

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 11-12/2022

**EINER WIE KEINER DER NEUE IVECO DAILY ELECTRIC
GASSENHAUER SMALL VAN MERCEDES-BENZ CITAN
HEITERES TRANSPORTERRATEN ART DES VW ID.BUZZ CARGO**





IVECO eDaily: Lamellen mit blauen Streifen und wie gewohnt ein Haifischgrinsen im Gesicht

Einer wie keiner

Fahrbericht: IVECO eDaily. Der neue vollelektrisch angetriebene Transporter trumps mit einem umfangreichen Baukastensystem wie kein anderer in seiner Klasse auf.

Tief hängen die Wolken über der Fabrik, dunstig ist das Wetter. Dabei liegt die Zukunft des Antriebs für große Transporter auf Kurz- und Mittelstrecken längst nicht mehr im Nebel. Der batterieelektrische Antrieb setzt sich durch und IVECO zeigt mit dem neuen eDaily, wie er für große Transporter funktioniert. Prompt setzt er sein gewohntes Haifischgrinsen auf, unterstrichen von blauen Lamellen im Kühlergrill – er hat zweifellos was vor.

Vor dem Start lohnt ein wenig Theorie. Sie gehört ohnehin beim Erwerb eines Stromers mit Blick auf Varianten, Nutzlast und Reichweite zum Pflichtprogramm. Die Finanzen bleiben, da Verhandlungssache, diesmal außen vor. Im Kontrast zur Magerkost anderer E-Hersteller mit eher lendenlahmen Einheitsmodellen in den vergangenen Jahren hat IVECO für den eDaily eine üppige Speisekarte entwickelt. Alle Radstände und alle Kastenwagen sowie Fahrgestelle sind elektrifiziert lieferbar. Es gibt ein, zwei oder drei Batteriepakete mit 35 und 70 sowie 105 kWh nutzbarer Kapazität. Sogar ein Nachschlag ist möglich, denn Batterien sind bei größerem Streckenbedarf nachrüstbar. Obendrauf packt IVECO ab zwei Batteriepaketen eine Garantie auf bis zu 250.000 km.

Dazu lohnt sich der Blick auf technische Kniffe. Die kompakte Einheit aus Motor und Eingangstriebe mit fester Übersetzung von 4:1 – ebenso wie die Akkus zugeliefert von FPT in Turin – ist hinter den Batterien angedockt und treibt über eine kurze Kardanwelle eine konventionelle Daily-Hinterachse aus den Verbrennern an. Mit diesem Dreh sind unterschiedliche Achsübersetzungen möglich, das gibt es sonst nirgendwo. Somit lässt sich die Motorkraft von 140 kW und 400 Nm (bei einer Batterie: 100 kW/300 Nm) wie bei einem klassischen Verbrenner einsetzgerecht zuschneiden.

vollen Bergetappen, bis zu 7,2 t zulässige Gesamtmasse und sogar eine Anhängelast von maximal 3,5 t drin. Dazu liefert IVECO Nebenabtriebe in drei verschiedenen Leistungsstufen, zB für Kipper oder Kühler. Alles wie im richtigen Daily-Leben eben. Somit entfaltet sich ein Angebot von rund 200 Baumustern, einer dieser eDaily passt immer.

Zusätzlich kehrt sich ein typischer Nachteil des Daily als Kastenwagen plötzlich in einen Vorteil um. Bringt die klassische Rahmenbauweise des Transporters üblicherweise arg viel Gewicht auf die Waage, so liegt der Fall hier anders: Alle wesentlichen Batterie- und Antriebskomponenten sind innerhalb des schützenden Rahmens angesiedelt, ein zusätzlicher gewichtiger Kokon um die Weichteile wie anderswo kann weitgehend entfallen.

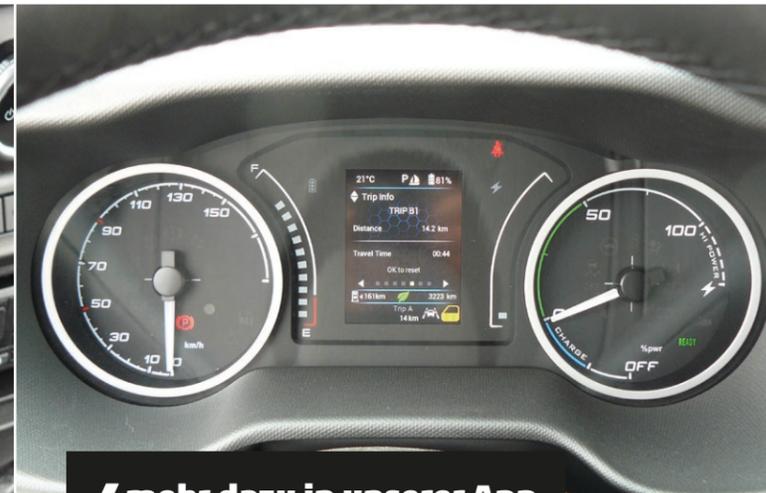
Auch die Batterien lohnen einen genauen Blick. Die drei Akkupakete wiegen jeweils 260 kg. Ihre Zellen stammen von der deutschen Tochter des US-Herstellers Microvast. Auffällig sind sowohl die beachtliche Energiedichte von 265 Wh/kg als auch eine hohe nutzbare Kapazität von 95 % der nominellen Angabe.

Was heißt dies in der Praxis? Laut der realitätsnahen WLTP-Norm fährt der eDaily als Kipper mit einem Batteriesatz und halber Nutzlast als 3,5-Tonner etwa 120 km weit. Zu wenig? Mit zwei Batteriepaketen schafft er bereits 235 km. Bei voll ausgeladenen 4,25- bis 7,2-Tonnern beläuft sich die Reichweite je nach Batteriebestückung auf 110 bis 300 km. Eher verhalten ist die Ladeleistung: Serienmäßig spendiert

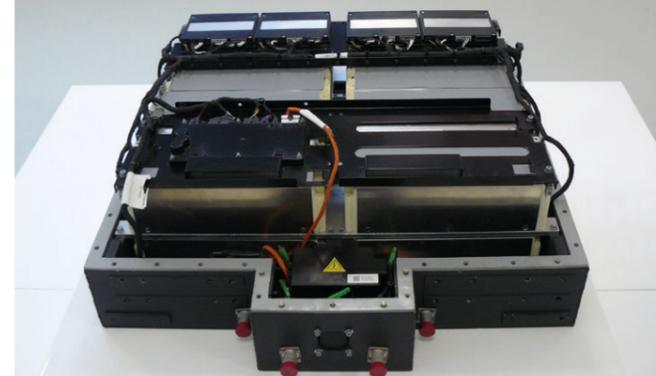
Denn machen wir uns nichts vor: Mit der Vierfach-Übersetzung im Getriebe gibt es zwar 1.600 Nm an der Achse, was auf Antrieb üppig klingt. Doch erst mittels der passenden Achse sind eine Anfahr-Steigfähigkeit von rund 30 % beladen, angemessene Fahrleistungen auf anspruchsvollen

IVECO ein Ladegerät für den Anschluss an die Wechselstrom-Wallbox mit 11 kW, auf Wunsch dürfen es 22 kW sein. Als weitere Option sind zwischendurch Gleichstrom-Schnellladungen mit maximal 80 kW möglich. Was IVECO schnell nennt, ist tatsächlich eher matt. Ehe nun der Kopf vor lauter Zahlen und Fakten schwirrt, geht's nun fix hinein in das Fahrerhaus eines Pritschenwagens und hinaus auf die Straße. Auf der Ladefläche des 3,5-Tonnners mit zwei Batteriepaketen und einer ansprechenden Nutzlast von 1,3 t lungert eine knappe Tonne Ballastsäcke, auch ein eDaily ist schließlich für die Arbeit geboren. Der Start erfolgt nach alter Väter Sitte über einen Zündschlüssel.

Der Tacho reicht optimistisch bis 150 Sachen, das Powermeter informiert wie gewohnt über die Rekuperation im Schiebe- und Bremsbetrieb und die abgerufene Leistung. Grün ist der Bereich bis 50 %, weiß das Segment darüber hinaus bis 100 %. Der Spitzenbereich bis 140 kW ist gestrichelt und als „Hi Power“ gekennzeichnet – also als kurzzeitig abrufbare Maximalleistung für zwei flotte Minuten an extremen Steigungen oder beim Überholen. Zwischen den Rundinstrumenten zeigt ein Display u. a. den Ladezustand und die Reichweite an. Auf einem Monitor inmitten der Armaturentafel schlüsselt IVECO weitere Daten auf.



/ mehr dazu in unserer App



Bilder von links oben nach rechts unten:

Wahl von Fahrtrichtung und Rekuperation per Wählhebel, Zusatztaste für die Leistungsstufe

Gut ablesbare Instrumente, das Maximum an Leistung gilt als Hi-Power.

Solch ein Batteriepaket wiegt rund 260 kg. Je nach Radstand und Tonnage sind ein bis drei Pakete möglich.

Einheit aus Motor (140 kW/400 Nm) und Getriebe mit einer festen Übersetzung

Batterien, Motor/Getriebe – alles gut geschützt im Rahmen – und die konventionelle Hinterachse sind nacheinander angeordnet.

Fahrtrichtung und Rekuperationsstufen wählt der Fahrer über einen kurzen Knauf à la Automatikgetriebe. Diese Wahl der Verzögerung vom Segeln bis zum Einpedalmodus ist ein wenig kompliziert, zumal auch für den Vortrieb auf Tastendruck drei Varianten zur Verfügung stehen. Damit spricht der eDaily wahlweise furios, gemäßigt oder etwas lethargisch an. Die Ökovariante erreicht 90 km/h, die Vollwert-Powerstufe 120 Sachen, ausgenommen die begrenzten schweren Kaliber, passt. Aktiven Fahrern wird die vielfältige Auswahl zugesagt, doch wer einfach alles in der Normalstufe belässt, macht wenig falsch. Denn damit zieht der beladene eDaily ebenso gelassen wie nachdrücklich von dannen und verzögert ähnlich einem Diesel beim Gaswegnehmen. Das uralte Straßenpflaster der ersten Proberunde aus großen Platten filtert der beladene Transporter souverän weg, unterstützt von seiner luftgefederten Hinterachse in Soft-Einstellung. Die elektrische Lenkung trifft das rechte Maß aus Leichtgängigkeit und Präzision. Der Wendekreis ist überschaubar, Vorteil Heckantrieb. Bei niedrigem Tempo kennt der eDaily kein Ruckeln und lässt sich im Kriechmodus

wie bei einem Automatikgetriebe spielerisch beherrschen, untermalt von den dezenten Sphärenklängen des warnenden Avas-Systems. Im innerstädtischen Trubel geht sein Herannahen trotzdem fast unter – prompt erschrickt sich eine Seniorin, als der eDaily für sie am Zebrastreifen anhält. Vielleicht ist sie aber einfach von Transporterfahrern kein höfliches Verhalten gewohnt. Auch drinnen geht es leise zu, kaum ein Pfeifen oder Sirren ist zu vernehmen, nochmal Vorteil Heckantrieb. Und der Stromverbrauch? Nach einer Dreiviertelstunde hartem Stadtverkehr hat der eDaily gerade mal rund 15 km zurückgelegt und lediglich 3 % seiner Batteriekapazität eingebüßt. Das entspricht einem Energieverbrauch von kaum mehr als 20 kWh. Prompt blinzelt bei der Rückkehr zum Ausgangspunkt ein wenig die Sonne hervor und das Haifischgrinsen des IVECO eDaily erscheint noch ein wenig breiter. Der Nebel lichtet sich, auch was die Zukunft des Transporters betrifft. Schließlich hat er etwas vor: Das frisch eingerichtete FPT-Werk in Turin ist auf eine Kapazität von 20.000 eDaily pro Jahr ausgelegt. **/// Randolph Unruh**



Volles Programm: Der eDaily fährt als Kastenwagen in allen Formaten sowie als Fahrgestell mit unterschiedlichsten Aufbauten vor.



V. li.: Alexis Lardiere (Petit Forestier Countrymanager Österreich), Silvio Ive (Projektleiter Elektromobilität Renault Trucks)

Emissionsfrei und doch tiefgekühlt

Einen Praxisversuch der umweltfreundlichen Art hat der Vermieter von Kühllösungen, Petit Forestier, gestartet.

Mit einem Renault E-Tech Master will man auch die letzten Meter im Zustellverkehr emissionsfrei gestalten. Der Terminkalender ist mehr als gut gefüllt, jetzt geht's ans Sammeln von Praxiserfahrungen. Mit ganz alltäglichen Einsätzen im Zustellverkehr, die im Großraum Wien und Graz geplant sind, hat sich Petit Forestier als Vermieter von Kühllösungen ein simples Ziel gesetzt: die Praxistauglichkeit eines rein elektrisch betriebenen Kühlfahrzeugs im täglichen Arbeitseinsatz zu erforschen. „Die letzte Meile im Kühlverkehr ganz ohne Emissionen darstellen zu können, klingt vielversprechend. Jetzt freuen wir uns darauf, diese Möglichkeit gemeinsam mit unseren Kunden im abwechslungsreichen Arbeitsalltag zu erproben“, sagt Alexis Lardiere, Petit Forestier-Countrymanager für Österreich. Der Hauptdarsteller dieser umweltfreundlichen Versuchsreihe ist ein Renault Trucks E-Tech Master. Mit seinen Batteriekapazitäten von 33 bzw. 52 kWh sind Reichweiten von 120 bzw. gut 170 km darstellbar. „Da auch das Master-Fahrgestell auf der bekannten Master-Plattform basiert, profitieren unsere Kunden gerade im Verteilerverkehr von einer niedrigen Ladehöhe“, erklärt Silvio Ive, Projektleiter Elektromobilität bei Renault Trucks. Das Besondere an dem wendigen Ver-

teilerfahrzeug: Auch die Energieversorgung des Kühlaufbaus ist rein elektrisch, damit kommt der 3,5-Tonner vollkommen ohne fossile Energieträger aus. „Die Batterie für das Kühlaggregat ist dermaßen kompakt gehalten, dass sie unter dem Beifahrersitz Platz findet“, weiß Countrymanager Alexis Lardiere. Dabei funktioniert das Aggregat völlig autark, unabhängig von der Fahrzeugbatterie, und hält die gewünschte Temperatur für bis zu 8 Stunden. Der Zeitplan des Pilotprojekts sieht probeweise Kundeneinsätze bis Ende 2022 vor, ab 2023 wird das Fahrzeug dann langfristig an einen Kunden von Petit Forestier vermietet. „Sobald wir gemeinsam mit unseren Kunden die absolute Alltagstauglichkeit dieses Fahrzeugs erprobt haben, werden wir sicherlich auch über weitere Bestellungen von Elektrokühlfahrzeugen nachdenken.“

Kühlaufbau aus den eigenen Reihen Der Kühlkoffer des Elektromobils stammt vom französischen Fahrzeugbauer Lecapitaine, einem Tochterunternehmen von Petit Forestier. Bei einer maximalen Nutzlast von 905 kg und einem Ladevolumen von maximal 11,1 m³ ist der Aufbau thermisch fit für Temperaturen von bis zu -20 °C. Je nach Einsatzprofil kann er mit einer Seitentüre, klappbaren Regalen oder einem umsetzbaren Zwischenboden optimal an die gewünschten Erfordernisse angepasst werden. Apropos Erfordernisse: Dank dem verbauten 22 kW-Gleichstromladegerät beim Renault Trucks Master E-Tech 52 kWh lassen sich die Batterien auch an öffentlichen Ladestationen in nur zwei Stunden auf 80 % ihrer Kapazität aufladen. Wer seinen Elektro-Master vorrangig lieber in den eigenen vier (Firmen-)Wänden laden möchte, bekommt von Renault Trucks praxisorientierte Unterstützung, um die optimale Ladelösung umsetzen zu können. **///**

Mercedes-Benz Citan
Kastenwagen in Aus-
stattungsline PRO



Gassenhauer

Fahrbericht: Mercedes-Benz Citan Kastenwagen PRO 110 CDI, Small Van mit großen Eigenschaften.

Vom unverwechselbaren Design über das Fahrverhalten bis hin zu Sicherheit und Konnektivität verfügt der Citan des Modelljahres 2022 über die markentypische DNA. Kompakte Außen-

maße bei großem Platzangebot mit hohem Ladevolumen eröffnen insbesondere im innerstädtischen Verteiler- und Serviceverkehr vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für den neuen Small Van.

Bei unserem Testwagen ist auf die Lackierung der Stoßstangen verzichtet worden. Das spart teure Nachlackierungen bei Blessuren. Bei den Seitenspiegeln wurde ebenso auf die Lackierung der Außenspiegelgehäuse verzichtet, was bei einem Nutzfahrzeug durchaus praktisch ist. Da unser Citan Kastenwagen in der Ausstattungslinie PRO zum Test kommt, rollt unser Fahrzeug auf 205 mm breiten Reifen auf 16"-Stahlfelgen. Zierdeckel, die kaum von Aluminiumfelgen zu unterscheiden sind, runden die Optik ab.

Trotz der kompakten Außenmaße (L: 4.498 mm, B: 1.832 mm, H: 1.859 mm) ist das Einsteigen in den neuen Citan erfreulich bequem, da sich die Türen bis zu 90° öffnen lassen. Das Raumangebot ist ausreichend. Der höhenverstellbare Fahrersitz mit Lordosenstütze ist straff gepolstert, bietet aber auch auf langen Fahrtstrecken einen hervorragenden Sitzkomfort. Der Instrumententräger wirkt übersichtlich und aufgeräumt. Zwischen den gut ablesbaren analogen Anzeigen informiert ein Farbdisplay den Fahrer über den jeweiligen Fahrzeugstatus. Für zusätzliche Informationen sorgt ein 7" großes MBUX-Display mit Touchscreen (Mercedes-Benz User Experience) im mittleren Bereich des Armaturenrägers. Dieses Multimedia-System mit DAB (Digital Audio Broadcasting) lässt sich nicht nur über den Touchscreen bedienen, sondern auch über die Tasten des Multifunktionslenkrads oder per Sprachbefehl. Unser Multifunktionslenkrad ist mit Touch-Control-Buttons ausgestattet, anhand derer wir nach kurzer Eingewöhnungszeit leicht durch die jeweiligen Einstellungen des Fahrzeug-Menüs scrollen können.

Der Druck des Common-Rail-Einspritzsystems beträgt 2.000 bar. Das Aggregat leistet maximal 95 PS (70 kW) bei 3.750 U/min bei einem maximalen Drehmoment von 260 Nm bei 1.750 U/min. Wir hatten bei unseren Fahrten auf Autobahnen und Landstraßen immer das Gefühl, mehr als ausreichend Leistung zur Verfügung zu haben. Speziell auf Autobahnen konnte das Fahrzeug die angegebene Höchstgeschwindigkeit (164 km/h) mit Leichtigkeit übertreffen. Die Übertragung der Motorleistung auf die Vorderräder übernimmt ein leicht und präzise zu schaltendes Sechsganggetriebe. Die Übersetzung des sechsten Ganges ist relativ lang, was zu geringen Motorgeräuschen und dadurch zu hohem Komfort führt. Insgesamt ist der Motor des Citan Kastenwagen PRO 110 CDI ausgesprochen leise und laufruhig, außer im Drehzahlbereich von 2.500 U/min. In diesem Bereich brummt und dröhnt der Vierzylinder unangenehm. Der Verbrauch des Fahrzeugs auf unseren flotten Fahrten ist mit 5,4 l/100 km ein erfreulich geringer Wert.

Sicherheit Hierbei setzt der Hersteller auf eine stabile Karosseriestruktur mit energieabsorbierenden Lastpfaden. Auch bei den Rückhaltesystemen ist der Citan Kastenwagen ein Vorbild. Das Nutzfahrzeug ist serienmäßig mit insgesamt sechs Airbags ausgestattet. Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen wie ABS und ESP besitzt unser Testfahrzeug serienmäßig auch die Anfahrhilfe Hill Start Assist, den Seitenwind-Assistenten, den Müdigkeitswarner Attention Assist sowie das Mercedes-Benz Notrufsystem. Der Attention Assist kann anhand zahlreicher Parameter zunehmende Unaufmerksamkeit des Fahrers registrieren. Bei typischen Zeichen für Übermüdung des Fahrers fordert ihn das System akustisch und optisch auf, eine Pause

einulegen. Das inzwischen gesetzlich vorgeschriebene eCall-System bietet nun zusätzliche Funktionen. Sollten wir im Ausland einen Notfall haben, so wird nicht in der jeweiligen Landessprache kommuniziert, sondern in jener Sprache, die der Fahrer im Infotainment-System eingestellt hat. Die Assistenzsysteme sind Mercedes-Benz typisch so abgestimmt, dass sie zunächst kaum merklich in das Fahrgeschehen eingreifen, was für das ESP, die Berganfahrhilfe und den Seitenwind-Assistenten gilt.

Eine Besonderheit unseres Nutzfahrzeugs ist, dass es mit dem Park-Paket hinten ausgestattet ist. Da uns bei unserem Fahrzeug die Sicht mittig nach hinten verwehrt bleibt, ist dieses Ausstattungsdetail von besonderer Wichtigkeit. Dieses System unterstützt uns beim rückwärtigen Einparken mit Ultraschallsensoren und einer Kamera. Das Kamerabild deckt einen Bereich von 3 m hinter dem Fahrzeug ab. Horizontale und vertikale Linien helfen dem Fahrer, Entfernungen und Fahrzeugbreite richtig einzuschätzen. Das Kamerabild wird auf dem MBUX Zentral-Display dargestellt.

Laderaum Außen kompakt, innen geräumig, so soll das Fahrzeug bei den Kunden punkten. Unser Kastenwagen bietet ein Ladevolumen

von bis zu 2,9 m³ nach VDA-Norm. Eine weit öffnende Schiebetür auf der rechten Seite und eine niedrige Ladekante ermöglichen einen komfortablen Zugang zum Innenraum und dadurch das einfache Beladen des Nutzfahrzeugs. Besonders in engen Parklücken ist die Schiebetür praktisch. Die Breite der Ladeöffnung ist 615 mm breit und 1.059 mm hoch. Wenn der Laderaum über die Heckseite beladen werden soll, dann ist die Ladekante mit 59 cm angenehm tief. Die Hecktüre ist in zwei Teile geteilt und lässt sich in einer 90°-Stellung arretieren. Sollte das Ladegut besonders sperrig sein, dann können die Hecktüren auch bis zu 180° zur Seite geschwenkt werden. Eine Besonderheit ist, dass die Hecktüre asymmetrisch geteilt ist, wobei die linke Tür breiter und zuerst geöffnet wird. Serienmäßig sind im Laderaum des Nutzfahrzeugs sechs nach ISO zertifizierte Verzurrösen angebracht. Je nach Ausstattung kommen weitere Verzurrösen in den Seitenwänden dazu.

Zusätzlich ist unser Fahrzeug mit einer Anhängerkupplung mit tief platziertem Kugelkopf ausgestattet, was den Vorteil hat, dass die Türen weiterhin problemlos geöffnet werden können. Die Anhängelast bei unserem Citan Kastenwagen PRO 110 CDI beträgt immerhin bis zu 1,5 t. **Harald Pröll**



Bilder von oben links nach unten rechts:

Die rechtsseitige Schiebetür ist besonders in engen Parklücken praktisch.

Die zweigeteilten Hecktüren lassen sich in der 90°-Stellung arretieren.

Aufgeräumter Arbeitsplatz mit gut durchdachtem Armaturenräger

Ultraschallsensoren und Rückfahrkamera beobachten das Geschehen hinter dem Fahrzeug.



Kompakter Nischenfüller

Er sieht nicht nur so aus, sondern ist es auch: ein klassischer Transporter, der nur von den Dimensionen her etwas geschrumpft ist.

4,43 m misst der kleine Kastenwagen in der Länge und nicht einmal 1,70 m in der Breite, aber immerhin 1,94 m in der Höhe. Und vor allem ist der Ari 901 ganz zeitgemäß elektrisch unterwegs. Von seinen Abmessungen her und dem alternativen Antrieb füllt er im Markt eine Nische, die aktuell an Interesse gewinnen dürfte.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Elektrofahrzeugen ist der Ari nach der ersten Schlüsselumdrehung noch nicht fahr-, sondern nur startbereit. Wie bei einem klassischen Verbrenner muss das Schloss erst noch einmal bis zum Anschlag weitergedreht werden, ehe es losgehen kann. Dass das Piepen der bis 20 km/h aktiven Fußgängerwarnung auch deutlich bis in den Innenraum vordringt, mag der eine als störend empfinden, der andere als willkommene Rückmeldung interpretieren.

Aufrüsten lässt sich der kleine Transporter u. a. mit Klimaanlage und Infotainmentsystem von Kenwood, das vor allem Besitzer des Kastenwagens mit seiner Rückfahrkamera erfreut. Ganz dem Einsatzzweck und der für die Größe recht hohen Zuladung entsprechend geht es unbeladen wie bei vielen anderen leichten Nutzfahrzeugen etwas holprig zu, arbeitet hinten doch eine klassische Starrachse mit Blattfedern. Die Lenkung des Ari 901 ist extrem leichtgängig und erleichtert den Einsatz im städtischen Lieferverkehr. Die Scheibe in der Trennwand spiegelt allerdings so stark, dass man sich schon die Nase plattdrücken muss, um in das Frachtabteil blicken zu können. Doch der Kastenaufbau mit zwei seitlichen Schiebetüren serienmäßig ist ohnehin eher die Ausnahme. Die Kunden, darunter auch Kommunen, schätzen an dem 1,63 m schmalen Nutzfahrzeug vor allem die Auswahlmöglichkeiten. Sie reichen vom Pritschenwagen über den

Kofferaufbau und den Kipper bis hin zum Müllsammelfahrzeug. Im Handschuhfach findet sich ein USB-Kabel, zwei weitere USB-Anschlüsse und ein 12 V-Anschluss verbergen sich noch hinter einer Klappe in der Mittelkonsole. Die Flaschenhalter in den Türen sind ausreichend groß. Nachdenken könnte Ari über eine serienmäßige Handy-

halterung, denn es bleibt als Ablage für das Smartphone eigentlich nur das sehr tief liegende Fach in der Mittelkonsole. Etwas ungewöhnlich ist der Drehzahlmesser anstatt des ansonsten bei E-Autos üblichen Powermeters. Er zeigt bei Höchstgeschwindigkeit 6.400 U/min an und verweist auf die Wurzeln des Ari 901. Er wird in China vom Chery-Konzern als Karry Youyou auch mit Benzinmotoren angeboten. Dafür ersetzt eine Anzeige für die noch vorhandene Batterie-restkapazität die klassische Tankuhr und hat analog dazu auch noch einen roten „Reservebereich“.

Zudem findet sich nach Altvätersitte noch eine Handbremse zwischen den Sitzen, für die die im Zubehör angebotenen Schonbezüge durchaus eine Überlegung wert sind. Im Testfahrzeug zeigten sich an einer Stelle bereits leichte Abnutzungsspuren am Polster. Mit der Eco-Taste lässt sich noch ein wenig Energie sparen, wenn der Stromer spürbar zurückhaltender beschleunigt. Bei uns bewegte sich der kleine Transporter im Bereich von 16 bis 17 kWh je 100 km. Die Verbrauchsanzeige macht allerdings keine Angaben hinter dem Komma. Bei etwas über 80 % meldet der Bordcomputer noch eine Restreichweite von gut 200 km, bei 75 % sind es 180. Etwas gewöhnungsbedürftig ist die sprichwörtliche Gedenksekunde beim Anfahren, die im Eco-Modus gefühlt noch eine halbe Sekunde länger ausfällt, da der Wagen nicht ganz so schnell an Tempo gewinnt. Mit einer



angegebenen Spitzengeschwindigkeit von 100 km/h schwimmt der kleine Transporter aber auch im Landstraßenverkehr gut mit.

Pkw-Komfort darf man von dem rollenden Werkzeug nicht erwarten, aber am Fahrverhalten des mit 15“-Reifen namens Sailun Touring bestückten Ari gibt es auch in Kurven nichts auszusetzen. Die subkompakte Bauweise bringt es allerdings mit sich, dass der Radkasten wie früher zum Teil in den Fußraum ragt. Hier muss der linke Fahrerfuß beim Erstkontakt mit dem 901 erst noch seinen Platz finden, was er dann am Ende aber auch tut: Da ein Kupplungspedal entfällt, lässt sich das Bein bequem am Innenkotflügel abstützen.

Der kleine Kerl bringt uns mit seiner 2,30 m langen Ladefläche rasch auf die Idee, ihn mit einfachen Mitteln in einen Microcamper zu verwandeln. Die mächtige Heckklappe böte sich zudem durchaus als festes Dach für eine Vorzelterweiterung an. **/// Jens Riedel/cen**

Daten Ari 901 Kastenwagen

Länge x Breite x Höhe (m):	4,43 x 1,63 x 1,94
Radstand (m):	2,80
Antrieb:	Wechselstrom-Motor, Heckantrieb, Direktübertragung
Nennleistung:	30 kW/41 PS
Spitzenleistung:	60 kW/82 PS
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Batteriekapazität:	40 kWh
Durchschnittsverbrauch:	ca. 16 kWh
Reichweite:	250 km
Leergewicht/Zuladung:	1.625 kg/885 kg
Basispreis:	35.995 Euro (netto)





Heiteres Transporterraten

Test: VW ID. Buzz Cargo. Er siedelt sich an zwischen Lieferwagen und Transporter, zwischen gestern und morgen. Also heißt's wie einst bei Robert Lembke: Was bin ich?

Während sich Therapiehund Kayo unbeeindruckt vor dem Transporter in der wärmenden Herbstsonne dehnt, drückt sich seine Chefin am Testwagen die Nase platt. Noch ein gemeinsames Erinnerungsfoto bitte, aber gerne. Wer den VW ID. Buzz Cargo fährt, gewinnt neue Freunde. Da war der neugierige und gut informierte Handwerker auf dem Nachbarplatz an der Ladestation: „Kann der auch bidirektional laden?“ Kann er nicht. Die Tesla-Jungs mit den schicken Piloten-Sonnenbrillen tun so, als würde ihnen der E-Transporter am Kofferraum vorbeigehen, schauen aber heimlich neugierig. Beim Nachbarn werden Erinnerungen an Fahrgemeinschaften mit einem alten Bulli vor Jahrzehnten wach („Was haben wir gefroren!“). Oder die Seniorchefin der Praxis für Physiotherapie: „Wir haben schon mehrere Busse gehabt, wie ist der denn so?“ Damit sind wir bei der Grundfrage jedes Tests. Und hier ganz besonders: Siedelt sich der ID. Buzz Cargo doch zwischen den klassischen Formaten von Lieferwagen und Transporter an, nimmt optisch Anleihen von gestern auf und fährt gleichzeitig technisch in die Zukunft.

Dafür hat er sich fein angezogen. Die Karosserie ist rundgelutscht wie ein Bonbon, die Proportionen mit langem Radstand, kurzen Überhängen und breiter Spur stehen dem VW prächtig. Ebenso kleine Aufmerksamkeiten des Designs wie der Gitter-Kühlergrill, die fast echten Belüftungsohren wie einst an den Ecksäulen und das mächtige Markenzeichen. 21 cm Durchmesser, das übertreffen nur südamerikanische VW-Trucks. Richtig gut steht dem ID. Buzz Cargo auch die teure zweifarbige Lackierung. Überhaupt Cargo: Diese Variante sieht mit seiner Optik à la Helmvisier noch dynamischer aus als die Pkw-Ausführung. Mal ehrlich, dagegen ist der aktuelle Multivan ein fader Langweiler.

Ablagen – auch eine tiefe fürs Smartphone – und Steckdosen gibt es reichlich, auch der Fußraum ist beachtlich. Der Blick fällt auf die kleine Armaturenanlage. Ist sie ärmlich oder genial einfach wie anno dazumal? Auf jeden Fall komplett bestückt und luftig leicht wie das ganze Fahrerhaus, von einer gewissen Düsternis mal abgesehen. Vermutlich braucht kein Mensch üppige Glasfronten, wie sie anderswo als Armaturentafel einziehen. Aber den tablettigen Monitor in der Mitte. Prompt geht das Geschimpfe wieder los, über einfache Funktionen in versteckten Menüs, unbeleuchtete und schwer zu ertastende Regler für Temperatur und Lautstärke. Die Bedienung ähnelt einer Autopsie während der Fahrt. Auch die Lenkradtasten sind, da eben keine klassisch rastenden Tasten, nicht der Weisheit letzter Schluss. Therapiehund hilf, wo ist bei VW die Tugend einfacher Bedienung geblieben?

Therapie ist ebenfalls eine flotte Straßenrunde. Der Heckmotor mit 150 kW und 310 Nm schiebt mächtig an, der VW schießt los, hält das auch im oberen Tempobereich und am Berg durch, das schafft nicht jeder E-Transporter. Drei Fahrmodi gibt's, die Eco-Variante ist etwas schlurfig, Komfort passt immer und die Sport-Variante mit nochmals dynamischerem Antritt und leicht erhöhter Rekuperation, also elektrischem Bremsen, kann man missachten. Der Begriff des permanent erregten Synchronmotors aus der Elektrotechnik, hier offenbart

Nähert man sich dem ID. Buzz mit dem Schlüssel in der Hosentasche, brummt er kurz friedlich wie Therapiehund Kayo und richtet, sofern geordert, seine LED-Matrix-Scheinwerfer aus. Tür auf und dann, ja nicht mehr einsteigen à la T6, sondern seitlich hineingleiten. Die Sitze umschließen den Körper kuschelig, die Sitzposition passt,

Gegenüberliegende Seite:

Therapiehund Kayo nimmt's gelassen, seine Chefin ist neugierig: Fahrer des ID. Buzz Cargo gewinnen neue Freunde.

Diese Seite, von oben nach unten:

Unbeleuchtete Regler, Menüs statt Tasten, Bedienung als Autopsie während der Fahrt

Nüchternes, aber luftig wirkendes Fahrerhaus mit prima Sitzen und angenehm viel Platz

Der Ladeboden ist eben, VW nutzt den Platz zwischen den Achsen für ein Kabelfach.

Schmale Schiebetüren, überschaubarer Laderaum, knappe Nutzlast – der wahre Frachter ist der ID. Buzz Cargo nicht.

er seine wahre Bedeutung. Alles leise, denn zwischen E-Motor und Cockpit liegen rund 2 m sowie der Ladeboden und die Kunststofftrennwand. Wie vulgär wirkt im Vergleich die kurzzeitig vorneweg brodelnde aufgemotzte Limousine mit drei Buchstaben.

Dank dicker 255er-Walzen an der Hinterachse und breiter Spur liegt der ID. Buzz Cargo satt auf der Straße. Federt stramm, aber nicht überhart. Erreicht mit niedrigem Schwerpunkt und Mehrlenker-Hinterachse verblüffende Kurvengeschwindigkeiten. Klebt fester auf der Straße als mancher Klimademonstrant. Muss man nicht ausschöpfen, aber das Wissen um Reserven beruhigt. Der Übergang von E- zur Reibbremse ist gut abgestimmt. Hinten gibt's überraschend Trommeln – vermutlich würden Scheiben bei viel Rekuperation nur rosten. Die Lenkung arbeitet VW-typisch präzise, die von seinen Geschwistern bekannten Tauchbewegungen bei flotten Manövern kennt er nicht. Und dank des Mini-Wendekreises wetzt er flink um die Ecken. Für alle Fälle fahren reichlich Assistenten mit, die ihren Job gut erledigen. Mit etwas matter Anzeige des Spurassisis, geschenkt. Nur beim Parken wird's heikel: Der Einpark-Assistent gestattet eine solch vorwitzige Annäherung des unübersichtlichen Vorbaus an den Vordermann, dass der Fahrer die Luft einzieht und der Notbrems-Assistent verschreckt wuchtig die Bremse reinhaut. Auch dieser VW ist also nicht ohne Fehl und Tadel. Die Sicht auf Ampeln? Wegen des weit nach vorne gezogenen Dachs schaut der Fahrer auf einen Breitwandfilm – und schlecht nach oben. Die Außenspiegel sind klein, ihr Blickfeld ist eingeschränkt. Und die Materialqualität im Cockpit ist nur mittelprächtig.

Transporter sollen transportieren. Mit gleich zwei Schiebetüren plus Heckklappe hat der Testwagen durchgehend geöffnet. Die schmalen seitlichen Luken verriegeln zwar geöffnet sicher, aber sie lassen keine Palette durch. Die Heckklappe aus Verbundwerkstoff mit flottem Dachspoiler öffnet elektrisch unterstützt. Hier wird der Staplerfahrer den Ladungsträger lieber längs statt quer hineinzirkeln: 1.230 mm Durchgangsbreite zwischen den Radkästen ist kein Transporter-, →



sondern Lieferwagenmaß, das Heckportal kaum größer. Kein Wunder also, dass die Teilverkleidung die senkrechten Flächen der Radkästen ausspart.

Der Hinterradantrieb kostet Innenhöhe, die bauchige Karosserie weiteres Volumen – 3,9 m³ sind nicht eben viel. Auch nicht rund 600 kg Nutzlast und knappe Achslastreserven für Fracht und Fahrer inklusive einiger Extras. Dazu gehörte beim Testwagen eine Anhängerkupplung mit elektrischer Verriegelung. Immerhin eine Tonne darf der ID. Buzz Cargo ziehen. Typisch VW sind der robuste Boden im Laderaum und handfeste Zurrösen. Praktisch die LED-Lampen inklusive Vorfeldbeleuchtung in der geöffneten Heckklappe und das Kabelfach unter dem Boden in Höhe der rechten Schiebetür. Doch oben laufen links und rechts ungeschützt Kabelstränge entlang, das geht sorgfältiger. Also per Hand 20 Sack Weber-Nomix-Schnellbeton à 25 kg einladen – „schütten, gießen, fertig“. Das Fahrwerk steckt den Ballast mühelos weg, der E-Motor sowieso. Geradeauslauf, auch der schnelle Haken als Spurwechsel ohne jede Nachbewegung – klasse.

Trotzdem, der ideale Frachter ist der ID. Buzz Cargo nicht, aber er tut sich bei Verbrauch und Reichweite hervor. Wer den VW artfremd mit den maximal möglichen 145 Sachen und minimalen Windgeräuschen über die Autobahn drischt, muss mit 30 kWh/100 km kalkulieren. Gelassene 120 km/h kosten etwa 25 kWh. Bei Überland- und Kurzstrecken ist man mit nur 15 bis 18 kWh dabei. Alles voll ausgeladen gefahren, versteht sich. Macht im Schnitt 20,3 kWh auf der teils sehr anspruchsvollen Hausstrecke der Redaktion. Das ist gut, richtig gut. Der VW meistert die fünf Etappen als erster E-Transporter ohne Zwischenladung, denn mit nutzbaren 77 kWh ist ordentlich Stromkapazität an Bord. Im Alltag ohne Autobahn sind allemal 300 km und mehr drin. Der ID. Buzz Cargo ist der erste E-Transporter, mit dem man bedenkenlos in den Tag startet. Und weitere Spartechnik wie eine Wärmepumpe für die Heizung soll folgen.

Wobei auch eine Zwischenladung den VW nur kurz aufhält, denn bei leerem Akku schlürft er den Saft zunächst mit bis zu 170 kW Ladeleistung, pumpt sich auf wie ein frühjahrstoller Maikäfer. Somit sogar schneller als seine ID-Kollegen von den Pkw. Unter 20 % Batteriekapazität weist der VW frühzeitig auf notwendige Ladungen hin, bietet auf Wunsch passende Säulen an, reduziert später langsam die Leistung.

Und dann war da im Ladepark noch die Beifahrerin einer schnittigen E-Sportlimousine Stuttgarter Herkunft mit einer verblüffenden Frage: „Wer hat denn den umgebaut?“ Den ID. Buzz Cargo? Auf E-Antrieb umgebaut? Jetzt ist es soweit, her mit Therapiehund Kayo.

■ *Randolf Unruh*



Aus jeder Perspektive ein appetitlicher Anblick: Der ID. Buzz ist ein Schmuckstück für den Fuhrpark.

Technische Daten: VW ID. Buzz Cargo

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.712 mm	Breite gesamt	1.985 mm
Breite über Außenspiegel	2.212 mm	Höhe gesamt	1.927 mm
Radstand	2.989 mm	Wendekreis	11,1 m
Breite/Höhe Schiebetür	757/1.162 mm	Breite/Höhe Hecktür	1.275/1.096 mm
Laderaum über Fahrbahn	632 mm	Laderaum (L/B/H)	2.208/1.732/1.279 mm
Leergewicht Testwagen	2.380 kg	Nutzlast	620 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.000 kg	Ladevolumen	3,9 m ³

Antriebsstrang

Motor: quer eingebauter, permanent magnetenerregter Synchronmotor im Bereich der Hinterachse mit fester Getriebeübersetzung. Leistung 150 kW, maximales Drehmoment 310 Nm.

Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, brutto 82 kWh (nutzbar 77 kWh), Nennspannung 400 V. Geladen dreiphasig mit 11 kW per Wallbox mit Typ-2-Stecker, serienmäßig ebenso schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 170 kW.

Bremsen:

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende, elektrisch betätigte Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/1x 58 Ah, Lichtmaschine entfällt

Messwerte

Beschleunigung:	Elastizität (Kickdown):	
0 – 50 km/h	3,8 s	60 – 80 km/h 2,6 s
0 – 80 km/h	6,7 s	60 – 100 km/h 5,2 s
0 – 100 km/h	9,3 s	80 – 120 km/h 7,0 s
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h	
Innengeräusche		
Stand/50/80/100 km/h	-/55/60/62 db(A)	
Höchstgeschwindigkeit	66 db(A)	

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP	
sehr langsam / langsam	15,0–13,8/16,1–14,8 kWh/100 km
schnell / sehr schnell / kombiniert	19,0–17,4/27,8–25,6/22,3–20,3 kWh/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke beladen	20,3 kWh/100 km
Testverbrauch beladen min./max.	13,7–30,0 kWh/100 km