

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 6/2023

**GELUNGENE VERZAUBERUNG VON DER KASTENENTE
ZUM BERLINGO
SMALL VAN MIT STERN KLEINER STÄDTER UNTER STROM
VIELFALT BEIM MAN TGE JUNIOR MIT PROFIL**





Gelungene Verzauberung

*Citroën Berlingo 2CV Fourgonnette:
Glasfaser für die Nostalgie*

„Die Erinnerung“, so der deutsche Dichter Jean Paul, „ist das einzige Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können.“ Übertragen auf die automobilen Welt mündet diese Einsicht in Versuche, mittels Anleihen an einst

erfolgreiche Modelle die Vergangenheit zu beschwören und so die Gefühle aus jener Zeit in die Gegenwart zu übertragen. Das gelingt nicht immer, aber offensichtlich gibt es immer wieder Zeitgenossen, die sich der Nostalgie hingeben und die vermeintlich guten, längst vergangenen Zeiten in Blech oder glasfaserverstärkten Kunststoff formen. Fabrizio Caselani stammt aus einer Familie, die sich ganz dem Citroën-Doppelwinkel verschrieben hat. „Die Caselanis haben von der Dyane bis zum SM so ziemlich alles gefahren, was Citroën angeboten hat“, beschreibt Christopher Rux, der deutsche Pressesprecher der Marke, die Leidenschaft der Familie. Kein Wunder, dass Fabrizio Caselani zusammen mit dem Designer David Obendorfer die aktuellen Transporter-Modelle der Marke mit dem Doppelwinkel formal in die 50er-Jahre des vergangenen Jahrtausends zurückversetzt hat und Elemente des 2CV Fourgonnette (hierzulande etwas despektierlich als „Kastenente“ bezeichnet) mit dem aktuellen Berlingo vereint.

Das italienische Unternehmen aus dem kleinen Ort Sospiro bei Mailand ist, wenn die Kreativen des Hauses nicht gerade mit nostalgischen Überarbeitungen beschäftigt sind, in der Produktion von Glasfaserteilen für Bootshersteller wie Riva tätig. Das Design stammt von Obendorfer, der bereits im Jahr 2017 den legendären Transporter H auf Basis des Jumper aufleben lassen und 2020 Elemente des nur als Prototypen entwickelten HG für den Jumpy und Space Tourer entwickelt hat. Für den Umbau des Berlingo arbeitete das italienische Duo mit dem Citroën-Designteam zusammen, wo die Kreativen „die Arbeit genau im Auge behalten haben, um sicherzustellen, dass der

ursprüngliche 2CV Fourgonnette nicht zu wörtlich interpretiert wird, das Ergebnis jedoch die DNA von Citroën in sich trägt“, blickt Designchef Pierre Leclercq auf die Entstehung der Sonderserie zurück. Die Kombination aus

modernem Berlingo und klassischem 2CV soll nur 200-mal gebaut werden. So der Plan. Was passiert, wenn sich mehr Kunden auf die Zeitreise in die Vergangenheit begeben wollen, ist ungewiss.

Der Transporter-2CV kam 1951 auf den Markt und wurde auf Anhieb in Frankreich vor allem bei Handwerkern erfolgreich. Insgesamt wurden mehr als 1,2 Mio. Exemplare produziert. Der Berlingo 2CV Fourgonnette des 21. Jahrhunderts übernahm von seinem Vorfahren das Design der Motorhaube, und außerdem wurden Kühlergrill, Stoßstange und die Radkästen dem Vorbild angepasst. Für die Seitenteile wurden Glasfaserkomponenten entwickelt, die an die „Wellblechverkleidung“ des 2CV erinnern. Um die Nostalgie auch in Farbe zu setzen, wird der Berlingo 2CV Fourgonnette in zehn historischen Lackierungen aus den 1960er- und 1970er-Jahren ausgeliefert. Im Gegensatz zum etwas raubeinigen Vorbild rollt der Nostalgie-Berlingo genauso problemlos über die Straßen wie die Versionen aus der Großserie, allerdings erzeugt er deutlich mehr Aufmerksamkeit bei den Passanten. Die durchaus erratische Navigation erzeugt allerdings mitunter Sehnsuchtsgefühle nach einer analogen Straßenkarte, wie sie die Nutzer des 2CV damals bei Bedarf zurate zogen. War der 2CV noch die preiswerte Lösung für Handwerker und später für reiselustige Zeitgenossen, die den Kleintransporter zum Mini-Reisemobil umbauten, so kostet die Rückkehr in das Paradies der Erinnerung heute mindestens 46.410 Euro für die Version mit Verbrennungsmotor und 58.310 Euro für die elektrisch angetriebene Variante. Preiswerter ist der Umbau eines bereits vorhandenen Berlingo. Dafür berechnet Caselani 19.992 Euro. // cen/Walther Wuttke





Kleiner Städter unter Strom

Nach den großen Vans ist auch die kompakte Van-Klasse vollelektrisch zu haben. Der eCitan fährt vor.

Im Gegensatz zum Kastenwagen, der für den gewerblichen Gütertransport optimiert ist, ist der eCitan Tourer ein Spezialist für die lokal emissionsfreie Personenbeförderung. Der Tourer besitzt bereits serienmäßig eine Heckklappe mit Heckscheibe und eine zweite seitliche Schiebetür. Alternativ gibt es für ihn auch die Hecktüren. Die Sitzbank im Fond kann im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilt und umgelegt werden. Zahlreiche Ablagen und Fächer erleichtern die Nutzung des eCitan Tourer im Alltag. Optional lassen sich beim eCitan Tourer im Fond Tische aus den Lehnen der Vordersitze klappen – praktisch als Schreibunterlage für Passagiere der zweiten Sitzreihe oder für einen Snack. In diese Tische sind Cup-Holder integriert. Eine weitere tourerspezifische Sonderausstattung sind die Pompadourtaschen unten an den Lehnen der Vordersitze. Vor Sonne und neugierigen Blicken schützt beim Tourer die einteilige Kofferraumabdeckung. Sie lässt sich in drei Positionen fixieren und hinter der Rückseite der Fondsitze verstauen, wenn sie nicht benötigt wird. Schutz vor Gepäck und Ladung bietet das Gepäcksicherungsnetz. Es kann in zwei Positionen hinter den Vordersitzen oder der Fondsitze angebracht werden.

Zwei Ausstattungslinien, attraktives MBUX-Angebot und leistungsstarker Antrieb eCitan Kastenwagen und Tourer sind in den Ausstattungslinien BASE und PRO erhältlich. Die Line PRO bietet optische Aufwertungen und noch mehr Funktionalität. So sind die Türgriffe und die Abdeckung der Schiebetürleiste in Fahrzeugfarbe lackiert. Innen- und Laderaum werden mit LED-Technologie beleuchtet. Serienmäßig sind im eCitan PRO ferner MBUX (Mercedes-Benz User Experience), ein höhenverstellbarer Fahrersitz, eine Klimaanlage, elektrische

Fensterheber vorne mit Komfortfunktion sowie ein Kunststoffboden im Laderaum. Das optionale Designpaket Interieur bietet weitere hochwertige Ausstattungsdetails wie ein Zierteil im Instrumententräger in Hochglanzschwarz, Chromrahmen an

den Belüftungsdüsen im Instrumententräger und an den Lautsprechern sowie verchromte Türgriffe im Innenraum.

Das optionale Multimediensystem MBUX zeichnet sich durch ein intuitives Bedienkonzept per 7" großem Touchscreen oder Touch Control-Buttons am Lenkrad aus. Darüber hinaus bietet es die Smartphone-Integration von Apple CarPlay und Android Auto, die Freisprecheinrichtung per Bluetooth-Anbindung und Digital Radio (DAB und DAB+). MBUX mit Navigation enthält zusätzlich eine schnelle Festplatten-Navigation, die sich dank des Sprachassistenten „Hey Mercedes“ besonders bequem bedienen lässt. Auch die anderen Infotainment-Funktionen lassen sich mit seiner Hilfe steuern.

Der Elektromotor des eCitan hat eine Peakleistung von 90 kW (122 PS). Das Maximaldrehmoment von 245 Nm steht konzeptbedingt bereits beim Anfahren zur Verfügung. Dies ermöglicht eine besonders kraftvolle Beschleunigung aus dem Stand. Die Lithium-Ionen-Batterie sitzt im Unterboden crashgeschützt vor der Hinterachse. Sie hat eine nutzbare Kapazität von 45 kWh. In den insgesamt acht Batteriemodulen arbeiten Pouchzellen.

Eine fremderregte Synchronmaschine (FSM) treibt die Vorderräder des eCitan an. Synchron heißt der Motor, weil sich der Rotor mit der Frequenz des Stator-Magnetfelds dreht. Die Frequenz wird in den wassergekühlten Frequenzumrichtern der Leistungselektronik an die Geschwindigkeitsanforderungen des Fahrers angepasst. Kunden

haben die Wahl zwischen den Fahrprogrammen Comfort und ECO (reichweitenoptimiert) sowie drei Rekuperationsstufen (D-/D/D+).

In der Firma, zu Hause oder an öffentlichen Ladestationen kann der eCitan über den Onboard-Lader mit 11 kW oder optional 22 kW mit Wechselstrom (AC) aufgeladen werden. Die jeweilige Ladezeit für eine Vollladung hängt von der verfügbaren Infrastruktur und der länderspezifischen Fahrzeugausstattung ab. Wesentlich schneller als an einer Haushaltssteckdose erfolgt das Laden an einer Mercedes-Benz Wallbox, und noch schneller geht es an Schnellladestationen mit Gleichstrom (DC). Abhängig vom Ladezustand (SoC – State of Charge) und der Temperatur der Hochvoltbatterie lädt der eCitan an einer entsprechenden Säule mit einer maximalen Leistung von bis zu 80 kW. Damit ist er in 38 Minuten von 10–80 % SoC aufgeladen. Für das AC- und DC-Laden ist optional ein CCS-Kombistecker (Combined Charging Systems) erhältlich. Er befindet sich in der Front unter dem Mercedes Stern.

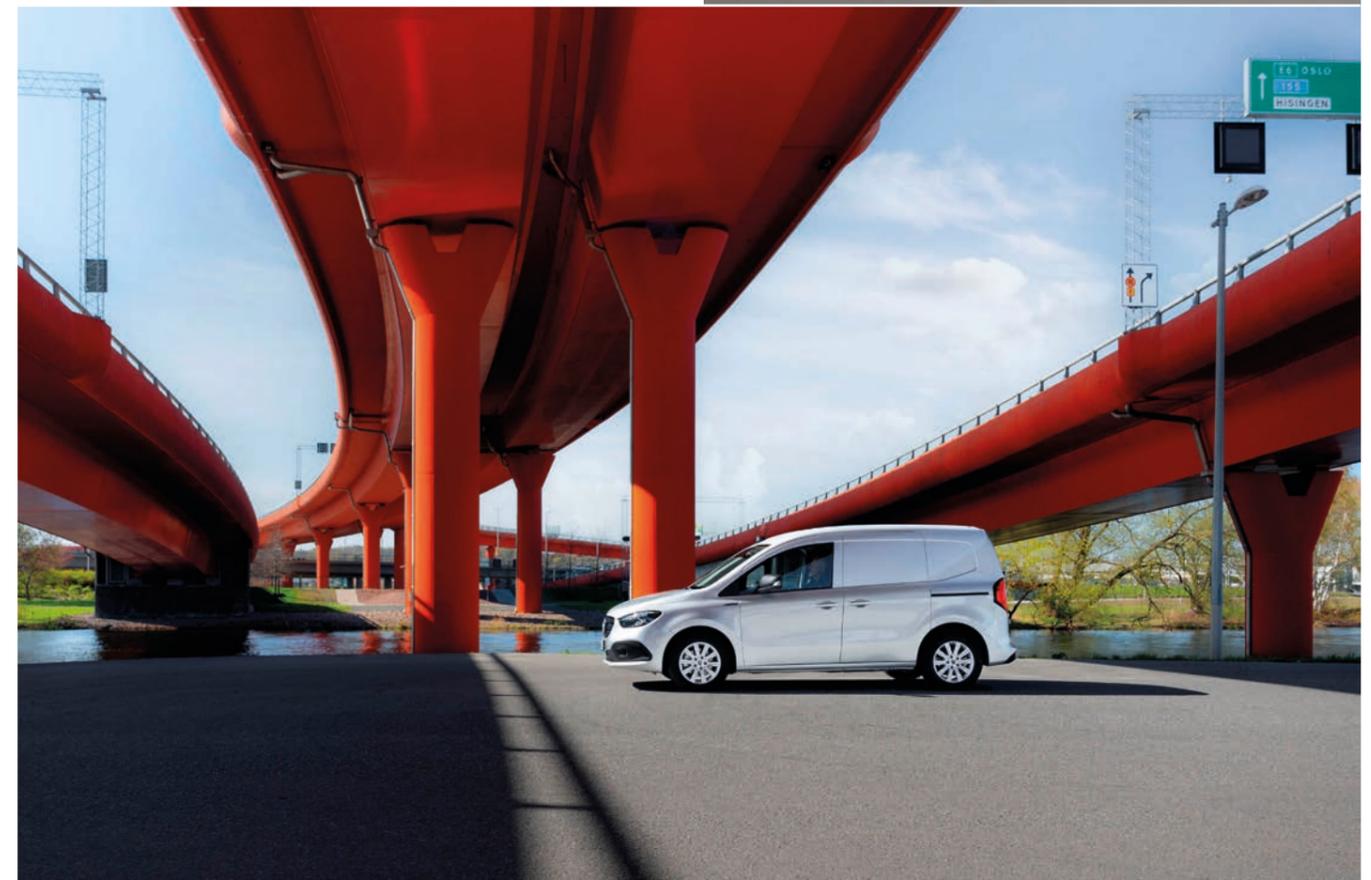
Klimatisierung durch Wärmepumpe – sparsam und komfortabel Ob in der Gebäudetechnik, beim Wäschetrockner oder in Umkehrfunktion im Kühlschrank: Wärmepumpen ermöglichen eine besonders energiesparende Klimatisierung. Auch beim eCitan ist optional eine Wärmepumpe verfügbar, um besonders energieeffizient zu sein, den Strombedarf zu reduzieren und durch ein aktives Thermomanagement den Großteil der Energie für eine stabile Reichweite des Fahrzeugs bereitzustellen. Die Batterie des Fahrzeugs versorgt lediglich den Kompressor der verbauten Wärmepumpe und übernimmt nicht die eigentliche Klimatisierung des Fahrzeuginnenraums.

Das intelligente Thermomanagement sorgt zudem dafür, dass während des Ladens an einer Ladestation ausschließlich der dort bereitgestellte Strom für eine Vorklimatisierung genutzt wird. Durch diese Möglichkeit der Vorklimatisierung wird nicht nur die Fahrzeugbatterie im optimalen Arbeitsbereich gehalten, sondern auch in der Fahrzeugkabine herrscht eine der Jahreszeit entsprechende Wohlfühltemperatur. So muss das Fahrzeug während der Fahrt die gewünschte Temperatur nicht erst erreichen, sondern lediglich aufrechterhalten.

Der Energievorrat des Fahrzeugakkus steht somit hauptsächlich dem Antrieb zur Verfügung.

Zahlreiche Helfer im Hintergrund: die Fahrassistenz- und Sicherheitssysteme Sicherheit ist ein wesentlicher Markenwert von Mercedes-Benz. So kommt der eCitan auch mit einer umfangreichen Ausstattung an Fahrassistenz- und Sicherheitssystemen auf den Markt. Die Fahrassistenzsysteme unterstützen Fahrerinnen und Fahrer in zahlreichen Situationen und beobachten auf Basis von Radarsensoren und Kameras den Verkehr und das Umfeld. Wenn nötig, können sie warnend und unterstützend eingreifen.

Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen ABS und ESP® besitzt der eCitan serienmäßig das Mercedes-Benz Notrufsystem. Es bietet gegenüber dem gesetzlich geforderten eCall zusätzliche Funktionen. So wird nicht in der jeweiligen Landessprache kommuniziert, sondern in der Sprache, die im Infotainmentsystem eingestellt wurde. Das ist beispielsweise hilfreich bei einem Notfall im Ausland. Die Mercedes-Benz Notrufzentrale verständigt dann die nächstgelegene Rettungsleitstelle. //





Junior mit Profil

Wir wissen es aus Erfahrung: Das Verhältnis zwischen Junior- und Seniorpartnern ist nicht nur beherrscht von marzipaniger Süße und Glückseligkeit. Wer im gleichen Teich fischt, sucht seinen eigenen Vorteil, Kollegen entwickeln sich zu Konkurrenten. Zurzeit prescht MAN vor und rückt seinen Großtransporter TGE mutig vor den Zwillingsbruder VW Crafter. Man will und muss als Junior schließlich bemerkt werden – und hat in mancherlei Hinsicht mehr zu bieten als der Kompagnon.

„Der TGE ist angekommen“, stellt Martin Imhoff fest, der Leiter Produktmanagement des Großtransporters spricht von einer „Erfolgsgeschichte“. Nun klingen 3 % Marktanteil in Europa und 100.000 Einheiten in sieben Jahren nicht gerade hitverdächtig. Zum Thema gehört aber auch, dass MAN vor dem TGE nie im Segment der 3,5-Tonner unterwegs war. Zwei Liter Hubraum standen bei MAN zuvor eher für einen Zylinder als für einen kompletten Dieselmotor. Und nun fährt der reife TGE auf Rekordkurs. Brachen anderswo in der Transporterszene wegen Teilemangels Stückzahlen ein, so erzielte der TGE im vergangenen Jahr mit 21.584 Einheiten einen Bestwert. Statt der einst geplanten Verteilung der Stückzahlen von 80:20 zwischen VW Crafter und MAN TGE senkt sich die Waagschale inzwischen Richtung MAN. Und es sollen mehr TGE werden, viel mehr.

Zu diesem Zweck wird die Baureihe im kommenden Jahr kräftig aufgefrischt. Hintergrund sind neue gesetzliche Vorgaben für Cybersicherheit und Assistenzsysteme. Zu ihrer Erfüllung muss eine neue Elektrik- und Elektronikstruktur her. Sichtbar wird der Schritt an einem neuen Cockpit mit digitalen Instrumenten, mit Bildschirmen im Format 10,4“ und 12,9“ und einem anderen Lenkrad. Einzug halten ebenfalls eine elektrische Parkbremse und Keyless Go, ein schlüsselloses Startsystem.

Zweiter Frühling für den MAN TGE: mehr Sonderfahrzeuge, mehr Leistung für Spezialfahrzeuge, ein neues Cockpit, neue Assistenzsysteme.

Unter den schönen neuen Oberflächen installieren die Entwickler neue Assistenzsysteme. Je nach Sichtweise unterstützen oder bevormunden sie im Alltag und bei Gefahr. So kann sich der TGE mit seinem Verkehrszeichenassistent automatisch an Tempobegrenzungen anpassen. Der Müdigkeitsassistent warnt nicht nur optisch und akustisch, er zupft auch auffordernd weckend am Sicherheitsgurt. Bei einem Ausfall des Fahrers kommt der TGE automatisch zum Stehen. Zur Grundausstattung zählen ebenfalls Parkassistent und ein aktiver Spurassistent. Ein weiteres Rudel Helfer wird auf Wunsch zugesteuert. All dies trifft ebenfalls auf den Kollegen VW Crafter zu. Hinzu kommen Over-the-air-Updates und hübsche Funktionen wie Bezahlmöglichkeiten an der Tankstelle direkt aus dem Cockpit oder die Übertragung von Daten aus dem digitalen Tachografen in eine App, zB zur Kontrolle der Restfahrzeit sowie weiterentwickelte Flottenmanagementsysteme. Liegt der Schwerpunkt von Kamerad Crafter traditionell beim Kastenwagen, so trumpft MAN beim Thema Aufbauten auf. Je schwerer, desto MAN, je spezieller, desto TGE – so lautet die Faustformel. Das beginnt bereits bei den Einrechnungsfahrzeugen. Im Angebot sind Kipper, Koffer und Kühler, dazu ein Werkstattwagen, alles ab Werk aus einer Hand. Hinzu gesellen sich Minibusse. Und während VW schon lange keinen Kombi mehr anbietet, liefert ihn MAN als TGE in mannigfacher Bestuhlungsausführung. Er kommt wie so manches andere von MAN Individual, eine vergleichbare Manufaktur findet sich bei VW nicht. Nahe des Transporterwerks in Polen gelegen, kümmern sich dort zwei, drei Dutzend Beschäftigte um Sonderausführungen ab Werk, im vergangenen Jahr immerhin 1.200 Umbauten. Die Individualisten von MAN krönen für Reisemobile zB den sechs Meter langen TGE-Kastenwagen mit dem markanten buckligen Hochdach des VW Grand California 600. Aber auch für Fahrgestelle: Seinerzeit

hatte VW bei der Entwicklung von Crafter und TGE einen Zugkopf für Alko-Tiefrahmen außer Acht gelassen. MAN wie VW versuchen, diese Lücke mit einem eigenen Flachrahmen und einer Breitspur-Hinterachse zu schließen. MAN Individual ergänzt das Thema durch einen eigenen Radstand von 3.985 mm.

Und MAN macht Dampf: Für die Blaulicht-Fraktion und deren deftige Ansprüche an Fahrleistungen ist zusammen mit Tuner Abt eine kräftige TGE-Variante mit 149 kW (202 PS) in Vorbereitung. Das maximale Drehmoment von 410 Nm bleibt dabei unverändert, die Getriebe geben Grenzen vor. Die zusätzliche Leistungsstufe würde auch anderen Modellen stehen, denn bei der Verteilung der Motoren im TGE-Programm zeigt der Trend klar zu den stärksten Varianten.

Beispielsweise den TGE-Allradlern: Hier gibt es gleich zwei Ausführungen. Die leichte Variante basiert auf dem Fronttriebler mit 3,5 t bis 4,0 t zulässiger Gesamtmasse. Eine Haldex-Kupplung verteilt das Drehmoment in Sekundenbruchteilen abhängig vom Schlupf bis zu 50:50 zwischen den Achsen. Ein Automatikgetriebe ist Standard. Für die gewichtigeren TGE-Ausführungen zwischen 4,0 t und 5,5 t auf Basis des Hinterradantriebs offeriert MAN einen 4x4 in Zusammenarbeit mit Allradspezialist Oberaigner. Dieser permanente Allradantrieb verteilt die Kraft fix mit 42:58 % zwischen Vorder- und Hinterachse. Hier stehen Schalt- und Automatikgetriebe zur Wahl. Untersetzungen oder auch Differenzialsperren sind nicht vorgesehen.



Gegenüberliegende Seite:

Hier brodelt es unter der Haube: MAN TGE mit Abt-Tuning und 149 kW (202 PS) Leistung.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Neue Instrumente: Ab Sommer 2024 wird's beim TGE im Cockpit digital.

Zusätzliche Assistenten: Im nächsten Jahr unterstützen weitere Assistenzsysteme den Fahrer in Gefahrensituationen.

Für Offroad-Einsätze sowie Eis und Schnee hält MAN zwei Allradvarianten bereit.

Ein Fall für Aufbauer: Fahrgestell mit Flachrahmen, Breitspurachse und eigenem Radstand

Sitzplätze gefragt? Kombis sind selten geworden bei Großtransportern, MAN hat sie in vielen Ausführungen.

TGE-Chef Daniel Holbein freut sich über die zahlreichen TGE-Finessen, die in Eigenregie oder zusammen mit Partnern entwickelt werden: „Wir haben eine große Kompetenz in Aufbauten.“ Damit gewinnt der TGE ein eigenes Profil im Vergleich zum Seniorpartner. Junior? Von wegen. Der Begriff passt nicht angesichts eines mächtigen TGE-Dreiecklers. Halt: Auch wenn's anders aussieht, es handelt sich um eine findige Fahrzeugkombination namens 3500 Plus, entwickelt und gefertigt von BE-Combi. Die Bezeichnung lenkt auf das richtige Ziel: Der Transporterriese ist fuhrerscheinfreundlich mit dem BE-Schein zu fahren. Auf Grundlage des TGE 5.160 mit Hinterradantrieb und Zwillingsbereifung entsteht ein stämmiger Siebentonner mit einem 5,4 m langen und 2,35 m breiten Koffer und Ladebordwand oder anderen Aufbauten. Die Nutzlast beläuft sich auf 2,6 t. Wenn er den Riesen betrachtet, glaubt Martin Imhoff, wenn er zusammenfasst: „Wir haben auf jede Frage eine Antwort.“ Zurzeit gibt es den TGE im Unterschied zum Crafter sogar noch mit Elektroantrieb, wenn auch unverändert beschränkt auf einen Einheits-Kastenwagen mit knapper Batterie – ergänzt um eine Handvoll Aufbauten, für die der TGE mühsam in Aufschnitt verwandelt wird. Laut MAN hatte man sich im Unterschied zu den Kollegen noch Batterien gesichert. Doch ab Frühjahr 2024 ist damit Schluss, dann legt nach dem VW-Senior auch der MAN-Junior eine längere E-Pause ein. Weiter geht es erst im Jahr 2027, dann voraussichtlich mit einem komplett neuen Modell. Doch Vorsicht: Angesichts der engen Kooperation zwischen den Autoriesen VW und Ford kann es auf dem Weg dorthin passieren, dass MAN mit seinem TGE wieder in die Rolle des Juniorpartners rückt. **■ Randolph Unruh**

Von EU6 und Euro VI

Stück für Stück wechselt MAN bei der Homologation von Light Duty zu Heavy Duty, anders formuliert: von EU arabisch 6 zu Euro römisch VI. Ursache sind die zunehmend komplexen und für leichte Nutzfahrzeuge in ihrer enormen Vielfalt kaum mehr zu erfüllenden Emissionsvorschriften für Light Duty. Hinzu kommen Restriktionen: Für die Homologation nach Light Duty sind zB bei Kofferaufbauten sechs Größen und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h vorgegeben, bei Heavy Duty gelten diese Einschränkungen nicht. Messungen und Ergebnisse sind nicht direkt vergleichbar. Die Leistungsstufen sind weitgehend identisch, unterscheiden sich nur in der stärksten Ausführung: Light Duty 130 kW (177 PS), Heavy Duty 120 kW (163 PS). Auch profitieren alle Heavy-TGE von Biturbo-Aufladung.

Zupass kommt MAN, dass Fahrzeughersteller in einem recht breiten Bereich frei sind in der Einstufung zwischen Light und Heavy Duty. Es gilt dabei die Referenzmasse, sie entspricht in etwa dem Leergewicht inklusive Fahrer und gefülltem Kraftstofftank. Die Einstufung nach Light Duty (EU 6) ist bis hinauf auf rund 2,8 t möglich, die Einstufung nach Heavy Duty (Euro VI) bereits ab knapp 2,4 t. Dazwischen haben Hersteller die Wahl. Ein erstes Ergebnis des Trends ist eine neue Ausführung im Bereich Heavy Duty, der MAN TGE 3.160 als 3,5-Tonner mit Hinterradantrieb, Einzelbereifung und Automatikgetriebe.

Von links oben nach rechts unten:

Kipper ab Werk: Mehrere Einrechnungsfahrzeuge ergänzen das Programm ab Werk.

Aus einer Hand: Koffer zählen ebenfalls zum Spektrum der Einrechnungsfahrzeuge.

Transporterriese mit Pkw-Führerschein: Fahrzeugkombination auf drei Achsen mit 7,0 t zulässiger Gesamtmasse



„Light Truck of the Year“

Der IVECO DAILY setzt seine Erfolgsserie fort und gewinnt auch im Jahr 2023 den renommierten Award.

Der IVECO DAILY erhielt bei den Fleet World Great British Fleet Awards 2023, der jährlichen Preisverleihung des britischen Verlags Fleet World Group, die Auszeichnung „Light Truck of the Year“. Der Award würdigt neue Entwicklungen, Technologien, Nachhaltigkeit und Denkweisen, die im Flotten- und Fuhrparkbereich führend sind.

Die Fachjury, bestehend aus Redakteuren der Fleet World Group, hat den IVECO DAILY sowohl für sein breites Einsatzspektrum und seine kontinuierlichen Optimierungen mit jedem neuen Modelljahr als auch dafür ausgezeichnet, dass er ein fester Bestandteil der Nutzfahrzeuglandschaft ist.

Die Motivation für diese Auszeichnung war: „Häufige Modellauffrischungen tragen dazu bei, dass der IVECO DAILY im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge weiterhin ein Bestseller ist. Das Rückgrat des DAILY ist sein Lkw-Leiterrahmen und die Breite der Modellpalette, die den Flottenkäufern vom Kastenwagen bis zu Fahrgestellen mit verschiedensten Aufbauten eine große Varianz bietet. Mit jeder neuen Generation verbessert sich dank einer großen Auswahl an Motoren und Getrieben das Fahrverhalten noch weiter. Darüber hinaus tragen zahlreiche spezielle Um- und Aufbauten dazu bei, dass der DAILY für Flotten interessant ist.“

Das 7 t-Modell des IVECO DAILY ist dank seines robusten C-Profil-Stahlleiterraumens zu einem Liebling für die Betreiber geworden, da es eine beeindruckende Anhängelast von 3,5 t und eine in seiner Klasse führende Nutzlast von bis zu 4,9 t bietet. Seine Nutzlast ermöglicht es den Betreibern, von größeren Lkw auf kleinere Fahrzeuge umzusteigen und dabei von den Vorteilen niedrigerer Gesamtbetriebskosten und einer besseren Manövrierfähigkeit zu profitieren.

Eine Reihe von Euro-VI-E-Dieselmotoren sorgt für ein ausgewogenes Verhältnis von Leistung und Effizienz, während ein CNG-Motor (Compressed Natural Gas) beim Betrieb mit Bio-CNG die Emissionen um bis zu 95 % reduzieren kann. Der kürzlich auf den Markt gebrachte IVECO eDAILY, der elektrische Zwilling des DAILY, ermöglicht einen lokal emissionsfreien Betrieb, ohne Kompromisse bei den Fahrzeugfunktionen einzugehen.

Der DAILY war das erste Fahrzeug seiner Klasse, das über ein leichtgängiges 8-Gang-Hi-Matic-Automatikgetriebe verfügte. Das neue Sechsgang-Schaltgetriebe reduziert das Spiel bei der Gangwahl im Vergleich zu früheren Modellen um 50 %. Das steigert die Belastbarkeit bei anspruchsvollen Einsätzen und erhöht die Lebensdauer um bis zu 18 %. Das Wartungsintervall für den Getriebeölwechsel wurde auf 350.000 Kilometer verlängert.

Der IVECO DAILY ist optional mit der AIR PRO-Luftfederung ausgestattet, die sich kontinuierlich an die jeweiligen Einsatzbedingungen anpasst, um eine einzigartig sanfte und sichere Fahrt für Fahrer und Ladung zu gewährleisten.

Einen weiteren Maßstab setzt der IVECO DAILY mit den serienmäßigen Hi-Comfort-Memory-Schaum-Sitzen. Der Schaumstoff passt sich dem Körper an, verteilt das Gewicht gleichmäßig und reduziert Druckspitzen um bis zu 30 %. Dies schützt vor Ermüdung und Rückenschmerzen und verbessert den Komfort und das Wohlbefinden des Fahrers.

Die Kabine des IVECO DAILY ist außerdem mit beeindruckender Technologie ausgestattet, darunter der IVECO Driver Pal mit Amazon Alexa. Dies ist ein bahnbrechender digitaler Sprachbegleiter, der es dem Fahrer ermöglicht, per Sprachbefehl über Amazon Alexa mit seinem Fahrzeug und der Fahrer-Community zu interagieren und auf die vernetzten Dienste von IVECO zuzugreifen. **■**





Erster unter Gleichen

Test: Renault Kangoo Van E-Tech Electric. Der elektrifizierte Lieferwagen ist das erste Modell eines Trios. Nicht ganz billig, aber ganz schön gut.

Dreierkoalitionen sind heikel, wir kennen es aus der Politik. Man weiß nie so recht, ob sich ein Dreamteam findet oder ob der Laden gleich auseinanderfliegt. Hier heißt das Lieferwagen-Trio in alphabetischer Reihenfolge Mercedes, Nissan und Renault. Und immer drängelt sich einer vor – also her mit dem französi-

schischen Stromer unter der ellenlangen Bezeichnung Renault Kangoo Van E-Tech Electric, denn der naturidentische Nissan Townstar EV nimmt jetzt erst Fahrt auf, der technisch identische Mercedes eCitan folgt in Kürze.

Der erste Eindruck: eine gepflegte Erscheinung, dabei optisch unspektakulär. Mit Ausnahme eines winzigen Schildchens an der rechten Hecktür weist nichts auf die Besonderheiten des Kastenwagens hin. Im Unterschied zur Preisliste: Sie beginnt bei stolzen 32.000 Euro netto, gut 50 % mehr als für den entsprechenden Verbrenner, Förderungen mal außer Acht gelassen. Sehr viel Geld für einen kompakten Lieferwagen. Und wer das ganze Füllhorn der möglichen Varianten und Sonderausstattungen über dem Lieferwagen ausschüttet, nähert sich der Schallmauer von 50.000 Euro – alles netto, wohlgeerntet.

Die ambitionierten Preise schrauben Ansprüche in die Höhe. Der Renault erfüllt sie, zunächst beim Blick auf den Antrieb. 90 kW leistet die E-Maschine, bringt es auf 245 Nm Drehmoment. In der Realität fährt der Stromer seinen Dieselkollegen ebenso mühelos wie komfortabel davon – kein Vergleich auch mit dem Vorgänger, dem an Steigungen schnell die Puste ausging. Der agile Antritt ist beeindruckend und geprägt von Eleganz sowie spielerischer Leichtigkeit. Nichts pfeift, singt oder summt im Cockpit, der Renault ist ein wahrer Leisetreter. Das spricht für gute Dämmung oder auch für ein Dutzend

Jahre Erfahrung mit Elektroantrieben. Bei höheren Geschwindigkeiten treten prompt Windgeräusche in den Vordergrund, eine lässliche Sünde.

Schluss ist dann bei exakt 132 Sachen, vernünftig. Denn Tempo kostet Strom und der Renault geht nicht unbedingt geizig mit dem Saft aus der Steckdose

um. Unter günstigen Umständen mit wenig Fracht und viel Gelassenheit landet er bei etwa 16 bis 18 kWh auf 100 km. Ungeduldige Fahrer, Überland- und Autobahnstrecken sowie Ballast im Heck treiben den Konsum auf rund 20 bis 25 kWh/h, Volldampf auf gut 30 kWh/h. Macht im Schnitt exakt 21 kWh/h beladen auf der anspruchsvollen Hausstrecke der Redaktion – angemessen, aber mehr auch nicht.

Renault wirkt übermäßigem Stromdurst mit einer Eco-Taste für Sparfahrt entgegen. Sie beschränkt die Leistungsabgabe auf 60 kW und die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 115. Beides genügt auch beladen im Alltag vollauf. Wer will, nutzt außerdem die drei mit dem Buchstaben „B“ bezeichneten Rekuperationsstufen von kraftfrei segeln bis zum Einpedalmodus. Zu kompliziert? Es geht problemlos ohne derlei Tricks, denn die normale Fahrstufe „D“ entspricht im Schiebetrieb der Verzögerung mit eingelegtem Gang. Der entsprechende Bedienhebel wirkt etwas klobig, das ginge platzsparender. Ein Kriechmodus unterstützt beim Rangieren.

Detailliert betrachten kann der Fahrer die Folgen seines Tuns im digitalen Cockpit: Powermeter, Reichweite in Kilometern, Akkustand in Prozent sowie als Viertelkreis wie eine Tankanzeige, alles da. Wer's ganz genau nimmt, schaut sich den aktuellen Energiefluss oder den Verbrauchsverlauf der vergangenen Minuten im mittigen Display an – in der Realität des Berufsalltags eher eine Spielerei. Mitunter mel-

det sich der Renault mit irritierenden Hinweisen: „Keine E-Ladesäule in Reichweite“, trotz reichlich Strom an Bord und Lademöglichkeiten in der Umgebung.

Besser gleich den Akkustand im Auge behalten. Die nutzbare Stromkapazität von 45 kWh ist für den Betrieb auf Kurzstrecken gut bemessen, hier entsteht so schnell keine Reichweitenangst. Anders kann es auf längeren Etappen aussehen. Also zwischenladen. Serienmäßig bunkert der Renault Strom mit 11 kW Ladeleistung, das heißt laden und leiden, außer im Übernachtmodus. Die optionalen 22 kW sind unterwegs nicht wirklich eine Hilfe, also in Schnellladetechnik investieren. Maximal 80 kW sind zwar auch nicht rasant, zumal sich der Renault auf den letzten Lademetern viel Zeit lässt, aber akzeptabel. Geladen wird vorn, die frühere Tanköffnung entpuppt sich als Blinddeckel. Das mitgeführte Ladekabel wird vor dem Beifahrersitz mit Füßen getreten, denn dafür ist kein sinnvoller Platz vorgesehen.

Das Batteriepaket im Keller des Renault wirkt sich nachteilig auf die Nutzlast aus: Die Beschränkung auf 0,5 t Fracht inklusive Fahrer ist sehr überschaubar. Umso erstaunlicher, dass Renault dem Stromer 1,5 t Anhängelast zubilligt, selbst bei vollgepacktem Lieferwagen. Die positive Seite der gewichtigen Akkus: Da wäre dank der hohen Grundlast ein bereits leer überraschend guter Fahrkomfort. Selbst grobe Unebenheiten steckt der Renault gekonnt weg. Auch beladen gibt er sich wenig Blößen, auffällig sind allenfalls Wipp- und Nickbewegungen der Karosserie, als befände sich die Fuhre in schwerer See. Aber auch dann hält der Lieferwagen dank seiner zielgenauen und fast schon etwas spitzen Lenkung Kurs. Und kommt zügig zum Stehen: Muss der Verbrenner an der Hinterachse mit Trommeln auskommen, so überzeugt der Elektriker dort mit Scheiben. Der Übergang zwischen Rekuperation und mechanischer Bremse vollzieht sich unmerklich, gut gemacht. →



Gegenüberliegende Seite:

Gepflegter Auftritt, unauffälliger E-Antrieb: der Kangoo Van E-Tech Electric

Diese Seite:

1 Längsverstellung etwas knapp, sonst aber viel Platz an Bord, viele Ablagen und gute Verarbeitung

2 Digitale Instrumente, rechts Powermeter, alle notwendigen Angaben zu Stromvorrat und Reichweite

3 Detaillierte Informationen zum Verbrauch liefert der Monitor in der Mitte der Instrumententafel.

4 Klobiger Wählhebel, elektrische Feststellbremse, klassische Drehregler für die Klimatisierung, darüber sinnfällige Tasten

5 Durchgehend geöffnet: Schiebetür, Klappsitz und die weit öffnende Beifahrertür machen den Weg frei für seitliche Beladung.

6 Die Europalette passt auch quer zwischen die Radkästen, recht knappe Nutzlast, indes überraschend hohe Anhängelast.

Die generellen Eigenschaften der aktuellen Generation des Kangoo Van sind inzwischen bestens bekannt. Von hinten nach vorn: Die Erweiterung der Hecktüren auf 180° wirkt etwas fummelig. Der Abstand zwischen den Radkästen beläuft sich auf 1.250 mm, das Heckportal misst ein wenig mehr. Staplerfahrer mit Ehrgeiz zirkeln die Europalette daher quer in den Frachtraum. Sogar zwei Ladungsträger hintereinander haben Platz, doch Vorsicht, Karosserie und das Einfallstor im Heck verjüngen sich nach oben.

Renault hat außerdem ein Faible für lange Güter. Da wäre der inzwischen altbekannte Trick der Verlängerung mit schwenkbarer Trennwand und Klappsitz. Funktioniert mit dem Sitz gut, mit dem Klappgitter am oberen Fixpunkt etwas umständlich. Hat der Kangoo-

Eigner einen Tausender in „Open Sesame“ investiert, entfällt auf der Beifahrerseite die B-Säule und eine riesige Ladetür öffnet sich, breiter als jede Schiebetür der größeren Kangoo-Geschwister.

Weiter vorn geht es in der Kabine komfortabel zu. Stimmt, Langbeiner würden den Sitz gerne noch ein, zwei Rasten weiter nach hinten verstellen. Doch die Qualität des Gestühls, das Raumgefühl, die zahlreichen Ablagen in allen Formaten einschließlich Schublade rechter Hand, zahlreiche Stecker für elektronisches Gerät – passt. Ebenso die Bedienung mit Drehreglern fürs Klima an Bord und Lenkradtasten, die richtig rasten, danke. Die Materialqualität ist angemessen, die Verarbeitung ist gut. Allenfalls wirkt das Interieur ein wenig düster. Plus und minus wechseln sich im Kapitel Sicht ab. Die unten breit auslaufenden A-Säulen stören beim Abbiegen und lassen linker Hand bei Einfahrt in Kreisverkehre fast schon ganze Autos verschwinden. Andererseits gibt's große Außenspiegel mit Weitwinkelfeldern. Wirkt das Bild der Rückfahrkamera etwas matt, so überzeugt der optionale Rücksichtsassistent mit einem knackscharfen Monitor anstelle des Innenspiegels. Das Rudel der anderen Assistenten verrichtet seine Dienste wie im wirklichen Leben mal mehr und mal weniger motiviert, insgesamt aber sehr ordentlich. Besonders empfehlenswert: der frühzeitig warnende Totwinkelassistent und die detaillierte Gefahrenanzeige im Monitor beim Rangieren, auch der Abstandswarner zum vorausfahrenden Fahrzeug.

Das passt zum Thema, denn auch der Renault mit dem langen Namen hält Abstand zu seinen Kompagnons, nimmt in der Dreierkoalition den Kollegen soeben flugs die Vorfahrt. **/// Randolph Unruh**

Technische Daten: Renault Kangoo Van E-Tech Electric

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.486 mm
Breite Karosserie gesamt	1.860 mm
Breite über Außenspiegel	2.159 mm
Höhe gesamt	1.864 mm
Radstand	2.716 mm
Wendekreis	11,75 m
Breite/Höhe Schiebetür	max. 615 (inkl. Beifahrertür 1.446) / 1.050 mm
Breite/Höhe Hecktür	max. 1.256/1.115 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	635 mm
Laderaum (L/B/H)	max. 1.806–3.053/1.570/ 1.215 mm
Breite zw. den Radkästen	1.248 mm
Ladevolumen	3,3–3,9 m ³
Leergewicht Testwagen	1.720 kg
Nutzlast	510 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.230 kg

Antriebsstrang

Motor: fremderregter Elektro-Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung, vorn eingebaut. Leistung 90 kW (122 PS), maximales Drehmoment 245 Nm. Wählhebel mit den Stufen D – N – R, zwei Fahrmodi, drei Rekuperationsmodi, Antrieb auf die Vorderräder.

Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, nutzbare Kapazität 45 kWh, Nennspannung max. 400 V. Geladen dreiphasig mit 11/22 kW per Wallbox mit Typ-2-Stecker, optional schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 80 kW.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse mit Längslenkern und Schraubensfedern. Reifen 205/60 R 16 auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.



Der Anblick ist aus jeder Perspektive gefällig, eine Langversion des vollelektrisch angetriebenen Renault folgt.

Messwerte

Beschleunigung:	Elastizität:
0 – 50 km/h 4,4 s	60 – 80 km/h (Kickdown) 3,3 s
0 – 80 km/h 7,9 s	60 – 100 km/h (Kickdown) 6,7 s
0 – 100 km/h 11,5 s	80 – 120 km/h (Kickdown) 9,3 s
Höchstgeschwindigkeit	132 km/h
Innengeräusche	Stand/50/80/100 km/h –/59/61/65 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	69 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP	18,7 kWh/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke beladen	21,0 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	14,6–33,7 kWh/100 km