

Blickpunkt[®] TRANSPORTER

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // LOGISTIK // BAUHANDWERK

AUSGABE 6/2026

**IVECO SPIELT QUARTETT IM TRANSPORTER-SEGMENT
IKONE VON VW UND DIE ZWEI BULLIS AUS MALAYSIA
AUFGEBREZELT NEUER GLANZ BEI PAPPAS WIEN-NORD**





Das E-Quartett

IVECO spielt Quartett: Im Programm sind jetzt vier E-Transporter. Fahrbericht: IVECO eJolly und eSuperjolly.

Mehr „E“ geht nicht im Segment der Transporter: Zum Dauerbrenner IVECO eDaily als Eigenkreation und dem noch frischen eMoovy auf Hyundai-Basis gesellen sich jetzt zwei bewährte Kräfte

aus dem Stellantis-Stall: IVECO eJolly und eSuperjolly. Das ergibt ein Quartett aus E-Transporter, die außer einem vollelektrischen Antrieb und dem Markenzeichen nichts miteinander zu tun haben – das muss man sich leisten wollen und können. Wir haben mit den beiden Neuen eine Runde gedreht – und sind auf alte Bekannte gestoßen.

Mit dem eJolly dringt IVECO erstmals in das Segment der Kompakt-Transporter deutlich unterhalb der 3,5-Tonner vor. Plus/minus 3 t zulässige Gesamtmasse sind hier das Maß der Dinge. Der eJolly ist ein Ableger der Stellantis-Sammlung aus einem weiteren Quartett – Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel Vivaro und Peugeot Expert, ein weiterer Kollege ist als Toyota Proace unterwegs. Die Stellantis-Jungs sind mit zehn Jahren nicht mehr die Jüngsten, aber von ganz anderem Schlag als ihre großen Brüder. Für den IVECO eJolly heißt das: schlankes Fahrerhaus, vergleichsweise niedrige Sitzposition, mit Beladung ein sanftes Fahrwerk, kein explosiver Antritt – der eJolly ist der Softie unter seinesgleichen.

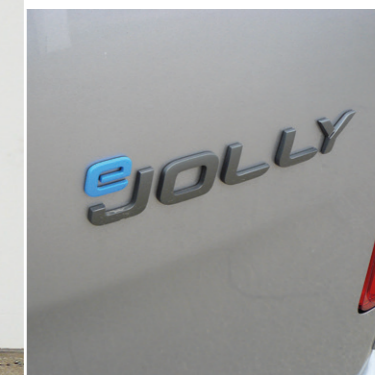
Aber 100 kW Leistung sind auch nicht von schlechten Eltern und genügen im Alltag vollauf. Zumal hier ja bei maximal 3,2 t Schluss ist, sich kein Hochdach gegen den Wind stemmt und sich die Anhängelast auf lediglich 1 t beschränkt. Das ist ebenso knapp wie die Batteriekapazität der kleinen Variante von brutto 49 kWh, nutzbar sind etwa 10 % weniger. Also her mit dem größeren Akku und netto 69 kWh Energie. Das Ladetempo erscheint mit maximal 100 kW an der Schnellladesäule eher gemächlich, passend zum milden Temperament des Transporters. Die konfigurierbaren digitalen Instrumente sind hier wie überall ein wenig gewöhnungsbedürftig, die Regler für den E-Antrieb etwas fummelig.

er mehr Gewicht als sein großer Bruder eSuperjolly. Die Höhenlinie der Karosserie bleibt unter der wichtigen 2 m-Markierung, in den Laderaum passen 5,1 bis 6,3 m³ – je nach Job auch mehr durch die Kombination einer Ladeklappe in der Trennwand mit einem Schwenksitz auf der Beifahrerseite. Praktisch ist ein Stromanschluss mit 5 kW Leistung für Einbauten oder Geräte, er läuft auch eine Viertelstunde nach Abstellen des E-Motors. Das ist zB gut für die Kühlkette beim Ein- und Ausladen temperaturgeführter Ware.

Geht der eJolly als typische Erweiterung des Angebots nach unten durch, so ist die Lage bei den 3,5-Tonnern kurios, gönnt sich IVECO doch drei Modelle völlig unterschiedlicher Herkunft und Auslegung. Da wären der wuchtige eDaily mit Heckantrieb, lieferbar in einer Vielzahl von Varianten als Fahrgestell und Kastenwagen, und der eMoovy, ein einheitliches Hyundai-Fahrgestell mit Van-Fahrerhaus und Aufbauten, leicht, niedrig, hochmodern.

Hinzu stößt nun der eSuperjolly, er geht unmittelbar auf die Elektrovarianten des Stellantis-Quartetts der großen Citroën Jumper, Fiat Ducato, Opel Movano und Peugeot Boxer zurück, ergänzt durch den Toyota Proace Max. IVECO argumentiert, dass die Kunden noch einen geräumigen Kastenwagen mit Frontantrieb wünschen.

Der eSuperjolly hat in den Grundzügen von Fahrerhaus, Karosserie und Fahrwerk inzwischen 20 Jahre auf dem Buckel und ist somit der Chef im Ältestenrat seiner Klasse. Man merkt's ihm an, die Sitzposition ist von vorgestern, das Fahrwerk leer oder teilbeladen schwer verdaulich und die Karosserie ächzt und stöhnt mitunter. Aber: Da wären ein praktischer Drehknopf für die Fahrtrichtung und hübsch konfigurierbare Instrumente, auch aktuelle Assistenzsysteme.



1 Das E-Quartett von IVECO: eDaily, eSuperjolly, eJolly und eMoovy

2 Neuer IVECO eJolly: kompakter Transporter der sanften Sorte

3 eJolly: rund 1 t Nutzlast, knappe Anhängelast

4 eJolly: knappes Fahrerhaus, bequeme Sitzposition

Und fit ist der Senior, topfit. Dank einer deftigen Motorleistung von 205 kW und überschäumendem Temperament braust er der jüngeren Transporterwelt superfröhlich um die Ohren – so lautet die wörtliche Übersetzung von Superjolly. Mit seiner Batterie von 98 kWh nutzbarer Kapazität – Vorsicht: IVECO nennt die optimistischere Brutto-Kapazität von 110 kWh – rollt der Transporter trotzdem recht weit. Auch lädt er zügig mit maximal 150 kW. So ein Transporter-Senior hat's drauf, auch wenn das Altenteil näher rückt. Angesichts der üppigen Batterie gilt es, Gewicht und Nutzlast im Auge zu behalten. Ausweg wäre eine Aufstockung auf 4,25 t zulässiger Gesamtmasse, begleitet von den bekannten verkehrsrechtlichen Einschränkungen. Ergänzend kommt eine anständige Anhängelast von 2,4 t hinzu. Das alles gibt's recht kompakt in Längen von 6,0 und 6,4 m und zwei Höhen mit maximal 17 m³ Ladevolumen. Bei den Preisen schweigt sich IVECO bekanntermaßen aus. Sie werden sich

jedoch an den Geschwistern orientieren müssen, sonst funktioniert die Angelegenheit nicht. Der Fiat E-Ducato zB startet nach der Liste im Netz mit 53.900 Euro. Für lediglich rund 29.200 Euro taucht der Opel Vivaro Electric auf – ein Sonderangebot. Bleibt die Frage, weshalb IVECO eJolly oder eSuperjolly wählen und keines der Schwesterfabrikate mit flächendeckender Verbreitung plus Toyota? Vielleicht, weil der Fuhrpark auch größere Kaliber von IVECO umfasst und aus einer Hand sein soll. Oder weil eine Lkw-Werkstatt à la IVECO ganz selbstverständlich auch samstags arbeitet, manche auch 24 Stunden. Oder wegen einfallsreicher Finanzierungen: Im Programm „Gate“, einer Langzeitmiete, zahlen IVECO-Kunden Monat für Monat nur die tatsächlich gefahrenen Kilometer. Somit rücken Einsätze und Fahrzeugkosten nahe zueinander. Da wird das Quartettspiel plötzlich richtig interessant. **■ Randolph Unruh**



5 Neuer IVECO eSuperjolly: 3,5-Tonner mit überschäumendem Temperament

6 eSuperjolly: großer Laderaum, aber knapp bemessene Nutzlast

7 eSuperjolly: altbackenes Fahrerhaus, unkomfortable Sitzposition



KEINE NoVA für Kasten- und Pritschenwagen²

Alle Modelle auch **vollelektrisch erhältlich**

5 JAHRE HERSTELLER-GARANTIE INKL. 250.000 KM¹

Der Transporter bereits ab € 27.900,- netto³, ab € 33.480,- brutto⁴
Jetzt auch als Pritschenwagen bestellbar



vw-nutzfahrzeuge.at

¹ Erhalten Sie serienmäßig eine um 3 Jahre verlängerte Garantie im Anschluss an die 2-jährige Herstellergarantie, bei einer maximalen Gesamtleistung von 250.000 km beim neuen Transporter (je nachdem, welches Ereignis als Erstes eintritt). Über die weiteren Einzelheiten zur Garantie informiert Sie Ihr Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner. Bei Aus- und Aufbauten nur gültig für werksseitigen Lieferumfang. ² Per 01.07.2025 gilt für Kastenwagen und Pritschenwagen (Klasse N1) eine NoVA-Befreiung. ³ Unverbindl. empf., nicht kartell. Richtpreis exkl. MwSt. ⁴ Unverbindl. empf., nicht kartell. Richtpreis inkl. MwSt. Angebot nicht mit dem Unternehmerbonus und der „Porsche Bank Öl-Service inkl.“ Aktion kombinierbar. Kraftstoffverbrauch: 7,1 – 9,7 l/100 km. Stromverbrauch: 22 – 30,1 kWh/100 km. CO₂-Emission 0 – 254 g/km. Symbolfoto. Stand 03/26.

Zwei Bullis aus Malaysia

Besuch aus Südostasien am Geburtsort einer automobilen Ikone

Das malaysische Team des Reiseprojekts „Trip4Trees“ hat auf seiner außergewöhnlichen Weltreise Station bei Volkswagen Nutzfahrzeuge in Hannover gemacht. Mit zwei historischen VW T1 legten die Oldtimer-Fans rund 20.000 km durch insgesamt 18 Länder zurück.

Die beiden Bullis stammen aus den Baujahren 1960 und 1963. Für ihre Besitzer sind sie weit mehr als nur reine Fahrzeuge. Der VW-Bus von 1963 trägt den Namen „Suria“, benannt nach der Ehefrau von Teammitglied Muhammad Syahmi. Der zweite Bulli hört auf den Namen „Chembozhi“ – eine Hommage an die Mutter von Fahrzeugbesitzer Muthiah Jeyakumaran.

Ende Februar in Malaysia gestartet, führte die Route zunächst über Thailand und weiter Richtung Europa. Trotz des Alters der Fahrzeuge verlief die 60-tägige Reise nahezu pannenfrei. Mit dem Besuch am Standort erreichten die Fahrzeuge symbolisch ihren Geburtsort: Seit 1956 wird der Bulli in Hannover gebaut, und das Werk feiert gerade sein 70-jähriges Bestehen. „Es ist ein ganz besonderer Moment, unsere Busse nach fast 60 Jahren an den Ort zurückzubringen, an dem sie einst entstanden sind. Die Fahrt durch das Werk Hannover markiert den Höhepunkt unserer bisherigen Reise“, sagte Muthiah Jeyakumaran.

Bei einer Werksführung – inklusive veganer Original-Volkswagen-Currywurst – erhielt das Team Einblicke in die moderne Fahrzeugproduktion bei Volkswagen Nutzfahrzeuge. Heute entstehen in Hannover der Multivan, der California sowie der vollelektrische ID. Buzz. Mit dem ID. Buzz AD wird hier zudem der autonome Bulli der Zukunft gefertigt. Noch in diesem Jahr wird ein weiterer Meilenstein erreicht: Das elfmillionste Fahrzeug wird im Werk Hannover vom Band laufen. Ein weiterer Programmpunkt führte das Team zu Volkswagen Nutzfahrzeuge Oldtimer. Dort schloss sich für die Gäste aus Malaysia der Kreis zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Bulli.

Mit ihrer „Trip4Trees“-Mission macht das Team auf Aufforstung und Klimaschutz aufmerksam. Ziel des Projekts ist es, durch Baumpflanzaktionen einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Auch Volkswagen Nutzfahrzeuge engagiert sich beim Pflanzen von Bäumen und für mehr Biodiversität – so wurden in den vergangenen 15 Jahren im Rahmen ökologischer Initiativen mehr als 150.000 Bäume nahe der polnischen Werke in Poznań und Września gepflanzt.

Das „Trip4Trees“-Team wird auch beim VW-Vintage-Treffen in Hesisch Oldendorf vom 24. bis 26. Juni zu Gast sein. **/// aum**



In 60 Tagen von Malaysia zum VWN-Werk in Hannover: Muhammad Syahmi (li.) vor dem Bulli „Suria“, Muthiah Jeyakumaran (re.) vor seinem Bulli „Chembozhi“ gemeinsam mit den beiden anderen Teammitgliedern von „Trip4Trees“



Aufgebrezelt

Neuer Glanz und stilvolle Premiere bei Pappas Wien-Nord

Schlicht, elegant und dennoch eindrucksvoll – so lässt sich die umfassende Erneuerung am Pappas-Standort Wien-Nord im 21. Wiener Gemeindebezirk wohl am besten beschreiben. Der über die Jahre stark gewachsene Betrieb hat bereits mehrere Adaptierungen erlebt. Jetzt scheint er im Heute angekommen zu sein. Nicht nur in der Werkstatt und beim Service – da war Pappas Wien-Nord schon bisher tonangebend –, sondern auch bei Design und Komfort.

Gewidmet ist die Neugestaltung dabei in erster Linie den Mercedes-Benz Vans, die diese Niederlassung schon immer geprägt haben. Gegründet 1985 und damit zehn Jahre vor dem ersten Sprinter, umfassend umgebaut und erweitert im Jahr 2005, stand jetzt – nach zahlreichen kleineren Schritten – der nächste große Sprung am Programm. Notwendig gemacht hat dies der Fokus seitens Mercedes-Benz auf noch mehr Premium-Mobilität im Van-Segment und die dadurch entstandene Nähe zwischen Pkw und Vans. So nah, dass es lange nicht klar war, ob der VLE den Pkw oder – wie jetzt entschieden – den Vans hausintern zugeordnet wird.

So bildete, wenig überraschend, die Premiere der zum Start exklusiv vollelektrischen Grand Limousine VLE von Mercedes-Benz die perfekte Möglichkeit, Kunden und Freunden des Hauses Pappas nicht nur den neu gestalteten Schauraum, sondern auch den modernsten Van in Form des VLE zu zeigen. Ob es an den Umbauten oder am neuen Stern oder vielleicht einfach an der Kombination aus beidem gelegen hat, lässt sich nachträglich nicht mehr eruieren.



Robert Haberkorn (Transporter Verkaufsleiter, Pappas Wr. Neudorf), David Nogossek (GF Vans, Mercedes-Benz Österreich) und Rudi Radlherr (GF Pappas Wr. Neudorf)

Fakt aber ist, dass die Einladung zur Neueröffnung des Schauraums in Kombination mit der Präsentation des aktuellsten Modells, dem VLE, der Grand Limousine von Mercedes-Benz alle Erwartungen hinsichtlich der Gästezahl gesprengt hat. In den bis zum letzten Stehplatz gefüllten neuen Räumlichkeiten führten Geschäftsführer Rudolf Radlherr und Van-Verkaufsleiter Robert Haberkorn – unterstützt durch die VLE-Experten von Mercedes-Benz – durch eine kurzweilige Präsentation, an deren Ende der Stargast, ein glänzend schwarzer VLE, unter großem Applaus enthüllt wurde. Ab sofort bestellbar – günstige Sonderkonditionen zum Start inklusive – soll der neue VLE, der schrittweise die elektrische V-Klasse EQV ablöst, ab Herbst ausgeliefert werden. **///**

Mehr kostet weniger

Der Nissan Primastar Kombi wird gut 3.000 Euro günstiger

Nissan senkt den Preis des Primastar Kombi trotz verbesserter technischer Ausstattung um knapp 3.100 Euro. Durch Optimierungen an Fahrwerk und Karosserie wurden zudem Leistung und Ansprechverhalten der Bremsen sowie Verwindungssteifigkeit und Laufruhe des Vans verbessert. Statt 16“-Rädern gehören nun 17“-Felgen zur Serienausstattung. Ebenfalls serienmäßig ist jetzt ein kameragestütztes Fahrerüberwachungssystem. In der Topausstattung Tekna zählen darüber hinaus getönte Scheiben ab der B-Säule sowie lackierte Stoßfänger und Außenspiegel zum Serienumfang.

Der Nissan Primastar ist in drei Leistungsstufen sowie mit Schaltgetriebe oder Automatik erhältlich. Je nach Antrieb bietet der Van eine Anhängelast von 2 bis 2,5 t. Als Sechssitzer mit Lkw-Zulassung startet der Primastar bei 41.819 Euro, der Neunsitzer ist ab 43.888 Euro erhältlich. **■ (aum)**



Tolle Kiste eine Nummer größer

Praxistest Fiat Grande Panda Hybrid

Zum Auftakt ein Rückblick: Anfang der 1980er-Jahre überraschte Fiat die automobile Welt mit einem Modell, das die Italiener in der Werbung durchaus zutreffend als „tolle

Kiste“ beschrieben. Der Entwurf für den minimalistischen Kleinwagen stammte von Giorgetto Giugiaro, der seine Schöpfung später als einen seiner „stolzesten Entwürfe“ einordnete. Seit 46 Jahren rollt der Panda, inzwischen zum Pandina befördert und in Italien unumstritten das beliebteste Modell, in der Nähe von Neapel von den Bändern. Im vergangenen Jahr bekam der „Kleine“ endlich einen „großen Bruder“, der als Grande Panda bei den Fiat-Händlern steht.

Die deutlich gewachsene „tolle Kiste“ hat auf 3,99 m zugelegt, und die Kunden können aus drei Antriebsformen wählen. Neben dem klassischen 1,2 l-Turbo-Dreizylinder bieten die Turiner den Grande Panda auch als Elektro- und Hybridversion an. Die Hybrid-Variante nutzt die Plattform Smart Car des Stellantis-Konzerns und kombiniert den bewährten und 100 PS (74 kW) starken 1,2 l-Dreizylinder mit einem 21 kW-Elektromotor (29 PS), der seine Energie aus einem 48 V-Lithium-Ionen-Akku bezieht. Die Kraftübertragung auf die Vorderräder übernimmt ein Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe.

Die elektrische Unterstützung soll u. a. beim Beschleunigen helfen, und das funktioniert auch bei niedrigen Geschwindigkeiten, doch macht dies den Grande Panda natürlich nicht gleich zu einem Dynamiker – das Temperament hält sich erwartungsgemäß in Grenzen, ist aber auch für die Langstrecke vollkommen ausreichend. Das klassische Biotop bleibt aber das städtische Umfeld. Hier übernimmt der Elektroantrieb regelmäßig und vom Menschen hinter dem Lenkrad unbemerkt die Regie, sodass die meisten innerstädtischen Kilometer elektrisch absolviert werden. Zwischen 0 und 100 km/h vergehen gemütliche 11,2 Sekunden, und bei 160 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht.

Außerdem ist das sog. E-Queuing an Bord, sodass der Grande Panda im Stau zu einem E-Mobil mutiert. Die Zusammenarbeit der beiden Antriebe reduziert den Benzinverbrauch deutlich.

Fiat verspricht 5,1 l für 100 km. Das Versprechen entspricht dann doch nicht ganz der Realität, doch 6 l sind in diesen Zeiten ein guter Wert. Im Zeitalter des Retro-Designs wählten die Kreativen im Turiner Centro Stile im Stadtteil Mirafiori einen Mittelweg. Der Grande Panda besitzt zwar auf den ersten Blick erkennbare Elemente des Ur-Modells, aber gleichzeitig eine eigenständige Form, bei der wie beim Vorbild vor allem die praktischen Eigenschaften im Vordergrund stehen.

Der Mensch hinter dem Lenkrad blickt auf eine poppig bunte Umwelt, bei der die wichtigsten Bedienelemente problemlos erreichbar sind, und auch der Gang durch das Menü des zentralen Bildschirms verlangt kein aufwändiges Studium, ist vielmehr intuitiv ausgelegt. An Ablagen herrscht kein Mangel, die Sitze sind komfortabel und bieten ausreichend Seitenhalt. Das von Fiat ausgewählte Material „Bambox Bamboo Fiber Tex“ nutzt, wie könnte es in einem Panda anders sein, Bambusfasern für die Armaturentafel in der Topvariante La Prima.

Das Gepäckabteil fasst 412 l, was sich bei umgelegter Rückbank auf 1.366 l steigern lässt. Allerdings erschwert die ziemlich hohe Ladekante das Beladen der Frachtabteilung. Vorne herrschen angenehme Raumverhältnisse, die den kleinen Fiat auch langstreckentauglich machen. Die bis zu drei Passagiere im Heck kommen sich konstruktionsbedingt hingegen näher, als ihnen lieb ist.

Einmal in Fahrt, zeigt sich die „große tolle Kiste“ von ihrer angenehmen Seite. Beim Start übernimmt zunächst der E-Motor die Regie, und wenig später beginnt der Dreizylinder sein Trommelspiel. Der kleine Verbrenner macht sich regelmäßig bemerkbar, wird aber nicht unangenehm. →

Überhaupt gehört der Grande Panda zu den akustisch zurückhaltenden Vertretern seiner Klasse. Erst jenseits 130 km/h machen sich Windgeräusche bemerkbar. Das Fahrwerk ist angenehm ausgelegt und gleicht die meisten Defizite der Infrastruktur aus. Lediglich bei gemeinen Querrillen wird es ein wenig ungemütlich. Die Lenkung ist präzise, die Bremsen greifen zuverlässig zu, und der Spurhalteassistent greift angenehm sanft ein. Wie bei vielen Stellantis-Modellen üblich, kann der Assistent über den Druck auf einen Schalter in den Ruhestand geschickt werden.

Die elektrische Reichweite ist angesichts des kleinen Akkus, der gerade 0,88 kWh leistet, überschaubar, doch dank der sehr guten Rekuperation beim Verzögern lädt der Energiespender schnell auf und liefert so zuverlässig den Strom für den E-Motor. So wird immer wieder ein „Segeln“ möglich. Um den E-Antrieb häufig einzusetzen, ist allerdings ein „sanfter Gasfuß“ angebracht.

Der Grande Panda kommt mit einem vollständigen Angebot an Fahrassistenten zu den Kunden. Dazu gehören u. a. ein Tempomat, ein aktiver Notbremsassistent sowie der (mitunter nervige) Warner für zu schnelles Fahren (lässt sich ausschalten), und auch die Konnektivität ist ausreichend an Bord vertreten. Für die individuelle Gestaltung hat Fiat zudem mehr als 100 Komponenten auf Lager. // (Walther Wuttke/aum)

