

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 3/2023

**RAUPEN-BULLI DER KULT-VW ERHÄLT EIN NEUES LEBEN
STELLANTIS ERMÖGLICHT STROMERN OHNE LADE-HEMMUNG
POST PILOTPROJEKT WIE DER E-SPRINTER GRAZ ERFREUT**





Raupen-Bulli

Der T1 war im Mai 1962 im Nutzfahrzeug-Werk in Hannover gebaut worden und zu einem Käufer nach Österreich geschickt worden.

Nachdem das Fahrzeug eine kurze Zeit ganz normal genutzt worden war, verwandelte ein Wiener VW-Mechaniker den T1 in einen „Pisten-Bulli“: Kurt Kretzner baute den Bulli zu einem T1 mit vier Achsen um – zwei davon mit einem Kettenantrieb ausgerüstet, zwei per Zwillingsreifen lenkend.

Kretzner soll begeisterter Skifahrer gewesen sein, dem es in den Bergen Österreichs an einem geländegängigen Transporter gemangelt

Volkswagen hat den Raupen-Fuchs in den Neuzustand versetzt.

anlagen, Pipelines und dergleichen“, beschrieb der Konstrukteur später in den Verkaufsunterlagen seinen „Raupen-Fuchs“, wie er den Umbau nannte. Mehr als vier Jahre lang arbeitete der Österreicher an seiner Idee. Zwei „Füchse“ entstanden wohl bis 1968, beim dritten stockte dann die Produktion. Zumindest ein Exemplar aber überlebte und wurde nun von den Oldtimer-Spezialisten bei Volkswagen Nutzfahrzeuge wieder zum Leben erweckt.

hatte. „Ein idealer Helfer für jeden: Hüttenwirt, Jäger, Förster, Arzt, Wartungspersonal von Liftanlagen, Fernseh- und Rundfunk-



Unter die orange lackierte Bulli-Karosserie hatte der Wiener Tüftler vorn eine gelenkte Doppelachse mit grobprofilierten 14“-Zwillingsreifen und hinten eine ebenfalls doppelte Achse mit Kettenantrieb gepflanzt. Die Ketten waren auf 13“-Räder montiert und eine Eigenkonstruktion aus Aluminiumelementen mit 2 cm dicken Gummiblöcken zur Rettung des Asphalts. Durch die doppelte Vorderachslenkung ergab sich ein Wendekreis von unter 10 m. Ein automatisches Sperrdifferential sorgte auch im Hochschnee für Vortrieb. Als Motor kam der serienmäßige 1,2 l-Boxermotor mit 34 PS (25 kW) zum Einsatz, der den Raupen-Fuchs auf eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h beschleunigte. Kurt Kretzner wollte einen Kettenwagen bauen, der einfach zu steuern war. Daher entschied er sich nicht für eine Lenkung über Ketten auf allen Achsen wie bei einer Planierdraupe, sondern für eine Halbkette (nur auf den Antriebsachsen) und eine fast normale, wenn auch doppelt ausgeführte Vorderradlenkung. „Das neue, ideale, leicht zu bedienende Raupen-Fahrzeug, mit dem Sie sicher und bequem jedes schwierige Gelände meistern. Schnee, Sand, Steine, Almwiesen, Moore, kleine Bäche und Wälder können Sie mit diesem Gerät befahren“, warb der Konstrukteur für seinen Pisten-Bulli. Gesehen wurde der Raupen-Fuchs über die Jahre selten. 1985 tauchte der T1 ein letztes Mal in Wien auf, bevor er Anfang der 1990er-Jahre vom Porsche-Museum Gmünd gekauft wurde. Irgendwann ging der Raupen-Fuchs dann in den Besitz des Vereins Bullikartei über – eine Gemeinschaft von Liebhabern der ersten Bulli-Generation. Sie starteten 2005 einen ersten Versuch, das hochalpine Spezialfahrzeug zu restaurieren. Doch aus logistischen Gründen der bundesweit verstreuten Vereinsmitglieder konnte die Restauration leider nicht vollendet werden. Ende 2018 kam der Raupen-Fuchs in die Sammlung von Volkswagen Nutzfahrzeuge Oldtimer. Das Ziel: Der Raupen-Fuchs sollte wieder auf die Piste zurück. Die 60 Jahre alte Karosserie wurde beim Neuaufbau, wie bei allen Werksrestaurierungen in Hannover, vom Lack befreit, instandgesetzt, beschichtet und im weitgehend originalen Orangeton neu lackiert. Mattes Orange deshalb, damit – so die Intention damals – der Raupen-Fuchs in der schneebedeckten Landschaft und unwegsamem Gelände sofort erkennbar war. Technik und Innenraum wurden ebenfalls erneuert. Da es keine Originalunterlagen mehr gab, wurden Buchen- und Kiefernholzer individuell an den Raum im Raupen-Fuchs angepasst und Werkzeughalterungen angebracht. Im Frühjahr zog das Unikat dann erstmals wieder seine Bahnen durch den Schnee. Nach 60 Jahren kehrt der Raupen-Bulli nun ans Licht der Öffentlichkeit zurück. */(aum)*





Ohne Reichweitenangst

In seiner vierten Generation beflügelt Nissans X-Trail jetzt auf Wunsch ein elektrischer Antrieb.

Förderung bekommt er jedoch nicht, denn an Bord sorgt kein dicker Akku für Reichweite, sondern ein konventioneller Dreizylinder-Benziner, der als Generator die Energie für die beiden E-Maschinen des Allradlers mit der Modellbezeichnung e-Power e-4orce erzeugt. Der X-Trail wird als Fünf- und Siebensitzer angeboten, die elektrifizierten Modelle der Baureihe starten bei 37.000 Euro.

Die wuchtigen Radhäuser und die markante Schattenlinie an den Fahrzeugflanken wecken den Geist des Urahrs, wollen Offroad-Gefühle erzeugen. Und sie stehen dem X-Trail in dieser Version auch zu. Die Version e-Power e-4orce hat einen Elektromotor mit strammen 150 kW (204 PS) an der Vorderachse, für den Allradantrieb ist der zweite Elektriker verantwortlich, der die Hinterachse nicht nur mit 100 kW (136 PS) versorgt, sondern auch die Kunst des Torque Vectoring beherrscht, die differenzierende Beaufschlagung der Räder mit Drehmoment. Damit bekommt Nissans SUV nicht nur einen Traktionsgewinn im Gelände oder auf rutschiger Fahrbahn, sondern auch ein munteres Fahrverhalten beim Umrunden von Kurven. Mit verschiedenen Fahrmodi für den jeweiligen Straßenzustand passt sich der Antriebsstrang an die Gegebenheiten an.

Das Programmspektrum reicht vom lockeren Untergrund oder Schnee bis zum Asphaltbelag mit viel Grip. Hilfreich ist die variable Kräfteverteilung auch im Gespannbetrieb, immerhin darf der selbst fast 2 t schwere X-Trail 1.800 kg an den Haken nehmen. Die Zuladung ist mit gut 500 kg mehr als ausreichend. So ganz konventionell ist der 158 PS (116 kW) liefernde Verbrennungsmotor freilich nicht. Er ist von Kopf bis Fuß auf Effizienz getrimmt und nutzt dafür alle Kniffe. Dazu gehört ein variabler Hubraum, damit er je nach Motor-

last immer optimale Leistung bei hohem Wirkungsgrad erzielt. Hierfür verändert ein Aktuator die Länge des Kolbenhubs. Bei kleiner Anforderung läuft die Maschine mit maximaler Verdichtung, wird viel Strom benötigt, sinkt das Verdichtungsver-

hältnis auf den unteren Grenzwert. Immer aber versorgt der Verbrenner ausschließlich die beiden Elektromotoren direkt oder speichert die Energie in einer Pufferbatterie mit 2,1 kWh Kapazität. Die erlaubt bei gutem Füllstand sogar rein elektrisches Fahren über einige 100 m. Deshalb hat der X-Trail auch alle Features eines Elektroautos bekommen, so etwa das akustische Warnsignal beim Rangieren. Auch das Fahren im E-Pedal-Modus ist möglich. Dann rekuperiert das System mit maximaler Kraft und erlaubt es, den Nissan bei vorausschauender Fahrweise ohne Bremse zu bewegen. Nur eine Ladebuchse findet sich nicht an der Karosserie – getankt wird, wie wir es alle noch kennen, an der Zapfsäule für Superbenzin.

Die Kraftentfaltung des Antriebsstrangs mit einer Systemleistung von 157 kW (214 PS) ist angenehm. Immerhin 525 Nm Drehmomentspitze liefert das Motorenduo, das reicht für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in sieben Sekunden und 180 km/h Höchstgeschwindigkeit. So leise wie ein Stromer ist der elektrische X-Trail jedoch nicht. Der Dreizylinder startet zwar ruckfrei, ist aber deutlich zu hören. Vor allem dann, wenn viel Leistung gefordert wird, dreht er hoch und erinnert dabei an einen Verbrenner mit stufenlosem Getriebe. Aber wohlgermerkt, eine mechanische Verbindung zwischen dem Dreizylinder und den Rädern gibt es nicht. Der Wille zum Sparen bleibt nicht erfolglos. 6,3 l Konsum gibt die WLTP-Norm an, bei unseren Fahrten pendelte sich der Durchschnitt bei 6,7 l Benzin auf 100 km ein, was bei einem Tankinhalt von 55 l erstaunliche Reichweiten für

einen Benziner ergibt. Bei der Fahrt zur Zapfsäule fällt zudem der deckellose Einfüllstutzen auf, der den Vorgang zu einer sauberen und komfortablen Sache sowie Fehlbetankungen unmöglich macht.



Der Innenraum wirkt frisch und aufgeräumt. Auf Wunsch gibt es ein zweifarbiges Design und vor allem einfach bedienbare Drehschalter und Tasten. An Ablagen mangelt es ebenfalls nicht, das Raumangebot ist auf allen Plätzen sehr ordentlich. Wer den X-Trail als Siebensitzer ordert, bezahlt für die beiden Klappstühle im Heck 800 Euro Aufpreis und sollte den Hinweis des Herstellers beachten, dass diese für Passagiere mit einer Körpergröße von maximal 1,60 m gedacht sind. Der Kofferraum lässt sich leicht beladen, 575 bis 1.396 l passen hinein. Die Heckklappe öffnet und schließt in der hochwertigen Ausstattungsversion Tekna elektrisch.

Die Modellbezeichnung e-Power e-4orce ist weniger gelungen als das Gesamtkonzept des elektrischen X-Trail. Er zeigt sich weitgehend alltagstauglich und macht auch auf der Langstrecke in den Urlaub nicht schlapp. Zwar bilden sich bisweilen auch an konventionellen Zapfsäulen während der Reisezeit kleine Staus, aber hängt die Zapfpistole erstmal im Stutzen, ist die Pause schon fast beendet (während sie bei gängigen Elektroantrieben erst so richtig anfängt). Der nächste Stopp aus versorgungstechnischen Gründen liegt bei Nissans e-Power ungefähr 800 km in der Ferne. **Michael Kirchberger / cen**



Post-Transporter im Pilotprojekt

E-Sprinter der Österreichischen Post sind in Graz mit integrierter Feinstaub-Filtertechnik unterwegs

Zur Reduzierung der Feinstaubbelastung und um umfassende Erkenntnisse bezüglich Effektivität, Wettereinflüsse und Dauerhaltbarkeit im Realbetrieb zu gewinnen, starteten Mercedes-Benz Vans, die Österreichische Post sowie MANN+HUMMEL im August ein Pilotprojekt. Dazu wurden zwei eSprinter-Serienfahrzeuge der Österreichischen Post mit integrierten Feinstaubfiltern im Frontmodul ausgestattet. Die beiden eSprinter sind seither in der Grazer Innenstadt unterwegs. Sie absolvieren ihre Routen im wöchentlichen Wechsel, um über die verbauten Feinstaubsensoren repräsentative Werte zur Feinstaubkonzentration zu ermitteln.

Auf ihren täglichen Touren fahren die vollelektrischen Transporter im Durchschnitt 53 km. Dabei führen die Routen vom Post-Logistikzentrum in Kalsdorf in die Grazer Innenstadt und zurück. Auf einer Tour liefert jeder der beiden eSprinter im Durchschnitt 160 Pakete aus und stoppt knapp 100-mal.

Nach erfolgreicher Überprüfung und Untersuchung der Filter nach drei Monaten Fahrbetrieb lässt sich feststellen, dass die Filter unbeschädigt und ohne Verformung sind. Seit Beginn des Pilotprojektes waren die eSprinter an knapp 60 Tagen im Einsatz und haben jeweils rund 6.400 mg Staub aus der Umgebungsluft gefiltert.

Neben der Dauerhaltbarkeit der Filter werden im Rahmen des Pilotprojekts auch die Auswirkungen auf die Fahrzeuge analysiert. Durch Druckverlustmessungen wurde die Haltbarkeit der Filter bestätigt und ein Beladungszustand von 15% festgestellt. Bisher gibt es keine Einschränkungen im Betrieb, und um weitere Erkenntnisse zu sammeln, läuft das Pilotprojekt noch bis Mitte des Jahres 2023.

für die Zustellung von Paketen, Briefen, Werbesendungen und Printmedien im Einsatz, sodass diese frei von Abgasen erfolgt. Damit tragen die Maßnahmen der Österreichischen Post zu einer Reduzierung der CO₂- und Lärmemissionen in der Stadt bei. Das Pilotprojekt soll aufzeigen, wie diese Erfolge weiter optimiert werden können. Bis 2030 will die Österreichische Post im gesamten Land rein elektrisch zustellen. Seit dem Frühjahr dieses Jahres wird die Flotte nur noch um rein elektrische Zustellfahrzeuge erweitert.

Die Technik dieses Pilotprojekts stammt aus der Entwicklung des Mercedes-Benz Vans Technologieträgers SUSTAINEEER. Der SUSTAINEEER zeigt, wie der elektrifizierte, gewerbliche Transportsektor zu lebenswerten Städten und Ressourcenschonung beitragen kann. Der Ende 2021 vorgestellte Technologieträger ist zur Reduzierung des Feinstaubfußabdrucks mit zwei Feinstaubpartikelfiltern ausgestattet. Die moderne Filtertechnik wurde in Kooperation mit dem Filtrationsspezialisten MANN+HUMMEL entwickelt, sie filtert die Luft im direkten Fahrzeugumfeld und kompensiert einen Teil der Feinstaubemissionen in einer Partikelgröße von bis zu 10 µm (PM10). Der positive Effekt hängt dabei von der Umgebungskonzentration ab. Das bedeutet, in Gebieten mit schlechterer Luftqualität kann der SUSTAINEEER einen größeren Teil seiner eigenen Emissionen kompensieren.

Im Pilotprojekt mit der Österreichischen Post wird derzeit der im Frontmodul des SUSTAINEEER integrierte Filter erprobt. Er filtert

Die Initiative fügt sich nahtlos in das smarte Gesamtkonzept der Österreichischen Post ein, das sich „Grünes Graz“ nennt. Schon seit November 2021 sind in der Grazer Flotte der Österreichischen Post ausschließlich rein elektrische Fahrzeuge



in Kombination mit dem bereits im Fahrzeug vorhandenen Sauglüfter Feinstaub aus der Luft. Er kann auch bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten und während des Ladevorgangs Feinstaub aus der Umgebungsluft herausfiltern. Zudem ist das Fahrzeug mit einem Feinstaubsensor ausgestattet. Dieser misst die Feinstaubkonzentration in der Luft und kann entsprechend die Filtrationsleistung steuern. So lässt sich das Fahrzeug auch als mobile Messstation nutzen. Die Filterelemente können beim jährlichen Service einfach entnommen und ersetzt werden. //





Stromern ohne Lade-Hemmung

Die automobiler Zukunft ist elektrisch. Die Frage bleibt allerdings: Batterie oder Brennstoffzelle respektive Wasserstofftechnik?

„Das ist kein Entweder-oder, sondern ein Sowohl-als-auch“, sagt Lars-Peter Thiesen, Leiter der Einführungsstrategie Wasserstoff und Brennstoffzelle bei Opel in Rüsselsheim. Seit über 20 Jahren arbeiten er und sein Team an der Serienentwicklung des klimaneutralen Antriebs. Mit dem Opel Vivaro-e Hydrogen kommt nun der erste Brennstoffzellen-Transporter auf die Straße.

Das Antriebsprinzip ist so einfach wie genial: Aus Wasserstoff und Umgebungsluft entsteht in der Brennstoffzelle Strom zum Antrieb des Elektromotors. Als einziges Abfallprodukt dieser Reaktion kommt dabei reiner Wasserdampf aus dem Auspuff. Insofern handelt es sich also auch beim Vivaro-e Hydrogen um ein Elektrofahrzeug mit null Emissionen. Technisch basiert der elektrisch fahrende Van auf seinem batterieelektrischen Pendant. Der wird aus dem nordfranzösischen Stellantis-Werk Hordain angeliefert, in der Abteilung Opel Special Vehicles (OSV) in Rüsselsheim von 70 Mitarbeitern von Hand komplett zerlegt und neu aufgebaut. Dabei wird die Antriebsbatterie durch drei 700 bar-Wasserstofftanks aus Karbonfasern mit zusammen 4,4 kg Fassungsvermögen ersetzt – genug für mehr als 400 km Reichweite nach WLTP-Norm. Auch der Brennstoffzellenantrieb fällt so kompakt aus, dass er unter der Motorhaube Platz findet. Vorteile: Die Karosseriestruktur muss nicht geändert werden und auch das Ladevolumen bleibt unverändert.

So besitzt der wahlweise in den Längen M und L (4,96 und 5,30 m) lieferbare Transporter mit 5,3 und 6,1 m³ identisch große Laderäume wie die Diesel- oder batterieelektrischen Vivaro-Varianten. „Wenn man so will, lief die gesamte Entwicklung auf ein Ziel hinaus:

keine Einschränkung beim Laderaum“, so Thiesen. Dagegen bringt es die Brennstoffzelle nur auf eine Leistung von 45 kW. Etwas zu schlapp für den eingebauten Stellantis-Standard-Elektroantrieb mit 100 kW (136 PS), weswegen zum Starten und Beschleunigen sowie für

die Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn eine 10,5 kWh starke Lithium-Ionen-Batterie unter den Vordersitzen zusätzlichen Boost sowie extern an der Steckdose aufgeladen weitere 50 km Reichweite liefert. So kann das Brennstoffzellensystem stets unter optimal gleichbleibenden Bedingungen arbeiten – was während der Fahrt deutlich zu hören ist, weil der turbinenähnliche Antriebsound und die Beschleunigung nicht immer synchron verlaufen und das Betriebssystem auch im Stand stets präsent bleibt. Allerdings stört das akustische Eigenleben nach kurzer Eingewöhnungszeit nicht weiter. Etwas nerviger im automobilen Alltag erscheint da schon eher die geringe Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h, mit der Überholvorgänge sowohl auf der Landstraße als auch auf der Autobahn wohl vorbereitet sein wollen, wenn man nicht über Gebühr die linke Spur belegen will. Auch die 15 Sekunden bis Landstraßentempo ziehen sich wie Kaugummi. In urbanen Gefilden dagegen stromert der Van mit vergleichbar spontanem Antritt, fährt und federt wie sein batterieelektrisches Pendant. Mit dem kleinen, aber entscheidenden Unterschied, dass das Auftanken gerade mal drei Minuten dauert – in etwa so kurz wie ein Tankstopp mit konventionellem Diesel oder Benzin. Ideal vor allem für gewerbliche Flottenkunden, die überwiegend lange Strecken zurücklegen bzw. schnell auftanken müssen, weshalb Opel ausgerechnet einen Lieferwagen als erstes Fahrzeug mit einem Brennstoffzellenantrieb ausrüstet. „Es gibt viele



Branchen, in denen die Mitarbeiter ihr Fahrzeug über Nacht an der Straße parken und keine Möglichkeit haben, aufzuladen“, weiß Thiesen. Das Spektrum reicht hier von Servicetechnikern, Monteuren, Kurierfahrern und Paketzustellern bis zu Kommunen, Stadtwerken und Energieversorgern. Kurze Stehzeiten bedeuten im Alltagsbetrieb bares Geld. Als erstes Unternehmen hat denn auch der Haushaltsgerätehersteller Miele nach mehrwöchiger Testphase zwei Vivaro e-Hydrogen an die individuellen Anforderungen seines Kundendienstes angepasst, um damit Servicefahrten zu übernehmen. So schnell und einfach wie der Brennstoffzellen-Van wieder aufgetankt und fahrbereit ist, so langwierig und mühsam ist es allerdings zurzeit noch, an den begehrten Wasserstoff zu kommen. Aktuell umfasst das Tankstellennetz noch viel zu wenig öffentlich zugängliche Zapfsäulen von H₂ Mobility.

Neben dem dünnen Tankstellennetz sind auch die hohen Kosten noch ein Problem. Kaufen lässt sich der Vivaro-e Hydrogen noch nicht. Opel bietet zunächst nur eine Leasingoption an. „Zurzeit sind die Komponentenkosten noch relativ hoch, weil die Stückzahlen sehr niedrig sind“, sagt Lars-Peter Thiesen. „Der Schlüssel heißt hier economies of scale“, auf deutsch: Produktionskosten, die durch steigende Stückzahlen geringer ausfallen. Genau das soll jetzt passieren. Die Rüsselsheimer Spezialabteilung, in der auch die baugleichen Stellantis-Geschwister Peugeot e-Expert und Citroën e-Jumpy auf Brennstoffzellenantrieb umgerüstet werden, ist zurzeit auf rund 1.000 Modelle pro Jahr ausgelegt. Ab 2024 sollen auch die größeren Stellantis-Transporter im Format eines Opel Movano oder Peugeot Boxer wahlweise mit Wasserstoff fahren, sodass die Stückzahl, auf 10.000 Brennstoffzellentransporter ausgeweitet, in die reguläre Fließbandproduktion integriert werden kann. Längerfristig will Stellantis die Technologie ab 2025 dann auch in den USA in den RAM-Transportern und Pick-ups anbieten.

Frank Wald, cen

Glanzeistung

Das in dritter Generation geführte Familienunternehmen SPEISER Karosserie- und Lackiercenter in St. Pölten blickt bereits auf 75 Jahre Erfahrung zurück und steht seit Anbeginn für handwerkliches Können, Erfahrung und Innovation im Lkw-Fahrzeugbau.

In der Firmenphilosophie der SPEISER Karosserie- und Lackiercenters steht das Miteinander im Team und mit den Kund*innen stets im Vordergrund. Dieser Bogen spannt sich von der Einbindung des Kunden, was die individuellen Wünsche und Anforderungen betrifft, bis zur Ausführung und Fertigstellung des Lkw-Neuaufbaus.



Im Produktionsspektrum für Ford-Nutzfahrzeuge finden sich bei der Firma SPEISER Vollaluminium-Pritschen- und Planen-Aufbauten sowie Kofferaufbauten für Trockensortiment und Kühlfahrzeuge vom Frischedienst- bis zum Tiefkühlbereich. In Zusammenarbeit mit dem Ford-QVM-Partner Sortimo entstehen zudem diverse Laderauminneneinrichtungen für Kastenwägen, die von unterschiedlichen Handwerksbetrieben benötigt werden. Einzelne Handwerksbranchen setzen weiters auf belastbare Ladebordwände und einzelne Sonderlösungen, um ihre Arbeitsabläufe einfach und bequem gestalten zu können.

Die Firma SPEISER sieht sich als QVM-Partner und damit als zertifizierter Aufbaupartner in der Verpflichtung, einen hohen Qualitätsstandard zu wahren und neue Aufgaben mit dem entsprechenden Fachwissen und bestem Know-how zu erfüllen. Gleichzeitig freut es sie, ein zuverlässiger und kompetenter Partner der großen Ford-Familie zu sein.

Ing. Robert Schreiner (Technik, Vertrieb, Außendienst SPEISER): „Wir setzen uns mit den Wünschen und Anforderungen unserer Kunden detailliert auseinander. Als echter Fahrzeug-Aufbauer finden wir für alle Kund*innen die passenden Lösungen: Am Ende jedes Um-, Aus- oder Aufbaus steht ein maßgeschneidertes Fahrzeug, das sie beim wirtschaftlichen und effizienten Arbeiten unterstützt. Dabei achten wir sehr stark darauf, unseren Kund*innen nur Aufbauten zu verkaufen, die in Bezug auf Belastbarkeit, Gewicht und Dauerhaltbarkeit überzeugen.“

Nur für zwei Transporter „Gold“

Euro NCAP hat die Sicherheitsausstattung von 18 Transportern unter die Lupe genommen. Fast alle haben zwar serienmäßig einen Müdigkeitsassistenten an Bord, etwas weniger als die Hälfte verfügt in der Basisversion über einen Tempomat, aber einen Notbremsassistenten gibt es in allen Fällen nur optional, dann oft auch nicht mit Fußgänger- oder Radfahrererkennung. Spurhaltehelfer sind ebenfalls nirgendwo Standard.

Ford Transit und Fiat Ducato bekamen den „Gold“-Status zuerkannt, der Mercedes-Benz Vito rutschte aufgrund der ab diesem Jahr verschärften Prüfkriterien eine Stufe nach unten. Ebenfalls ein „Silber“-Rating bekamen der Mercedes-Benz Sprinter und der Nissan Primastar sowie die beiden Volkswagen-Modelle Crafter und T6.1. Bronze gab es für Citroën Jumpy und Citroën Jumper sowie die baugleichen Modelle Opel Vivaro, Peugeot Expert und Toyota Proace bzw. Opel Movano und Peugeot Boxer. Ebenfalls eine „Bronze-Medaille“ erreichten der Iveco Daily und der Renault Master. Dabei können schon Kleinigkeiten, wie ein nicht serienmäßiger Gurtwarner für den Beifahrer, eine Abstufung nach sich ziehen. Schlusslicht und damit nicht zu empfehlen ist nach Einschätzung von Euro NCAP der Nissan Interstar. Es handelt sich um eine abgespeckte Einstiegsversion des Renault Master, wobei vor allem an den Sicherheitssystemen gespart wurde. (aum)



Fiat-Produktion

Das Stellantis-Werk in Luton, Großbritannien, hat sein Portfolio mit der Aufnahme der Produktion des leichten Nutzfahrzeugs FIAT Professional Scudo erweitert. Die Fertigung unterstützt die starke Nachfrage nach dem neuen FIAT Professional Scudo.

Dies ist das erste Mal, dass FIAT-Fahrzeuge in Großbritannien hergestellt werden. Die Fahrzeuge werden hier sowohl mit Rechts- als auch mit Linkslenkung für den britischen und europäischen Markt gebaut. Der FIAT Professional Scudo wird außerdem in Hordain, Frankreich, produziert, wo auch die batterieelektrische e-Scudo-Version für alle Märkte hergestellt wird.

In Luton werden weiterhin die Varianten mit Verbrennungsmotor der leichten Nutzfahrzeuge Vauxhall Vivaro, Opel Vivaro, Citroën Jumpy, Citroën Dispatch und Peugeot Expert produziert.

Mark Noble, Direktor des Werks Luton: „Es ist eine großartige Nachricht für das Werk Luton, dass wir mit der Produktion des Fiat Professional Scudo beginnen können. Das bedeutet, dass wir nun alle mittelgroßen Kleintransporter der Marken von Stellantis sowohl für den britischen als auch für den europäischen Markt produzieren.“