

Mal bequem, mal flüsterleise

Es dieselt natürlich gerade bei den mobilen Dauerläufern immer noch gewaltig. Dennoch spendiert Fiat zum Beispiel dem Ducato eine neue Automatik, Ford entdeckt das Doppel-Herz und der Sprinter rollt elektrisch.

Der Ducato, als klassischer Fronttriebler ohne störende Kardanwelle, hat seine Fans vor allem bei den Wohnmobilitisten. Wer sonst zum kantigen Italiener greift, schätzt vor allem die kurze Kabine, die geringe Ladehöhe und das wuchtige Transportauf-

Das Serviceintervall liegt unabhängig vom Getriebe bei zwei Jahren oder 48.000 Kilometern. Das Thema Erdgas bleibt eine Fiat-Kernkompetenz. So wird auch im neuen Modelljahr ein Methanmotor mit 136 PS und 350 Newtonmetern zur Verfügung

Hier haben gerade die Steckerversionen des Crafter und TGE gezeigt, welche Rolle die E-Förderung bei der preissensiblen Kundschaft spielt. VW und MAN bieten das E-Lasteselpaar (136-PS-Antrieb, bis 10,7 Kubikmeter, 998 kg Zuladung, 115 km kombinierte Reichweite) seit Ende letzten Jahres für Nettopreise unter 54.000 Euro an. Hier greift damit auch die Umweltprämie. Damit rückt ein E-Transporter vielleicht auch für Handwerker in den Blickpunkt, die auf Hängereinsatz verzichten können, so wie die Bäcker zum Beispiel.

„Für unsere Anforderungen ist der E-Crafter ideal. Das Fahrverhalten ist sehr komfortabel, die Reichweite passt und zwischen den Auslieferungen ist ausreichend

Das Heer der E-Transporter formiert sich in diesem Jahr neu.

kommen, das der Turiner mitnehmen kann – alles Vorteile, die auch in der Bauweise des Antriebs bedingt sind, weshalb es auch die deutschen Platzhirsche neben dem kräftigen Heck- eben auch als Fronttriebler gibt.

9-stufige Ducato-Automatik

Apropos Kraft. Mit dem Modelljahr 2020 ist ein 6d-Temp-sauberes Selbstzünder-Quartett mit 120, 140, 160 oder 177 PS unter der Haube zu finden. Der Top-Diesel des 2,3-Liter-Italiener bringt es auf 450 Newtonmeter Drehmoment mit der Schaltautomatik – das sind laut Fiat zwölf Prozent mehr als mit dem bisherigen 2,0-Liter-Aggregat. So wachsen alle Motoren mit dem Volumen auch an Power.

Diese verteilt nun nicht mehr allein der Handschalter oder das automatisierte Getriebe, sondern die 9-stufige Automatik mit Drehmomentwandler. Im Lager der Wohnmobilitisten sicherlich ein Muss, ansonsten sollte man Komfort gegen Mehrpreis – 6.499 Euro kostet das Automatikpaket samt allen Assistenten für den Kastenwagen – abwägen.

Im Kleinbusbereich ist Komfort zweifelsohne ein Must-have. Und so rechnet Fiat hier mit einer Takerate jenseits der 50 Prozent, beim automatisierten Gangeinleger sagten bislang gut 30 Prozent „Ja“.

stehen. Auch wenn die Erdgas-Alternative laut dem Importeur immer noch im Prospekt präsenter ist als auf der Straße.

Eine Abwägung bedarf es auch seitens der neuen Assistenten. Serienmäßig ist das „EcoPack“ mit Start/Stop-Automatik, Eco-Schalter, intelligenter Lichtmaschine und elektronisch gesteuerter Kraftstoffpumpe. Die kamerabasierten Helferlein (Verkehrsschilderkennung, Spurhalter und Auffprallvermeidung) sowie das Sensoren-Duo (Totwinkelwarner und Rückwärts-Querverkehr-Warner) können ohne Zweifel Unfälle und Schäden vermindern. Nur kaufen muss man sie eben.

Diese Frage stellt sich bei Apple Car Play oder Android Auto eigentlich nicht. Zu gut geht das Navigieren mit diesen Lotsen. Das passende sieben Zoll große Zentraldisplay (980 Euro Aufpreis im Kleinbus) ist spiegelnd glatt, wenn auch etwas wacklig, wenn man das Smartphonekabel im USB-Schacht versenkt beziehungsweise es wieder rausbugsirt. Am besten das Kabel einfach hängen lassen. Pfiffig ist die LED-Leuchte im Heck. Richtig modern wird es Mitte des Jahres, wenn der Italo-Dauerläufer dann als E-Transporter lossurren soll.

Der Ducato macht auch als Kleinbus für Fahrdienste eine gute Figur – gerade mit der neuen 9-stufigen Automatik



Zeit zum Laden“, berichtete beispielsweise Martin Ziegler nach dem Praxistest. Ziegler leitet einen Betrieb mit 300 Mitarbeitern in München und durfte im Rahmen der Aktion „Mehr Semmeln – weniger Emission“ sechs Monate den für Lebensmitteltrans-

porte ausgestatteten Niedersachsen testen. Dass E-Fahrzeuge leise sind, ist natürlich nicht nur für nächtliche Anlieferungen ein Argument, das künftig auch beim E-Sprinter greift. Der Stuttgarter debütiert in diesem Frühjahr und stemmt als 3,5-Tonnen-Kastenwagen mit 10,5 Kubikmeter exakt so viel wie der Diesel. Beim Stuttgarter schraubt sich auch nicht die Ladekante nach oben, denn er bringt Grundtugenden eines Fronttrieblers mit. Der Akku-Pack (drei bis vier Einheiten, die sich unterflurig eng an den Unterboden des Kastenwagens

pressen) erhöht das Eigengewicht maximal um gut 600 Kilogramm. Aber 891 Kilogramm schultert der flüsterleise Packesel allemal – mit nur drei Akku-Einheiten sind es 1.045 Kilogramm. Die Reichweite ist natürlich wichtig, noch wichtiger ist der reale Wirkkreis. So gibt Daimler eine etwas niedrigere dafür realistische Nettoreichweite für seine drei Varianten an. Der Netto-Aktionsradius beträgt demnach maximal 168 Kilometer mit 35 bis 47 Netto-kWh-Packs (41 bis 55 kW sind installiert).



Gut sortiert geht es mit den neun Schaltstufen an Bord bequem auf Tour



Apple Car Play oder Android Auto kommen per Kabel einfach aufs Display

Ausfahrt im E-Sprinter

Unser Proband, mit dem großen 55-kWh-Akku ausgerüstet, zeigte am Start 131 Kilometer, wovon nach 20 Kilometern im etwas zu warmen Dezember-Wind noch 116 Kilometer übrigblieben – spricht, das Rekuperieren funktioniert. Über die Schaltpadel können vier Stufen der Verzögerung justiert werden, wobei der Effekt zwischen kleinster und höchster Stufe überraschend wenig spürbar ist. Die Zeiten der eisernen E-Bremsen, zu denen einige Importeur-Stromer zählten, scheinen vorbei zu sein. Gleitend – und mit der „D++“-Einstellung auch segelnd – schnurrt der mit 250 Kilo-Testballast bestückte Sprinter durch die Innenstadt. Das sollte auch sein Habitat werden – denken Sie zurück an die Bäcker.

Sparsam im Umgang mit den Ressourcen zeigt er sich auch deshalb, weil typisches Verhalten der Fahrer, wie ständiges Seitentüröffnen oder Fenster unten haben, erfasst wird und ins Energiemanagement einfließt – indem Fall wird weniger geheizt. Dieses Lernen erfolgt in den Fahrmodi E und E-, nicht aber in der Grundstellung C.

App fürs Planen der Ladesäulen

So lernen beide – Fahrer und Fahrzeug – voneinander. Wer vor dem E-Bündnis noch Argumente sammeln und Vergleiche zum Selbstzünder ziehen möchte, kann die „eVan Ready“-App nutzen, die mit GPS- und Fahrzeug-Daten sowie der eingestellten Außentemperatur Verbrauchsangaben generiert, die man mit jenen des Dieselpendants vergleichen kann. Für die Ladeinfrastruktur, einer fast noch wichtigeren und oft deutlich komplexeren Gesamtbeurteilung, hilft ebenfalls eine App (eCost Calculator), die Anfang des Jahres frei ver-



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

fügar sein soll. Steht das Grundgerüst, dann helfen Profis wie The Mobility House weiter.

Im AC-Netz lädt der Sprinter mit 7,4 kW im DC mit maximal 80 kW. Einmal im Jahr oder alle 40.000 Kilometer sieht man dann seinen Hochvolt-Mechaniker in der Werkstatt. Beim Kauf sind die ersten vier Wartungen kostenfrei. Der E-Kastenwagen rollt gemeinsam mit den Verbrennern in

Düsseldorf vom Band, die Batterien stammen aus dem Daimler-Werk im sächsischen Kamenz – wie jene für die Plug-in-Hybrid-Pkw-Flotte.

Ford setzt auf den Hybriden

Auf die Version Doppel-Herz setzt Ford nun beim Transit Custom, der für die ersten surrenden Kilometer sorgt. Dass die Kölner als

konventionelle Energiequelle zwar auf den sehr erfolgreichen, aber für Transporteure eher ungewohnten Benziner (1,0 Liter EcoBoost) zurückgegriffen, liegt laut eigener Aussage auch etwas an der Diesel-Diskussion und möglichen innerstädtischen Einfahrbeschränkungen. Zu Recht. Denn auch hier beschreiben die Verantwortlichen eines der wichtigsten Einsatzfelder des wahlweise sauberen Rheinländers. Wer über je-



Fast Pkw-Haptik gibt es im Innenraum des Schwaben. Den flüsterleisen Antrieb hat er aber vielen Autos noch voraus. So ist er auf der Straße mehr sicht- als hörbar



Die niedrige Ladekante kennt man vom Fronttriebler-Pendant



Falsche Zapfsäule. Der Sprinter speist seine Energie aus den unterflurigen Akku-Packs, die schnellladefähig aufgefrischt werden

Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

Der Transit Custom macht den ersten Schritt Richtung E-Mobilität und erhält eine Batterie für gut 40 saubere Kilometer



Klappe auf, Kabel rein. Selbst mit Typ-2-Stecker dauert der Akku-Refresh etwas

ne 40 bis 43 kombinierten WLTP-Kilometer (Kastenwagen respektive Kombi) Strecke macht, wird im Anschluss vom brummenen Hochtouren aus dem E-Schlaf geweckt. Den nächsten Weckruf hält dann der Tankwart bereit, sofern man zu oft, den 54-Liter-Benzintank bemüht. Ohne Tanken oder Laden reichen die Krafterserven für gut 500



Zwei Systeme, zwei Anzeigen. Kombiniert schafft der Kölner über 500 km

Kilometer. In vier Stufen kann das Zusammenspiel der beiden Antriebe gesteuert werden. Der WLTP-Verbrauch liegt dann laut Normblatt bei 3,1 bis 3,6 Litern (70 bis 81 g CO₂/km) für die ersten 100 Kilometer. Das 13,6 kWh starke E-Herz, auf das Ford acht Jahre oder 160.000 Kilometer Garantie gewährt, kann mit einem Typ-2-Stecker oder per abgesicherter Schuko-Dose aufgeladert werden. Nach gut vier Stunden sollte die E-Reichweite wieder bei 100 Prozent stehen. Der auf Tempo 120 gedrosselte Kölner stemmt zwischen 566 (Tourneo) und 1.138 kg (Kastenwagen) und kostet ab 47.995 Euro – der Tourneo für den Kleinbus-Einsatz liegt bei 52.805 Euro. Dass der Diesel hier längst nicht ausgedient hat, wird beim Touren mit dem

Selbstzünder in Kombination mit der Sechsgang-Automatik klar – im Frühjahr soll eine Zehngang-Automatik für Hecktriebler folgen. Laufruhig bis zum Citytempo, dann ab Landstraßengeschwindigkeit fast nicht hörbar leise tourt der 2,0-Liter-Eco-Blue-Diesel (105 bis 185 PS) als würde er segeln. Dass er es nicht kann, liegt zum einen daran, dass das nötige Mild-Hybrid-System nicht mit dem Schaltautomaten, sondern vorerst nur mit dem Handschalter kombiniert werden kann, und zum zweiten kennt auch dieser keine spritsparende Segel-Funktion.

Entspannter Selbstzünder

Der 48-Volt-Generator gibt lediglich mächtig Boost beim Anfahren – und davon eine ganze Menge. Zusätzliche PS für Überholvorgänge wie beim Pkw sind nicht vorgesehen und beim Transporter auch weniger sinnvoll. Aber bis zu drei Prozent Spriteinsparung sehen die Rheinländer auf der Habenseite. Wer also oft Anfahren muss und dabei Zugkraft braucht, könnte über die 690 Euro Mehrkosten nachdenken.

Den finalen Schritt hin zum reinen Batterieantrieb geht Ford beim Transit allerdings erst im kommenden Jahr. Dann wird die E-Laster-Konkurrenz also noch größer als bisher.

Rocco Swantusch