

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 9/2024

**MAN TRANSPORTER EINE FRAGE DES NIVEAUS
GUT IN FORM WAS STECKT IM NEUEN VW ANPACKER
DER E-SPRINTER IM TEST SILBERPFEIL UNTER STROM**





Bedeutender Meilenstein

Der 1.800.000ste Daily rollte im Werk Suzzara vom Band.

IVECO feiert den Meilenstein von 1.800.000 produzierten Fahrzeugen im Werk Suzzara in Mantua, Italien, dem Werk, das sich einen hervorragenden Ruf bei der Produktion von leichten Nutzfahrzeugen erworben hat. Es ist die

Heimat des kultigen Daily, eines bahnbrechenden Fahrzeugs, das sich ständig neu erfindet, viele wegweisende Innovationen und Branchenneuheiten eingeführt und dabei immer seine DNA behalten hat. Mit seiner außergewöhnlichen Vielseitigkeit passt er perfekt zu den spezifischen Anforderungen der Kunden, ganz egal für welchen Einsatz. Auf diesen einzigartigen Stärken baut der Daily seinen anhaltenden Erfolg auf dem Markt auf. Mit dem 7 t-Modell ist er führend im Segment der leichten Nutzfahrzeuge mit hoher Nutzlast und gilt als Referenz im Bereich der Gasfahrzeuge. Jetzt hat der Daily seine marktführende Position im Bereich nachhaltiger Transportlösungen weiter gefestigt: Die gesamte Modellreihe ist auch vollelektrisch erhältlich. Das 1.800.000ste Fahrzeug ist der neue eDaily, der elektrische Zwilling des kultigen Daily, in einer Fahrgestellvariante, die in Suzzara montiert und im Werk Brescia elektrifiziert wird.

Fulvio Carillo, IVECO Suzzara Plant Manager, erklärt: „Der erreichte Meilenstein ist ein Beweis für den Erfolg unseres Daily, der seit über 45 Jahren im Werk Suzzara von Band rollt. Dieser anhaltende Erfolg unterstreicht die wachsende Marktpräsenz eines Nutzfahrzeugs, das neue Maßstäbe in Sachen Innovation setzt. Seine Stärken liegen in seiner Vielseitigkeit und Effizienz, Eigenschaften, die im Laufe seiner Geschichte immer wieder anerkannt wurden. Wir sind sehr stolz auf diesen Erfolg, denn wir wissen, dass der Daily bei den Kunden wegen seiner außergewöhnlichen Vielseitigkeit, Langlebigkeit und unverwechselbaren Leistung sehr beliebt ist.“

Trotz des ungebrochenen Erfolgs des Daily auf dem Markt hat IVECO beständig Innovationen im Bereich der Bordtechnologie und der Fahrerhausfunktionalität eingeführt und das Portfolio an Services, die

durch fortschrittliche Konnektivität ermöglicht werden, erweitert, um den Daily zum idealen Partner für jeden Kunden und für jeden Einsatz zu machen. Seit 2007 arbeitet das Werk nach einem speziellen Produktionssystem, das darauf abzielt, Fehler, Verschwendung und Unfälle zu vermeiden. Es handelt sich dabei um einen Prozess der kontinuierlichen Entwicklung, der darauf ausgerichtet ist, jeden einzelnen Mitarbeitenden in den Produktionsprozess einzubeziehen.

Das 1.800.000ste Fahrzeug erhält Tesco, die führende Supermarktkette Großbritanniens. Es ist Teil einer Zustellflotte von 571 elektrifizierten Fahrzeugen, die Tesco im Einsatz hat.

Tesco setzt seit 2010 den IVECO Daily in seiner Lieferflotte ein. Diese Fahrzeuge eignen sich ideal für die Auslieferung in städtischen Ballungsräumen, da der in der Klasse führende kleine Wendekreis ein müheloses Manövrieren ermöglicht. Das Unternehmen hat sich für den IVECO eDaily entschieden, um seinen Fuhrpark auf einen umweltfreundlichen Transport umzustellen. Der eDaily ermöglicht durch seinen innovativen modularen Batterieaufbau lokal emissionsfreie Lieferungen an Kunden. Sein Elektromotor sorgt mit 140 kW und einem Drehmoment von 400 Nm für eine starke Leistung. Mit einer Schnellladeleistung von 80 kW lässt sich die Reichweite um bis zu 100 km in nur 30 Minuten verlängern. Ein 22 kW-Bordladegerät ermöglicht es Tesco, den eDaily überall zu laden. //



In der Komfortzone

MAN hebt seinen Transporter TGE Next Level bei Komfort und Sicherheit auf ein neues Niveau.

Mit dem Modell 2025 vollzieht der „Truck unter den Vans“ den größten technologischen Sprung seiner Geschichte. Mit einer neuen Generation von Steuergeräten werden zum einen die höheren Anforderungen an die Cyber-Sicherheit erfüllt und zum anderen die aktive und passive Sicherheit für Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer mithilfe neuer Fahrerassistenzsysteme deutlich erhöht. Der MAN TGE ist damit besser vor digitaler Manipulation und unbefugten Veränderungen der Fahrzeugsoftware geschützt und außerdem für zukünftige digitale Online-Dienste bestens gerüstet. Ein weiterer Vorteil ist die Fähigkeit für Over-the-Air-Updates. Das macht Werkstattbesuche für Software-Updates hinfällig und die Softwarestabilität verbessert sich dadurch kontinuierlich.

Komplett neu sind die Assistenzsysteme Totwinkel- und Anfahrwarnung. Diese sind nun serienmäßig für alle MAN TGE über 3,5 t mit N2-Zulassung und optional bei Fahrzeugen mit N1-Zulassung. Eine Neuentwicklung sind ebenfalls die optional erhältlichen Assistenzsysteme: Cruise Assist sowie Cruise Assist Plus und Abbiegeassistent. Darüber hinaus wurden nahezu alle Systeme überarbeitet und funktional erweitert. Bemerkenswert ist auch die erweiterte Liste an serienmäßig verbauten Assistenzsystemen. In jedem MAN TGE Next Level werden Müdigkeitserkennung, Verkehrszeicheninformation, intelligenter Geschwindigkeitsassistent, Notbremsassistent, Einparkhilfe, aktiver Spurhalteassistent, Cruise Control und Reifendruckkontrollanzeige eingebaut. Das hebt die aktive Sicherheit der Vans von MAN auf ein neues Level.



Neu in der Serienausstattung von MAN TGE mit N1-Zulassung sind darüber hinaus der Beifahrerairbag sowie eine Unfallaufzeichnung. Letztere erfasst und speichert kritische, kollisionsbezogene Parameter und Informationen kurz vor, während und unmittelbar nach einer Kollision. Zudem erhält der TGE Next Level viele neue Komfortausstattungen: eine neue Armaturentafel mit digitaler Instrumentierung sowie ein großes Touch Display MAN Media Van zur Steuerung der Fahrzeugfunktionen und des Infotainmentsystems. Unter der Motorhaube ist der MAN TGE mit dem Modelljahr 2025 neu und zukunftssicher aufgestellt. Nahezu unverändert bleibt hingegen sein markantes, dynamisches Äußeres. MAN Truck & Bus hat deshalb mit der TGE Next Level Edition einen dezenten Hingucker

kreiert, der optische Akzente setzt. Die Edition ist bereits bestellbar. Sie besteht aus der Launch Farbe Pale Copper Metallic, Spiegelabdeckungen in Piano Black, einer Stoßstangenblende in Silber, „Next“-Plakette im Frontgrill sowie 17“-Leichtmetallfelgen in Silber oder optional in Schwarz.

In puncto Antrieb gibt es eine kleine Veränderung im Portfolio. Gleich bleiben der 2,0 l-Turbodieselmotor sowie die Auswahl zwischen manueller Schaltung und 8-Gang-Automatikgetriebe. Aus dem Programm genommen wird aufgrund zurückhaltender Kundennachfrage die bisherige Einstiegsmotorisierung von 102 PS. Somit stehen serienmäßig drei Leistungsstufen zur Wahl: 103 kW (140 PS), 120 kW (163 PS) und 130 kW (177 PS). ▀



Sondermodell zum zweiten Start des MAN TGE: Hinter der eleganten Verpackung steckt neue Technik.

Eine Frage des Niveaus

Fahrbericht: MAN TGE. Neues Cockpit, neue Instrumente und Assistenzsysteme. Nennt sich TGE „Next Level“.

Die B164 von Bischofshofen nach St. Johann trägt die ambitionierte Bezeichnung Hochkönigstraße. Der gleichnamige Berggipfel, knapp 3.000 m hoch, liegt heute verborgen in dicken Wolkenpaketen. Die Etappe von Saalfelden hinauf zum Dientener Sattel schraubt sich die Straße nach einigem Anlauf mit bis zu 15 % Steigung empor. Das ist anspruchsvoll, auch wenn dieser Pass eher ein Pässchen ist, Österreich bietet schließlich ganz andere Kaliber an Bergstrecken. Für den jüngst aufgemöbelten MAN TGE jedenfalls ist der Anstieg kein Hindernis: Die stärkste Ausführung der Variante mit Frontantrieb bringt es auf 130 kW (177 PS), in den vier Zylindern des Verbrenners lodern kräftige Feuer. Das heißt in der Praxis: Den vierten von sechs Gängen möglichst stehenlassen. Die recht kultivierte Zweiliter-Maschine zieht kraftvoll, scheut auch keine niedrigen Drehzahlen. Ein Schild warnt zwischendrin: gefährliche Strecke. Den TGE irritiert es nicht. Auch nicht den Fahrer: Die elektrische Lenkung arbeitet präzise und mit der richtigen Unterstützung. In den Kurven ist nun doch der Griff zum Schalthebel erforderlich – er hat kurze Wege, beim neuen Transporter mit wenig Kilometern auf der Uhr wirkt die Schaltung noch etwas knochig. Das Fahrwerk arbeitet straff, aber nicht unfreundlich. Dann ist der Scheitelpunkt der Strecke erreicht, Next Level sozusagen, so bezeichnet MAN ebenfalls den Modelljahrgang 2025 seines TGE. Noch ein paar Kilometer weiter die Strecke entlangstromern, dann Kehrtwende. Nun wedelt der MAN die Passstraße wie ein Slalomfahrer wieder hinunter.

An Bord fühlt sich der Fahrer dabei gut aufgehoben. Das neue Multifunktionslenkrad hat griffige Tasten, der Lenkstockhebel links enthält nun auch die Funktion für den Scheibenwischer. Bei einer süddeutschen Marke nannte man dies aufgrund der Komplexität einst Ingeni-

eurshebel. Irgendwo links unten in der Armaturentafel sitzt halb versteckt eine Touchfläche fürs Licht – typisch VW, der MAN TGE ist im Ursprung bekanntlich ein Crafter. Vor allem aber trumpft der TGE mit reichlich Assistenzsystemen auf. MAN zählt rund zwei Dutzend, kein Mangel an Fachkräften also. Wobei nicht alle überall serienmäßig an Bord mitfahren. Unterscheidet MAN doch bei der Ausstattung fein säuberlich zwischen Zulassung des TGE nach N1 (bis 3,5 t, entsprechend Pkw) und N2 über 3,5 t, also next Lkw-Level sozusagen. Basis für die neuen Mitarbeiter und manches andere ist eine neue Elektrik-/Elektronikplattform, übernommen aus VW Passat und Golf. Die Kamera vorn bestreicht jetzt einen größeren Winkel von 120°, sie kann zB Verkehrsschilder sicherer erkennen. Hinzu kommt das, was die MAN-Leute Nano-Radar nennen: neue Radarsysteme mit verdoppelter Leistungsfähigkeit. Sie verstecken sich vorn, seitlich im Radlauf und hinter der Beplankung der Fahrertür sowie nach der Hinterachse. Leistungsgesteigerte Rechner kalkulieren sogar von wechselnden Geschwindigkeiten von Fußgängern und Radfahrern eine Kollisionsgefahr, zB beim Abbiegen. Nach hinten reicht der Radarstrahl 90 m und registriert, wer sich da in welchem Tempo nähert. Das bedeutet frühzeitige Erkennung und Warnung vor schnellen Überholern. Die Leistungsfähigkeit deutet indes schon den künftigen Schritt an: selbstständiges Überholen. Weitere Feinheit: Bisher ließ der aktive Spurassistent den Transporter innerhalb seiner Spur pendeln – jetzt fährt er kerzengerade in der Mitte. Teil des komplexen Zusammenwirkens von Fahrzeug und Assistenzsystemen ist auch die Bremse. Ihr Druckaufbau erfolgt nun elektrisch. Das spart Energie und sichert eine Vernetzung mit den Assistenzsystemen. Sollte der Fahrer ausfallen, kann der MAN bei Modellen mit Automatikgetriebe sogar rechts ranfahren und anhalten. →



Die elektronischen Helfer an Bord haben heute wenig zu tun. Allenfalls bemängeln sie, wenn sich der MAN TGE den Fahrbahnbegrenzungen nähert, wegen seines Formats auf kurvigen Strecken unvermeidlich. Auf einer sanften Flachetappe bleibt dann Zeit für die Beschäftigung mit den digitalen Instrumenten – teils feurig rot hinterlegt und konfigurierbar. Also her mit der Verbrauchsanzeige, der Öltemperatur, der Navi-Karte, was auch immer wünschenswert erscheint. In der Mitte der überarbeiteten Armaturentafel thront nun ein mächtiger Bildschirm, MAN Media Van getauft. Next Level, aber wie. Serienmäßig schon 10,4“ groß, sind es hier sogar 12,9“. Und siehe da, es geht doch im VW-Konzern mit seinen zeitweiligen Bedienungsverirrungen: Direktwahltafeln für wesentliche Funktionen, über Menüs vertiefter Einstieg in Details wie der Klimatisierung, der Wirtschaftlichkeit oder den Assistenzsystemen.

Wechsel in einen MAN TGE mit Automatikgetriebe. Es stammt nun sowohl für Front- als auch Hinterradantrieb durchweg vom japanischen Anbieter Aisin. Der neue Wählhebel klumpt nicht mehr rechts vom Lenkrad, sondern hat als Lenkstockhebel die Position gewechselt. Das spart Platz und vereinfacht den Durchgang im Fahrerhaus, ebenso wie die elektrische Feststellbremse sämtlicher Modelle. Vom Wechsel zwischen den acht Gängen ist kaum etwas zu bemerken. Das Aggregat schaltet watteweich, verhaspelt sich auch nicht, flutscht kaum spürbar durch die Gänge. Kein Wunder, dass die Nachfrage nach Transportern mit Automatikgetriebe wächst.

MAN hat im Zuge der Überarbeitung das Programm des TGE neu sortiert und verschlankt. Die Einstiegsmotorisierung mit 75 kW (102 PS) ist entfallen. Ebenso der Hecktriebler mit 103 kW (140 PS). Allradantrieb wird nun grundsätzlich mit Automatikgetriebe gekoppelt. Neu hinzugekommen ist der Hecktriebler mit Einzelbereifung und Automatikgetriebe. Auch werden jetzt mehr Modelle nach Heavy Duty homologiert (Stichwort: Abgasstufe Euro VI statt EU6). Und dann ist da noch die heiße Variante in Zusammenarbeit mit Auto-Veredler Abt und etwa 149 kW (202 PS), eine Variante exklusiv für den MAN TGE: Auch sie ist in Vorbereitung. Für die Blaulicht-Fraktion, für Reisemobile und alle, die es eilig haben, damit der TGE noch souveräner die Berge emporeilen kann. Next Level also, na klar. **■ Randolph Unruh**

1 Next Level, aber ganz bestimmt: Lenkrad, Instrumente, Riesen-Bildschirm, schlüsselloser Start und elektrische Feststellbremse.

3 Jede Menge Assistenzsysteme, die Ausstattung variiert je nach Gewichtsklasse.

4 Unverändert hochwertig, funktionell und geräumig: Fahrerhaus des MAN TGE.



Gut in Form

Vorstellung: neuer VW Transporter. Bekannte Technik in neuer Verpackung – wie viel VW steckt im neuen Transporter?

Grinst er etwa verlegen? Oder gar angriffslustig? Man weiß es nicht so recht, doch für beide Varianten gibt es Anlass genug. Bereits seit Dezember vergangenen Jahres können Interessenten den neuen

VW Transporter in Deutschland bestellen. In Österreich war dies bis zum Redaktionsschluss noch nicht möglich. Die Angelegenheit zieht sich, einschließlich Vorstellung bis zu ersten Auslieferungen wie ein Kaugummi. Vom Vorgängermodell gibt es nur noch Restbestände beim VW-Händler, der mangels Lieferfähigkeit sowohl der alten als auch des neuen Modells entschuldigend die Arme ausbreitet. Und man sieht sie förmlich vor sich, die potenziellen Erwerber des neuen VW, wie sie neugierig zum Ford-Händler pilgern. Denn dort steht der Zwillingbruder Transit Custom längst im Schaufenster.

Es ist kein Geheimnis, dass der neue VW Transporter in Zusammenarbeit mit Ford entstanden ist. Ford war bei der Entwicklung federführend, Ford fertigt den Transporter zusammen mit seinem Transporter in der Türkei. Und doch unterscheidet sich der neue VW Transporter in Erscheinungsbild und Bedienung von seinem Kollegen. Liegt's an der anderen Abstammung? VW verzichtet auf die Fortsetzung der bisherigen Namensgebung: Der Neue ist kein T7. Er heißt wie das, was er ist. Einfach Transporter, wie beim Start seines Urahnen 1950.

Eigenständig ist das lächelnde Gesicht mit Smiley-Kühlergrill, schmalen LED-Scheinwerfern und markanten Nüstern im Stoßfänger. Identisch ist neben dem Rohbau unter dem Blech die Karosserie einschließlich dem Oberteil, Fachleute sprechen von „Greenhouse“. Auch der Rücken unterscheidet sich nicht grundlegend, jedoch klammern eigene LED-Rückleuchten als Erkennungsmerkmal das Heck ein. Eine scharfe, aerodynamisch günstige Abrisskante à la Multivan oder ID. Buzz gibt es nicht. Deren Heck besteht aus formbarem GfK, der stählerne Transporter lässt sich nicht so extrem biegen. VW legt

Wert auf robuste Alltagsdetails: Bei typischer weißer Lackierung sind Elemente in der Frontpartie durchgefärbt, ebenso die Ecksäulen links und rechts hinten. Das verhindert hässliche

Schrammen, sollte der Transporter im harten Alltag anecken. Der neue VW Transporter streckt sich auf 5,05 m (plus 14,6 cm), der Radstand um 9,7 cm auf 3,1 m. Mit langem Radstand (plus abermals 40 cm) dehnt er sich auf 5,45 m Länge. Mit 2,03 m geht die Karosserie deutlich in die Breite. Die Höhe bleibt haarscharf unter 2 m. Je nach Ausführung fasst der Laderaum zwischen 5,8 m³ (Variante kurz flach) und 9,0 m³ (lang hoch) Fracht. Praktisch zur Beladung: Der Freiraum zwischen den Radkästen wächst deutlich auf 1,39 m. Die Nutzlast beziffert VW auf maximal 1,33 t, die Anhängelast auf bis zu 2,8 t. Wer's modellspezifisch ganz genau wissen will, der spickelt bis zur Publikumspremiere auf der IAA Transportation in den Unterlagen des Transit Custom.

Der neue VW Transporter tritt wie gewohnt mit zahlreichen Varianten an. Da wäre der Kastenwagen, auch mit Hochdach, und ein Kombi mit maximal neun Sitzen. Zwischen beiden sind der Kastenwagen plus als Kasten mit zweiter Sitzreihe und eine Multicab angesiedelt, ein Kastenwagen mit – von oben gesehen – L-förmiger Trennwand. Das bedeutet: in der zweiten Reihe rechts zwei Sitze, links Laderaum bis hinter den Fahrerplatz. Dann wäre da der Bus Caravelle als Shuttle oder Großraumtaxi, auch als feinerer „Life“ und in einer schicken „Style“-Ausführung. Für rustikale Einsätze kommt erneut ein „Panamericana“ in Offroad-Optik mit Verkleidungen von Seitenschwellern und Radläufen, lackiertem Kühlerschutzgitter und individueller Ausstattung daher. Exklusiv für VW gibt es eine Doppelkabine für Handwerk, Bau und Kommunen auf Basis des langen Radstands.

Weiter vorn stammt die Grundstruktur der neuen Armaturentafel mit 12“-Instrumenten- und 13“-Infotainmentdisplay vom Kollegen. →



1 Schick: die Pkw-Variante namens Caravelle mit lackierten Stoßfängern

2 Cockpit mit eigenem Multifunktionslenkrad, individueller Instrumentierung, Mittelkonsole und teils auch Ablagen

3 Energischer Auftritt: VW Transporter als Anpacker in der Ausführung Americana und Offroad-Optik

Fahrer des neuen VW greifen jedoch an ein markeneigenes Multifunktionslenkrad und blicken – zum Glück angesichts der schwer genießbaren Ford-Instrumente – auf eigene Armaturen. Sie sind durchweg digital und konfigurierbar. Die elektronische Feststellbremse spart Platz im Cockpit, ebenso der Wählhebel des optionalen Automatikgetriebes an der Lenksäule. Individuell sind die Ablagen im Obergeschoss der Armaturentafel sowie unten die breite Konsole für den Schalthebel inklusive Ablage. Rechter Hand profitiert der neue VW Transporter mit einem tiefen geschlossenen Fach von der Idee, den Beifahrer-Frontairbag in die Dachverkleidung zu verlegen.

Die Zweiliter-Dieselmotoren des neuen VW Transporter heißen wie gewohnt TDI. Indes stammen sie von Ford, wie sämtliche Antriebsaggregate. Nutzer und Werkstätten werden sich also umgewöhnen müssen. Das Leistungsspektrum reicht von 81 kW (110 PS) über 110 kW (150 PS) bis 125 kW (170 PS).

Groß wird das Angebot – endlich – der E-Antriebe. Hier stehen, ebenfalls mit Ford-Technik, drei vollelektrische Varianten zur Wahl: Ihre Leistung beträgt 100 kW, 160 kW und mit einer bärenstarken Maschine sogar 210 kW. Die Brutto-Batteriekapazität beläuft sich

jeweils auf 83 kWh, netto sind dies lediglich 64 kWh – ein überraschend großer Unterschied wie beim Kollegen. Im Zulauf ist noch eine Ausführung mit reduzierter Leistung und kleinerer Batterie. Die Rede ist von 54 kWh. Hinzu kommt ein Plug-in-Hybridantrieb (eHybrid) auf Benziner-Basis mit einer Systemleistung von 171 kW (232 PS), ebenso ein 4x4er auf Grundlage der E-Variante.

Während TDI und Plug-in-Hybrid die Vorderräder antreiben, verfügen die vollelektrischen Transporter über einen vollwertigen Heckantrieb mit E-Motor im Bereich der Hinterachse. Die beiden unteren TDI-Leistungsstufen sind mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt, die stärkste Ausführung mit einem Achtgang-Automatikgetriebe. Dieses ist auch für den mittleren TDI verfügbar.

Mit dem neuen Transporter ist das VW-Trio komplett. Bot VW seit dem Ur-Transporter 1950 stets auf Basis einer einzigen Plattform mit einer gemeinsamen Karosserie eine üppige Modellfamilie an, so heißt es nun aus eins mach drei: Multivan, ID. Buzz und Transporter haben außer einem ähnlichen Format nichts miteinander zu tun und sprechen unterschiedliche Zielgruppen an – breit grinsend (ID. Buzz), eher streng (Multivan) und nun lächelnd der neue Transporter.

■ **Randolf Unruh**



Neuer eSprinter, gewandet in Hightechsilber-Metallic. Die Zuschauerin blickt interessiert, aber regungslos.

Silberpfeil unter Strom

Test: Mercedes eSprinter. Der Lack heißt Hightechsilber-Metallic. Kann ja jeder sagen. Löst der eSprinter mit neuer Batterie- und Antriebstechnik dieses Versprechen ein?

Kaum hat sich der eSprinter rückwärts im Ladepark eingefädelt, springt der E-Nachbar aus der schnittigen Limousine: „Ihre Säule ist defekt. Wenn Sie noch vier Minuten warten, können Sie hier laden.“ Es gibt nur wenige Situationen, in denen Fahrer edelster Autos und Transporter-Lenker miteinander ins Gespräch kommen. Doch im Ladepark sind alle gleich,

das schweiß zusammen. Also angestöpselt und das Rad aus dem Laderaum geholt. Während beim eSprinter der Strom fließt, rinnt bei seinem Fahrer der Schweiß – Leibesertüchtigung bei gut 30 °C. Nach wenig mehr als einer halben Stunde ein prüfender Blick auf die Lade-App. Überraschung: Der Strompegel des eSprinter mit 81 kWh-Akku ist rasch von 43 auf 99 % geklettert – der Mercedes hat im Unterschied zu Wettbewerbern auch im oberen Bereich noch einen tüchtigen Zug. Das relativiert die nominell eher mittelprächtige maximale Ladeleistung von 115 kW. Es sind also doch nicht alle gleich an der Ladesäule. Und auch nicht unterwegs. Starten per Knopfdruck, die Nadeln der analogen Instrumente schlagen mitsamt einer roten Markierung effektiv kurz bis zum Vollausschlag aus. DNR-Lenkstockhebel betätigen, elektrische Feststellbremse lösen. Mit 150 kW Motorleistung und 400 Nm Drehmoment setzt sich der eSprinter dynamisch in Bewegung, aber ohne übertriebene Hast. Beim Start entscheidet sich der eSprinter für das Fahrprogramm „C“ wie Comfort mit maximaler Leistungsfähigkeit. Wer ihn drosseln möchte, wählt „E“ wie Economy. Dann steht laut Powermeter zwei Drittel der Muskelkraft zur Verfügung, allemal genug für den Alltag. Zusätzlich ist die Klimatisierung stromsparend gedeckelt. Und dann wäre da als dritte Variante „MR“, das Kürzel steht für maximale Reichweite, erzielt mit

halber Kraft voraus und stark reduzierter Klimatisierung. Damit fährt der Transporter behäbig los. Ein Fall für Geruh-same, die aber sind am Steuer eines Transporters selten. Für alle Stufen gilt: Voller Tritt aufs Fahrpedal heißt ebenso volle Leistung. Und immer pfeift der Antrieb hübsch dezent sein leises Liedchen.

Noch vielfältiger ist die Wahl der Rekuperationsstufe, ausgesucht per Lenkradpaddel. Gleich vier Varianten gibt es, der eSprinter nimmt „D“, das ähnelt der Verzögerung eines Verbrenners mit Motorbremse. Raffinierter ist die Zusatzfunktion „D-Auto“: Jetzt kalkuliert der eSprinter die Erkenntnisse von Radar- und Kamerasystem sowie Navigation ein. Er hat also den Verkehr im Blick und weiß vom nächsten Kreisverkehr, an den er sich dann arg phlegmatisch heranpirscht. Auch reagiert die Technik mitunter ein klein wenig ruppig beim Auflaufen auf den Vordermann. Tipp: D oder D-Auto wählen und mit wachem Geist und regem Fahrpedal mitspielen. Daraus resultiert eine zügige und gleichermaßen sparsame Fahrt.

Sie endet serienmäßig bei 90, im Testwagen bei praxisgerechten 120 km/h. Und mündet in einem überraschenden Ergebnis: Voll ausgeladene setzte der eSprinter als 3,5-Tonner auf der anspruchsvollen Testroute im Schnitt lediglich 25 kWh Strom um. Das ist deutlich unter den bisher getesteten Wettbewerbern. Er fährt mit 19 kWh durch die Stadt, begnügt sich auf der Überlandstrecke mit 24 kWh und konsumiert auf der Autobahn bei wechselndem Verkehr knapp 30 kWh, in full Flight 34 kWh. Das alles spricht für einen ausgezeichneten Stoffwechsel. Und somit eine sympathische Reichweite: Mit 81 kWh-Batterie schafft der eSprinter am Stück mehr als 300 km, flotte Autobahnfahrt eingeschlossen. →

Im Anschluss lädt er vergleichsweise fix auf. Selbst im Bereich von deutlich über 90 bis an die 100 % Batteriekapazität beträgt die Ladeleistung bei hochsommerlichen Temperaturen sanft abnehmend zwischen etwa 55 und später 25 kW – Hut ab.

Ebenso vor dem Fahrwerk mit starrer Hinterachse, hier veredelt zur De-Dion-Achse. Leer fährt sich der Transporter bereits vergleichsweise komfortabel. Beladen wirkt der eSprinter fast flauschig, wiegt sich sanft in den Federn, legt sich in die Kurven. Nein, ein Racer ist er damit beileibe nicht. Aber er bügelt selbst kurze Fahrbahnwellen makellos platt, bei denen manch andere Transporter-Vorderachse heftig stuckert. Da ist es wieder, das bekannte Mercedes-Gefühl vom Fahren in einer eigenen Welt – wobei es die Entwickler bei der Lenkung zugunsten der Leichtgängigkeit schon etwas übertrieben haben. Im unteren bis mittleren Geschwindigkeitsbereich wirkt sie arg luftig und etwas synthetisch. Für alle Fälle stecken jede Menge Assistenzsysteme im eSprinter, teils einstellbar via Monitor inmitten des Instrumentenbretts. Einiges Fingerspitzengefühl ist dann für die Tasten und Wischflächen des Multifunktionslenkrads erforderlich.

Stand da vorhin der Begriff „Leer“ im Text? Der eSprinter in Standardgröße mit 81 kWh-Batterie, Hochdach, Holzboden im Laderaum und hohen Seitenverkleidungen bringt 2,76 t auf die Waage. Für Steuern und Fracht bleiben 740 kg – Schicksal von E-Transportern mit großer Batterie. Wer auf Reichweite verzichten kann und die 56 kWh-Variante wählt, gewinnt knapp 200 kg Nutzlast, kommt je nach Einsatz rund 200 km weit und spart obendrein netto rund 13.000 Euro.

Der Blick auf den Konfigurator führt ohnehin zu Überraschungen. Der Testwagen, ein Prachtexemplar in „Select“-Ausstattung mit Hoch-

dach, starkem Motor und großer Batterie setzte bei netto 64.128 Euro an. Das klingt zunächst nicht eben günstig und ist deutlich mehr als in seinem Heimatland. Doch wer einen passenden Verbrenner zum Vergleich heranzieht und mit Nachlass hier, NoVA dort, mit Malus und Bonus jongliert, der liegt mit dem Stromer nahezu exakt 4.500 Euro günstiger als mit einem Diesel. Und wer auf Select, die kräftige Maschine und die dicke Batterie verzichten kann, steigt bei knapp über 51.000 Euro 2.000 Euro unter dem entsprechenden Verbrenner ein.

Und sonst so? Alles Sprinter im eSprinter, vor allem in der hier vorgefahrenen feinen Variante Select. Von Haus aus profitiert der Mercedes vom Hinterradantrieb, denn der bedeutet gute Traktion und überraschende Wendigkeit. Der hintere Stoßfänger ist als Tritt ausgebildet. Es gibt Haltegriffe an Heck- und Schiebetür. Diese Tür rastet beim Öffnen felsenfest ein, also klappt das Parken an schrägem Geläuf gefahrlos. Oben im Laderaum strahlt eine festliche LED-Beleuchtung, sind die Kabel fein säuberlich in Kanälen verlegt. Unten lauern zwei Handvoll sehr stabiler Zurrösen auf Fracht. Netzablagen in den Hecktüren nehmen Arbeitshandschuhe oder anderen Kleinkram auf. Hinzu kommt eine in der Branche selten ehrliche Angabe von 10,5 m³ fürs Volumen.

Vorn im Fahrerhaus geht es mit hochwertigen Materialien in guter Verarbeitung, komfortablen Sitzen und durchdachten Lösungen weiter. Da wären Kleiderhaken, endlich mal sinnvoll mittig an der gepolsterten Trennwand angeordnet. Es gibt für kalte Tage eine Sitz- und eine Lenkradheizung, eine elektrische Warmluft-Zusatzheizung sowie eine stromsparende Wärmepumpe, für hitzige Zeiten die Klimaanlage. Und während anderswo das bordeigene Ladekabel mit Füßen getreten wird, steckt es hier, zusätzlich geschützt durch eine Hülle, in einer stabilen Halterung rechts am Fahrersitz. Das ist Mercedes, das ist eSprinter. Und es gibt MBUX, hier sogar zu Frivolitäten aufgelegt. Bei 30 °C entwickelt sich an Bord ein überraschender Dialog. „Hey Mercedes.“ „Was kann ich für Dich tun?“ „Mir ist zu warm.“ „Zwischen uns scheint die Chemie zu stimmen. Mir ist auch schon ganz warm geworden.“ Oha, da ist wohl eine Abkühlung mit dem Dampfstrahler fällig.

Zurück in den Ladepark. Während sich der eSprinter ordentlich Strom eingießt, nähert sich von der Nachbarsäule eine verunsicherte E-Kollegin – nichts klappt beim Ladeversuch der eher zarten Limousine. Gemeinsam ist das Thema schnell gelöst. Denn im Ladepark sind tatsächlich alle gleich. Manche aber noch ein wenig gleicher – Stichwort Hightechsilber-Metallic.

■ *Randolf Unruh*

Technische Daten: Mercedes eSprinter

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	5.932/2.020/2.620 mm
Radstand	3.665 mm
Wendekreis	13,4 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.260/1.899 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.553/1.927 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	650 mm
Laderaum (L/B/H)	3.397/1.787/2.079 mm
Ladevolumen	10,5 m ³
Leergewicht Testwagen	2.760 kg
Nutzlast	640 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Zugesamtgewicht	5.000 kg

Motor und Antrieb

Motor: Permanentmagnet-Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung von 13,2:1. Eingebaut hinten in einem Aluminium-Tragrahmen. Leistung 150 kW, maximales Drehmoment 400 Nm. Lenkstockhebel mit den Stufen P – D – N – R, drei Fahrmodi, vier Rekuperationsmodi, Antrieb auf die Hinterräder.

Flüssigkeitsgekühlte Lithium-Eisenphosphat-Traktionsbatterie, nutzbar 81 kWh, Nennspannung 400 V. Ladesteckdose frontseitig. On-Board-Ladegerät für Wechselstrom mit Typ-2-Stecker und 11 kW. Serienmäßig ebenso schnell-ladefähig über CCS-Stecker mit max. 50 kW, optional 115 kW.

Fahrleistungen und Messwerte

Beschleunigung:		Elastizität:	
0 – 50 km/h	5,0 s	60–80 km/h (Kickdown)	3,5 s
0 – 80 km/h	8,3 s	60–100 km/h (Kickdown)	6,9 s
0 – 100 km/h	11,7 s	80–120 km/h (Kickdown)	11,5 s

Höchstgeschwindigkeit	begrenzt auf 120 km/h
Innengeräusche	Stand/50/80/100 km/h –/58/61/65 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	70 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP kombiniert	28,8 kWh
CO ₂ -Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke beladen	25 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	19–34 kWh/100 km



Blickpunkt LKW&BUS TEST

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Gute Figur an der Ladesäule: nominell eher mittelprächtige Ladeleistung, doch auch bei hohem Füllstand saugstark

Besonderheiten des eSprinter: De-Dion-Hinterachse, Aluminium-träger mit Heckmotor, GfK-Blattfedern

Geräumiges und gediegenes Fahrerhaus, ausgeschlagen mit hochwertigen Materialien

Analoge Instrumente, informative Anzeigen. Die Bedienung des Multifunktionslenkrads verlangt Fingerfertigkeit.

MBUX mit großem Bildschirm, tiefer Information, zahlreichen Einstellmöglichkeiten und spannender Konversation

Höchst funktionell eingerichteter Laderaum, doch mit großer Batterie ist angesichts der Zuladung Vorsicht geboten.



Länge läuft

Langer Radstand, fescher GTX – die Familie des VW ID. Buzz wächst. Alle Mitglieder des Clans bekommen einen neuen Antrieb – doch einer fehlt.

Skipper wissen, was der Begriff bedeutet: Länge läuft. Die Rumpfgeschwindigkeit eines Wasserfahrzeugs ist abhängig von der Entfernung zwischen Bug und Heck des Schiffs. Je größer der Abstand, umso schneller das Wasserfahrzeug. Daher:

Länge läuft. Das soll auch für den VW ID. Buzz gelten, wenn auch eher im übertragenen Sinn. Vom ID. Buzz in Langausführung verspricht sich VW weiteren Schub für den originellen vollelektrischen Van, der sich optisch an den Ur-Bulli anlehnt.

Länge bedeutet beim ID. Buzz: Der Radstand wächst um 250 auf 3.239 mm, die Gesamtlänge um das identische Maß auf 4.962 mm, eine inzwischen übliche Region für kompakte Transporter. Gleichzeitig legen die bisher knappen Schiebetüren um 192 mm zu. Das Wachstum führt zu neuen Proportionen, sie stehen dem VW ausgezeichnet. Da auch die zulässige Gesamtmasse um 400 auf 3.400 kg wächst, können Nutzer den langen Pro getrost vollpacken, mit Personen und/oder mit Gepäck.

Übersetzt auf eine Cargo-Variante wären das rund 4,5 statt 3,9 m³ Frachtraum, rund 800 statt höchstens 650 kg Nutzlast und reichlich Platz für eine Palette längs durch die Schiebetür. Nun aber folgt der entscheidende Webfehler: Den langen ID. Buzz gibt es ausschließlich in der bestuhlten Pkw-Ausführung, nicht als Kastenwagen ID. Buzz Cargo. Die VW-Begründung dafür klingt angestrengt: Schutz des kommenden neuen VW Transporter aus der Kooperation mit Ford. Dessen Kurz-Ausführung hat ähnliche Außen- und größere Innenmaße, wird auch vollelektrisch angetrieben lieferbar sein. Trotzdem bleibt auf dem Wunschzettel weiterhin der lange E-Transporter Cargo. Denn der Große sieht nicht nur attraktiv aus, er kann auch was.

Also ab hinter das Steuer, gucken und ausprobieren, was hier geht. Schließlich steckt in der Langvariante eine Menge an neuer Tech-

nik und Bedienung drin, von der auch die kurzen Cargo-Ausführungen profitieren. Da wäre zB ein komplett veränderter Antrieb. Zwar litt der schicke E-Transporter bisher weder unter Leistungsmangel noch unter Batterieknappheit. Ab sofort aber bietet er mehr Mumm. Die Nutzis, wie sie im Konzern heißen, bedienen sich zu diesem Zweck im Regal des VW-Flaggschiffs VW ID 7. Griffbereit liegt dort zB ein Elektromotor an der Hinterachse mit nun 210 kW Leistung und 560 Nm Drehmoment. Damit setzt der VW eine neue Duftmarke in seiner Liga und übertrumpft den kommenden VW/Ford-E-Transporter in dessen Normalversion um mehr als 100 %. Das Aggregat trägt die Bezeichnung APP550 und zeichnet sich u. a. durch stärkere Magneten, aufwendige Kühlung sowie einen neuen Wechselrichter aus. Der lange ID. Buzz katapultiert sich damit in lediglich 7,9 Sekunden auf Tempo 100. Auch gesteht VW nun allen ID. Buzz Tempo 160 zu. Der Verbrauchswert nach WLTP liegt bei allen Ausführungen um die 20 kWh/100 km.

Einen Hauch mehr Kapazität bietet mit einem Nutzinhalt von 79 kWh (bisher 77 kWh) die ebenfalls neue Batterie. Auch sie übertrifft den künftigen E-Transporter-Kollegen. Die Ausführung mit langem Radstand bietet sogar Platz für ein weiteres Zellmodul, macht 86 kWh Kapazität. Auch mit diesen Werten fährt der VW in die Spitzengruppe seiner Klasse. Wer flott fährt, soll fix laden: Bisher unter seinesgleichen bereits eher ein Kurzparker an der Ladesäule, steigert VW die Ladeleistung nun auf maximal 185 kW (Batterie mit 79 kWh) oder sogar 200 kW (86 kWh), ergänzt durch eine Vorkonditionierung des Akkus auf Wohlfühltemperatur für eine möglichst knappe Fahrtunterbrechung.

Nun aber nichts wie weg, heute vom Flughafen-Parkplatz in Hannover, der Heimatstadt des ID. Buzz. Das neue mittige Display im Groß-

format 12,9“ wirkt in der luftigen Cockpit-Landschaft des ID. Buzz recht wichtig. Die Bedienung ist dank mehrerer Direktwahltasten deutlich einfacher als bisher. Zusätzlich hat die Sprachsteuerung gewonnen. Ansonsten ist der ID. Buzz ganz der Alte, sofern man hier von „alt“ sprechen kann. Der Lange ist ebenfalls handlich, der Wendekreis legt wegen des großen Radstands um rund einen auf 11,8 m zu. Behände schlängelt sich der VW vom Parkplatz. Die Sicht auf Ampeln ist wie gehabt eingeschränkt, das liegt am weit vorgezogenen Dach.

Raus aus der Umzäunung der Stadt, außerorts lässt sich dem Leistungsvermögen der E-Maschine auf den Zahn fühlen. Der VW beschleunigt vehement, dabei geschmeidig, nicht krawallig. Der Antritt beim Überholen ist beeindruckend. Straffe Lenkung, sympathischer Geradeauslauf, kaum Wind- und keinerlei Antriebsgeräusche, vernehmbar ist allein ein Wummern der dicken Breitreifen. Der Lange entpuppt sich als Souverän auf der Straße, schnell, gelassen und gepflegt. Dazu trägt das Fahrwerk seinen Teil bei: Trotz mächtiger 20“-Räder rollt der ID. Buzz im Vergleich zu knöchernen Transportern fast samtig ab.

Auch das gibt es in dieser flachen Region: Rennradfahrer quälen sich an einer Hügelei einen kurzen steilen Pass hinauf. Der ID. Buzz zischt flott vorbei. Und ja, in den engen Kurven zeigt der Lange eine gewisse Schwerfälligkeit. Er macht's beim Hinausbeschleunigen mit purer Leistung wett. Während sich die Räder des VW drehen, rotieren wenige Kilometer weiter links und rechts der Strecke die Flügel von Windkraftanlagen. Das Info-Schild zum Windpark steht windschief – das muss jetzt sein – am Straßenrand. Ein paar Orte weiter sortiert sich zeitweilig ein Transporter vor dem VW ein, seine Beschriftung preist Solarstrom und Infrarot-Heizungen. Er fährt mit Diesel – finde den Fehler. Angesichts von sommerlichen Temperaturen fragt die Klimaanlage fürsorglich nach, ob es nicht etwas stickig an Bord sei. Nach Bestätigung legt das Gebläse munter los bis zum Erreichen des Wechsellpunkts. →

format 12,9“ wirkt in der luftigen Cockpit-Landschaft des ID. Buzz recht wichtig. Die Bedienung ist dank mehrerer Direktwahltasten deutlich einfacher als bisher. Zusätzlich hat die Sprachsteuerung gewonnen. Ansonsten ist der ID. Buzz ganz der Alte, sofern man hier von „alt“ sprechen kann. Der Lange ist ebenfalls handlich, der Wendekreis legt wegen des großen Radstands um rund einen auf 11,8 m zu. Behände schlängelt sich der VW vom Parkplatz. Die Sicht auf Ampeln ist wie gehabt eingeschränkt, das liegt am weit vorgezogenen Dach.



1 Lang gemacht: Radstand, Schiebetür und zulässige Gesamtmasse wachsen – fehlt nur noch eine Cargo-Variante.

2 Stromer unter sich: der ID. Buzz im Windpark. Erst grüner Strom ist richtig sauber.

3 Der Monitor in Cockpitmitte ist gewachsen, die Bedienung dezent aufgefrischt.

4 Knapp 30 cm Wachstum strecken den Innenraum deutlich, drunter stecken neue Batterie- und Antriebstechnik.

5 Der verlängerte Radstand schafft Platz für eine größere Batterie, vorn ist Raum für eine zweite E-Maschine.

6 ID. Buzz GTX: Mehr Chic, mehr Leistung und Allradantrieb kennzeichnen das neue Aushängeschild.



Dort wartet bereits ein schmucker VW ID. Buzz GTX. Draußen wie drinnen dezent, aber wirkungsvoll und ganz ohne Tuner-Geflügel verfeinert, ist er der Sportskamerad in der wachsenden Familie des ID. Buzz. Auch ihn gibt es kurz und lang, interessanter aber ist sein Antrieb. Zum neuen E-Heckmotor gesellt sich eine weitere E-Maschine an der Vorderachse. Die Konfiguration ist ausgetüfelt: Handelt es sich beim Heckmotor um eine Permanentmagnet-Synchronmaschine mit hohem Wirkungsgrad, so kommt vorn eine Asynchronmaschine zum Einsatz. Vorteil: Sie verbraucht im Standby-Betrieb wenig Energie und gilt als kostengünstig. Der Zweitmotor leistet 80 kW und erreicht ein Drehmoment von 134 Nm. VW legt das gesamte Motorpaket auf eine Systemleistung von 250 kW aus. Das heißt Dampf im Überfluss, nur zu gern kürt VW den GTX zum stärksten Bulli aller Zeiten.

Ein heißer Typ also, dem es in der Sonnenglut etwas warm ums elektrische Herz geworden ist: Er meldet beim Start „Fehler im Antriebssystem, Antrieb zu heiß“. Also abkühlen, raus auf die Straße. Prompt erlischt die Warnung. Die Performance seines Allradsystems kann der temperamentvolle GTX bei der Proberunde nicht unter Beweis

stellen, wohl aber jene seiner Motoren: In kaum mehr als sechs Sekunden schnellt die Sportskanone aus dem Stand auf 100 Sachen, da wird das Einfädeln auf die nahe Autobahn vergnügungssteuerpflichtig. Ebenso wie der Blick rundum: Das Interieur ist dunkel mit roten Zierelementen gehalten. Ein Buzz mehr fürs Herz als fürs Hirn. Während der gewohnte VW mild lächelt, fletscht er die Zähne und trägt mit einem straffen, indes nicht harten Sportfahrwerk ein Sicherheitspolster. Auch hier ist bei Tempo 160 Schluss. Ein ID. Buzz zum Reisen, nicht zum Rasen. Und fast zum schade zum Ankommen. Beim Öffnen der Fahrertür gleitet der Sitz höflich ein wenig zurück. Der ID. Buzz möchte es dem Fahrpersonal so angenehm wie möglich machen.

Mit all dem ist noch lange nicht Schluss. Im Zulauf ist ein ID. Buzz Cargo mit Allradantrieb. Ebenso eine mildere Cargo-Variante mit 125 kW Motorleistung, gefüttert von einer kleineren Batterie mit 59 kWh Netto-Kapazität. Das reicht allemal für den Einsatz auf überwiegend kurzen Strecken. Vor allem aber spart diese Variante sowohl Gewicht als auch Geld. Damit nicht nur Länge läuft, sondern auch der Kurze. **/// Randolph Unruh**