



Mal retro, mal elektrisch

Die Transporter sind so vielfältig
wie ihre wachsenden Aufgaben.



Transporter

Themenspezial
2025



Suchen Sie noch oder prüfen Sie schon?

Alle Regelungen zur HU und SP

Softcover, DIN A5, 792 Seiten · 26. Auflage 2024
Bestell-Nr. 28001
59,50 € ohne MwSt. | 63,67 € inkl. MwSt.

Die Hauptuntersuchung

Das Standardwerk für die regelmäßige technische Überwachung von Fahrzeugen. Neben den einschlägigen nationalen und europäischen Vorschriften enthält das Buch alle zu beachtenden technisch-rechtlichen Vorgaben rund um die HU – kompakt, zum gezielten Nachschlagen.

Neu in der 26. Auflage:

- Änderung der Vorschriften der StVZO gemäß der 56. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 10.6.2024 (BGBl. I 2024, Nr. 191)
- Korrektur der sogenannten „HU-Richtlinie“
- Änderung der „Richtlinie über die Mindestanforderungen an Bauart oder Ausrüstung der Pannenhilfsfahrzeuge“



Jetzt bestellen: **auto-business-shop.de**
Service-Telefon: 089/203043-1 600

„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.

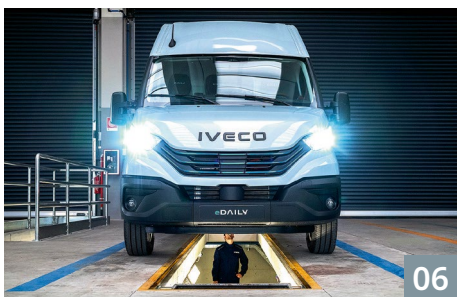
Viele neue Player

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 Praxistauglichkeit. 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.



06



18



Der Grundaufbau des Stromers dient künftig vielen Modellen als Basis. Der PV5 ist der Van.

Kia bald im Sortiment

Die Koreaner bringen in der zweiten Jahreshälfte das erste Fahrzeug auf der „Platform Beyond Vehicle“. Es wird ein Transporter sein, der Pionierarbeit leistet.

KIA SPIELT WIE die Konzernschwester Hyundai auf dem Transportermarkt keine beziehungsweise eine kleine Rolle. Der Hyundais H1 und später der H350 waren so selten wie Erbkönige auf der Straße und einen Lastesel mit typischer Kia „Tiger-Nase“ gab es eh nicht. Bisher. Denn Vans können die Koreaner eigentlich ganz gut, wie der Staria beweist. Der futuristische 7- oder 9-Sitzer sieht aus wie ein großes Steckerfahrzeug, ist aber ein Verbrenner, der sich im vergangenen Jahr genau 1.045-mal im Flottenmarkt

als Neuzugang präsentierte – eine beachtliche Zahl. Nun kommt der PV5 ums Eck, besser gesagt, der Kia-Transporter parkte bereits auf einer Messe in Frankfurt und zeigte sich live, bevor er in der zweiten Jahreshälfte im Konfigurator und beim Händler sichtbar wird. Das Spannende beim Deutschland-Debütanten ist, dass er das erste Serienmodell der Kia-Strategie namens „Platform Beyond Vehicle“ (PBV) ist, das den Weg für die künftigen PBV-Modelle der Marke ebnet.

Neue Art des Fahrzeugbaus

Dieser konzeptionell völlig neue Fahrzeugtyp, der durch seine radikale Modularität eine außergewöhnliche Flexibilität bietet, basiert auf einer speziellen Plattform, die Innovationen in allen Bereichen bietet, von den Fertigungsprozessen über die Hardware und Software bis zum Kundenerlebnis, heißt es seitens Kia. Was schon mal revolutionär klingt.

Den neuen Koreaner wird es als Kleinbus (7-Sitzer) für den Personentransport ebenso geben wie als Cargo-Variante. In diesem Bereich wird es den geschlossenen Transporter als Standard-, Lang- oder Hochdachversion geben. Auf der Messe stand die Langversion mit einem Würth-Ausbau. Die Zusammenarbeit mit den Aus- und Umbauern wie Würth, Bott, Sortimo und Co. ist essenziell, da Transporter kundenspezifische Ansprüche erfüllen und dafür ausgestattet sein müssen.

Drei Batteriegrößen

Für den PV5 Cargo, dessen Langversion 4,70 Meter misst, stehen drei Batterievarianten zur Wahl (43,3 kWh, 51,5 kWh, 71,2 kWh). Der Fronttriebler leistet je nach Akkuvariante bis zu 120 kW und



Das Pkw-Feeling kennen viele Transporterkunden auch von anderen Marken.

250 Nm Drehmoment. Die E-Reichweite beträgt je nach Ausführung bis zu 400 Kilometer, verspricht der Importeur. Das DC-Laden von 10 auf 80 Prozent (SoC) ist unter optimalen Bedingungen in 30 Minuten möglich, heißt es weiter. Wichtig für die Baustellen und Handwerker sind die 220-Volt-Anschlüsse, eine davon befindet sich passenderweise direkt im Laderaum.

Den Cargo wird es neben der Standardgröße (L1H1) als Lang (L2H1) und Hochdach (L2H2) geben. Die Versionen Standard und Lang verfügen über eine typische zweisitzige Konfiguration, optional sind sie auch als Dreisitzer erhältlich. Die Hochdachvariante besitzt standardmäßig eine zusätzliche Dachkonsole fürs praktische Beladen.

Bis zu 5,1 m³ (Hochdachversion) Ladevolumen und die Kapazität für zwei Europaletten sowie eine niedrige Ladekante (419 mm) klingen schon mal gut. Das Chassis-Cab wird 4.525 mm lang sein und vom Pritschenwagen bis zum Kühltransporter alles anbieten können.



Hinten ist Platz für zwei Europaletten und Laderaum für über fünf Kubikmeter. Vorn gibt es Zwei- und Drei-Sitz-Versionen.

Vier Varianten sind geplant

Wie variabel der PV5 sein wird, zeigt der Ausblick von Kia, insgesamt vier Varianten anbieten zu wollen. Neben „Passenger“ und „Cargo“, die es ab Marktstart gibt, werden eine „Crew“-Version und eine rollstuhlgerechte Variante entwickelt. „Der PV5 kombiniert die saubere Effizienz eines elektrischen Antriebsstrangs mit der beispiellosen Flexibilität

unserer neuen PBV-Architektur und der Weiterentwicklung unserer Produkt-, Software- und Fertigungsinnovationen und verkörpert damit unsere Kernwerte als ein Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen“, betonte Ho Sung Song, CEO von Kia, und verdeutlicht die Wichtigkeit des neuen Ansatzes. Damit bald auch die Marke mit der Tigernase in die Transporter-Flotten wirkt.

75



ONE CLICK
ENDLESS POSSIBILITIES

Das modulare Regalsystem
für alle VW Nutzfahrzeuge

» mysortimo.de/volkswagen



Sortimo[®]
Intelligente Mobilität



In den Transporter-Netzen gelten besondere Anforderungen an Ausstattung und Gewerbekundenservice.

Kompetenz im Handel

Die Transportermarken in Deutschland nutzen das Know-how und die Kundennähe ihrer Markenhändler für Verkauf und Service. Spezielle Marken-Standards, Qualifizierungen und Zertifizierungen sowie Serviceangebote zielen besonders auf gewerbliche Kunden.

NUTZFAHRZEUGE UND DAS GESCHÄFT MIT GEWERBEKUNDEN spielen eine gewichtige Rolle für den Automarkt in Deutschland. Kein Wunder also, dass die Hersteller und Importeure im Geschäft mit Transportern auf die Expertise ihrer Markenhändler setzen. Wie der Vertrieb organisiert ist, welche Standards und Qualifikationen verlangt werden und welche besonderen Leistungen Gewerbekunden erhalten, das haben wir bei den Autobauern abgefragt.

Ford

Ford vertreibt seine Nutzfahrzeuge über die Handelspartner. Großkunden werden zusätzlich von Ford-Key-Accounts betreut, wobei die Auslieferung der Fahrzeuge über die Händler erfolgt. „Einige

wenige Großflotten-Kunden“, etwa zehn Prozent des Flottengeschäfts, betreut und beliefert Ford zudem direkt. Seit 2020 setzt der Autobauer auf eine professionelle Vermarktung durch „Transit Center“, die auf die Nutzfahrzeugpalette spezialisiert sind. Im Rahmen des neuen, zum 1. April 2025 gültigen Händlervertrages muss jeder Ford-Händler in seiner Gruppe auch ein „Transit Center“ führen. Dies kann in einen Sales Point oder Ford-Store integriert sein, aber auch als eigenständiger Standort umgesetzt werden. Für „Transit Center“ gibt es besondere Anforderungen. So verlangt der Hersteller mindestens sieben Ausstellungsfahrzeuge und sechs Vorführwagen der Nfz-Produktpalette – darunter auch Umbaufahrzeuge,

die Teil des „Ford Pro Convertor“-Programms sind. „Transit Center“ verfügen über mindestens zwei speziell geschulte Verkäufer, die Werkstätten haben zudem das Know-how für BEV- und PHEV-Fahrzeuge. Ford hat aktuell etwas mehr als 200 „Transit-Center“ und etwas weniger als 300 Verkaufsstützpunkte. Hinzu kommen knapp 400 Agenten, die mit einem Händler einen Agenturvertrag abgeschlossen haben und ebenfalls Fahrzeuge vertreiben, sowie etwas mehr als 900 Service-Standorte. Alle „Transit Center“ sind auch auf Elektrofahrzeuge spezialisiert – mit Zertifizierung, speziellen Trainings und im Service mit dem notwendigen Equipment für die Wartung. Unter den Vorführwagen müssen mindestens zwei BEV-Modelle sein. Der

Händler benötigt zudem mindestens zwei Ladepunkte mit insgesamt mindestens 22 kW Wechselstrom-Ladeleistung und mindestens eine Ladesäule außerhalb des Schauraums in der Nähe des Eingangs oder der Vorführwagenparkplätze.

Mit dem „Ford Pro Ökosystem“ bieten die Kölner ein umfassendes Angebot an Services und digitalen Dienstleistungen für Gewerbekunden in den vier miteinander verzahnten Bereichen Service, Software, Charging und Finanzierung. „Ford Pro Telematics“ informieren in Echtzeit über den Zustand der Flottenfahrzeuge. Mit „FordLiVe“ können Wartungen und Reparaturen anhand der Echtzeitdaten proaktiv geplant werden. Der deutschlandweit verfügbare „Mobile Service“ kann 70 Prozent der üblichen Service-Leistungen direkt vor Ort beim Kunden erledigen. Zudem unterstützt der Autobauer die Flottenkunden beim Umstieg auf die Elektromobilität. Beispielsweise ermittelt „E-Switch Assist“ anhand von Echtzeitdaten aus den Fahrzeugen, bei welchem Flottenfahrzeug ein Wechsel auf Elektroantrieb sinnvoll ist.

Iveco

Iveco nutzt in Deutschland eigene Key-Account-Manager sowie 23 Vertriebspartner mit 42 Filialbetrieben und 21 Untervertriebspartnern. Die Händler sind in der Regel Vollsortimenter und vertreiben leichte, mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge. Händler und Werkstätten seien zertifiziert, um allen Standards gerecht zu werden und alle lokalen, nationalen und europäischen Vorschriften einzuhalten, hieß es. Alle Partner sind zudem mit gewissen Abstufungen auf Elektrofahrzeuge spezialisiert. Dafür gibt es eigene Zertifizierungen sowie Qualifizierungen und Trainings, die sich unter anderem auf Hochvolt-Ausbildung S2 und S3 DGUV, Ladeinfrastruktur, Spezialwerkzeuge und Schutzausrüstung beziehen.

Für Gewerbekunden baut Iveco sein Dienstleistungsangebot beständig aus. So bietet der Importeur den Kunden inzwischen komplette Mobilitätslösungen, die dabei helfen sollen, die Betriebskosten zu senken und die Produktivität zu steigern. Mit „Gate“ steht etwa ein flexibles Mietmodell mit Pay-per-Use-Lösung zur Verfügung, das es Kunden erlaubt, auf der Grundlage der Nutzung zu zahlen und dies bei Bedarf regelmäßig anzupassen. Kunden aus Deutschland können aus dem „eDaily“-Sortiment verschiedene Größen und Varianten wählen und profitieren von integrierten Services wie

öffentlichem Laden mit der „Gate eCharge Card“, Überwachung des Batteriezustands und „On-eDaily-Routing“.

Kia

Neu in die Gruppe der Anbieter kommt Kia. Der Vertrieb des Elektrotransporters PV5 aus der geplanten Nutzfahrzeugfamilie „Platform Beyond Vehicle“ (PBV) soll über das Händlernetz erfolgen. Wegen „besonderer Anforderungen insbesondere an den Service“, die nicht jeder Handelspartner aus dem Pkw-Bereich abbilden könne, soll es aber auch ein spezialisiertes PBV-Händlernetz geben – „mit einer großen Schnittmenge“ zu den bestehen Partnern, teilte der Importeur mit. Neben zertifiziertem Verkaufs- und Servicepersonal wünscht sich die Marke im B2B-Bereich flottenaffine Verkäufer sowie „im Idealfall“ Kontakte zu Kunden, die ihren Fuhrpark elektrifizieren möchten. In der Werkstatt ist eine entsprechende Ausrüstung vonnöten, zum Beispiel eine für fünf Tonnen ausgelegte Hebebühne – und zwar spätestens ab 2027, wenn der PV7 nach Deutschland kommt. Kia plant hierzu lande 180 Standorte bis 2030. Starten will man in diesem Jahr mit rund 100 Partnern. Durch das Trainingsprogramm „e-License“ für Verkäufer und Servicemitarbeiter im Pkw-Bereich verfügen die meisten Partner bereits über eine entsprechende Elektro-Qualifizierung. Spezielle Services oder Dienstleistungen für Gewerbekunden werden derzeit erarbeitet.

Maxus

Maxus vertreibt in Deutschland seine Fahrzeuge über Markenhändler. Die wichtigsten Voraussetzungen sind die branchenüblichen Werkstatt-Standards für die Wartung von Transportern mit elektrischem und konventionellem Antrieb sowie eine Ausstellungsfläche (Outdoor) und ein Maxus-Verkäufer. Aktuell hat der Importeur Astara hierzulande 64 Vertragspartner mit 121 Standorten. Alle Standorte sind für Elektrofahrzeuge qualifiziert; es gibt Service- und Produkttrainings. Zu den speziellen Services für Gewerbekunden zählen händlerindividuelle Sonder- und Zusatzleistungen je nach Markterfordernis, darunter beispielsweise verlängerte Öffnungszeiten, Auf- und Umbauten und Mobilitätslösungen.

Nissan

Auch Nissan setzt bei seinen leichten Nutzfahrzeugen Townstar, Primastar und Interstar grundsätzlich auf das Know-how

des Markenhändlernetzes. Die Partner werden dabei durch den Nissan-Flottenaußendienst unterstützt. Direktgeschäft findet in wenigen, im Händlervertrag geregelten Ausnahmen statt, insbesondere beim Verkauf an Autovermieter. Prinzipiell verkaufen alle Händler auch alle Produkte inklusive der leichten Nutzfahrzeuge. Zusätzlich gibt es jedoch Flottenkompetenzzentren, die auf die Bedürfnisse von Großkunden und den Vertrieb und Service von Nutzfahrzeugen inklusive Auf- und Umbauten spezialisiert sind.

Ein Flottenkompetenzzentrum hält unter anderem zusätzliche Vorführ- und Lagerwagen vor, um die gesamte Nutzfahrzeugpalette präsentieren zu können. Ein spezialisierter Flottenverkäufer mit entsprechender Zertifizierung ist in Kundenberatung und Akquise tätig. Verlangt wird eine zusätzliche Präsentationsfläche für die Nutzfahrzeuge im Innen- und Außenbereich sowie ein separates Verkäuferbüro. Auch die Werkstatt ist auf die Bedürfnisse von Flotten- und Nutzfahrzeugkunden ausgerichtet und verfügt zum Beispiel über eine 5-Tonnen-Hebebühne. Für Wartungen und Reparaturen müssen priorisierte Termine ermöglicht werden; Kundendienst auch samstags mindestens drei Stunden ist verpflichtend. Aktuell sind von 305 Verkaufsstützpunkten 44 Flottenkompetenzzentren.

Alle Nissan-Partner haben die gleiche Ausbildung hinsichtlich Elektrofahrzeugen; jeder Händler kann Pkw- und auch LCV verkaufen sowie Wartung und Reparatur durchführen. Ausnahme ist das Thema Batteriereparatur: Hier gibt es sieben „LiB-Repair-Center“ in Deutschland, die für Arbeiten an Lithium-Ionen-Batterien besonders geschult sind und Spezialwerkzeuge vorhalten müssen.

Zu den speziellen Services für Gewerbekunden gehören die Fünf-Jahres-Garantie standardmäßig für alle Nutzfahrzeuge, die Zusammenarbeit mit zahlreichen Auf- und Umbauern sowie Finanzdienstleistungen über Nissan Financial Services, zum Beispiel „Care for Business“, ein Servicepaket mit Wartung und Verschleiß.

Renault

Bei Renault sind nicht alle Händler am Nutzfahrzeugverkauf beteiligt. Für Transporter und gewerbliche Kunden gibt es ein eigenes Netzwerk von Markenhändlern und Gewerbekunden-Zentren. Diese „Pro+Center“ sind auf den Verkauf, Service und Umbau von Nutzfahrzeugen spezialisiert und bieten einen auf Gewerbekunden zu-

„DIE NÄHE ZUM KUNDEN UND HOHE FACHKOMPETENZ SIND GERADE IM LEICHTEN NUTZFAHRZEUGGESCHÄFT VON ZENTRALER BEDEUTUNG.“

geschnittenen Service. Dafür müssen sie bestimmte Qualitätsstandards erfüllen, um zertifiziert zu werden. Dazu gehören geschulte Nutzfahrzeug-Spezialisten im Verkauf und Service, schnelle Reparatur- und Wartungsservices, erweiterte Öffnungszeiten zur Minimierung von Ausfallzeiten sowie eine Spezialisierung auf Fahrzeugumbauten. In Deutschland gibt es rund 420 Renault-Händlerbetriebe, darunter etwa 65 „Pro+ Center“.

Für Elektro-Nutzfahrzeuge gibt es zusätzliche Qualifizierungen. Ein Großteil der „Pro+ Center“ ist dafür zertifiziert. Händler und Werkstätten müssen Hochvolt-Trainings absolvieren, um an Stromern arbeiten zu dürfen. Renault bietet hierfür Schulungen an.

Außerdem gibt es ein umfassendes Servicepaket für Gewerbekunden, darunter Finanzierung und Leasing, Umbauten für verschiedene Branchen, zum Beispiel Kühlfahrzeuge oder Handwerkerlösungen, 24/7-Pannenhilfe und schnelle Reparaturen für minimale Ausfallzeiten, „Renault Fleet Services“ zur Verwaltung und Optimierung von Flotten sowie Test- und Ersatzfahrzeuge, um Geschäftsausfälle zu vermeiden.

Stellantis

Der Megakonzern Stellantis vertreibt die Nutzfahrzeuge seiner Marken Fiat Professional, Peugeot, Citroën und Opel über die Markenhändlernetze. In der Regel verkaufen alle Partner auch Nutzfahrzeuge. Darüber hinaus gibt es Partner, die ausschließlich einen Nutzfahrzeugvertrag für Sales und Aftersales haben. Zusätzlich haben qualifizierte Händler die Chance, den „Professional Center“-Status zu erhalten. Die Standards dafür werden jährlich auditiert. Aktuell gibt es hierzulande 241 Transporter-Vertriebsstützpunkte (PoS) für Fiat Professional, 273 für Peugeot, 221 für Citroën und 458 für Opel. Auch für Elektrofahrzeuge haben die Marken Standards definiert. Die „Stellantis Academy“ bietet Trainings für Sales und Aftersales.

Speziell für Gewerbekunden bieten die „Professional Center“ unter anderem verlängerte Öffnungszeiten. Auch im Bereich der Werkstattausstattung sind die Partner qualifiziert. Für Flottenkunden versuche man gemeinsam mit den Autohäusern maßgeschneiderte Lösungen für den individuellen Bedarf der Kunden zu finden, hieß es von Stellantis.

Toyota

Das Toyota-Vertragshändlernetz vertreibt die Modelle Proace City, Proace und Proace Max sowie der Hilux unter dem Label „Toyota Professional“. Die Nutzfahrzeuge seien Vertragsware und könnten grundsätzlich von jedem Vertragspartner verkauft werden, hieß es. Zu den wichtigsten Voraussetzungen dafür zählen exklusive Verkäufer und geschulte Techniker, die Teilnahme an speziellen Schulungen, die gesonderte Bevorratung von Nutzfahrzeugen sowie eine angepasste Werkstattausstattung wie Hebebühnen, Tordurchfahrtshöhen und Werkstattequipment. Für Verkäufer

mit Schwerpunkt BEV gibt es spezielle Coachings. In Deutschland gibt es aktuell 350 Toyota-Standorte mit Verkauf und Service sowie zusätzlich 140 Servicestandorte. Rund 60 Standorte sind „Toyota Professional“-Stützpunkte. Neben Aus- und Umbaumöglichkeiten für individuelle Innenraum-Lösungen bietet man den Gewerbekunden viele Services sowie individuelle Leasing-, Finanzierungs- und Versicherungsangebote. Die Relax-Garantie für Fahrzeuge bis zu einem Alter von 15 Jahren etwa umfasst europaweite 24/7-Pannenhilfe und Express-Service bei Reparaturen und Wartungen.

Volkswagen

Auch VW Nutzfahrzeuge setzt auf den stationären Handel. „Die Nähe zum Kunden und hohe Fachkompetenz sind gerade im leichten Nutzfahrzeuggeschäft von zentraler Bedeutung“, hieß es aus Wolfsburg. Alle Händler seien auf leichte Nutzfahrzeuge spezialisiert – sowohl für gewerbliche als auch für private und freizeitorientierte Nutzung. Ergänzend gebe es Händler mit vertraglichen Zusatzvereinbarungen für besondere Abnehmergruppen, beispielsweise Großkunden, Kurier-, Express- und Paketdienste sowie Behörden.

VW verlangt umfangreiche Standards und Richtlinien, die den besonderen Anforderungen im leichten Nutzfahrzeuggeschäft Rechnung tragen und den Qualitätsanspruch sicherstellen – im Verkauf („Großkundenleistungszentren“) und Aftersales („ServicePlus Partner“). Neben den marktüblichen Zertifizierungen legt VW großen Wert auf besonders qualifiziertes und geschultes Personal in Verkauf und Service. Derzeit umfasst das Vertriebsnetz für Volkswagen Nutzfahrzeuge rund 390 Vollfunktionsbetriebe. Darüber hinaus gibt es ein Servicenetz mit weiteren rund 1.150 Standorten.

Aufgrund der „stark wachsenden Nachfrage nach alternativen Antrieben“ seien BEV und PHEV von zentraler Bedeutung, teilte VW Nutzfahrzeuge mit. Alle Markenhändler seien deshalb spezialisiert. Der Autobauer unterstützt dies mit einem umfangreichen Angebot an Schulungen und Qualifizierungen für Verkauf und Service. Insbesondere die Großkundenleistungszentren gewährleisten eine umfassende Betreuung von Flottenkunden. Darüber hinaus arbeitet Volkswagen an Lösungen im Bereich der mobilen Onlinedienste, die besonders auf die gewerblichen und Flottenkunden zugeschnitten sind.

Frank Selzle



Foto: IVECO

Mit Zertifizierungen gewährleisten die Hersteller Standards in den Werkstätten.

Crafter. Klasse

Seit der zweiten Generation hat sich der Crafter komplett emanzipiert vom früheren Zwilling Mercedes-Benz Sprinter. Speziell bei Antrieb und Infotainment-System setzt VW mit der nun jüngsten Modellpflege eine starke Duftmarke.



Im Test liefert der Standard-Kastenwagen mit Hochdach und 177-PS-Diesel eine sehr ordentliche Vorstellung ab.

MANCHMAL IST DAS (AUTO)LEBEN UNGERECHT. Längst dominiert der VW Golf die nach ihm benannte Klasse nicht mehr. Dafür muss sich der VW Crafter in der Sprinter-Klasse nicht mehr hinter seinem Rivalen mit Stern verstecken – trotzdem bleibt der Mercedes-Benz namensgebend. Traten anfangs beide noch als optisch modifizierte Geschwister mit jeweils eigenen Motoren auf, hat sich der Volkswagen längst emanzipiert. Mit der letzten Modellpflege hat VW vor allem das Bedien- und Infotainmentsystem grundlegend überarbeitet. Im Test-

wagen findet sich über der Mittelkonsole ein knapp elf Zoll großer Touchscreen, über den sich die meisten Funktionen des Crafter steuern lassen. Wer kein Digital-Freak ist, kann zumindest die Klimaregelung über Schnellwahltasten ansteuern, muss aber am Ende dennoch wischen oder drücken, um in die einzelnen Funktionalitäten zu kommen.

Sehr viele Informationen

Einen Blick ins Bordbuch zu werfen, lohnt sich auf jeden Fall. Denn das Bordsystem hält eine Vielzahl von nützlichen

Infos bereit. Darunter personalisierte Möglichkeiten, die eigenen Apps zu sortieren, diverse Assistenzfunktionen zu konfigurieren oder die unterschiedlichen Fahrzeugfunktionen zu checken. Auch Telefon- und Mediafunktionen kann der Fahrer über den Touchscreen festlegen. Klar, dass ein 3,5-Tonner kein Konzertsaal ist, dennoch erwähnenswert, dass die serienmäßige Soundanlage durchaus gehobene Ansprüche befriedigt und sich der Klang über einen extra Menüpunkt individuellen Bedürfnissen anpassen lässt.

DURCH DAS NEUE INFOTAINMENT-SYSTEM HAT DER CRAFTER AN QUALITÄT GEWONNEN. NEBEN DEM GUTEN NAVI GIBT ES JETZT EIN TOLLES SOUND-SYSTEM DAZU.



Wichtigste Neuerung ist allerdings das deutlich verbesserte Navigationssystem, das jetzt erkennbar schneller arbeitet und zuverlässiger Staus signalisiert und Ausweichrouten konfiguriert. Wer sich damit nicht wohlfühlt, kann via Apple Carplay oder Android Auto auf die Funktionen des eigenen Smartphones zurückgreifen.

Möglichkeiten der Individualisierung bietet auch das digitale Instrumentencluster. Dort lassen sich im mittleren

Feld ebenso wie im inneren Bereich von Drehzahlmesser und Tacho unter anderem Verbrauchswerte, Navi-Hinweise, Durchschnittsgeschwindigkeiten oder persönliche Einstellungen abrufen. Im Vergleich zum Vorgängersystem ist die aktuelle Digitalstruktur eine erhebliche Verbesserung und entspricht der Architektur, die VW auch bei den Pkw-Baureihen eingeführt hat. Leider ist mit den LCD-Displays ein wenig der Charme der Zeigerinstrumente abhandengekom-

men. Angesichts der klaren Vorteile durch die neue Technik ist das aber verschmerzbar.

Im Innenraum zeigt sich der Crafter farblich nicht sehr innovativ. Das „frische Grau“ ist allerdings Standard bei vielen Transportern. Verarbeitung und Spaltmaße sind gut. Die Sitze sind auch auf längeren Strecken bequem. Eine zusätzliche Lordosenstütze der aufpreispflichtigen Komfortsitze sorgt für Rückenunterstützung. Sitz- und Lenkverstellbereich genügen normalen Staturen, um eine ordentliche Sitzposition zu finden. Die dreistufige Sitzheizung sorgt im Winter für ordentlich Wärme. Eine Lüftung für den Sommer bietet VW leider nicht.

Durchdachte Lösungen

Im Innenraum finden sich auf dem Armaturenbrett größere Ablagen. Dazu kommen kleinere Fächer links und rechts neben den Türen, ergänzt durch großzügige Türtaschen samt Flaschenhalter in den Portalen. Unterm Dach gibt es weite, allerdings aufpreispflichtige Fächer. Eine pfiffige Idee ist die Staubox unter der Beifahrersitzbank. Die Sitzpolster lassen sich einzeln hochklappen, womit der Zugang entsprechend gut ist. Auch den Laderaum hat VW ordentlich strukturiert. Zwischen die Radkästen passt eine Europalette quer problemlos durch. Auch die Öffnung der seitlichen Schiebetüre reicht für besagte Europalette aus. Insgesamt ist Platz für vier der Normpaletten.

Mit nur zehn Zurrhaken im Laderaum gibt sich VW eher geizig. Eine wirklich individuelle Ladungssicherung lässt sich damit nicht sicherstellen. Dafür verfügt der Test-Crafter über ein optionales Sicherungssystem für Schließstangen. Da stellt sich allenfalls die Frage, wo die



1. Bequemer Fahrersitz, weiter Lenkverstellbereich, niedriges Geräuschniveau – der Crafter bietet Komfort fast schon in Pkw-Qualität.
2. Das Staufach unter der Beifahrersitzbank ist eine clevere Idee. Hier findet beispielsweise die Anhängerkupplung Platz.

Das digitale Cockpit ist gut ablesbar und lässt sich in allen drei Segmenten individuell konfigurieren.



Stangen denn alle hinsollen, wenn form-schlüssig beladen ist und es keine zu-sätzlichen Hilfsmittel braucht.

Auf jeden Fall sinnvoll sind sowohl der optionale Ladeboden aus einer Siebdruckplatte plus der seitlichen Sperrholzwanne- samt Radkastenverkleidung. Derart geschützt lassen sich Beulen in der Außenhaut durch umherfliegende Packstücke wirkungsvoll vermeiden und

der ansonsten lackierte Boden nimmt keinen Schaden. Rutschig ist allerdings auch die Siebdruckplatte – Sicherung muss also sein.

Die Trittstufe fehlt

Eine letzte Bemerkung gilt den Hecktüren. Auch da raten wir künftigen Nutzern, den Aufpreis zu bezahlen und die 270-Grad-Türen zu verbauen. Da hat VW

sogar daran gedacht, eine Fixierung für die Türstopper zu verbauen. Somit besteht keine Gefahr, dass man sich diese beim Beladen abfährt. Übrigens lässt sich die seitliche Schiebtür bedenkenlos öffnen, auch wenn die hintere Flügeltür komplett auf ist. Ein weiteres sinnvolles Extra wäre eine Trittstufe hinten, über die der Testwagen nicht verfügt. Ohne ist der Aufstieg ziemlich hoch.

Fotos: Gerhard Grüning/Autoflotte

MICHELIN
AGILIS Reifen
WIRTSCHAFTLICH UND ROBUST
FÜR IHREN TRANSPORTER



MICHELIN
AGILIS Alpin
❄️ ⚙️



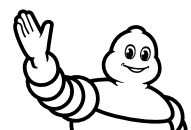
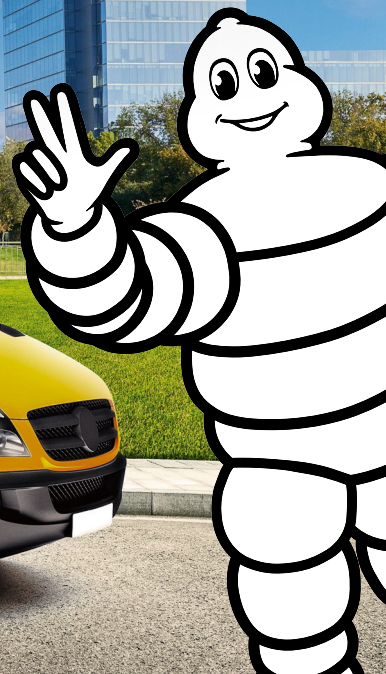
MICHELIN
AGILIS CrossClimate
☀️ ❄️ ⚙️



MICHELIN
AGILIS 3
☀️

business.michelin.de/van

03/2025 - MICHELIN, MICHELIN REMIX und die grafische Darstellung des Michelin Manns sind Eigentum der Compagnie Générale des Etablissements Michelin. Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA, Michelinstraße 4, 76185 Karlsruhe. Fotos: Michelin. All contents AURA - 25030076



MICHELIN



MIT EINER TONNE ZULADUNG, ÜBER ELF KUBIKMETER LADEVOLUMEN UND EINEM ZUGGESAMTGEWICHT VON BIS ZU SIEBEN TONNEN SCHAFFT DER VW CRAFTER MIT HOCHDACH GANZ SCHÖN WAS WEG.

Kommen wir zum Herzstück des Crafter, dem Zweiliter-Diesel. Mit 177 PS hat ihn VW kräftig genug ausgelegt, um auch bei 3,5 Tonnen Gesamtgewicht flott vorwärtszukommen. An (Hubraum)Grenzen kommt der Vierzylinder allenfalls, wenn der Nutzer die bis zu sieben! Tonnen Zuggesamtgewicht komplett aus-

nutzt. Für seinen eher geringen Hubraum zeigt sich der aufgeladene Selbstzünder elastisch und mit fülligem Drehmomentplateau. Das manuelle Getriebe gefällt mit knackig kurzen Wegen und guter Abstufung. Trotz der Qualitäten würden wir dennoch zur hervorragenden automatisierten Schaltung raten. Die nimmt, vor allem in der Stadt, dem Fahrer viel Arbeit ab.

Crafter-Klasse

Fahrwerk und Lenkung des Crafter zeigen sich ebenfalls von der besten Seite. Dass die getestete Hochdachversion leer ein wenig seitenwindempfindlich ist, liegt an der großen Fläche, sicher nicht an Fahrwerksschwächen. Alles in allem hat Volkswagen mit Generation zwei und Modellpflege ganz viel richtig gemacht. Der Crafter bietet einen durchdachten Laderaum, einen tollen Arbeitsplatz, für einen Transporter sehr viel Komfort sowie einen effizienten Antrieb. Auch wenn er der Klasse keinen Namen gegeben hat, muss er sich bestimmt nicht vor der Konkurrenz verstecken. GG



Mit 1,31 Meter Breite lässt sich bei Bedarf eine Europalette sogar quer einladen.

Fotos: Gerhard Grüng/Autoflotte

Technische Daten

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor; Hubraum: 1.968 cm³; Leistung: 130 kW (177 PS) bei 3.600/min; max. Drehmoment: 410 Nm bei 1.500 bis 2.000/min

Antrieb/Verbrauch

handgeschaltetes Sechsgang-Getriebe; Frontantrieb; Bereifung: 205/75 R 16 C; Tankvolumen: 75 l; v_{max}: 165 km/h (abgeregelt); Verbrauch lt. WLTP: 8,0 bis 12,9 l/100 km; Testverbrauch: 8,7 l/100 km

Gewichte

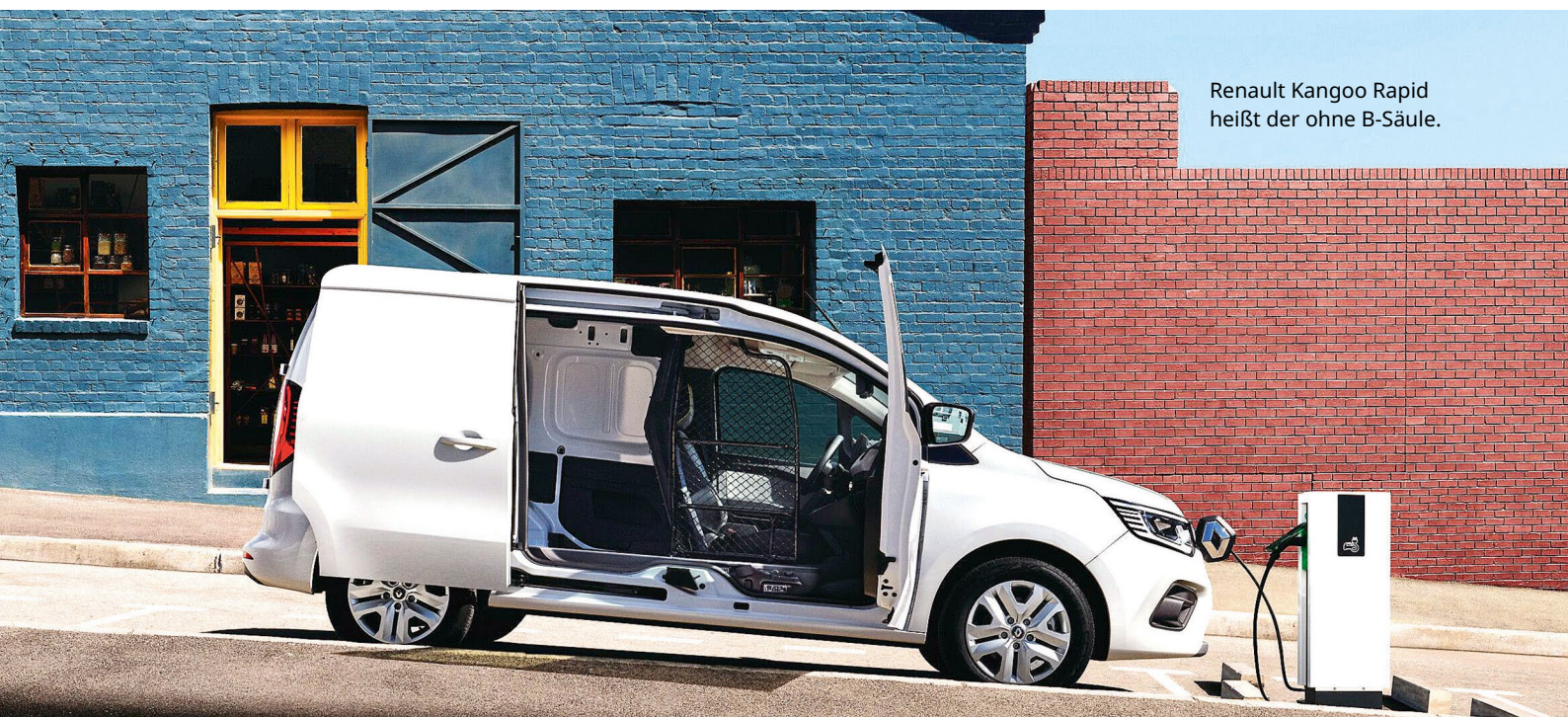
zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg; zul. Zuggesamtgewicht: max. 7.000 kg; Leergewicht: ab 2.564 kg; Achslasten v/h: 1.800/2.100 kg; Zuladung: max. 936 kg; zul. Anhängelast ungebr./gebr.: 750/3.500 kg; Stützlast: max. 140 kg

Masse

L x B x H: 5.986 x 2.040 (2.300 m. Spiegel) x 2.590 mm; Radstand: 3.640 mm; Breite seilt. Schiebtüre: 1.311 mm; Breite zw. d. Radkästen: 1.380 mm; lichte Laderaumhöhe: 1.961 mm; lichte Ladelänge: 3.450 mm; max. Ladevolumen: 11,3 m³; hinterer Überhang: 1.346 mm; Ladehöhe: 570 mm; Platz für drei Europaletten (quer) oder vier Rollcontainer

Preise (Euro, netto)

Basispreis (Crafter 35 Kasten 2,0 l 130 kW Frontantrieb, 6-Gang, Radst. 3.640 mm): 56.840,-; Assistenzpaket „Advanced“ (aut. Distanzregelung, ACC, Speed-/Travel-Lane-Assist: 1.559,-; Assistenzpaket „Professional“ (Parklenkassistent & Einparkhilfe v/h): 589,-; Ablagenpaket 2 (Dachgalerie): 220,-; Heckflügeltüren m. Fenstern: 208,-; Air Care Climatronic: 3.094,-; Winterpaket: 988,-; Navi „Discover Media“ 10,4“ mit Touch-Display: 1.136,-; Anhängervorrichtung (abnehm.): 1.136,-; Ledermultifunktionslenkrad (beh.): 309,-; Trennwand mit Fenster & Schutzgitter: 422,-; Hochdach: 2.053,-; Beifahrerdoppelsitzbank: 571,-; Fahrer-Komfortsitz: 268,-; Sitzheizung (l/r): 393,-; Heckfenster mit Scheibenheizung und Wischwaschanlage: 369,-; el. Klemmleiste und Vorbereitung für Funktionssteuergerät: 146,-; Seiten- und Kopfairbags für Fahrer/Beifahrer: 1.315,-; Holzfußboden und Radkastenverkleidung im Laderaum: 910,-; Seitenverkleidung im Laderaum (dachhoch): 964,-; Türöffnung Heck 270°: 643,-; C-Schienen an Seitenwänden, Trennwand und Dachspiegel: 797,-; 2 x 12-Volt-Steckdose (C- und D-Säule): 86,-; 230-V-Steckdose am Sitz: 256,-; Testwagenpreis: 63.255,-



Renault Kangoo Rapid
heißt der ohne B-Säule.

Sesam, öffne Dich

Bei den Kleintransportern gibt es Kooperationen en masse. Wir schauen mal, wer was anbietet und ob noch Unterschiede existieren – oder aber der Preis tatsächlich alles regelt.

KLEINE TRANSPORTER MACHEN einen großen Teil der Fahrzeuge auf unseren Straßen aus. Rund 20.000 wurden 2024 in die klassischen Fuhrparks eingeflottet, etwa doppelt so viel wurden insgesamt zugelassen – die allermeisten gewerblich. Kein Wunder, sind die wendigen, meist rund 4,50-Meter-Kompakten der ideale Lastesel für Handwerker und andere Gewerbetreibende mit Anspruch auf Laderaum und weniger auf Sitzplätze. Und zwar sowohl innerstädtisch als auch auf dem Land.

Die aktuellen Modelle sind allesamt recht jung im Markt und zeichnen sich mittlerweile durch eine Qualität aus, die aus Komfortsicht an Pkw heranreicht. Und beim Einladen macht ihnen auf dieser Verkehrsfläche nach wie vor keiner etwas vor.

Das Kuriose: Es gibt eigentlich nur sechs Grundfahrzeuge, deren Rumpf – und oft deutlich mehr – sich zehn Marken teilen und davon 13 „Modelle“ ableiten.

- › Citroën Berlingo Van
- › Fiat Doblò
- › Opel Combo Cargo
- › Peugeot Partner
- › Toyota Proace City
- › Renault Kangoo Rapid
- › Mercedes Citan
- › Nissan Townstar
- › VW Caddy
- › Ford Transit Connect
- › Ford Transit Courier
- › VW ID.Buzz Cargo
- › Maxus eDeliver 3

Wie zu sehen, Stellantis ist Spitzenreiter beim Thema „Klonen“. Vier Marken der Niederländer teilen sich dasselbe Auto

mit exakt denselben technischen Daten. Toyota hat zwar in Japan und anderen Teilen der Welt phänomenal gute Klein(st)transporter, vertraut in unseren Gefilden erstaunlicherweise dennoch auf die Ingenieurskunst der Franzosen (das Original stammt aus dem ehemaligen PSA-Konzern).

VW hat gleich mehrere Deals mit Ford gemacht – auch im Pkw-Sektor. Ford Capri und Explorer nutzen VW-Technik, der VW Transporter ist ein Ford Transit Custom, der VW Amarok ein Ford Ranger. Bei der Entwicklung des Caddy hatten die Hannoveraner (da sitzt VW Nutzfahrzeuge) die Hosen an und geben so ziemlich alles an Ford ab, die daraus den Transit Connect gestrickt haben. Renault prescht schon länger mit Kooperationen im Nutzfahrzeugsektor voran



1. Bei den meisten Kleintransportern gibt es wahlweise Flügeltür oder Heckklappe. | 2. Bei VW und Ford kann man zwischen Diesel, Otto und Plug-in-Hybrid wählen. | 3. Das Grundmodell ist ein Citroën Berlingo – 2CV Fourgonnette nennt sich der Umbau von Caselani für die, die es auffälliger wollen. | 4. Gediegen geht es im Innenraum zu – hier am Beispiel des Mercedes Citan.

und kooperierte lange Zeit mit Opel (bevor die Rüsselsheimer von PSA gekauft wurden). Aktuell teilen sich Renault Kangoo Rapid, Mercedes Citan und Nissan Townstar die Technik – und zwar komplett. Unterschiede gibt es nur im Bereich der Frontschürze und Motorhaube sowie minimal im Innenraum. Wer einen Citan will, muss sich beeilen, das Modell wird 2026 eingestellt – vermutlich wegen des „großen Erfolgs“ von 4.369 Zulassungen im letzten Jahr.

Ford Transit Courier

Einzigartig bleibt hingegen der kleinste Stadtlieferwagen – zugleich einer der sympathischsten. Der in Craiova/Rumänien produzierte Ford Transit Courier. Ehemals als Mikrovan gestartet, ist er auf 4,34 Meter angeschwollen (steht auf der Ford-Puma-Plattform) und gerade neu im Markt gestartet. Er markiert mit 18.550 Euro den preislichen Einstieg in die Transporter-Welt. Der Preispunkt ist einer der wichtigsten Aspekte in einem Segment, dessen Klientel preissensibel agiert und wenig Markenloyalität aufweist.

Angetrieben wird der Transit Courier von einem Einliter-Turbo-Benziner mit 100 PS. Wer mehr Leistung möchte,

wählt zum Aufpreis von 2.250 Euro die 125-PS-Version des Dreizylinders, die es auf Wunsch sogar mit 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (für 850 Euro Aufpreis) gibt. Einen 1,5-Liter-Diesel mit 100 PS bietet Ford außerdem an. 2025 geht selbstredend nichts mehr ohne Elektroversion. Ab 29.230 Euro kann man den Transit Courier als BEV mit 136 PS bewegen (Ladeleistung 100 kW DC). Im Unterboden ist ein 54-kWh-Akku installiert, mit dem er 300 Kilometer weit stromern soll. Beim Beladen hinkt der Kölner verständlicherweise etwas hinterher. Mit 2,9 Kubikmetern und/oder 570 bis 850 Kilogramm Ballast werden keine Rekorde gerissen.



Der Kleinste ist der Coolste: Transit Courier heißt der neue Lastesel von Ford.

Kooperationen sind nicht neu

Kooperationskönig ist der Stellantis-Konzern. Fünf Modelle generiert Stellantis aus letztendlich exakt einem Modell mit zwei Längen – 4,40 und 4,75 Meter. Seit Frühjahr 2024 gibt es Opel Combo Cargo, Fiat Doblò, Citroën Berlingo Van, Peugeot Partner und den Toyota Proace City in runderneuerter Form. Wahlweise können Interessenten zwischen einer Elektroversion – 136 PS, 50-kWh-Akku, 343 Kilometer Reichweite, Ladeleistung AC 11 und DC 100 kW – und den beiden Benzinern (Dreizylinder) sowie einer Diesel-Variante (102 bis 131 PS) wählen. Je nach Marke beginnt die Preisliste für die E-Version bei rund 31.000 Euro. Die Benzinern (110 PS) starten etwa 10.000 Euro darunter. In Deutschland bevorzugen noch immer rund 95 Prozent der Gewerbetreibenden den Verbrenner.

Mittlerweile gibt es sogar technische Schmankerl wie ein 8-Gang-Automatikgetriebe (die E-Version hat immer eine 1-Gang-Automatik), LED-Matrixlicht (14 Leucht-Segmente, 900 Euro) und andere Details, die man eher in einem Mittelklasse-Pkw erwartet.

Technisch bleiben die in Portugal gefertigten Kleintransporter den geforderten Ladetalenten treu. Das Ladevolumen

variiert von 3,8 bis 4,4 Kubikmetern bei einer maximalen Ladelänge von 3,09 bis 3,40 Metern. Wer möchte, kann zwischen 780 Kilogramm (E-Version) bis hin zu fast einer Tonne Gewicht in die Kasten-Modelle hineinhieven. Die Langversionen bieten zwar mehr Raum, aber eine geringere Zuladung.

Der Platzhirsch: VW Caddy

Als direkter Konkurrent stehen die Fünftürer dem VW Caddy gegenüber, der fast die Hälfte aller verkauften Kleintransporter in Deutschland ausmacht. VW-typisch schöpfen die Hannoveraner, die den Caddy in Posen (Polen) vom Band rollen lassen, aus den Vollen und packen in den Caddy Cargo 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner und 2-Liter-TDI-Motoren. Die Leistungsspanne reicht von 102 bis 122 PS beim TDI. Letzteren gibt es mit 7-Gang-DSG oder (nicht und) mit Allradantrieb. Der Benziner gesellt sich mit 115 PS dazwischen.

Eine Elektro-Version bietet VW nicht an, wohl aber einen Plug-in-Hybrid (ab 37.280 Euro) mit 1,5-Liter-Verbrenner



PIFFIGE LÖSUNGEN GIBT ES BEI FAST ALLEN:
KLAPPTISCH, DURCHLADEEINRICHTUNG UND
SPEZIELLE INNENVERKLEIDUNGEN SIND AUF DEN
ANWENDUNGSFALL HIN PERFEKTIONIERT – BEIM
EINEN MEHR, BEIM ANDEREN WENIGER.

und zusätzlichem E-Motor. Er bringt es auf 150 PS Systemleistung. Gekoppelt an ein 6-Gang-DSG ist komfortables Fahren gesichert. Das können laut Datenblatt sogar 120 Kilometer im E-Modus werden. Der 20-kWh-Akku (netto) sorgt dafür, vor allem innerstädtisch abgasfrei unterwegs zu sein. Wer nachladen muss, kann das mit 11 kW an der Wallbox und sogar 40 kW am DC-Lader tun. Mit 4,50 bis 4,85 Metern Länge ist er einer der längeren und mit knapp 1.000 Kilo-

gramm Zuladung einer der kräftigeren Stadtlieferwagen. Die Langversion Maxi (4,85 Meter) kostet knapp 2.100 Euro extra.

Nicht nur Stellantis kann klonen, auch VW bzw. Ford. Ebenfalls aus den polnischen VW-Produktionshallen purzelt der Ford Transit Connect. Wer nicht genau hinsieht, sieht zwischen Caddy und Connect kaum Unterschiede. Ins Heck von VW und Ford passen, je nach Version, zwischen 2,5 und 3,7 Kubikmeter. Auch



Kontaktieren Sie uns:
sales.plus@mer.eco

Ladelösungen für Unternehmensstandorte & Depots

Zukunftssicher und nachhaltig – werden auch Sie Teil der Energiewende und errichten Sie Ladeinfrastruktur für Ihre PKW- oder Nutzfahrzeugflotte. Profitieren Sie von der ganzheitlichen Lösung von Mer!

sonst übernimmt der Ford Transit Connect alles vom Caddy – sogar den Plug-in-Hybrid-Antrieb und den Allradantrieb. 2025 wird das erste volle Jahr sein, in dem der neue Ford Transit Connect mit allen Varianten zu haben sein wird.

Renault Kangoo Rapid

Der Renault Kangoo Rapid bildet den dritten Stammbaum im Stadtlieferwagen-Segment. Zwei Seelen gehen von ihm ab (siehe unten). Bereits im Frühjahr 2022 startet Renault mit der Elektroversion des Kangoo Rapid (E-Tech), den es ab 32.640 Euro gibt. Die 45 kWh-Batterie versorgt den E-Motor mit Energie für 290 Kilometer Reichweite und auch mit 122 PS – beides ausreichend für den City-Einsatz. In die Langversion können 4,9 Kubikmeter eingepackt werden, damit ist der Kangoo Rapid Primus im Segment – wie auch seine Derivate. Wer den E-Flitzer aufladen möchte, kann das mit 22 kW an der AC-Säule erledigen (DC 80 kW). Herausragend ist die Anhängelast des Stromers, die bei 1,5 Tonnen liegt und nur vom VW ID. Buzz Cargo 4Motion übertroffen wird (1.800 kg).

Das Besondere beim Renault: Bei der 4,48 Meter kompakten Kurzversion L1 fehlt die B-Säule auf der Fahrerseite, was eine riesige seitliche Beladung ermöglicht, über die bis zu 3,3 Kubikmeter in den Innenraum gelangen können. Der 4,91 Meter lange L2 hat hingegen zur Stabilisierung die klassische B-Säule. Wer lieber Öl verbrennt, wird bei Renault noch bedient – und das ebenfalls mit einem rund 10.000 Euro günstigeren Einstiegspreis. Dafür gibt es im Kangoo Rapid jedoch magere 75 Diesel-PS. Das reicht für die City, wird aber bereits auf der Landstraße zäh. Darüber rangiert ein 95-PS-Diesel und ein 115-PS-dCi, beide wahlweise mit Automatikgetriebe.

Mercedes-Benz Citan

Wer den Renault als Benziner haben möchte, muss zu Mercedes übersiedeln. Der Mercedes Citan hat grundsätzlich dieselben Tugenden wie der Renault – auch als Elektroversion –, beginnt jedoch mit einem 102-PS-Vierzylinder-Turbo-Benziner ab rund 20.335 Euro. Die Nutzlast gibt Mercedes-Benz mit sparsamen 529 Kilogramm an. Wer möchte, kann für etwa 200 Euro eine Nutzlast-Erhöhung um etwa 200 Kilogramm ordern. So kann man auch Geld verdienen. Das geht aber auch mit einem zusätzlichen Motorenangebot. 75-, 95-, 116-Diesel-PS

sowie 102 und 131 PS auf der Ottoseite sind im Angebot. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gibt es bei den stärkeren Versionen als Option.

Nissan Townstar

Der Dritte im Bunde ist der Nissan Townstar. Unschwer auszumachen, ist auch er ein Renault-Ableger, was aufgrund der Konzernzugehörigkeit weniger wundert als der Mercedes-Bruder. Mit einer Ladefläche von 1,81 Metern (L1) und 2,23 Metern (L2) überrascht auch er nicht. Mit dem Entfall des Beifahrersitzes lassen sich Gegenstände von bis zu 3,05 Metern in die Kurzversion des dann einsitzigen Townstar packen. In die Langversion passen bei Bedarf zwei Europaletten ins Heck. Der Nissan Townstar ist ab 23.740 Euro erhältlich und markiert damit preislich den oberen



Der Opel Combo Cargo hat gleich vier Geschwister – und zwar identische.



Den VW Caddy und den Zwilling Ford Transit Connect gibt es mit Allradantrieb.



Den ID.Buzz Cargo gibt es ebenfalls mit 4x4-Vortrieb und bis zu 286 PS Leistung.

Rand der Stadtlieferwagen, wohlwissend, dass es dafür zwar eine gesunde Ausstattung, aber stets nur 130 Benziner-PS gibt. Den Townstar-E gibt es ab 33.750 Euro.

E-Only

Ebenso einsam wie der Ford Transit Courier agieren der VW ID.Buzz Cargo und der Maxxus eDeliver 3 als Einzelkämpfer auf weiter Flur. Mit einer Länge von 4,71 Metern bietet der ID.Buzz die längste Basis und ist nur in der Größe erhältlich (die Pkw-Version gibt es auch in einer 4,96-Meter-Langversion) – und preislich mit Abstand der teuerste. Für 42.710 Euro gibt es den 59-kWh-Stromer (165 kW DC-Ladeleistung), in den 3.900 Liter passen und damit locker zwei Europaletten. Wer Allradantrieb (4Motion) haben will, startet mit 50.355 Euro und bekommt den 79er-Akku (185 kW DC-Ladeleistung) und die Kraft steigt von 170 auf 286 PS. 335 Kilometer sind mindestens möglich, 461 km als Maximum in den Daten angegeben. Für die Stadt relevant: sein Wendekreis von elf Metern.

4,56 Meter misst der Maxus eDeliver 3 – ebenfalls rein elektrisch unterwegs und mit 160 PS sowie 269 km Reichweite gesegnet (50-kWh-Akku), setzt der Chinese jedoch keinen Preisanreiz: 32.990 Euro werden fällig. Immerhin passen 4,8 Kubikmeter hinten rein.

Fazit: Trotz der Uniformität und letztendlich den nur wenigen verschiedenen Modellen ist die Markenvielfalt umfangreich. Dass bei den Kleintransportern die Synergien für die Hersteller das A und O sind, leuchtet ein – es ist ein Preismarkt und es zählt – wie beim Kunden – jeder Cent. An den Luxusdetails wie Sitz- und Lenkradheizung sowie dem Matrixlicht und anderen Umsetzungen mangelt es mittlerweile nicht mal mehr in der „Ärmel-Hochkrepeln-Klasse“. Das spiegelt sich selbstverständlich auch im Preis wider.

Michael Blumenstein

Ein Jahrhundert Fortschritt

Mobil Delvac ist 100 Jahre alt: Seit 1925 sorgt die Marke dafür, dass Diesellaggregate weltweit zuverlässig laufen. Heute steht Mobil Delvac für Spitzenleistung, Langlebigkeit und Innovation in der Schmierstofftechnologie.



Foto: Exxon Mobil Corporation.

100 Jahre Fortschritt: Mobil Delvac hat den Wandel der Branche begleitet und ist heute an der Spitze der Technologie.

ZUR FEIER des hundertjährigen Bestehens von Mobil Delvac würdigt ExxonMobil Kunden, Ingenieure und Branchenpioniere, die die Geschichte der Marke geprägt haben. Im Laufe des Jahres werden die bedeutendsten Meilensteine und Weiterentwicklungen der Marke Mobil vorgestellt. Die Palette reicht dabei von bahnbrechenden Formeln bis zu Unternehmen, die mit Hilfe von Mobil Delvac ihre Flotten effizienter gemacht haben.

„Unsere Produkte leisten Tag für Tag 100 Prozent – genau wie unsere Kunden“, sagt Dave Hergenrether, Vice President of Finished Lubricants bei ExxonMobil. „Ein Jahrhundert Erfahrung bedeutet nicht das Erreichen eines endgültigen Zustandes, sondern auch weiterhin ständigen Fortschritt. Unser Ziel ist es, die Grenzen des Möglichen auch in Zukunft weiter zu verschieben.“

Vom Diesel-Pionier zum Branchenstandard

1925 als „Diesel Engine Lubricant by Vacuum Oil“ gegründet, war Mobil Delvac von Anfang an darauf ausgelegt, die stetig wachsende Diesellindustrie und ihre zahlreichen Anwendungen zu unterstützen. Seitdem hat die Marke den Wandel der Branche begleitet und sich selbst stetig gewandelt und verbessert, um etwa strengeren Umweltauflagen und den Anforderungen neuer Motorengenerationen gerecht zu werden.

Heute sorgt Mobil Delvac dafür, dass Nutzfahrzeuge auch unter extremen Bedingungen zuverlässig laufen, Wartungsintervalle verlängert und Betriebskosten gesenkt werden. Mit innovativen Schmierstoffanalysen hilft Exxon-

Mobil Unternehmen zudem, ihr Flottenmanagement zu optimieren und die Lebensdauer ihrer Fahrzeuge zu maximieren.

An der Spitze der Technologie

Mobil Delvac bleibt auch in Zukunft an der Spitze technologischer Entwicklungen. Die steigenden Anforderungen an Effizienz, Langlebigkeit und Nachhaltigkeit treiben die Forschung voran. Neue Emissionsvorschriften und Antriebstechnologien verlangen nach immer leistungsfähigeren Schmierstoffen. Mobil Delvac entwickelt und liefert sie. „Seit einem Jahrhundert unterstützen wir Unternehmen dabei, effizienter und nachhaltiger zu arbeiten“, sagt Kapil Mittal, Global Brand Manager von Mobil Delvac. „Diese Mission führen wir mit Leidenschaft weiter.“

Über Mobil Delvac

Seit 1925 steht Mobil Delvac für Hochleistungsschmierstoffe im Schwerlastbereich. Die Produkte der Marke tragen dazu bei, Wartungskosten zu senken, die Effizienz zu steigern und die Lebensdauer von Motoren zu verlängern. Weltweit vertrauen Fuhrparks, Bauunternehmen und Fertigungsindustrie auf Mobil Delvac.



Hier erfahren Sie mehr!



Es lässt sich für nahezu jeden Einsatz die passende Einrichtung finden. Wert sollte man auf eine gute Ladungssicherung legen.

Gut eingerichtet

Die Inneneinrichtung von Transportern ist ein vielseitiges Thema. Die richtige Ausstattung kann – sofern alles passt – die Effizienz und die Produktivität erheblich steigern.

TRANSPORTER SIND UNVERZICHTBARE Helfer im Alltag. Eine gut durchdachte Inneneinrichtung sorgt dafür, dass alle Ladegüter und mitgeführten Gegenstände sicher und übersichtlich verstaut sind. Das sorgt für schnelle Arbeitsabläufe und maximale Sicherheit. In diesem Transporter-Sonderbeispiel stellen wir ausgewählte Anbieter von Inneneinrichtungen kurz vor.

Bott

Bott bietet maßgeschneiderte Lösungen für verschiedene Branchen. Die Bott-Vario3-Fahrzeugeinrichtung zeichnet sich durch hohe Flexibilität und Ergonomie aus. Sie ermöglicht eine effiziente Nutzung des Stauraums und sorgt für eine effektive Ladungssicherung. Bott bietet unter anderem Regalsysteme, Schubladen und Werkzeugkoffer, die an die Bedürfnisse der Kunden angepasst werden

können. Interessant ist das Auto-Regalsystem, welches den vorhandenen Platz im Transporter optimal nutzt. In den sogenannten Systainern ist alles geordnet und sicher verstaut. Besonders praktisch ist das C-Lash-System, mit dem der Fahrer einfach und schnell Zurrgurte an Regalen und Ablagewannen anbringen kann. Die Schubladen der Transporter-Regale bieten darüber hinaus gut strukturierten Stauraum.

Krukenmeier

Krukenmeier Fahrzeugbau ist ein erfahrener Anbieter von maßgeschneiderten Innenausbauten für Transporter. Das Unternehmen bietet individuelle Lösungen, die auf die spezifischen Anforderungen der Kunden abgestimmt sind. Dazu gehören Werkzeugschränke, Regalsysteme sowie innovative Ladungssicherungssysteme. Der Hersteller bietet

darüber hinaus umfassende Beratung und Planung, um sicherzustellen, dass die Fahrzeugeinrichtung perfekt auf die betrieblichen Anforderungen angepasst ist – ungeachtet dessen, ob es sich um Paketablagen, Werkzeugschränke oder ein Stangensystem handelt.

Mer

Mer Solutions Worksystems bietet eine Vielzahl von Fahrzeugeinrichtungen, die speziell für Transporter entwickelt wurden. Das Unternehmen bietet modulare Regalsysteme, Schubladenkombinationen und Trennwände für eine optimale Nutzung des Stauraums. Das Unternehmen bietet auch Zubehör wie Leiterhalter, Werkzeugtafeln oder Laderampen, welche die Funktionalität der Fahrzeugeinrichtung erweitern. Eine Spezialität von Mer Solutions sind die Innenausbauten für Anhänger. Im Fokus stehen

SCHRITT EINS BEI DER PLANUNG DER INNENEINRICHTUNG IST DIE BEDARFSANALYSE. JEDE LÖSUNG KANN NUR SO GUT SEIN WIE DIE FESTLEGUNG DES KÜNFTIGEN NUTZERS AUF SEINE BEDÜRFNISSE.

dabei zuverlässige Konstruktion, großzügiger Stauraum sowie schneller und einfacher Zugriff. Die Anhänger sind so konzipiert, dass man bequem stehen und auch arbeiten kann.

Kögl

Kögl bietet mit der Flexmo-Fahrzeugeinrichtung maßgeschneiderte Lösungen für Transporter. Die modularen Systeme sind flexibel und können individuell an die Transportbedürfnisse angepasst werden. Die Fahrzeugeinrichtung bietet eine Vielzahl von Modulen wie Regalfachböden, Schubladen oder Ablagewannen. Der Hersteller legt außerdem Wert auf Ladungssicherheit. Alle Elemente lassen sich miteinander kombinieren, sind branchenübergreifend einsetzbar

und passen in jeden Fahrzeugtyp. Ebenso erfüllen sie gängige Ansprüche an die Ergonomie. Neben den Standardmodulen bietet Flexmo auch die Möglichkeit der individuellen Einrichtung.

Ungeachtet des Herstellers sollte man sich als Nutzer schon vor der Bestellung Gedanken machen, denn die richtige Inneneinrichtung eines Transporters beginnt mit der Analyse der spezifischen Anforderungen: Die Art der zu transportierenden Gegenstände, die benötigte Menge an Stauraum und die gewünschten Funktionen.

Wer richtig plant – oder planen lässt –, erhöht seine Effizienz (durch übersichtliche und sichere Verstauerung), Sicherheit, Ergonomie (ergonomisch gestaltete Regalsysteme und Schubladen erleich-



tern den Zugriff und reduzieren die körperliche Belastung) sowie Flexibilität (modulare Systeme ermöglichen die individuelle Anpassung). Auch Nachhaltigkeit spielt eine immer größere Rolle bei der Gestaltung. Hersteller verwenden zunehmend umweltfreundliche Materialien wie recycelte Kunststoffe, natürliche Fasern und nachhaltig beschafftes Holz.

Gerhard Grünig

EINFACH AUSSERGEWÖHNLICH.

Der MAN TGE. Mehr als nur ein Transporter.



www.van.man

1. Oktober 2025 | Werlte

13. Praxistag

Ladungssicherung

Themenschwerpunkte

- Ladungssicherungskontrollen im Straßenverkehr mit Praxisberichten
- Aktualisierung der VDI 2700 Blatt 8.1/8.2
- Digitale Lösungen in der Ladungssicherung
- Ausbildungsstandards (EUMOS)
- Ladungssicherung live erleben: Vorführung verschiedener Sicherungsmethoden an Praxisstationen
- Optional: Werksführung und Get-together am Vorabend 30. September 2025



Scan mich!



Mit freundlicher Unterstützung von