

Blickpunkt® TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 9/2025

**MAN TRANSPORTER SAMT AUF- UND AUSBAUTEN
VW PRÄSENTIERT STÄRKSTES BULLI-SPEKTRUM
FORD TRANSIT 60 JAHRE VOLLER MEILENSTEINE**





Alles aus einer Hand

Geht es um Auf- und Ausbauten aus einer Hand, dreht MAN so manchem Wettbewerber eine Nase. Und da wären noch weitere Spezialitäten.

Lücken sind dazu da, um gefüllt zu werden. Wenn die Kollegen von VW mit ihrem Crafter zwar gut in Kastenwagen sind, aber in Sachen Veredelung durch Auf- und Ausbauer eher unflexibel reagieren, springt MAN mit dem baugleichen TGE nur zu gern in die Bresche. Das hat zuletzt Jahr für Jahr zu Auflagenrekorden geführt. Damit dies weitergeht, baut MAN sein Angebot an Komplettfahrzeugen aus einer Hand mit einer Rechnung weiter aus. Auch mit Varianten, die man dort nicht unbedingt erwartet und sogar mit einer eigenen Leistungssteigerung. MAN und der Bau, das passt bei den Großen seit Jahren und Jahrzehnten. Nur logisch also, wenn MAN hier ebenfalls einen Schwerpunkt für den TGE sieht. Also gibt es inzwischen Kipper mit Aufbauten von drei Marken, unterschiedlich ausgeprägt in Leistungsvermögen, Ausführung und nicht zuletzt Preis. Was darf's denn sein, Scattolini, Schoon oder – neu – ein Meiller direkt vom MAN-Partner? Ein echtes Kipper-Ballett, das kaum Wünsche offenlässt. Diese Wünsche erfüllt im Zweifelsfall MAN Individual. Angesiedelt rund eine Autostunde entfernt vom Werk der normalen TGE und Crafter in Polen, toupiert die Abteilung selbst die Frisur dieser handfesten Arbeiter nach Maß. Bis zum Edel-Kipper für den Chef: rundum Metallic-Lackierung, vorne Chromschmuck, seitlich Kappen der Außenspiegel in Karbondesign, unten schwarze Leichtmetallräder und 235/60er-Bereifung, drinnen fein abgesteppte Sitze. Schließlich unter der Haube eine besondere Maschine: Sie bekommt für rund 4.500 Euro ein Steuergerät von Autoveredler Abt und leistet dann 149 kW (202 PS), abgeschmeckt mit einem Automatikgetriebe. Ein Spielzeug? Vom wegen, das Fahrgestell trägt eine kräftige Meiller-Kippbrücke mit den Maßen 3.400 × 2.100 mm. Hier stemmt

der Edelmann als 3,5-Tonner 880 kg. Die Kombination fährt sich prima: handlich mit präziser Lenkung, drehfreudiger Maschine, leer überraschend komfortabel, dazu die flauschige Achtgang-Automatik. Meiller gilt, so ein MAN-Produktmanager, als Porsche unter den Kippnern. Das ist ein Kompliment für die Leistungsfähigkeit, aber auch ein zarter Hinweis auf den Preis. Alternative für Kostenbewusste könnte ein Hinterkipper von Scattolini sein. 3.600 mm lang und ebenfalls 2.100 mm breit. Dank Alu-Bordwänden einen Hauch leichter. Oder wie wär's für den Transport von Mannschaft und Material eine Doppelkabine mit Vollaluminium-Aufbau von Schoon mit einer Dreivierteltonne Nutzlast. Genügt nicht? Dann her mit dem TGE als 5,5-Tonner und Meiller-Kipper. Der schultert fast die Hälfte seiner zulässigen Gesamtmasse und reicht mit 2,6 t Nutzlast auf dem Buckel an klassische 7,5-Tonner heran. Das Kipper-Quartett ist einschließlich der heißen Motorisierung ein Beispiel für den offenen und selbstverständlichen Umgang von MAN mit dem Thema Aufbau und Individualisierung mit schmückender Schleife einer Werksgarantie für das Komplettfahrzeug. Andere haben Bedenken, MAN macht einfach. Das gilt ebenso für die schon eher gängige enge Zusammenarbeit mit den Einrichtern Bott und Sortimo für rollende Werkstätten. Oder für Koffer von Junge sowie Spier. Und für einen Frischdienst-Ausbau von Kerstner für Caterer, Metzger und andere, die mit verderblichen Lebensmitteln zu tun haben. Der Kühl-Kasten mit Hochdach ist 6 m lang und trägt ein Aufdach-Kühlaggregat unter einer schnittigen, 250 mm hohen Abdeckung. Damit die Kälte drinnen bleibt, verwendet Kerstner Polyurethan-Formteile für den Isolier-Ausbau und doppelte



1 Da gibt's nichts zu grinsen: umfangreich veredelter MAN TGE mit Meiller-Kipper.

2 Der Schöne ist sich nicht zu fein für die Arbeit: TGE mit Meiller-Kipper.

3 TGE plus Trailer von BE-Combi und Aufbau von Junge, Siebentonner mit 28 m³ Volumen

4 TGE-Kastenwagen mit faltbarer Ladebordwand von Bär

5 Kühler Kerstner-Ausbau für den Frischdienst-Einsatz

Dichtungen der Türen. Der Boden besteht hier aus einem Aluminium-Alu-Riffelblech. Zu den Extras zählt eine Standkühlung, nützlich vor allem bei Sommerhitze. Der Laderaum fasst beim MAN TGE mit Vorderradantrieb 9,0 m³ und trägt 800 kg, beim Hinterradantrieb wegen des höheren Bodens 8,5 m³ und ein paar Kilo weniger. Eine ganze Nummer größer ist der aufgebaute Kühlkoffer der Kerstner-Mutterfirma Lamberet mit 12,2 m³ Volumen. Eine Dreivierteltonne Nutzlast klingt indes nicht üppig, 3,5-Tonner haben ihre Grenzen, und der TGE ist als Basis kein Bruder Leichtfuß. Manche Ideen klingen ganz einfach, man muss aber draufkommen. Etwa auf den TGE als Kastenwagen mit geteiltem Ladebordwand und stattdichter Tragkraft von 500 kg aus dem Hause Bär. Ein Fall zB für den Transport von Rollbehältern von B wie Bäckerei bis W wie Wäscherei. Zusammengeklappt lässt der Lift auf der Bordsteinseite die Heckflügeltür als Zugang frei. Zur Be- und Entladung von Transportbehältern wird die Ladebordwand heruntergefahren, dann per Hand auf volle Breite entfaltet. Hochgefahren überbrücken zwei kompakte Klapprampen die Lücke zum Laderaum. Trotz Ladebordwand trägt der Kastenwagen als 3,5-Tonner knapp 900 kg. Weniger in Kilos als in Sitzplätzen rechnet MAN bei der Verfeinerung von Kastenwagen zu Kombis für den gemischten Einsatz. Als stämmige 3,5-Tonner sind diese Modelle inzwischen rar, nicht so als TGE. Auch sie zählen zum Leistungsumfang von MAN Individual. Ganz anders angesiedelt ist ein Riesen-TGE, auch er aus einer Hand von MAN lieferbar. Der Lange mit Chassis von BE-Combi und Aufbau von Junge erreicht 7 t zulässige Gesamtmasse, fasst beachtliche 28 m³ Fracht oder 10 Europaletten. Das schafft kein klassischer Transporter. Der Riese darf mit dem einfach zu erlangenden Führerschein Klasse BE gefahren werden, einer Erweiterung der Klasse B

um den Anhängerschein. Basis der dreiachsigen Kombination ist ein TGE-Fünftonner, abgelastet auf 3,5 t mit angetriebener Hinterachse, Zwillingsbereifung und Sattelkupplung. Aufgesattelt wird das einachsige Trailerchassis. Die Kombination ist starr, fährt sich also wie ein Solofahrzeug. Achtung: Da es sich um eine Zugkombination handelt, fällt der Riese unter das Wochenend-Fahrverbot. Geradezu unerschöpflich sind hochspezialisierte Auf- und Ausbauten im Zweirechnungs-Geschäft auf Basis TGE. Ausgefallene Beispiele machen neugierig. Aufbauer Schutz ist in erster Linie für Kipper in mannigfacher Ausführung bekannt. Das Fabrikat kann aber auch ganz anders. Wie wäre es mit einem Leichtbaukoffer auf einem Tieffrahmen-Fahrgestell, lieferbar für zahlreiche Einsätze und Gewerke? Ob Frischdienst, Pflanzentransporter oder hier als Möbelkoffer – die Varianten sind vielfältig. Das werksseitige Fahrgestell des Fronttrieblers liegt 190 mm unter dem Standardmaß des üblichen Rahmens, da genügt häufig eine Rampe anstelle der gewichtigen Ladebordwand, hier ist sie innen an der linken Flügeltür befestigt. Hinzu kommt eine breite Trittstufe. Die Breitspur-Hinterachse dient nicht nur dem Fahrverhalten, sie minimiert ebenfalls störende Radkästen im Laderaum. Eine Luftfederung lässt den großen Transporter sanft und ladungsschonend über Straßen gleiten. Der Aufbau fasst knapp 22 m³ und trägt dank Leichtbauwänden mit Schaumkern 0,9 t. Eher schmallippig sind die Informanten angesichts eines TGE als Geldtransporter von Apprich Secur. Handwerksbetriebe werden ihn für ihre Kasse kaum benötigen, doch starre Seitenfenster und Luken im Laderaum machen neugierig. MAN lässt sich allein die Nutzlast von rund 500 kg entlocken. Das entspricht exakt 66.666 1-Euro-Münzen oder 50 Mio. Euro in Hunderterscheinen. Mehr als genug für eine ganze Sammlung TGE aller Art. **■** *Randolf Unruh*



6 Kipper unter sich: MAN TGE mit Meiller- und Scattolini-Kippbrücken bei der Arbeit

7 Stämmiger Kofferaufbau von Schutz auf MAN TGE mit Tieffrahmen und Breitspurachse

8 Geheimnisvoller TGE-Ausbau: Geldtransporter von Apprich Secur



Der Ford Transit ist 60

Rekorde und Meilensteine aus sechs Jahrzehnten Ford Transit

Am 9. August 1965 rollte der erste Ford Transit vom Band. In den sechs Jahrzehnten seit Erscheinen der Transporter-Legende hat sich viel verändert. Doch manches gilt damals wie heute: „Jeder Ladenbesitzer, Bauunternehmer, Handwerker, Rettungswagenfahrer, Bäcker oder Urlauber findet mit dem Ford Transit ein Fahrzeug, das seinen besonderen Anforderungen entspricht“, hieß es 1965 in der originalen Pressemitteilung der Marke. Diesen Anspruch verwirklicht der Kult-Kastenwagen heute mehr denn je. Das Jubiläum dieser Ikone feiern Transit-Fans aus aller Welt u. a. beim Transit-Festival im britischen Chelmsford nordöstlich von London am 20. September 2025.

Bis heute entstanden seit dem Startschuss im Ford-Nutzfahrzeugwerk Langley mehr als 13 Mio. Ford Transit. Rein rechnerisch hat Ford damit während der vergangenen 720 Monate alle zweieinhalb Minuten einen Transit fertiggestellt – und das 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche, 52 Wochen im Jahr. Ein spannendes Zahlenspiel, aber längst nicht das einzige. Der Ford Transit ist in den Verkaufs-Charts die weltweite Nummer 1 unter den Transportern. 2024 war beinahe jeder fünfte in Europa verkaufte Transporter in den Segmenten mit 1 oder 2 t Nutzlast ein Ford Transit oder Transit Custom. Im selben Jahr haben sich

in Europa annähernd alle zwei Minuten Kunden für einen neuen Transit entschieden.

Die Kunden können aus mehr als 1.300 Variationen des Transit-Zweitonnens wählen – beispielsweise verschiedene Karosserieformen, Längen, Höhen, Antriebe und Ausstattungs-niveaus. Die Farbpalette ist dabei noch nicht mitgezählt. Der 1965 erschienene Transit Mk 1 stellte rund 1.700 kg Zuladung zur Verfügung. Ein aktueller Transit-Kastenwagen schultert mehr als 2.400 kg Nutzlast. Die aktuell größte Transit-Variante L4 H3 kann in dem 15,1 m³ großen Laderaum beispielsweise 236.000 Tischtennisbälle unterbringen. Der E-Transit mit größerer Batterie und erhöhter Reichweite bietet bis zu 402 km Aktionsradius – 28 % mehr als

die Version mit Standard-Batterie. Zwischen 2014 und 2024 legte der Absatz der Modelle Transit und Transit Custom um 52 % zu. Die Vernetzung des Transit mit dem FORDLive Uptime Management System ermöglichte 2024 in Europa 822.000 zusätzliche Einsatztage. 217 Ford Pro-Partner für Um- und Ausbauten in 18 europäischen Märkten erfüllen spezifische Kundenwünsche und rüsten Ford-Nutzfahrzeuge für bestimmte Einsatzzwecke um. **■**

„Jeder Ladenbesitzer, Bauunternehmer, Handwerker, Rettungswagenfahrer, Bäcker oder Urlauber findet mit dem Ford Transit ein Fahrzeug, das seinen besonderen Anforderungen entspricht.“

75 Jahre VW Bus

Volkswagen Nutzfahrzeuge präsentiert stärkstes Bulli-Spektrum aller Zeiten

Er ist das automobiler Multitool schlechthin – Kult als Transporter, Kleinbus und Camper: der VW Bus. Vor 75 Jahren kam er auf den Markt. Als sich 1969 das Foto vom „Light Bus“ beim Woodstock-Festival in das kollektive Gedächtnis der Menschheit brannte, wurde der zudem zu einem Symbol der Freiheit. Mehr als 12,5 Mio. Exemplare entstanden bislang. 2025 ist er progressiver, variantenreicher und spezialisierter als je zuvor unterwegs. Der Punkt: Statt einer technischen Basis, die einst alle erdenklichen Mobilitätslösungen abdecken musste, gibt es heute drei davon. Das aktuelle Programm bilden die drei Modellreihen Multivan, Transporter und ID. Buzz. Der Multivan ist der extrem flexible Freizeit-, Familien- und Business-Kleinbus unter den Bullis, auf dessen Basis seit 2024 auch die neueste Version des Reisemobils California aufbaut. Mit der soeben neu entwickelten Generation des Transporter steht indes ein hochmodernes Nutzfahrzeug zur Verfügung, das durch

den technisch baugleichen Caravelle für den professionellen Personen-transport ergänzt wird. Avantgardistische und geräumige Design-Ikonen der E-Mobilität sind der ID. Buzz und die Nutzfahrzeugvariante ID. Buzz Cargo. Sie alle zusammen bilden die neue Generation des VW Bus. Mit dem größten jemals realisierten Spektrum dieser Baureihe hat Volkswagen Nutzfahrzeuge für nahezu jedes Transport-, Reise- und Alltagsszenario die passende Lösung im Programm.

Der aktuelle Multivan – Spezialist für Freizeit-, Familie- und Business Multivariabler Kleinbus: „Van“ bezeichnet selbstredend eine Klasse – der Inbegriff für den Klassiker dieser Klasse ist indes der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge – ein Kleinbus und mehr als ein Van, da man im Multivan vorn einen Durchstieg nach hinten hat. Der Kult-Bus hat eine große Geschichte: Die erste Generation debütierte 1985 auf der Basis des T3 – der dritten Generation des Transporter (1979 bis 1992). Seit 2021 perfektioniert die siebte Generation der Ikone das automobiler Leben zahlloser Familien und aktiver Menschen – privat und oftmals auch geschäftlich reisen sie im modernsten und vielseitigsten Multivan der letzten 40 Jahre durch die Welt.

MQB und eHybrid 4MOTION: Der aktuelle Multivan ist der erste VW Bus, der auf dem innovativen Modularen Querbaukasten (MQB) des Volkswagen Konzerns basiert. Damit hielt ein neues Spektrum an Hightech-Komponenten Einzug im Multivan. Dazu gehörte auch die erste Generation eines Plug-in-Hybridantriebs (eHybrid) – ein Novum im Bulli. Angetrieben wurde beim ersten Multivan eHybrid die Vorderachse. Im November 2024 löste Volkswagen Nutzfahrzeuge dieses Antriebssystem mit einer neuen und damit zweiten Generation des Plug-in-Hybridantriebs ab: den eHybrid 4MOTION. Als Novum kennzeichnet dieses Hybridsystem eine zusätzlich elektrisch angetriebene Hinterachse. Aufgrund dieser neuen und innovativen Form des Allradantriebs trägt das System die Zusatzbezeichnung „4MOTION“. Der Multivan eHybrid 4MOTION ist der weltweit erste und einzige Volkswagen mit einem Hybridsystem dieser Art.

Der neue Transporter – Spezialist für Unternehmen aller Art Multitool für Profis: Die neue Generation des Transporter ist seit 2025 im Handel. Gegenüber dem abgelösten Vorgänger wurde das Schweizer Taschenmesser unter den Nutzfahrzeugen in allen Bereichen verbessert. Wichtigste Parameter für den Arbeitsalltag sind dabei ein Plus an

Raum, eine höhere Zuladung und eine optimierte Anhängelast. Ein neues technisches Niveau erreichen zudem die Antriebs-, Assistenz- und Infotainmentsysteme. Antriebsseitig kennzeichnen die Baureihe sparsame Turbodieselmotoren sowie ein effizienter Plug-in-Hybridantrieb und emissionsfrei arbeitende E-Maschinen. Offeriert wird der Transporter in verschiedenen Karosserie- und Innenraum-Konfigurationen sowie mit zwei Radständen. Die Klassiker sind dabei der zwei- oder dreisitzige Kastenwagen mit Normal- respektive Hochdach (Laderaum mit Trennwand und ohne Außenscheiben) und der acht- oder neunsitzige Kombi mit verglastem Laderaum für den kombinierten Güter- und Personentransport. Seit kurzem ergänzen drei weitere Karosserie- und Innenraum-Layouts das Programm: der bis zu sechssitzige Pritschenwagen mit Doppelkabine und großer Ladefläche sowie – für den kombinierten Personen- und Gütertransport – der vier- oder fünfsitzige Kastenwagen mit L-Trennwand (zum Verstauen langer Transportgüter) und der bis zu sechssitzige Kastenwagen Plus (Letztere jeweils mit Fenstern in der Schiebetür). Parallel zum Transporter gibt es das Schwestermodell Caravelle; der bis zu neunsitzige VW Bus wurde für den professionellen Personentransport konzipiert. **■**



Auf Erfolgskurs

Starke Nutzfahrzeugzahlen bei Ford

Ford Österreich setzt seinen Wachstumskurs im Segment der leichten Nutzfahrzeuge konsequent fort. Im heurigen Juli konnten 1.156 Ford Nutzfahrzeuge ausgeliefert und zugelassen werden – gleichzeitig wurde der Lagerstand verkaufter Einheiten deutlich reduziert. Der Entfall der NoVA für N1-Fahrzeuge brachte erwartungsgemäß einen absatzstarken Juli, Ford konnte sich vom Wettbewerb absetzen und mit einem beachtlichen Marktanteil von 23,9 % eindrucksvoll die Marktposition untermauern.

Auch kumuliert zeigt sich der Erfolg eindrucksvoll: Nach sieben Monaten liegt Ford Österreich deutlich über dem Vorjahr und konnte auch das Volumen signifikant steigern – ein klarer Beleg für die konstante Nachfrage nach den leichten Nutzfahrzeugen von Ford Pro. „Ford ist mit seinen Nutzfahrzeugen weiterhin klar und nachhaltig auf Wachstumskurs“, vermeldet Mag. Andreas Oberascher, Managing Director Ford Österreich.

Ford Pro ist das weltweit führende Nutzfahrzeuggeschäft von Ford und bietet gewerbliche Komplettlösungen für Unternehmen jeder Größe. Das Angebot umfasst nicht nur eine breite Palette an leichten Nutzfahrzeugen – darunter der Transit, Transit Custom, Transit Connect, Transit Courier, Ranger sowie deren vollelektrische und Plug-In-Hybrid-Versionen – sondern auch digitale Tools, Finanzierungsmodelle, Ladelösungen und Serviceangebote, die speziell auf gewerbliche Kunden zugeschnitten sind. Ziel von Ford Pro ist es, die Produktivität und Effizienz von Unternehmen durch intelligente Fahrzeugvernetzung, maßgeschneiderte Softwarelösungen und erstklassigen Service zu maximieren – alles aus einer Hand.

Mit diesem ganzheitlichen Ansatz leistet Ford Pro einen entscheidenden Beitrag zur Transformation moderner Nutzfahrzeugflotten, insbesondere im Hinblick auf Elektrifizierung, Digitalisierung und Wirtschaftlichkeit. **■**

Demnächst als Allrad-Variante

Ford Pro erweitert sein Angebot rund um den Elektro-Transporter E-Transit Custom um eine leistungsstarke und noch vielseitiger einsetzbare Allrad-Version. Mit seiner überlegenen Traktion auf unbefestigten Straßen oder problematischen Untergründen bietet sich der neue E-Transit Custom AWD insbesondere für abgelegene und alpine Regionen sowie die Nutzung für anspruchsvolle Freizeitaktivitäten an. Das neue, fortschrittliche AWD-System des E-Transit Custom kombiniert den bewährten elektrischen Heckantrieb mit einer zusätzlichen Hochleistungs-Antriebseinheit für die Vorderachse. Die unabhängig voneinander arbeitenden Front- und Heckmotoren stellen eine optimale Drehmomentverteilung an alle vier Räder sicher. Das AWD-System verbessert Traktion und Spurtreue an steilen Steigungen und steigert zudem die Fahrdynamik – selbst bei extremen Bedingungen, wie vereisten oder matschigen Fahrbahnen.



Stellantis trägt die Nummer eins Opel Vivaro Electric.



Vorfahrt für die Nummer eins

Test: Opel Vivaro XL. Neue E-Maschine, aufgefrishtes Cockpit, aktuelle Assistenzsysteme: Der Opel Vivaro Electric machte Station in der Änderungsschneiderei.

Stellantis addiert gerne: Citroën plus Fiat, Opel/Vauxhall und Peugeot gleich Nummer eins unter den Transporteranbietern, so lautet die Formel. Mittendrin der Opel Vivaro Electric. Prompt steht in den Fahrzeugpapieren als Typ Vivaro, als Hersteller jedoch Peugeot. Der kompakte Transporter zählt nach sechs Jahren beileibe nicht zum Nachwuchs, die französischen Stammväter fahren sogar schon zwei Jahre länger. Jedoch altern Transporter bekanntlich nicht, sie reifen. Und mit E-Kennzeichen, entsprechender Signatur auf dem Heck und aktueller markentypisch schwarzglänzender Nase vorn – Stichwort „Vizor“ – sieht dieser Opel nicht nur opelig aus, sondern selbst funktionell in Weiß gewandet und mit schwarzem Stoßfänger frisch und fit. Optisch ist die Sache klar: Dieser Transporter ist in der Blüte seiner Jahre.

Neben der verjüngten Optik zählen zu den Änderungen eine neue E-Maschine, die neue Elektrik/Elektronik, ein digitales Cockpit, reichlich recht friedlich glucksende Assistenzsysteme und eine aufgefrischte Bedienung. Es lohnt sich, dem Opel stellvertretend für ein ganzes Transporterrudel gründlich auf den Zahn zu fühlen. Dem Zahn der Zeit tritt der Vivaro mit der neu sortierten Bedienung entgegen. Die Taste der elektronischen Feststellbremse jetzt links in der Armaturentafel statt zwischen den Sitzen, an die Stelle des fumeligen Schalters für die Rekuperation sind Schaltpaddel getreten, nun für drei Stufen. Die Anzeigen der neuen Digitalinstrumente lassen sich flott per Tastendruck wechseln, die Feinjustierung verlangt nach Gewöhnung, ebenso die Tastatur des neuen Lenkrads. Auffällig ist in diesem Umfeld ein klassischer Zündschlüssel, da war der Opel schon mal weiter. Oder die tagsüber schlecht ablesbare Stellung

der Rädchen für Temperatur und Gebläse. Trotzdem: Alles zusammen wirkt aufgeräumter und frischer. Jedoch weiterhin etwas schwarz-düster, wenn auch aufgelockert durch einen Silberstreif im Cockpit. Und bitte nicht die schwarzglänzenden Elemente in der Armaturentafel als edlen Klavierlack bezeichnen – es handelt sich um Plastik.

Der neue Elektromotor tritt unverändert mit 100 kW Leistung und nun 270 Nm Drehmoment an. Das genügt vollauf, auch beladen und an kräftigen Steigungen lässt der Opel nicht locker. Er wählt beim Start durchweg die mittlere Temperamentsstufe, passt. Die Dynamik ist angemessen, im Unterschied zum großen Bruder Movano Electric will der Transporter kein Blitzstarter sein. Die Eco-Stufe erscheint eher phlegmatisch, dann beschleunigt der Transporter nicht, er setzt sich in Bewegung. Im Power-Modus wiederum wirkt die Fuhre fast spritzig. Die Maschine pfeift beim Auf und Ab des Fahrpedals ein wenig düsenjettig. Die Rekuperation entspricht in der automatisch gewählten untersten Stufe einer Verzögerung à la Motorbremse, passt ebenfalls. Ein leichtfüßiger Segelmodus ist nicht vorgesehen, aber jetzt eine Einpedal-Variante mit sehr kräftiger Verzögerung. Die Dynamik ist angemessen, im Unterschied zum großen Bruder Movano Electric will der Transporter kein Blitzstarter sein.

Wie gehabt nicht ganz so toll ist die Hardware: Das Cockpit spannt ein wenig. Dann wären da der etwas undefinierte Fahrersitz, mickrige Außenspiegel ohne Weitwinkelfeld, die breiten und damit sichtbehindernden A-Säulen, dazu der etwa spät reagierende Spurwechsel-Warner. Umso wichtiger sind die Rückfahrkamera und die Draufsicht aus Vogelperspektive beim Rangieren im überschaubar großen mittigen Monitor im Format 10“. →

Blickpunkt LKW&BUS

TEST

- 1 Angemessene Nutzlast: Der Opel stemmt rund 800 kg plus Fahrer.
- 2 Da geht's lang: Tasten für Fahrtrichtung und Fahrmodus.
- 3 Hinweisgeber: Im mittigen Display lassen sich Fahrtipps abrufen.
- 4 Eine von mehreren Varianten: digitales Cockpit
- 5 Gut versteckt: neue E-Maschine unter der kurzen Fronthaube.
- 6 Nicht sehr üppig: schlankes Fahrerhaus mit mäßigen Sitzen
- 7 Laderaum mit zweistufiger Verlängerung: Durchreiche plus schwenkbarer Beifahrersitz



Unter dem Wagenboden lagert hier die größere der beiden lieferbaren flüssigkeitsgekühlten Batterien mit einer nutzbaren Kapazität von 69 kWh. Das klingt eher durchschnittlich, reicht je nach Einsatzprofil für eine Reichweite im Solobetrieb zwischen gut 200 und etwa 350 km. 24,2 kWh benötigte der voll ausgeladene Transporter auf der recht anspruchsvollen Redaktions-Hausstrecke, eingeschlossen eine feurige Autobahnetappe. Das Ergebnis bewegt sich sogar im unteren Bereich der Normwerte nach WLTP. Wärmepumpe und Klimaanlage hatten während der Verbrauchsfahrt nichts zu tun.

An der Ladesäule legt der Vivaro Electric kein überschäumendes Temperamt vor. An der Wallbox zieht er mit 11 kW. An der Schnellladesäule schafft er laut Daten maximal 100 kW, der Testwagen legte in der Spitze noch 10 % drauf. Irritierend: Die Instrumente fabulieren während des Stopps am Kabel sogar von einer Ladegeschwindigkeit mit 500 km/h. Die ungewohnte Einheit bedeutet übersetzt 500 km Reichweite in einer Stunde – die der Opel aber niemals schafft. Egal, interessanter sind Abrufe von Öko-Tipps zur stromsparenden Fahrweise oder einem Video zur Funktion von Assistenzsystemen. Und wohin nach der Ladepause mit dem bordeigenen Kabelsalat? Er ruht in einer Tasche im Frachtraum, keine Ideallösung.

Dort hinten ist die Entriegelung der Hecktüren auf 180° Öffnung mit spießigen und mitunter nicht wieder einrastenden Aufstellern nicht die schönste Lösung. Aber dann: Palette quer durch die Hecktüren, Palette längs durch die Schiebetür? Passt schon. Stabile Zurrösen und Vollverkleidung des Laderaums inklusive Radkästen? Reicht schon. Gewichtige Fracht, ungleiche Verteilung? Geht schon. Hier ist's ein Ladungsträger mit Beton-Estrich, jeder Pack 30 kg schwer. Und der lange Vivaro wird immer länger. Erste Stufe: Die Besatzung entfernt den Deckel in der Trennwand hinter dem Beifahrersitz. Zweite Stufe: Fahrersitz hochklappen. Macht mehr als 4 m Platz. Mit diesem Praktiker kann mancher hochmoderne und extravagante E-Transporter nicht mithalten.

Man kennt es vom Vivaro und seinen Geschwistern, sie gehen mit ihrer aufwendigen Schräglenkerachse unter Beladung tief in die Knie. Fahren sich mit viel Fracht aber unproblematisch, gemütlich schaukelnd, unterstützt von einer feinfühlig-straffen Lenkung. Der Testwagen zeigte indes unter dem Ladungs- auch Leidensdruck, ächzte angestrengt aus Richtung Heck. Und knapp bemessen ist mit maximal 1 t die Anhängelast des Elektrikers.

Und nun wird erneut addiert, jetzt aber von den Interessenten – hat der Vivaro Electric oder einer seiner Geschwister für Sie das Zeug zur Nummer eins? **///** *Randolf Unruh*

Fahrleistungen und Messwerte

Beschleunigung:	0–50 km/h 4,2 s 0–80 km/h 8,3 s 0–100 km/h 12,1 s
Elastizität (Kickdown):	60 – 80 km/h (Kickdown) 3,3 s 60 – 100 km/h (Kickdown) 7,3 s 80 – 120 km/h (Kickdown) 10,9 s
Höchstgeschwindigkeit:	begrenzt auf 135 km/h
Innengeräusche:	
Stand/50/80/100 km/h	–/60/62/68 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	69 dB(A)
Kraftstoffverbrauch:	
Normverbrauch WLTP kombiniert:	24,0–26,2 kWh
CO ₂ -Emission kombiniert:	0 g/km
Teststrecke beladen:	24,2 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.:	20,8-33,5 kWh/100 km

Technische Daten:
Opel Vivaro Electric

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	5.330/1.920/1.935 mm
Breite über Außenspiegel	2.204 mm
Radstand	3.275 mm
Wendekreis	12,9 m
Breite/Höhe Schiebetür	935/1.241 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.282/1.220 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	565 mm
Laderaum (L/B/H)	2.862–4.026/1.628/1.235 mm
Breite zw. den Radkästen	1.235 mm
Ladevolumen	6,1/6,6 m ³
Leergewicht Testwagen	2.160 kg
Nutzlast	893 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.053 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.500/1.800 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	4.044 kg

Motor und Antrieb

Motor: vorn eingebauter, permanenterregter Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung. Leistung 100 kW, maximales Drehmoment 270 Nm. Tipphebel in Mittelkonsole für P – D – N – R, drei Fahrmodi, drei Rekuperationsmodi, Antrieb auf die Vorderräder, flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, netto 69 kWh, Nennspannung 400 V. Ladesteckdose Fahrerseite an Radlauf vorn. On-Board-Ladegerät für Wechselstrom mit Typ-2-Stecker und 11 kW. Schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 100 kW.