



Für den „eMoovy“ tat sich Iveco mit Hyundai zusammen.



Neuer Transporter und ID.Buzz bei VW.

Trends der IAA

Auch die Hersteller der leichten Nutzfahrzeuge präsentierten sich auf der IAA Transportation. Und brachten viele Neuheiten mit aufs hannoversche Messegelände.

Auf einer Nutzfahrzeugmesse haben es die kleinen Transporter von Natur aus schwer, angesichts ihrer größeren Artgenossen Aufmerksamkeit zu erhaschen. Ein Blick in die Welt der Lieferwagen für die berühmte letzte Meile lohnte sich allerdings umso mehr, denn es gab in Hannover viele Neuheiten zu entdecken.

Eine davon fand sich bei Iveco. „eMoovy“ heißt der neue Transporter,

der im Gewichtsegment unterhalb des erfolgreichen Daily Marktanteile holen soll. Bei dessen Entwicklung taten sich die Italiener mit Hyundai zusammen, wo man die technische Basis des Pkw-Vans „Staria“ zur Verfügung stellte. Unter dem Blech arbeitet ein 160 kW starker E-Motor, der seine Energie wahlweise aus einem 76-kWh- oder einem 63-kWh-Akkupaket zieht. Bis zu 320 Kilometer sollen

mit einer Ladung möglich sein, weit beeindruckender ist allerdings die hohe Ladeleistung des DC-Bordladers, die Iveco mit 350 kW angibt.

Kia plant den Wiedereinstieg

Als weiterer Newcomer oder – besser gesagt – Rückkehrer stellte Kia in Hannover aus. Die koreanische Marke möchte schon im kommenden Jahr wieder mit Transportern durchstarten, auch wenn man zur Messe erst das Konzeptfahrzeug „PV5 Cargo“ vorweisen konnte. Immerhin konnte Kia schon einige technische Daten des Neuen beziffern.

So sollen die Kastenwagenvarianten in zwei Längen erhältlich sein, wobei die L2-Version das außen 4.500 Millimeter lange Normalmodell um 200 Millimeter überragen wird. Zusätzlich wird das Langmodell auch mit einem Hochdach zur Verfügung stehen, das die Ladehöhe dann um 30 Zentimeter streckt. Angetrieben wird der PV5 selbstredend batterieelektrisch, genauere Angaben machte der koreanische Importeur hierzu aber noch nicht.



KEP-Stromer: Fiat Ducato mit Elektroantrieb und Kofferaufbau.



Kia will zurück auf den Lasteselmarkt und zeigte zumindest ein Konzept.



1 Der neue Ford E-Transit Courier darf bis zu 700 Kilo schwere Anhänger ziehen. 2 Hinter dem Namen „eDeliver 5“ steht ein neuer Stromer von Maxus. 3 Ein Renault-Master-Prototyp mit einem wasserstoffbasierten Brennstoffzellenantrieb. 4 Batterieelektrisch bewegt sich dagegen das „Estafette Concept“ von Renault fort, die Serie soll erst 2026 starten.

Deutlich Konkretes fand sich auf dem Stand von Volkswagen, wo der neue Transporter seine Weltpremiere feierte. Dieser weist nicht nur optisch große Gemeinsamkeiten mit dem aktuellen Ford Transit Custom auf, sondern übernimmt auch die gesamte Technik samt Motoren, Getriebe oder Allradantrieb von den Kölnern. Ebenfalls überträgt VW die Wahlmöglichkeit aus zwei Radständen, allerdings wird es bei Volkswagen Karosserievarianten geben, die Ford bislang auslässt, beispielsweise die Hochdachmodelle oder eine Doppelkabine mit Pritschenaufbau.

Ebenfalls ergänzt wurde das Kastenwagen-Programm des kleineren ID.Buzz. Der stylische E-Transporter ist ab sofort mit einer kleineren und

damit leichteren und günstigeren 59-kWh-Batterie sowie einem ebenfalls in seiner Leistung abgespeckten E-Motor mit 170 PS zu haben.

Transformation beendet

Auch bei Ford fand sich Neues in Sachen Elektro. Auf der Messe feierte der neue „E-Transit Courier“ Premiere, mit dem die Marke die Elektrifizierung ihrer Transporter-Modelle abschließt. Der kleinste Ford-Transporter soll im kommenden Frühjahr auf die Straßen rollen und dank seiner Batteriekapazität von netto 43,5 kWh bis zu 300 Kilometer schaffen. Zur Ausstattung gehört ein 100 kW starker DC-Bordlader, der die Akkus in 23 Minuten von zehn auf 80 Prozent wieder aufladen soll.

Zufrieden zeigen sich die Kölner mit dem Anlauf ihres „FordLive“-Programms, durch das die Nutzfahrzeugkundschaft die Vorteile der vernetzten Echtzeit-Dienstleistungen nutzen kann.

Bei Renault hält man neben der Batterieelektrik auch den Wasserstoff am Leben. Die Franzosen zeigten einen Prototypen auf Basis des neuen Masters mit Brennstoffzellen-Technik, der sich mit 700 Kilometern Reichweite weit von seinen Akku-Brüdern absetzt. Ebenfalls beim Tanken, was laut Renault nach fünf Minuten erledigt sein soll. Erste Exemplare des „Master H2-Tech“ sollen 2025 aus dem Werk rollen, und zwar sowohl als Kastenwagen als auch als Fahrgestell- oder Pritschen-Variante.

Jan Burgdorf