

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 8/2018

**ÜBER KURZ ODER LANG MERCEDES E-TRANSPORTER
FAMILIENPLANUNG BEI CITROEN, PEUGEOT UND OPEL
TRANSPORTERHERZ ES SCHLÄGT KRÄFTIG IN SEVEL**



Die neuen FORD TRANSIT Modelle.

So vielseitig wie Ihr Business.



Transit Courier
Netto € 8.990,-¹⁾

Transit Connect
Netto € 9.990,-¹⁾

Transit Custom
Netto € 15.790,-²⁾

Echte Teamplayer für Ihren Fuhrpark. Die neuen Transit Modelle sind so flexibel und robust wie noch nie zuvor. Ausgestattet mit den modernsten Assistenzsystemen – vom Parkassistent über Traktionskontrolle bis hin zum Tempomat – machen sie Ihnen den Arbeitstag so angenehm wie möglich. Ihr großer Arbeitseifer wird nur durch die kleinen Preise übertroffen. Überzeugen Sie sich selbst – mit einer Probefahrt bei Ihrem Ford-Händler.



Eine Idee weiter

Kraftstoffverbrauch (Prüfverfahren: WLTP):**

Ford TRANSIT COURIER: innerorts 5,1 – 7,2 l / außerorts 4,1 – 5,0 l / kombiniert 4,5 – 5,8 l / CO₂-Emission 117 – 131 g / km

Ford TRANSIT CONNECT: innerorts 5,0 – 7,1 l / außerorts 4,5 – 5,9 l / kombiniert 4,7 – 6,4 l / CO₂-Emission 123 – 146 g / km

Ford TRANSIT CUSTOM: innerorts 7,4 – 8,0 l / außerorts 5,9 – 6,8 l / kombiniert 6,3 – 7,2 l / CO₂-Emission 163 – 187 g / km

Symbolfoto 1) Unverbindlich empfohlener nicht kartellierter Aktionspreis (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung sowie Ford Bank Bonus) exkl. USt, gültig bis 31.12.2018 bzw. solange der Vorrat reicht bei Ford Bank Leasing. Leasingrate Transit Courier: € 99,- / Transit Connect: € 49,- zzgl. € 200,- Bearbeitungsgebühr und 1,17% gesetzlicher Vertragsgebühr. Laufzeit 36 Monate, 30% Anzahlung, 30.000 km Gesamtfahrleistung, Fixzinssatz 4,4%, Gesamtbelastung Transit Courier: € 9.984,57, Transit Connect: € 11.079,95 vorbehaltlich Bonitätsprüfung der Ford Bank Austria. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Händler. 2) Unverbindlich empfohlener nicht kartellierter Aktionspreis (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) exkl. USt, gültig bis 31.12.2018 bzw. solange der Vorrat reicht. *Der max. Untermehrvorteil (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) inkl. USt, inkl. etwaiger NoVA ist ein unverbindlich empfohlener Preisnachlass der vom unverbindlich empfohlenen, nicht kartellierten Listenpreis des Neufahrzeuges abgezogen wird. Aktion nur gültig für Gewerbekunden. Untermehrvorteil abhängig von der Kundenfuhrparkgröße und dem gewählten Modell. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Händler. Nähere Informationen bei Ihrem Ford Händler oder auf www.ford.at. **Werte nach dem Prüfverfahren WLTP ermittelt und zurückgerechnet auf NEFZ. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der bei allen Ford Vertragspartnern unentgeltlich erhältlich ist und unter <http://www.autoverbrauch.at/> heruntergeladen werden kann.

Inhalt

4 Über kurz oder lang

Mercedes-Benz elektrifiziert seine Transporter und wir nutzen in Hamburg den Praxistest von eVito und eSprinter. Die emissionsfreien Cityflitzer mit Stern eignen sich für Konzernflotten ebenso wie für den Einzelunternehmer mit kleinem Fuhrpark.

7 Hier schlägt das Transporterherz

Im Sevel-Werk purzeln täglich fast 1200 Fiat Ducato, Citroen Jumper und Peugeot Boxer vom Band. Es gibt im Transporterwerk so viel zu tun, dass 24 Stunden und drei Schichten am Tag kaum ausreichen.

10 Luxus oder Sport

Ford Tourneo Custom und Ford Transit Custom Sport - zwei Erfolgstypen im Test. Schickes Design trifft auf praktische Werte. Fahrerassistenzsysteme sind hier wie dort ein wichtiges Thema.

13 Fit am Berg

Unser Test des Toyota ProAce Verso mit Allradantrieb. Das Allradsystem stammt vom französischen Allrad-Spezialisten Dangel. Wir wählten für unseren Test die Ausstattungsvariante Family in der Mediumlänge 4959 mm.

14 Impressum

15 Vierzig Jahre frischer Daily

Attraktiver und vielfältiger denn je fährt der Iveco Daily seine Erfolgsspur weiter. Heute ist der Daily in der dritten Generation und wurde kontinuierlich weiterentwickelt, ohne je seine DNA zu verleugnen.

16 Familienplanung

Die Lieferwagen-Pioniere Citroen und Peugeot legen die dritte Generation ihrer kompakten Alleskönner auf. Der neue Opel Combo komplettiert das Trio.



Für etwas mehr Kohle

Auf unserem Besuch der „IAA Nutzfahrzeuge“ in Hannover vor wenigen Tagen gewannen wir einmal mehr die Erkenntnis: Der Diesel ist auf keinen Fall out. Doch der Klimaschonere Erdgas als ausgereifte und erprobte Alternative erlebt verdienten Zuspruch. Praxiserprobt im städtischen Kurzstreckenverkehr hat auch die E-Mobilität ihre Berechtigung. Wird sie erst einmal preiswerter, ist auch diese Variante unverzichtbar. Ein unschlagbares Preis-Leistungs-Verhältnis trifft bei den Stromern zwar schon auf schnörkellose Ladekunst. Aber zwischen von Luxus überquellendem Stern und biederem Koreaner gibt es natürlich eine Relativitätstheorie. Der Bedarf, das Möchten und Müssen machen den Preis. Die Klasse der mittleren Kleintransporter hat eine große Fangemeinde. Großunternehmer oder EPU, für alle hält der Markt ein variantenreiches Angebot bereit. Deutlich weniger breit gefächert ist das Angebot an Fahrpersonal. Österreichs Express- und Paketdienstleister geraten zunehmend unter Druck, weil sie aufgrund des rasant wachsenden Online-Versandhandels händeringend Zustellfahrer suchen – aber nicht finden. Dem Sendungsvolumen nach könnte die KEP-Branche kräftiger wachsen, wäre da nicht der Mangel an Logistikpersonal. Im letzten Jahr haben die Österreicher für 3,2 Mrd. Euro online Waren eingekauft. Mit diesem Wert liegen wir nach Luxemburg und Malta auf Platz 3 in der EU, was die Einkaufsbereitschaft im Internet angeht. Nun kann man mutmaßen – die Zahl der Pakete sowie die Serviceerwartung steigen permanent, ebenso der Investitionsbedarf. Das drückt auf die ohnehin dünne Erlösstruktur der Unternehmen. Aber Gutverdiener sind die Zusteller nicht. Hierin ist der Grund zu vermuten, warum das Gros der Zusteller aus Osteuropa und der Türkei kommt, aus Ländern mit gänzlich niedrigerer Lohnstruktur. Hier eine Verbesserung zu vollziehen, dürfte den Personalengpass weiten.

■ Ihre Helene Gamper

Mercedes-Benz FutureVan

Wie der Transporter von übermorgen aussehen könnte, zeigt die Studie Vision URBANETIC. Basis ist ein autonom fahrendes und vollelektrisch angetriebenes Chassis in vollkommen neuem Design. Mit Wechselaufbauten für Gütertransport und Personenbeförderung übernimmt der Van je nach Wochentag, Tageszeit und individueller Anforderung unterschiedliche Aufgaben im urbanen Bereich. Dahinter verbirgt sich eine IT-Struktur, die in Echtzeit Angebot und Nachfrage in einem definierten Gebiet analysiert. Daraus resultiert eine autonom fahrende Flotte, die sich effizient und flexibel am aktuellen Mobilitätsbedarf orientiert. www.mercedes-benz.at/transporter



➤ mehr dazu in unserer App



Über kurz oder lang

Mercedes-Benz elektrifiziert seine Transporter und wir nutzen in Hamburg den Praxischeck von eVito und eSprinter.

Die emissionsfreien Cityflitzer mit Stern eignen sich für Konzernflotten ebenso wie für den Einzelunternehmer mit kleinem Fuhrpark. Die entscheidende Rolle für die Wahl eines Stromers spielt der Einsatzzweck. Hier ist die eVAN Ready App ein guter Leitfaden. „Ein lokal emissionsfreier Fuhrpark, der trotzdem alle Erwartungen an Alltagstauglichkeit, Flexibilität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit erfüllt: Der eVito ist das erste Modell von Mercedes-Benz Vans, das diese scheinbaren Gegensätze auflöst und dem gewerblich genutzten Fuhrpark eine Zukunftsperspektive aufzeigt, die bislang gefehlt hat. Wir stehen an der Spitze dieser Entwicklung, werden das Momentum nutzen, mit dem eSprinter nachlegen und mit-

telfristig das gesamte Transporter-Portfolio mit einem batterieelektrischen Antrieb ausstatten. Denn wir wollen, dass die Entscheidung für eine bestimmte Antriebsvariante vom jeweiligen Einsatzzweck bestimmt wird und nicht von der Verfügbarkeit der passenden Fahrzeugklasse“, sagt Volker Mornhinweg, Leiter Mercedes-Benz Vans.

Reichweite und Ladung Der neue eVito ist vor allem im urbanen Lieferverkehr zuhause, erfüllt durch seine Reichweite und seine Laderaumkapazität aber auch Ansprüche von Handwerkern und Servicetechnikern.

Die Batteriekapazität von 41,4 kWh sorgt für eine Reichweite von rund 150 km, bei ungünstigen Rahmenbedingungen für eine Reich-

weite von 100 km. Nach sechs Stunden Ladezeit steht die volle Reichweite wieder zur Verfügung. Der batterieelektrische Antrieb leistet 84 kW und erreicht ein Drehmoment von bis zu 300 Nm, maßgeschneidert für den urbanen Einsatz. Die Höchstgeschwindigkeit lässt sich an den jeweiligen Einsatzzweck anpassen. Ist der eVito vorwiegend im innerstädtischen Bereich unterwegs, schont eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h die Energiereserven und vergrößert die Reichweite. Alternativ lässt sich eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 120 km/h konfigurieren. Der Mid Size-Van kann mit zwei unterschiedlichen Radständen geordert werden. Die Basisversion mit einer Gesamtlänge von 5.140 mm verfügt über eine maximale Zuladung von 1.073 kg und liegt damit auf dem Niveau des Vito mit klassischem Antrieb. Die extralange Version kommt auf 5.370 mm. Im Laderaum lassen sich Waren und Güter bis zu einer Zuladung von 1.048 kg unterbringen. Das maximal zulässige Gesamtgewicht beträgt 3.200 kg. Höchste Flexibilität mit einem Ladevolumen zwischen 6,0

bzw. 6,6 m³ gewährleistet auch die Positionierung der Batterien: Die Energiespeicher sind unter dem Fahrzeug angebracht und schränken den Laderaum somit in keiner Weise ein.

eSprinter ab 2019 Der neue eSprinter wird zunächst als Kastenwagen mit Hochdach und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg angeboten. Das maximale Ladevolumen erreicht wie beim Sprinter mit Verbrennungsmotor 10,5 m³.

Die Batteriekapazität von 55 kWh ermöglicht eine Reichweite von rund 150 km bei einer Maximal-Zuladung von 900 kg. Mit der zweiten Batterie-Option können Kunden andere Prioritäten bei den Einsatzparametern setzen. Drei Batterieeinheiten mit einer Kapazität von 41 kWh realisieren eine Reichweite von rund 115 km. Im Gegenzug steigt die maximale Zuladung um rund 140 kg auf ca. 1.040 kg. Der Elektroantrieb im eSprinter leistet wie das Diesel-Einsteigsaggregat 84 kW mit einem Drehmoment von bis zu 300 Nm. Wie beim eVito →



Großes Bild oben:

Mit der beim Start voreingestellten stärksten Rekuperationsstufe ist Bremsen nur mehr im Notfall nötig.

Bilder unten, von links nach rechts:

Lautlos und abgasfrei dürfen eVito und eSprinter jederzeit und in jeder Umweltzone unterwegs sein.

Vorerst gibt es den eSprinter als Kastenwagen auf Basis des heckgetriebenen Verbrenners.

Die Akkus liegen unter dem Laderaum, wodurch dasselbe Laderaumvolumen wie beim Diesel möglich ist.



lässt sich die Höchstgeschwindigkeit passend zum Einsatzzweck konfigurieren: auf ein Maximaltempo von 80 km/h oder bis zu 120 km/h, wenn es schneller gehen muss.

Customer Co-Creation Zwei Beispiele für die enge Einbindung der Kundenperspektive bei der Entwicklung ganzheitlicher Systemlösungen sind die Pilotprojekte mit den Logistikunternehmen Hermes und Amazon Logistics. Kooperationspartner Hermes Germany wird 1.500 Mercedes-Benz Elektrotransporter in Dienst stellen. Auch die Integration einer effizienten Ladeinfrastruktur sowie ein intelligentes, softwaregesteuertes Lastmanagement sind Teil des Pilotprojekts. Amazon Logistics wird bis Jahresende 100 eVito in den Fuhrpark an den Standorten Bochum und Düsseldorf übernehmen. Neue Wege bei der wirtschaftlichen effizienten Fuhrpark-Steuerung bieten die digitalen Dienste von Mercedes PRO connect. Dazu gehören Dienste zum Service- und Wartungsmanagement ebenso wie eine Fahrstilanalyse, eine optimierte Kommunikation zwischen Flottenmanager und Fahrer oder die mobile Überprüfung, ob Türen verriegelt und Fenster geschlossen sind. Darüber hinaus bietet Mercedes-Benz Vans mit einem neuen Dienst erstmals die Möglichkeit, ein intelligentes Lastmanagement zu nutzen und dabei auch den Ladezustand jedes Fahrzeugs im Blick zu behalten.

Fahrzeug-Energiemanagement Ein definierter Einsatzzweck als Startpunkt für die Konfiguration des genau passenden Fahrzeugs mit batterieelektrischem Antrieb erfordert eine ganzheitliche Betrachtung eines Fuhrparks. Dazu gehört auch, dass Wechselwirkungen unterschiedlicher Variablen stärker als je zuvor einkalkuliert werden müssen. Eine möglichst große Reichweite und die Nutzung komfortabler Extras stehen sich unter Umständen diametral gegenüber und müssen auf den jeweiligen Einsatzzweck abgestimmt werden. Aus Gründen der Effizienz und der Ressourcenschonung ist das Energiemanagement in allen Fahrzeugen von Mercedes-Benz eine wichtige Disziplin, bei batterieelektrisch betriebenen Modellen jedoch die entscheidende, die „Königsdziplin“. Die Nutzung der Sitzheizung, eine effiziente Steuerung der Heizung im Winter oder eine eingeschaltete Klimaanlage im Sommer wirken sich direkt auf die Energiebilanz und somit die Reichweite aus. Mercedes-Benz Vans schafft hier eine ausgewogene Balance, die die Anforderungen der Reichweite ebenso berücksichtigt wie das Wohlfühlklima am Arbeitsplatz hinter dem Lenkrad. Eine wichtige Rolle spielt dabei das Pre-Conditioning: Damit lässt sich der Fahrzeug-Innenraum schon vor dem Start des Motors je nach Außentemperatur aufwärmen oder kühlen. Eine zusätzliche Reichweitensteigerung ermöglicht die Rekuperation. Das tatsächliche Einsparpotenzial hängt wesentlich vom Einsatzzweck (u. a. Nutzlast) und den Fahrzyklen ab. Diese Form der Energierückgewinnung entfaltet ihr volles Potenzial vor allem im Stadtverkehr mit vielen Verzögerungsphasen. Deshalb werden im eVito drei Fahrprogramme und zusätzlich vier Rekuperationsstufen angeboten, die es nach unterschiedlichen Nutzungsparametern und individuellen Fahrstilen dem Fahrer ermöglichen, stets das Optimum aus seinem Fahrzeug herauszuholen.

Concept Sprinter F-Cell Mehr denn je macht Mercedes-Benz Vans die Auswahl des passenden Antriebskonzepts vom Kundennutzen abhängig. Mit in Betracht gezogen werden neben der Fahrzeugtechnik auch Systemgewicht, Lade- oder Betankungszeit, Reichweite und Wirtschaftlichkeit. Mit der Brennstoffzelle ergänzt Mercedes-Benz Vans künftig die eDrive@VANS-Strategie. Das Concept Sprinter F-CELL zeigt am Beispiel eines teilintegrierten Reisemobils die gesamte Bandbreite der charakteristischen Vorteile einer Brennstoffzelle von einer hohen Reichweite bis zur lokal emissionsfreien Mobilität. Eigenschaften, die auch für andere Einsatzzwecke wie beispielsweise bei längeren Kurierfahrten oder für Kleinbusse im inter-



urbanen Betrieb optimal geeignet sind. Das Concept Sprinter F-CELL verbindet Brennstoffzellen- und Batterietechnik zu einem Plug-in-Hybrid. Aus dem intelligenten Zusammenspiel von Batterie und Brennstoffzelle ergeben sich eine elektrische Leistung von etwa 165 kW und ein Drehmoment von 350 Nm. Die drei Tanks im Unterbau speichern insgesamt 4,5 kg Wasserstoff und ermöglichen so eine Reichweite von rund 300 km. Ist eine höhere Reichweite gefragt, kann ein weiterer Tank im Heckbereich ergänzt werden, was die Reichweite auf bis zu 530 km steigert. // Helene Clara Gamper

Bilder von oben nach unten:

Der Elektromotor des eVito ist platzident mit dem Diesel. Die orangenen Hochvoltkabel sind mehrfach isoliert und mit Stahlgewebe überzogen.

In den Batteriemodulen sitzen viele Lithium-Ionen-Einheiten – modulare Pakettlösung als beste Eignung für den urbanen Lieferverkehr.

Die Brennstoffzelle ergänzt im Concept Sprinter F-CELL die eDrive@VANS-Strategie für den Einsatz auf der Langstrecke.

Ein knappes Dutzend von rund 13.000 Möglichkeiten: Transporter aus dem Werk Sevel von Fiat und PSA



Hier schlägt das Transporterherz

Im Sevel-Werk purzeln täglich fast 1.200 Fiat Ducato, Citroën Jumper und Peugeot Boxer vom Band.

Hier ist weder das Auto erfunden worden, noch hatte ein Gründer – heute würde man Start-up sagen – jemals die Idee, eine Automarke zu erfinden oder gar Transporter zu bauen. Die Entrepreneurs und Industriellen Italiens sitzen üblicherweise im Norden des Landes. Und doch schlägt in der Kleinstadt Atessa, unweit von Pescara,

das Transporterherz besonders kräftig. Es hat ein wenig gedauert, in den ersten Jahren schossen die Fehlzeiten in der Fabrik während der Ernteperiode urplötzlich in die Höhe. Heute kaum denkbar, es gibt im Transporterwerk so viel zu tun, dass 24 Stunden und drei Schichten am Tag kaum ausreichen.

Und nicht nur die Mitarbeiter in den grauen Arbeitsanzügen sind rund um die Uhr im Einsatz, auch ihre roten Kollegen: Mit abgezielten Bewegungen schwenken Roboter ihre Arme, zücken ihre Zangen, schweißen im Sekundentakt ausladende Bleche zusammen. Ein halbes Dutzend von ihnen arbeitet knapp getaktet zusammen, damit sich vier ausladende Bleche in Windeseile zu einer kompletten Rohkarosserie verbinden. Auf zwei Linien fahren geschlossene Varianten und Fahrgestelle in einem undurchschaubaren Mix durch die riesige Halle. Nur eines ist klar: Schnell und genau muss es hier gehen.

Das Roboterballett tanzt pausenlos, kennt keine Müdigkeit. Und bewegt sich Stunde für Stunde mit unveränderter Präzision. Exaktheit ist alles im Rohbau, die mehr als 7.000 Schweißpunkte eines Kastenwagens sitzen auf 1,5 mm genau. Es ist eine alte Weisheit im Automobilbau: Wer im Rohbau Fehler macht, kann sie später nicht mehr aufholen. Deshalb prüfen Messroboter 20 Exemplare jedes Teils pro Tag aufs Genaueste. Und deshalb nehmen Qualitätskontrolleure am Ende des Rohbaus mit geschultem Auge bei gleißendem Licht jede Rohkarosse unter die Lupe, fahren diese Autostreichler mit sensiblen

behandschuhten Händen über das Blech, um Unregelmäßigkeiten zu erspüren, die sogar Robotern entgehen.

Genau 722 der künstlichen Gesellen toben sich im Rohbau des größten Transporterwerks in Europa aus, in Sevel nahe dem Städtchen Atessa, nicht weit von Pescara an der adriatischen

Küste. Im Rücken die schneebedeckten schroffen Berge der Abruzzen, in knapper Entfernung das tiefblaue Meer, dazwischen 1,2 Mio. Quadratmeter Werksgelände. Sevel ist die Abkürzung von Società Europea Veicoli Leggeri, übersetzt: europäische Gesellschaft für leichte Nutzfahrzeuge. Die Abkürzung funktioniert ebenso auf Französisch (Société Européenne de Véhicules Légers), das ist kein Zufall: Vor genau 40 Jahren trafen sich die Bosse von Fiat und der PSA-Gruppe mit Peugeot und Citroën und besiegelten ihre Zusammenarbeit bei Transportern, sie gründeten mit jeweils 50 % Anteil Sevel als eigenständige Gesellschaft. Das dazugehörige Werk wurde im Süden des Stiefels aus dem Boden gestampft, damals Teil der Industriepolitik Italiens. 1981 gingen Fiat Ducato, Citroën C25 (heute Jumper) und Peugeot J5 (heute Boxer) an den Start, begleitet von den inzwischen verblichenen Varianten Alfa Romeo AR6 für italienische Behörden sowie Talbot Express für PSA in Großbritannien. Zu Beginn arbeiteten im Werk Sevel 600 Mitarbeiter bei einer Kapazität von 70 Transportern pro Tag. Heute fertigen rund 6.400 Mitarbeiter jeden Tag bis zu 1.170 Transporter. Die gut 6.000 Sevelisti sind rund um die Uhr im Dreischichtbetrieb von Montagfrüh bis Samstagfrüh im Einsatz. Und auch danach steht das Werk nicht still, denn Samstag und Sonntag produziert es Teile für ein weiteres Werk in Mexiko. Dort entsteht der Ducato als RAM Promaster für Nordamerika sowie als Peugeot Manager für den lokalen Markt. Macht nochmals rund 200 Autos am Tag. Obendrauf kommen Teile →

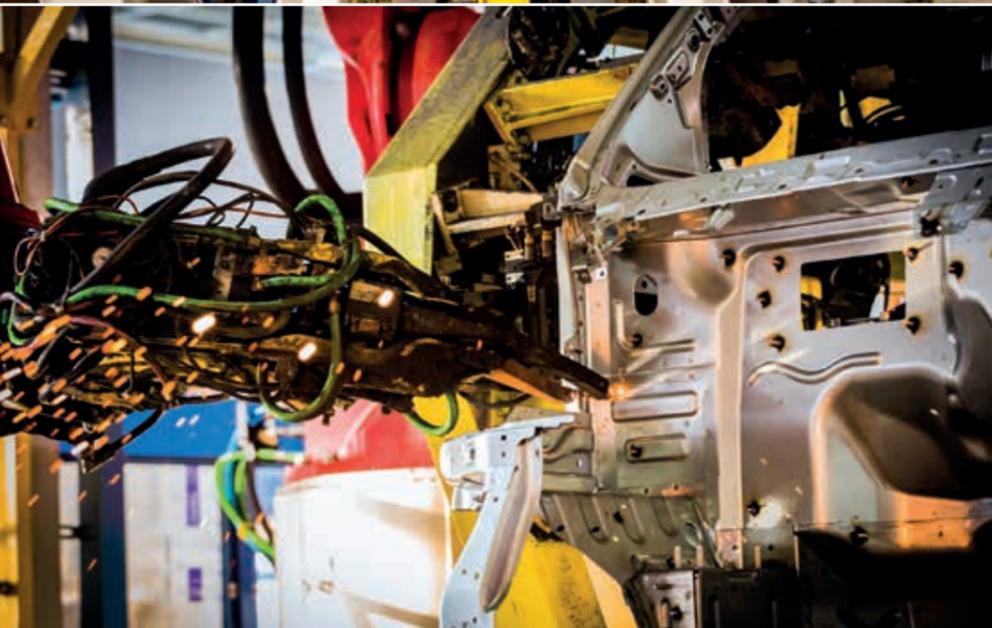
für die Fertigung einer abgelösten Ducato-Generation in Russland. Laut Fiat läuft im Werk Sevel inzwischen die sechste Transportergeneration vom Band, doch dabei sind gründliche Facelifts mitgerechnet. Eigentlich ist es nach 1981, 1994 und 2006 erst die dritte Generation. Keine Frage, Ducato und Kollegen sind reife Herren, inzwischen Alterspräsidenten in der Klasse der 3,5-Tonner. Jungspunde wie Mercedes Sprinter, VW Crafter, MAN TGE, dazu Wettbewerber im besten Alter wie Ford Transit und Renault Master sowie dessen Ableger von Nissan und Opel fahren ihnen um die Ohren. Und doch fährt Sevel von Rekord zu Rekord. Weil die Preise der Transporter günstig sind und die Technik einfach und flexibel ist.

Deshalb wird noch nicht an die Rente gedacht: Ursprünglich sollte die aktuelle Variante bis 2019 laufen, dann hieß es 2021, inzwischen wird von 2022 oder gar 2023 als Termin für den nächsten Modellwechsel gemunkelt. Die beiden Sevel-Eigner haben zurzeit andere Themen als eine Transportergeneration abzulösen, die in diesem Jahr für etwa 294.000 Autos gut ist und deren Nachfrage – auch dank der Rekordbranche Reisemobil – ungebrochen ist. Mehr als jeder zweite Ducato wird zurzeit in eine rollende Ferienwohnung verwandelt, macht über 80.000 Transporter im Jahr. Insgesamt mündet etwa jeder dritte Sevel-Van in einem Reisemobil, eine einzigartige Quote.

Und so ist Angelo Coppola, Werkleiter und im Auftreten Typ väterlicher Patriarch, eher darauf bedacht, die Produktion weiter zu steigern. Auf unveränderter Fläche ist der Ausstoß in den vergangenen fünf Jahren um fast 50% gestiegen. Die Vielfalt der Transporter macht es Coppola nicht einfach. Er zählt 270 Karosserie- und Fahrgestellvarianten auf, 50 verschiedene Motoren, 14 Getriebe, 376 Sonderausstattungen und 214 Farben, einschließlich kundenindividueller Lackierungen für Großabnehmer. Macht 13.121 mögliche Versionen. Jeden Tag beliefern 500 Lkw und ein Zug das Werk, verlassen 215 Autotransporter und acht Züge das Werk mit Fahrgestellen, Kastenwagen, Kombis und anderen Varianten. Auch wenn Sevel eine 50:50-Zusammenarbeit ist, traditionell erzielt Fiat beim Ausstoß 55%, die PSA-Marken erreichen zusammen 45%. Ein neues Trainingszentrum namens Sevel Academy bereitet Mitarbeiter auf ihre Hochleistungsjobs vor. Nüchterne Trainingsräume mit Hightech-Equipment, auch ein 3D-Drucker für Teile steht für moderne Zeiten. Dazwischen Kreativräume irgendwo zwischen Lego und Ikea.

Kunterbunt und doch bestens geordnet geht es ebenfalls in der Montage zu. Die Vielfalt ist auch hier faszinierend, um einige Beispiele zu nennen: 36 unterschiedliche Federn für die Vorderachse, 19 für die Hinterachse, 73 verschiedene Spiegel. Vollautomatisierte Transportsysteme fahren fertig vorkonfektionierte Armaturentafeln taktgenau zu den heranwachsenden Transportern, die auf drei Linien durch die Halle gezogen werden. Mitarbeiter zielen die Armaturentafeln mit Unterstützung großer Greifer ins Cockpit. Jeder Transporter wird von einem fahrbaren Gestell begleitet, an seinen Armen hängen die individuell konfektionierte Einbauteile. Mitarbeiter müssen daher keine Teile zusammensuchen, verwenden keine falschen Komponenten, Lager in der Halle gibt es nicht. An anderer Stelle bereiten fleißige Hände den kompletten Antriebsstrang einschließlich Abgasanlage und mittig eingelegtem Tank vor. Danach erfolgt die sog. Hochzeit: Antriebsmodul von hinten, Hinterachse von rechts, von oben senkt sich millimetergenau eine Karosserie herab. Dann werden die Komponenten vollautomatisch miteinander verschraubt. Alle 48 Sekunden entsteht auf diese Weise ein fahrfähiger Transporter.

Die Transporter aus Sevel mögen nicht mehr taufrisch sein, aber hinter Ducato und Konsorten steht eine beachtliche Schlagkraft. Das beweisen die Produktionssteigerungen: knapp 1,1 Mio. Transporter in den 13 Jahren der ersten Generation, gut 2 Mio. Transporter in den 12 Jahren der zweiten Serie, bisher 2,8 Mio. in den 12 Jahren der dritten Generation. Im September rollt in dem Werk zwischen Abruzzo und Adria der sechsmillionste Transporter vom Band. Die 6.400 Mitarbeiter werden es kurz feiern, die Roboter emotionslos weiterschuffen. **/// Randolph Unruh**



Bilder links, von oben nach unten:

Ballett der Roboter im Rohbau: Ein halbes Dutzend der Gesellen schweißt in Windeseile eine komplette Karosserie zusammen.

Ein Schweißpunkt von durchschnittlich gut 7.000 eines Kastenwagens: Sie sitzen auf 1,5 mm genau.

Hochzeit in der Montage: Alle 48 Sekunden vereint sich eine Karosserie mit einem Antriebsmodul und einer Hinterachse zu einem Transporter.

Bilder rechts, von oben nach unten:

Roboter bringen einen von mehr als 200 möglichen Decklacken auf – wer hätte es gedacht, nicht alle Transporter sind weiß.

Automatische Transportsysteme fahren vorkonfektionierte Armaturentafeln punktgenau durch die Halle zum passenden Transporter.

Hie tauchen Transporter mal ab: Vorbehandlung der Karosserie im Tauchbad als Rostschutz vor der Lackierung.



Luxus oder Sport

Zwei Erfolgstypen im Test. Schickes Design trifft auf praktische Werte.

Mit dem Ford Tourneo Custom in seiner Eigenschaft als Minibus und dem Ford Transit Custom Sport als Topversion für Ladetätigkeit stellten sich uns

zwei populäre Fahrzeuge zum Test. Beide Modelle tragen den neuen trapezförmigen Kühlergrill, der beim luxuriösen Tourneo aus fünf chromfarbenen und beim sportlichen Transit aus drei schwarzen Lamellen besteht. Beide Fahrzeuge sind mit dynamisch-schmalen HID-Xenon-Scheinwerfern mit LED-Tagfahrlicht ausgerüstet. Das senkrecht abfallende Heck ist beim kürzeren Transit besonders kraftvoll und sportlich und bietet zusätzlichen Platz im Innenraum. Der Transit Custom Sport zeigt mit seinem Karosseriekit, dass er nicht nur als Nutzfahrzeug eingestuft werden will, sondern auch als Sportfahrzeug. Markantes Kennzeichen sind die schwarz-silbernen GT-Streifen auf Motorhaube und Heck. Dunkle 18"-Aluminiumfelgen runden den sportlichen Look hervorragend ab.

Innenausstattung Die alte Instrumententafel ist einer komplett neuen gewichen. Horizontale Design-Elemente sollen die Innenraumbreite betonen. Durch Soft-Touch-Oberflächen, attraktive Chrom- und Hochglanzdetails und durch die Zweifarbigkeit glänzt sie im Tourneo mit einem besonders hochwertigen Aussehen. Der Instrumententräger im Transit tritt dagegen eher mit robust sportlichen Materialien an, wie es sich für einen Transporter gehört. In beiden Fahrzeugen gefallen die unzähligen Ablagen, Becher- und Flaschenhalter. Im Transit finden sich drei offene Mulden auf der Oberseite des Instrumentenpanels, die viel Platz für Klemmbretter oder Mobilgeräte bieten. Auch der Tourneo hat diese Mulden, die aber durch dezente Deckel verschlossen werden können. Die Instrumente des Armaturenbretts sind bei beiden Fahrzeugen übersichtlich gestaltet und klar abzulesen, wobei ein mittig angeordnetes Farbdisplay Auskunft über den Status der Fahrzeuge gibt. Über die

dimensionierter 8"-Farb-Touchscreen des Audio- und Kommunikationssystems. Es beinhaltet Radio mit zehn Lautsprechern, Ford SYNC-Sprachsteuerung mit Notruf-Assistent und App-Link, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, zwei USB-Schnittstellen und Navigationssystem mit Straßenkarten für Westeuropa. Der Bildschirm des 8"-Displays kann per Tastendruck abgedunkelt werden. Im Tourneo finden wir auf dem zehnfach elektrisch verstellbaren Lederfahrersitz gleich eine sehr angenehme Sitzposition. Durch zwei seitliche Schiebetüren sowie über Trittstufen unterhalb der Türen gelingt der Einstieg in den Fahrgastraum besonders einfach. Eine Besonderheit dieses Fahrzeugs ist es, dass im luxuriösen Rücksitzbereich die sechs Einzelsitze im Konferenzformat arrangiert sind. Für zusätzlichen Fahrkomfort sind die Rückenlehnen verstellbar und Isofix-Halterungen zur sicheren Befestigung von Kindersitzen vorhanden. Bei der gesamten Innenausstattung wurde besonders auf die Auswahl hochwertiger Materialien geachtet, was vom Dachhimmel und den Sitzen bis hin zu den Seitenverkleidungen und den Teppichen sofort zu erkennen ist. Erwähnenswert ist die exzellente Soundanlage. Überdies profitieren alle Insassen von einer leistungsstarken Klimaanlage, bei der die Passagiere die Durchlüftung und die Temperatur des Passagierraums getrennt von den beiden vorderen Sitzen regeln können. Für jeden einzelnen der sechs hinteren Sitze sind ein eigenes Luftausströmgitter im Dach und für beide beide Sitzreihen Sonnenrollos vorhanden. Sollte zusätzlicher Stauraum vonnöten sein, kann die hintere Sitzreihe zusammengeklappt und dabei nach vorne geschoben werden. Die Sitze können aber auch ganz herausgenommen werden. Der Transit Custom Sport empfängt uns mit seiner tiefschwarzen Innenausstattung und →

Tasten des Multifunktionslenkrades kann der dazugehörige Bordcomputer gesteuert werden. In der Mitte des Armaturenbretts prangt ein großzügig

Links:

*Idealer Shuttleprofi:
Ford Tourneo Custom*

Ford Tourneo Custom

Länge x Breite x Höhe:	5.340 x 2.272 x 1.977 mm
Radstand:	3.300 mm
Motor:	4-Zylinder-Turbodiesel, 2,0l Ford EcoBlue-TDCi
Leistung:	125 kW (170 PS)
Max. Drehmoment:	405 Nm bei 1.750–2.500 U/min
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
ECE-Durchschnittsverbrauch:	7,0 l/100 km
CO ₂ -Emissionen:	181 g/km
Wendekreis:	12,2 m

Rechts:

*Komfort in der
ersten Reihe, gutes
Ablagenkonzept,
beste Rundumsicht
im Tourneo Custom*

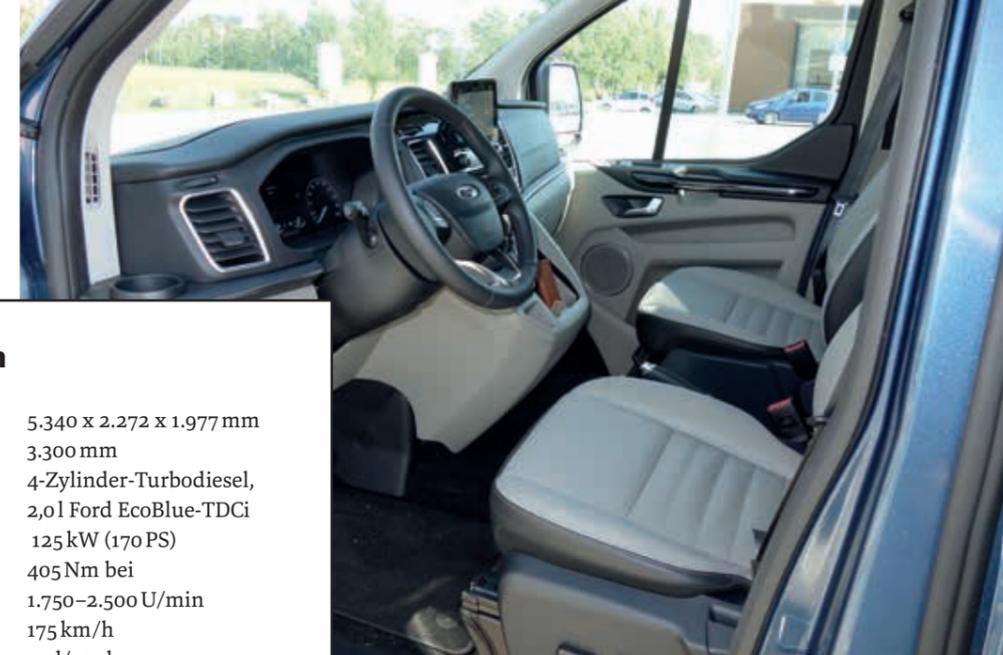
*Luxuriöse Titanum-
Ausstattung für echten
Wohlfühleffekt*

Ford Transit Custom Sport

Länge x Breite x Höhe:	4.973 x 2.272 x 1.979 mm
Radstand:	2.933 mm
Motor:	4-Zylinder-Turbodiesel, 2,0l Ford EcoBlue-TDCi
Leistung:	125 kW (170 PS)
Max. Drehmoment:	405 Nm bei 1.750–2.500 U/min
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
ECE-Durchschnittsverbrauch:	7,0 l/100 km
CO ₂ -Emissionen:	181 g/km
Wendekreis:	10,9 m

Rechts:

*Sportkanone: Der Ford
Transit Custom Sport
trägt seine Typenbe-
zeichnung zu Recht.*



mit manuell verstellbarem Fahrersitz, der mit seinen Leder-Applikationen einen sportlichen Eindruck macht. Der gut mit LED-Beleuchtung ausgeleuchtete Laderaum bietet viel Platz und lässt sich von hinten oder von der rechten Seite beladen.

Motor und Getriebe Angetrieben werden unsere Fahrzeuge von dem hochmodernen „Ford EcoBlue“ 2,0l-Vierzylinder, der in puncto Turbo-Technologie, Direkteinspritzung und Verbrennungsprozesse den neuesten Stand der Technik repräsentiert. Mit 170PS und maximalem Drehmoment von 405 Nm bei 1.750–2.500 U/min gefiel uns das potente Triebwerk besonders durch seinen hervorragenden Durchzug und seine geringe Geräuschentwicklung. Mit seinen mehr als 2,3t Leergewicht waren Geschwindigkeiten von bis zu 175 km/h problemlos möglich und wir fühlten uns mit diesem Fahrzeug in jeder Situation mehr als ausreichend motorisiert. Für Euro 6 setzt Ford auf AdBlue. Der 21l fassende AdBlue-Tank reicht für eine Distanz von zirka 10.000km. Der Durchschnittsverbrauch lag bei unserer zügigen Fahrweise bei ca. 9,0l auf 100 km. Bei besonders sparsamer Fahrt ist es möglich, den von Ford angegebenen MVEG-Verbrauch von 7,0l (kombiniert) auf 100km zu erreichen, für ein Fahrzeug mit über 2,3t Leergewicht sicherlich ein guter Wert. Besonders komfortabel ist die bei den zwei Testfahrzeugen verbaute 6-Gang-SelectShift-Automatik. Vor allem im urbanen Bereich besticht dieser Antriebsstrang mit sanften und schnellen Gangwechseln. Mit einer Schaltwippe am Wählhebel der Automatik sind auch manuelle Gangwechsel möglich bzw. lassen sich die Gänge bei schwierigen Fahrbedingungen sperren. Beim Transit Custom Sport ist das Fahrwerk sehr sportlich abgestimmt, was der Bequemlichkeit zwar abträglich ist, aber dafür ein schon ausgesprochen dynamisches Fahren erlaubt.

Sicherheit Fahrerassistenzsysteme sind beim Ford Tourneo Custom und beim Transit Custom Sport ein wichtiges Thema. Angeboten wird ein intelligenter Geschwindigkeitsbegrenzer, der die Verkehrszeichenerkennung benutzt, um die Fahrgeschwindigkeit an die jeweilige Höchstgeschwindigkeit anzupassen. Ein Toter-Winkel-Assistent mit Cross Traffic Alert erkennt, ob sich ein Fahrzeug dem toten Winkel nähert oder sich schon dort befindet. Es weist den Fahrer durch ein Lichtsignal im Außenspiegel auf der betreffenden Fahrzeugseite darauf hin, dass sich andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel befinden. Auch wenn das System Fahrzeuge erkennt, die sich von hinten mit erheblich höherer Geschwindigkeit nähern, können wir jedem Fahrer trotzdem empfehlen, einen Schulterblick durchzuführen. Das innovative Cross Traffic Alert aktiviert sich beim Einlegen des Rückwärtsgangs und warnt den Fahrer beim Zurücksetzen aus Parklücken vor dem Querverkehr. Ein weiteres Highlight ist der Pre-Collision-Assist mit Fußgängererkennung. Das System hilft aktiv, eine drohende Kollision mit einem vorausfahrenden Fahrzeug oder mit einem querenden Fußgänger zu verhindern oder die Unfallfolgen zumindest zu verringern. Der Pre-Collision-Assist ist Bestandteil des adaptiven Tempomats. Darüber hinaus sind ein Spurassistent, Driver Alert, Fernlicht-Assistent, Rückfahrkamera, Tempomat und Seitenwind-Assistent erhältlich. **Harald Pröll**



Oben:

Im Gegensatz zum Tourneo Custom hat der Transit Custom Sport nur eine Schiebetür rechts.

Unten:

Sportliches, in schwarz gehaltenes Interieur des Transporters

Der Toyota ProAce Verso 4x4 macht einen anständigen Job, hoch oben auf der Alm ebenso wie auf glattem Asphalt.



Fit am Berg

Unser Test des Toyota ProAce Verso mit Allradantrieb

Der Toyota ProAce Verso ist in Zusammenarbeit mit dem französischen PSA-Konzern entstanden und teilt sich die gleiche Plattform mit dem Citroën Spacetourer und dem Peugeot Traveller. Obwohl sich diese Vans nur geringfügig unterscheiden, ist das ProAce Verso-Design sofort als Toyota zu erkennen.

Sehr beliebt sind solche Fahrzeuge vor allem bei Großfamilien oder bei Unternehmen, die Personentransporte bzw. Shuttledienste anbieten. Allrad-angetriebene Fahrzeuge haben bei Toyota eine besonders lange Tradition, das will das Unternehmen mit dem neuen ProAce Verso 4x4 weiter fortsetzen. Für die Wünsche eines breitgefächerten Publikums wird das Fahrzeug in drei Ausstattungsvarianten (Shuttle, Family, VIP) und in drei Längen (Compact 4.609 mm, Medium 4.959 mm und Lang 5.309 mm) angeboten. Wir wählten für unseren Test die Ausstattungsvariante Family in der Mediumlänge 4.959 mm. Der ProAce Verso hat das Toyota-typische Design. Die Stoßfänger sind in Wagenfarbe lackiert und eine sportliche Chromumrandung am unteren Lufteinlass lässt den kleinen Transporter noch etwas bulliger aussehen. Ebenfalls im unteren Bereich der Stoßstange sind die Nebelscheinwerfer. Unser Fahrzeug rollt auf 17“-Stahlfelgen mit gefälligen Radzierblenden. Zusätzlich zu den vorderen Türen sind auf beiden Seiten Schiebetüren vorhanden. Optional sind berührungslose Automatik-Schiebetüren verfügbar, die per Fußbewegung aktiviert werden. Die klar ablesbaren Analoginstrumente sind durch ein mittig angeordnetes Farbdisplay ergänzt. Das Armaturenbrett ist klar strukturiert und wirkt sehr aufgeräumt. Die Materialien sind robust ausgeführt, wobei zusätzliche Zierleisten einen hohen Qualitätseindruck vermitteln. Ein kleiner Fauxpas ist dem Hersteller dann doch passiert. Die Innenverkleidung der rechten Schiebetür ist so breit, dass sie beim Öffnen der Tür am rechten hinteren Kotflügel unschöne Kratzer hinterlässt. Eine Lösung ist in Aussicht. Der Innenraum bietet ein ausgesprochen gutes Raumangebot für bis zu acht

Personen. Fahrer und Beifahrer nehmen auf bequem gepolsterten Einzelsitzen Platz. Die Sitze der zweiten und dritten Reihe sind im Verhältnis 60:40 geteilt und mit dem Isofix-System zur Befestigung von Kindersitzen versehen. An der Rückenlehne des Fahrer- und Beifahrersitzes sind praktische Klapp-

angebracht. Um den Fahrgastraum angenehm temperiert zu halten, sind die Seitenscheiben getönt und zusätzliche Sonnenrollos vorhanden. Die leistungsstarke Klimaautomatik kühlt auch den hinteren Bereich des Fahrzeugs über im Fahrzeugdach eingelassene und verstellbare Luftdüsen.

Motor und Getriebe Angetrieben wird unser ProAce Verso von einem 2,0l Turbodieselmotor mit einer Leistung von 150 PS bei 4.000 U/min und einem maximalen Drehmoment von 370 Nm bei 2.000 U/min. Der Motor hält sich akustisch im Hintergrund. Übertragen wird die Kraft über ein 6-Gang-Getriebe, das sich tadellos bedienen lässt.

Kraxel-Ambitionen Das Allradsystem stammt vom französischen Allrad-Spezialisten Dangel. Es verfügt über drei Fahreinstellungen. Im „ECO“-Modus wird das Fahrzeug nur von den Vorderrädern angetrieben. Sollte im „Auto 4WD“-Modus ein Haftungsverlust registriert werden, dann leitet die Visko-Kupplung automatisch zusätzliches Drehmoment an die Hinterachse. Im „R.Lock“-Modus kann die optionale 100% Differenzialsperre der Hinterachse aktiviert werden. Das Reserverad wird leider durch den Allradantrieb verdrängt. Toyota hat dieses Problem jetzt so gelöst, dass das Reserverad ganz einfach quer zur Fahrtrichtung in den Kofferraum gepackt wird, was aber das Ladevolumen des geräumigen ProAce Verso gewaltig verkleinert. Wir empfehlen, auf das Reserverad zu verzichten und dafür auf ein Reparaturset, ein sog. Tire-Kit zu setzen, wodurch der Kofferraum wieder voll nutzbar wird. Sicherheit ist natürlich auch →



Familienplanung

Die Lieferwagen-Pioniere Citroën und Peugeot legen die dritte Generation ihrer kompakten Alleskönner auf. Der neue Opel Combo komplettiert das Trio.

Nun sind es sogar Drillinge geworden: Was bei der privaten Familienplanung zu Überraschungen führt, Eltern Schweißstropfen auf die Stirn treibt und Großeltern in Verzückung versetzt, war bei Citroën Berlingo, Peugeot Partner und Opel Combo bereits von langer Hand genetisch angelegt.

Schon bevor Opel im vergangenen Jahr von General Motors zur PSA-Gruppe aus Peugeot und Citroën wechselte, hatte sich Opel für die nächste Lieferwagen-Generation mit dem französischen PSA-Konzern auf gemeinsame Sache verabredet. Der Opel Combo steht für die etwas unstete Entwicklung von Opel in den vergangenen Jahren: einst lange in Eigenregie entwickelt und gefertigt, dann sieben Jahre ein kaum veränderter Ableger des Fiat Doblò Cargo, jetzt bereits in Kooperation mit PSA entstanden, bevor die Franzosen die neuen Herren im Haus wurden. Diese französische Revolution der Lieferwagenszene hatte bereits vor dem Besitzerwechsel Vorteile, schließlich steckt in der PSA-Gruppe jede Menge Lieferwagen-Know-how. Automobilhistorikern mit Hang für Skurriles fällt dabei die gute alte Kastenente ein. Näher liegt der Blick zurück auf die erste Generation der Zwillinge Citroën Berlingo und Peugeot Partner vor genau 22 Jahren. Sie hatten als Branchenpremier den Dreh raus mit eigenständigen Lieferwagen aus einem Guss und die bis dahin üblichen Rucksack-Kombis aufs Altenteil geschickt.

Mit der dritten Generation hat sich das PSA-Duo also zum Trio erweitert. Dessen Mitglieder pflegen trotzdem einen eigenständigen Auftritt. Zwar ist die Grundform mit Knubbelnase und weit vorn angeordneter Windschutzscheibe identisch. Jedoch unterscheiden sich Citroën und Peugeot äußerlich durch einen markentypischen Grill sowie die Scheinwerfer, beim Opel kommt ein eigenständiger Stoßfänger hinzu. Ab der A-Säule differenziert sich das Trio nur noch durch seine Markenzeichen: Gemeinsam haben sie die vergleichsweise rundliche Karosserie

mit ausgeprägten Radläufen und einer identischen Seitenbeplankung unterhalb der Karosserie-sicke. Die Wände der Kastenwagen zeigen Einpressungen für die Fenster, die zB die bereits im Frühjahr präsentierten Hochdachkombis als Familienvarianten tragen.

Unter dem Blech steckt eine teils neue Plattform. Während die vorderen Komponenten von einer aktuellen PSA-Generation stammen, übernimmt das Trio das hintere Segment vom bisherigen Berlingo/Partner. Das bedeutet technisch eine Verbundlenkerachse mit Schraubenfedern, also grundsätzlich eine durchaus komfortorientierte Basis. In branchenüblicher Weise können Käufer nun zwischen zwei maßgeschneiderten Radständen wählen (2.785/2.975 mm), bisher gab es bei PSA nur einen Radstand mit zwei Überhängen, fahrdynamisch eher zweifelhaft. Die Gesamtlänge der Neuen unterscheidet sich mit 4,40 und 4,75 m kaum von den französischen Vorgängern, mit 1,80 m Höhe sind sie mannshoch gewachsen. Gut zugelegt haben die Lieferwagen in der Breite auf 1,91 m plus Spiegel. Das entspricht vollem Transportformat, entsprechend kann's in der Altstadt eng werden. Ein oder zwei Schiebetüren sowie Heckflügeltüren – alternativ eine Heckklappe – geben den Weg zum Laderaum frei. Er besticht wie beim Vorgänger durch 1,23 m Abstand zwischen den Radkästen, die Europalette passt bei genauem Zielen daher quer hinein. Je nach Format schlucken die Kastenwagen 3,3 oder 3,9 m³ Fracht. In die Verlängerung geht der Laderaum nach Entfernen eines großen Metalldeckels in der Trennwand auf der Beifahrerseite. Nach Einebnen des Vordersitzes wächst die Ladelänge beim kurzen Kastenwagen mit dieser Durchreiche von 1,80 auf 3,09 m, in der langen Ausführung von 2,16 auf stattliche 3,44 m. Das nominelle Volumen steigt gleichzeitig um einen halben Kubikmeter. Falls der Beifahrerplatz belegt ist, vergrößert auf Wunsch eine Leiterrakle im Heck die Variabilität.

Gegenüberliegende Seite:

Hier fährt ein Opel vor: Die PSA-Gruppe gönnt ihm außer dem schmalen Grill sogar einen eigenen Stoßfänger.

Diese Seite von oben nach unten:

Typische Citroën-Optik: markanter Doppelswinkel, der Berlingo rümpft das Näschen.

So seriös kann ein Lieferwagen wirken: Peugeot Partner mit dem aktuellen Markengesicht.

Sachlicher Franzose: Der Citroën kombiniert Übersichtlichkeit mit einem französischen Blinker-Lichtschalter.

Eigenwilliger Franzose: kleines tiefliegendes Lenkrad unterhalb der Armaturenebene im Peugeot

Der nüchterne Deutsche: sachliches Opel-Cockpit, Lichtschalter in der Armaturentafel



Je nach Variante schleppen Berlingo, Combo und Partner zwischen 650 und 1.000 kg Fracht, das ist anständig. Überladung lässt sich vermeiden: Auf Wunsch messen Sensoren im Stand die Achslasten. Ist der Lieferwagen zu 80% beladen, meldet sich im Cockpit eine weiße LED. Ihre Farbe wechselt in Orange, wenn's der Lademeister übertreibt – eine bisher einzigartige und vorbildliche Idee.

Überhaupt, der Fahrerplatz: Hier trennen sich die Wege der Drei erneut – Drillinge sind nicht bis in jede Hautfalte identisch, die Insassen können sich zuhause fühlen. Da wäre im Peugeot Partner das markentypisch kleine, tief angeordnete Lenkrad, der Fahrer schaut obendrüber auf die Instrumente. Der Citroën Berlingo trägt eigene Instrumente, das Lenkrad mit üblichem Durchmesser liegt in gewohnter Höhe. Die einstigen Extravaganzen hat die PSA-Gruppe einem Citroën indes schon lange abgewöhnt. Beide Franzosen nutzen landestypisch den Blinkerhebel zur Bedienung des Lichts. Anders der Opel Combo: Drehschalter fürs Licht in einer eigenen Konsole links, eigene übersichtliche Instrumente, zurückhaltende Lenkradtastatur – sachliche Deutsche, emotionale Franzosen, hier schlägt der Charakter durch.

Drumherum nähern sich die Drei wieder an, zB beim berührungsempfindlichen Bildschirm im Format 8", der wie ein Tablet in der Mittelkonsole steckt. Für die Navigation – auf Wunsch nach Echtzeit-Verkehrsfluss – ist Tomtom zuständig. An den Sonderausstattungen wird moderne Pkw-Verwandtschaft spürbar: elektrische Parkbremse, beheizbares Lenkrad, Zweizonen-Klimaanlage, schlüsselloses Öffnen und Starten, ein Head-up-Display für wesentliche Anzeigen – das ist neu für Lieferwagen. Und mancher Luxus wird bei den gewerblich eingesetzten Autos kaum jemals auftauchen. Gleiches gilt für manche Assistenzsysteme. Da wäre der Frontkollisionswarner mit Fußgängererkennung und Bremsreflex, ein Spurhalte-Assistent mit Lenkeingriff, der adaptive Temporegler, der auf Wunsch die Geschwindigkeitsbegrenzungen der Verkehrsschilderkennung übernimmt. Die Entwickler hatten aber auch typische Lieferwageneinsätze im Auge. Da wäre eine permanente rückwärtige Kamera mit Anzeige auf dem Monitor. Eine zweite Kamera im Beifahrer-Außenspiegel, die nach Setzen des Blinkers die Situation rechts des Autos im Innenspiegel zeigt und damit den toten Winkel beleben soll. Ein sensorbasierter Flankenschutz, ein Rundumblick aus der Vogelperspektive fürs Rangieren. Muss man nicht alles haben, kann aber alles teure und zeitraubende Schäden verhindern.

Wie profan klingt im Vergleich dazu die lange Auflistung der Ablagen mit zusammen mehr als 100 l Volumen oder der Hinweis auf den optionalen Beifahrer-Doppelsitz mit Staufach – aber Praktiker mögen diese Themen.

Fast am Rande erwähnen die drei Marken den Antrieb, vielleicht weil er ganz konventionell erfolgt. Da wären zunächst zwei Benziner, sie sind im Rahmen von Dieseldiskussionen für Lieferwagen aktueller denn je, vor allem bei geringer Kilometerleistung. Im Angebot ist ein aufgeladener 1,2-Liter mit 81 kW (110 PS) und sogar 96 kW (130 PS). Alternative ist ein Diesel mit 1,5 l Hubraum in gleich drei Leistungsstufen von 56 kW (75 PS), 75 kW (102 PS) sowie 96 kW (130 PS). Der aufgeladene Selbstzünder gilt als lauffruhig und dank SCR-Technik auch als sauber. Beachtlich: Die stärksten Motoren gibt es alternativ zum Sechsgang-Schaltgetriebe auch mit einer achtstufigen Wandlerautomatik, eine weitere Premiere in dieser Liga.

Bei Bedarf profiliert sich das Trio ebenfalls abseits der Straße als Feld-, Wald- und Wiesen-Lieferwagen. Ähnlich wie beim Vorgängermodell gibt es für Handwerker und die Bau- und Forstwirtschaft eine etwas rustikalere Variante mit 30 mm mehr Bodenfreiheit durch eine größere Bereifung, mit Stabis vorne und hinten, einer geänderten Federung sowie einer elektronischen Traktionsregelung. Sollte dies nicht genügen: Der französische Allrad-Spezialist Dangel bereitet zurzeit einen 4x4 mit Differenzialsperre und allerhand Schutzblechen vor. Die Familienplanung der Drillinge geht also noch weiter. **■ Randolph Unruh**

Bilder von oben nach unten:

So gehört es sich für Lieferwagen: bis zu zwei Schiebetüren, Heckflügeltüren oder eine Heckklappe.

Jetzt gibt es für die Drillinge nicht nur zwei Längen, sondern konsequent auch zwei Radstände, Gewichtsverteilung und Fahrverhalten werden es danken.

Zwischen den Radkästen Palettenbreite. Mit großer Durchreiche und Beifahrerklappsitz gehen die drei Lieferwagen bei Bedarf in die Verlängerung.



14.000

Flottenhalter leichter Nutzfahrzeuge erhalten 4 x jährlich Österreichs TRANSPORTER-Fachmagazin

Innovationen, Tests und Technik von Kastenwagen, Pritsche, Van, Minibus und Pickup samt branchengerechter Ausstattung und Zubehör. In Print + Web + App. Für Kleintransporteure, Bauhandwerk (Bauunternehmen, Elektro-, Heizung- und Sanitärinstallateure, Tischler, Maler, Raumausstatter), Werkstätten, Zustelldienste, Gastroversorger.

→ Die nächste Ausgabe erscheint am 20. Dezember.

Jetzt Anzeige buchen

+43.(0)5372.6 23 32
gamper-werbung@kufnet.at



LIEFERT OHNE LIMITS

DAILY NATURAL POWER

AKTION 40



inkl. 40 CNG Tankfüllungen mit OMV Tankkarte und 40 Monate L-Life Wartungs- und Reparaturvertrag*



**WÄHLEN SIE
AUS EINEM DER
BEIDEN
ERDGAS-MODELLE
ZUM AKTIONSPREIS**

DAILY NATURAL POWER KASTENWAGEN

35S14 mit CNG Antrieb und Hi-Matic
8-Gang-Automatikgetriebe, 100 kW (136 PS),
12 m³ Laderaumvolumen, Laderaumboden/
Seitenverkleidung, Reichweite mehr als 300 km ...

DAILY NATURAL POWER NORMALKABINE INKL. PRITSCHÉ

35S14 mit CNG-Antrieb und Hi-Matic
8-Gang-Automatikgetriebe, 100 kW (136 PS),
Radstand 3.450 mm, ...

* Beim Kauf eines der beiden Modelle erhalten Sie für 40 CNG-Tankfüllungen eine OMV Tankkarte und für 40 Monate, max. 100.000 km, einen L-Life Wartungs- und Reparaturvertrag kostenlos.

Diese Angebote gelten in den IVECO Austria Betrieben und bei teilnehmenden Händlern bis 31.12.2018. Abbildung sind Symbolfotos. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Weitere Informationen zu den Modellen und den Vorteilen des Erdgas-Antriebes erhalten Sie bei Ihren IVECO Händler und bei Ihrem IVECO Austria Verkaufsberater.

IVECO

Ihr Partner für nachhaltigen Transport