

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 6/2024

MAN TRANSPORTER DAS LÖWENBABY WIRD ERWACHSEN
NISSAN NUTZFAHRZEUGE MASSANZÜGE FÜR DIE ARBEIT
MERCEDES E-SPRINTER SAUBER MACHT LUSTIG





Das Löwenbaby wird erwachsen

Außen ganz der Alte, innen gravierende Neuheiten – der MAN TGE Next Level. Das einstige Löwenbaby ist jetzt stolzes Mitglied des MAN-Rudels.

Ein kleines Signet im Kühlergrill macht den Unterschied. Dort steht neben dem markentypischen Löwensignet nun „Next“ – ein zarter Hinweis auf umfangreiche Änderungen. Das Schild dient als Kurzform für die MAN-Lösung namens TGE Next Level: neue Armaturentafel, ein komplett neues Bordnetz als

Basis für neue digitale Instrumente und eine ganze Sammlung neuer Assistenzsysteme, ein neues mittiges Display in zwei Größen namens MAN Media Van, ein neues Multifunktionslenkrad und dahinter ein neuer Wählhebel fürs Automatikgetriebe.

Bereits der erste Blick ins aufgeräumte Cockpit macht es deutlich: Hier waren Praktiker am Werk. Der Motor startet auf Tastendruck statt Schlüsseldreh. Das neue Multifunktionslenkrad trägt handfeste Tasten statt flutschiger Touchflächen. Die konfigurierbaren digitalen Instrumente sind groß und übersichtlich. Schließlich liegen der neue Wählhebel in Form eines Lenkstockhebels für das Automatikgetriebe und die Taste für die elektronische Feststellbremse bequem in Sicht- und Griffweite. Der Monitor in Cockpitmitte – jetzt nicht mehr integriert, sondern aufgestellt wie ein Tablet – trägt Direktwahltasten für die Klimatisierung und führt für Grundfunktionen nicht durch verschlungene Pfade. Der Bildschirm ist in der Basisausführung 10,4“ und in gehobener Ausstattung 12,9“ groß. Es gibt reichlich Ablagen für Kleinkram und Steckdosen für elektronisches Gerät. Das passt zu MAN. Und zu den klassischen Tugenden von VW, die in den vergangenen Jahren etwas verlorengegangen waren. Es ist ja kein Geheimnis – der MAN TGE ist ein Ableger des VW Crafter.

Ein durchaus erfolgreicher dazu. Was im Premierenjahr mit rund 2.000 TGE begann, führte über fast 10.000 Einheiten im ersten vollen Produktionsjahr 2018 zu einem Rekord von 26.600 MAN TGE im

vergangenen Jahr. Dies in einem Segment, in dem das Maß des TGE-Vierzylinders von 2 l eher dem Hubraum eines einzigen Zylinders eines standesgemäßen MAN-Trucks entspricht. Auch gibt es den TGE im Unterschied zu anderen Transportern der Klasse rund um 3,5 t nicht an jeder Straßenecke in dichtgeknüpften

Pkw-Netzen zu erwerben, er ist ein Fall für Kenner. Beim MAN spielen neben den unbestreitbaren Vorzügen des TGE rund um Cockpit und Technik andere Themen eine Rolle. Das beginnt mit dem Zugang der Marke zu Lkw-Flotten, geht weiter über die klassische Zugänglichkeit für Auf- und Ausbauten sowie speziell für diesen Zweck vorbereitete Varianten. Und mündet schließlich im speziellen Lkw-Service, der einen TGE zu Uhrzeiten wieder flott macht, wenn anderswo der Schraubenschlüssel weggelegt oder der Stecker vom Diagnosegerät gezogen wird. Von den meist unsichtbaren Helfern in der Werkstatt zu den ebenso verborgenen Assistenten an Bord des TGE: Sie treten ab sofort in üppiger Mannschaftsstärke an, MAN zählt 27 Helfer. Viele von ihnen sind ab Sommer Pflicht in der EU, Stichwort General Safety Regulation, kurz GSR. Eine Auswahl gefällig? Verkehrszeichen- und Notbrems-Assistent, Park- und Müdigkeits-Assistent sind ebenso serienmäßig an Bord wie ein aktiver Spurhalte- und ein intelligenter Geschwindigkeits-Assistent. Bei den leichten Kalibern gehören Beifahrer-Airbag und Unfallaufzeichnung zum Standard, bei den schweren Jungs ein Totwinkelwarner und ein Anfahrwarnner vor Verkehrsteilnehmern unmittelbar vor dem TGE.

Verhalten sind die Änderungen rund um den Antriebsstrang. MAN hat die Einstiegsmotorisierung mit 75 kW (102 PS) gestrichen. Jetzt stehen drei Varianten des Zweiliter-Dieselmotors mit 103 kW (140 PS), 120 kW (163 PS) und 130 kW (177 PS) zur Wahl. Dazu weiterhin ein

Sechsgang-Schaltgetriebe oder eine Achtgang-Wandlerrautomatik. Es gibt Vorderrad-, Hinterrad- und Allradantrieb – mehr geht nicht. Tipp für Leistungshungrige: MAN stattet den TGE auf Nachfrage mit einer verstärkten Ausführung der Maschine aus. Sie stammt von Autoveredler Abt und leistet 149 kW (202 PS). Sie steht nicht im Konfigurator, Nachfrage lohnt sich. Ein typischer MAN-Spezialfall, denn die Maschine ist beim Kollegen Crafter nicht zu haben.

Bei beiden nicht zu bekommen ist hingegen auf längere Zeit ein elektrischer Antrieb. Ein Nachfolger des eher zahnlosen eTGE mit kleiner Batterie, zahmem Motor sowie Einheitskarosserie ist laut der federführenden Marke VW erst für 2028 in Sicht. Auch wenn sich E-Fahrzeuge aus vielerlei Gründen zurzeit schwertun, vier Jahre Pausenzeit sind ein deftiges Versäumnis.

Zum Start – bestellbar ist der die neue Generation des MAN TGE ab sofort – hat MAN ein appetitliches Sondermodell zusammengestellt. Die Lackierung trägt die geheimnisvolle Bezeichnung „Pale Copper Metallic“, abgeschmeckt mit schwarzglänzenden Außenspiegelkappen, Stoßfängerschmuck in Silber und 17“-Leichtmetallrädern sowie der „Next“-Plakette.

Damit unterscheidet sich der MAN TGE von seinem Zwillingenbruder VW Crafter. Jener wartet mit den identischen Weiterentwicklungen auf. Im VW-Konfigurator finden sich auch Preise, mit deren Nennung sich ein Lkw-Hersteller wie MAN traditionell sehr schwertut. VW verspricht ein identisches Preisniveau zum Vorgängermodell. Das wäre dann viel mehr als nur ein kleines Signet im Kühlergrill.

/// *Randolf Unruh*



/// mehr dazu in unserer App



1 MAN TGE Next Level: schick eingekleidetes Sondermodell

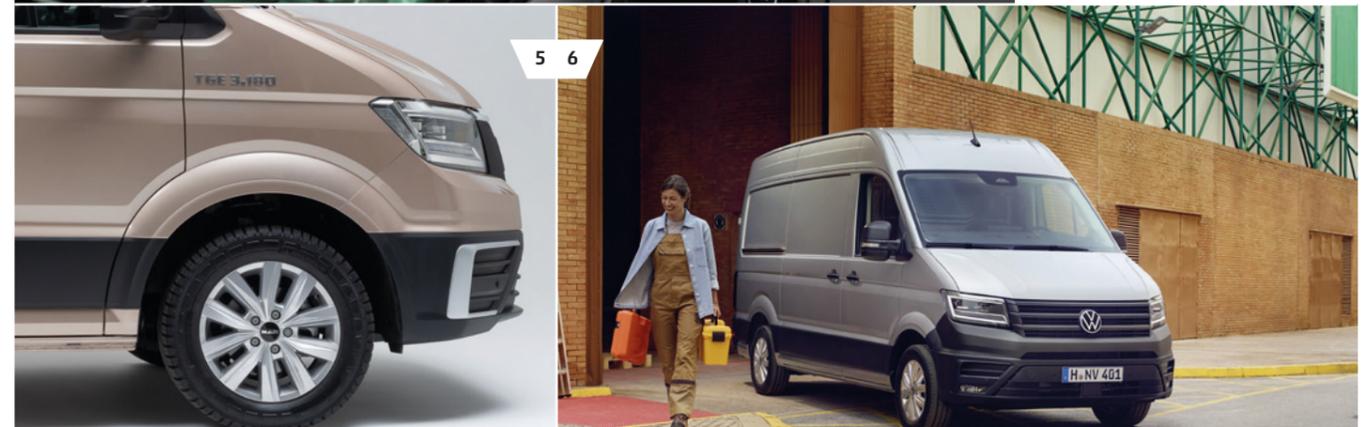
2 Kleines Schild, große Wirkung – „Next“ ist heißt die Lösung der neuen TGE-Generation.

3 Die digitalen Instrumente sind konfigurierbar, das Multifunktionslenkrad trägt handfeste Tasten.

4 Komplette neue Armaturentafel, in Top-Ausführung ein mächtiges Mittendisplays, ein ganzes Bündel Assistenzsysteme

5 Schicke Räder und Chromschmuck: Zeichen des Sondermodells zum Start

6 Gleichzeitig mit dem MAN TGE startet der überarbeitete VW Crafter mit identischen Modifikationen.





Mal Kastenwagen, mal rollende Werkstatt: neuer Nissan Interstar mit Plugvan-Ausbau

Maßanzüge für die Arbeit

Gewerbetreibende und Handwerker benötigen mehr als nüchterne Kastenwagen. Deshalb arbeitet Nissan eng mit Auf- und Ausbauern zusammen.

Der Anzug von der Stange, er sitzt nicht immer richtig. Mal zwickt und zwackt es in den Schultern, mal spannt's am Bauch und eine Hochwasserhose steht auch nicht jedem. Nicht anders bei Transportern und Lieferwagen. In Gewerbe und Handwerk ist es allein mit Standardmodellen nicht getan. Kastenwagen und Fahrgestelle wollen für individuelle Aufgaben veredelt werden. Das funktioniert bei Nissan fast durchweg im Zweirechnungsmodell für Basisfahrzeug und Auf-/Ausbau, aber mit dem lokalen Nissan-Partner als Ansprechpartner für den kompletten Doppelpack. Jüngstes Mitglied der Nissan-Mannschaft ist der Interstar, ein Zwilling des frisch vorgestellten Renault Master. Mit einem breit angelegten Programm rund um 3,5 t und fahrerfreundlichem Cockpit, mit seinen zahlreichen E-Varianten und spritsparender Aerodynamik hat er das Zeug für eine erfolgreiche Karriere. Erst recht mit den passenden Auf- und Ausbauten.

Darunter finden sich neben den Klassikern der Szene pfiffige Kreationen, zB von Plugvan. Gestartet sind die Berliner mit einer herausnehmbaren Wohneinrichtung für große Kastenwagen. Dient der Transporter in der Woche als Frachter, so verwandelt er sich am Wochenende und im Urlaub in ein Reisemobil. Die Einrichtung ruht auf einer Bodenplatte mit integriertem Fahrwerk. Alles wird komplett in einem Rutsch nach innen gefahren. Die Seitenwände einschließlich der daran befestigten Wohneinrichtung lagert Plugvan auf Rollen. Nach dem Einparken durch das Heckportal werden sie nach außen geschoben und passen sich somit an die volle Innenbreite an. Die findigen Plugvan-Leute haben das Konzept inzwischen erweitert. Jetzt gibt es ebenfalls eine mobile herausnehmbare Werkstatt-einrichtung zusammen mit Einrichter Würth. Mit diesem Trick ist

Plugvan-Module auch für Leasing- oder Mietfahrzeuge oder zur Weiterverwendung im nächsten Transporter.

Ist der Frachtraum eines Kastenwagens zu knapp oder sind seine gewölbten Wände hinderlich, dann muss ein Kofferaufbau her. Im Rahmen von Aktionen fragt Nissan den Bedarf seiner Händler ab und organisiert über eine Ausschreibung eine Sammelbestellung. Das senkt den Einzelpreis sogleich um einen hübschen vierstelligen Betrag – siehe Humbaur Flexbox für das neue Modell. Der Koffer in Leichtbau-Ausführung aus Sandwichpaneelen mit GfK-Deckschicht wiegt bei Gesamtmaßen von 4.250 x 2.100 x 2.200 mm mit Doppelflügel-Hecktüren knapp über 600 kg, macht bei einem 3,5-Tonner rund eine 1 t Nutzlast und 20 m³ Ladevolumen. Ausstattungsmerkmale sind u. a. Siebdruckboden, umlaufende Scheuerleiste, vier Paar verschiebbare Zurrpunkte und eine Innenbeleuchtung mit Bewegungsmelder. Nissan verlangt von seinen Partnern außerdem durchweg einen spritsparenden Dachspoiler.

Von der Flexbox zum Flexvan, dem Alleskönner für 365 Tage im Jahr auf Basis des kompakten Nissan Primastar. Hier heißt der Partner Mobitec und montiert einen Boden mit integrierten Airline-Schienen. Auf ihm lassen sich Einzelsitze mit integrierten Dreipunktgurten befestigen, auch Tischmodule für Besprechungen, als Arbeitsplatz und für die Pause, Werkstatteinrichtungen, Fracht, Fahrrad oder Motorrad fürs Wochenende, was auch immer.

der Nissan Interstar mal Werkstattwagen und mal leerer Kastenwagen, etwa zum Transport palettierter Waren. Und zum Reisemobil taugt er ja obendrein. Die Karosserie bleibt bei den Verwandlungen unangetastet, denn die Ausbauten finden an den vorhandenen Zurrpunkten Halt. Daher eignen sich die



1 Ausbau nach Maß: Im Inneren des Aufbaus fahren die Seitenwände der Einrichtung für maximale Raumausnutzung auseinander.

2 Für Freizeit, Wochenende und Urlaub: Plugvan bietet ebenfalls ein Campingmodul für den Interstar an.

3 Alleskönner für 365 Tage im Jahr: Nissan Primastar als Flexvan mit Ausbau von Mobitec

4 Koffer statt Kasten: geräumige Humbaur Flexbox für den Nissan Interstar

5 Nissan Townstar mit Würth-Einrichtung: Schwerlastauszug an der Schiebetür, Regal quer im Heck

Alles an beliebiger Stelle und flexibel verschiebbar. Ein Fall für Bauleiter und Außendienstler, Freiberufler und Menschen mit raumgreifenden Hobbys. Das Ganze hat eine rustikal-unverwüstliche Anmutung, Typ Stabilbaukasten.

Zielgerichtet geht es eine Größenklasse darunter beim Servicefahrzeug von Würth auf Basis des Lieferwagens Nissan Townstar zu. Mit Regalmodulen und Auszügen auf der Basis eines Aluminiumrahmens im Heck verwandelt er sich in eine rollende Werkstatt. Und weil Monteure ungern in knapp bemessenen Lieferwagen herumkrabbeln, steckt auf Höhe der Schiebetür ein Schwerlastauszug mit 150 kg Tragkraft.

Fahrzeugeinrichtungen gibt es viele, Pritschen und Kipper sowie Entsorgungsfahrzeuge auf Basis des Nissan Townstar sind dagegen einzigartig. Der niederländische Aufbauer Veth ist Spezialist für Aufschnitt: Da es den Townstar wie seine Wettbewerber nicht als

Fahrgestell mit Fahrerhaus gibt, kappt Veth die Karosserie des Kastenwagens hinter der B-Säule und oberhalb der Radkästen. Veth verwendet grundsätzlich die Langversion des elektrisch angetriebenen Townstar EV, denn dessen Karosserie verfügt bereits über die notwendigen Verstärkungen. Pritsche und Hinterkipper haben Außenmaße von 2.250 auf 1.850 mm. Der Kipper wird elektrohydraulisch angehoben, abgesenkt durch sein Eigengewicht. Zubehör wie Laubgitter oder eine flache Besenkammer für Arbeitsgeräte unterhalb des Aufbaus erweitern die Einsatzmöglichkeiten. Mit ihren Aufschnitt-Modellen stoßen Nissan und Veth in eine Marktlücke, denn selbst eine Klasse darüber sind Fahrgestelle inzwischen rar.

Dies alles ist nur ein Ausschnitt, weitere Modelle auf Nissan-Basis reichen vom Pferdetransporter über Tieflader und Campingbusse bis zur Blaulichtfraktion 2 wie es sich für einen echten Maßschneider gehört. **/// Randolph Unruh**

6 Veth kupt den langen elektrischen Nissan Townstar EV, hier für ein Entsorgungsfahrzeug.

7 Aufschnitt von Veth: Karosserie des Townstar runter, Pritsche oder Kipper drauf



Sauber macht lustig

Fahrbericht: Mercedes eSprinter. Neues Antriebskonzept, ganz andere Performance – der eSprinter ist wieder da. Jetzt macht sauber wirklich lustig – auch dank MBUX.

Oben ist der Himmel sorgfältig blankgewienert und poliert, unten ebenso ein Rudel eSprinter. Frühjahrspolitur bei Mercedes-Benz Vans. Schließlich geht es um Premium-Transporter, wie die Marke gerne betont. Dazu zählt seit vielen Jahren ohne Zweifel der Sprinter als Aushängeschild. Nicht unbedingt jedoch

der bisherige eSprinter mit Einheitskarosserie, wenig Mumm und sehr knapper Batterie. Sauber war bisher nicht wirklich lustig. Doch nun wird mit der neuen Generation des Stromers alles anders.

Druck auf den Startknopf, die blauen Nadeln der Instrumente schnellen kurz bis zum Anschlag. Klassische Armaturen verzichten auf digitale Spielereien, kein Manko, im Gegenteil. Die Speichen des Pkw-Lenkrads sind gut gefüllt mit mehr als einem Dutzend Tasten, das will gelernt sein. Funktioniert aber besser als beim bisherigen Bedien-Wirrwarr. Den schlanken D-N-R-Lenkstockhebel in Position gerückt, der Transporter ist bereit zum Ablegen. Als Sprinter im Wortsinne entpuppt er sich dabei nicht. Zwar nimmt er im agilsten Fahrprogramm „Comfort“ dynamisch Fahrt auf, aber überlegt, nicht mit überschäumendem Temperament. Das betrifft beide Motorvarianten mit 100 kW und 150 kW. Die stärkere Ausführung ist ein Fall für hohe Lasten, schwere Strecken, Anhängerbetrieb. Ansonsten genügt die Basismotorisierung vollauf, das Drehmoment von 400 Nm ist identisch.

Hier ist ein Kastenwagen als 3,5-Tonner unterwegs. Jetzt gibt es ihn – endlich – in mehreren, wenn auch nicht allen Längen, dazu Fahrgestelle für Kipper, Koffer, was auch immer. Dass der E-Transporter mit Stern leise fährt, ist keine Überraschung. Eher die gepflegte Art und Weise der Fortbewegung im Vergleich zu Wettbewerbern. Mit einem Batteriepaket unter dem Boden und einer gewichtigen Ballastkiste obendrauf wiegt er sich flauschig in den Federn. Das zurückhaltende

Temperament verleitet nicht zur Raserei. Die starre Hinterachse, veredelt als De-Dion-Ausführung mitsamt GfK-Federn, hält den Transporter sicher in der Spur. Der Fahrersitz hüllt den Wagenlenker fast samtig in Wohlbefinden ein. Die Klimatisierung mit Wärmepumpe sowie heizbarem Lenkrad und

temperiertem Sitz sparen Strom, vermitteln Behaglichkeit. Und alles zusammen ergibt dieses typische Mercedes-Gefühl der ruhigen Insel im hektischen Verkehr.

Auch beim Stau voraus. Unter den zahlreichen Rekuperationsstufen findet jeder die passende Variante. Einschließlich „D-Auto“, dann wirken Radar, Kamerasystem und Navi abgestimmt auf die Verzögerung ein. Das funktioniert prima, führt höchstens bei zusätzlichem Einsatz der Fußbremse auf den letzten Metern zu einem minimalen Ruckeln. Neu für den eSprinter ist MBUX. Mit etwas überfrachteter, aber glasklarer Navi-Darstellung und einer Sprachbedienung, die ihresgleichen sucht. „Hey Mercedes, erzähl einen Witz.“ Verblüffende Antwort: „Entschuldigung, aber deutsche Ingenieure sind nicht für ihren Humor bekannt.“ Wer MBUX nach einem sprachlichen Missverständnis rüde beschimpft, hört ja vermeintlich keiner mit, erhält kühl zur Antwort: „Wir sollten an unserer Beziehung arbeiten.“

Serienmäßig ist für den 3,5-Tonner bei 90 Sachen Schluss. Alternativ begrenzt Mercedes den eSprinter auf Tempo 80, 100 oder praxisgerechte 120 km/h. Im Stau sind dann wieder alle gleich. Auf der Nachbarspur steht ein Tankwagen mit dem großflächigen Spruch „Alles Super“. Den eSprinter interessiert's nicht. Er lädt serienmäßig mit 11 kW an der Wallbox und eher zaghaften 50 kW an der Schnellladesäule. Optional sind's 115 kW, auch nicht wirklich sprintig. Es ist die Antwort auf die Frage nach ein paar Extra-Kilometern für den Heimweg. →

Blau gemacht

Sachen gibt's: Die Farbe heißt Vintageblau, erinnert an eine klassische Melittatasse und kostet als „Manufaktur-lack“ für einen edlen Mercedes Maybach S-Klasse deftige 6.024 Euro. Beim eVito gehört Vintageblau zu den aufpreisfreien Unifarben. Auch generell hat der eVito einen Hauch von Vintage, geht er doch in seinen Grundfesten auf das Jahr 2003 zurück, man merkt's an den Basis-Abmessungen und im engen Cockpit. Der Stromer mit Vorderradantrieb wirkt nicht ganz so gepflegt wie sein großer Bruder. Es gibt das gleiche Lenkrad, MBUX, die Rekuperationsstufen, Stromspartechnik und Instrumente – nur der Tacho reicht bis 200 statt 180 Sachen. Alles fein, einschließlich der gediegenen Einrichtung, verziert mit glänzend schwarzem Kunststoff und Chrom – eine Prise Glamour muss sein beim Stern. Doch der eVito als Kastenwagen fährt sich spürbar rauer als der eSprinter, im Vergleich fast bockiger. Das Temperament ist mit 85 kW Leistung begrenzt, die nutzbare Batteriekapazität von 60 kWh langt für Kurz- und Mittelstrecken. Geladen wird vorne links in Nähe des Radlaufs, sogar schneller als der eSprinter, da serienmäßig mit bis zu 110 kW. Man darf davon ausgehen, dass beim eVito 2026 die angekündigte Ablösung mit der neuen E-Plattform namens Van-EA von Mercedes beginnt. Überraschungen birgt die Preisliste: Netto kommt der kompakte Stromer laut Konfigurator inklusive Nachlass auf 51.115 Euro. Oha – der eVito zum eSprinter-Preis? Wer's ganz genau wissen will, muss die Ausstattung im Detail vergleichen.



Als könne er kein Wässerchen trüben: aufgefrischter eVito in Vintageblau



➤ mehr dazu in unserer App



Hand in Hand

Ein fülliger Transporter für die letzte Meile, für Fußgängerzone, Wohnstraße, Baustelle? E-Lastenräder bieten sich als kompakte Alternative an. Aber wenn, dann bitte professionell. Mercedes-Benz Vans hat sich zu diesem Zweck mit dem Berliner Cargo-bike-Hersteller Onomotion zusammengetan. Die Idee: Ein Sprinter bringt fertig kommissionierte Rollbehälter zum Übergabeort, das Lastenrad übernimmt. Abgeladen wird kräftesparend mit einem schlanken Hubarm und Förderrollen, entwickelt zusammen mit Bär Cargolift. Die Kiste fasst 2 m³ und trägt 200 kg. Das Lastenrad Ono E-Cargobike bietet eine wettergeschützte Kabine und darf Radwege nutzen. Es verfügt über eine Anfahrhilfe und Radnabenmotoren mit zweimal 113 Nm Drehmoment, eine Batterie mit 1,4 kWh Kapazität und fährt bis zu 25 km weit. Trägerfahrzeug ist vorzugsweise der abgasfreie eSprinter. Wie der Saubermann noch sauberer werden kann, hatte Mercedes bereits im Herbst 2021 mit der Technologiestudie namens Sustaineer präsentiert – wir berichteten. Getestet wurde das Projekt mit der Österreichischen Post in Graz. Im Anschluss sind manche Merkmale verschwunden, geblieben sind u. a. der

„Feinstaubsauger“ hinter dem Grill, Kameras statt Außenspiegel, Solardach oder der beheizte Sicherheitsgurt. Neu hinzugekommen sind eine Beheizung des Fußbodens sowie der Sitzkonsole, Lenksäule und Fensterbrüstung im Cockpit – körpernahe Heizung spart Strom und damit Reichweite.



Saubermann im Tandem: eSprinter Sustaineer, Transportcontainer und professionelles Lastenbike von Onomotion

Anders das Rudel Assistenten an Bord, die Burschen arbeiten wie im richtigen Leben mal perfekt, mal übereifrig, mal eher träge. Der aktive Spurassistent lässt den Transporter während der Testrunde zwar nicht nach rechts ins Gebüsch, aber durchaus über die gut erkennbare Mittellinie abdriften. Der Notbremsassistent warnt mehrfach unnötig vor einem schlanken Motorrad voraus, hält es mitsamt dem drahtigen Fahrer für einen Fußgänger. Generell geht dem Fahrer mitunter der vielfache Warnton im Calypso-Sound einer Steelband auf den Wecker, vor allem durch wiederholte Mahnungen bei der geringsten Geschwindigkeitsüberschreitung. Ein Pfandhaus am Wegesrand lenkt die Gedanken auf die Kosten. Der kleinste und einfachste eSprinter ist laut Konfigurator nun einschließlich freiwillig offeriertem Nachlass für netto 49.834 Euro im Angebot. Mit 100 kW Motorleistung, 56 kWh-Batterie, einer Normreichweite von 220 km und einer knappen Tonne Nutzlast in Serien-

ausstattung. Er kann deutlich mehr als der Vorgänger. Die nächstgrößere Batterie mit 81 kWh kostet netto gut 7.000 Euro Aufpreis und knapp 200 kg Nutzlast und vergrößert die Reichweite um fast 100 km. Der Schritt zur stärkeren Maschine bedeutet einen Tausender zusätzlich. Wer die dickste Batterie von 113 kWh mit Blick auf die Norm-Reichweite von rund 450 km ordert, muss aus Gewichtsgründen zum 4,25-Tonner greifen und aus Platzgründen zum Sprinter lang/hoch. Macht dann 72.655 Euro. Das will gut überlegt sein, auch angesichts der zwangsläufigen Kombination mit Tempobegrenzung, allgemeinem Lkw-Überholverbot und Fahrtenschreiber. Am Ende der Fahrt hat der eSprinter im gemischten Einsatz mit Stadt und Stau, mit Überland- und Autobahnverkehr bei besten Witterungsbedingungen 28 kWh verbraucht, das entspricht der Normangabe. Passt schon, und das viel besser als bisher, egal bei welchem Himmel. Saubere Leistung. Und lustig obendrein. // *Randolf Unruh*



1 Außen alles wie gewohnt, doch unter dem Blech eine E-Evolution

2 Kennzeichen „e“: sanfter Stromer, Batteriekapazität und Motorleistung modular aufgebaut

3 Viel Platz unter der Haube: Hier stecken die Hochvoltkomponenten, verwandt mit den Pkw. Der Motor nimmt nun hinten Platz.

4 Pkw-Lenkrad mit vielen Tasten, klassische Instrumente. Der angezeigte Verbrauch im gemischten Einsatz ist realistisch.

5 Angetriebene und veredelte starre De-Dion-Hinterachse mit GfK-Blattfedern

6 Obacht bei der Konfiguration: Knappe Batterie heißt respektable Nutzlast, größere Batterie recht wenig Tragkraft und große Reichweite.

7 Tschüss Testwagen: feines Display mit sehr informativen Anzeigen



Ein echtes Multitalent

Der Multivan für das spontane Abenteuer – jetzt mit komplettem Gute-Nacht-Paket bestellbar.

Er überzeugt durch sein flexibles Innenraumkonzept mit seinen einfach verschieb-, klapp- und herausnehmbaren Sitzen im Fahrgastraum. Das komplette Gute-Nacht-Paket – bestehend aus Klappbett, Verdunkelungsset, Tisch und Stühlen – macht den Multivan nun noch anpassungsfähiger. Er ist damit startklar für das nächste Festival, den Wochenendtrip zu Freunden oder zum Hobby und alle spontanen Aktionen und wird somit zum spontan einsetzbaren Camper.

Angeboten wird das Gute-Nacht-Paket in zwei Versionen: Die Grundvariante beinhaltet ein faltbares Klappbett, die Verdunklungsmöglichkeit aller Scheiben (inkl. Panorama-Glasdach), Stautaschen für die Aufbewahrung der „Vorhänge“ sowie Lüftungsgitter (für die vorderen Seitenscheiben). Das komplette Gute-Nacht-Paket umfasst zusätzlich noch zwei Klappstühle sowie einen faltbaren Campingtisch.

Der Clou des neuen Bett-Konzeptes: Das faltbare Klappbett – bestehend aus Lattenrost und einer bequemen Matratze mit einer Länge von 2,02 m und einer Breite von 1,21 m – lagert auf fest mit der Karosserie verbundenen Bolzen und nicht auf den Sitzen. Es ist möglich, das Bett mit wenigen Handgriffen über alle zusammengeklappten Sitze im Fahrgastraum auszubreiten – oder auch alle hinteren Sitze zu entnehmen. So lässt sich der Platz unter dem Bett dann als maximaler Stauraum nutzen – je nachdem, ob es zum Festival oder zum Familien-Camping oder gar zum Surfen geht, denn unter dem Bett können sogar Surfbretter verstaut werden. Im zusammengeklappten



Zustand findet das Bett hinter den Sitzen in der zweiten Reihe bzw. über den zusammengefalteten Sitzen der dritten Reihe seinen Platz – und ist mit wenig Aufwand auch herausnehmbar.

Vorhänge, die dank integrierter Magnete oder Einsteckkarten aus Kunststoff einfach an Front- und Heckscheibe sowie an den Seitenscheiben zu befestigen sind, sorgen für Privatsphäre und die notwendige Nachtruhe. Wenn der Multivan mit dem optional erhältlichen Panorama-Glasdach ausgestattet ist, hat man die Wahl: entweder das Dach mit dem Vorhang verdunkeln oder im Bett liegend in den nächtlichen Sternenhimmel schauen. Zum durchdachten Gesamtkonzept des Gute-Nacht-Paketes gehören stabile Lüftungsmodule, die passgenau mit den elektrischen Fensterhebern in die vorderen Seitenscheiben geklemmt werden und so während der Nacht für ausreichend Frischluft sorgen und das Beschlagen der Scheiben von innen verhindern.

Das Gute-Nacht-Paket ist optional für den Multivan in allen Ausstattungs- und Sitzvarianten (Fünf-, Sechs- oder Siebensitzer) in zwei unterschiedlichen Versionen bestellbar. Der Multivan wird in den Ausstattungsvarianten „Multivan“, „Life“, „Style“ und als Sondermodell „Edition“ sowie in zwei Karosserielängen angeboten. ▀