

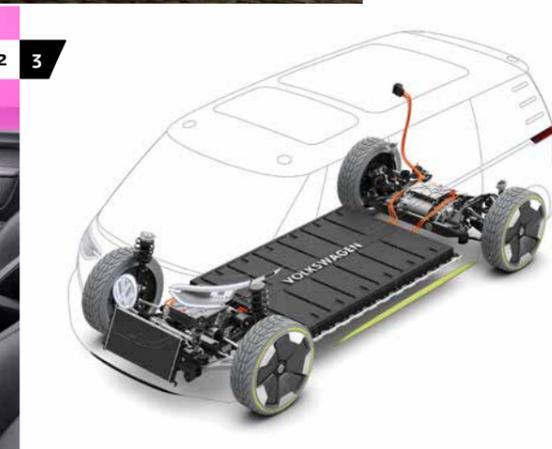
Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 3/2022

**STÜRMISCHE ZEITEN LATTENHÖHE DES NEUEN BULLI
OPTIMIERTE LEICHTE NISSAN BEREICHERT SEIN PORTFOLIO
ELEKTRO-LÖWE HÄLT EINZUG BEI REGIONALER SPEZIES**





1 Großer Radstand, üppige Räder, kurze Überhänge – und wo ist die Motorhaube? Konsequente E-Mobilität führt zu neuen Proportionen.

2 Luftig-leichtes Cockpit, großer Zentralmonitor, enormes Raumgefühl dank vorverlegter Windschutzscheibe

3 MEB-Baukasten als Plattform: Motor über der Mehrlenker-Hinterachse, vorn Nebenaggregate. Geladen wird hinten rechts.

4 Praktisches Fach fürs Ladekabel im Zwischendeck an der Schiebetür

5 Trotz geschickter Raumaussnutzung: Der Laderaum ist knapper als beim längeren Kollegen mit Vorderradantrieb, die Schiebetür schmaler.

Stürmische Zeiten

Fahrbericht: VW ID. Buzz Cargo.
Er ist der wahre neue Bulli: knuffige Form, elektrischer Antrieb, großer Fahrspaß, sturmerprobt. Was er kann – und was nicht.

Von oben nach unten:

Die schrille Tarnung zeigt mehr als sie verbirgt: VW ID. Buzz Cargo auf großer Fahrt.

Und so sieht er in Wirklichkeit aus: flache Nase mit großem Markensignet, unten ein wuchtiger Grill, dahinter Kühlung und Nebenaggregate.

Oben wütet ein Orkan und es schüttet wie aus Kübeln. Unten pflügt der VW ID. Buzz auf teils rüden Straßen unbeirrt durch schwere See, die serienmäßigen LED-Scheinwerfer weit aufgerissen. Seine schrille Tarnung verbirgt nichts, sie schreit vielmehr nach Aufmerksamkeit. Es sind stürmische Zeiten, nicht nur das Wetter betreffend, auch die Antriebstechnik. Mit dem ID. Buzz bricht eine neue Ära an: Er ist der erste Transporter eines Großserienherstellers, der konsequent auf E-Mobilität getrimmt ist.

Das verdankt er der MEB-Plattform (modularer E-Antriebs-Baukasten) von VW. Was für VW ID. 3, 4, 5 und Konzerngeschwister passt, das passt auch dem ID. Buzz Cargo. Mit verstärkter Hinterachse, erklärt Entwicklungs-Chef Kai Grünitz, denn hier fährt ein stämmiger 2,9-Tonner vor. Daher die Riesenräder im Format 18“ bis 21“, hinten größer als vorn. Ein Hauch von Formel 1, wie die enorme Spurtstärke des Kastenwagens. Pfeilschnell schießt er bei Bedarf dank 150 kW Leistung und 310 Nm Drehmoment von der Ampel los, auf der Autobahn bis zur Höchstgeschwindigkeit von 145 Sachen. Abgeregelt zugunsten der Reichweite, klar. Sie ist dank des Batterieformats von nutzbaren 77 kWh beachtlich. Grünitz deutet optimistisch rund 400 km nach WLTP-Mix an. Hat der E-Motor das Reservoir leergeschlürft, wird mit bis zu 170 kW geladen.

Die erste Proberunde mit Stadt- und Autobahnverkehr bei üblen Bedingungen ergibt einen Schnitt von 25 kWh. Angesichts des Volumens nicht schlecht, der ID. Buzz Cargo ist mit 4,7 m Länge, haarscharf unter 2 m Breite und 1,94 m Höhe stattlich gewachsen. Ganz schön bullig, dieser Bulli. Aber er profitiert von seinem One-Box-Design und aerodynamischer Feinarbeit. Grünitz nennt einen beachtlichen Luftwiderstands-Beiwert von $c_w=0,285$. Dieser Schliff und der E-Antrieb senken auch die Innengeräusche drastisch – trotz Sturmgebraus und klatschendem Regen.

Ohnehin sind die Insassen der Umwelt entrückt. Draußen geht die Welt fast unter, drinnen ist alles gut. Das liegt an der extrem weit entfernten Windschutzscheibe und anschließenden großen Van-Fenstern zwischen den doppelten A-Säulen, an viel Raum rund um den Platz des Steuerers und markentypisch bequemem Sitz mit großem Verstellbereich sowie der luftigen Armaturentafel mit riesiger offener Ablage oben und schuckelig-kleiner Instrumenteneinheit direkt auf der Lenksäule. Inklusiv des Bedienstummels rechter Hand für Fahrtrichtung, Rekuperation und elektronischer Parkbremse alles original ID.4. Zusammen mit der erhabenen Sitzposition erinnert das Cockpit ein wenig an die Flybridge einer schicken Yacht. Weniger flott: Ampeln sind wegen des weit vorgezogenen Dachs kaum zu sehen.

Die Materialien sind einfacher als in der Bus-Variante Buzz. Kritik an der komplexen VW-Bedienung per Touch-Bildschirm unterbleibt heute ausnahmsweise.

Dafür folgt eine dezente Verbeugung vor der geschickten Verbindung von neuem Cargo und altem Bulli. Flache Nase, großes Markensignet und ja, auch wieder Heckmotor, jetzt versteckt über der Hinterachse, alles wie vorgestern. Während jedoch einst kräftiger Wind die Heckmotor-Bullis von der Straße pustete, grinst der ID. Buzz Cargo darüber, zieht auch bei Sturm dank 3 m Radstand und ebenso ruhiger wie präziser und direkter Lenkung gelassen seine Bahn. Flankiert von bis zu knapp drei Dutzend Assistenzsystemen, so etwas kannten die Alten mit Heckmotor nicht. Der Park Assist Plus zB merkt sich das Einparkmanöver auf dem heimischen Betriebs Hof und vollzieht es automatisch nach. Der Travel Assist mit Längs- und Querführung ist ein weiterer Schritt zum autonomen Fahren. Dank Schwarmintelligenz orientiert er sich am Fahrstil anderer Straßennutzer und soll auf sinnlose und mitunter sogar gefährliche Eingriffe bisheriger Systeme verzichten.

Gemeinsam haben Bulli alt und neu die Handlichkeit. Der Neue tanzt mit nur 11 m Wendekreis Pirouetten durch den Stadtverkehr und liegt dank tiefem Schwerpunkt satt auf der Straße. Die Federung →

Aus eins mach drei

Bisher ein Einheitsmodell mit unterschiedlichen Ausprägungen, tritt VW nun mit drei grundverschiedenen Bauweisen im Segment der Dreitonner an. Da wäre der schicke Multivan T7, als Plug-in-Hybrid, Benziner und Diesel. Sein Schwerpunkt mit einem extrem flexiblen Fahrgastraum liegt in der gehobenen Personenbeförderung und als Van. Der neue Alleskönner für Gewerbe und Freizeit heißt ID. Buzz, grundsätzlich vollelektrisch angetrieben. Ohne Zusatzbezeichnung ein Van mit eingeschränkter Variabilität, als ID. Buzz Cargo ein kompakter Kastenwagen pur. Der altgediente T6.1 ist der klassische Transporter mit Dieselmotor in zahlreichen Varianten von kurz über lang bis hoch und als Fahrgestell, unter seinesgleichen immer noch der Transporter schlechthin. Sein Nachfolger steht für 2024 an, er wird unter Federführung von Ford entwickelt und gefertigt.

Aus jeder Perspektive ein schmucker Anblick: Hier wird aerodynamischer Feinschliff an den Abrisskanten deutlich.



reagiert vielleicht ein wenig harsch auf kurze Unebenheiten. Das gibt sich bei Beladung, verspricht Kai Grünitz.

Und da wird's spannend. 650 kg Nutzlast schleppt der Stromer, wie der Ur-Bulli von 1950. Der Neue darf zusätzlich mindestens eine Tonne Anhängelast ziehen, abhängig von der Modellvariante. Beides kann der T6.1 besser. Und Obacht, trotz geschickter Raumausnutzung mit Unterflurmotor fällt der Laderaum knapper aus als beim aktuellen Transporter. Die offizielle Volumenangabe des Frachtabteils von 4,0 m³ (ID. Buzz Cargo, realistisch) gegen 5,8 m³ (T6.1 Kasten, unrealistisch) ist wegen unterschiedlicher Normen nicht unmittelbar zu vergleichen. Aber die Einzelmaße sind's.

VW T6.1 Kasten: Länge/Breite Höhe 2.324/1.700/1.410 mm, Ladekante 568 mm,

VW ID. Buzz Cargo: Länge/Breite/Höhe 2.200/1.700/1.250 mm, Ladekante 623 mm.

Ursache der knappen Innenhöhe des Elektrikers: Er ist außen ein paar Zentimeter flacher als sein interner Kontrahent. Hinzu kommt die höhere Ladekante wegen des E-Motors über der Hinterachse. Da VW einen ebenen Boden einzieht, bleibt in Höhe der Schiebetür ein praktisches Fach fürs Ladekabel. Diese Öffnung fällt mit 750 gegen 1.017 mm erheblich schlanker aus – Europalette seitlich hin-

einschieben funktioniert nicht. Hinten passt's besser, auch wenn der Abstand von 1.230 mm zwischen den Radkästen trotz großer Wagenbreite nicht üppig ausfällt – dem stehen die mächtigen Räder im Weg.

Zu wenig? Es wird eine Durchlademöglichkeit mit einer Art Katzenklappe in der Trennwand unter dem Beifahrersitz geben. Ansonsten verweist VW auf den guten alten T6.1, denn um ihn zu schützen, bleibt die künftige, etwa 30 cm größere Längsausführung des ID. Buzz mit breiterer Schiebetür und bis zu 3,4 t zulässiger Gesamtmasse der Pkw-Ausführung vorbehalten.

Andere Komponenten dagegen sind in Vorbereitung: eine kleinere Batterie mit 52 kWh für Kurzstreckenfahrer im Handwerk und als Postverteiler ebenso wie ein größerer Akku mit mehr als 90 kWh für höhere Anforderungen durch Langstreckler und Anhängereinsatz, darüber hinaus weitere Motorleistungen und Allradantrieb per zusätzlichem Motor an der Vorderachse. Da ist er wieder, der MEB-Baukasten, siehe auch VW ID.4.

Bei den Preisen hält sich VW noch bedeckt. Offizielle Weltpremiere feierte der ID. Buzz am 9. März – nicht zufällig exakt 72 Jahre nach dem Ur-Bulli. Und er war zu diesem Zeitpunkt bereits sturmerprobt.

■ **Randolf Unruh**

VW Microbus – Urvater des ID. Buzz

Vor 21 Jahren unternahm VW mit dem Microbus den ersten Anlauf für einen recht nostalgisch angehauchten kompakten Transporter und Minivan. Sein Design zeigt viel Verwandtschaft mit dem aktuellen ID. Buzz, die Maße sind sogar fast auf den Zentimeter genau gleich. Unter der kurzen Haube steckte jedoch ein V6-Benziner, von einem vollelektrischen Parallelmodell zum gleichzeitig entwickelten VW T5 war noch nicht die Rede. Entworfen hatte den Microbus die kalifornische Design-Dependance von VW. In dieser Region hat der Ur-Transporter Legendenstatus. Das Publikum war begeistert, doch nach mehrjährigen intensiven Überlegungen kündigte VW das Projekt erst an, um es dann doch zu kippen. Der Microbus galt aus damaliger Sicht – vor der aktuellen Plattformstrategie des VW-Konzerns – als nicht kostendeckend produzierbar. Auch weitere Ideen wie die kompakteren Versuche VW Bulli und VW Budd-e gelangten in den Folgejahren nicht über das Dasein als Studie hinaus. Im Gedächtnis blieb der Microbus. Gute zwei Jahrzehnte nach der ersten Idee wird er nun in zeitgemäßer Ausführung Wirklichkeit.



Er lieferte die Ur-Idee für den neuen ID. Buzz: VW Microbus aus dem Jahr 2001.

Komplettlösung für Frischdienste

Lamberet-Tochter Kerstner ergänzt Citan & Caddy zum praxisfreundlichen Gesamtkonzept.

Die neuen Lieferwagenmodelle Mercedes-Benz Citan und VW Caddy 5 Maxi sind ab sofort auch als Frischdienstfahrzeuge erhältlich. Kerstner, Spezialist für Kühlhausbauten und Kühlmaschinen für Transporter und Lieferwagen, hat für diese beiden Modelle jeweils einen eigenen Isolierausbau entwickelt, der dank seiner Passform und der verwendeten Materialien hervorragende Isolierwerte aufweist. Die Kühlung übernimmt in beiden Fällen das hocheffiziente Unterflur-Kühlaggregat Kerstner CoolJet C106EA.

Kühltransporter-Spezialist Kerstner hat schnell auf den Generationswechsel bei den Lieferwagenherstellern reagiert und bietet nur wenige Monate nach der Markteinführung beide Fahrzeugtypen mit langem Radstand als Frischdienstfahrzeuge mit Isolierausbau und integrierter Kühlung an. Kerstner hat dafür in enger Zusammenarbeit mit den Fahrzeugherstellern einen neuen Isolierausbau entwickelt, der dank der exakten Anpassung an die Originalkarosserie maximalen Laderaum bei einem hervorragenden Isolationswert von 0,36 W/m²K gewährleistet. Durch ihre CAD-entwickelte Passform schmiegt sich die Kerstner Easyfit-Isolierung exakt an die Außenwände des Kastenwagens an und füllt auch Hohlräume in der Karosserie aus. Die schlagfeste und reinigungsfreundliche PU-Oberfläche der Isolier-elemente ist wasserabweisend und antibakteriell und somit optimal für den Einsatz im Lebensmitteltransport geeignet. Alle Materialien der Kerstner Isolierausbauten lassen sich leicht trennen und sind zu 100 % recyclingfähig.

Praxisgerechte Ausstattung Der Boden des neuen Kerstner Kühlhausbaus für den Mercedes-Benz Citan und den VW Caddy 5 Maxi ist optional mit einer robusten und abriebfesten Aluminiumbodenplatte versehen. Links und rechts an den Seitenwänden befinden sich Zurrleisten zur Ladungssicherung. Sperrstangen, Einlegeböden sowie ein Wasserablauf sind optional erhältlich. Darüber hinaus lassen sich beide Fahrzeuge auf Wunsch mit einem Temperaturschreiber ausstatten.

Kerstner CoolJet C106EA Sowohl im neuen Kerstner Mercedes-Benz Citan als auch im neuen Kerstner VW Caddy 5 Maxi kommt die elektrische Unterflur-Kühlmaschine Kerstner CoolJet C106EA zum Einsatz. Diese besteht aus einer kompakten Unterflureinheit, die den elektrisch angetriebenen Kompressor und den Kondensator enthält, sowie aus der in der Dachisolierung untergebrachten Einheit aus Verdampfer und Lüfter. In der Fahrerkabine befindet sich die übersichtliche Steuerungskonsole, mit der sich alle Funktionen der Anlage steuern und überwachen lassen. Die gesamte Anlage wird von der Lichtmaschine des Basisfahrzeugs mit Strom versorgt. Dadurch benötigt die Anlage nur sehr wenige Ausstattungsmerkmale im Basisfahrzeug und keine Umbauarbeiten im Motorbereich.

Die Kerstner Unterflur-Kühlmaschine CoolJet C106EA wiegt komplett nur 50 kg und sorgt damit für eine hohe Nutzlast und Wirtschaftlichkeit. Mit einer maximalen Kälteleistung von 944 W und einem Luftvolumenstrom von 478 m³/h ist sie für den Frischdiensttransport mit Ladungstemperaturen von 20 bis 0 °C ausgelegt. Der neu entwickelte Hochleistungs-Kondensator arbeitet mit der modernen Microchannel-Technologie, die bei hoher Flächenleistung weniger Kältemittel erfordert und zudem zu kompakter Bauform und geringem Gewicht führt. Dank der Unterflur-Montage bleibt bei dem Kerstner CoolJet C106EA die Original-Stirnfläche des Fahrzeugs unverändert. Das sorgt zusätzlich für geringen Kraftstoffverbrauch und trägt so zur hohen Wirtschaftlichkeit der Kerstner Kühlanlage bei. Eine Standkühlungs-Funktion für den Betrieb am 230 V-Netz ist auf Wunsch erhältlich. ■



Der Pkw-ähnliche Kerstner VW Caddy 5 Maxi reicht mit einem Ladevolumen von 2,4 m³ nahezu an die größere Transporter-Klasse heran.

Der Kerstner Mercedes-Benz Citan bietet maximalen Laderaum in dieser Fahrzeugklasse.



Der Transporter hat sich feingemacht – was so ein wenig schwarzer und weißer Schmuck bei einem Senior nicht alles bewirken.

Gereift und nicht gealtert

Test: VW Transporter T6.1. Vermutlich ist er der letzte klassische VW in der Liga, die er einst begründete. Vor seinem absehbaren Ende zeigt's der Alte dem Nachwuchs noch mal so richtig.

Heiser wie ein Raucherkatarrh röchelt der Anlasser, danach ertönt gedämpft die Reibeisenstimme des Dieselmotors, der Joe Cocker unter den Motoren. An Bord gibt es einen klassischen Zündschlüssel, einen Schaltknopf und einen Handbremshebel. Und fast keine Assistenzsysteme. Der Fahrer kann daher – im Transporter unvermeidlich

– auf kurvigen Landstraßen und in Autobahnbaustellen die Begrenzungslinien touchieren, ohne ein Feuerwerk an Warnungen in Gang zu setzen. Kein übereifriger Assistent lenkt auf kurvigen Sträßchen in gut gemeinter, aber in Konsequenz fast selbstmörderischer Absicht in den Gegenverkehr. Die Klimatisierung lässt sich mit drei übersichtlichen Drehreglern steuern. Hier ist der Fahrer noch selbstbestimmt unterwegs, wird nicht gefahren, sondern fährt. Ein herrlicher Anachronismus für Engagierte nach allerhand Ausflügen in die schöne neue Welt der E-Mobilität und der Assistenten mit Helfersyndrom. Bald wird der Alte 20 Jahre, manch heutiger Führerscheininhaber war noch nicht geboren, als der VW 2003 als T5 auf die Welt kam. Und doch steht der Senior richtig gut da, hat sich feingemacht für den Test, vielleicht ist es der letzte. Mit weißem Lack und dezenten Streifen, Stoßfängern in Wagenfarbe, schwarzen Spiegelgehäusen, abgedunkelten Scheiben im Fond und dem glänzenden schwarzen Dach. Muss man nicht haben, steht ihm aber gut. Senioren sind keine faltigen Mummelgreise wie vor ein, zwei Generationen.

Das betrifft auch die Fitness, der VW ist nicht nur schick, er packt auch an. Aufmerksame Beobachter bemerken die leer etwas hochbeinige Karosserie des Kastenwagens, der Dreitonner lauert auf Fracht. Ange treten ist er als Transporter Kastenwagen Plus, hinter der Schiebetür

steckt also eine Dreiersitzbank mit Trennwand zum Laderaum. Ein Alleskönner zum Transport von Mann und Maus, nichts wie hinein mit der Palette, beladen mit 900 kg Putz. Bitte längs einladen, sonst sind wegen der Trennwand die vorderen Zurrösen nicht mehr zugänglich. Kein Problem, der Frachtraum misst 1,4 m auf halber Höhe. Das heißt

ebenfalls, dass die versprochenen zwei Paletten quer bei flächendeckender Beladung nicht passen. Aber für flache Gegenstände bis fast 1,90 m Länge ist Platz (mehr als die Werksangabe), denn die Rückbank kann über die volle Breite unterladen werden. Vor dem Verzurren wandert noch ein halbes Dutzend der 30 kg-Säcke in Handarbeit nach vorn vor die Rückbank, die Achslastverteilung, klar.

Nun muss er ran, der TDI. Er ackert und orgelt, rumort und röhr, schnauft und prustet, lässt die Einspritzleitungen anschwellen und den Vorderwagen bei niedrigen Drehzahlen trotz Ausgleichswellen beim Anspannen der kräftigen Muskeln vor Anstrengung leicht vibrieren. Alles nicht laut, aber rau. Trotz des schicken Outfits geht hier ein Arbeiter ans Werk, kein Bürohengst. VW hat den Diesel für die letzte Stufe von Euro 6 nochmals überarbeitet: motornahe Abgasreinigung mit doppeltem SCR-Kat, dreiphasige Abgasrückführung, neues Einspritzsystem, neuer Turbolader. Ganz tiefe Drehzahlen mag die Maschine nicht, ganz hohe Drehzahlen braucht sie nicht. Das tiefe Turboloch liegt, so VW, an der Konzentration auf möglichst saubere Abgase. Dazwischen fühlt sich der Motor pudelwohl, packt spontan und fest zu. 110 kW (150 PS) Leistung und 340 Nm Drehmoment sind die Basis für prächtige Fahrleistungen – der Altmeister ist topfit. Kein Wunder also, dass VW 2,5 t Anhängelast spendiert. Passend dazu ist

das Getriebe im ersten Gang so kurz übersetzt, dass die Fuhre auch am Berg ohne Kupplungsschaden anfährt.

Gleichzeitig spreizt VW die sechs Gänge so weit, dass der Transporter in der höchsten Stufe gemütlich dahinbummelt. Tempo 100 bedeutet knapp 1.800 Touren, in voller Fahrt über die Autobahn wie der Gottseibeius mit 180 Sachen in seinem Heimatland ist der VW mit kaum mehr als 3.000 Touren unterwegs. Längst übertönen dann Windgeräusche den kratzigen Diesel. Im Unterschied zu so manch jüngerem Kollegen liegt der Transporter sogar dann satt auf der Straße, die ruhige und präzise Lenkung hält ihn sicher auf Kurs. Selbst ein kurzer Haken beim Spurwechsel bringt ihn nicht aus dem Gleichgewicht. Angesichts der gut gewürzten Testrunde liegt der Verbrauch mit exakt 8,0 l/100 km günstig, schließlich rollt der VW bei kühlen Temperaturen weitgehend ohne Start-Stopp und mit Winterreifen in seinen zwanzigsten Frühling.

Beladen zeigt sich der VW auch von seiner komfortablen Seite. Ja, er neigt sich in Kurven und der Vorderwagen taucht dann ein. Aber es passiert nichts, der Transporter steckt auch rüde Manöver gelassen weg, der ESP-Eingriff ist weit entfernt. Ohne Fracht an Bord wirkt das Fahrwerk dagegen etwas steifbeinig, das mag auch an den schmucken 17"-Rädern liegen. Mitfahrern steht neben dem eher knappen Doppelbeifahrersitz die breite Bank im Fond zur Verfügung. Die einzelnen Plätze sind leicht ausgeformt, der Raum genügt auch großen Passagieren. Ablagen in Seitenwand und Türen nehmen Kleinkram auf, die Vollverkleidung ist von angemessener Qualität, auch an ein Schiebefenster ist gedacht. Als Mannschaftswagen macht der VW eine gute Figur.

Weiter vorn sowieso. Der Fahrersitz ist wie gewohnt mehr Sessel als Sitz, die traditionell hohe Sitzposition verleiht Übersicht, es gibt Ablagen zuhauf und die Rundinstrumente sind prima ablesbar. Nicht zuletzt setzt der Alte in Verarbeitung und Materialqualität Maßstäbe, die seine aktuellen Nachfolger nicht mehr erreichen. Manche Schrulle gehört auch dazu, so lässt der Spiegel rechts immer noch einen lästigen toten Winkel. Vielleicht wäre das eine oder andere Assistenzsystem also doch nicht so schlecht. Immerhin hat das serienmäßige Radio kein Laufwerk mehr für die alte Joe-Cocker-Musikkassette. Väterchen Transporter käme damit zurecht, ganz sicher. Also spendiert der raue Diesel den passenden Sound. Der teure Sprit an der Tanksäule tut weh, aber er hat ihn sich verdient. 70 l passen in den Tank – da klingen Reichweitendebatten absurd, der Fahrer eines T6.1 tankt, wenn er will, nicht wenn er muss. Hinzu kommt ein ordentlicher Schluck AdBlue, das spricht für eine wirksame Abgasreinigung. Vielleicht sollte man sich noch rechtzeitig ein, zwei T6.1 zurücklegen? **■ Randolf Unruh**

Messwerte

Beschleunigung	0–50/100 km/h 5,0/12,7 s
Elastizität	60–80 km/h IV/V 4,2/6,1 s 60–100 km/h IV/V 8,5/12,2 s 80–120 km/h VI 18,8 s
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h

Kraftstoffverbrauch

Normverbrauch WLTP kombiniert	7,3 l/100 km
CO ₂ -Emissionen kombiniert	192 g/km
Teststrecke beladen	8,0 l/100 km
Testverbrauch beladen min./max.	6,8–12,5 l/100 km
Testverbrauch AdBlue:	1,58 l/100 km über Gesamtfahrstrecke



Feines Cockpit, nicht gerade üppig, aber mit hochwertigen Materialien und rundum solide verarbeitet

Frachtabteil vor der Beladung: je nach Beladung Platz für eine bis zwei Paletten, oben eine kleine LED-Lampe, unten empfiehlt sich ein Bodenbelag.

Technische Daten: VW Transporter T6.1 Plus Comfortline

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.904 mm
Höhe gesamt	1.990 mm
Radstand	3.000 mm
Wendekreis	11,9 m
Ladevolumen	3,5 m ³
Leergewicht Testwagen	2.000 kg
Nutzlast	1.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.000 kg
Zul. Zugesamtgewicht	5.200 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter R4-Turbodiesel, quer eingebaut. Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 3.200–3.750/min, max. Drehmoment 340 Nm bei 1.500–3.000/min. SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6d-ISC-FCM.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern. Reifen 215/60 R17.

Bremsen: vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, elektronische Differenzialsperre, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe.

Füllmengen

Tankinhalt Diesel:	70 l
Tankinhalt AdBlue:	25 l

Preis

VW Transporter T6.1 Kastenwagen Plus Comfortline, 110 kW (150 PS), 38.810 Euro (ohne MwSt. und NoVA).

Nissan Primastar NV300
Combi fährt mit dynamischem Design vor.



Optimierte Leichte

Mit seinem LCV-Portfolio stärkt Nissan seine Präsenz auf dem Nutzfahrzeugmarkt.

Mit einem All-Star-Team strafft Nissan sein europaweites Portfolio leichter Nutzfahrzeuge. Der Interstar, der Primastar und der völlig neue Townstar lösen die bestehenden Modelle ab. Mit der Nomenklatur kehrt die japanische Automobilmarke zu ihren Wurzeln zurück und greift etablierte Namen auf: Diese Unternehmensstrategie verbessert die Orientierung und stellt effiziente Mobilitätslösungen für Geschäftskunden in den Mittelpunkt.

Der größte Transporter NV400 hört künftig wieder auf den Namen Interstar, der mittelgroße NV300 wird erneut zum Primastar – ein geschärftes Design und eine verbesserte Haptik inklusive. In der

Klasse der kompakten Transporter offeriert der japanische Automobilhersteller mit dem Townstar zudem ein völlig neues Modell, das mit vollelektrischem und benzinbetriebenen Antrieb erhältlich ist. „Mit der Einführung der neuen LCV-Modellreihe unterstützt Nissan Unternehmer heute und in den kommenden Jahren. Vielseitige Umrüstungsoptionen lösen zahlreiche gewerbliche Herausforderungen. Vom großen, maßgeschneiderten Interstar über den vielseitigen und praktischen Primastar bis hin zum kompakten, innovativen Townstar – wir hören auf unsere Kunden und werden auch in Zukunft auf ihre sich wandelnden Bedürfnisse eingehen“, erklärt Emmanuelle Serazin, Direktor LCV & Corporate Sales bei Nissan Europe.

Gestärkte LCV-Präsenz in Europa Die All-Star-Modelle bauen auf den Stärken der Renault-Nissan-Mitsubishi-Allianz auf und sind ein wichtiger Schritt im Rahmen des Transformationsplans Nissan NEXT. Durch die daraus resultierenden Wettbewerbsvorteile kann Nissan seine Präsenz auf dem europäischen LCV-Markt bis 2025 deutlich ausbauen.

„Unser Transporter-Portfolio genießt Priorität und nutzt die Stärke und das Know-how der Allianz, um nachhaltiges Wachstum zu erzielen. Der völlig neue Townstar kombiniert ein neues Nissan Design mit fortschrittlichen Technologien, die unsere Fähigkeiten auf dem LCV-Markt unterstreichen“, ergänzt Serazin.

Getrieben von der zunehmenden Urbanisierung und dem Internethandel, wächst die weltweite LCV-Nachfrage. Unternehmen müssen dabei allerdings auf die sich ändernden Mobilitätsvorschriften und den Klimawandel reagieren.

Neuer Townstar elektrisiert Als Branchenführer bei vollelektrischen Nutzfahrzeugen baut Nissan auf seiner langjährigen Erfahrung in diesem Bereich auf. Die vollelektrische Version des neuen Townstar tritt die Nachfolge des e-NV200 an, einem der ersten elektrischen Nutzfahrzeuge für den Massenmarkt.

Mit den vom Coupé-Crossover Ariya inspirierten Designakzenten, darunter das traditionelle Kumiko-Muster im Kühlergrill und die charakteristischen LED-Leuchten, markiert der Townstar eine Mobi-

litätslösung der nächsten Generation. Als erstes europäisches Modell greift der als Kastenwagen und Kombi erhältliche Transporter dabei auch das neue Nissan-Logo auf. Neben der markanten Optik fahren sowohl die vollelektrischen als auch die benzinbetriebenen Varianten mit zahlreichen fortschrittlichen Technologien vor. Gebaut wird die auf der CMF-CD-Plattform basierende Modellreihe im französischen Werk Maubeuge, dem LCV-Kompetenzzentrum der Allianz.

Primastar umfassend aufgewertet Auch der deutlich aufgewertete Primastar besticht durch ein scharf gezeichnetes, dynamisches Design und den neuen Interlock-Grill, der von LED-Scheinwerfern eingerahmt wird. 17“ Leichtmetallfelgen sind optional verfügbar. Für Komfort und Sicherheit sorgen neue fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme (ADAS) wie ein Toter-Winkel-Warner, ein Spurhalteassistent, eine Verkehrszeichenerkennung, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung und ein intelligentes Notbremsystem. Den Vortrieb übernehmen ebenso kraftvolle wie wirtschaftliche Verbrennungsmotoren, die wahlweise mit einem Schalt- oder Doppelkupplungsgetriebe kombiniert sind. Für alle leichten Nissan-Nutzfahrzeuge gilt eine europaweite Fünf-Jahres-Garantie. Damit genießen Unternehmen auch langfristige Sicherheit – zusätzlich zu den zukunftssicheren, elektrifizierten Antriebsoptionen. ▀



Linke Seite:
Aufgewertetes Cockpit und reichhaltiges Infotainment sorgen für Komfort und Sicherheit an Bord.

Diese Seite:
Viel Laderaum im kompakten Transporter NV300 Combi

Elektro-Löwe

Konsequent nachhaltig:
Fruchtkelterei Merg setzt auf
vollelektrischen MAN eTGE



Die Fruchtkelterei Merg GmbH & Co. KG aus Gebroth in Rheinland-Pfalz ist ein kleines Familienunternehmen, das Säfte, Sirupe, Gelees und Konfitüren, Fruchtweine, Secco, Essige sowie Liköre und Brände herstellt. Hierfür werden ausschließlich regionale Früchte verwendet, die zum Teil von den familieneigenen Streuobstwiesen stammen. Natur- und Umweltschutz haben schon immer eine große Rolle für die Familie gespielt. „Das Thema Natur wurde uns von den Eltern immer sehr nahegebracht – das beschäftigt uns von klein auf“, sagt Sofie Merg, die gemeinsam mit ihrer Schwester Marie in den elterlichen Betrieb eingestiegen ist. Deswegen versuchen sie auch in ihrem kleinen Betrieb so ökologisch wie möglich zu agieren:

Ausschließlich Früchte aus der Region landen in den Produkten aus dem Hause Merg. Abgefüllt wird außerdem anstatt in Plastikflaschen in Mehrweg-Glasflaschen, die gespült bis zu 60-mal wiederverwendet werden können.

Kein Wunder also, dass die Auslieferung der Merg'schen Erzeugnisse auch nachhaltig erfolgt – nämlich lokal emissionsfrei mit einem MAN eTGE. Dabei tankt der MAN Transporter ausschließlich die Sonnenenergie aus der hauseigenen Photovoltaikanlage der Kelterei. „Wenn man das Thema Nachhaltigkeit einmal verinnerlicht hat, fällt es gar nicht schwer, auf diesem Kurs zu bleiben“, ergänzt Marie Merg. Der vollelektrische Transporter von MAN ist



eine konsequente Weiterführung der nachhaltigen Strategie der Firma Merg: „Ein Kunde hat meinem Vater erzählt, dass MAN einen vollelektrischen Transporter herausbringt“, erinnert sich Marie. Bald darauf überzeugten sich die Mergs mittels eines Testfahrzeugs und konnten sich schnell begeistern: „Wir haben uns dann innerhalb einer Woche entschlossen, den MAN eTGE zu kaufen. Das Fahren ist sehr entspannend und entschleunigt“, sagt Sofie, die damit auf den beinahe geräuschlosen Betrieb des MAN eTGE anspielt. Das gefällt auch ihrer Schwester Marie. Sie mag aber auch die Leistung, die in dem E-Transporter steckt: „Die Power ist direkt da, man merkt gar nichts von dem Gewicht, das man hinten dran hat.“