



# DEGA

# GALABAU

DAS MAGAZIN FÜR DEN GARTEN- UND LANDSCHAFTSBAU

UNTERHALT

Die Missverständnisse,  
was „pflegeleicht“  
wirklich bedeutet



ulmer

**PORTRÄT** Hübner Gärtner von Eden im Westallgäu | 16

**WIESENMÄHER** Neue Geräte für das Extensivgrün | 34

**NUTZFAHRZEUGE** Der Siegeszug der neuen Antriebe | 54

ELEKTROTRANSPORTER BIS 4,25 T

# Kasten mit Stromanschluss

Kastenwagen gehören im GaLaBau kaum zur bevorzugten Transporter-Kategorie. Vollelektrisch punkten die 3,5- bis 4,25-Tonner aber durch Steuervorteile, Mautbefreiung und langfristig freie Einfahrt in Umweltzonen. Was der Markt an E-Kastenwagen hergibt, zeigt die Übersicht.



BILD: Mercedes-Benz AG

Mercedes-Benz eSprinter – die aktuelle Generation VS30

Der Anteil batterieelektrischer Transporter bleibt hinter den Erwartungen der Hersteller zurück. Der Gesamtmarktanteil an Pkw und Vans mit alternativem Antrieb reicht längst noch nicht aus, um die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte der EU zu erreichen. Deshalb hat die EU-Kommission eingelenkt und eine Flexibilisierung der Grenzwerte

angekündigt. Gleichzeitig muss der Markt für E-Autos und Plug-In-Hybride (PHEV) weiter hochlaufen.

Dafür hat die Bundesregierung nach dem abrupten Ende der Kaufprämie für Elektrofahrzeuge in 2023 jetzt neue Fördermaßnahmen rückwirkend zum 1. Januar 2026 beschlossen. Ob neben Pkw auch gewerblich genutzte Vans davon

profitieren, bleibt abzuwarten. Laut Bundesumweltministerium soll es je nach Einkommen, Familienstand und anderen Kriterien Zuschüsse von 1.500 bis 6.000 € geben. Plug-in-Hybride sollen geringere Beihilfen bekommen. Die Mittel in Höhe von 3 Mrd. € aus dem Klima- und Transformationsfonds könnten für 800.000 Neufahrzeuge reichen. Beantra-

gen lässt sich die neue Förderung voraussichtlich erst ab Mai dieses Jahres, nachdem das dafür vorgesehene Internetportal an den Start gegangen ist.

Fest steht, dass batterieelektrische E-Transporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 bis 4,25 t weiterhin von steuerlichen Anreizen profitieren. Es sind neue Gesetze geplant, die für gewerblich genutzte Stromer eine Sonderabschreibung von 75 % im Anschaffungsjahr ermöglichen sollen. Darüber hinaus gibt es in einigen Bundesländern und Kommunen noch regionale Förderprogramme. Außerdem sind E-Vans mautfrei auf deutschen Fernstraßen unterwegs und für zehn Jahre von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Danach gilt der halbe Steuersatz. Zudem kennen sie keine Fahrverbote in Umweltzonen und profitieren je nach kommunaler Regelung von Sonderrechten beim Parken sowie beim Be- und Entladen in Innenstädten. Und selbst Inhaber eines Pkw-Führerscheins der Klasse B dürfen solche Elektrotransporter mit bis zu 4,25 t steuern, sofern sie die Fahrerlaubnis seit mindestens zwei Jahren besitzen.

### Mercedes-Benz eSprinter

Seit gut zwei Jahren verkauft Mercedes-Benz Vans seinen überarbeiteten eSprinter in Europa. Das aktuelle Modell 2.0 basiert auf einer reinen E-Plattform namens Electric Versatility Platform, die neben Kastenwagen Varianten wie Pritsche und Kipper (keine Doppelkabine) zulässt. Den Antrieb im eSprinter übernimmt ein permanenterregter Synchronmotor, der mittig im Rahmen sitzt und wahlweise 100 oder 150 kW leistet. Damit lassen sich maximal 2,0 t schwere Anhänger ziehen.

Drei Lithium-Eisenphosphat-Batterien von CATL mit nutzbaren 56, 81 oder 113 kWh Speicherkapazität stehen zur Wahl. Dank neuem Batteriemangement soll der Elektro-Van jetzt bis zu 484 km Reichweite ermöglichen. Das Schnellladen erfolgt mit Gleichstrom bis zu 115 kW, sonst AC-Laden mit 22 kW. Die Höchstgeschwindigkeit lässt sich passend zum Einsatzzweck in Zehnerschritten zwischen 90 und 120 km/h einstellen. Den Hecktriebler mit Stern gibt es in zwei Längen und für Gesamtgewichte bis 4,25 t. Das Ladevolumen des



BILD: Mercedes-Benz AG

Der neue Mercedes-Benz eSprinter

Kastenwagens beträgt bis zu 14 m<sup>3</sup>. Die Nutzlast reicht je nach Ausführung bis 1.575 kg und liegt beim Modell mit 113-kWh-Akku bei zirka 1,15 t. Viele Assistenzsysteme und Leckerbissen wie das Multimedia-System Mercedes-Benz User Experience (MBUX) werben die E-Modelle weiter auf.

Noch in diesem Jahr wollen die Schwaben mit der modularen und skalierbaren Architektur VAN.EA (Vans Electric Architecture) die nächste Stufe der Elektrifizierung zünden. Die VAN.EA-Plattform wird die Grundlage für alle neu entwickelten mittelgroßen und großen E-Vans von Mercedes-Benz bilden. Den Anfang dürfte die vollelektrische V-Klasse machen. Der eSprinter-Nachfolger auf dieser Plattform könnte möglicherweise im kommenden Jahr auf den Markt kommen.

Die VAN.EA-Plattform besteht aus Front-, Mittel- und Heckmodul. Das Frontmodul setzt sich aus Vorderachse und elektrischem Antrieb zusammen. Es ist bei allen Varianten identisch. Im Mittelmodul befindet sich das Batteriegehäuse mit Hochvoltbatterien in unterschiedlicher Kapazität. Es ist in verschiedenen Längen verfügbar und bestimmt Radstand und Gesamtlänge des Fahrzeugs. Das Heckmodul gibt es entweder mit E-Motor für den Allradantrieb oder ohne Motor für rein frontgetriebene Transporter.

### VW e-Crafter und MAN eTGE

Die deutschen Wettbewerber Volkswagen und MAN aus dem Traton-Konzern sind mit ihren Stromern dieser Klasse noch nicht so weit. Elektrisch geht es mit

Ford E-Transit



BILD: Ford AG

e-Crafter und eTGE erst in 2027 weiter. Beide wurden in 2022 und 2024 vorerst aus dem Programm genommen. Ersatz soll ein neues Produkt auf Basis des voll-elektrischen Transits liefern. Sowohl der VW e-Crafter als auch das Schwestermodell MAN eTGE sollen bei Volkswagen Poznań/PL im Werk Września vom Band laufen, das derzeit modernisiert und um zwei Produktionshallen erweitert wird.

### Ford E-Transit

Ford ist mit seinem E-Transit für 3,5, 3,9 oder 4,25 t Gesamtgewicht schon weiter. Als Kastenwagen gibt es ihn in drei Längen, zwei Radständen und zwei Dachhöhen. Das Ladevolumen reicht bis 15,1 m<sup>3</sup>, die Nutzlast je nach Konfiguration bis zu 1.600 kg. Die Anhängelast ist auf 750 kg begrenzt. Darüber hinaus sind von dem Elektrotransporter GaLaBautauglichere Einzel- und Doppelkabinen mit Pritschen- und Kipper-Aufbauten sowie Kofferaufbauten verfügbar.

Beim E-Motor fährt Ford zweigleisig. Kunden haben die Wahl zwischen einem permanent erregten Synchronmotor mit 135 oder 198 kW (183 oder 269 PS). Das maximale Drehmoment beträgt jeweils 430 Nm und liegt ab Start an. Seine Kraft überträgt in beiden Fällen ein stufenloses Eingang-Automatikgetriebe auf die Hinterräder. Für die leichteren 3,5-Tonner mit bis zu 1,6 t Nutzlast empfiehlt Ford die schwächere Motorisierung. Im schweren Bereich bis 4,25 t Gesamtgewicht und Nutzlast von rund 1,6 bis 1,9 t sei die stärkere E-Maschine ratsam. Die Antriebsbatterien mit nutzba-



BILD: Iveco/Zhengxin

Iveco eDaily

ren 68 oder 89 kWh Kapazität hat Ford unter den Laderaumboden integriert.

Die Reichweite soll 317 oder 402 km nach WLPT betragen. Aufladen lassen sich die Akkus mit 22 kW Wechselstrom oder bis zu 180 kW Gleichstrom. Auf Wunsch lässt sich der E-Transit mit einem On-Board-Generator ausstatten. Der greift auf die Batterie zu und leistet maximal 2,3 kW. Dieses „Pro Power Onboard“ genannte System kann auf Baustellen den Strom für Maschinen und Werkzeuge bereitstellen. Zudem befindet sich bei Ford ein E-Transit mit Brennstoffzelle im Pilotversuch, der noch in diesem Jahrzehnt auf den Markt kommen soll.

### Iveco eDaily

Iveco baut seinen Klassiker nicht selbsttragend, sondern mit Lkw-Chassis. Die

Elektro-Version des Daily gibt es inzwischen als Kastenwagen, Doppelkabine, Pritsche oder Fahrgestell in dritter Generation. Als Kastenwagen bis 4,2 t Gesamtgewicht sind Radstände von 3,00 bis 4,10 m, drei Dachhöhen sowie Einzel- und Zwillingbereifung der Hinterachse möglich. Das Ladevolumen reicht von 7,3 bis 18,0 m<sup>3</sup>. Aktuell treibt den batterieelektrischen eDaily ein bis zu 140 kW starker E-Motor mit 400 Nm Spitzendrehmoment an (100 kW und 300 Nm bei nur einer Batterie). Er fungiert als Hinterradzentral-Synchronmotor und stammt vom chinesischen Hersteller GE Wolong.

Dank moderner Batterietechnik klettert die Reichweite auf bis zu 400 km im Stadtverkehr. Der Kunde kann ein, zwei oder drei Akku-Module zu je 37 kWh wählen. Kombiniert sind 111 kWh Speicherkapazität möglich. Aufgeladen wird im Schnelllademodus mit maximal 115 kW. Zusätzlich ist Langsam-Laden mit maximal 11 oder 22 kW Wechselstrom möglich. Bei der Vielseitigkeit steht die Elektrovariante dem Verbrenner-Daily nicht nach. Verschiedene ePTO mit bis zu 15 kW Leistung für den Nebenantrieb erweitern das Einsatzspektrum ebenso wie die Anhängelast von stolzen 3,5 t.

### Iveco eSuperJolly

Der neue Iveco eSuperJolly ist ein voll-elektrischer Transporter, der in 2026 auf den Markt kommen soll. Der Kasten-Stromer basiert auf einer sogenannten Unibody-Plattform mit Frontantrieb und

Iveco eSuperJolly Kastenwagen



BILD: Iveco/Aldo Ferrero



Fiat E-Ducato

ergänzt das Iveco-Portfolio im Van-Segment von 3,5 bis 4,25 t Gesamtgewicht. Der 5,99 bis maximal 6,36 m lange E-Transporter ist in zwei Dachhöhen für 13 bis 17 m<sup>3</sup> Ladevolumen erhältlich. Die Nutzlast reicht bis 1,42 t. Den Antrieb übernimmt ein 205 kW (279 PS) starker Elektromotor mit maximal 410 Nm Drehmoment.

Die 110-kWh-Batterie sorgt je nach Modell und Ausstattung für Reichweiten von 356 bis 424 km nach WLTP. AC-Laden erfolgt mit 22 kW Ladeleistung. Das Schnellladen ist mit bis zu 150 kW möglich. Das Ultraschnellladen ermöglicht die Energieaufnahme für 100 km Reichweite in 15 min. Hohe Sicherheit, Vernetzung und fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme zählen zum Standard.

### Stellantis mit vier Transporter-Marken

Für lokal emissionsfreie Einsätze bietet auch der Stellantis-Konzern mit seinen Marken Citroën, Peugeot, Fiat und Opel in diesem Gewichtssegment über die Nutzfahrzeug-Sparte „Pro One“ rein batterieelektrische Transporter an. Die ë-Jumper, E-Boxer, E-Ducato und Movano Electric für 3,5 und 4,25 t zulässiges Gesamtgewicht sind technisch weitgehend baugleich und teilen sich eine gemeinsame Plattform der sogenannten Stellantis Pro One-Reihe. Die Hauptunterschiede liegen vor allem im Branding, den Logos und geringfügigen Designanpassungen. Die großen E-Transporter grenzen sich vor allem

durch die unterschiedliche Frontoptik voneinander ab.

Alle vier Fronttriebler basieren auf der gleichen technischen Fahrzeugplattform, die ursprünglich aus der Kooperation zwischen Fiat und PSA stammt und unter dem Dach von Stellantis weitergeführt wird. Identisch sind Karosserie und Abmessungen. Auf Grundlage von zwei Radständen (3,45 und 4,04 m) sind Kastenwagen in zwei Längen (5.998 und 6.363 mm) und zwei Dachhöhen (2.612 und 2.850 mm) erhältlich. Von allen vier Marken gibt es darüber hinaus auch Koffer- und Pritschenfahrzeuge, Kipper und Fahrgestelle. Sie nutzen die gleichen Elektromotoren und Batteriepakete, was zu sehr ähnlichen Leistungsdaten und Reichweiten führt.

Der Automatik-Elektroantrieb mit fester Getriebeübersetzung leistet 205 kW

(279 PS) und entwickelt bis zu 410 Nm Drehmoment. Das Antriebssystem stellt drei Fahrmodi zur Wahl: Eco, Normal und Power. Außerdem lässt sich die Stärke der Rekuperation über Schaltwippen am Lenkrad in vier Stufen einstellen, um zwischen Energie-rückgewinnung und Freilauf zu wählen.

Die einzig verfügbare 110-kWh-Batterie im Unterboden erlaubt bis zu 424 km Reichweite nach WLTP. Seriennormmäßig sind die vier Elektrovarianten mit On-Board-Wechselstromlader (22 kW) ausgestattet. Schneller geht das Aufladen mit dem Gleichstromlader für bis zu 150 kW Ladeleistung. Durch den Einbau der Batterie in den Unterboden der Vans bleibt das Ladevolumen von 13 bis 17 m<sup>3</sup> für eine Nutzlast bis zu 1.400 kg erhalten. Seit Modelljahr 2024 sind LED-Frontscheinwerfer, elektrische Servolenkung, digitales Cockpit, elektrische Feststellbremse und mehr Assistenzsysteme an Bord.

### Renault Master E-Tech Electric

In der 3,5-t-Liga spielt auch der neue Renault Master E-Tech elektrisch mit. Den Vollelektriker für 3,5 bis 4,0 t Gesamtgewicht gibt es in den Versionen Urban Range und Long Range. Für den Stadtverkehr treibt den Stromer ein Elektromotor mit 96 kW (129 PS) an. Der Langstreckenläufer ist mit einem 105-kW-Elektromotor (143 PS) ausgerüstet. Mit maximal 300 Nm Drehmoment in beiden Leistungsstufen verspricht Renault in Verbindung mit dem Eingang-Getriebe ein zügiges Anfahren.

Renault Master E-Tech





BILD: Nissan

Nissan Interstar-e



BILD: Toyota

Toyota Proace Max

Dank der verbauten 40- oder 87-kWh-Batterie kommt der Kastenwagen bis zu 200 oder 460 km weit. Ein dynamisches Bremssystem trägt zur Energierückgewinnung bei und optimiert die Reichweite. Zusätzlich soll das „Aerovan“-Designkonzept und ein ausgeklügeltes Wärmemanagementsystem für die Batterie die Reichweite des Fronttrieblers steigern. Das kabelgebundene Nachladen kann per Haushaltssteckdose, Wallbox mit 11 oder 22 kW sowie mit Schnellader bis 130 kW erfolgen.

Der Renault Master E-Tech Electric ist in drei Modell-Varianten als Fahrgestell, Plattform-Fahrgestell und Kastenwagen erhältlich. Der Kastenwagen ist in zwei Längen (5.685 und 6.315 mm) sowie in zwei Höhen (2.498 und 2.778 mm) zu haben. Das Ladevolumen bewegt sich zwischen 5,2 und 14,8 m<sup>3</sup>. Die Nutzlast variiert je nach Modell und Ausstattung zwischen 1.032 bis 1.625 kg. Zusätzlich können Anhänger mit 1,2 bis 2,45 t an den Haken genommen werden.

### Nissan Interstar-e

Auch Nissan bietet seinen 3,5-Tonner Interstar vollelektrisch an, aber ausschließlich als Kastenwagen. Der Interstar-e teilt sich die technische Plattform mit dem Renault Master E-Tech Electric. Nur in der Frontpartie sind Design-Unterschiede auszumachen. Der Kastenwagen der Japaner ist in zwei Radständen (3.585 und 4.215 mm), zwei Längen und zwei Dachhöhen (mittelhoch und hoch) verfügbar. Mit einer nutzbaren Ladelänge von 3,22 bis 3,85 m und einem Laderaumvolumen von 10,8 bis 14,8 m<sup>3</sup> bietet der Interstar-e reichlich Platz. Die Nutzlast reicht von 822 bis 1.200 kg, die maximale Anhängelast liegt bei 2,0 t.

Wie im Renault Master übernimmt wahlweise ein Elektromotor mit 96 oder 105 kW und 300 Nm Maximaldrehmoment den Antrieb. Zur Wahl stehen eine 40- oder 87-kWh-Batterie für maximal 175 oder 410 km Reichweite. Die kleine Batterie lässt sich am AC-Lader mit 11 kW oder per Schnellladung mit 50 kW Wechselstrom- und bis zu 130 kW Gleichstromladung. Preislich startet der Nissan Interstar-e bei 46.200 €. Dafür gibt es fünf Jahre Fahrzeug- und acht Jahre Batteriegarantie.

### Toyota Proace Max Electric

Vor zwei Jahren hat Toyota seine vollelektrische Variante des Proace Max erstmals in Europa vorgestellt. Den Stromer-Kastenwagen der 3,5-t-Klasse gibt es in zwei Längen und zwei Dachhöhen ab einem Nettopreis von 55.820 €. Der batterieelektrische Frontantrieb bringt es auf 205 kW (279 PS) und einem maximalen Drehmoment von 410 Nm. Die Reichweite gibt Toyota mit bis zu 420 km nach WLTP an. Dafür steht eine Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 110 kWh bereit. Sie lässt sich im besten Fall mit bis zu 150 kW an der Schnellladestation aufladen. Im Idealfall soll das in rund 55 min bis zur 80%igen Füllung erfolgen. Der Transporter besitzt zudem ein Wechselstrom-Bordladegerät mit 22 kW Ladeleistung, womit der Akku auch über Nacht oder bei längerem Stillstand geladen werden kann.

Der Proace Max Electric bietet zwei Gesamtlängen (5,99 und 6,36 m) und zwei Dachhöhen (2,52 und 2,76 m). Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 3,5 oder 4,25 t. Das Ladevolumen reicht bis 17 m<sup>3</sup>, die Nutzlast gibt der Hersteller

mit 635 bis 1.460 kg an. Darüber hinaus darf der Toyota mit E-Antrieb noch bis zu 2,4 t schwere Anhänger ziehen, was Landschaftsgärtner durchaus loben werden. Der Proace Max Elektro basiert auf der gleichen Plattform und ist technisch eng verwandt mit den großen Elektro-Transportern der Stellantis-Gruppe.

### ARI 1710

Die ARI Motors GmbH in Borna bei Leipzig preist ihren Elektrotransporter ARI 1710 für 3,5 bis 4,25 t als „preiswertes Raumwunder mit ordentlich Reichweite“ an. Der große Elektro-Kastenwagen mit chinesischen Wurzeln (Dongfeng) kann durch bis zu 12 m<sup>3</sup> Ladevolumen und fast 1,5 t Nutzlast beeindrucken. Noch einmal so viel Last kann der ARI 1710 an den Haken nehmen. Den Van im Ducato-Format treibt ein Elektromotor mit 115 kW (156 PS) Leistung an und bringt den Transporter bis auf Tempo 100. Ausgestattet mit zwei Lithium-Eisen-Phosphat-Akkus für wahlweise 77 oder 101 kWh Kapazität soll der E-Van eine Reichweite bis zu 279 oder 415 km schaffen. Das prädestiniert ihn für regionale und überregionale Einsätze gleichermaßen.

Dank Schnellladefunktion kann die Batterie des ARI 1710 in etwa 45 min zu 80 % aufgeladen werden. An Wallboxen dauert eine vollständige Aufladung etwa 8 h. Die 3,5-t-Version schultert je nach Akkugröße 630 bis 725 kg Fracht, während der schwerere 4,25-Tonner 1.385 bis 1.475 kg Ladung aufnehmen kann. Die Ladefläche ist durch eine niedrige Ladekante (540 mm) leicht zugänglich. Das Beladen ist über breite Heck- und Seitentüren möglich. Über eine 230-V-Steckdose kann das Elektrofahrzeug externe Stromverbraucher mit 3,3



BILD: ARI

ARI 1710



BILD: Maxus/Stephan van Leiden

Maxus eDeliver

kW Leistung versorgen. Zu haben ist der ARI 1710 Kastenwagen ab einem Nettopreis von 44.990 €. ARI Motors stattet das Modell mit einer Gesamtfahrzeuggarantie von vier Jahren bis zu 60.000 km Laufleistung aus. Für die Akkus gibt es eine Garantie von acht Jahren bis zu 400.000 km.

### Maxus eDeliver 9

Auch Maxus nimmt in Deutschland Fahrt auf. Die Maxomotive Deutschland GmbH mit Sitz in Köln fungiert als Vertriebsgesellschaft des chinesischen Mutterkonzerns Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) und verkauft hierzulande unter anderem den Maxus eDeliver 9. Der Kastenwagen ist in zwei Radständen, zwei Längen und zwei Dachhöhen mit drei unterschiedlichen Ladevolumina erhältlich. Die Variante L2H2 mit kurzem Radstand weist einen 9,7 m<sup>3</sup> großen Laderaum auf. Die L3H2-Version mit längerem Radstand schafft 11,0 m<sup>3</sup> Fracht weg, und der L3H3 mit erhöhtem Dach misst 12,5 m<sup>3</sup> Volumen im Laderaum.

Den Antrieb der 3,5-Tonner übernimmt ein Elektromotor mit 150 kW (204 PS) und 330 Nm Drehmoment. Die Kraft wird über die Vorderräder auf die Straße gebracht. Je nach Wunsch stehen zwei Batteriekapazitäten von 77 und 88 kWh zur Verfügung. Die maximale Zuladung beträgt je nach gewählter Batterie bis 965 kg, die größte Normreichweite im WLTP-Stadtzyklus 405 km. Die Anhängelast gibt Maxus mit bis zu 1,5 t an. Serienmäßig gibt es einen On-Board-Lader zum Wechselstromladen mit bis zu 11 kW Leistung. Darüber hinaus ist eine Schnellladung mit Gleichstrom möglich, womit der Akku innerhalb von 30 min eine Ladekapazität von 80 % erreicht

haben soll. Preislich startet der Maxus eDeliver 9 bei rund 49.990 € netto.

### Skywell 233

Der Skywell 233 des Tech-Konzerns Skyworth ist ein weiterer Elektro-Van aus China, der mit etwa 9,5 bis 13,0 m<sup>3</sup> Ladevolumen und Nutzlasten bis 1,75 t auf den europäischen Markt drängt. Seine Premiere feierte das Modell für 3,5 bis 4,25 t Gesamtgewicht auf dem Pariser Automobilsalon 2024. Den Skywell gibt es zunächst in zwei Aufbauhöhen mit 5,49 bis 5,99 m und zwei Dachhöhen mit 2,20 und 2,70 m. Ein kräftig dimensionierter Permanent-Magnet-Synchron-Elektromotor mit 150 kW und 370 Nm übernimmt den Antrieb. Die Energie dafür liefert ein 88-kWh-Akku von CATL. Alternativ dazu gibt es eine größere LFP-Batterie mit Kapazität von 105 kWh.

Optisch sticht der Skywell heraus. In Sachen Sicherheit lässt der Skywell 233

wie auch alle anderen genannten Transporter dieser Klasse kaum Wünsche offen. Ein ADAS-Paket mit intelligentem Geschwindigkeits-Assistenten, Notbremssystem, Spurhalte-Assistent und Geschwindigkeitsassistent ist an Bord und sorgt für Komfort und Sicherheit.

Wann und zu welchen Preisen der Leichttransporter aus Fernost, Singapur und der Türkei nach Deutschland kommt, ist offen. Man munkelt, dass der E-Van schon in 2026 über spezialisierte Importeure oder neue Vertriebspartnerschaften nach Deutschland und Europa kommen soll. Derzeit sei ein Händlernetz im Aufbau.

### BYD E-Vali

Ebenfalls noch nicht in Deutschland zu kaufen ist der BYD E-Vali. Der Elektro-Transporter des chinesischen Autoherstellers Build Your Dreams (BYD) feierte auf der IAA Transportation 2024 sein De-

Skywell 233 Kastenwagen



BILD: Skywell



Fuso eCanter S415e mit Standard-Kabine

büt und tritt als Kastenwagen in der Klasse von 3,5 bis 4,25 t auf den Plan. Der speziell auf den europäischen Markt zugeschnittene Kastenwagen soll mit viel Stauraum die Käuferherzen erobern. Zwei Radstände (3.865 und 4.550 mm) und zwei Längen von knapp 6 und 7 m bieten bei fast 2,10 m Breite und 2,78 m Höhe ein Ladevolumen von 13,9 und 17,9 m<sup>3</sup>. Die Nutzlast gibt BYD je nach Ausstattung mit 700 bis 1.450 kg an.

Antriebsseitig können Kunden zwischen Heck- und Allradantrieb wählen. In beiden Fällen sorgt ein 150 kW starker Elektromotor an der Hinterachse fürs Fortkommen. Der AWD-Allradler besitzt vorne zusätzlich eine E-Maschine mit 100 kW Leistung. Damit läuft der E-Vali maximal 90 beziehungsweise 120 km/h schnell. Die Energie liefert eine gut 80 kWh starke LFP-Batterie. Sie erlaubt Reichweiten von 220 bis 250 km. Der Energiespeicher kann wahlweise mit 11, 22 oder maximal 188 kW aufgeladen werden. Das Schnellladen mit Gleichstrom von 10 bis 80 % der Kapazität soll in 30 min erledigt sein.

Darüber hinaus können elektrische Geräte über eine Vehicle-2-Load-Funktion mit bis zu 3,0 kW Leistung betrieben werden. Im Fahrerhaus haben drei Personen Platz. Der Mittelsitz lässt sich durch Umklappen in einen Tisch verwandeln. Für Komfort und das passende Klima an Bord sorgt eine Wärmepumpe. Zur serienmäßigen Sicherheitsausrüstung gehören adaptive Geschwindigkeitsregelung, Kollisionswarner, Querverkehrswarner, automatische Notbremsung, Spurhalteassistent, Tote-Winkel-Überwachung und einiges mehr.

### Kia PV9

Warten müssen interessierte Kunden auch noch auf den PV9 von Kia. Bei dem süd-koreanischen Transporter-Neuling rollt derzeit erst der vollelektrische PV5 Cargo für 2,6 beziehungsweise 2,65 t vor. Sein PBV-Konzept (PBV steht für Plattform Beyond Vehicle) soll auch die Plattform für die größeren und schwereren Vans bilden. Die batterieelektrischen PV7 und PV9 kommen aber frühestens ab 2027 beziehungsweise 2029 in den Markt.

Die verschiedenen PV-Modelle von Kia sollen nicht nur vollelektrisch, sondern auch vernetzt und äußerst anpassungsfähig sein. Der PV9 wird das größte Modell der neuen Kia Transporter-Reihe, die mit dem Kia PV5 begann. Alle zwei Jahre soll nun ein neues Produkt auf den Markt kommen. Das zulässige Gesamtgewicht des Kia PV7 könnte voraussichtlich bis 3,5 t reichen. Für den PV9 als großer Elektrotransporter sei ein Spielraum bis 4,25 t zulässiges Gewicht denkbar.

### Fuso eCanter

Vom Fuso eCanter gibt es keinen klassischen Kastenwagen. Dennoch passt der E-Lkw mit Leiterrahmen für Pritschen-, Kipper- oder Kofferaufbau von Daimler Truck in diese Übersicht. Mit der angekündigten Zusammenführung der japanischen Marken Mitsubishi Fuso und Hino Motors gehören die Fuso-Lastwagen ab April 2026 zur neuen Holding „Archion“ und nicht mehr zum Daimler Truck Konzern. Hersteller bleibt die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, und auch sämtliche Modelle soll es weiterhin

mit Vertrieb und Service in den bestehenden 32 europäischen Märkten geben.

Die Baureihe ist in insgesamt vier Gewichtsklassen bis 8,55 t zu haben. In die Kategorie bis 4,25 t passen die leichtesten Fuso eCanter 4S15e und 4C15e. Sie sind in den drei Radständen 2,50, 2,80 und 3,40 m erhältlich. Das Lkw-Fahrgestell trägt bis zu 1.695 kg. Die Leicht-Lkw punkten mit kompakten Abmessungen und hoher Wendigkeit. Mit Standard- und Komfort-Kabine sind zwei Fahrerhaus-Breiten wählbar. Während die S-Kabine nur 1,70 m in der Breite misst, wartet die C-Version mit 2,00 m breitem Fahrerhaus auf. Beide sind mit zwei oder drei Sitzen zu haben. So zierlich unterwegs, sind die Frontlenker-Lkw für schmale Wege in Gärten, Parks und Wäldern prädestiniert.

Der Antriebsstrang basiert auf einer E-Achse mit integriertem Permanentmagnet-Synchronmotor samt Wasserkühlung. Die E-Maschine hat eine Spitzenleistung von 110 kW (150 PS). Als Dauerleistung stehen 85 kW (116 PS) in den Papieren. Das Drehmoment beträgt maximal 430 Nm. Bei den Akkus setzt Fuso auf ein modulares Konzept. Je nach Radstand kann der leichte eCanter mit ein oder zwei Batterie-Modulen (S oder M) in LFP-Bauweise und je 41,3 kWh bestückt werden. Damit sind bis zu 70 oder 140 km Reichweite möglich. Aufgeladen werden die Batterien mit Wechsel- oder Gleichstrom mit maximal 104 kW. Beim Schnellladen sind die CATL-Akkus nach 36 bis 44 min Ladezeit wieder voll. Zusätzlich lässt sich Energie durch Rekuperation beim Bremsen zurückgewinnen.



**Frank Hausmann**

Jahrgang 1965, ist

seit 2005 freiberuflicher Journalist in der Nutzfahrzeugbranche. Der diplomierte Maschinenbauingenieur war zuvor Redakteur der Fachzeitschrift „lastauto omnibus“ sowie Pressesprecher für Volvo Trucks Deutschland. frank.hausmann@quatex.de