

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 11-12/2024

**DAS WAR DIE IAA MARKEN, MODELLE UND MOTOREN
TOYOTA BRINGT DEN ERSTEN GROSSEN TRANSPORTER
NEUER OPEL MOVANO POTZ BLITZ ODER POTZTAUSEND**





Von Marken, Modellen und Motoren

Nichts gegen die schweren Jungs, doch das wahre Neuheiten-Festival der IAA gab's bei den Transportern.

Neue Marken, neue Modelle, neue Motoren und Antriebe für heute, dazu vielversprechende Ausblicke mit teils spektakulären Konzepten in die Zukunft – die Transporter-IAA bot alles, was das Herz begehrt. Siehe neuer VW Transporter – entstanden in Zusammenarbeit mit Ford, mit identischer Antriebstechnik und gleichem Rohbau, aber doch eigener Ausprägung. Zu bekommen mit Diesel- und E-Antrieb sowie als Plug-in-Hybrid, alles von Ford, das passt für jeden Einsatz. Die klassischen Varianten VW Transporter Kasten, Kombi, Caravelle waren schon vor der IAA bekannt – und bereits in sehr ähnlicher Ausprägung als Ford Transit Custom zu bekommen. Ganz neu sind eigenständige VW-Ausführungen, zB der VW Transporter für einen Trupp mit Sicherheitsschuhwerk und Arbeitshandschuhen, die neue Transporter-Doppelkabine also. Auf der IAA gleich mit Allradantrieb präsentiert, wie es sich für einen Baustellen-Haudegen gehört. Nur Geduld ist nötig, Doka ist ein Fall fürs Jahr 2026. Dazu gibt es den neuen VW Transporter auch mit Hochdach, sowohl mit kurzem als auch mit langem Radstand. Und anstelle des rutschigen Ford-Vinylbodens im Laderaum verweist VW auf den eigenen beschichteten Holzboden.

Und es geht ja erst los. Zur anfänglichen Batteriekapazität des Elektrikers mit nutzbaren 64 kWh wird sich eine kleinere, leichtere und billigere Ausführung mit 43 kWh und einer 85 kW-Maschine gesel-

len. Das genügt für Kurzstrecken. Und Entwicklungspartner Ford arbeitet eifrig daran, die 64 kWh der Batteriekapazität spürbar zu steigern. Mit dem neuen Transporter ist das VW-Angebot in dieser Klasse komplett. Transporter, Multivan und ID. Buzz Cargo ergänzen sich zu einer ansehnlichen Flotte. Darin stecken eine neue, mildere und günstigere Ausführung des ID. Buzz Cargo mit kleinerer Batterie (59 kWh) und eine Erhöhung seines zulässigen Gesamtgewichts sowie eine bärenstarke Allradausführung auch des Cargo mit zwei Motoren und 250 kW. Und selbst bei der Einheitskarosse ist nicht Schluss: Zwar ist für den Cargo immer noch keine Langversion in Sicht, aber die für Aufschnitt bekannten Karossiers der Aufbaufirma Veth in den Niederlanden kappen die Karosserie, verwandeln den ID. Buzz in Pick-up, Pritschenwagen, Kipper und mehr.

Stichwort Ford: Auch hier feierte der Transit Custom PHEV Premiere, also der Plug-in-Hybrid. Ebenso der Transit Connect PHEV, ein Parallelmodell zum naturidentischen VW Caddy. Den ebenso schnuckeligen wie praktischen Transit Courier gibt es nun in der angekündigten E-Variante. Und der große E-Transit legt auf Wunsch mit einer üppigeren Batterie und nutzbarer 89 kWh Kapazität, mit stromsparender Wärmepumpe und höherer Ladeleistung von maximal 180 kW deutlich zu. Die Verdoppelung der Service-Intervalle auf zwei Jahre spart Zeit und Geld. Der E-Transit soll seine Position als Nummer eins in diesem Stromer-Segment verteidigen.

Einen Ausblick in die nahe Zukunft gab Renault. Der Name Estafette ist alt, der Transporter brandneu. Die künftige Estafette schaut aus großen Augen staunend in die trubelige Transporterwelt. Die rundliche Karosserie mit großer Panorama-Windschutzscheibe, die Kuller- augen – süüüß. Doch der Anblick täuscht: Mit 4,87 m Länge, 1,93 m Breite sowie einer stattlichen Höhe von 2,59 m erreicht die Estafette das Maß eines kompakten Transporters mit Hochdach.

Die neue Renault Estafette ist konsequent auf den Stadtverkehr ausgelegt. Kameras ersetzen Außenspiegel, Schiebetüren führen ins futuristische Cockpit. Der Fahrer nimmt auf einem Drehsitz Platz,



wechselt durch eine Automattür in den Laderaum, kann ihn durch ein großes Rolltor im Heck wieder verlassen. Basis ist eine E-Plattform, namens FlexEVan. Die Estafette ist viel mehr als eine Studie. Für das Projekt haben sich Renault, Volvo Trucks und das französische Logistikunternehmen CMA CGM zum Gemeinschaftsunternehmen Flexis zusammengetan. Ziel ist ein Produktionsstart im Jahr 2026.

Mit konventioneller Karosserie, aber unkonventionellem Antrieb parkte gleich nebenan der Renault Master H2-Tech, der große Transporter mit Brennstoffzelle und Wasserstoffantrieb. Je nach Variante steckt die Energie in drei zylindrischen Tanks mit 7,5 kg oder fünf Behältern mit 9 kg Wasserstoff unter dem Wagenboden. Hinzu kommt eine Puffer-batterie mit 20 kWh Kapazität. Renault verspricht bis zu 700 km Reichweite, schnelle Betankung an den noch raren Wasserstoff-Zapfstellen, eine Nutzlast von 1,0 t bis 1,5 t sowie eine Anhängelast von 2,5 t. Vorgesehen sind Kastenwagen sowie all-erhand Fahrgestelle. Los geht's im kommenden Jahr.

In die gleiche Kerbe schlägt der Opel Movano, zusammen mit seinen Geschwistern von Stellantis. Hier sind vier Tanks mit 7 kg Wasserstoff an Bord, die Pufferbatterie beschränkt sich auf 11 kWh. Das bedeutet eine geringere Reichweite von gut 500 km, aber auch weniger Gewicht und tendenziell geringere Kosten. Stellantis forciert jetzt fertig konfigurierte Transporter ab Werk. Wie wär's mit einem wuchtigen Kofferaufbau von 18,3 oder gar 20,5 m³ Kubikmeter Volumen für Ducato und Konsorten aus einer Hand? Mit einem Kipper? Oder einem Peugeot E-Expert aus dem Programm „Custom fit“ mit Kühlaufbau von Kerstner, angetrieben von der Traktionsbatterie?

Wer die Anschaffung eines neuen großen E-Stellantis scheut, der kann umrüsten: Allrad-Spezialist Dangel bietet eine Elektrifizierung der Vorgängermodelle von Boxer, Ducato, Jumper und Movano an. Zwei Motoren mit einer Systemleistung von 115 kW sitzen in den Hinterrädern, der Rahmen bietet Platz für Batterien im Format von 37 oder 75 kWh. Alles zusammen wiegt rund 500 kg, der Dieselantrieb auf die Vorderräder bleibt erhalten. →

1 Neu, und wie: VW Transporter mit Doppelkabine. Start aber erst 2026.

2 Aufschnitt: Veth verwandelt den VW ID. Buzz Cargo in einen Pick-up, in Pritschenwagen oder Kipper.

3 Ford E-Transit Custom: kleinere Batterie um Zulauf, ebenso eine Variante mit mehr Kapazität als bisher 64 kWh.

4 Alter Name, neuer Transporter: Renault Estafette, konsequent auf Nahverkehr getrimmt, 2026 geht es los.

Wer nach neuen Marken schaut, blickt Richtung Fernost. Viel beachtet war auf der IAA der Auftritt von Kia. Oben eine Optik wie ein Visierhelm, unten ein großer Schlund, dahinter eine wohlproportionierte und im Windkanal rundgelutschte Karosserie. Die Plattform-Konzeption der E-Modelle gibt eine Menge her: Kastenwagen, Hochdach, Kombi, Minibus und ein in dieser Klasse rares Fahrgestell für Aufbauten. Alle Kia sind elektrisch angetrieben, alle entwickelt nach einem Baukastenprinzip, alle mit einem gemeinsamen Design. Den Anfang macht das Modell PV5. Mit konkreten Daten tut sich Kia noch schwer, dies ist bekannt: Länge 4,65 m, Radstand 3 m, jeweils 1,90 m hoch und breit. Damit sortiert sich der PV5 zwischen Lieferwagen und Transportern ein. Und erinnert an den VW ID. Buzz Cargo. Indes fahren Kia und VW in entgegengesetzte Richtungen. Setzt VW auf Retro-Design mit dem Ur-Bulli im Rückspiegel, ist Kia ohne Transporter-Tradition mit seiner Raumkapsel optisch in entgegengesetzter Richtung unterwegs. Ganz anders packt Kia ebenfalls den Antrieb an, mit Frontmotor und angetriebener Vorderachse. Und dann wäre da das optionale Hochdach, mit ihm wächst die Höhe um 30 cm und das Volumen von 4,2 auf 5,0 m³. Oder der niedrige Ladeboden und die Ausführung als Chassis. Die Serienmodelle sollen ihre Premiere im kommenden Sommer feiern, Ende 2025 will Kia erste Transporter ausliefern. Ein Jahr später folgt der größere Kia PV7. Er tritt gegen die klassischen europäischen Transporter an.

Es geht auch anders, siehe die Kia-Mutterfirma Hyundai, sie macht gemeinsame Sache mit IVECO. Hyundai liefert ein elektrifiziertes Fahrgestell imiVan-Design, IVECO kümmert sich um Aufbau und Vertrieb unter dem eigenen Namen eMoovy – siehe Extra-Story in dieser Ausgabe.

An die europäischen Fleischtopfe drängen ebenfalls neue Marken aus China. Maxus erweitert mit raschen Schritten sein Programm. Zwischen eDeliver 3, den noch taufrischen eDeliver 7 und den eDeliver 9 drängt sich der neue eDeliver 5. Neue Elektro-Plattform, zwei Längen bis 5,25 m als Kastenwagen, Batterie 64 kWh, E-Motor 120 kW Leistung – die neue Baureihe legt sich mit den europäischen Platzhirschen im Segment kompakter Transporter an. BYD setzt mit seinem Kastenwagen E-Vali bei den 3,5-Tonnern an. 6 m Länge, zwei Radstände, Batterie-Nennkapazität 81 kWh, Hinterradantrieb, sachliches Design aus einem Guss – das passt.

Rätseln lässt dagegen das chinesische Fabrikat Kaiyun – Geldtransporter, Transportpanzer, hat Elon Musk seinen ungeschlachten Pick-up aufgepusst? Die Proportionen sind mit 6 m Länge, 2,4 m Breite und 2 m Höhe sehr ungewöhnlich. Ebenso die Antriebe: batterieelektrisch, Hybrid mit Range Extender und Brennstoffzelle/Wasserstoff, alle zu Preisen zwischen 33.000 und 39.000 Euro. Wie das funktioniert? Keine Ahnung. Passt aber zu einer IAA die alles bot, was das Transporterherz begehrt. **/// Randolph Unruh**



5 Renault gibt Stoff: Master H2-Tech mit Brennstoffzelle und Wasserstoff.

6 Reife Transporter mit neuem Antrieb: Dangel baut Boxer, Ducato, Jumper und Movano auf E-Antrieb um.

7 Koffer und mehr ab Werk: Sonderaufbauten für Boxer, Ducato, Jumper und Movano.

8 Was ist das? Der Transporter des chinesischen Fabrikats Kaiyun gibt Rätsel auf.

9 Kia PV5: Vorhut einer komplett neuen Generation vollelektrischer Transporter.

10 Maxus eDeliver 5: Irgendwo ist zwischen den vielen Maxus-Transportern offensichtlich noch Platz für Transporter Nummer vier.

11 IVECO eMoovy: Elektrisches Fahrgestell von Hyundai, IVECO organisiert Aufbauten und gibt seinen Namen.

12 Großtransporter aus einem Guss: BYD E-Vali, elektrisch angetrieben, zwei Größen.

13 Kia PV7: Mit ihm wird das Kia-Angebot ab 2026 zur Familie heranwachsen.



5 6



10 11



7 8



12 13





Nachwuchs bei IVECO

Fahrbericht: IVECO eMoovy auf Hyundai-Fahrgestell. Solch einen 3,5-Tonner gab's noch nie – schick, vielseitig, elektrisch. Eine erste Proberunde während der IAA.

Diese Premiere ist eine der besonderen Art. Der erste IVECO mit Frontantrieb. Der erste IVECO-Transporter unterhalb des ewigen Daily. Und noch nie haben Hersteller so konsequent einen Van mit einem Transporter gekreuzt. Der neue IVECO eMoovy auf Basis eines Fahrgestells mit Fahrerhaus von Hyundai ist ein einzigartiger Transporter, der herkömmliche Fahrzeugklassen miteinander verschmelzen lässt. Klare Sache, solch einen 3,5-Tonner gab's noch nie. Das schicke Van-Fahrerhaus einschließlich Cockpit stammt unverkennbar vom extrovertierten Hyundai Staria. Das heißt: riesige Türgriffe, niedriger Einstieg, eine ausladende Windschutzscheibe, aus Fahrersicht davor ein futuristisches Cockpit mit Instrumentenaufsatz à la Tablet, kleines Lenkrad, bequeme Sitze mit riesigem Ablagekasten dazwischen, Zentralmonitor, eine kompakte Konsole mit Tasten für P-R-N-D sowie eine extrem niedrige Gürtellinie. Die Sitzheizung wärmt, auf Wunsch pustet eine Sitzkühlung kräftig in den Rücken und dämpft allzu hitzige Fahrer. Der Platz an Bord ist für zwei Personen üppig, das verwendete Material angemessen, mehr Transporter als Edel-Van.

An das keilförmige Fahrerhaus schließt sich ein Tiefrahmen-Chassis mit starrer Hinterachse und Zweiblatt-Parabelfederung an. Die Struktur des Chassis erinnert an einen Flachrahmen, wie man sie von Kastenwagen kennt. Die Modellauswahl ist überschaubar: Es gibt nur einen Radstand von 3.500 mm, ein Einsatz mit Anhänger ist nicht vorgesehen, und dann wäre da ein Lack entweder in Weiß oder Blau.

Ein herkömmlicher Kastenwagen funktioniert mit diesem Chassis-Konzept nicht, aber der eMoovy schultert Aufbauten aller Art. Dafür

jeweils gerade mal gut 500 mm über der Fahrbahn, das Volumen erreicht rund 10 m³, lässt sich dank der kerzengeraden Wände im Unterschied zu einem Kastenwagen perfekt ausnutzen. Mit Trockenfracht auf Paletten, mit Kisten und Kästen, mit Regalen, einer rollenden Werkstatt – so ein Quader ist extrem flexibel. Und doch bleiben die Abmessungen mit rund 6 m Gesamtlänge und etwa 2 m Breite sehr kompakt.

Nun aber hinaus auf die Straße mit dem neuen IVECO eMoovy. Leise schnurrt er vor sich hin. Ist der Hyundai Staria ausschließlich mit Dieselmotor lieferbar, so setzt der IVECO eMoovy konsequent auf E-Antrieb. Bedächtig rollt der Transporter hinaus aus der dunklen Halle ins helle Tageslicht, flüstert munter durch ein Gewerbegebiet, schlängelt sich behände durch Kreisverkehre, liegt dank niedrigem Schwerpunkt sicher auf der Straße. Die Lenkung arbeitet straff und zielgenau, das Fahrwerk vergleichsweise komfortabel. Es gibt drei Fahr- und sogar vier Rekuperationsstufen, bis zum Ein-Pedal-Modus, sogar mit automatischer Stopp-Funktion. Vorsicht beim Abbiegen: Die Außenspiegel verzichten auf ein Weitwinkelfeld, daher erstreckt sich rechts ein großer toter Winkel – da werden Van-Gene deutlich. Der Fahrer steht unter Beobachtung, eine Kamera oben auf der Lenksäule meldet Ablenkungen und gibt dann Alarm.

ist IVECO zuständig, ebenso für Vertrieb und Service in Deutschland und Europa. Das Fahrgestell trägt rund 1,5 t. Darf's eine Pritsche sein, ein rustikaler Kipper? Hier überwölbt ein wuchtiger Koffer des italienischen Fabrikats Scattolini den eMoovy. Noch besser steht dem schmucken IVECO ein schlanker Koffer von Spier. Die Ladekante liegt



Hinaus auf eine Schnellstraße. Der Elektromotor bringt es auf 160 kW/215 PS und 350 Nm, er treibt die Vorderräder an. Und wie – der beladene Transporter geht richtig ab. Bei gut 120 Sachen ist dann Schluss. Das passt mit Blick auf die Reichweite. Die stärkere der beiden verfügbaren Batterien kommt auf eine nutzbare Kapazität von 73 kWh, eine kompaktere Ausführung mit 60 kWh wird nachgeschoben, sie spart ein wenig Gewicht und auch Geld. Der eMoovy kann an Schnellladesäulen rasant mit bis zu 350 kW Strom bunkern. Und er kann Energie abgeben: An der Nase befindet sich nicht nur die Ladesteckdose, hier lassen sich auch elektrische Gerätschaften mit bis zu 3,6 kW anschließen.

Allzu schnell geht's zurück in die schützende Halle. Der erste Aufgabelopp, er hätte gerne länger ausfallen können. Echte Premieren sind schließlich rar. Fortsetzung folgt, ganz bestimmt. **/// Randolph Unruh**

1 Unterwegs im neuen IVECO eMoovy und Scattolini-Koffer: Solch einen 3,5-Tonner gab's noch nie.

2 Instrumente à la Tablet: Transporter-Armaturen mal ganz anders

3 Schicker schlanker Koffer: Mittelpunkt des Standes von Aufbauer Spier auf der IAA

4 Van-Fahrgefühl im Transporter: Fahrerhaus und Cockpit vom Hyundai Staria

5 Alles geht, außer Kastenwagen: Ausstellungsfahrzeug mit Scattolini-Kipper



Bestnoten für MAXUS

Leichte Nutzfahrzeuge mit hohem Sicherheitsniveau erhalten Bestätigung.

Die Kastenwagen von MAXUS haben Bestnoten bei Euro NCAP eingefahren: Für den neuen eDELIVER 5, der 2025 erstmals nach Österreich rollt, gibt es die Spitzenbewertung „Platinum“. Die größeren eDELIVER 7 und eDELIVER 9, die wie das kompaktere Modell über einen reinen Elektroantrieb verfügen, erhalten von der unabhängigen Prüfanorganisation die „Gold“-Medaille. Während Euro NCAP für Pkw-Modelle Sterne verteilt, gibt es für leichte Nutzfahrzeuge (LCV) Medaillen – von Bronze bis Platinum: Die großen MAXUS Transporter überzeugen in der aktuellen Testrunde mit Bestnoten. Noch vor seiner Markteinführung erhält der auf einer modularen, intelligenten und leichten Architektur (MILA) aufbauende eDELIVER 5

die „Platinum“-Bewertung. Mit 82 % der möglichen Punkte bewegt sich der in zwei Längen erhältliche Elektrotransporter in der Spitzengruppe der 26 von Euro NCAP bewerteten LCV. Der größere eDELIVER 7, der erst vor wenigen Wochen seinen Marktstart in Österreich feierte,

liegt mit 77 % nur knapp dahinter. Der eDELIVER 9 erreicht 74 %. Die Prüfer loben bei allen MAXUS Modellen insbesondere das serienmäßige Notbremsystem, das nicht nur zuverlässig Autos und Fahrradfahrer erkennt, sondern auch Fußgänger. Auch die Kategorie „Insassenschutz“ („Occupant Status“), die neben Sitzgurt-Erinnerungen verschiedene Assistenzsysteme wie den bei MAXUS ebenfalls serienmäßigen Müdigkeitswarner berücksichtigt, wird bestens bewertet.

Spurverlassenswarner und Spurwechsellassistent tun ihr Übriges für die Bestnote: Sie unterstützen den Fahrer zuverlässig und verhindern so Unfälle und Gefahren schon im Ansatz.

Neben der umfangreichen Sicherheitsausstattung profitieren eDELIVER Kunden dank des wartungsarmen Elektroantriebs von deutlich geringeren Wartungs- und Servicekosten im Vergleich zu konventionell angetriebenen Nutzfahrzeugen. Zusätzliche Sicherheit und

sorgenfreie Mobilität bieten die umfassenden Herstellergarantien: Neben der bekannten Fahrzeuggarantie über 5 Jahre bzw. 100.000 km gewährt MAXUS auf die Hochvoltbatterie einen verlängerten Schutz von 8 Jahren bzw. 160.000 km.

Weitere Informationen über MAXUS Motors Austria, das aktuelle Österreich-Modellportfolio inkl. der technischen Daten und Preise stehen unter www.maxus-motors.at zur Verfügung. //





Erster großer Transporter

Mit dem neuen Proace Max präsentiert Toyota seinen ersten 3,5-Tonner für Europa.

Er ist in zahlreichen Aufbauvarianten erhältlich und kombiniert eine hohe Nutzlast und ein in seiner Klasse führendes Ladevolumen mit Leistung und Effizienz sowie einem kraftvollen, robusten Design. Toyota komplettiert mit dem Proace Max sein Portfolio an leichten Nutzfahrzeugen, das auch die aktualisierten Proace, Proace City und Hilux umfasst.

Der Proace Max ist mit einem batterieelektrischen Antriebsstrang erhältlich. Die vollelektrische Version verbindet einen leistungsstarken Antrieb mit hohem Fahrkomfort und einer hohen Ladekapazität. Dank einer Vielzahl von Aktionen ist der elektrische Proace Max für jede Aufgabe geeignet, ohne dabei an Funktionalität oder Zuverlässigkeit einzubüßen.

Neben seinen ausgezeichneten Leistungs- und Transporteigenschaften präsentiert sich der Proace Max mit einem markanten Außen-Design. Die ausdrucksstarke Frontpartie schafft eine neue Identität für die Proace Familie. Dazu gehört ein stilvolles oberes Element in Wagenfarbe, das sich um den mattschwarzen Kühlergrill herum erstreckt. Die Voll-LED-Scheinwerfer unterstreichen den zielstrebigsten Look; die Nebelscheinwerfer verfügen über eine zusätzliche Abbiegefunktion, welche die Sicht im Kurvenbereich verbessert.

Das Multimedia-Angebot umfasst einen neuen 10"-Touchscreen und ein farbiges 7"-TFT-Instrumentendisplay; in den Elektrovarianten gehören die beiden Displays zur Serienausstattung, für die Dieselsonversionen sind sie je nach Ausstattungsvariante verbaut.

Vielseitigkeit und außergewöhnliche Ladekapazität Die neue Proace Max Baureihe bietet ein breites Spektrum an Abmessungen. Als Kastenwagen stehen sechs verschiedene Konfigurationen zur Auswahl:

zwei Radstände, drei Längen und drei Höhen. Das Ladevolumen beträgt 10 bis 17 m³, damit ist genügend Platz für bis zu fünf Europaletten vorhanden. Neben den Kastenwagen-Varianten wird der Proace Max künftig ab Werk auch als Einseiten- und Dreiseitenkipper erhältlich sein.

Sowohl die Kastenwagen als auch die Pritschenwagen sind jeweils als Einzel- und als Doppelkabine zu haben. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt je nach Fahrzeugkonfiguration zwischen 3.300 und 3.500 kg für die Dieselmotoren und zwischen 3.500 und 4.250 kg für die batterieelektrischen Varianten. Der elektrische Proace Max ist mit einer Nutzlast von bis zu rund 1,5 t und einer Anhängelast von 2.400 kg der Beste in seiner Klasse. Mit Dieselantrieb beträgt die maximale Nutzlast ebenfalls bis zu 1,5 t und die Anhängelast bis zu 3.000 kg.

Kraftvoll und effizient: Der vollelektrische Proace Max Mit seinem leistungsstarken batterieelektrischen Antrieb bringt der neue Proace Max die Vorteile des vollelektrischen Fahrens in das Segment der großen Transporter. Mit einer Leistung von 279 PS und einem maximalen Drehmoment von 410 Nm ist das Fahrzeug für alle Einsätze gerüstet.

Bis zu 420 km schafft der Proace Max. Der Fahrer kann die Antriebsleistung effizient mit drei Fahrmodi an seine Bedürfnisse anpassen und somit die Reichweite optimieren. Weitere Vorteile ergeben sich aus dem regenerativen Bremssystem. Es gewinnt die beim Verzögern und Bremsen entstehende kinetische Energie und wandelt sie in elektrischen Strom für das Aufladen der Batterie um. Die Batterie hat eine Kapazität von 110 kWh und kann an einer 150 kW-Schnellladestation in etwa 55 Minuten auf 80 % aufgeladen werden.



Auch mit Dieselantrieb verfügbar Es stehen drei Motorisierungen zur Auswahl. Die Einstiegsversion hat 120 PS und 320 Nm Drehmoment. Bei der mittleren Motorisierung handelt es sich um eine 140 PS starke Version des 2,2 l-Motors zur Kraftübertragung. Das maximale Drehmoment beträgt 350 Nm. Top-Dieselmotor im Portfolio ist ein 180 PS starkes Aggregat mit 8-Stufen-Automatik, besonders geeignet für den Einsatz in den schweren Umbauvarianten des neuen Proace Max.

Individualisierung Etwa 90 % der in Europa verkauften großen Transporter sind umgebaut oder mit Zubehör ausgerüstet. Toyota trägt dieser Nachfrage Rechnung, indem es umfassende Umbaumöglichkeiten und ein breites Angebot an Originalzubehör mit voller Herstellergarantie anbietet. Zusätzlich zu den regulären Versionen als Kastenwagen mit Einzel- oder Doppelkabine kann der Proace Max ab Werk als Fahrgestell mit Leiterrahmen oder Flachboden geliefert werden, das der Kunde nach seinen spezifischen Anforderungen umbauen lassen kann.

Ebenfalls ab Werk erhältlich sind Pritschenwagen, Einseiten- und Dreiseitenkipper runden das Angebot ab. Die erste Produktion für den österreichischen Markt erfolgt bereits. Die ersten Kundenauslieferungen sind im Dezember dieses Jahres geplant. //



Opel Movano: geglättete Frontpartie, angedeuteter schwarzglänzender Opel-„Vizor“



Potz Blitz – oder potztausend

Test: Opel Movano. Mehr als 1.000 km Reichweite, weit mehr als 1.000 kg Nutzlast – potztausend. Was der Stellantis unter dem Opel-Blitz sonst noch kann – und was nicht.

Einsteigen, den klassischen Zündschlüssel einstecken, den Diesel starten. Erster Blick auf die Instrumente: Der Opel Movano prognostiziert gut 1.000 km Reichweite. Es folgt die Fahrt zur Waage. Trotz guter Ausstattung im Cockpit und einem stabilen Boden sowie Seitenverkleidungen im Laderaum zeigt die Digitalanzeige des 3,5-Tonnners lediglich 2,22 t an. Macht

knapp 1,3 t Nutzlast für Fahrer und Fracht. Also auf zum freundlichen Baustoffhändler und hinein ins Heck mit einer kompletten Palette mit 42 Packen Schnellbeton, im Zaum gehalten von kräftigen Zurrgurten. Vorn nimmt der ebenfalls nicht ganz zart gebaute Fahrer Platz. Den Opel irritiert das alles wenig. Er fährt in der stämmigen Ausführung 35 Plus vor. Das bedeutet im Unterschied zum gewöhnlichen 3,5-Tonner – er taucht in Österreich gar nicht erst in der Preisliste auf – verstärkte Federn. Ergebnis sind vorn 2,1 und hinten 2,4 t maximale Achslast und 3,0 statt 2,5 t Anhängelast. Leer steht der Apparat angesichts dieser Reserven hinten prompt recht hoch, unter voller Last knickt er nicht ein. Die Kehrseite: Ohne Fracht an Bord markiert der Opel den harten Hund. Der will nicht nur spielen, der beißt auch. Steckt viel ein und teilt kräftig aus. Tanzt auf kurzen Bodenwellen keinen eleganten Walzer, sondern temperamentvollen Rock'n'Roll. Teilt einem den Straßenzustandsbericht so unerbittlich mit, dass der Fahrer ums Zahngold fürchtet. Wie sensibel abgestimmt ist dagegen die Lenkung. Sie arbeitet zielgenau, ist weder zu schlabbig noch zu stramm – prima.

Die stramme Parabelfeder an der Hinterachse hievt die Ladekante auf 615 mm Höhe. Gut also, dass der Testwagen an den Ladeluken über kräftige Haltegriffe verfügt. Unten sind die Radkästen sorgfältig

umbaut. Indes verstecken sich dann die hinteren Zurrpunkte. Oben glänzt der Opel mit einem kompakten Baldachin mit LED-Flutlicht. Recht optimistisch ist die Angabe von 11,5 m³ Laderaum: Abzuziehen sind die Radkästen und dezente Wölbungen von Wänden und Heck. Generell aber ist die Raumausnutzung hervorragend, Vorteil der kleinen Nase des großen Opel.

Der nicht so ganz opelig ist, wie es die schwarzglänzende Kunststoffblende vorn und zahlreiche Blitze als Markenzeichen an Front, Heck, den Abdeckungen der Radnaben und auch drinnen erscheinen lassen. Bei genauem Hinschauen tauchen italienische und französische Beschriftungen auf. Der Opel ist ein Stellantis wie die baugleichen Transporter von Citroën, Fiat und Peugeot. Sie fahren im praktisch unveränderten Karosseriekleid bereits seit dem Jahr 2006. Deshalb zählt der Movano mit seinem grau-metallischen Lack in jeder Hinsicht zu den Silberrücken. Damals war Opel von den heutigen Markenkollegen so weit entfernt wie die Erde von der Sonne und in Sachen Transportern erst ein paar Jahre mit Renault verheiratet. Seit der Geburt des großen Transporters scheppern die Türen des Fahrerhauses ins Schloss, wirkt manches Blech in den Ecken des Frachtraums überschaubar ambitioniert eingesetzt. Das alles spart Gewicht, Geld. Angesichts verdeckter verlegter Kabel sind wichtige Dinge richtig gemacht.

Wie auch im Fahrerhaus. Stimmt, die Sitzposition wirkt speziell für große Fahrer immer noch unglücklich froschig, die Seiten der Sitzfläche drücken kräftig gebaute Steuerleute und die Längsverstellung ist für Riesen etwas knapp. Weil das Lenkrad nur längs und nicht in der Höhe verstellbar ist, verdeckt sein Kranz einen Teil der Instrumente.

Und die Streifen nackten Blechs an den Türen sind keine Augenweide. Ebenso wenig wie der Blick unter den Beifahrer-Doppelsitz, wo Wettbewerber teils geräumige Sitztruhen montieren. Der Beifahrerplatz aber ist recht bequem. Und die Lehne des Mittelsitzes entpuppt sich mit seinem herausklappbaren Schwenktisch plus Ablagen als wahrer Zauberkasten.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die renovierte Armaturentafel. Als Bestandteil eines Zusatzpakets bringt der Movano voll-digitale Instrumente mit. Sie sind programmierbar und mit der attraktivsten Darstellung des großen roten Rundtachos plus Digitalanzeige mittendrin sehr ansehnlich. Wäre da nicht der verkorkste Drehzahlmesser, der seine digitalen Striche nur in 500er-Schritten anzeigt. Was Ablesbarkeit betrifft, haben die schlichten, aber klaren Serieninstrumente deutliche Vorzüge.

Opel liefert die Digi-Instrumente in Verbindung mit einem großen mittigen Monitor. Der ist mit seinen perfekt ablesbaren Klarschrift-Anzeigen eine Augenweide und lädt schon deshalb zu intensiverer Beschäftigung ein. Mit dem erfreulichen Ergebnis, dass sich Assistenzsysteme im Movano sowohl ein- und ausschalten als auch in ihrer Intensität regeln lassen, einschließlich akustischer Warnungen. Das macht das Leben an Bord angenehmer als in manchem Wettbewerber, zumal wie im richtigen Leben nicht jeder Assistent seine Aufgabe zur Zufriedenheit erfüllt. So drängt der aktive Spurhalteassistent den Opel bei schmalen Landstraßen ohne Mittelstreifen in Richtung Gegenverkehr. Ein sattsam

Technische Daten: Opel Movano 35+ L2H2

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	5.431/2.050/2.539 mm
Breite über Außenspiegel	2.508 mm
Radstand	3.450 mm
Wendekreis	13,9 m
Ladevolumen	11,5 m ³
Leergewicht Testwagen	2.220 kg
Nutzlast	1.280 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	2.100 kg/2.400 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	6.500 kg

Motor und Antrieb

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, quer eingebaut. Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Geometrie. Vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen. Bohrung/Hub 83,8/99,0 mm, Hubraum 2.184 cm³, Leistung 103 kW (140 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 350 Nm bei 1.400/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung. Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick.

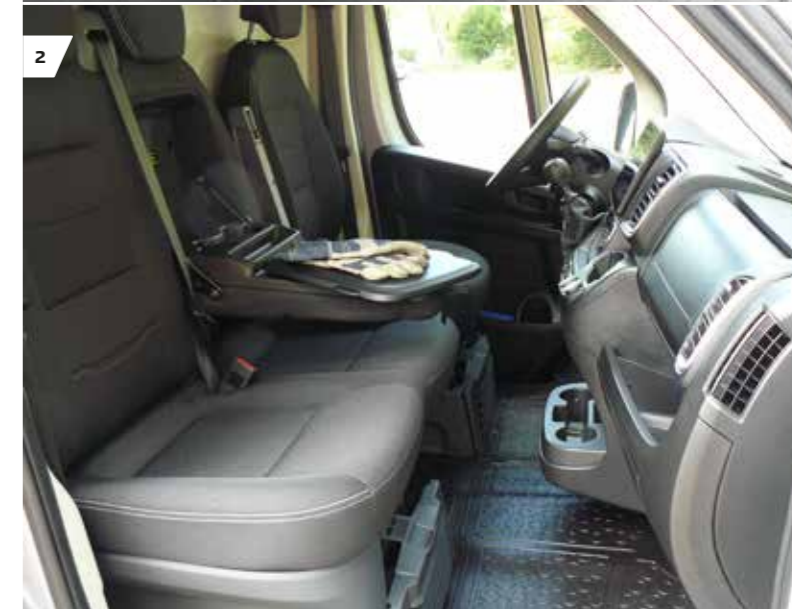
Bremsen

Vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), ESP mit ABS, ASR, Bremsassistent, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse, elektronisch betätigt.

Grundpreis

Opel Movano 35+ L2H2 103 kW (140 PS): 38.100 Euro zzgl. NoVA und MwSt.

bekanntes und leidiges Thema vor allem breiter Transporter. Und dem Verkehrszeichenassistenten könnte man eine Brille empfehlen, da er zeitliche Einschränkungen von Tempobegrenzungen nicht erkennt.



1 Einfach mal eintladen: viel Platz und hohe Nutzlast – hier mit der Palette

2 Klassik und Moderne: Sitzposition von vorgestern, aber moderne Details bis zur Tischanlage

3 Hilfe beim Einstieg: Stramme Federn heben das Heck, der Griff ist willkommen.

Unten in der Mittelkonsole ist Platz für Stecker in gleich drei Formaten. In der Nähe lassen sich ohne Herumsuchen und gefährliches Gefummel in versteckten Menüs die Grundfunktionen der Klimatisierung mit Tasten einstellen, ebenso die Lautstärke des Audiosystems per Drehregler. Hinzu kommt die simple Bedienung des Radios über Tasten auf der Rückseite der Lenkradspeichen.



4



5



6

Die Lautstärke an Bord ist eine Sache für sich, nicht nur im unfairen Vergleich mit E-Transportern. Sagt doch der 2,2-Liter recht deutlich seine Meinung. In der mittleren Leistungsstufe von 103 kW (140 PS) und 350 Nm Drehmoment gibt er den Allrounder. So wedelt der Movano mit seinen kompakten Maßen munter durch Stadt und Land und über Autobahnen. Erst auf langen Steigungen geht ihm die Puste aus. Die Maschine fühlt sich vor allem bei mittleren Drehzahlen wohl, wirkt tief unten etwas matt, oben zugeschnürt. Das heißt häufig schalten, beim Testwagen im Unterschied zu früheren Testwagen der Stellantis-Baureihe eine etwas zähe Angelegenheit, unterstrichen durch eine recht sprunghafte Kupplung.

Belohnt wird der Fahrer mit einem exzellenten Verbrauch. Vollgepackt gibt sich der 3,5-Tonner bei achtsamer Fahrweise auf Kurzstrecken mit weniger als 8 l/100 km zufrieden. Im Überlandbetrieb ist es nur wenig mehr und auf gelassen absolvierter Autobahnetappe sind es knapp über 9 l. Auch der Schnittverbrauch in Full flight von 12,6 l auf einer deutschen Autobahn ist angesichts des beachtlichen Transporterformats ein guter Wert. Der Bordrechner zeigt den Konsum auch farbig an, das erinnert an den Bandtacho im Opel Rekord aus den frühen Sechzigern. Insgesamt landete der Opel bei lediglich 8,8 l/100 km – ein herausragend guter Wert für einen beladenen 3,5-Tonner. Ergebnis ist dank des 90 l-Tanks die eingangs genannte riesige Reichweite. Movano-Fahrer bunkern Energie, wenn sie wollen, nicht wenn sie müssen.

Beim Movano und seinen Geschwistern zahlt sich ganz offensichtlich die verbesserte Aerodynamik aus. Sie wird an der nun weitgehend geschlossenen Front sichtbar – der die Trittstufen zum Scheibenreinigen zum Opfer gefallen sind. Eine Kühlerjalousie soll die Windschlüpfrigkeit ebenso verbessern wie die geriffelten Gehäuse der großen Außenspiegel.

Unter dem Strich beweist sich der Opel Movano als Klassiker der Moderne. Ohne den Premium- und Perfektions-Anspruch anderer und teurerer Fabrikate, aber mit zahlreichen praktischen Vorzügen vor allem unter der Motorhaube und im Laderaum mit Blick auf Wirtschaftlichkeit und Alltagsbetrieb. Potztausend. // *Randolf Unruh*

Fahrleistungen und Messwerte

Höchstgeschwindigkeit	153 km/h
Innengeräusche:	
Stand/50/100 km/h	47/63/71 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	74 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP kombiniert	7,5–9,1 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	198–239 g/km
Teststrecke beladen	8,8 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,3–12,6 l/100 km
Testverbrauch Adblue	0,18 l/100 km

4 *Schön bunt: konfigurierbare Instrumente in der gehobenen Ausführung, aber nahezu untauglicher Drehzahlmesser*

5 *Technikzentrale: Sechsgang-Schaltgetriebe, Monitor mit prima Anzeigen, Direktwahltasten fürs Klima*

6 *Schnörkellos: Der Karosserie sind 18 Jahre kaum anzusehen, aber man spürt die verrinnende Zeit.*