

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 03/2025

**NEUER VW-TRANSPORTER DAS BESTE AUF DEM KASTEN
TRANSPORTER-TEST FORD PUR STATT VERSCHNITT
KIPPER AUF DIÄT MAN TGE IN GELUNGENER KOMBINATION**





Bulli T1 bis T6 und im Vordergrund der neue VW Transporter T7. Der Neue ist 15 cm länger, 13 cm breiter und hat 10 cm mehr Radstand.

Das Beste auf dem Kasten

Volkswagen präsentierte in Athen den neuen Transporter T7 und das Minibus-Modell Caravelle.

Die Transporter-Baureihe von T1 bis T6 charakterisiert eine einzigartige Tradition. Bereits am 8. März 1950 fuhr der erste Transporter, auch T1 und „Bulli“ genannt, in Wolfsburg vom Band. Weiter ging es mit den erfolgreichen Modellen T2, T3, T4, T5, und T6, der mit dem Modell 6.1 noch weiter verbessert wurde. Es handelt sich dabei um das am längsten und erfolgreichsten gebaute Nutzfahrzeug Europas. Angeboten wird der neue Transporter T7 je nach Version mit zwei Radständen und zwei Dachhöhen als Kastenwagen, als Kombi für den kombinierten Transport von Personen mit Equipment und als Pritschenwagen mit Doppelkabine. Parallel zum Transporter wird das Modell Caravelle für den professionellen Personentransport offeriert. Eingesetzt werden kann der Caravelle mit seinen zwei möglichen Radständen und seinen acht bzw. neun Sitzplätzen als Großraumtaxi bis hin zum exklusiven VIP-Shuttle. Der neue Transporter der Baureihe T7 entstand in einer Kooperation mit Ford und basiert im Wesentlichen auf Ford-Technologie. Dementsprechend gespannt auf den neuen Transporter und Caravelle machen wir uns in Athen auf Probefahrt.

Design Die Front des Nutzfahrzeugs wirkt bullig und glatt und gefällt uns gut. Markante LED-Scheinwerfer tragen zu einer unverkennbaren Lichtsignatur bei Tag wie bei Nacht bei. Auch am Heck wurden auffällige LED-Rückleuchten verbaut, die neu designt und technisch neu konzipiert wurden. Trotz des VW Designs an der Front und am Heck und der dazugehörenden VW Embleme sind die Proportionen des Ford Transit aus verschiedenen Perspektiven klar erkennbar.

Mehr Platz für Passagiere und mehr Zuladung Der neue Transporter und der neue Caravelle sind in der kurzen Version 5.050 mm (Plus von

146 mm gegenüber dem Vorgängermodell T6.1) und in der langen Version 5.450 mm lang. Für den Transporter Pritschenwagen mit serienmäßiger Doppelkabine kommt standardmäßig der lange Radstand zum Einsatz. Die Außen- und damit die Innenbreite wurden gegenüber dem Vorgänger um 128 mm erhöht und misst nun 2.032 mm. Mit dem Normaldach beträgt die Höhe 1.984 mm, was das Einfahren in Tiefgaragen leicht ermöglicht. Sollte das Fahrzeug mit dem Hochdach bestellt worden sein, ist das Fahrzeug fast 2.500 mm hoch, was natürlich dem Fahrgast und Laderaum zugutekommt. Durch die größere Länge und Breite des neuen Nutzfahrzeugs konnte das Ladevolumen deutlich vergrößert werden. Je nach Konfiguration des Fahrzeugs steht nun ein Ladevolumen zwischen 5,8 m³ und 9 m³ zur Verfügung. Im neuen Transporter mit dem langen Radstand ist es nun möglich, drei statt zwei Europaletten unterzubringen. Die maximale Zuladung wurde um 0,13 t auf bis zu 1,33 t erhöht. Sollte das nicht ausreichen, kann zusätzlich mit dem neuen Transporter und Caravelle ein Anhänger mit bis zu 2,8 t gezogen werden. Die Dachlast wurde von 150 kg beim Vorgänger auf 170 kg angehoben.

Innenraum und Fahrer Arbeitsplatz Neben den serienmäßigen 4-Wege-Sitzen der Grundversion können optional AGR-Einzelsitze (Aktion Gesunder Rücken) mit elektrischer 8-Wege-Einstellung (Beifahrer 6-Wege) und vierfacher Lendenwirbel-Einstellung gewählt werden. Beide Sitzarten ermöglichen auch auf langen Fahrten ein ermüdungsfreies und bequemes Sitzen. Der Armaturenräger ist klar strukturiert und wirkt dadurch aufgeräumt. USB-A- und USB-C-Schnittstellen sowie ein Ablagefach mit optional induktiver Smartphone-Ladefunktion ermöglichen es den Passagieren, ihre digitalen Geräte aufzuladen bzw. mit dem Fahrzeug zu verbinden.

Das neue volldigitale Cockpit besteht aus einem frei konfigurierbaren 12“-Instrumenten-Farbbildschirm und einem links davon angeordneten 13“-Touchscreen des Infotainment-Systems (inklusive DAB+ und App-Connect Wireless für Apple CarPlay/Android Auto). Die Darstellung der digitalen Instrumente ist klar und übersichtlich und bedarf keiner Eingewöhnung. Der Schalter für die Bedienung der Parkbremse wanderte mittig in die Schalttafel, wodurch im Fußraum für einen Durchstieg nach hinten nun mehr Platz frei ist. Alle Schalter und Bedienhebel des Fahrzeugs sind leicht zu erreichen und einfach zu bedienen. Der Schalthebel für das manuelle Getriebe befindet sich wie gewohnt in der Mittelkonsole. Der Wählhebel für das Automatikgetriebe wurde nun als Lenkstockhebel rechts vom Lenkrad ausgeführt, was die Bedienung des Fahrzeugs unserer Meinung nach noch bequemer macht. Da die Sicht nach hinten in einen konventionellen Rückspiegel oft keinen oder nur einen eingeschränkten Blick erlaubt, ist optional auch der Innenspiegel digital als Screen ausgeführt, der das Bild der Heckkamera auch während der Fahrt wiedergibt. Mit in den Spiegel integriert ist eine Dashcam-Funktion.

Diesel, Plug-in-Hybrid, Elektro Angetrieben wird der neue Transporter und Caravelle von bewährten Turbodieselmotoren (TDI), neu entwickelten Elektroantrieben (e-Transporter und e-Caravelle) und einem neuen Plug-in-Hybridantrieb (eHybrid).

Die antriebstechnische Basis sind drei neu entwickelte 2,0 l TDI 4-Zylinder Motoren mit einer Leistung von 81 kW (110 PS), 110 kW (150 PS) und 125 kW (170 PS). Motoren mit einer Leistung von 110 kW (150 PS) sind serienmäßig an das leichtgängige Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt. Optional steht für die 110 kW (150 PS) TDI-Motorisierung eine 8-Gang-Getriebeautomatik zur Verfügung, die beim ausschließlich 125 kW (170 PS) TDI-Motor zum Einsatz kommt. TDI-Modelle ab 110 kW (150 PS) können auch mit dem Allradantrieb 4MOTION bestellt werden.

Die Plug-in-Hybrid-Variante (eHybrid) der neuen Fahrzeuggeneration weist eine Systemleistung von 171 kW (232 PS) aus und ist mit einem stufenlosen CVT-Automatikgetriebe gekoppelt.

Die rein elektrisch angetriebenen e-Transporter gehen in den Leistungsstufen 85 kW (115 PS), 100 kW (136 PS), 160 kW (218 PS) und 210 kW (286 PS) an den Start und haben serienmäßig Heckantrieb. Der e-Caravelle ist ab 100 kW erhältlich. Ab Ende 2025 wird für den e-Caravelle und e-Transporter auch ein optionaler Allradantrieb folgen. Die Nettokapazität der Batterien beträgt bis zu 64 kWh.

Komfortabel und sicher Ein Achsverbund aus vorderen MacPherson-Federbeinen samt Querstabilisator und einer platzsparend gebauten Hinterrad-Einzelaufhängung mit Längslenkern sorgt für ein Optimum an Komfort und Sicherheit.



Auf unseren Fahrten durch das sowohl kurvige als auch bergige Umland von Athen, auf teilweise holprigen Straßen, zeigt sich das Fahrwerk des neuen Transporters und Caravelles von seiner besten Seite. Kurze Stöße und schlechte Fahrbahnverhältnisse werden nahezu komplett weggefiltert. Unsere Testfahrzeuge liegen straff und komfortabel auf der Fahrbahn und vermitteln zugleich das sichere Fahrverhalten eines viel kleineren Pkw. Um auch in schwierigem Terrain voranzukommen, steht optional für die Transporter und Caravelle mit Frontantrieb (TDI und eHybrid) eine Vorderachsdifferenzialsperre zur Verfügung. Die Wendekreise der Nutzfahrzeuge sind mit 11,9 m für den kurzen und 13 m für den langen Radstand erfreulich klein.

Exklusive Ausstattungsversionen und Sonderserie Alle Transporter Kastenwagen und Kombi gibt es als Grundversion „Transporter“ und als Topversion „PanAmericana“, wobei der Pritschenwagen mit Doppelkabine stets in der Grundversion angeboten wird. Der Caravelle für den gehobenen Personentransport wird von Volkswagen Nutzfahrzeuge in der Grundversion „Caravelle“, als mittlere Ausstattung „Life“, in der Topversion „Style“ und als „PanAmericana“ angeboten. Die „PanAmericana“-Versionen bieten zusätzlich eine gefällige Allterrain-Exterieurausstattung und ein veredeltes Interieur. Zur Markteinführung starten der Transporter und Caravelle

zudem als exklusive Sonderserie „Edition“ mit einer erweiterten und individualisierten Ausstattung. Bei allen „Edition“-Modellen sind die Stoßfänger und Anbauteile in Wagenfarbe lackiert. Weitere Merkmale sind ein schwarz lackiertes Dach, eine schwarze Folierung mit „Edition“-Schriftzug am Heck und an den Seitenschwellern sowie hochglänzend schwarz lackierte Außenspiegel. Der Caravelle „Edition“ verfügt zusätzlich über einen Chromstreifen zwischen den Scheinwerfern, schwarz getönte Scheiben im Fahrgastraum sowie schwarz folierte B-Säulen. Der Transporter „Edition“ fährt auf schwarz glänzenden 17“-Leichtmetallrädern des Typs „Le Mans“, der Caravelle „Edition“ auf schwarzen 19“-Leichtmetallrädern des Typs „Indianapolis“.

Unser Fazit Obwohl der Vorgänger T6.1 schon ein sehr hohes Niveau erreichte, kann der neue Transporter und Caravelle der 7. Generation alles noch etwas besser. Die neuen Modelle bieten mehr Platz, die mögliche maximale Zuladung, die Anhängelast und die maximale Dachlast wurden erhöht. Des Weiteren stehen nun noch mehr Antriebssysteme zur Auswahl. Volkswagen Nutzfahrzeuge gewährt eine 5-Jahres-Garantie (Anschlussgarantie 2+3 Jahre, 250.000 km) auf den neuen Transporter und Caravelle. Die Erfolgsgeschichte „Bulli“ feiert zu Recht den 75. Geburtstag und wird sicher noch viele weitere Geburtstage feiern. **/// Harald Pröll**



- 1 Der neue VW Transporter T7 als Elektro-Version
- 2 VW Caravelle VIP-Shuttle. Social Distance auf den sechs Sitzen in der zweiten und dritten Reihe
- 3 Komfortabler Fahrer-arbeitsplatz im neuen VW Transporter und hier im Modell Caravelle
- 4 Deutlich mehr Ladevolumen. Die Nutzlast steigt um 10 % auf 1,33 t, die Anhängelast von 2,5 auf 2,8 t.
- 5 75 Jahre liegen zwischen Bulli 1 und dem neuen Transporter T7.

/// mehr dazu in unserer App



Ford pur statt Verschnitt

Transporter bauen, das können sie bei Ford – siehe Transit Courier. Er ist kompakt, praktisch und verblüffend günstig. Bühne frei für den kleinsten Transit.

Sieht größer aus, als er ist: der bullig geformte Ford Transit Courier

Das ist ein Ding: Da steht beim Ford-Händler der noch frische Transit Connect, eine Ableitung des VW Caddy. Gleich daneben parkt jetzt der Transit Courier, eine komplette Ford-Eigenentwicklung: mal kein Verschnitt, oder vornehmer formuliert Cuvée, eine halbe Nummer kleiner und weniger feiner als sein Bruder, mit nahezu identischem Laderaum. Laut Liste um rund ein Drittel günstiger, bei knapp 17.000 Euro netto (plus NoVA, Malus) geht's los. Eine treffliche Gelegenheit für die Kostenoptimierer im Betrieb? Der knuffige Kleine trägt die Nase hoch, und dies ganz wörtlich. Das Erscheinungsbild ist kraftvoll, von drinnen blickt der Fahrer auf eine richtige Motorhaube. Weiter hinten ist die Führung der Schiebetür elegant verdeckt. Und der Heckabschluss zeigt eine Abrisskante, neben weiteren Details das Zeichen einer durchdachten Aerodynamik. Ansonsten steht der Ford stämmig auf seinen Rädern, fährt mit durchgedrücktem Rücken beladefreundlich vor. Dazu gehören handfeste Türgriffe für mächtige Pranken. Den Ladeboden bedeckt eine rutschfeste Matte, eine echte Wohltat im Vergleich zu den gewohnten rutschig-harten Ford-Auskleidungen. Für Langgut bietet Ford eine Katzenklappe in der Trennwand unter dem Beifahrersitz an. Ambitionierte Staplerfahrer zirkeln durchs Heckportal und zwischen den Radkästen hindurch eine Europalette quer, theoretisch sogar zwei hintereinander. Aber hoch beladen dürfen die Ladungsträger dann wegen der ausgebuchteten Trennwand nicht sein. Dazu wird es bei 600 kg Nutzlast für Fahrer und Fracht ohnehin kaum kommen. Dieses Gewicht zwingt den Transit Courier mit seiner schraubengefederten Verbundlenker-Hinterachse tief in die Knie, also Obacht bei Ausstattung mit Regalen und schwerem Werkzeug. Die Ladung per Anhänger ist auf eine Tonne begrenzt. Merke: Der Transit Courier fußt auf der Plattform

des Kompakt-SUV Ford Puma, und der gilt schon in der Natur als Kleinkatze unter den großen Raubtieren. Passend zur Abstammung ist der Transit Courier recht geschmeidig unterwegs, egal ob leer oder beladen. Rumpelt ein wenig über kariöse Straßen. Die Vorderachse tanzt mitunter beim Beschleunigen auf einseitig übler Fahrbahn. Generell aber benimmt sich der Courier recht gesittet, sicher und komfortabel. Das gilt ebenso für die Bremse – nur leer ein wenig schwer dosierbar – und die gut abgestimmte, nicht zu leichtgängige Lenkung. Sie verhält sich nur bei schneller Fahrt etwas zickig, dann verlangt die Puma-Technik nach einem feinfühligem Dompteur. Der nimmt in einem schlichten, aber nicht ärmlichen Cockpit Platz. Lange Fahrer wünschen sich eine Raste mehr Verstellweite des recht komfortablen Sitzes. Das Raumgefühl ist verblüffend angenehm, das hängt mit der großen, weit nach vorne gezogenen Windschutzscheibe zusammen. Auch die Sicht nach hinten lässt dank großer Außenspiegel – rechts mit zusätzlichem Weitwinkelglas – kaum zu wünschen übrig. Ablagen gibt es zuhauf, von großen Türfächern über die Mittelkonsole mit Seitenfach bis zum Armaturenbrett. In unmittelbarer Nähe des Fachs für das Smartphone warten Steckdosen. Die Materialqualität bis hin zur schlichten stählernen Trennwand ist dem Einsatz und auch dem Preis angemessen. Weniger angenehm sind die verspielten Instrumente mit ihren Säulengrafiken. Sie stammen von den größeren Geschwistern und sind unübersichtlich (Tankuhr, Kühlmitteltemperatur) bis untauglich (Drehzahlmesser). Den Vogel schießt die Bedienung der Klimatisierung mit ihrer Menüseite im mittigen Touchscreen ab. Da wird die Temperaturverstellung während der Fahrt zum Glückspiel und es droht Kontrollverlust, sowohl über die Temperatur als auch die Fahrspur. →

Die angenehme Seite sind zahlreiche Feineinstellungen für Assistenten und Nebenfunktionen, da ist der Courier richtig gut. Ansonsten pendelt er zwischen Klassik und Moderne: Start per Tastendruck, aber herkömmliche Handbremse. Und LED-Scheinwerfer statt matter Halogen-Birnen gibt's nicht mal gegen Aufpreis. Zu den Überraschungen zählt die eher zart gebaute Maschine unter der weiten Motorhaube. Der bekannte Dreizylinder-Benziner gehört mit gerade mal 1 l Hubraum nominell zu den Halbstarken. Indes verblüfft er durch Drehvermögen und Temperament, sofern der Fahrer

Technische Daten:
Ford Transit Courier Ecoboost

Maße und Gewichte	
Länge/Breite/Höhe gesamt	4.337/1.800/1.827 mm
Breite über Außenspiegel	2.076 mm
Radstand	2.692 mm
Wendekreis	10,7 m (Bordstein)
Breite/Höhe Schiebetür	528 mm/1.069 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.235 mm/1120 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	602 mm
Laderaum (L/B/H)	1.802–2.667/1.535/1.253mm
Breite zw. den Radkästen	1.220 mm
Ladevolumen	2,9 m³
Leergewicht Testwagen	1.320 kg
Nutzlast	610 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1.930 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	895/1.095 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	2.910 kg

Motor und Antrieb
Motor: Dreizylinder-Benziner, quer eingebaut. Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Steuerkette. Bohrung/Hub 71,9/82,0 mm, Hubraum 998 cm³, Leistung 92 kW (125 PS) bei 6.000/min, maximales Drehmoment mit Overboost 200 Nm bei 1.750–2.500/min. Dreiwege-Katalysator, Partikelfilter.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,73/2,05/1,38/1,03/0,82/0,69, R.-Gang 3,82. Übersetzung Antriebsachse 4,27. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk und Bremsen
Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse mit Schraubenfedern. Reifen 205/65 R 16 C auf Rädern 6 1/2 Jede × 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen: vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen. ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse, mechanisch betätigt.

Grundpreis
Ford Transit Courier Basis 16.800 Euro, Variante Limited 92 kW (125 PS) 20.525 Euro, jeweils zuzügl. MwSt., NoVA, Malus

keine Angst vor hohen Drehzahlen kennt und fleißiges Schalten – leichtgängig und präzise – nicht scheut. Der Motorsound pendelt dann zwischen Kühlschrank und Düsenjet, ist aber nie nervig laut. In der Variante mit 92 kW/125 PS zischt der Transit Courier temperamentvoll ab, macht erst bei 175 Sachen Halt. Er erreicht, erprobt auf der Autobahn im Nachbarland, das Tempo im fünften von sechs Gängen, ein Hinweis auf die Pkw-Gene. Im sechsten Gang ist in der Ebene bei 160 km/h Schluss, das genügt, in Österreich sowieso. Trotz hoher Tourenzahlen schnellert der Spritverbrauch nicht unangemessen in die Höhe. Auf der anspruchsvollen Teststrecke mit Vollgasanteil schluckte der vollgepackte Ford im Schnitt 7,9 l/100 km. Die Spanne reichte von 6,4 l auf der Kurzstrecke bis zu 12,1 l in vollem Galopp im sechsten Gang. Bei wenig Beladung spielt sich alles einen Liter drunter ab. Und wer innerhalb der Grenzen bleibt, senkt den Konsum nochmals. Zur Ausstattung zählen die inzwischen gewohnten Assistenten, mit unterschiedlicher Leistungsgüte wie im richtigen Leben. So liest der Verkehrszeichenassistent mitunter heckseitige Aufkleber auswärtiger Lkw ab und fordert dann auf freier Strecke Maximaltempo 90 km/h. Andere Helfer wie Spur- und Abstandswarner verhalten sich so souverän wie gewünscht. Und welchen Ford nehmen? Der Ford Transit Courier ist ein Fall für Schnäppchenjäger, die auf manche Feinheit verzichten und die maximale Last selten ausnutzen. Insgesamt eher Leichtmatrose als Schwerarbeiter. Passt doch. **///** *Randolf Unruh*



Fahrleistungen und Messwerte

Beschleunigung:	0–50 km/h	4,4 s
	0–80 km/h	7,6 s
	0–100 km/h	11,2 s
Elastizität:	60–80 km/h (IV/V)	3,5/4,9 s
	60–100 km/h (IV/V)	7,8/10,1
	80–120 km/h (VI)	15,9
	Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Innengeräusche:		
Stand/50/100 km/h	44/60/67	dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	71	dB(A)
Kraftstoffverbrauch:		
Normverbrauch WLTP kombiniert	6,5–7,4	l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	148–169	g/km
Teststrecke beladen	7,9	l/100 km
Testverbrauch min./max.	6,4–12,1	l/100 km



Blickpunkt LKW&BUS
TEST

Gegenüberliegende Seite:

Gepflegte Karosserie: kerzengerader Rücken, Heckspoiler, abgedeckte Schiene der Schiebetür

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Einfach und praktisch: Interieur mit ordentlichen Sitzen und vielen Ablagen

Verspielt: Die Instrumente sind gewöhnungsbedürftig.

Risiko: Mal eben während der Fahrt Temperatur oder Gebläse einstellen? Besser nicht.

Praktischer rutschfester Boden im Laderaum, sechs Zurrösen

Tiefstapler: Die Pkw-Hinterachse geht angesichts einer halben Tonne Ballast tief in die Knie.

Gepflegte Karosserie: kerzengerader Rücken, Heckspoiler, abgedeckte Schiene der Schiebetür

Bauspezialisten unter sich: kleiner Kipper vor großem Bagger

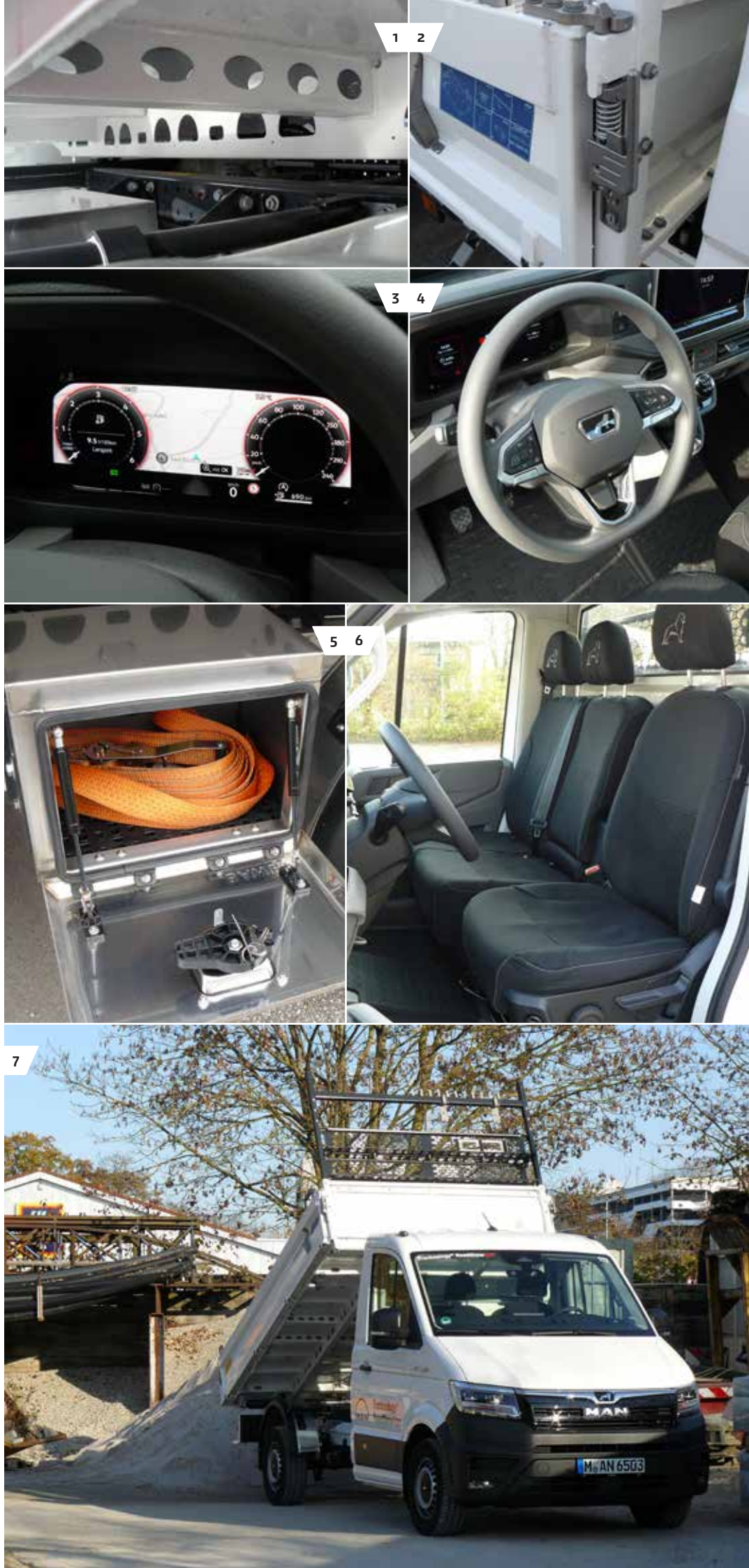
Kipper auf Diät

Test: MAN TGE. Kipper mit weniger Kilos, TGE mit neuem Cockpit – eine gelungene Kombination

Plötzlich hebt auf der Gegen-
spur der Fahrer des Minibaggers
freundlich grüßend die Hand.
Kleiner Bagger grüßt kleinen
Kipper. Fährt hier doch ein
schlanker MAN TGE vor, mal
nicht als Kastenwagen, sondern als Kipper. Das passt zu MAN, schlägt
in der Lkw-Marke doch ein Herz für Aufbauten, bekanntlich sogar
kräftiger als beim Zwillingbruder von VW.
Und was heißt schon kleiner Kipper, wenn der Aufbau von MEILLER
stammt, bekannt für unverwüstliche Stabilbauweise. Aber daher
auch für Gewicht. Deshalb hat MEILLER seine Transporter-Kipp-
brücke auf Diät gesetzt und sich mit der noch jungen Baureihe Tri-
genius D202 eine Baureihe speziell für 3,5-Tonner einfallen lassen.
Das Ergebnis ist jedoch beileibe keine Hungerharte. Da wäre als
Boden ein Stahlblech der Härte HBW 450 mit 1,5 mm Stärke, nun
verschweißt per Laser. Der Hilfsrahmen ist gelocht, wie der gesamte
Unterbau der Kippbrücke. Alles spart Gewicht. MEILLER nennt für
den 3,4 m langen Aufbau des TGE exakt 582 kg, beachtliche 20 % oder
148 kg weniger als der Vorgänger.
Leichtbau ist jedoch nicht alles für hart arbeitende Kipper. Die
wichtigen Bordwände sind im Rahmen der Operation um 50 mm
auf 400 mm gewachsen. Das erhöht zwar ihre Masse, aber auch das
Ladevolumen. Alles ist per KTL grundiert gegen Rostfraß, das hat
Automobilniveau. Aufmerksamkeit verdienen Details wie die ein-
fach zu bedienenden Steckstifte oder die selbstnachstellenden Bord-
wandverschlüsse. Bereits deren Optik macht Hightech und Haltbar-
keit deutlich. Kipper-Kenner schauen ebenfalls wohlwollend auf die
Ladungssicherung. Da wären sechs Paar Zurrösen, bündig im Boden
eingelassen à 2 t Haltekraft, weitere sechs Paare à 1 t auf den seitlichen
Bordwänden. Dazu jeweils zwei Ösen an Stirnwand, heckseitiger Bord-
wand und in den hinteren Ecken. Beim Testwagen kamen ein Ablage-
gestell und verstellbare seitliche Zurrschienen mit einer Spannstan-
ge

hinzu. Überhaupt Zubehör: Der
gelochte Hilfsrahmen verein-
facht die Montage von Extras,
etwa dem Stahlblech-Staukasten
des Testwagens mit dicht schlie-
ßender Gummilippe.

Dieser Testwagen trug seine Vorzüge auf der Kippbrücke zu Markte.
Nur die dort angegebene Nutzlast von 950 kg verfehlte der rundum
gut ausgestattete Test-TGE. Aber 880 kg inklusive Fahrer sind ange-
sichts der stählernen Kippbrücke mit reichlich Zubehör und dem
ebenfalls nicht ganz zarten TGE auch ein Wort.
Also Ballast rauf, verzurren und später wieder runter damit. Fix die
kräftig gebauten Bordwände auf- und zuklappen, seitlich die stäm-
migen gummierten Auflagen entdecken. Nach hinten kippen, dabei
auch mal pendeln. Umstecken und die Ladefläche zur Seite neigen.
Alles ganz simpel per Tastendruck vorn in der Kabine, dank einer
zweiten Batterie mit genug Strom und begleitet von etwas Getöse im
Heck – Kipper im Stress.
Ebenso wie der TGE, den MAN für den fordernden Einsatz als Kip-
per vorrüstet. Das bedeutet hier maximal 2,1 t Achslast vorne, dazu
verstärkte Stabis, beides kann die Fuhre gut gebrauchen. Auch eine
Anhängerkupplung passt, der TGE darf schließlich 3 t ziehen. Doch
Vorsicht, das zulässige Gesamtzuggewicht ist auf 6 t beschränkt. Nicht
vergessen: Mit Vorderradantrieb zählt der TGE eher zur milden Sorte,
ist nicht für die ganz harten Einsätze abseits der Straße gedacht.
Dazu passt der vergleichsweise feine TGE, in seiner Liga zweifel-
los Oberklasse. Mit geräumigem Fahrerhaus, gediegen ausgestattet
und verarbeitet. Mit Haltegriffen zum Ein- und Aussteigen an den
richtigen Positionen. Einem geradezu kuscheligen Sitz. Überzogen
mit etwas schmutzempfindlichen und nicht perfekt passgenauen
Bezügen. Aber mit dem Löwen als Markenemblem auf den Kopf-
stützen. Unübersehbar beim Einsteigen und bei jedem Blick in
den Innenspiegel.



Blickpunkt LKW&BUS TEST

1 Kilos gespart: Hilfsrahmen und Unterbau der Kippbrücke sind gelocht.

2 Einfach zu bedienen: selbstnachstellende Bordwandverschlüsse

3 Alles so schön bunt hier: vielfältig konfigurierbare Instrumente

4 Einfach zu bedienen: Lenk-
rad mit griffigen Tasten

5 Sicher verpackt: Werkzeugkasten
aus Edelstahl mit umlaufende
Gummilippe als Dichtung

6 Geräumiges und hochwer-
tig: sorgfältig eingerichtetes
Fahrerhaus des TGE

7 Zweifache Kombination: MAN
TGE mit MEILLER-Kipper im Einsatz

Dann wäre da das neue, vielfältig konfigurierbare Kombi-Instrument mit glutroten Armaturen bei Anstieg von Tempo und Drehzahl vor schwarzem Hintergrund. Die Ziffern vielleicht etwas klein, aber der Tacho reicht optimistisch bis 240 Sachen. Plus einem großflächigen neuen Monitor in der Mitte des Cockpits. In Optik und Bedienung auf aktuellem VW-Konzernniveau. Das heißt konfigurierbar mit Direktwahltasten. Nur mit der für Kipper angesichts staubiger Baustellen wichtigen Umluftschaltung klappte es beim Testwagen nicht, trotz Studium der dicken Betriebsanleitung – ja, so etwas gibt’s noch. Aber das kann ja noch werden. Hinzu kommen zeitgemäße Elemente wie schlüsselloser Start und elektronische Feststellbremse. Und, auch das kann nicht mehr jeder, ein Lenkrad mit richtigen Tasten. Nach wie vor fehlen jedoch praktische Drehregler für die Lautstärke des Radios und die Klimatisierung – moderne Zeiten. Das trifft auch für die inzwischen vorgeschriebenen Assistenzsysteme zu, mal ein Segen, mal auch betriebsblind und mit ständigem Gebimmel ein Ärgernis. Wer meint, sie per Einstellung im Monitor auf Dauer domestizieren zu können, der irrt: Nach dem nächsten Motorstart sind sie sämtlich in Geschwaderstärke wieder da und achten mit Argusaugen auf vermeintliche oder tatsächliche Missachtung von Regeln.

Technische Daten:
MAN TGE mit MEILLER-Kipper

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	6.200/2.100/2.570 mm
Breite über Außenspiegel	2.427 mm
Radstand	3.640 mm
Wendekreis	13,9 m
Laderaum (L/B/H)	3.400/2.000/400 mm
Leergewicht Testwagen	2.620 kg
Nutzlast	880 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	2.100 kg/2.100 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	6.000 kg

Motor und Antrieb

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, quer eingebaut. Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 103 kW (140 PS) bei 3.500–4.000/min, maximales Drehmoment 360 Nm bei 1.500–2.500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung.

Fahrwerk und Bremsen

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten starre Rohrchase mit Einblatt-Parabelfeder und Stützblattfeder, Stabilisator. Reifen 235/65 R 16 C auf Rädern 6 J × 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen:

vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, Bremsassistent, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Notbremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse, elektronisch betätigt.

Wie sympathisch berechenbar sind im Vergleich dazu Antrieb und Fahrwerk des TGE. Unter der Motorhaube steckt der bekannte Zweiliter-TDI von VW in Nutzfahrzeug-Ausführung, hier homologiert als Heavy Duty. Das bedeutet in Verbindung mit der Leistungsvariante von 103 kW (140 PS) ein maximales Drehmoment von 360 Nm. Gut: Dank der VW-typisch drehfreudigen Maschine mit hoher Abregeldrehzahl von etwa 4.800 Touren lässt sich der Kipper trotz kurz gestuftem Anfahrang auch bei heiklen Missionen mit niedrigem Tempo schaltfrei souverän bewegen. Auch zeigt die Maschine im Bereich des maximalen Drehmoments Biss und Antrittsstärke. Jedoch verlangt der Motor nach Drehzahl, bei Tourenzahlen unter etwa 1.500/min knickt er ein und reagiert nur noch lethargisch. Das bedeutet fleißiges Schalten des gut gestuften Sechsganggetriebes. Nach oben hinaus ist dessen Gesamtübersetzung transportertypisch gewählt, die Maschine dreht bei 100 Sachen rund 2.000 Touren. Bei 135 km/h ist dann Schluss, für einen Kipper kein Handicap. Entsprechend dem Einsatzgebiet entfiel bei der ausgiebigen Redaktions-Verbrauchsfahrt die Autobahnetappe. Mit einem Schnitt von 10,1 l/100 km schlug sich der beladene Kipper dabei sehr wacker, vor allem angesichts der von Haus aus zwangsläufig mäßigen Aerodynamik des offenen Aufbaus und des Ablagegestells. Das bedeutet dank 75 l-Tank eine große Reichweite. Eine Probe ergab: Wer den MAN wenig artgerecht in vollem Galopp über die Autobahn treibt, muss mit 14 l rechnen. Als durchaus tempofest entpuppt sich das Fahrwerk des MAN. Mit seinem höheren Schwerpunkt als beim Kastenwagen ist der Kipper kein Kurvenstar, aber im Bedarfsfall auch mit einer gewichtigen Palette auf dem Buckel zügig und sicher unterwegs. Dabei benimmt er sich leer wie beladen überraschend komfortabel. Harsch reagiert das Fahrwerk trotz erhöhter Vorderachslast und Parabelfeder plus Stützblattfeder hinten nur auf üble kurze Bodenunebenheiten. Alles andere filtert der MAN souverän weg. So bleibt genügend Konzentration und Kondition, um den entgegenkommenden Baggerführer im Kleingerät ebenso freundlich zu grüßen. **///** *Randolf Unruh*

Fahrleistungen und Messwerte	
Beschleunigung:	0–50 km/h 4,9 s 0–80 km/h 10,6 s 0–100 km/h 15,8 s
Elastizität:	60–80 km/h (IV/V) 4,7/6,1 s 60–100 km/h (IV/V) 10,1/12,3 s 80–120 km/h (VI) 24,1 s
Höchstgeschwindigkeit:	135 km/h
Innengeräusche:	Stand/50/100 km/h 47/57/68 dB(A) Höchstgeschwindigkeit 69 dB(A)
Kraftstoffverbrauch:	
Normverbrauch WLTP kombiniert	9,7 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	256 g/km
Teststrecke beladen	10,1 l/100 km
Testverbrauch min./max.	8,4–11,4 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	0,36 l/100 km

Peugeot hübscht den Expert auf

Peugeot bringt den vollelektrischen Expert als Sonderserie „Tech Edition“. Eine besondere Design-Lackierung auf der Motorhaube und ein markanter vertikaler Streifen direkt über dem Hinterrad samt Marken-Schriftzug hübschen den Transporter auf. Dazu kommen 17“-Leichtmetallfelgen mit Diamantschliff und Stoßfänger in Wagenfarbe. Ausgestattet ist der Expert Tech Edition mit Full-LED-Scheinwerfern, Nebelscheinwerfern, schlüsselloser Zugang, Klimaautomatik und digitalem Zehn-Zoll-Kombiinstrument sowie elektrischer Feststellbremse. Sitze und Lenkrad sind beheizbar. Zwei Kameras erfassen den Heckbereich und die Beifahrerseite des Fahrzeugs. Ebenfalls mit an Bord sind ein zentraler 10“-Touchscreen mit Sprachsteuerung, 3D-Navigation, eine induktive Ladeschale für das Smartphone sowie Apple Carplay bzw. Android Auto. Die Sonderserie ist mit dem Modu-work-System ausgestattet, bei dem die Trennwand eine Durchreiche hat und der äußere Beifahrersitz der Dreier-Sitzbank umgeklappt werden kann. Außerdem ist ein schwenkbarer Tisch in die mittlere Sitzlehne integriert. Der 100 kW (136 PS) starke Peugeot Expert Tech Edition hat eine Normreichweite von bis zu 350 km. **///** *(aum)*

„Dealer of the Year“

Die CCI Car Austria GmbH, ein Tochterunternehmen der Wolfgang Denzel Auto AG, wurde von BYD ausgezeichnet.

„Wir kommen gerade von einer spannenden Reise aus Shenzhen/China zurück, wo wir nicht nur die nächsten Europa-Modelle von BYD in Augenschein nehmen konnten, sondern auch mit dem ‚Dealer+ of the Year‘-Award der European Sales Division ausgezeichnet wurden“, erklärt Hansjörg Mayr, Vorstandsmitglied von Denzel: „Diese Auszeichnung ist eine große Ehre und ein starkes Zeichen gegenseitiger Wertschätzung und Vertrauens. Und freilich ist sie auch eine Anerkennung unserer erfolgreichen Aufbauarbeit der Marke BYD in Österreich und des erreichten Markterfolgs in den vergangenen zwei Jahren.“ Darüber hinaus wurden die vier BYD-Verkäufer Simon Sepasiar (Flottenkunden-Key Account), Stefan Hitzinger (Autohaus Pfaller, Tulln), Thomas Haneder (Autohaus Schmidberger, Marchtrenk) und Lukas Dillhof (Czeczelsits Automegastore, Wiener Neustadt) für ihre Leistungen im Sales-Bereich und der Kundenzufriedenheit ausgezeichnet. Danijel Dzihic, Managing Director von BYD Österreich bzw. der CCI Car Austria GmbH – jener Denzel-Tochter, die die Fahrzeuge von BYD nach Österreich importiert – ergänzt: „Seit Jänner 2023 haben wir gemeinsam mit unseren Händlerpartnern BYD von der Newcomer-Brand zur Volumenmarke entwickelt. Nach 1.024 Neuzulassungen im Rumpffahr konnten wir die Zulassungen 2024 auf 4.010 Neuzulassungen (Pkw & LCV) vervierfachen. Damit landete BYD bei den BEV-Zulassungen sowohl als Marke als auch bei der Modellstatistik mit der SEAL-Familie unter den Top 3. Mit einer Steigerung der Zulassungen um knapp 300 % gegenüber dem Vorjahr und einem Marktanteil bei den elektrischen Zulassungen von 8,6 % zählen wir zum europäischen Spitzenfeld.“ **///**



Auslieferungs- assistent spart Zeit

Ford Pro „Delivery Assist“ schaltet beim Ausliefern automatisch den Motor ab, schließt Fenster, sperrt Türen und aktiviert Warnblinklicht.

Um die Belastung der häufig unter hohem Zeitdruck arbeitenden Fahrer wirkungsvoll zu verringern, präsentiert Ford Pro eine neue Technologie, die ihre Arbeitsabläufe deutlich vereinfachen kann. Das System spart wertvolle Zeit bei jedem Halt – ein über den ganzen Arbeitstag gesehen spürbarer Vorteil: Transportunternehmen können so täglich ein paar Sendungen mehr ausliefern und gleichzeitig die Belastung ihrer Mitarbeiter reduzieren. Der Auslieferungsassistent nimmt dem Fahrpersonal viele Handgriffe ab, die sich bei jedem Halt wiederholen und die für die Sicherheit sowie für einen geregelten Ablauf unabdingbar sind. Zugleich verbessert das System auch den Diebstahlschutz des abgestellten Fahrzeugs erheblich. Nach dem Ausliefern einer Sendung vereinfacht der Auslieferungsassistent auch das Prozedere beim Weiterfahren: Der Transporter lässt sich dank des schlüssellosen Zugangssystems bequem entriegeln, ein Druck aufs Bremspedal startet den Motor und die Fensterscheiben gleiten wieder auf die Position vor dem Abstellen. Dabei können die Fahrer die Einstellungen für die automatisierten Funktionen rund um Fenster, Verriegelung und Warnblinklicht gemäß den eigenen Wünschen individuell festlegen.

Der Auslieferungsassistent ist eine Entwicklung des gleichen Ford Pro-Teams, das sich vor allem auf die Bedienfreundlichkeit spezialisiert hat und Innovationen wie das als Tisch nutzbare Lenkrad ersonnen hat. Aktuell steht das neue System für den vollelektrischen E-Transit sowie die Varianten des Transit mit EcoBlue-Dieselmotor und Automatikgetriebe zur Verfügung. Voraussichtlich ab Sommer 2025 wird Ford Pro es auch für die neuen E-Transit Custom- und Transit Custom-Modelle mit Automatik anbieten. //



Elektrifizierte Wirtschaftswunder? Wir haben fünf.

Die Ford Pro™ Gewerbewochen.



**Der attraktive Einstieg in die elektrifizierte
Nutzfahrzeugwelt – schon ab €19.990,-¹
(exkl. USt.) für Unternehmenskunden!**

Maximale Power, minimale Betriebskosten!
Entscheiden Sie sich jetzt für elektrische
oder Plug-in-Hybrid Modelle bei den
Ford Pro™ Gewerbewochen.



Symbolfoto | 1) Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter Richtpreis bzw. Leasingrate inkl. NoVA exkl. USt., beinhaltet bereits Importeurs- und Händlerbeteiligung 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; inkl. Bearbeitungsgebühr; 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.