

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 11-12/2025

VW ENTRY NEUER EINSTIEG IN DIE TRANSPORTER-WELT
MERCEDES ERFINDET TRANSPORTER ABERMALS NEU
FIAT DOBLÒ LEGT ZUM JUBILÄUM SONDERMODELL AUF





VW Transporter „Entry“

Neuer Einstieg in die Transporter-Welt

Mit dem neuen Kastenwagen „Entry“ bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge Österreich einen neuen Einstieg in die Welt des Transporter. Für Unternehmerkunden ist der Transporter „Entry“ bereits ab 27.900 Euro (unverbindl. empf. Richtpreis exkl. MwSt.) erhältlich. Der VW Transporter „Entry“ ist wahlweise mit kurzem oder langem Radstand erhältlich, es stehen Motoren mit 81 kW bzw. 110 kW zur Verfügung. Seit 1. Juli 2025 fällt der Kastenwagen (Klasse N1) in die NoVA-Befreiung. In der Grundversion ist der neue Transporter 5.050 mm lang; das entspricht einem Plus von 146 mm gegenüber dem T6.1. Der sog. „kurze Radstand“ vergrößerte sich parallel um 97 mm auf 3.100 mm; der optional „lange Radstand“ misst nun 3.500 mm. Die Gesamtlänge beträgt in diesem Fall 5.450 mm. Mit 2.032 mm bieten alle Modelle eine im Vergleich zu den Vorgängern um 128 mm vergrößerte Außenbreite (ohne Rückspiegel), die vollständig dem Innenraum zugutekommt. In der Serienausführung beträgt die Höhe 1.984 mm (Normaldach); im Fall des Kastenwagens mit Hochdach sind es knapp unter 2,5 m. Durch die neuen Dimensionen der Karosserie bieten alle Modelle ein deutliches Plus an Platz im Fahrgast- und Laderaum. Durch das Plus an Länge und Breite konnte Volkswagen Nutzfahrzeuge das Ladevolumen deutlich vergrößern: Das größte Stauvolumen der Kastenwagen mit Normalradstand und Normaldach beträgt jetzt 5,8 m³ (T6.1: 5,5 m³). Die Versionen mit langem Radstand und Hochdach können bis zu 9,0 m³ aufnehmen. Im verlängerten Transporter lassen sich nun zudem drei statt zwei Europaletten verstauen. Bis zu 1,33 t Zuladung und 2,8 t Anhängelast: Volkswagen Nutzfahrzeuge hat in allen Versionen der neuen Transporter Generation dafür gesorgt, dass diese automobilen Werkzeuge für Profis auch das an Gewicht tragen dürfen, was sie an Volumen laden können: Bis zu

1,33 t beträgt jetzt die maximale Zuladung, 0,13 t mehr als zuvor. Und falls selbst das nicht reichen sollte, zieht der neue Transporter je nach Variante bis zu 2,8 t schwere Anhänger dorthin, wo die Ladung gebraucht wird.

Transporter TDI mit 81 kW: Die Grundmotorisierung des neuen Transporter entwickelt aus einem Hubraum von 1.996 cm³ zwischen 3.000 und 3.750 U/min eine Leistung von 81 kW (110 PS). Das maximale Drehmoment von 310 Nm des Vierzylinders steht bereits ab 1.500 U/min zur Verfügung. Die Kraft des Motors wird stets über ein manuelles 6-Gang-Getriebe an die Vorderachse weitergeleitet.

TDI mit 110 kW: Wie alle TDI der Baureihe ist auch die 110 kW (150 PS) starke Version ein Vierzylinder mit einem Hubraum von 1.996 cm³. Seine höchste Leistung gibt der Motor zwischen 3.250 und 4.000 U/min ab. Das maximale Drehmoment von 360 Nm steht ab niedrigen 1.500 bereit. **■**





Mercedes erfindet den Transporter abermals neu

Maßgeschneidert für die Vielfalt gewerblicher Kunden

Im Vorfeld seines Jubiläums „130 Jahre Transportergeschichte“ spannt Mercedes-Benz Vans einen interessanten Bogen von der Vergangenheit in die Zukunft: Mit der Präsentation des ältesten fahrbereiten Lieferwagens der Welt, eines Benz Combinations-Lieferungswagens, und eines aktuellen eSprinter blickt der Erfinder des Transporters auf seine einzigartige Erfolgsgeschichte seit 1896 zurück. Gleichzeitig enthüllt das Unternehmen „THE BOULDER“ – eine beeindruckende und expressive Skulptur in Steinoptik. Sie gibt einen ersten Einblick, wie Mercedes-Benz den Transporter abermals neu erfindet und symbolisiert die Bedeutung der gewerblich genutzten Vans. Die 650 cm lange, 275 cm hohe und 250 cm breite Plastik vereint auf faszinierende Weise Kunst und Handwerk und gibt einen Ausblick auf die kommende Generation des Sprinter. Gefräst aus einem massiven Werkstück, zeichnen sich die ersten Umrisse und Design-Details des zukünftigen Sprinter ab. Sie lassen das eigenständige Exterieur-Design erahnen, das sich an den vielfältigen Bedürfnissen und Anforderungen der gewerblichen Kundschaft orientiert. Darüber hinaus vermittelt die Skulptur einen Eindruck von den Abmessungen des künftigen Mercedes-Benz Transporters.

Benz Combinations-Lieferungswagen von 1899 – der älteste fahrbereite Transporter von Mercedes-Benz Die Erfolgsgeschichte von Mercedes-Benz Vans begann unter dem Namen Benz und Cie. ab dem Jahr 1896, als Carl Benz mit gleich zwei Modellen den motorisierten Transporter erfunden hatte: dem Benz Lieferungswagen als „Kutschwagen mit geschlossenem Wagenkasten“ auf Basis des Benz Victoria und dem Benz Combinations-Lieferungswagen als „kleinem

Bei beiden Modellen sorgte ein hinten liegend angeordneter Einzylinder-Viertaktmotor für den Antrieb – beim Lieferungswagen mit 2,7 l Hubraum und beim Combinations-Lieferungswagen mit 1,0 l. 300 kg Zuladung (plus Fahrer) genügten für den innerstädtischen Transport. Die Leistungen von 2,75 bis 6 PS reichten für eine Höchstgeschwindigkeit von 15 bis 20 km/h, bei voller Zuladung. Die neuen Motorwagen waren damit schneller als ein zweispänniges Pferdefuhrwerk und konnten auch rund dreimal so viel Nutzlast transportieren. Ein neues Marktsegment der noch jungen Automobilgeschichte war geboren, und Carl Benz hatte sich erneut als Erfinder mit Weitblick erwiesen. Das erste Exemplar des Lieferungswagens lieferte der Mannheimer am 5. Dezember 1896 an das Pariser Kaufhaus „Du Bon Marché“ aus, zu einem Verkaufspreis von 4.500 Mark. Heute existiert als ältester fahrbereiter Transporter ein Benz Combinations-Lieferwagen aus dem Jahr 1899 im Bestand von Mercedes-Benz Classic. Er wurde für das 130-Jahr-Jubiläum im nächsten Jahr aufwändig restauriert (Grundfahrzeug) bzw. neu aufgebaut (Aufbau). Es handelt sich um ein Exemplar, das die Firma „Hewetson's Ltd.“ als offizielle Benz-Vertretung in Lizenz in England gebaut hat. Als „Ideal Van“ leistete er 3 PS und konnte ca. 100 kg Nutzlast plus Fahrer befördern. Spätere Modelle hatten 3,5 PS und konnten bis zu 250 kg transportieren.

Kutschierwagen mit abnehmbarem Kastenaufbau“ auf Grundlage des kleineren und leichteren Benz Velociped. Durch den abnehmbaren Aufbau konnte er mit wenigen Handgriffen in einen zweisitzigen Personenwagen verwandelt werden und war damit besonders vielseitig einsetzbar.



30 Jahre Mercedes-Benz Sprinter Rund 100 Jahre nach der Erfindung des Transporters revolutionierte Mercedes-Benz Vans 1995 mit dem Sprinter abermals das Segment der leichten Nutzfahrzeuge. Er schloss die Lücke zwischen Pkw und Lkw und gab einer ganzen Fahrzeugklasse seinen Namen. Bis heute wird er für seine außergewöhnliche Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit, seinen hohen Komfort und die Pkw-ähnlichen Fahreigenschaften geschätzt. In drei Jahrzehnten wurden über fünf Millionen Sprinter produziert – in unterschiedlichen Varianten für unterschiedliche Einsatzzwecke: von Rettungs- und Polizeifahrzeugen über Kühlfahrzeuge, Kurier-, Handwerker- und Baustellenfahrzeuge bis hin zu Reisemobilen. Damit ist der Sprinter weltweit ein verlässlicher Partner für eine Vielzahl von Branchen. 77 % der Kunden in Europa entschieden sich 2024 wieder für einen Sprinter. Diese hohe Wiederkauftrate beweist, wie beliebt die Branchen-Ikone ist.

Der Sprinter der Zukunft – noch vielseitiger, effizienter und intelligenter Mit der Einführung der neuen VAN-Architektur startet eine neue Ära mit noch effizienteren, intelligenteren und vielseitigeren Transportern. Die nächste Van-Generation wird nicht nur die Erfolgsgeschichte des Sprinter fortschreiben, sondern die Transporterklasse der Zukunft definieren. Die neue Fahrzeugarchitektur wird künftig die Basis für alle neu entwickelten mittelgroßen und großen Mercedes-Benz Vans sein. Sie

erlaubt eine klare Differenzierung zwischen privat positionierten Großraumlimousinen (VLE und VLS) und gewerblich positionierten Vans im Premiumsegment. Ab 2026 werden die vollelektrischen Modelle der Van Electric Architecture (VAN.EA) für Privatkunden eingeführt. Den Anfang macht der VLE. Zu einem späteren Zeitpunkt folgen die elektrischen gewerblichen Transporter. Mit der zweiten Ausprägung der VAN-Architektur, der Van Combustion Architecture (VAN.CA), werden zusätzlich hochmoderne Verbrenner-Vans das künftige Portfolio für den privaten und gewerblichen Einsatz ergänzen. Die Transporter wurden im engen Austausch mit gewerblichen Kunden aus unterschiedlichen Branchen entwickelt und sind somit konsequent auf deren Bedürfnisse und Anforderungen zugeschnitten. Dazu trägt zum einen das neue Design bei, das die Skulptur bereits ansatzweise verrät. Zum anderen wird der zukünftige Sprinter mit einer Antriebsvielfalt sowie in zahlreichen Längen-, Radstands- und Gewichtsvarianten erhältlich sein. Er ist damit maßgeschneidert für unterschiedliche Konfigurationen und branchenspezifische Auf- und Umbaulösungen – vom Kurier-, Express- und Paketdienst über Kühlfahrzeuge, Service- und Werkstattfahrzeuge, Kranken- und Rettungswagen, Pritschenfahrzeuge für die Baustelle und Personenbeförderung mit eingeschränkter Mobilität bis hin zu Camper Vans. Ziel ist es, alle Kundenwünsche bestmöglich zu erfüllen und die Spitzenposition im Transportermarkt weiter auszubauen. →

Digital wie nie zuvor Auch im Hinblick auf Konnektivität und Software wird die nächste Transporter-Generation neue Standards setzen. Sie wird vollständig über das unternehmenseigene Mercedes-Benz Operating System (MB.OS) funktionieren. Dies macht sie zu den intelligentesten Mercedes-Benz Transportern aller Zeiten. Durch die tiefe Integration der Chip-to-Cloud-Architektur in das Fahrzeug lassen sich alle Aktuatoren und Sensoren präzise steuern – vom Infotainment über Komfort-Features bis hin zum Laden – für ein unvergleichliches Fahrerlebnis und die intelligente Integration von Fahrzeugfunktionen in die Benutzeroberfläche. Diese umfassende tiefe Integration schafft neue Möglichkeiten für Kunden, die von einer noch höheren Vernetzung ihrer Fahrzeuge profitieren. Auf den Bedarf der Kunden abgestimmte Digitale Extras wie beispielsweise Mercedes-Benz Van Uptime Monitor oder die Large-Vehicle Naviga-

tion machen die Wartung und Nutzung des eigenen Vans noch effizienter. Dank KI-gestütztem MB.OS wird jeder Transporter mit Hochleistungscomputern ausgestattet sein, die mit der Mercedes-Benz Intelligent Cloud verbunden sind. Dies ermöglicht Over-the-Air-Updates der Gesamtfahrzeug-Software inklusive Fahrassistentensysteme. Jeder Transporter bleibt so über Jahre hinweg aktuell – ähnlich wie ein Smartphone, das regelmäßig mit neuen Apps und erweiterten Funktionen ausgestattet werden kann. MB.OS bietet maximale Flexibilität, um Inhalte von externen Anbietern nahtlos zu integrieren. So können gewerbliche Kunden ihre eigenen Applikationen und notwendigen Tools beispielsweise zur Flottensteuerung oder Navigation direkt im Fahrzeug auf der Headunit nutzbar machen. Die Mercedes typische Bedienoberfläche bleibt erhalten – für das gewohnte und geschätzte Kundenerlebnis. **///**



Der Fiat Doblò feiert Jubiläum

Aus diesem Anlass wird eine Edition aufgelegt.

Der Fiat Doblò wird ein Vierteljahrhundert alt. Aus diesem Anlass wird das Sondermodell „25th Anniversary“ aufgelegt, das ausschließlich als Kastenwagen (Länge L1) verfügbar ist. Die deutlich erweiterte Serienausstattung der Geburtstagsausgabe umfasst u. a. das Infotainmentsystem mit 10“-Monitor, den Komfort-Fahrersitz sowie eine Doppelsitzbank auf der Beifahrerseite mit Magic Cargo-System und

die Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Der digitale Innenspiegel mit mehreren Ansichten ist ebenso an Bord wie eine 230 V-Steckdose. Die Preise für den in verschiedenen Antriebsversionen erhältlichen Jubiläums-Doblò beginnen bei 30.345 Euro brutto. Durch das Ausstattungspaket ergibt sich gegenüber den Einzelpreisen eine Ersparnis von 700 Euro. **/// aum**



Ganz schön lang: Der große Kastenwagen mit L-Trennwand streckt sich auf knapp 5,5 m.



Zuwachs in der Großfamilie

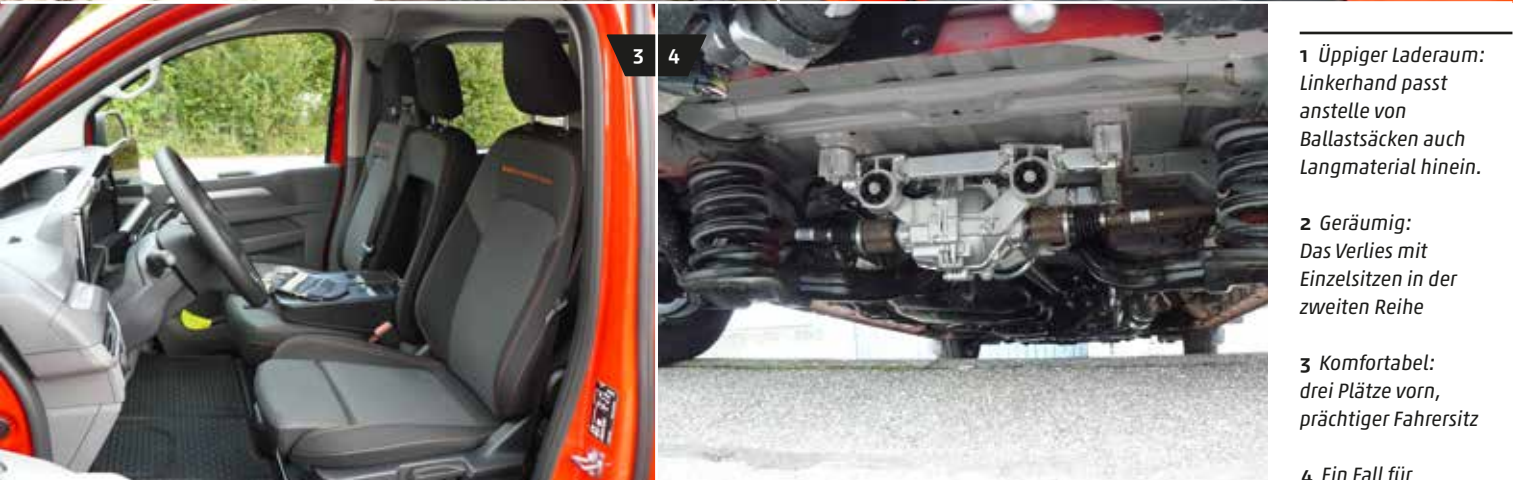
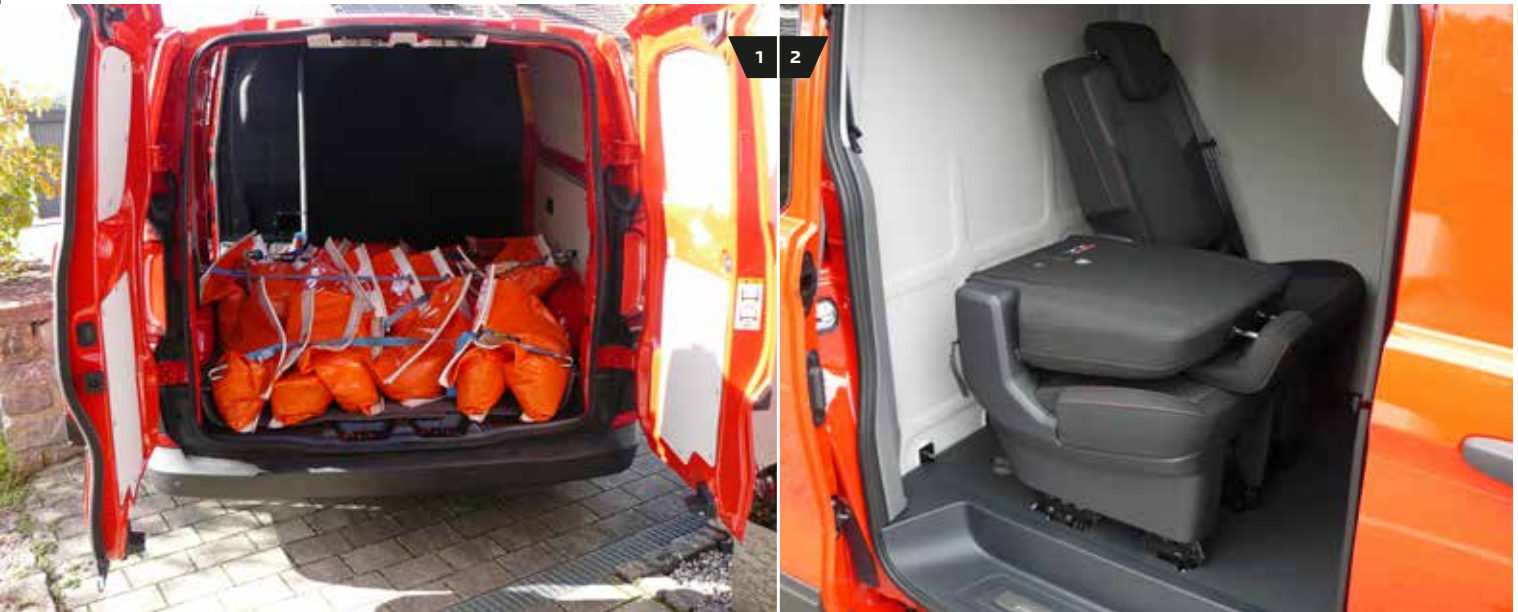
Test: VW Transporter. Kasten, Kombi, Doppelkabine, Kasten-Doka, Caravelle, war's das? Von wegen, bei VW gibt's den ungewöhnlichen Kastenwagen mit L-Trennwand.

Nachwuchs bei VW: Die noch junge und stets breit grinsende Transporterfamilie ist reichlich mit allerhand Ablegern gesegnet. Aber am Tisch zwischen Kastenwagen und Kombi ist noch Platz für eine weitere Variante. Der neue VW Transporter als Kastenwagen mit L-Trennwand sortiert sich gleich neben dem Transporter Plus mit kompletter zweiter Sitzreihe mitten in der Großfamilie ein. Ein Fünfsitzer für Mannschaft und Material, wie es ihn so noch nicht gab. Mit der Namensfindung tun sich die Eltern bei ihrem jüngsten Baby jedoch schwer – Transporter mit L-Trennwand, das klingt nüchtern-niedersächsisch wie ein abgeernteter Kartoffelacker. Die nahe Verwandtschaft von Ford ist mit ihrem Parallelmobell Transit Custom Multicab deutlich munterer unterwegs. Dieses „L“ – in der Realität entspricht die Trennwand von oben gesehen eher einem „Z“ mit vertikalem Strich in der Mitte – schafft Platz für besondere Einsatzzwecke. Zwei Sitze im Fond addieren sich mit der ersten Reihe zu einem Fünfsitzer für einen ganzen Arbeitstrupp. Gleich nebenan erstreckt sich zusätzlicher Raum für Fracht, vor allem für Langmaterial, ob Teppichrollen, Rohre, Bretter, Handläufe, Ziergitter, was auch immer. Der Sinn der L-Ausführung erschließt sich vor allem bei der konsequenten Variante mit langem Radstand. Sie erinnert mit 3,5 m zwischen Achse eins und zwei optisch ein wenig an einen Hush Puppie oder eine Stretch-Limousine, betont durch die gestreckte Beplankung der Panamericana-Ausstattung. Wer die hinteren Flügeltüren öffnet – links per simplem Tastendruck, prima – und ebenfalls die serienmäßige Schiebetür vorn, der entdeckt auf knapp 60 cm Breite eine Verlängerung des üblichen Laderraums von etwa 1,7 auf rund 3 m.

Die wannenartige Abdeckung des Bodens – Vorsicht, Rutschgefahr bei Nässe – erinnert an den Ford als Keimzelle. Hoch oben gibt es zwei ungeschützte Kabelverbinder. Aber es gibt stabile Zurrösen, eine LED-Innenbeleuchtung einschließlich Vorfeldstrahlern hinten, einen Verzicht auf die bisher so spießig-lästigen Aufsteller, das hat was. Mit der Bezifferung des Volumens tut sich VW schwer, es dürften überschlägig rund 4,5 m³ sein. Die Nutzlast beläuft sich auf rund 900 kg, trotz umfangreicher Ausstattung bis hin zur Anhängerkupplung, das lässt sich sehen. Auch ungleiche Lastverteilung spielt angesichts üppiger Achslasten kaum eine Rolle. Zusätzlich sind 2,4 t Anhängelast drin. Und die neuen Plätze in der zweiten Reihe? Trotz heller Trennwand und einem Türfenster hat der neu geschaffene Raum etwas von einer Mönchszelle, zumal die Ausstattung ohne Ablagen eher karg wirkt. Doch hochwertige Einzelsitze und viel Bewegungsfreiheit machen den ersten Eindruck mehr als wett. Dort hinten sitzen Mitfahrer sogar besser als auf dem ebenfalls angenehm gepolsterten Doppelsitz in der ersten Reihe. Der Spitzenplatz indes ist jener für den Steuermann, hier in einer Top-Ausführung mit verlängerbarem Sitzkissen – eine nicht ganz billige Wohltat für lange Strecken am Steuer. Wesentliches Plus der neuen Transportergeneration ist die größere Bewegungsfreiheit hier vorn. Einschließlich üppiger Ablagen vom gewohnten Staukasten unter den Beifahrersitzen bis zum neuen und sehr tiefen zweiten Handschuhfach – der Beifahrer-Airbag ist nach oben unter das Dach ausgewichen. Die ganze Umgebung wirkt seriös, solide und gepflegt, ein angenehmer Arbeitsplatz.

Dessen Lenkrad ist rund, nur unten leicht abgeplattet. Das verdient Erwähnung, weil sich der VW an dieser Stelle deutlich von seinem Kollegen unterscheidet. Ebenso in der Bedientastatur und – danke dafür – den prima ablesbaren Instrumenten, einschließlich der AdBlue-Anzeige. Identisch sind dagegen die Grundform der Armaturentafel, Details wie der eigenwillig hoch liegende Startknopf oder der Drehregler für die Lautstärke des Infotainmentsystems. In dessen Innereien fühlen sich VW-Fahrer zu Hause. Von Vorteil sind, da vermeidet VW frühere Abwege, Direktwahltasten für die wesentlichen Einstellungen der Klimatisierung. Bei der Bestellung den elektrischen Zuheizer nicht vergessen, sonst bleibt es lange kühl an Bord. Weiter vorn rackert im Maschinenraum ein Zweiliter. TDI genannt, auch wenn er nicht von VW stammt. Wer genau hinschauen will: Zweifaches Ziehen am Entriegelungshebel im Cockpit genügt, fum-

meliges Herumtasten im Schmutzfeldbereich unter der Motorhaube entfällt. Der knurrige Diesel kommt nicht gerade auf Samtpfoten daher und arbeitet selbst in der stärksten Ausführung mit 125 kW (170 PS) etwas behäbig. Damit das Aggregat nicht in tiefen Turbolöchern festhängt, hält das optionale Achtgang-Automatikgetriebe – betätigt per praktischem Lenkstockhebel – den Motor bevorzugt in Drehzahlen ab etwa 1.500 Touren. Da hat er Saft und Kraft, fühlt sich wohl. Indes schaltet der Automat trotz reichlichem Drehmoment von 390 Nm etwas übereifrig und nervös hin und her. Wer die Drehzahlspanne nach oben ausnutzt, hört bei knapp 4.000 Touren einen kurzen Brummer, bevor es im nächsten Gang weitergeht. Der Straßenverbrauch beladen im gemischten Einsatz auf der anspruchsvollen Hausstrecke inklusiv einer schnellen Autobahnetappe mündete bei 8,4 l/100 km – nicht übel für einen 3,2-Tonner.



- 1 Üppiger Laderaum: Linkerhand passt anstelle von Ballastsäcken auch Langmaterial hinein.
- 2 Geräumig: Das Verlies mit Einzelsitzen in der zweiten Reihe
- 3 Komfortabel: drei Plätze vorn, prächtiger Fahrersitz
- 4 Ein Fall für die Baustelle: Allradantrieb 4Motion
- 5 Typisch VW: Armaturen, Lenkrad und Tastatur sind markentypisch.
- 6 So gestaltet man Digital-Instrumente: klar ablesbar und informativ.



Abseits der Straße:
viel Traktion dank
4Motion-Antrieb

Der ja noch mehr kann, siehe 4Motion-Allradantrieb des Testwagens. Ob mit allen vier Rädern auf Schotter oder mit unterschiedlichem Grip links und rechts: Er zieht den VW wacker und ohne jedes Zicken am eigenen Schopf aus der Bredouille. Der Zusatzantrieb schaltet sich bei Schlupf automatisch innerhalb von Millisekunden zu, scheint notwendige Eingriffe gar vorherzusehen. Alternativ packt das System per Eingriff in den Eingeweiden des Infotainmentsystems zu. Dort lässt sich ohnehin eine Menge fixieren, zB die Intensität der Warnungen und Eingriffe der Assistenzsysteme. Klar ist: Wegen seines ellenlangen Radstands verwandelt sich der VW nicht in einen Geländewagen. Aber Traktion für Baustelle, üblen Feldweg, Wiese oder Schnee, die bringt er mit. Nicht vergessen: abseits der Straße den eifrigen Notbremsassistenten für Rückwärtsfahrt abschalten. Denn er definiert jedes harmlose Zweiglein als Hindernis und schließt prompt zum Schrecken der Besatzung vehement die Bremse. Zu den großen Vorzügen des VW zählt das komfortable Fahrwerk, egal ob leer oder beladen. Leer steht die Karosserie hinten zwar recht hoch, aber ohne negativen Einfluss. Da steckt offensichtlich eine Menge VW drin, von der Grundkonstruktion mit breitspuriger Schräglenker-Hinterachse bis zur Abstimmung. Und auch die Lenkung arbeitet bei niedrigem Tempo zwar recht luftig, aber insgesamt so präzise wie gewünscht und gewohnt.

Fahrleistungen und Messwerte	
Beschleunigung:	0–50 km/h 4,8 s 0–80 km/h 8,7 s 0–100 km/h 12,9 s
Elastizität:	60–80 km/h (Kickdown) 4,2 s 60–100 km/h (Kickdown) 8,1 s 80–120 km/h (VI) 10,7
Höchstgeschwindigkeit:	170 km/h
Innengeräusche:	
Stand/50/100 km/h	53/57/65 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	72 dB(A)
Kraftstoffverbrauch:	
Normverbrauch WLTP komb.	8,7 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	227 g/km
Teststrecke beladen	8,4 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,5–14,5 l/100 km
Testverbrauch AdBlue	0,26 L/100 km

Und dann war da noch eine Kleinigkeit: Bei genauem Hinschauen entdeckt der Fahrer aus seiner Position unten links in Windschutzscheibe die skizzierte Silhouette eines Transporters. Ein nettes Spielchen, nicht nur beim Transporter-Nachwuchs. **/// Randolph Unruh**

Technische Daten: VW Transporter mit L-Trennwand, langer Radstand, 4Motion	
Maße und Gewichte	
Länge/Breite/Höhe gesamt	5.450/2.032/1.989 mm
Breite über Außenspiegel	2.275 mm
Radstand	3.500 mm
Wendekreis	13 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.030/1.260 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.400/1.314 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	565 mm
Laderaum (L/B/H)	1.675–3.022/575–1.777/ 1.427 mm
Breite zw. den Radkästen	1.392 mm
Ladevolumen	ca. 4,5 m ³
Leergewicht Testwagen	2.323 kg
Nutzlast	902 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.225 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.700/1.900 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.400 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.725 kg
Motor und Antrieb	
Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, quer eingebaut. Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Geometrie und elektrischem Antrieb. Vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über ölgelagerten Zahnriemen. Bohrung/Hub 84,0/90,0 mm, Hubraum 1996 cm ³ , Leistung 125 kW (170 PS) bei 3.500–3.750/min, maximales Drehmoment 390 Nm bei 1.750/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung.	
Antrieb: Achtgang-Wandler-Automatikgetriebe mit Lenkstockhebel, Übersetzungen 4,48/3,15/2,87/1,84/1,41/1,0/0,74/0,62, R-Gang 2,88 Übersetzung Antriebsachse 3,65. Automatisch zuschaltender Allradantrieb mit elektronisch geregelter Differenzial an der Hinterachse, variabler Kraftverteilung zwischen den Achsen und mehreren Fahrmodi.	

Made in Italy

Ein Jeep, der wirklich einer ist

Für die Generation unserer Großeltern war alles ein Jeep, was irgendwie nach Geländewagen aussah – egal, ob Land Rover, Toyota oder Mitsubishi draufstand. Generonym nennt man es, wenn ein Produkt zum Gattungsbegriff wird – wie das Tempotaschentuch oder der Tesafilm. Der jüngste Enkel des Urvaters aller Geländewagen heißt Jeep Compass und ist eigentlich ein SUV, also jene Autoform, die zwar nach Abenteuer aussieht, die man aber besser nicht im Gelände testet – denn dafür ist sie nicht gemacht. Auch der Compass der dritten Generation hat in der Einstiegsvariante nur Frontantrieb. Es gibt ihn aber auch mit Allrad. Dennoch kann man dem 4,55 m langen Auto abseits der Straße mehr zutrauen als seinen Wettbewerbern im Segment der C-SUV. Rampenwinkel – also die Fähigkeit, ohne beschädigte Stoßstangen Böschungen zu erklimmen – und Wattiefe – immerhin fast ein halber Meter – sind beachtlich. Man könnte also den Compass in schweres Terrain entführen. Denn dieser Jeep soll wirklich einer sein. Schließlich gehört das zur DNA der Marke, seit die ersten Jeeps mit amerikanischen GIs an Bord im Zweiten Weltkrieg europäischen Boden betraten, 1943 in Süditalien. Und wie cool sahen die Amis aus in ihren offenen Jeeps. Noch lange nach dem Krieg wurden die kleinen Allradautos hier als zuverlässige Lastesel verwendet. In Italien ist Jeep nicht zuletzt deshalb sehr beliebt: Über 50.000 Modelle der Marke werden auf der Halbinsel dieses Jahr verkauft. Die meisten davon werden im ehemaligen Fiat-Werk Melfi gebaut, 150 km von Neapel entfernt. So auch der Compass, der hier für den europäischen Markt, aber auch für Südostasien und Australien vom Band läuft. Seit 2014 ist Melfi, ursprünglich die Heimat des Fiat Punto, auch ein Jeep-Werk. 2,3 Mio. Fahrzeuge wurden dort seither gebaut. Das Einstiegsmodell, der kleine Renegade, steht in Italien praktisch an jeder Straßenecke. Da Jeep und Fiat zum weltumspannenden Stellantis-Konzern gehören, steht der neue Compass auf der STLA-Medium-Plattform des Konzerns – wie auch der Opel Grandland. Wie dieser kann der Compass mit drei Antriebskonzepten angeboten werden: als milder Hyb-

rid, Plug-in-Hybrid oder rein elektrisch mit Batterieantrieb. In Melfi ist man stolz auf diese Flexibilität. Auch die Batterie der Elektroversionen wird dort montiert. Ein Laser schweißt das Gehäuse zusammen, in dem die Module sitzen. Die Zellen dazu kommen aus Frankreich. Bis zu 650 km Reichweite verspricht Jeep für den Elektro-Compass. 375 PS (276 kW) mit Allradantrieb leisten die beiden Motoren an Vorder- und Hinterachse zusammen. Das Einstiegsmodell des Compass ist ein Verbrenner mit 143 PS (105 kW) starkem Dreizylinder, der nur sporadisch von einem Elektromotor unterstützt wird. Der Plug-in-Hybrid, der nächstes Jahr auf den Markt kommt, soll 195 PS (143 kW) haben und bis zu 95 km elektrisch fahren. Verbrenner und BEV des Compass sind noch in diesem Jahr beim Handel. Rund 40.000 Euro soll der Compass mit Verbrenner kosten, 48.000 Euro der Stromer. Gegen Aufpreis ist automatisiertes Fahren auf Level 2 zu haben. Das heißt, der Fahrer kann eine Zeit lang die Hände vom Steuer nehmen, Kolonnenfahrten auf der Autobahn oder das Ein- und Ausparken dem Compass überlassen. Die Jeep-Designer haben die klassischen sieben Kühlerschlitze der Marke modern interpretiert. Sie tauchen hier als glänzend schwarze Elemente auf. Durch die umlaufenden Fensterflächen wirkt das Dach wie frei schwebend, was vor allem bei der Zweifarblackierung auffällt. Der untere Teil der Stoßfänger, die in Melfi in der eigenen Kunststoffpresse selbst hergestellt werden, besteht aus kratzfestem, durchgefärbtem Material. Damit wird nicht jede Begegnung mit einem Busch – oder Einkaufswagen – zum teuren Lackschaden. Auf die Kunststoffverarbeitung sind sie in Melfi besonders stolz. Unter 3.500 bar Druck wird das geschmolzene Granulat in riesige Formen gepresst. Der Armaturenräger ist mit weichem Kunstleder bezogen. Ein Roboter bringt noch eine Ziernaht an – was besonders hochwertig wirkt. 160.000 Autos kann das Werk Melfi im Zweischichtbetrieb im Jahr bauen. Derzeit ist aber nur eine Schicht mit dem Jeep Renegade und dem verwandten Fiat 500 X beschäftigt. Das soll sich mit dem neuen Modell ändern. Schließlich ist in Europa jedes vierte verkaufte Auto ein SUV im C-Segment – wie der Compass. **/// aum**



Mit maximaler Nutzlast zu höchster Reichweite

Voll beladener KIA PV5 Cargo fährt mit einer Akkuladung knapp 700 km – ein neuer Weltrekord für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge.

Der Kia PV5 Cargo, erstes eLCV des Unternehmens und Teil seiner bahnbrechenden „Platform Beyond Vehicle (PBV)“-Produktreihe, wurde offiziell in die Liste der Guinness World Records aufgenommen, weil er Folgendes erreicht hat: „Die größte Entfernung, die ein batteriebetriebener leichter Elektrotransporter mit maximaler Nutzlast mit einer einzigen Ladung zurückgelegt hat, beträgt 693,38 km (430,84 mi)“. Für den Test wurde der PV5 Cargo mit Langstreckenbatterie (71,2 kWh) und vier Türen verwendet, der in der hier genutzten Konfiguration eine maximale Zuladung von 665 kg erlaubt. Mit dieser Reichweite bei voller Beladung hat der Kia Transporter im eLCV-Segment einen neuen Maßstab für Effizienz und Ausdauer gesetzt. Die Rekordstrecke wurde so konzipiert, dass sie dem Alltag des Liefer- und Logistikbetriebs entspricht. Der 58,2 km lange Rundkurs auf Stadt- und Landstraßen mit Ampeln, Kreuzungen, Kreisverkehren und typischem Stadtverkehr konfrontierte den PV5 Cargo mit Bedingungen, wie die meisten Logistikfahrer sie tagtäglich erleben. Darüber hinaus wies die Strecke Höhenunterschiede von insgesamt rund 370 m auf. Der voll beladene Transporter absolvierte die Runde elfmal und kam erst in Runde zwölf zum Stehen. Diese Ausdauer angesichts der herausfordernden Bedingungen belegt die außergewöhnliche Effizienz des PV5 Cargo. Im Hinblick auf eine optimale Praxistauglichkeit entwickelt, ist der PV5 eine äußerst zuverlässige Lösung für eine nachhaltige urbane Mobilität ohne Kompromisse in der Leistungsfähigkeit. Am Steuer des PV5 saßen bei der Rekordfahrt George Barrow, ein angesehener, preisgekrönter Nutzfahrzeug-Journalist, der sich auf Transporter spezialisiert hat und seit 2016 Großbritannien in der Jury des „Inter-

national Van of the Year“-Award (IVOTY) vertritt, sowie Christopher Nigemeier, leitender Ingenieur im in Rüsselsheim ansässigen europäischen Forschungs- und Entwicklungszentrum der Hyundai Motor Group, zu der Kia gehört, und Mitglied des PV5-Entwicklungsteams. Der Rekordversuch wurde akribisch vorbereitet. Inspekture des TÜV Hessen und des Unternehmens buck Vermessung überwachten den Beladungsprozess und überprüften die Einhaltung der Gewichtsvorgaben. Die Fahrt wurde mithilfe von GPS-Tracking und Innenraumkameras durchgehend aufgezeichnet. Die Batterie des PV5 wurde vor der Abfahrt zu 100 % aufgeladen, und sowohl der Ladeanschluss als auch der Laderaum wurden bis zum Ende der 22 Stunden und 30 Minuten dauernden Fahrt versiegelt.



Erstes Mitglied der flexiblen PBV-Familie von Kia Der PV5 basiert als erstes Modell der PBV-Familie von Kia auf der innovativen Plattform E GMPS (Electric Global Modular Platform for Service) und ist nach einem modularen „Baustein“-Konzept gestaltet. Diese Flexibilität ermöglicht verschiedene Konfigurationen für ein breites Spektrum gewerblicher und privater Anwendungen: neben dem Transporter PV5 Cargo und dem Kleinbus PV5 Passenger u. a. ein Fahrgestell

(Chassis-Cab) und eine rollstuhlgerechte WAV-Variante (Wheelchair Accessible Vehicle). Der PV5 Cargo bietet ein Laderaumvolumen von bis zu 4,4 m³ und erlaubt eine Zuladung von bis zu 790 kg. Die Kunden haben je nach ihren betrieblichen Anforderungen die Wahl zwischen verschiedenen Batterievarianten: Aktuell stehen für den Transporter 51,5 und 71,2 kWh-Akkus zur Verfügung, eine 43,3 kWh-Batterie folgt. **■**



Die Ford Pro™ Gewerbewochen

Sichern Sie sich die besten Deals für Ihr Business!



**Viele Nutzfahrzeuge
jetzt ohne NoVA!**

RANGER PLUG-IN-HYBRID

ab **€ 42.290,-** bzw. ab **€ 373,-**
mtl. bei Operating Leasing¹

TRANSIT CUSTOM

ab **€ 27.390,-** bzw. ab **€ 253,-**
mtl. bei Operating Leasing¹



Ford Ranger PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert 6,3l/100 km | CO₂-Emission gewichtet kombiniert: 145 g/km | Stromverbrauch kombiniert: 21,6 kWh/100 km | Elektrische Reichweite: bis zu 50 km | Ford Transit Custom: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,0 – 8,6 l/100 km | CO₂-Emission kombiniert 184 – 224 g/km | (Prüfverfahren: WLTP)*

Symbolfoto | 1) Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter Richtpreis bzw. Leasingrate inkl. NoVA (nur für Ranger & Ranger PHEV) exkl. USt, beinhaltet bereits Importeursnachlass sowie Ford Credit Bonus und Versicherungsbonus. Angebot ausschl. für Unternehmer bei Operating Leasing über Ford Credit, einem Angebot der Santander Consumer Bank und Abschluss eines Vorteilssets der Ford Auto-Versicherung (Versicherer: GARANTA Versicherungs-AG Österreich). Bankübliche Bonitätskriterien vorausgesetzt. Laufzeit 48 Monate; 20.000 Kilometer/Jahr; Anzahlung 30 % vom Aktionspreis; zzgl. Gesetz. Vertragsgebühr (1,1 % der geleisteten Zahlungen). Freibleibendes unverbindliches Angebot, vorbehaltlich Änderungen, Irrtümer und Druckfehler. Nähere Informationen erhalten Sie bei Ihrem teilnehmenden Ford-Partner. *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 und unter <http://www.autoverbrauch.at/> als Download verfügbar ist.