

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 3/2024

**DOPPELTER NACHWUCHS TRANSIT COURIER UND CONNECT
E-MOBILITÄT STELLANTIS IM BRENNSTOFFZELLEN-QUARTETT
FACETTENREICHER ALLROUNDER DER NEUE E-SPRINTER IST DA**



Bulliger Auftritt: Der neue Transit Courier wirkt größer, als er in der Realität ist.



Doppelter Nachwuchs

Ford bringt mit Transit Courier und Transit Connect gleich zwei neue Lieferwagen an den Start.

Das ist ein Ding: Binnen kürzester Zeit legt Ford mit Transit Courier und Transit Connect zwei grundverschiedene Lieferwagen komplett neu auf. Handelt es sich beim Transit Courier um eine Eigenentwicklung mit ebenfalls eigener Fertigung, so fährt der Transit Connect als Ableger des VW Caddy vor. Das Duo ist trotz mancher Überschneidung in anderen Welten unterwegs.

Ford Transit Courier: bullig, sachlich und günstig Ford ist mitunter tierisch unterwegs. Der große E-Transit profitiert von der Technik des Mustang Mach E. Auf der entgegengesetzten Seite des Programms nutzt der neue Transit Courier die Plattform des Kompakt-SUV namens Puma. Zu sehen ist das nicht: Kommt der Puma eher sportlich daher, so pflegt der Transit Courier die praktische Kastenform. Er hat im Vergleich zum Vorgänger in jede Richtung einige Zentimeter zugelegt – sieht bullig aus mit hoher Motorhaube, kräftigem Grill einschließlich den Scheinwerfergehäusen, mit dicken Backen und geraden Wänden. Alles stämmig, breitschultrig. Trägt Sicherheitsschuhe statt feiner Slipper, ein Anpacker.

Und wie er anpackt. Selbst im Vergleich zu seinem größeren Bruder Transit Connect lässt der Courier die Muskeln spielen. Sein Laderaum erreicht fast exakt die Werte des bisherigen Transit Connect als Kurzausgabe. Länge hier wie dort 1,8 m, auch Breite, Höhe passen. Macht 2,9 m³ Volumen – alles wie bisher der Connect. Nur der Preis ist ein anderer: Den Transit Courier gibt es bereits ab netto 16.800 EUR. Da kann man sich ein paar Extras leisten, ob Klimaanlage, LED-Lampen im Laderaum, ein Sitzpaket mit der Katzenklappe als Laderaum-Verlängerung. Ohnehin, die Schiebetür – sie kostet Aufgeld, muss das sein?

etwa das Fahrergewicht nicht abgezogen?) und je nach Motorisierung bis zu 1.100 kg Anhängelast. Damit die Fuhre vorwärtskommt, brummt vorne vernehmlich ein Dreizylinder-Benziner mit 1 l Hubraum und 74 kW (100 PS) oder 92 kW (125 PS). Die kräftigere Ausführung harmoniert prima mit dem Transit Courier. Erst recht mit Siebengang-Doppelkuppelungsgetriebe statt Sechsgang-Schalter. Doch passen netto rund 2.000 EUR Aufpreis zum Sparcharakter des Ford? Alternative ist ein Vierzylinder-Diesel mit 1,5 l Hubraum. Technisch ein feines Ding mit Alu-Motorblock und ebenfalls 74 kW (100 PS). Dazu überzeugend in Laufruhe und Durchzugskraft – ein gewisses Drehzahlniveau vorausgesetzt. Hinzu stößt auf dem Bestellzettel in der zweiten Jahreshälfte der batterie-elektrische E-Transit Courier mit 100 kW Leistung.

Zwischen Motor und Laderaum bleibt genug Platz für die zweiköpfige Besatzung. Gestartet wird per Knopfdruck, aber die Handbremse funktioniert nach alter Art mechanisch – es gibt Wichtigeres. Dank weit entfernter Windschutzscheibe ist das Raumgefühl prima. Ebenso die Sicht, denn Fenster und Außenspiegel sind üppig. Die Armaturentafel hinterlässt grundsätzlich einen sachlich-freundlichen Eindruck. Ob Verkleidungen oder Stoffe, die Materialqualität wirkt schlicht, der Preis, na klar. Anspruchsvolle schickt Ford daher zum Transit Connect. Der Fahrersitz ist nicht unbequem, drückt aber Große ein wenig im Schulterbereich, man kennt's vom Transit Custom. Von ihm über-

Wichtig: Sofern der Staplerfahrer gut gelaunt ist, passt die Europalette quer ins Heck zwischen die Radkästen. Sie stehen 1,22 m auseinander. Dank des geraden Rückens haben sogar zwei bepackte Ladungsträger Platz. Es gibt zwei Nutzlastklassen bis 680 und 845 kg (hat Ford

nimmt der Transit Courier die eigenwilligen Digital-Instrumente mit dem nahezu ungenießbaren Drehzahlmesser in Säulenform. Viel geschickter als beim großen Bruder ist dagegen der 10“-Monitor in der Mitte. Aber wehe dem, der sich während der Fahrt der Klimatisierung widmen will – der entsprechende Menüpunkt ist arg überfrachtet. Zu den Vorzügen des Transit Courier zählt sein Fahrwerk – Vorteil Puma. Unter dem Hinterteil steckt eine Verbundlenkerachse mit Schraubenfedern. Erster Eindruck im teilbeladenen Ford: Er federt zwar nicht so samtig wie eine Raubkatze, aber für einen Lieferwagen komfortabel. Hinzu kommt eine markentypisch präzise Lenkung mit der passenden Kraftunterstützung. Unterstützung gibt's von einem Rudel – nein, nicht Pumas, sondern Assistenzsysteme. Entsprechend gut fährt sich der Ford Transit Courier, sozusagen tierisch gut.



1 Steiles Heck: Die kastenförmige Karosserie schluckt reichlich Fracht.

2 Die Schiebetür kostet Aufpreis, zwei Paletten passen quer in den Laderaum.

3 Geräumiges Cockpit: Hier kommen auch größere Fahrer gut unter, zahlreiche offene Ablagen.

4 Neuer Ford Transit Connect: Eigenständiges Gesicht, dahinter steckt viel Caddy Cargo.

Ford Transit Connect: elegant, fein und ambitioniert Darf es etwas mehr sein? Mehr Gediegenheit, mehr Feinschliff, auch mehr Geld? Und vielleicht eine Langvariante? Bereits vor mehr als zwei Jahren erblickte die Pkw-Variante Ford Tourneo Connect als Ableger des VW Caddy das Licht der Welt. Jetzt endlich folgt der Kastenwagen Transit Connect. Mit zwei Radständen, zwei Längen von 4,5 und 4,85 m und 3,1 und 3,7 m³ Ladevolumen. Dazu Platz für die Palette quer im Heck, mit einer Nutzlast bis 850 kg und maximal 1.500 kg Anhängelast. Kennt man vom Caddy Cargo, der Ford ist nicht von schlechten Eltern. Aber zumindest die kurze Variante wird sich beim Vergleich mit dem neuen Transit Courier sehr ins Zeug legen müssen.

Prompt trumpft der neue Transit Connect mit einer Lösung auf, die es anderswo nicht gibt: der neu konstruierten Kastenwagen-Doppelkabine. Der Fünfsitzer mit fester Trennwand zum Laderaum verwandelt sich mit zwei Handgriffen in einen Zweisitzer: klappen, schieben, schwenken, fertig. Zwar lässt die seitliche Schiebetür dann nicht mehr viel durch, im Heck aber ist je nach Radstand Platz für 2,5 oder 3,1 m³ Fracht. Und beim langen Transit Connect immer noch für zwei Europaletten quer. Eine Lösung der Kollegenmarke, die Ford als Premiere vorstellt.

Weiter vorn hebt sich der Transit Connect von seinem Partner durch eine dezent veränderte Bedienung mit ein paar Direktwahltasten in der Mittelkonsole und dort etwas anderen Lüftungsöffnungen ab – beides bereits bekannt vom Tourneo Connect. Ford- und VW-Fahrer werden sich zuhause fühlen, umgeben von hochwertigen Materialien mit gediegen genarnten Oberflächen in solider Verarbeitung. Eben Connect statt Courier.

Ganz vorn unter der Motorhaube nennt Ford bereits Details zum künftigen Plug-in-Hybrid, eine Premiere in dieser Klasse. Auch so ein lange angekündigter VW-Ableger, der in der zweiten Jahreshälfte in

neuester Generation des Mischantriebs antritt. Das bedeutet: Benzin mit 1,5 l Hubraum, ergänzt durch einen Elektromotor. Daraus resultiert eine Systemleistung von zusammen 110 kW (150 PS) und 350 Nm. Verbunden ist dies mit einem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe und mit Tricks, etwa mit E-Abzweig zum Antrieb von Werkzeug.

Beachtung verdient die Batterie mit einer Kapazität von 19,7 kWh. Daraus resultiert laut Ford eine Reichweite von bis zu 110 km. Geladen wird an der Steckdose, der Wallbox oder nun auch an der Schnellladesäule mit 50 kW. Und gefahren wird mit drei Fahrmodi: „EV Now“ rein elektrisch, „EV Auto“ im Wechsel zwischen Verbrenner und Batterie, „EV Later“ mit Verbrenner, wenn zB erst eine spätere Stadtfahrt ansteht.

Eine vollelektrische Variante stößt nicht hinzu, das gibt die Golf-Plattform der Lieferwagen-Großfamilie von Caddy und Connect nicht her. Wenn Ford also von einer nun komplett elektrifizierten Transit-Familie spricht, klingt dies optimistisch.

Schwerpunkt im Programm sind indes Dieselmotoren. Ford nennt sie nach Art des Hauses Ecoblue, auch wenn es sich um TDI-Maschinen vom Partner handelt. Der Zweiliter steht in Leistungsstufen von 75 kW (102 PS) und 90 kW (122 PS) parat. Der kräftigere Diesel ist auch in Verbindung mit einem Allradantrieb zu bekommen – für Ford in dieser Klasse Neuland.

An den Start geht der neue Ford Transit Connect im Frühjahr als Diesel, ausgeliefert wird ab Sommer. Hybrid, Allradantrieb und die Doppelkabine komplettieren das Angebot später. Und der Preis? Bei Redaktionsschluss hielt sich Ford noch bedeckt, doch es lohnt der Blick über den Zaun zum Caddy Cargo. Dessen Grundpreis von netto 21.838 EUR sollte als Orientierung passen, auch zur Einschätzung von Transit Courier und Transit Connect. **/// Randolph Unruh**



5 6

5 Wer bin ich? Wäre nicht das Markenzeichen und ein paar Bedienungsdetails, die Antwort hieße Caddy Cargo.

6 Transit Connect als Doka. Klappen, schieben, schwenken der Rückbank – fertig ist der Kastenwagen.

7 Plug-in-Hybrid als Kurzausgabe: Gibt's auch mit Steckdose im Heck zum Antrieb von E-Werkzeug.

DER BESTE FÜR IHR BUSINESS



**BIS ZU € 8.000,-
UNTERNEHMERVORTEIL¹**

DER NEUE FORD TRANSIT CUSTOM: EUROPAS NR. 1 INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR 2024



Ford Transit Custom 2.0L EcoBlue: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,0 – 8,8 l/100 km | CO₂-Emission kombiniert 183 – 230 g/km | (Prüfverfahren: WLTP)*
Ford Transit Custom 2.5L Duratec PHEV: Kraftstoffverbrauch kombiniert (gewichtet) 1,5 – 2,0 l/100 km | CO₂-Emission kombiniert (gewichtet) 35 – 45 g/km | (Prüfverfahren: WLTP)*

Symbolfoto. *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. 1) Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter vom Listenpreis abzuziehender Nachlass (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) inkl. USt und NoVA. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Partner. Solange der Vorrat reicht.



Elektromobilität mal anders

Es geht auch ohne fette Batterien und lange Ladezeiten: Stellantis steigt mit seinen Transportern in die Serienfertigung von Brennstoffzellen-Transportern mit Wasserstoffenergie ein.

Stellantis spielt Brennstoffzellen-Quartett: mit Citroën, Fiat, Opel und Peugeot. Alle vier europäischen Transporter-Fabrikate bekommen zum Diesel und zur Batterie eine weitere Variante: eine Brennstoffzelle zur Stromerzeugung, versorgt durch Wasserstoff. Stellantis gibt ordentlich Stoff, Wasserstoff. „Wir wollen das Volumen gewaltig erhöhen“, kündigt Jean-Michel

Billig an, Chefentwickler aller Brennstoffzellen-Projekte von Stellantis. Zunächst hatte der Konzern im deutschen Brennstoffzellen-Entwicklungszentrum Rüsselsheim handwerklich rund 500 kompakte Transporter vom Schlage Citroën Jumpy, Fiat Talento, Opel Vivaro und Peugeot Expert auf Brennstoffzellenantrieb umgerüstet. Inzwischen ist die Serienfertigung dieser besonderen E-Transporter im Stammwerk in der Nähe von Valenciennes in Nordfrankreich angelaufen. Geplant ist eine Produktion von zunächst 5.000 Einheiten pro Jahr. Noch in diesem Jahr startet auch die Serienfertigung von großen Transportern mit Brennstoffzelle. Im Werk Gliwice/Gleiwitz in Polen sind ebenfalls fürs Erste 5.000 Fahrzeuge per anno vorgesehen. Stellantis nimmt das Thema ernst, die Pläne sind konzernotypisch ehrgeizig: Bis zum Ende des Jahrzehnts sollen im weiten Stellantis-Kosmos jährlich rund 100.000 Brennstoffzellen-Transporter einschließlich der US-Marke Ram mit ihren Vans und Pick-ups vom Band laufen. Damit ist das Rennen zwischen Elektroantrieb per Batterie und Brennstoffzelle mit Wasserstoff eröffnet. Während der Diesel in absehbarer Zeit zum Auslaufmodell wird – bis 2035 ist damit Schluss. Die Brennstoffzellen-Transporter sind nicht etwa als Ersatz für batterieelektrische Fahrzeuge gedacht, „sie sollen sie ergänzen“, so Billig. Denn, so der Ingenieur: „Wir wollen die besten Antworten auf die

Anforderungen unserer Kunden geben.“ Das heißt zB im Fall der Großtransporter Citroën Jumper, Fiat Ducato, Opel Movano und Peugeot Boxer mit Brennstoffzelle: „Auftanken in zirka vier Minuten für eine Reichweite von rund 500 km.“ Statt langer Pausenzeiten an Ladestationen für die gern empfohlene Batterie-ladung von 10 auf lediglich 80 %. Alles auch unabhängig von

Hitze und Kälte. Sie können Batterien bekanntermaßen sowohl beim Laden als auch während der Fahrt durch Nutzung von Heizung oder Klimaanlage in die Knie zwingen.

Die Antriebstechnik der Großtransporter stützt sich auf jene ihrer kompakten Geschwister. Das bedeutet: Elektromotor mit 110 kW Leistung und 400 Nm Drehmoment, eine Brennstoffzelle aus 254 Zellen mit 11,3 kWh Kapazität. Sie ist notwendig, da Brennstoffzellen relativ träge arbeiten. Das passt nicht zu den gewohnt schnellen Bewegungen des Fahrpedals im Straßenverkehr. Ein wesentlicher Unterschied zu den kompakten Transportern: Unter dem Wagenboden sind in den zylindrischen Tanks 7,0 anstelle von 4,4 kg Wasserstoff gebunkert. Mehrere Kühlkreisläufe sichern die unterschiedliche Wohlfühltemperatur von Brennstoffzelle, Elektronik und Batterie. Und was kostet die schöne neue Brennstoffzellen- und Wasserstoff-Welt? Das ist länderspezifisch. Während Jean-Michel Billig in Deutschland die laufenden Kosten für Treibstoff bei Wasserstoff und Diesel auf ähnlichem Niveau ansiedelt, sieht es in Österreich ganz anders aus: Hier hat Wasserstoff etwa den doppelten Preis. Strom für batterieelektrische Transporter ist dagegen deutlich billiger. Weiterer klarer Nachteil sind zurzeit noch die Fahrzeugkosten.

So beziffert Billig die Produktionskosten der bisher umständlich handgefertigten Brennstoffzellen-Transporter auf den doppelten Wert der nicht gerade preisgünstigen batterieelektrischen Transporter. Dies aber soll sich mit den nun anlaufenden Serienfertigungen deutlich ändern: „Wir sind auf einem guten Weg zu gleichen Kosten von batterieelektrischen und Brennstoffzellenfahrzeugen“, kündigt er an.

Die Entwicklung des Brennstoffzellenantriebs steht erst am Anfang. Bereits im kommenden Jahr soll die Leistung der Brennstoffzelle von 45 kW auf 75 kW steigen. Zusammen mit einer Steigerung der Effizienz von jetzt etwa 50 % auf bald 65 % sowie einem größeren Vorrat an Wasserstoff stellt Billig für die nahe Zukunft eine üppige Reichweite von rund 700 bis 800 km mit nur einer schnellen Tankfüllung in Aussicht. Damit wird kein batterieelektrischer Transporter mithalten können.

Obwohl auch jener bei Stellantis jetzt nicht von Pappe ist. Der neue, nun gemeinsame E-Antrieb für Boxer, Ducato, Jumper und Movano leistet durchweg deftige 200 kW und wird von einer großen Batterie mit 110 kWh Kapazität befeuert. Die Nutzlast ist vergleichbar, Billig nennt 1,4 t bei einer zulässigen Gesamtmasse von 4,2 t. Doch auch da geht noch was, künftige Brennstoffzellen sollen leichter werden.

Bleibt die Frage nach der Infrastruktur, den Wasserstoff-Tankstellen. Hier fehlt, ähnlich wie bei den Fahrzeugen, noch der große Durchbruch. Ohne Wasserstoff-Tankstellen keine Brennstoffzellen-Transporter, ohne Brennstoffzellen-Transporter keine Tankstellen. Der ÖAMTC nennt zurzeit vier Wasserstoff-Tankstellen in Österreich: Wien-Floridsdorf, Asten bei Linz, Innsbruck und Graz-Liebenau. In Deutschland und Frankreich dagegen soll das Netz der Zapfstellen in den kommenden Jahren rasch auf jeweils 1.000 Tankmöglichkeiten wachsen. Im Moment sieht es in diesen Flächenländern mit knapp 100 Wasserstoff-Tankstellen in Deutschland und geplanten 60 Tankstellen bis zum Jahresende in Frankreich ebenfalls noch dünn aus. In weiteren Ländern wird's mit der Versorgung ganz mau.

Kein Mangel herrscht dagegen an der Fahrzeugtechnik. Hat sich Stellantis doch an Symbio beteiligt, einem französischen Großhersteller von Brennstoffzellen. Gefördert von der EU und dem französischen Staat, beläuft sich die aktuelle Kapazität von Symbio auf 16.000 Brennstoffzellenstacks im Jahr. Sie soll schon 2026 auf 50.000 Brennstoffzellen steigen. Keine Frage, das Stellantis-Quartettspiel mit den Transportern von Citroën, Fiat, Opel und Peugeot hat soben erst begonnen. ■ *Randolf Unruh*



1 Serienfertigung beginnt Ende 2024: Großtransporter von Citroën, Fiat, Opel und Peugeot mit Brennstoffzelle.

2 500 Transporter geordert, Serienfertigung gestartet: Kompakt-Transporter von Citroën, Fiat, Opel und Peugeot mit Brennstoffzelle

3 Jahreskapazität jeweils 5.000 Brennstoffzellen-Transporter, Kosten bald auf Niveau der batterieelektrischen Varianten

4 Tanken an der Wasserstoff-Zapfstelle: in vier Minuten 500 km Reichweite für große Transporter



3

4





Facettenreicher Allrounder

Effizienz, Reichweite und Ladekapazität des neuen Mercedes-Benz eSprinter.

Der neue eSprinter ist äußerst vielseitig: Je nach Bedarf können Kunden weltweit dank einer breiten Palette von Varianten in den meisten Märkten jetzt mehr Reichweite oder eine höhere Nutzlast wählen. Abhängig von den verfügbaren Optionen in ihren Märkten können Kunden zwischen zwei Karosserievarianten und -längen sowie drei verschiedenen Batteriegrößen wählen.

Der elektrische Antriebsstrang Die Hauptkomponenten des elektrischen Antriebsstrangs im neuen eSprinter umfassen zwei Neuentwicklungen: den effizienten Motor und die fortschrittliche elektrische Hinterachse. Beide werden erstmals in einem batterieelektrischen Lieferwagen von Mercedes-Benz eingebaut. Der permanenterregte Synchronmotor (PMSM), der etwa 130 kg wiegt, zeichnet sich durch hohe Effizienz und optimiertes thermisches Management aus. Der Motor ist in Leistungsstufen von entweder 100 oder 150 kW Spitzenleistung erhältlich und liefert ein Drehmoment von bis zu 400 Nm. Für den Kunden bringt die Kombination des effizienten Motors und der fortschrittlichen elektrischen Hinterachse Vorteile in Bezug auf Umbauten und Aufbau-Lösungen, Fahrzeuglängen (A2 und A3), zulässiges Gesamtgewicht (bis zu 4,25 t) sowie die Fähigkeit, Anhängelasten von bis zu 2 t zu ziehen.

Verschiedene Funktionen für mehr Effizienz Hochtechnologie betrifft nicht nur Sicherheitssysteme; drei verschiedene Fahrmodi ermöglichen die Anpassung der Leistung und des Energieverbrauchs des neuen eSprinter. „Comfort“ liefert die volle Leistung und das volle Drehmoment, „Economic“ begrenzt die Motorleistung für mehr Effizienz, und „Maximum Range“ reduziert zusätzlich die Motorleistung und begrenzt die Nutzung von Funktionen wie der Klimasteuerung, um die Reichweite maximal zu optimieren. Die regenerative Brem-

sung, die kinetische Energie in elektrische Energie umwandelt, trägt ebenfalls dazu bei, die Reichweite zu maximieren. Es gibt vier manuell wählbare Rekuperationsstufen (D-, D, D+, D++), aber der Fahrer kann auch in den ausgeklügelten

„D Auto“-Automatikmodus wechseln. Der Vorteil der automatischen Funktion „D Auto“ besteht darin, dass das Fahrzeug automatisch die Energie-Rückgewinnungsrate basierend auf der Verkehrssituation definiert. Das System passt automatisch die Rekuperationsstärke an, um eine optimierte Rückgewinnung zu gewährleisten. Der ECO Assist im Armaturenbrett zeigt dem Fahrer an, wann er den Fuß vom Pedal nehmen soll, und das Fahrzeug kann dann automatisch die richtige Rekuperationsstärke auswählen.

Funktionen wie „Navigation mit Electric Intelligence“ verbessern die Erfahrung mit dem Elektrofahrzeug noch weiter, da sie in Echtzeit eine optimierte Route inklusive Ladehalte je nach aktueller Verkehrssituation und Topografie der Strecke berechnet. Diese Funktion berechnet auch die beste mögliche Ladestrategie, um entweder so schnell wie möglich zum Ziel zu gelangen oder bei der Ankunft einen bestimmten gewünschten Ladezustand zu haben.

Bequemes Laden Wie alle elektrischen Lieferwagen von Mercedes-Benz kann der neue eSprinter sowohl mit Wechselstrom (AC) als auch mit Gleichstrom (DC) geladen werden. Das On-Board-Ladegerät, das den Strom im Fahrzeug beim Laden mit Wechselstrom, wie zum Beispiel an einer Wallbox, umwandelt, hat eine maximale Ladeleistung von 11 kW. Um die Ladezeiten für Kunden zu minimieren, kann der neue eSprinter an Schnellladesäulen mit bis zu 115 kW geladen werden. Für Kunden dauert das Schnellladen von 10 auf 80 % Kapazität etwa 42 Minuten für die 113 kWh-Batterie.



Integriertes Servicepaket Das im Fahrzeugpreis bereits enthaltene Servicepaket (Integrated Service Package, ISP) deckt die Kosten für Wartungsarbeiten gemäß dem Serviceheft und den Herstellerspezifikationen für die ersten vier Services innerhalb der ersten vier Jahre oder bis zu einer maximalen Laufleistung von 160.000 km. Dank regelmäßiger und professioneller Inspektion der Hochvoltkomponenten sowie anderer Fahrzeugteile und -funktionen ist der eSprinter immer einsatzbereit und behält seinen Wert.

Mit dem kostenlosen Batterie-zertifikat garantiert Mercedes-Benz, neben der gesetzlichen Haftung für Sachmängel und der Mercedes-Benz Neuwagengarantie, für die Dauer von insgesamt acht Jahren ab Lieferung oder Erstzulassung oder bis zu einer Gesamtfahrleistung von 160.000 km, dass die maximale verbleibende Kapazität der Hochvoltbatterien im Batteriepack nicht weniger als 70 % der Anfangskapazität beträgt.

Für den neuen eSprinter gibt es eine Batterie-zertifikat-Verlängerung, welche die bereits integrierte Batterie-zertifikatslaufzeit (8 Jahre/160.000 km) um zusätzliche 140.000 km auf insgesamt 8 Jahre/300.000 km verlängert (ServiceCare „Complete“). ▀



Neu am Markt

Renault Master E-Tech Electric mit mehr Reichweite

Bei der Entwicklung des neuen Renault Master standen eine große Reichweite, hohe Zuladung und niedrige Betriebskosten im Vordergrund. Um diese Ziele zu erreichen, bietet der französische Automobilhersteller den Transporter mit einer in Bezug auf Kapazität, Größe und Masse optimierte Batterie an. Zusätzlich baut der Master auf einer komplett neu entwickelten, innovativen Plattform auf. Ein aerodynamisch effizienter Aufbau rundet das Gesamtpaket ab. Der Transporter besitzt eine Batterie mit einer Kapazität von 87 kWh netto. Die Batterie lässt sich in einem schmalen Gehäuse im Fahrzeugboden unterbringen und ist für den Einsatz in der Stadt und im städtischen Umland konzipiert, ohne die Nutzlast des Fahrzeugs zu beeinträchtigen – ein wichtiges Kriterium in diesem Segment. Die Reichweite des Transporters steigern außerdem das „Aerovan“-Konzept und die Multi-Energie-Plattform mit dem Elektromotor, dem innovativen dynamischen Bremssystem und dem Wärmemanagementsystem für die Batterie.

Wegweisendes „Aerovan-Konzept“ Das „Aerovan“-Konzept des neuen Renault Master E-Tech Electric sorgt für eine hervorragende Energieeffizienz, unabhängig von der Antriebsart. Sein Luftwiderstandsindex aus Cw-Wert und Stirnfläche liegt mehr als 20 % unter dem Wert der Vorgängergeneration und zählt damit zu den besten im Segment. Die Form des Master E-Tech Electric entstand im Windkanal. Dabei berücksichtigten die Entwicklungsteams selbst kleinste Details. Insgesamt verbrachten die Prototypen Tausende von Stunden im Luft-

strom. Wegen der Größe des Transporters erfolgten die Tests mit den Original-Fahrzeugen in einer Anlage für Flugzeuge. Ein ausgefeiltes Wärmemanagement hält die Temperatur der Batterie konstant, was deren Leistung erhöht und die Lebensdauer verlängert. Ebenso schafft die serienmäßige Klimaanlage einen optimalen Temperaturkomfort im Innenraum. Das System ist so konzipiert, dass es sowohl im Sommer als auch im Winter eine maximale Reichweite sicherstellt.

Ein Elektromotor, eine Batterie, eine Antriebseinheit Für die batteriebetriebene Version des neuen Master steht ein Elektromotor mit einer Leistung von 105 kW/143 PS und einem Drehmoment von 300 Nm zur Verfügung. Die Energie kommt aus einer 87 kWh-Batterie und ermöglicht eine WLTP-Reichweite von rund 460 km. Um allen Anforderungen gewerblicher Nutzer gerecht zu werden, verfügt der Renault Master E-Tech Electric außerdem über ein Getriebe mit einem der höchsten Übersetzungsverhältnisse im Segment für elektrische Full-Size-Transporter. An einer 130 kW-Gleichstrom-Schnelllade-Station lässt sich in nur 30 Minuten Strom für 250 km Fahrstrecke gewinnen. Eine 22 kW-AC-Wallbox zu Hause lädt die Batterie in weniger als vier Stunden von 10 auf 100 % auf. Der batterieelektrische Master ist darüber hinaus Vehicle-to-Load (V2L)- und Vehicle-to-Grid (V2G)-tauglich. Der volle Funktionsumfang wird zu einem späteren Zeitpunkt nutzbar sein. Dazu gehört das Aufladen von Elektrogeräten über eine Steckdose im Cockpit oder im Laderaum, ebenso die Verbindung von Elektrowerkzeugen, Computern und anderen Geräten via Adapter mit der Ladesteckdose. Darüber hinaus können auch speziell angefertigte Verbraucher wie Kühlaggregate, zusätzliche Heizungs- oder Klimasysteme oder automatische Heckklappen direkt über die Batterie mit Strom versorgt werden. ▀

