

Blickpunkt® TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 9/2026

**SCHÖNER FAHREN NEUES VOM MAN TRANSPORTER TGE
NEUES NIVEAU FORD VERBESSERT TRANSPORTER SERVICE
START FREI FÜR DEN BESTEN CADDY VON VOLKSWAGEN**





Schöner fahren

Trotz aller Verschönerungsmaßnahmen: Spannende Entwicklungen spielen sich mitunter im Verborgenen ab. Sie sind nicht für jeden auf Anhieb erkennbar, aber doch von Bedeutung – siehe MAN TGE. Steht doch mitten in der Transporter-Meute anlässlich der Neuheiten-Präsentation zur IAA ein eher unscheinbarer weißer Kipper – der eifrige Aufbauwer Schoon möge die Formulierung verzeihen – der handfesten Sorte für Bau, Handwerk und Kommunen mit der Typenbezeichnung TGE 3.190. Wie bitte? Der Blick unter die Kippbrücke zeigt eine angetriebene Hinterachse, und es folgt die Auflösung: MAN bietet nach dem TGE-Fronttriebler nun exklusiv ebenfalls für den Hecktriebler eine leistungsgesteigerte Variante an. Das heißt 140 kW (190 PS) statt bislang 120 kW (163 PS), erneut entstanden in Zusammenarbeit mit Autoveredler Abt. Exklusiv bedeutet sortenrein MAN, der Zwillings VW Crafter verzichtet. Lieferbar ist der Zusatzschub durch die Spezialabteilung MAN Individual für sämtliche Ausführungen des TGE und ein Thema für Branchen mit Ansprüchen wie den Bau, Einsätze mit Anhänger, die Blaulicht-Fraktion und auch Reisemobile – eingehüllt in eine Werksgarantie von MAN, versteht sich. Die Kombination fährt sich unspektakulär und souverän, einfach stark. So wünscht man sich das, vor allem im gewerblichen Einsatz. Wie auch bei Sonderaufbauten, ein Lieblingsthema der Marke speziell beim TGE. Ebenfalls eher unscheinbar wirkt ein TGE mit Kofferaufbau. Sparsam ausgestattet vorn mit einem Schaltgetriebe, oben mit Dachspoiler und hinten mit einem Junge-Koffer von rund 18 m³ Volumen. Dazu eine leichte Ladebordwand Typ Bär Cargolift mit lediglich zwei Hubzylindern. Als Fronttriebler mit 103 kW (140 PS) eher dezent, aber für einen 3,5-Tonner völlig ausreichend motorisiert. Ein Brot-und-Butter-Transporter, ein schlichter Macher, über dessen Erwerb man nicht groß nachgrübeln muss.

Neues vom MAN TGE: eine Spitzenmotorisierung, attraktive Aufbauten und optische Leckerbissen

Ganz anders der spektakuläre Autotransporter aus der Verbindung mit Aufbauwer Ackermann. Die Allgäuer setzen an ein Fünftonner-Fahrgestell mit Zwillingsbereifung eine dritte Achse an. Macht 7,5 t zulässige Gesamtmasse und bis zu 3,6 t Nutzlast, sie sucht ihresgleichen. Die Kombination könnte glatt einen klassischen TGE huckepack nehmen. Die dritte Achse trägt 2,8 t, das ergibt zusammen mit Vorderachse (2,2 t) und der zwillingsbereiften zweiten Achse (3,2 t) angemessene Reserven. Da die Achse fest montiert ist, hat man's nicht mit einer Fahrzeugkombination, sondern mit einem Komplettfahrzeug zu tun, das nicht unter das Wochenend-Fahrverbot fällt. Wer keine Autos transportiert oder abschleppt, sondern alle denkbaren weiteren Güter, bekommt den Dreiachser auch als Pritschenwagen, Kipper oder Kühler. Den Lulatsch gibt's ebenfalls auf Basis der TGE-Doppelkabine. Wie er sich fährt? Im Vergleich zum klassischen 7,5 t-Lkw entfällt die Kraxelei ins Fahrerhaus, ohne Fracht liegt er stramm, aber nicht übermäßig hart. Dank starrer dritter Achse rollt die Fuhre unerschütterlich geradeaus und ist – klar – nicht unbedingt gelenkig. Auch der Dreiachser wäre ein typischer Fall für die Leistungssteigerung von MAN Individual. Dieser TGE-Riese gehört bereits wegen 8,5 m Länge zu den absolut offensichtlichen Entwicklungen, hier durch einen Aufbauwer vorangetrieben. Aber das Offensichtliche hat ebenfalls bei MAN Konjunktur. Bei Lkw optisch eher brav unterwegs, gönnt sich die Marke beim TGE appetitliche Verpackungen. Neuester Einfall ist der Lion X von MAN Individual, er zahlt auf den beliebten Offroad-Look ein. Unterfahrschutz an Front und Heck, Radlaufblenden, Spiegelkappen mit Krallenspuren, dunkel eingefasstes Heckportal. Die Liste der Extras umfasst einen schwarz lackierten Kuhfänger und seitlich schützende Schwellerrohre. Drinnen taucht das „X“ an Türverkleidungen und Einstiegsgriffen auf. Allradantrieb kann beim Lion X sein, muss aber nicht. Dann beginnt die Wüste bereits in Wien, Wels oder Wolfsberg, gern auch auf dicken Allterrain-Reifen.



- 1 Außen ein arbeitsamer Kipper, drunter steckt ein besonders kräftiger Diesel.
- 2 Diese Typenbezeichnung sollte man sich merken.
- 3 Diese Bezeichnung führt in die Irre: Aus dem Fünftonner wird ein 7,5-Tonner.
- 4 Spektakulärer Autotransporter – oder was auch immer – auf drei Achsen
- 5 Unauffälliger Koffer nach dem Motto „quadratisch, praktisch, gut“
- 6 MAN TGE Lion X: Transporter im Offroad-Look
- 7 Außenspiegelkappen mit symbolischen Krallenspuren des MAN-Löwen



Zuviel der Schminke? Es geht auch dezenter, dann mit dem Black Package von MAN Individual und einem wahrhaft glänzenden Auftritt. Dann funkelt der TGE im Sonnenlicht, mit schmucken schwarzglänzenden Applikationen wie den Augenbrauen oberhalb der Scheinwerfer und der Kühlermaske über die Spiegelkappen bis zu Dachkantenspoilern am Heck. Wichtig für Fuhrparks: Dieser Auftritt ist mit sämtlichen Fahrzeugfarben kombinierbar. Da muss man nicht schwarzsehen.

Ebenso wenig für den TGE Kombi mit Zunamen „free“, eine weitere Idee von MAN Individual. Auf einem Boden im Fahrgastraum mit reichlich Airline-Schienen lassen sich zB Einzelsitze, ein Tisch mit ausklappbaren Flügeln und weiter hinten eine Klappsitzbank mit drei Plätzen montieren. Ergebnis ist ein Riesen-Multivan für Beruf, Familie und Freizeit, einsetzbar vom Büromobil bis zum Camper light am Wochenende.

Zur Feier von zehn Jahren MAN TGE hat sich MAN landesspezifisch ausgestattete Sondermodelle einfallen lassen. In Deutschland ausgestattet mit LED-Hauptscheinwerfern, Klimaanlage Climatronic, Sitzheizung, Rückfahrkamera und Ganzjahresreifen – sozusagen ein Allwetter-Transporter. Österreich verzichtet, schade drum. Hier muss der Hinweis genügen, dass der MAN TGE voraussichtlich im September zur IAA nicht nur sein zehnjähriges Jubiläum, sondern ebenso 200.000 Exemplare feiert – mit weiterhin wachsender Tendenz.

Nach den zahlreichen offensichtlichen Entwicklungen noch ein weiterer, eher im Verborgenen angesiedelter Punkt namens Lifetime Connectivity. Ab September sind alle digitalen Dienste im Fahrzeug wie Karten-Updates, Over-the-Air-Updates, Nachrichten- und Wetter-App sowie das digitale Handbuch für mindestens zehn Jahre ohne Zusatzkosten oder Abonnement an Bord. Das vermeidet die anderswo üblichen ärgerlichen Extrakosten nach einer gewissen Nutzungsdauer – eine dieser Entwicklungen, die sich im Verborgenen abspielen und doch von Bedeutung sind. **/// Randolph Unruh**

9



8 Black Package: rundum glänzend aufgehübschter TGE

9 Schwarze Applikationen von vorn bis hinten



Side-by-Side-Vehicle mit Wasserstoffantrieb

BRP-Rotax zeigt Potenzial innovativer Antriebssysteme

BRP-Rotax hat weltweit erstmalig einen modularen Brennstoffzellen-Antrieb in ein geländegängiges Side-by-Side-Vehicle mit Straßenzulassung integriert. Der Prototyp wurde im Rahmen des Forschungsprojekts HyFleet, das aus Mitteln des Klima- und Energiefonds und der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) gefördert wurde, erfolgreich aufgebaut, in Betrieb genommen und unter realen Einsatzbedingungen auf On- und Offroad-Strecken getestet.

Mit einer Reichweite von bis zu 400 km und einer Betankungszeit von weniger als fünf Minuten zeigt HyFleet, dass wasserstoffbasierte Antriebssysteme eine praxistaugliche, emissionsfreie Alternative für Spezialfahrzeuge mit hohen Energie- und Reichweitenanforderungen sein können.

Gerade für kommunale Anwendungen, Land- und Forstwirtschaft, Tourismus sowie industrielle Spezialanwendungen gewinnen leistungsfähige, emissionsfreie Fahrzeuge an Bedeutung – insbesondere in ökologisch sensiblen Gebieten, in denen Lärm- und Abgasemissionen eine erhebliche Belastung für Umwelt, Natur und Anrainer darstellen. Mit HyFleet zeigt BRP-Rotax, wie alternative Antriebstechnologien erfolgreich aus dem Forschungsumfeld in ein reales Szenario überführt werden können. Im Fokus stand dabei die systemische Integration von Brennstoffzellensystem, elektrischer Antriebseinheit, Wasserstoffspeicher, Steuerung und Betankungsinfrastruktur in ein leistungsfähiges Gesamtsystem.

„HyFleet zeigt, dass wir in der Lage sind, komplexe Antriebstechnologien ganzheitlich zu entwickeln und in ein funktionierendes Gesamtsystem zu überführen, von der ersten Konzeptidee bis zur validierten Anwendung unter realen Bedingungen. Entscheidend ist dabei das Zusammenspiel aus Systemverständnis, globaler Entwicklungsorga-

nisation und effizient gestalteten Prozessen“, so Stefan Arndt, General Manager BRP-Rotax, VP R&D Powertrain.

Als verlässlicher Engineering-Partner für zukunftsorientierte, förderfähige Technologien unterstützt BRP-Rotax andere Hersteller, die keine eigene Kompetenz in diesen Bereichen aufgebaut haben oder Kleinserien und Sonderanwendungen realisieren wollen.

Die jahrzehntelange Erfahrung als etablierter Antriebsspezialist aus der Powersports-Welt bringt BRP-Rotax nun verstärkt in den Bereich der Spezial- und Nutzfahrzeuge ein. Das Unternehmen entwickelt technologieoffen maßgeschneiderte Antriebslösungen – von elektrischen über wasserstoffbasierte bis hin zu hocheffizienten Verbrennungssystemen oder Kombinationen daraus. Damit erweitert BRP-Rotax das breite Einsatzspektrum seiner Antriebssysteme, das von klassischen Offroad- und Spezialfahrzeugen bis zu Anwendungen in Bau, Landwirtschaft oder maritimen Bereichen reicht. Die im HyFleet-Projekt entwickelte modulare 90 kW-Brennstoffzellenplattform bildet dabei die Grundlage für vielseitige mobile und stationäre Anwendungen.

„Die Mobilität der Zukunft wird nicht durch eine einzelne Technologie bestimmt, sondern durch den konkreten Anwendungsfall. Genau deshalb verfolgen wir einen konsequent technologieoffenen Ansatz – von elektrischen über wasserstoffbasierte bis hin zu hybriden Antriebslösungen. Unser Anspruch ist es, für jede Anwendung die technisch und wirtschaftlich beste Lösung zu entwickeln und diese gemeinsam mit unseren Partnern effizient in die Umsetzung zu bringen, vom Prototyp bis zur skalierbaren Kleinserie“, erläutert Arndt. „HyFleet ist dafür ein klarer Proof Point: Wir zeigen, dass wir komplexe Entwicklungsanforderungen in unternehmensübergreifenden Teams strukturiert steuern und erfolgreich realisieren können.“ **///**



Wenn der Arzt zum Patienten kommt

Ford hievt seinen Transporter-Service mit frischen Ideen auf ein neues Niveau.

Wenn es denn stimmt, dass der Vertrieb das erste Auto verkauft und der Service die weiteren, dann stehen Ford und seinen Transportern nach mehreren guten jetzt sogar prächtige Jahre bevor. Denn mit gleich drei Service-Themen – zwei davon kommen bereits in Österreich zum Einsatz – setzt sich die Marke von ihren Wettbewerbern ab. Alle zielen bevorzugt auf kleinere Flotten. Denn jene sind froh, wenn sie sich um ihr eigentliches Geschäft kümmern können und nicht um Transporter kümmern müssen. Genau die hat der neue Ford Dealer Uptime Service – „aus unserer Sicht ein Gamechanger“, so Wilhelm Buchmüller, Ford-Direktor für leichte Nutzfahrzeuge in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Ford hat den Service mit 16 Händlern, 250 Flottenbetreibern und zusammen 2.800 Transportern getestet, auch in Österreich. Er soll, so Buchmüller, die Werkstatt-Standzeiten um 50 % reduzieren. Uptime und Überwachung des Fuhrparks in Echtzeit durch die Hersteller-Organisation – was bei den Herstellern schwerer Lkw bekannt ist, überträgt Ford nun auf Transporter, sie haben noch Nachholbedarf. So funktioniert's: Ford-Händler übernehmen die Überwachung des Fuhrparks, schauen am Rechner täglich nach dem technischen Zustand der Fahrzeuge, die Vernetzung der Transporter macht's möglich. Ob falscher Reifendruck, missachtete Kontrollleuchten oder anstehende Wartung – nichts bleibt verborgen. Bei Handlungsbedarf setzt sich das Autohaus mit seinem Kunden in Verbindung, unterbreitet Vorschläge, fragt nach einem evtl. notwendigen Ersatzfahrzeug, stimmt Termine ab, bereitet sich auf evtl. fällige Reparaturen und notwendige Ersatzteile vor. Vorteil für den Fuhrparkbetreiber: Er muss sich nicht mehr um die Überwachung seiner Flotte kümmern, die Zahl unvorhergesehener Ausfälle sinkt ebenso wie unproduktive und somit teure Werkstatttage. Der Händler wiederum kann die Aus-

lastung seiner Werkstatt planen, hat weniger akute Problemfälle. Ein Beispiel aus Deutschland: Beim Autohaus Ernst + König in Freiburg, ein Betrieb mit gut einem Dutzend Standorte, übernimmt das Backoffice die fortlaufende Überprüfung. Dies gleich dreimal am Tag, jeweils morgens, mittags und am Nachmittag. Liegt eine Warnmeldung vor, folgt der Kontakt zum Betrieb. Die Angelegenheit ist vertraglich abgesichert. Weil das Autohaus vom Dealer Uptime Service profitiert, ist er bei Ernst + König kostenlos. Das empfiehlt auch Ford, generell aber sind die Betriebe in ihrer Kalkulation frei. Die Teilnahme am Dealer Uptime Service ist freiwillig, Ziel von Ford sind indes alle Händler. Die Fahrzeugüberwachung durch Ford ist mehrstufig angelegt, denn große Flotten mit mehreren Standorten haben andere Ansprüche. Hier springt der Autohersteller mit dem Ford Uptime Service selbst in die Bresche, erklärt Ford-Manager Mario Lingen. Ford überwacht die Transporter über sein Liive-Center und koordiniert Termine zwischen Fuhrpark und Werkstätten zentral. Hat die Flotte ein eigenes Fuhrpark-Management, liefert Ford täglich Status-Updates, automatisiert Warnmeldungen und Berichte. Wöchentlich werden gemeinsam kritische Fälle analysiert, monatlich gibt es eine Auswertung sämtlicher Daten, das entlarvt auch schwarze Schafe am Steuer. Zeit und Stress spart ebenfalls der Ford Mobile Service, ursprünglich entwickelt in Großbritannien, inzwischen schrittweise übertragen auf Europa. Die Idee: Transporter rollen für Wartung und kleinere Reparaturen nicht mehr zum Händler, sondern die Werkstatt kommt ins Haus. Das spart Transfer- und Ausfallzeiten. Die Zahl der teilnehmenden Ford-Händler in wächst, sie setzen jeweils einen umfangreich ausgebauten Transit als Werkstattwagen ein und können beim Kunden bis zu 80 % aller Reparaturen übernehmen.



Der Ford-Verantwortliche Aykut Arslan formuliert bildhaft: „Der Arzt kommt zum Patienten.“ Termine vereinbaren Kunden und Werkstatt frei, das verhindert lästige und teure Standzeiten. Läuft: Ford strebt dieses Jahr 50.000 Einsätze seiner Flying Doctors an. Auch deren Hausbesuche sind kostenlos. Arslan nennt ein zusätzliches Argument: „Die Kunden sehen, was gemacht wird.“ Trotz allem sind Fahrzeugausfälle nicht völlig zu vermeiden. Haarig wird es dann mit speziellen Ersatzfahrzeugen im gewerblichen Einsatz. Alexander Winters, bei Ford-Manager Conversion Development, bringt es auf den Punkt: „Mobilität genügt nicht, wichtig ist Produktivität.“ Zusammen mit dem Autohaus Stegmaier in Crailsheim zwischen Heilbronn und Nürnberg hat Ford Pro Mobility ins Leben gerufen. Es handelt sich um einen Pool von Ersatz- und Mietfahrzeugen mit Transportern aller Art, gedacht für Unfall, Panne oder Auftragsspitze. Was vor wenigen Jahren klein begonnen hat, nähert sich inzwischen in Deutschland mit rund 100 Ford-Händlern einer landesweiten Abdeckung. Neben Kastenwagen finden sich im Pool Kipper, Koffer, Kühlfahrzeuge oder sogar Transporter mit Glasreiff, zurzeit mehr als 500 Transporter. Da nicht jeder Händler alles vorhalten kann, ist man untereinander vernetzt, innerhalb von maximal vier Stunden soll ein passendes Ersatzfahrzeug bereitstehen. Die Transporter verfügen über Aufbauten von zertifizierten Spezialisten – ein Service, den man sich auch für Österreich wünscht. **///** *Randolf Unruh*



- 1** Ford Mobile Service: Die Werkstatt kommt zum Kunden.
- 2** Dealer Uptime Service: Bei anstehenden Problemen meldet sich der Händler.
- 3** Ford Uptime Service: Großflotten überwacht Ford zentral mit dem Liive-Center.
- 4** Ausrücken zum Einsatz: Ford-Mechaniker erledigen Wartung und Reparaturen per Hausbesuch.
- 5** Nachgeschaut: Die Transporter des Ford Mobile Service sind umfassend ausgestattet.
- 6** Ford Pro Mobility: In Deutschland gibt es Sonderaufbauten als Ersatz- und Mietfahrzeuge – wann folgt Österreich?



Start frei

Volkswagen Nutzfahrzeuge entwickelt den Caddy weiter und startet zugleich den Vorverkauf.

Der Liebling von Handwerkern, Gewerbetreibenden, Familien und Menschen mit größeren Hobby- und Sportgeräten erhält ein umfassendes Update. Optisch zieht im Inneren des neuen Caddy das nun freistehende, größere Zentral-Display mit 12,9“ Bildschirmdiagonale die Aufmerksamkeit auf sich. Individuell anpassbare Steuerungsfelder ermöglichen den Schnelzugriff auf beliebte Anwendungen. Auch die erneuerten Sitzbezüge und die Dekorleisten, unterschiedlich je nach Ausstattungslinie, setzen sichtbare, neue Akzente. Daneben sind es Details, wie das „Digital Cockpit Pro“, das nun ebenso Serienbestandteil aller Ausstattungslinien ist wie ein induktives Ladefach für Mobiltelefone mit 25 W Ladeleistung. Zudem verfügt die USB-C-Doppel-Schnittstelle vorne nun über bis zu 60 W Ladeleistung pro Buchse. Die Temperatureinstellung des Innenraums unterhalb des Zentral-Displays lässt sich ebenfalls wesentlich einfacher bedienen – dank nun beleuchteter Touchslider. Und ein serienmäßiger USB-C-Anschluss mit bis zu 45 W ersetzt die vorher optionale 12 V-Steckdose auf dem Armaturenbrett. An allen B-Säulen verfügen die Pkw- und Flexible-Modelle des Caddy jetzt zudem über Halteschlaufen als Einstiegshilfen, die darüber liegenden Aufhänger für Jacken sorgen für Ordnung auf der Rückbank.

Umfassende Varianten-Vielfalt Mit ihren zahlreichen Varianten – darunter Cargo, Pkw, jeweils mit normalem oder langem Radstand (Maxi), in den Versionen „Trend“ (Anm.: neuer Name der Basis), „Life“ und „Style“, als Edition oder California sowie als Caddy Flexible oder mit Sonderumbauten zur Personenbeförderung wie etwa Taxis – ist diese Modellreihe wahlweise als Benzin, Diesel oder eHybrid zu bekommen. Letzterer liefert über 620 km Reichweite, davon bis zu 122 km rein elektrisch.

Egal ob Heckklappe oder Flügeltüren, serienmäßige Zuziehhilfen für die großen Schiebetüren und Heckklappe beim Caddy Pkw, das flexible Sitzkonzept oder der große Laderaum: Für fast jeden Anwendungsfall bietet der Caddy Lösungsvorschläge. Gepäckraum- und Laderaumvolumen sowie die Ausbaufähigkeiten des Hochdach-Kombis sind enorm. Außerdem kann der Caddy – je nach Modell – bis zu 1.500 kg mit der Anhängerkupplung zusätzlich ziehen.

Microcamping mit dem Caddy California Neben den Pkw- und Nutzfahrzeug-Varianten gibt es weiterhin auch den Microcamper Caddy California. Er kombiniert kompakte Abmessungen (4,5 m bzw. 4,85 m als Maxi) mit einer durchdachten Campingausstattung ab Werk. Komfortable Tellerfedern unter der Matratze und ein optionales Panoramaglasdach sorgen für besonderen Schlafkomfort mit Blick in den Sternenhimmel. Dank herausnehmbarem Bett und optionaler Miniküche im Heck vereint er hohe Flexibilität mit clever genutztem Raum – ganz im Stil der California-Familie. Zwei Radstände, viele Zulade-, Transport- und Beförderungsmöglichkeiten (das variabelste Sitzkonzept am Markt, 5- bis 7-sitzig schon im kurzen Caddy, die im Caddy Flexible zur Trennwand hochklappbare zweite Sitzreihe, genug Anhängelast), viele Möglichkeiten für Freizeit und Alltagsaufgaben – damit kann der Familien-Van und Stadtlieferwagen von Volkswagen Nutzfahrzeuge punkten. Bis zu fünf Jahre Herstellergarantie, analog zu anderen VWN-Modellen, gibt es auch beim Caddy. Das verhindert ungeplante Werkstattkosten. Volkswagen Nutzfahrzeuge bietet zudem Geschäfts- und Flottenkunden ein vielseitiges Portfolio digitaler Lösungen, das zentral über den Login mit der ONE Business ID zugänglich ist. Mit der digitalen Flottenlösung Connect Pro behalten Flottenmanager Fahrzeugdaten, Warnhinweise und Servicebedarfe ihrer Caddy Cargo beispielsweise



zentral im Blick. Alternativ bietet Fleet Interface eine Datenschnittstelle (API), die eine nahtnahtlose Integration von Fahrzeugdaten in bestehende Systeme ermöglicht.

Caddy „Family“ und Caddy „Business Plus“: Sondermodelle zum Bestellstart Zum Verkaufsstart bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge Österreich zudem zwei besonders attraktive Sondermodelle an. Der Caddy „Family“ basiert auf der Trend-Version und erweitert diese um zahlreiche Ausstattungshighlights. Dazu zählen abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule, eine schwarze Dachreling sowie das Winterpaket mit Sitzheizung für die Vordersitze und beheizbarer Frontscheibe. Der Caddy „Business Plus“ baut auf der Life-Version auf und bietet zusätzliche Komfort- und Designmerkmale. Zur Ausstattung gehören das Designpaket mit abgedunkelten Scheiben ab der B-Säule und schwarzer Schiebetürschiene, AGR ergoComfort Sitze für Fahrer und Beifahrer, das Licht-und-Sicht-Paket mit LED-Technologie sowie eine Diebstahl-Alarmanlage mit Keyless Advanced. Mit „Family“ und „Business Plus“ führt Volkswagen Nutzfahrzeuge Österreich preislich attraktive Sondermodelle für die gesamte Pkw-Modellpalette ein. Neben dem Caddy sind die Sondermodelle auch für den ID. Buzz sowie zum Start des neuen Multivan verfügbar. ▀



Elektrischer Stern unter den Vans

Mercedes-Benz will mit dem VLE an die Spitze

Es ist eine der erstaunlichsten Karrieren der Nutzfahrzeuggeschichte: In den späten 40er-Jahren hatte der verflossene Hersteller DKW den Schnellaster mit Zweitaktmotor entwickelt, zunächst mit 20 PS. Anfang der 60er-Jahre wurde daraus in Spanien der DKW F 1000, der dann zum Mercedes MB 100 mutierte. Dieses Fahrzeug kam nach mehreren Facelifts 1988 auf den deutschen Markt zurück, wo es das Nutzfahrzeugprogramm nach unten abrundete. In den 90er-Jahren folgte der Sprung zu V-Klasse und Vito – und in dieser Linie steht jetzt der neue VLE, mit dem Mercedes-Benz sich an die Spitze des Segments setzen will. Dieses Segment hat sich wiederum stark gewandelt. Natürlich geht es auch heute noch darum, Personen und Waren möglichst effizient zu befördern. Doch die Ansprüche haben inzwischen Oberklasse-Niveau erreicht. Vans wie der neue VLE kommen bisweilen als Hotel- und Kongress-Shuttles zum Einsatz; sie können als Freizeitmobile dienen und sollen den Komfort einer Limousine bieten. Mehr Raum und mehr Komfort: Mercedes-Benz hat auf den Kunden gehört. Obwohl er zunächst mit Elektroantrieb auf den Markt kommt, steht das „E“ beim VLE nicht für den Batterieantrieb, sondern für die Positionierung auf dem Markt, analog zur E-Klasse. Es wird auch einen nochmals höher positionierten VLS geben. Bis dahin jedoch will der mit bis zu acht Sitzplätzen verfügbare VLE das beste und luxuriöseste Angebot im Segment sein. Die neue V-Generation ist glatt gezeichnet und hat einen sehr prominenten Kühlergrill, der entweder mit Zentralstern ausgerüstet ist oder in zwei Varianten mit Haubenstern kommt – erstmals bei einem Van der Marke. Der cw-Wert beträgt 0,25, das Platzangebot ist äußerst großzügig, bis zu 4.078 l passen je nach Bestuhlung in den Gepäckraum. Eine ab nächstem Jahr verfügbare Langversion soll sogar 4.300 l fassen können.

Zu den vielen Premium-Elementen gehören vollversenkbare Scheiben in den Schiebetüren, es gibt verschiedene Mehrzonen-Klimaanlagen, vordere und hintere Bildschirme dienen der Information bzw. Unterhaltung. Das alles fühlt sich in der Praxis sehr gut an. Die Sitze sind sehr bequem, nur bei der Basis-Bestuhlung sind Abstriche zu machen: Hier würde man sich wünschen, tiefer in der Polsterung zu sitzen. Immerhin: Auch das Basis-Stoffmaterial wirkt modern und hochwertig. Für Familie und Freizeit kommen ohnehin nur diese Basissitze infrage, da die hinteren Sitze sich nur in dieser Version auf Rollen bewegen lassen und mit 27 kg auch leicht herauszuheben sind. Die beiden anderen Konfigurationen wiegen bis zu 60 kg pro Sitz und bedürfen des Einsatzes von Schraubenziehern, sie sind zudem nicht rollbar. In der Topversion „Exclusive“ mit dem „Premium Plus Package“ kann man sich andererseits auf S-Klasse-Niveau chauffieren lassen. Tief eingebettet in die Ledersessel lässt sich so das 750 W-Soundsystem mit seinen 22 Lautsprechern genießen; es stammt aus dem Hause Burmester. Die Lautsprecher sind intelligent vernetzt, der Klang ist großartig und auf die jeweiligen Passagiere angepasst: Die Passagiererkennung funktioniert über das Gurtschloss. Und hier gibt es auch einen großen Bildschirm, der im Splitscreen-Modus beide Personen im Fond glücklich machen kann; jeder hat seinen eigenen Bluetooth-Kopfhörer. Auch Videokonferenzen sind gut zu führen. Wir sind den Van in der Variante VLE 300 mit 203 kW (176 PS) und Frontantrieb sowie als VLE 400 4-Matic mit 310 kW (421 PS) und Allradantrieb gefahren. Doch bevor es an die Fahreindrücke geht, schauen wir uns den VLE an und nehmen Platz: Unser Stromverbrauch lag bei normaler Fahrt bei rund 17 bis 18 kWh/100k, wobei die Spannweite von 13,5 kWh bei extremer Spurfahrt und bis 22 kWh bei sehr enga-



giertem Fahrstil reichte. Die WLTP-Reichweite soll 700 km betragen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 180 km/h. Nicht nur die Passagiere sind gut aufgehoben, auch der Fahrer hat Grund zur Freude. Der VLE lässt sich sehr komfortabel fahren, fast wie eine Limousine – natürlich bemerkt man den hohen Schwerpunkt und die ausladenden Dimensionen. Der Allradantrieb ist nicht unbedingt notwendig, ebenso wenig wie die Extra-Leistung, mit der die 400er-Varianten aufwartet. Das aktuell noch obligatorische Luftfahrwerk ist sehr gut abgestimmt, der Sport-Modus erlaubt zügige Kurvenfahrten. Die Comfort-Einstellung wiederum schafft maximales Luxusgefühl bei normaler Fahrt. Die mitlenkende Hinterachse macht den VLE jedenfalls deutlich agiler. Nur bei kurzen Bodenwellen

bemerkt man den langen Radstand. Später werden einige Optionen abwählbar sein, um den Preis zu reduzieren. Übrigens: Die 22“-Räder sehen sehr gut aus und verfügen für den Komfort über einen 40er-Querschnitt, was das Rad insgesamt sehr groß macht. Das ca. 4 kg pro Rad leichtere 20“-Rad hat einen 50er-Querschnitt und wirkt merklich angenehmer. Trotz der aufwendigen Bemühungen um Leichtbau – die Karosserie besteht zu 50 % aus Aluminium – kommt ein vollbeladener VLE locker auf 3,5 t Gesamtgewicht, je nach Variante auch mehr. Dem einen oder anderen Kunden dürfte das zu viel sein. Aber es kommen ja noch weitere interessante Versionen dieser neuen Mercedes-Baureihe auf den Markt. Und zwar mit klassischem Verbrennungsmotor. **/// aum**

Neues Innenleben

Stellantis richtet seine Lieferwagen neu ein

Stellantis bringt in seinen Lieferwagen-Baureihen der kleinen Van-Klasse neue Einstiegsmodelle, die sich gezielt an der tatsächlichen Kundennutzung orientieren. Die Analyse von Stellantis ergab, dass 40 % der Gewerbekunden kein Interesse an einer dreisitzigen Konfiguration haben und Berufskraftfahrer etwa 80 % ihrer Arbeitszeit allein unterwegs sind. Diese Erkenntnisse gaben den Ausschlag zur Umgestaltung des Innenraums.

So bekommen die Smart Compact Vans (SCV) des Konzerns einen neu konzipierten, flexibel nutzbaren Beifahrersitz zum Umklappen. Er erweitert das Ladevolumen um einen halben Kubikmeter oder dient mit dem Zubehör Modutable als Tisch für Büroarbeiten oder die Mittagspause. Stellantis preist dabei den Citroën Berlingo, Fiat Doblò, Opel Combo und Peugeot Partner als neue Basisvarianten First (Citroën), Easypro (Fiat), Start (Opel) und Active (Peugeot) ein.

Die Einstiegsmodelle haben eine neue große, markante Frontstoßstange für besseren Fahrzeugschutz sowie einen komplett überarbeiteten Innenraum mit geänderten Türverkleidungen und Armaturenbrett, um die Raumnutzung zu verbessern und die Ergonomie zu optimieren. Neben dem Flexiseat gibt es eine leicht abnehmbare Mittelkonsole mit Getränkehalter und geschlossenem Staufach, zwei geschlossene Staufächer und ein Getränkehalter am Armaturenbrett und eine Schublade unter dem Fahrersitz. Auf Wunsch gibt es auch weiterhin einen dritten Sitz, der ein geschlossenes Staufach bietet und mit dem Beifahrersitz und Klapptisch kombiniert oder als Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände genutzt werden kann. Voraussichtlicher Bestellbeginn von First und Co. ist September, die Markteinführung ist für November vorgesehen. Im nächsten Jahr soll noch ein neuer Mildhybrid das Antriebsprogramm ergänzen. **■ aum**

