätsgarantie

Ab sofort können auch Käufer von MAN TopUsed-Lkw die Mobilitätsgarantie von MAN in Anspruch nehmen.

Die MAN Mobilitätsgarantie für gebrauchte Lkw sichert die Mobilität ab und bietet Transportunternehmen so volle Planungs- und Einsatzfähigkeit ihrer Fahrzeuge. Im Falle eines technischen Defekts des Fahrzeugs wird eine zügige Weiterfahrt ermöglicht. Sollte dies, beispielsweise aufgrund eines größeren Reparaturbedarfs, nicht am selben Tag möglich sein, wird ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung gestellt bzw. die entsprechenden Ausfallzeiten entschädigt.

Die MAN Mobilitätsgarantie gilt in allen 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie der Schweiz, Großbritannien, Andorra, Norwegen und der Türkei. Sie ist für alle MAN-Lkw der TG-Baureihe verfü-

bar und unabhängig vom jeweiligen Fahrzeugeinsatz. Voraussetzung für eine Inanspruchnahme ist eine Kombination mit einem MAN Servicevertrag und eine MAN TopUsed-Garantieverlängerung sowie die Registrierung des Fahrzeugs bei MAN ServiceCare. Außerdem müssen alle Wartungs- und Pflegearbeiten am Lkw nach den Herstellervorgaben erfolgt sein und ausschließlich MAN Originalteile sowie von MAN freigegebene Schmier- und Betriebsstoffe verwendet worden sein. MAN TopUsed vermarktet gebrauchte Lastwagen, Transporter und Omnibusse der Marken MAN und NEOPLAN sowie von weiteren Herstellern. Neben Fahrzeugen werden auch Anhänger und Sattelaufleger angeboten. MAN TopUsed bietet darüber hinaus ein breites Dienstleistungsangebot von Leasing- und Finanzierungsangeboten bis hin zu Wartungs- und Reparaturverträgen und internationalen Gebrauchtfahrzeuggarantien. Insgesamt acht MAN TopUsed Center stehen Kunden österreichweit zur Verfügung. //

Intelligent und zeitsparend

IVECO erweitert sein Angebot an vernetzten Diensten, womit die Kunden die Software ihrer Fahrzeuge aus der Ferne aktualisieren können. Das IVECO Over The Air Update aus der Ferne spart Zeit und erhöht die Betriebs-

zeit des Fahrzeugs. Es ist sehr bedienungsfreundlich und ermöglicht eine schnelle Aktualisierung der Fahrzeugsoftware, ohne dass der Fahrer oder Flottenmanager die Werkstatt aufsuchen muss. Es kann vom Kunden überall und zu jeder Zeit durchgeführt werden – für die nur wenige Minuten dauernde Aktualisierung sollte das Fahrzeug an einem sicheren Ort geparkt sein. Das

bedeutet, der Fahrer kann das Update installieren, wann immer es ihm passt, ohne Zeit zu verlieren. Ganz egal, ob während einer Pause, während eines Einsatzes oder kurz vor dem Feierabend.

Um die IVECO Over the Air Update-Funktion zu nutzen, muss der Kunde lediglich einen IVECO Daily oder IVECO S-WAY mit Connectivity Box besitzen und ein registrierter IVECO ON-Nutzer sein, der mit dem Fahrzeug verbunden ist. Wenn er die Mitteilung erhält, dass ein Update verfügbar ist und sein Fahrzeug sicher geparkt ist, kann er es über das Infotainment-System oder die Easy Way App installieren. Mit einem Klick auf die Schaltfläche IVECO Over the Air Update sucht das System nach dem Update und startet den Download. Es ist so einfach wie das Aktualisieren eines mobilen Gerätes. Die neue Funktion wird zeitnah auch in der Business Up App für den IVECO Daily verfügbar sein. //



Stellantis gibt voll Stoff

Werden jetzt die aktuellen Grenzen des Elektroantriebs gesprengt? Stellantis präsentiert eine ganze Flotte mittlerer E-Transporter mit großer Reichweite und schneller Betankung – die Brennstoffzelle macht's möglich.

Stellantis? Genau, das ist der frischgebackene Automobilkonzern mit Citroën und Peugeot, Fiat und Opel – um von den vielen Marken nur jene zu nennen, die in Europa Transporter anbieten. Der Konzern also, der mit ebenso leistungsfähigen wie günstigen E-Varianten von Jumpy/Spacetourer, Expert/Traveller und Vivaro eine Menge Staub aufwirbelt. 7.500 Einheiten davon sind seit Herbst bereits verkauft worden. Jetzt legt Stellantis nach: Zum Jahresende rollen die ersten Serienmodelle dieses Trios mit Brennstoffzellenantrieb zu den Kunden. Damit fährt Stellantis erneut auf die Überholspur, denn von VW und Mercedes ist →



seit Prototypen im Jahr 2018 von diesem Thema nichts mehr zu hören. Einzig Renault will den längst angekündigten Master im Laufe des Jahres mit dieser Antriebstechnik von der Leine lassen. Wobei die Brennstoffzelle umstritten ist. In manchen Augen gilt sie als Stein der Weisen auf dem Weg zur Elektromobilität. Andere sehen sie in Transportern maximal als Übergangstechnologie, bis Batterien noch viel mehr können als heute.

Vorteil: Die Brennstoffzelle gewinnt als bordeigener Stromerzeuger aus mitgeführtem Wasserstoff Strom, der den Elektromotor antreibt. Das heißt rasches Tanken und große Reichweite, keine schädlichen Emissionen. Und es gibt Bedarf: „44% unserer Kunden fahren nie mehr als 300 km am Tag“, stellt Xavier Peugeot fest, Senior Vice-President Transporter von Stellantis. Und die anderen gut 50%, sollen sie weiter dieseln und künftig vor Städten stoppen, sollen sie häufig und langwierig Strom tanken? Die Nachteile der Technologie: Der Wirkungsgrad der Stromerzeugung ist mau, Wasserstoff wird zurzeit überwiegend aus fossilem Erdgas gewonnen, die Brennstoffzelle benötigt eine Pufferbatterie, denn sie reagiert träge und nicht rasch auf die schnellen Lastwechsel in Fahrzeugen.

Trotzdem: Der österreichische Staat will die Wasserstofftechnologie anschieben. Er springt damit auf einen fahrenden Zug auf, denn sowohl Frankreich als auch Deutschland unterstützen das Thema. Beide Länder sind zwei Hauptpfeiler der Stellantis-Gruppe und die Stellantis-Marke Opel bringt viel Erfahrung mit Wasserstoffautos mit. „Jetzt ist die richtige Zeit, die Fertigung zu starten“, sagt Frank Jordan, Research & Innovation Director Germany. Im Boot sind Zulieferer Faurecia für die Tanktechnologie und Symbio als Lieferant der Brennstoffzelle.

Das komplexe System muss klug austariert werden. Extreme sind eine batterieelektrische Variante mit kleiner Brennstoffzelle als Reichweitenverlängerer, ebenso ein vollwertiger Brennstoffzellenantrieb mit sehr kleiner Batterie. Die Ingenieure haben einen Mittelweg gewählt: Unter dem Wagenboden der E-Transporter nehmen längs eingebaut drei Tanks mit zusammen 4,4 kg Wasserstoff und 700 bar Druck den früheren Platz der Batterien ein. Über der E-Maschine im Motorraum ist Raum für eine Brennstoffzelle mit 45 kW Leistung. Und unter den Vordersitzen ruht eine Batterie mit 10,5 kWh Kapazität.

Wasserstoff getankt wird hinten links unter der bisherigen Dieselklappe, in drei Minuten sind die Behälter gefüllt. Mit Plug-in-Technik bunkern die Transporter zusätzlich Strom vorne links, dort, wo auch die batterieelektrischen Transporter befüllt werden.

Das dauert an der 11 kW-Wallbox bei leergefahrenem Akku etwa eine Stunde. Der Batteriestrom bietet eine willkommene Reserve von rund 50 km, denn Wasserstoff-Tankstellen sind noch dünn gesät. In Österreich gibt es bisher nur eine Handvoll Stationen, weitere sind in Planung.

Die komplexe Technik passt in die Grundarchitektur der Transporter in mittlerer (Länge 5,0 m) und großer Ausführung (5,3 m). Der Laderaum wird nicht beeinträchtigt. Auch nicht die Nutzlast: Dank eines Leergewichts von lediglich knapp 2 t spricht Stellantis beim Kastenwagen von 1.100 kg Nutzlast. Und falls dies alles nicht reicht, sind zusätzlich 1,1 t Anhängelast drin. Die Daten des E-Motors sind von den batterieelektrischen Ausführungen bekannt. Je nach gewähltem Fahrmodus leistet der Motor zwischen 60, 80 oder 100 kW und kommt auf maximal 190, 210 oder 260 Nm Drehmoment.

In der stärksten Stufe schnellen die Brennstoffzeller in 15 s auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit ist wie bei den Ausgangsmodellen auf 130 Sachen begrenzt. Im realistischen WLTP-Mix soll sich die Reichweite auf mindestens 400 km belaufen. Dies zu jeder Jahreszeit, denn Wasserstoff ist die Umgebungstemperatur schnuppe, im Unterschied zu Batterien.

Damit liegen die wesentlichen Daten auf dem Tisch, nur zum Preis hüllt sich Stellantis noch in Schweigen. Er hängt von zahlreichen Parametern ab, u. a. von den Stückzahlen. Hier macht Stellantis mit den drei Marken Citroën, Opel und Peugeot ordentlich Druck. Hinzu könnte Transporter-Kooperationspartner Toyota kommen, dort hat man viel für Wasserstoff übrig. Und auch der Kompakt-Transporter Fiat Talento wird nicht ewig vom Erzrivalen Renault geliefert werden.

Carla Gohin (Senior Vice-President Entwicklung von Stellantis) sagt es deutlich: „Wir wollen dieses Rennen gewinnen. Wir reden nicht über Demonstrationsfahrzeuge oder Prototypen. Wir bauen ein B2B-Angebot auf, das den E-Antrieb vollwertig ergänzt.“ Also voll Stoff mit Wasserstoff. **/// Randolph Unruh**

Bild vorherige Seite, von oben nach unten:

So sieht's unter dem Blech aus: Wasserstofftanks unter dem Boden, Batterie unter den Sitzen, Brennstoffzelle vorne über dem E-Motor.

Ein Konzern und zunächst drei Marken: Brennstoffzellen-Antriebstechnik für die kompakten Transporter von Citroën, Opel und Peugeot.

Bild unten:

Als Brennstoffzellen-Ausführung gibt es zunächst Kastenwagen in mittlerer und großer Länge, Laderaum und Nutzlast bleiben erhalten.



WIR KAUFEN IHREN TRANSPORTER.

Markenunabhängig und unkompliziert.



Nähere Informationen unter 0800 727 727 oder auf www.pappas.at/transporterankauf

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



Gerüstet für große und kleine Reisen mit bis zu fünf Reisenden

Jede Menge Laderaum unter dem stabilen Doppelbett

Big Benz

Mehr Allradcamper, Kastenwagen und Familienvan geht offensichtlich doch.

Leicht soll er sein, Platz soll er haben, nicht zu groß, schnell, wendig, sparsam und natürlich auch noch ein wenig geländetauglich soll er sein, der neue Campervan – und selbstverständlich mit B-Führerschein zu fahren. Jeder Versuch, diesen Wunsch erfüllt zu bekommen, war in den letzten Jahren zum Scheitern verurteilt. Ein junges österreichisches Unternehmen zeigt, dass all das und sogar noch mehr möglich ist.

Die Basis dafür liefert ein Mercedes-Benz Sprinter aus dem Hause Pappas, der mit starkem Dieselmotor, Automatik, Allradantrieb und einer großzügigen Komfortausstattung bei Essential Vans angeliefert wurde. Dort wurden ihm eine zum Doppelbett umklappbare Dreiersitzbank, eine wintertaugliche Isolierung und die für alle Essential Vans-Modelle typische multifunktionale Laderauminfrastruktur implantiert. Letztere erlaubt es, binnen weniger Minuten ein Doppelbett im Laderaum genauso zu installieren wie eine kompakte Küche samt großem Kühlschrank, zahlreiche Staufächer und vieles andere mehr – stets abhängig davon, was der Einsatz benötigt. Fix verbaut ist im Prinzip nur die zusätzliche Elektroausstattung, die es sich unter dem drehbaren Beifahrersitz gemütlich macht und langanhaltende Autarkie garantiert, so bleibt der Laderaum nahezu unangeastet. Mit wenigen Handgriffen ein- und ausbaubar ist auch die Dusche, der aufgeschraubte Dachträger erlaubt es, das Laderaumvolumen bei Bedarf nach oben hin zu öffnen.

Um im Alltag, aber speziell natürlich auch auf Reisen im leichten Gelände voranzukommen, stellte Essential Vans den Sprinter nicht nur auf große All-Terrain-Reifen, sondern montierte auch besonders robuste Felgen. Komfortabler und zugleich auch ein paar Zentimeter höher zeigt sich das neue Fahrwerk. Um den Sprinter auch als Zugfahrzeug nutzen zu können, ist eine Anhängerkupplung an Bord. Zahlreiche Zusatzscheinwerfer und eine starke Standheizung runden den komplett typisierten Umbau ab.

Am Ende sind es 3.015 kg, die der Mercedes-Benz Sprinter von Essential Vans im Zuge der Typisierung auf die Waage bringt. Das garantiert den gewünschten Spielraum und verrät, dass sich konsequenter Leichtbau fernab von Haushaltsmöbliering bezahlt macht. Top auch der erste Fahreindruck. Minimal lauter als das Original (das ist in erster Linie den grobstolligen Reifen zuzuschreiben) und trotz der kompletten Ausstattung überaus leicht und agil zu bewegen, straft Essential Vans all jene Lügen, die behaupten, dass ein Allrad-Campervan für die ganze Familie nicht B-Schein-konform und somit unter 3,5 t zu haben ist. // www.essentialvans.at



Grüne Innovation

Die auf Arzneimitteltransporte mit aktiver Temperierung spezialisierte trans-o-flex-Tochtergesellschaft ThermoMed testet ab sofort über ein ganzes Jahr drei Zustellfahrzeuge, die mit einer neuartigen, rein elektrischen Kühlung ausgerüstet sind. „Die Aggregate sind zwar in der Anschaffung teurer, sollen aber leiser, umweltfreundlicher und im Betrieb sparsamer sein“, sagt Wolfgang P. Albeck, CEO bei trans-o-flex. Bisher gibt es lediglich einen Hersteller, der die innovative Technik für Fahrzeuge in der Klasse bis zu 3,5 t mit einem Thermo-Kofferaufbau anbietet. „Deshalb testen wir jetzt, ob die Geräte die versprochenen Vorteile im täglichen Einsatz halten können und ob sie genauso zuverlässig sind wie herkömmliche Kühlaggregate.“ Konventionelle Kühlaggregate von Transportern beziehen die notwendige Energie ausschließlich über den Dieselmotor des Fahrzeugs. „Wenn das Fahrzeug für die Zustellung hält, dann muss unter Umständen der Motor weiterlaufen, damit die Temperierung gewährleistet ist“, erläutert Albeck. „Das führt nicht nur zu einem höheren Treibstoffverbrauch, sondern auch zu einer höheren Lärmbelastung.“ Beides kann jetzt durch neue, mit Strom betriebene Geräte vermieden werden. Während der Fahrt erfolgt die Energieversorgung über einen vom Motor angetriebenen Generator. Sobald der Motor aus

ist, sorgt eine Pufferbatterie für den nötigen Strom. Für die notwendige Vortemperierung des Laderaums auf die richtige Temperatur wird der Fahrzeugmotor ebenfalls nicht benötigt. Dafür kann das Fahrzeug an eine herkömmliche 230 Volt-Steckdose angeschlossen werden, über die gleichzeitig auch die Pufferbatterie geladen wird. Bei einem Motorschaden können die Fahrzeuge durch die Batterie für mehrere Stunden die Temperatur halten. Und da viele Fahrzeuge im Krankenhausbereich unterwegs sind, macht sich eine geringere Geräuschkentwicklung durch die batteriebetriebene Kühlung dort ebenso positiv bemerkbar.

In der Anschaffung sind die Geräte vom Typ Mitsubishi TE 30 laut Albeck um rund 3.000 Euro teurer als die bisher bei ThermoMed eingesetzten Kühlgeräte. Außerdem wiegt die Anlage (inklusive Batterie) mit 192 kg fast 40 kg mehr als eine vergleichbare konventionelle Anlage. „Die Gesamtkosten könnten trotzdem unterm Strich niedriger sein, weil der Spritverbrauch des Trägerfahrzeugs sinkt und die Wartungs- und Reparaturkosten der elektrischen Anlage niedriger sein sollten“, so Albeck. „Aber all das wollen wir jetzt genauer überprüfen.“ Überprüft werden die elektrischen Kühlaggregate in Verbindung mit drei Mercedes Sprintern der neuesten Generation und einem ThermoKoffer des Aufbauherstellers Spier. Das Kühlaggregate ist für Fahrzeuge mit verschiedenen Temperaturzonen geeignet. //