

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 6/2025

**DER GRAUE STAR VW ID BUZZ CARGO PRO 4MOTION
KLEINER VAN GANZ GROSS NEUER FORD E-TRANSIT COURIER
50 JAHRE VW LT JUBILÄUM FÜR DEN LASTENTRANSPORTER**



VW ID. Buzz Pro 4MOTION: enorme Traktion, aber kein Geländegänger



Der graue Star

Unterhaltungen mit der Sprachassistentin sind immer wieder erfrischend. Im ID. Buzz Cargo heißt sie Ida. Sie kommt aus Niedersachsen, also beginnen wir mal so: „Moin, wie geht es Dir?“ „Hi, ich fühle mich fabelhaft, danke der Nachfrage.“ „Mir ist ein wenig kalt.“ „In Ordnung, vorne links wird es gleich wärmer.“ Es folgt ein, zugegeben, eher plumper Anbiederungsversuch: „Ich mag Dich.“ Antwort: „Ich fahre am liebsten mit Dir.“ Na, dann mal los.

Rein äußerlich unterscheidet sich der 4MOTION nicht von seinen Artgenossen. Die knuffig-rundliche Karosserie fällt unverändert mit breitem Grinsen und kräftig ausgebildetem Front-Gittergrill aus dem Rahmen. Ein Transporter wie kein anderer. Hier gehüllt in eine dezente Lackierung namens „Monosilber-Metallic“. Klingt gut, könnte man sich für den Morgenblick in den Spiegel merken. Der Inhalt des VW mit der schlängeligen Bezeichnung ID. Buzz Pro 4MOTION indes fällt aus dem Rahmen. Da wäre hinten ein permanenterregter Synchronmotor mit einer Leistung von 210 kW und einem wuchtigen Drehmoment von 560 Nm. In der Mitte eine neue Lithium-Ionen-Batterie. Vorne schließlich das entscheidende Merkmal des 4MOTION, ein zusätzlicher Asynchronmotor mit 80 kW Leistung und 134 Nm Drehmoment. Als Systemleistung nennt VW gewaltige 250 kW, über das gemeinsame Drehmoment schweigt man sich aus. Es ist allemal genug, wie sich schnell herausstellt.

Ähnelt der beherzte Tritt aufs Fahrpedal doch einem Griff in die Steckdose. In knapp unter sechs Sekunden schnellert der 2,5 t schwere VW auf Tempo 100, schüttelt dabei seine Leistung mühelos aus den Radkästen. Fährt sich raubtierhaft leise, schnell, stets auf dem Sprung. Das reißt dem Fahrer die Mundwinkel nach hinten bis zu den Ohren und stempelt einen Abdruck des Rückgrats in die Sitzlehne. Ähnliches gilt für jede Art der Zwischenbeschleunigung. Erst

**Test: VW ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION.
Er ist mit zwei E-Motoren und
Allradantrieb der stärkste Bulli aller
Zeiten. Ein Transporter im Grenzbereich.**

bei 160 Sachen ist Schluss, VW gönnt dem Super-Buzz 15 km/h mehr Tempo als gewohnt.

Unbändige Kraft ist die eine Seite dieses ID. Buzz, Traktion seine andere. Die Hauptlast beim Fahren ruht auf der Hinterachse.

Beim Anfahren packt die Vorderachse stets mit an, das stabilisiert die feurige Fuhre ungemein. Sichert ebenfalls, unterstützt von enorm breiten Reifen auf beiden Achsen, rasanten Antritt. Verhindert indes brachiale Kraftentfaltung mit schwarzen Strichen auf der Fahrbahn. Auch bei unterschiedlichem Grip links und rechts kennt der 4MOTION keinerlei Zicken, die Regelsysteme gewährleisten einen souveränen Geradeauslauf. Ohne Krawall selbst auf Schotter. Das breite Grinsen des Transporters überträgt sich auf den Fahrer.

Hinzu kommt eine sympathisch-straffe Abstimmung und ein überraschend guter Federungskomfort. Mit seinen breiten Walzen klebt sich der Super-Buzz geradezu auf der Straße. Fahrwerke können sie bei VW, der ID. Buzz tanzt bei forcierter Fahrweise einen geschmeidigen Tango. Allenfalls voll beladen kennt er auf Bodenwellen ein gewisses Nicken um die Querachse. Und beim Wenden ist der Allradler wegen des geringeren Einschlagswinkels der Vorderräder nicht so extrem behände wie seine zweiradgetriebenen Geschwister.

Ein echtes Fahrerauto also, und dazu ein Nützling. Ob im Winter, für Energieversorger auf dem Matschweg zum Windrad, auch mal für die Baustelle. Nur mit einem Offroader sollte man ihn nicht verwechseln, dafür fehlt es an Bodenfreiheit und rustikaler Bereifung.

Wie aber sieht es mit dem Vergnügungszuschlag aus? Dazu liefert die Preisliste eine Überraschung: Der Mehrpreis für den Allradantrieb mit zweitem Motor beläuft sich auf lediglich rund 1.600 Euro netto. Zum Paket gehören ebenfalls Aluminiumräder im Großformat. Klingt nach einem Sonderangebot. Trotzdem rutscht der ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION damit über die Schwelle von 50.000 Euro netto.

Auf der Straße muss der Eigner des 4MOTION ebenfalls mit einem Zuschlag rechnen. Der Verbrauchswert nach WLTP klettert um überschaubare 5 %. Indes bleibt nicht aus, dass Fahrer immer mal wieder einen Teil der Mehrleistung abrufen, wozu sonst die Power? Nach Praxiserfahrungen im Test beläuft sich der Mehrverbrauch zum ID. Buzz Pro mit Hinterradantrieb daher auf rund 10 %. Macht beladen zwischen 17 bis 27 kWh pro 100 km bei zügiger aber gelassener Fahrweise. Wer dann jedoch die Grenze überquert, eine halbwegs freie Autobahn erwischt und den VW laufen lässt, muss mit Werten um die 40 kWh kalkulieren. Und erreicht enorm hohe Schnitte, auch weil der 4MOTION selbst im oberen Geschwindigkeitsbereich noch deftig zulegt. Jedoch verdunstet die Reichweite dann rasch. Der heißblütige VW wird, eine gewisse Reserve eingerechnet, nach deutlich weniger als 200 km zur Ladesäule gerufen. Dort zieht der VW mit einer Maximalleistung von 185 kW kräftig Strom. Sofern er sich die Säule nicht mit einem zweiten Stromer teilen muss. Schon ist's vorbei mit dem tollen Autobahnschnitt.

Die Zeit an der Ladesäule lässt sich für einen Blick in den Laderaum nutzen. Hier zeigt der ID. Buzz Cargo wie gehabt einige Schwachstellen. Den seitlichen Schiebetüren fehlen einige wenige Zentimeter fürs Palettenmaß von 800 mm. Hinten sind die stacheligen Aufsteller nicht zeitgemäß, auch gibt es schönere Lösungen für die Scharniere der Flügeltüren. Bei lediglich 1.230 mm Abstand zwischen den Radkästen muss der Staplerfahrer einen guten Tag erwischen, damit er die Europalette quer ungeschrammt hineinmanövriert. Der Antrieb im Heck hievt den Ladeboden arg hoch auf rund 620 mm. Älteren Semestern fällt da prompt der gute alte Transporter T3 ein, Stichwort Flachmotor. Das alles kostet Platz, einschließlich des typischen Rundrückens.

Entsprechend packt der Laderaum nur 3,9 m³ Fracht. Immerhin ein ehrlicher Wert, im Unterschied zu manchem Wettbewerber. Wenn's schon keinen langen Radstand gibt, wäre wenigstens eine Klappe unten in der Trennwand zur Verlängerung des Ladeabteils praktisch. Mit der Nutzlast ist es ebenfalls nicht zum Besten bestellt. Zwar hat VW inzwischen die zulässige Gesamtmasse von 3,0 auf 3,15 t angehoben. Doch das frisst hier der Allradantrieb wieder auf. Ergebnis sind rund 600 kg Nutzlast für Fahrer und Fracht, für einen Transporter etwas peinlich. Auch die knappen Achslastreserven unterstreichen die Grenzen des Konzepts.

Die positiven Seiten seien nicht verschwiegen. Da wäre das Fach fürs Ladekabel im Boden hinter der Schiebetür rechts. Die kräftige LED-Beleuchtung oben und unten der markentypisch stabile Boden mit ebenso stabilen Zurrösen und integrierten Airlineschienen als Ladungssicherung. Sie fanden sich beim Testwagen ebenfalls an der Stirnseite sowie seitlich links und rechts, ergänzt durch Stautaschen. Auch praktisch: Verbandszeug in der Seitenverkleidung, Warndreieck in der Hecktür. Schließlich darf der 4MOTION 1,8 t ziehen, deutlich mehr als die schwächeren Geschwister, einschließlich passendem zulässigem Gesamtzuggewicht.

Weiter vorn blickt der Fahrer weiterhin auf das typische VW-Mäusekino mit seinen teils sehr kleinen Anzeigen und kommandiert die Fahrtrichtung per platzsparendem Bedienknubbel. Im mittigen Touchscreen kann der Steuermann diverse Funktionen einstellen, etwa Fahrmodi oder Assistenten. Sie arbeiten markentypisch mehrheitlich zuverlässig. Auch Ladefunktionen sind vielfältig und tiefgründig dargestellt. Ans dezente babyhafte Glucksen bei Abweichungen vom rechten Pfad gewöhnt man sich schnell. Auffällig: Trotz Zusatzmotor vorn brilliert der ID. Buzz mit einer extrem leisen und somit gepflegten Gangart. Ein dezentes Pfeifen vorn ist mehr zu erahnen als zu hören. Wer zur Verzögerung die kräftige Stufe „B“ nutzt, spürt die Kraft des E-Antriebs in umgekehrter Richtung, die Rückgewinnung an Energie ist hoch, die zweistellige Anzeige reicht dafür nicht aus – Vorteil des kräftigen Antriebs, der dann als Generator arbeitet.



1 Informativ, aber nicht ganz unkompliziert: Touchscreen in Cockpitmitte



2 Power an der Ladestation: Hier nuckelt der VW an der Wallbox, aber bis 185 kW an der Schnellladesäule.



3 Touchflächen statt Tasten, dahinter der eingängige Knubbel für die Fahrtrichtung

Messwerte

Beschleunigung: 0–50 km/h 2,4 s
0–80 km/h 4,2 s
0–100 km/h 5,8 s

Elastizität (Kickdown): 60–80 km/h 2,1 s
60–100 km/h 3,8 s
80–120 km/h 4,0 s

Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/80/100 km/h –/55/58/62 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit 68 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP 20,4 kWh/100 km
CO₂-Emission kombiniert 0 g/km
Teststrecke beladen 25,2 kWh/100 km
Testverbrauch beladen min./max. 17,4–43,8 kWh/100 km





4 Geräumiges Cockpit, jedoch fehlt es an praktischen Details wie einem Klapptisch in der Rückenlehne.



5 Begrenzter Laderaum: Volumen und Nutzlast sind überschaubar

Technische Daten: VW ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	4.712/1.985/1.914 mm
Breite über Außenspiegel	2.212 mm
Radstand	2.989 mm
Wendekreis	12,54 m
Breite/Höhe Schiebetür	757 mm/1.162 mm
Breite/Höhe Heckklappe	1.275 mm/1.096 mm
Laderaum über Fahrbahn	623 mm
Laderaum (L/B/H)	2.208/1.732/1.279 mm
Breite zw. den Radkästen	1.230 mm
Ladevolumen	3,9 m ³
Leergewicht Testwagen	2.540 kg
Nutzlast	610 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.150 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.480 kg/1.790 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.800 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	4.950 kg

Antriebsstrang

Motor: hinten quer eingebauter, permanent magneterregter Synchronmotor im Bereich der Hinterachse mit fester Getriebeübersetzung. Leistung 210 kW, maximales Drehmoment 560 Nm. Vorne Asynchronmotor, 80 kW und 134 Nm. Systemleistung 250 kW, Systemdrehmoment k. A. Lenkstockschalter mit den Stufen D/N/R, drei Fahrmodi, zwei Rekuperationsmodi, Allradantrieb.

Lithium-Ionen-Traktionsbatterie mit 12 Zellmodulen, nutzbar 79 kWh, Nennspannung 400 V. Geladen dreiphasig mit 11 kW per Wallbox mit Typ-2-Stecker, serienmäßig ebenso schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 185 kW.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecksquerlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung, Mehrlenkerachse mit Schraubenfedern. Reifen vorn 235/55 R 19, hinten 255/50 R 19, Testwagen 235/50 R 20 und 265/45 R 20. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Elektrik

Batterie 12 V/1x 58 Ah, Lichtmaschine entfällt

Preis

VW ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION 51.578 Euro excl. MwSt.

Auch weitere Details überzeugen. Die Ablagen einschließlich der großen Wanne vor den Armaturen, die zahlreichen Steckdosen aller Art. Auch vermeintlich so simple Dinge wie Kleiderhaken. Verblüffend indes, dass VW die anderswo längst üblichen Vorzüge der Doppelsitzbank nicht nutzt: Ausbildung der Polsterung als Einzelsitze, innere Rückenlehne vorgeklappt als Tisch, als Ablage? Fehlanzeige. Die Materialien haben, nun ja, Transporter-Niveau, passt schon. Decken wir den Mantel des Schweigens über die verirrte Bedienung für wesentliche Funktionen per Touchscreen, auch die Touchflächen des Multifunktionslenkrads. Und die Sicht ist so lala, das weit nach vorn gezogene Dach hindert den Blick auf Ampeln, der rechte Spiegel hinterlässt einen toten Winkel.

Ist halt so, der einzigartige ID. Buzz Cargo ist zwar rund geformt, aber in seinem Charakter ein Transporter mit reichlich Ecken und Kanten. So sind sie, die Stars, ein paar Allüren gehören dazu. Wer sich darauf einlässt, kann damit glücklich werden. Alle anderen sollten zum neuen VW Transporter greifen. Man kann's auch so sehen: Der ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION ist für einen Transporter extrem sportlich motorisiert. Und bietet für einen Sportwagen enorm viel Nutzlast und Laderaum. **/// Randolph Unruh**



5 JAHRE
HERSTELLER-
GARANTIE
INKL. 250.000 KM

Alle Ölwechsel inkl.
bei Porsche Bank Finanzierung²

75 Jahre Bulli-Paket mit bis zu
75 % Preisvorteil³

Der neue Transporter

Mehr Transporter als jemals zuvor



Nutzfahrzeuge

vw-nutzfahrzeuge.at

1) Erhalten Sie serienmäßig eine um 3 Jahre verlängerte Garantie im Anschluss an die 2-jährige Herstellergarantie, bei einer maximalen Gesamtleistung von 250.000 km (je nachdem, welches Ereignis als Erstes eintritt). Über die weiteren Einzelheiten zur Garantie informiert Sie Ihr Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner. Bei Aus- und Aufbauten nur gültig für werksseitigen Lieferumfang. 2) Gültig bei Kauf bis 30.06.2025 bzw. solange der Vorrat reicht. Nur in Verbindung mit Porsche Bank Finanzierung (Leasing). Öl-Service gemäß den Bedingungen der Anschlussgarantie 250.000 km/2+3 Jahre (siehe Punkt 1.) kostenlos. Beinhaltet: Öl, Öl-Filter, Öl-Ablassschraube und die Arbeitszeit. Gültig für Unternehmer- und Privatkunden. Nicht kombinierbar mit dem Porsche Bank Versicherungsbonus und Finanzierungsbonus. 3) Gültig bei Kauf bis 30.05.2025 bzw. so lange der Vorrat reicht. Kraftstoffverbrauch: 7,1 – 11,4 l/100 km. Stromverbrauch: 22,6 – 24,9 kWh/100 km. CO₂-Emission 0 – 298 g/km. Symbolfoto. Stand 04/2025.



Kleiner Van ganz groß

*Kompakt, handlich und vollelektrisch
angetrieben – der neue Ford
E-Transit Courier.*

Eigenständiger Chromgrill, darüber ein Leuchtstreifen – der E-Transit Courier trägt seine bullige Nase hoch und blickt und blinkt selbstbewusst in die Transporterwelt. Der kleine Ford lässt mit seiner knuffigen Karosserie die Herzen schmelzen. Ist der süüüß – aber viel mehr als das.

Unter der Motorhaube steckt eine E-Maschine mit 100 kW Leistung und 290 Nm. Das macht sich in einem strammen, wenn auch nicht überschäumenden Antritt bemerkbar. Zugabe ist eine beachtliche Höchstgeschwindigkeit von 145 Sachen. Mehr als genug für einen Stromer im gewerblichen Einsatz und mit Blick auf die Reichweite mit Bedacht einzusetzen, sofern überhaupt erlaubt. Nach Art des Hauses arbeitet die E-Maschine leise und ohne vernehmbares Pfeifen. Den gepflegten Eindruck stört allenfalls die Rekuperation, sie wirkt in der stärkeren von zwei Stufen etwas ruppig.

Aufgepasst: In der Preisliste spricht Ford von einer Batterie mit 54 kWh. Doch das ist die inzwischen nicht mehr übliche, weil irreführende Brutto-Angabe. Tatsächlich sitzt unter dem Wagenboden ein Akku mit einer nutzbaren Kapazität von 43 kWh. Das reicht nicht für ganz große Sprünge, aber einschließlich Reserven für rund 200 km selbst unter ungünstigen Bedingungen, laut WLTP sogar für rund 300 km. Geladen wird mit 11 kW an der Wallbox, am besten im Betrieb über Nacht. Oder mit maximal 100 kW an der Schnellladesäule unterwegs.

Der Courier basiert auf der Plattform des Kompakt-SUV Ford Puma. Das bedeutet dank schraubengefederter Verbundlenker-Hinterachse ein angenehm federndes Fahrwerk. Jedenfalls mit Ballast im Heck – hier sind es 240 kg – und einer kräftig gebauten zweiköpfigen Besatzung im Fahrerhaus. Dazu huscht der Ford flink und wendig um die Ecken. Auf deftigen Bodenwellen federt der Courier kräftig durch, da

werden seine sanften Pkw-Gene deutlich. Auch arbeitet die elektromechanische Lenkung etwas zickig-unsensibel. Beides bemerken aber nur sensible Gemüter. Im Vergleich zum Verbrenner setzt der Stromer im Cockpit klare Zeichen. Da wären andere

Instrumente, zwar ebenfalls unter Designaspekten gestaltet, aber deutlich funktioneller. In der Mitte der Armaturentafel ragt nun ein deutlich größerer Bildschirm im Format 12" auf. Unten bietet er eine Menüleiste für die schnelle und zielgerichtete Einstellung der Klimatisierung, beim Verbrenner dagegen versteckt Ford dies höchst unübersichtlich im Menü. Die Handbremse ist elektronisch und der Start schlüssellos, das nimmt man gerne mit. Dann wäre da noch das angedeutet quadratische Lenkrad in Stil des großen Bruders E-Transit Custom. Bei der Materialqualität der Einrichtung haben die Kosten Priorität vor Schönheit. Für den rauen gewerblichen Einsatz und angesichts der preiseempfindlichen Region kein Fehler.

Abmessungen und 2,9 m³ Volumen des Frachtraums sind identisch mit dem Verbrenner. Der feine Unterschied: Der kompakte E-Antrieb schafft den Raum für einen kleinen Frontkofferraum, bei E-Mobilen gerne als „Frunk“ bezeichnet. Angesichts von 44 l Volumen kommen hier das Ladekabel oder ein Erste-Hilfe-Päckchen aufgeräumt und gut zugänglich unter einem Deckel unter.

Aufgrund des gewichtigen Batteriepakets lohnt ein Blick auf die Gewichtsbilanz. Als Lebergewicht gibt Ford rund 1,5 t an, rund 200 kg mehr als beim Verbrenner. Da Ford die zulässige Gesamtmasse auf 2,25 t erhöht, ergibt dies gut 700 kg für Fracht und Fahrer, das ist reichlich. Die Anhängelast ist auf 750 kg beschränkt.

Viel Lieferwagen fürs Geld, so könnte das Motto des Ford Transit Courier lauten. Und der Elektriker? In der nahezu unvermeidlichen mittleren Ausstattungsvariante namens Trend mit Schiebetür,



Radio, Rückfahrkamera oder Parkpiepsern vorn sowie vergleichbarer Motorisierung und Automatikgetriebe steht der Transit Courier als Benziner mit netto 21.125 Euro in der Liste, die E-Ausführung mit 29.500 Euro. Das entspricht einem deftigen Mehrpreis von gut 8.000 Euro oder – zunächst erschreckend – rund 40 %. Fairerweise muss zum Vergleich die umfangreichere Ausstattung mit Aluminiumrädern und allerlei elektronischen Helfern berücksichtigt werden, schon reduziert sich die anfängliche Differenz. Ford geht außerdem von deutlich niedrigeren Wartungskosten aus – ein teurer Ölwechsel zB entfällt. Dazu lässt sich noch ein Treibstoffverbrauch von etwa 8 l/100 km Benzin gegen rund 18 kWh Strom rechnen, vorzugsweise mit günstigem Bezug aus der firmeneigenen Wallbox.

Davon abgesehen steht Ford wie andere Transporterhersteller unter Druck. Zwar hat die EU das Inkrafttreten strengerer Grenzwerte für CO₂-Emissionen einschließlich deftiger Strafzahlungen etwas abgemildert. Trotzdem können die Transporterleute von Ford dies aller Voraussicht nach nur mit einem Anteil von jeweils 10 % vollelektrischen Transportern und Plug-in-Hybriden ihrer Transit-Flotte erfüllen. Das erhöht den Druck auf den Vertrieb und könnte auch andere Herzen schmelzen lassen: jene der Verkäufer während der Verhandlungen. **/// Randolph Unruh**

1 Knuffige Form, markanter individueller Grill: Ford E-Transit Courier

2 Die kantige Karosserie spricht für gute Raumausnutzung.

3 Geht doch: Instrumente in Designer-Optik, aber gut ablesbar

4 Typisch für die E-Variante: großer Monitor mit Direktwahltasten fürs Klima

5 Separater Stauraum „Frunk“ fürs Ladekabel unter der Motorhaube

6 Gut geladen: Frachtraum unverändert, Nutzlast angepasst



Jubiläum für den Lastentransporter

Vor 50 Jahren wurde der Volkswagen LT präsentiert. Der große Bruder des Bulli erweiterte erfolgreich die VW-Palette.

Wie schon beim Transporter hörte Volkswagen auch beim LT auf die Wünsche der Kunden, und so gab es den LT gleich zu Beginn in zwei Radständen und zwei Dachvarianten. Lieferbar war das Raumwunder als Kastenwagen, Kombi, Bus, Pritsche, Doppelkabine und als Fahrgestell mit Fahrerhaus.

Im Vorfeld der Entwicklung wurde festgelegt, dass das Verhältnis von der Verkehrs- zur Nutzfläche nochmals besser sein sollte als beim Transporter mit Heckmotor. Dazu konzipierten die Ingenieure von Volkswagen ein Fahrzeug mit der platzsparenden Frontlenker-Bauweise des Transporters und einem Frontmotor, der zwischen Fahrer und Beifahrersitz oberhalb der Vorderachse platziert wurde. Der Antrieb erfolgte weiterhin über die Hinterachse. Ohne den Motor im Heck stand somit der gesamte Laderaum für die Nutzung zur Verfügung. Und doch blieb der LT kompakt: Im Vergleich zum T2 Bulli wuchs der LT nur um 34 cm in der Länge und 30 cm in der Breite. Er bot aber aufgrund des neuen Raumkonzeptes mit 7,85 m³ Laderaum über 50 % mehr Ladevolumen.

Stolz war man bei Volkswagen auch auf die bis dahin bei Nutzfahrzeugen eher vernachlässigte Ergonomie. Mithilfe von Arbeitswissenschaftlern wurde das Fahrerhaus entwickelt. Dank dieser Kooperation wurden zB die Bedienelemente nah am Fahrer angeordnet und eine große Frontscheibe sowie extra große Außenspiegel installiert. Für ein Plus an Fahrkomfort sorgte u. a. eine Einzelradaufhängung an der Vorderachse, wie sie auch noch viele weitere Jahre nach der Einführung des LT noch nicht Standard in dem Segment war. Zu Beginn gab es den Volkswagen wahlweise mit einem 2,0 l-Vierzylinder-Benzinmotor aus dem Audi 100 (auf 55 kW/75 PS gedrosselt und an den Betrieb in einem Nutzfahrzeug angepasst) oder einem 2,7 l-Vierzylinder-

Dieselmotor vom englischen Hersteller Perkins mit 48 kW (65 PS). Volkswagen ersetzte ihn 1979 durch den ersten eigenen Sechszylinder-Dieselmotor. Der neue 2,4 l-Motor leistete im LT zwar nur 8 PS mehr als sein Vorgänger, entwickelte aber deutlich mehr Drehmoment und

lief äußerst sanft - so ruhig, dass sogar Volvo diesen Motor in seinen ersten Sechszylinder-Pkw einbaute. Wie auch der Bulli erhielt der LT über die Jahre zahlreiche Modellpflegen.

Aufgrund seiner Qualität und Zuverlässigkeit, gepaart mit der großen Nutzfläche bei kompakten Abmessungen, wurde der LT auch schnell zu einer beliebten Basis für Reisemobile. Noch heute ist davon eine Vielzahl auf den Straßen der Welt unterwegs. So wunderte es 1988 auch niemanden, dass Volkswagen neben dem kompakten California auf Basis der dritten Generation (T3) des Bulli auch ein Reisemobil auf Basis des LT präsentierte: Mit dem Florida bot Volkswagen ein vollwertiges Reisemobil für vier Personen mit Nasszelle an. Nach 21 Jahren und über 470.000 produzierten LT war 1996 aber die Zeit reif für einen Nachfolger.

Die zweite Generation des LT Nach 21 Jahren endete 1996 die Ära des kompakten und beliebten Lastentransporters. Wie schon beim Wechsel vom T3 zum T4 wurde auch der Wechsel vom LT1 zum LT2 ein Wechsel in ein moderneres Zeitalter. Der LT2 war das erste neue Fahrzeug, das von der 1995 neu gegründeten Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) mit Sitz in Hannover vorgestellt wurde. Die Entwicklung dieser und der nachfolgenden Baureihe erfolgte in Kooperation mit Mercedes-Benz.

Die Dieselmotoren wurden nun längs unter einer kurzen Motorhaube eingebaut. Der Einstieg erfolgte deutlich niedriger, und es gab



die Möglichkeit, zwischen den Vordersitzen bequem nach hinten in den Lade- bzw. Fahrgastraum zu gelangen. Das Erfolgsrezept von Volkswagen, den Kunden ein breites Angebotsprogramm zu offerieren, wurde auch beim LT2 beibehalten. So gab es weiterhin Kastenwagen, Kombi, Bus, Pritsche, Doppelkabine und Fahrgestell mit drei Radständen und einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 2,6 und 4,6 t.

Ein weiterer Vorteil waren die beliebten TDI-Motoren: Sparsam, leistungsstark und zuverlässig waren sie auch im LT2 erste Wahl. 2002 machte VWN den LT2 mit einem neuen 2,8 l-Vierzylinder-Diesel zum „Express“-Fahrzeug. Der Motor hatte 116 kW (158 PS) und bot ein maximales Drehmoment von 331 Nm. Das waren Rekordwerte in dem Segment.

Basierend auf dem Grundkonzept des Vorgängers kam 2006 der Crafter auf den Markt – optisch im Truck-Design und technisch ein komplett neues Fahrzeug. Dies verdeutlichte auch der neue Name: Crafter stand und steht für einen dynamischen Helfer im Arbeitsalltag, für „einen, der mit anpackt“. Die bis dahin spektakulärste Variante war sicher der 2012 präsentierte Crafter 4MOTION mit Achleitner Allradantrieb. In der Vollausstattung war das Fahrzeug mit bis zu drei Sperren ausgestattet, höhergelegt und hatte Offroad-Reifen sowie einen kompletten Unterfahrschutz. Seine Qualitäten durfte der Crafter 4MOTION bei der Rallye Dakar 2012 als Begleitfahrzeug gleich erfolgreich unter Beweis stellen.

Zehn Jahre lang wurde der Crafter wieder in den unterschiedlichsten Varianten (Kasten, Kombi, Bus, Pritsche, Doppelkabine und Fahrgestell) produziert. Über 480.000 verkaufte Einheiten sprechen für den Erfolg auch dieser dritten Generation.

Crafter Auflage 2016 100 % Crafter – 100 % VWN. 2016 präsentierte Volkswagen Nutzfahrzeuge erstmal den Crafter der zweiten Generation. Er ist ein von Grund auf und wieder in Eigenregie entwickeltes Fahrzeug, für das sogar ein eigenes neues Werk im polnischen Września gebaut wurde. Bei der Entwicklung wurden die Kunden von den Experten bei Volkswagen Nutzfahrzeuge so intensiv wie nie zuvor zu ihren Bedürfnissen und Ideen befragt. Und sie wurden zudem eingeladen, den neuen Crafter aktiv nach ihren Vorstellungen mitzugestalten. Spezialisten aus Hannover begleiteten vielfach die Fahrer und Fahrerinnen in ihrem Alltag und befragten sie direkt an ihrem Arbeitsplatz nach ihren Wünschen. Herausgekommen ist das wohl beste und vielfältigste Fahrzeug im C-/D-Segment leichter Nutzfahrzeuge. Neben den verschiedenen Aufbauten gab es den Crafter nun auch erstmalig mit Front-, Heck- oder Allradantrieb. Mit einem Pkw-Fahrverhalten und einer noch nie dagewesenen Vielzahl an Sicherheits- und Fahrerassistenzsystemen wurde der neue Crafter zum Benchmark im Segment. Bis zu 5,5 t zulässiges Gesamtgewicht, ein Ladevolumen bis zu 18,4 m³ und eine überragende Vielzahl von Antrieben und Derivaten bieten kundengerechte Funktionalität und alltagstaugliche Lösungen für individuelle Transportaufgaben aus allen Nutzungsbereichen.

Der neue Crafter Mehr Sicherheit, mehr Komfort, gleiches Preisniveau. Der neue Crafter ist serienmäßig mit digitalen Instrumenten erhältlich: dem sog. „Digital Cockpit“. Prägendes Interieur-Detail des 2024er-Crafter ist sein nun 10,3“ und optional 12,9“ großes Display auf der Basis des neuesten „Modularen Infotainment-Baukastens“ (MIB). Das optisch freistehend angeordnete VW-System kennzeichnet dabei eine neu entwickelte grafische Oberfläche und eine selbsterklärende Menüführung. →

Darüber hinaus erhielt der Crafter eine neue Online-Sprachsteuerung zahlreicher Fahrzeugfunktionen mit „ChatGPT“-Integration, die auf natürliche Sprachbefehle reagiert.

Neu gestaltet wurden die Handbremse und der Schalter des Automatikgetriebes sowie die Bedienelemente der Lichtfunktionen, die Tasten im Bereich der Mittelkonsole sowie sämtliche Luftausströmer. Beispiel Handbremse: Die ist nun eine elektronische Parkbremse, bedienbar mittels Schalter im Cockpit, der bisherige Hebel zwischen den Vordersitzen entfällt. Das Spektrum der neuen serienmäßigen

und optionalen Assistenzsysteme hebt die erfolgreiche Crafter Baureihe auf ein neues Level. Künftig gehören folgende Systeme zur Serienausstattung aller neuen Crafter: der „Front Assist“ (Notbremsassistent inkl. Radfahrer- und Fußgängererkennung), der „Lane Assist“ (Spurhalteassistent), die Verkehrszeichenerkennung, ein Geschwindigkeitsbegrenzer und eine akustische Einparkhilfe für den Heckbereich. Optional wird für den Crafter erstmals der „Travel Assist“ zur Verfügung stehen; in Kombination mit ihm findet auch der „Emergency Assist“ Einzug in den Crafter. //



Neuer Antrieb.

Kompromisslos. Nachhaltig. Wirtschaftlich.



**Bis zu € 12.000,-
Umstiegsbonus***

auf vollelektrische Ford Nutzfahrzeuge!

RANGER PLUG-IN-HYBRID

ab **€ 38.790,-** bzw. ab **€ 297,-**
mtl. bei Operating Leasing¹

E-TRANSIT CUSTOM

ab **€ 30.690,-** bzw. ab **€ 300,-**
mtl. bei Operating Leasing¹



Ford Ranger PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert 3,1l/100km | CO₂-Emission gewichtet kombiniert: 70g/km | Stromverbrauch kombiniert: 23,2kWh/100km | Elektrische Reichweite: 41–42km | Ford E-Transit Custom: Stromverbrauch kombiniert: 22,1–24,6kWh/100km | CO₂-Emissionen kombiniert: 0g/km | Elektrische Reichweite kombiniert: bis zu 303–328km (Prüfverfahren: WLTP)

Symbolfoto | Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter vom Listenpreis abzuziehender Nachlass (inkl. USt und NoVA), gültig auf ausgewählte, vollelektrische Nutzfahrzeug-Modelle. Aktion gültig bis auf Widerruf. 1) Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter Richtpreis bzw. Leasingrate inkl. NoVA exkl. USt, beinhaltet bereits Importeursnachlass sowie Ford Credit Bonus und Versicherungsbonus. Angebot ausschl. für Unternehmer bei Operating Leasing über Ford Credit, einem Angebot der Santander Consumer Bank und Abschluss eines Vorteilssets der Ford Auto-Versicherung (Versicherer: GARANTA Versicherungs-AG Österreich). Bank-übliche Bonitätskriterien vorausgesetzt. Laufzeit 48 Monate; 20.000 Kilometer/Jahr; Anzahlung 30% vom Aktionspreis; zzgl. Gesetz. Vertragsgebühr (1,1% der geleisteten Zahlungen). Freibleibendes unverbindliches Angebot, vorbehaltlich Änderungen, Irrtümer und Druckfehler. Nähere Informationen erhalten Sie bei Ihrem teilnehmenden Ford-Partner.



Bulli-Treffen am Salzburgring

Volkswagen Nutzfahrzeuge Österreich lud Mitte Mai zum 75 Jahre Bulli-Treffen ein.

„Die Faszination Bulli begleitet viele unserer Kunden bereits ihr ganzes Leben. Bulli ist ein Lebensgefühl, die Fangemeinde ist ungemein loyal und vor allem gut vernetzt: Das zeigte sich bereits im Vorfeld, als binnen weniger Tage alle rund 500 Stellplätze ausgebucht waren“, sagt Miriam Walz, Markenleiterin Volkswagen Nutzfahrzeuge, und erläutert weiter: „Das Bulli-Treffen ist das Erste dieser Art in Österreich. Es waren alle Bulli-Generationen vor Ort, und wir präsentierten auch die aktuelle Bulli-Familie bestehend aus Multivan, California, Transporter und dem vollelektrischen ID. Buzz.“

8. März 1950: Geburtsstunde des ersten Transporters Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert 75 Jahre Bulli. Er ist das am längsten gebaute Nutzfahrzeug Europas. Am 8. März 1950 fuhr der erste Transporter – kurz T1 genannt – in Wolfsburg vom Band. Seitdem folgten ihm – ab 1956 in Hannover produziert – mehr als 12,5 Mio. weitere Bulli. Damit ist er zugleich das erfolgreichste europäische Nutzfahrzeug aller Zeiten. Kult seit einer Ewigkeit. Vom T1 bis zum T6.1 der sechsten Generation lieferte stets eine Plattform die Basis für alle Derivate – vom Transporter bis hin zu den Camper-Ikonen. Doch das Zeitalter der E-Mobilität machte eine Transformation des Allrounders und damit einen Paradigmenwechsel notwendig: „Aus einem Bulli für alle“ wurde deshalb „für jeden der richtige Bulli“.

Den Aufbruch in die neue Epoche markierte 2021 der aktuelle Multivan – ein Freizeit- und Business-Van mit optionalem Plug-in-Hybridantrieb. Ihm folgte 2022 mit dem ID. Buzz, der erste vollelektrische Bulli in Großserie. 2025 nimmt nun als dritte Baureihe die ebenfalls neue Transporter-Baureihe Fahrt auf. Das aktuelle Bulli-Programm besteht damit aus drei Säulen mit sechs Grundmodellen: dem Multivan und dem baugleichen California, dem ID. Buzz und dem Nutzfahrzeug ID.

Buzz Cargo sowie dem Transporter und der technisch identischen Shuttle-Version Caravelle. Sie alle tragen noch heute die DNA des multifunktionalen T1 in ihrem Design und konstruktiven Layout.

Jubiläumsfeier am Salzburgring Das Rahmenprogramm bot eine Heritage-Ausstellung (vom T1 bis zum ID. Buzz GTX), Probefahrten, zahlreiche Foodtrucks, Livebands, Kinderprogramm sowie Austausch mit gleichgesinnten Bulli-Fans aus ganz Europa. Am Sonntag bestand die Möglichkeit, den Salzburgring zu Fuß zu erkunden („Walk the ring“). Zudem konnten Kinder die Fahrerlagerkurve der Rennstrecke mit Straßenmalkreide gestalten.

Bulli aller Generationen – ausgestellt oder für Probefahrten bereit Es waren zahlreiche Bulli-Raritäten aller Generationen vor Ort, eine kleine Auswahl im Folgenden: Bei einem Bulli-Treffen durfte der sog. „Sambabus“ (T1) nicht fehlen. Der „Sambabus“ war die Luxusvariante des T1 und wurde ab 1951 produziert. Der Kleinbus mit Zweifarblackierung, Faltschiebedach und Fenstern rundum bietet bis zu neun Reisenden Platz.

Der Boxer-Motor bringt es auf 31 kW/42 PS, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 105 km/h. Der Sammlerwert eines Modells in gutem Zustand ist entsprechend hoch. Ein weiterer Blickfang war der „Coca-Cola“-Bulli aus 1976 (T2). Der Kastenwagen mit speziellem Laderaum-Ausbau leistet 37 kW/50 PS.

Ein T3 in limitierter Auflage ist der T3 Multivan Limited Last Edition aus dem Jahr 1992. Diese Sonderserie wurde zum Ende der Produktion des T3 1992 aufgelegt und war auf 2.500 Fahrzeuge limitiert. Der 4-Zylinder-Boxer Motor bringt es bei 68 kW/92 PS auf eine Höchstgeschwindigkeit von 141 km/h. Als Gebrauchtwagen ist diese Serie mit exklusiver Ausstattung bereits besonders begehrt.

Mit dem T4 änderte sich ab August 1990 das Konzept grundlegend: So wanderte der Motor vom Bus-Hack in die Front, ebenso war der Vorderantrieb ein Novum. Der ausgestellte T4 Multivan Allstar aus dem Jahr 1994 ist ein besonderes Showcar, denn er ist nahezu neuwertig.

Porsche Renntransporter recharged Die Marke Porsche hat sich in Österreich zum Jubiläum etwas Besonderes einfallen lassen: Sie schlägt mit der Neuinterpretation des Renntransporters eine Brücke aus der Motorsport-Vergangenheit in die Gegenwart und Zukunft: So präsentierte sich der vollelektrische ID. Buzz GTX mit Allradantrieb im ikonischen roten Dress des historischen Porsche-Renntransporters. Der Salzburgring bot für die Premiere den idealen Rahmen.

Der VW Renntransporter Typ T2a der Porsche AG (Weissach Bus) aus 1967 zog einen Anhänger der Sportabteilung aus demselben Jahr und ist eine Leihgabe des Porsche Automuseums von Helmut Pfeifhofer in Gmünd. Am Anhänger stand ein 911 ST Rallyeauto aus dem Jahr 1969. Der VW T2a war die zweite Generation des Transporters und ein direkter Nachfolger des T1. Der T2a war in verschiedenen Varianten erhältlich, darunter als Pritschenwagen und geschlossener Transporter, und fand breite Anwendung im Gewerbe. Der T2a war auch die Basis für Sonderfahrzeuge wie Renntransporter, die in den 1960er-Jahren eingesetzt wurden, um Rennwagen und Ausrüstung effizient zu Veranstaltungen zu bringen. ▀



Fünfmillionster Sprinter

Name statt Nummer. Vor 30 Jahren brachte Mercedes-Benz einen Transporter auf den Markt – den Sprinter, der als erster Transporter der Marke statt einer Typennummer einen Namen erhielt. Er wird zum Namensgeber für die gesamte Fahrzeugklasse. Mercedes-Benz startet die Feierlichkeiten des Sprinter-Jahrestags mit einem Sondermodell und einer Ausstellung auch mit einem Sprinter der ersten Generation, aktuellen Modellen und dem batterieelektrisch angetriebenen eSprinter.

Das Sondermodell zeigt mit seiner Ausstattung alles, was der Sprinter kann. Aufsetzend auf die Ausstattungslinie Select mit Komfortsitz inklusive Lordosenstütze für Fahrer, Komfort-Dachbedieneinheit sowie LED High Performance-Scheinwerfer inklusive adaptivem Fernlicht-Assistenten, außerdem das neue Fahrassistenz-Paket und zusätzliche Komfortfeatures als integrierte Sonderausstattungen mit einem deutlichen Preisvorteil. Das Sondermodell „30 Jahre Sprinter“ startet bei 58.055 Euro.

Der Mercedes-Benz eSprinter ist in zwei Aufbauformen und -längen sowie mit drei Batteriegrößen und einer Reichweite bis zu 478 km

(WLTP) verfügbar. Er basiert auf einem neuen Konzept mit drei Modulen, die eine einfache Anpassung der Plattform an weitere Fahrzeugvarianten ermöglichen. Aus- und Aufbauherstellern eröffnen sich so neue Möglichkeiten, auch auf eSprinter-Basis branchenspezifische Lösungen zu entwickeln. Mit einem Ladevolumen von bis zu 14 m³ und einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 4,25 t beweist der eSprinter zudem eine vergleichbare Praxistauglichkeit wie sein Pendant mit Verbrennungsmotor.

Für den eSprinter – wie auch für den konventionell angetriebenen Sprinter – gibt es seit dem vergangenen Jahr zudem Updates in puncto Vernetzung und Sicherheit. Beide Modelle profitieren u. a. von Neuerungen des MBUX-Multimediasystems. Ebenso wurden die Sicherheits- und Assistenzsysteme mit zusätzlichen und teilweise neuen Funktionen ausgestattet. So beinhaltet zB der Aktive Brems-Assistent jetzt die Kreuzungsfunktion. Mit den aktuellen Änderungen sind ab sofort auch ein 22 kW AC-Lader sowie ein Fahrassistenzpaket als Sonderausstattungen bestellbar. **■ (aum)**



Weitere Motorisierung

Mercedes-Benz bietet den e-Vito Kastenwagen in einer weiteren Antriebsvariante an. Neben der bisherigen Version mit einer Batteriekapazität von 60 kWh und 85 kW (116 PS) starkem Elektromotor gibt es künftig auch eine Ausführung mit 90 kWh großem Akku und 150 kW (204 PS) Spitzenleistung sowie einem Drehmoment von 365 Nm. Die größere Batterie ermöglicht Reichweiten von bis zu 480 km und ist auch für die 85 kW-Ausführung des e-Vito erhältlich. Der Basispreis für die neue, leistungsstärkere Variante beträgt 46.008 Euro (brutto) plus Nebenkosten. **■ (aum)**