

„Viele Kunden haben nach wie vor Vorbehalte gegenüber batterieelektrisch angetriebenen Transportern.“

Gerhard Grünig,
Chefredakteur VerkehrsRundschau



Inhalt

04 Kia PV5

Ein Elektro-Neuling aus Korea, der vieles anders machen will.

06 Handel

Transporterkunden haben eigene Wünsche. Wie die Anbieter diese mit ihrem Netz erfüllen können.

09 VW Crafter

Als Zwilling des Mercedes-Benz Sprinters gestartet, hat sich der VW Crafter längst emanzipiert.

13 Kleintransporter

Die Stadthelden stammen oft aus demselben Stammbaum.

18 Innenausbauten

Wir stellen einige Anbieter für Ausbaulösungen vor.

Viele neue Player

WER IM INTERNET RECHERCHIERT, kommt bei der Suche nach batterieelektrisch angetriebenen Transportern bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht auf rund 30 Modelle. Viele Hersteller sind neu auf dem deutschen Markt und nutzen ganz offensichtlich die anstehende Antriebswende, um ihre Produkte zu platzieren. Bislang machen sie das mit überschaubarem Erfolg. Denn ungeachtet ob Verbrenner oder E-Motor erwarten die Kunden ein vernünftiges Servicenetz, wo auch mal am Samstag gearbeitet wird.

Das musste auch Hyundai feststellen. Die Koreaner lancierten zwar mit dem H350 einen durchaus konkurrenzfähigen 3,5-Tonner. Im Gegensatz zum Pkw-Geschäft wurde allerdings das Thema Werkstatt nicht zu Ende gedacht. Die Anforderungen von Handwerkern, Vermietern oder Logistikunternehmen sind nun mal durchaus andere. Wer diese nicht erfüllt, macht keine Geschäfte.

Das dürfte ein Grund sein, weshalb sich trotz gleicher Basis manche Hersteller leichter tun, ihre Produkte abzusetzen. Beispiel MAN und VW. Grundsätzlich sind TGE und Crafter eineiige Zwillinge – weshalb wir nur einen der beiden für dieses Transporter-Spezial getestet haben. Trotzdem macht MAN einiges an Stückzahl, weil es für eine Nutzfahrzeug-Werkstatt ganz normal ist, bis 22.00 Uhr und auch am Samstag geöffnet zu haben. VW-Partner mit entsprechenden Öffnungszeiten sind eher rar gesät.

Rar sind bislang auch E-Vans. Es gibt sie, aber längst nicht in der Variantenvielfalt und schon gar nicht mit den branchenspezifischen Ausbauten. Zu groß sind die Vorbehalte der Nutzer in puncto Reichweite und Praxis-tauglichkeit. Weder Paketdienste noch Handwerker oder Wohnmobilisten können sich aktuell vorstellen, eSprinter, eDaily und Co. einzusetzen. Wenn man ehrlich ist, stellt sich an dem Punkt ohnehin die Frage, ob ein effizienter Euro-6-Diesel nicht sowieso die bessere Wahl ist. Verbräuche von deutlich unter zehn Litern pro einhundert Kilometer und kaum noch messbare Stickoxidemissionen lassen das schlechte Gewissen vergessen.

