

SU:m

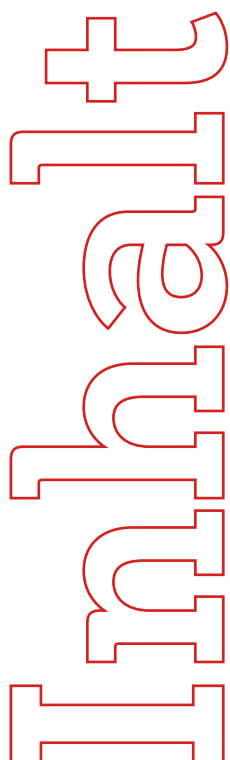
Nr.
5
24

MARKTÜBERSICHT E-TRANSPORTER



Foto © Mercedes-Benz

S. 4 Warum Kunden zögern | **S. 5** Neues vom Transportermarkt | **S. 8** Fahrberichte | **S. 27** Die E-Transporter in der Einzelübersicht | **S. 40** Die E-Transporter im tabellarischen Überblick



S. 3
Kein Interesse am E-Transporter

S. 4
eMoovy – ein Stromer von Iveco

S. 5
Gecko sucht Partner

S. 6
Renaults Zukunfts-Transporter

S. 8
Maxus zeigt den eDeliver 7

S. 10
Der Master stromert weit

S. 12
Nissans Verwandlungskünstler

S. 13
Elektro-Vans von Kia

S. 14
Ford: Elektriker fürs Handwerk

S. 16
TYN-e ist angekommen

S. 17
E-Transporter – Marktübersicht

S. 66
E-Transporter – die Tabelle

suu:m

Impressum

Eine Digital-Publikation der
Verlagsanstalt Handwerk

Verlag und Herausgeber

Verlagsanstalt Handwerk GmbH
Auf'm Tetelberg 7, 40221 Düsseldorf
Postfach 10 51 62, 40042 Düsseldorf
Tel.: 0211/390 98-0, Fax: 0211/390 98-79
info@verlagsanstalt-handwerk.de

Verlagsleitung:
Dr. Rüdiger Gottschalk
Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Andreas Ehlert

Redaktion
Postfach 10 29 63

40020 Düsseldorf
Tel.: 0211/390 98-47
Fax: 0211/390 98-39
info@verlagsanstalt-handwerk.de

Chefredaktion:
Stefan Buhren (v.i.S.d.P.)
Chef vom Dienst: Lars Otten

Redaktion:
Kirsten Freund, Anne Kieserling,
Bernd Lorenz, Robert Lüdenbach,
Jürgen Ulbrich, Verena Ulbrich
(Volontärin)
Redaktionsassistentz:
Gisela Käunicke
Grafik: Bärbel Bereth
Freie Mitarbeit:
Wolfgang Weitzdörfer
Mitarbeit/Tabellen: Guido Borck

Anzeigenverwaltung

WWG Wirtschafts-Werbe GmbH
Auf'm Tetelberg 7, 40221 Düsseldorf
Postfach 10 51 62, 40042 Düsseldorf
Anzeigenleitung: Michael Jansen
Tel.: 0211/390 98-85, Fax: 0211/30 70 70
jansen@verlagsanstalt-handwerk.de
Anzeigenpreisliste Nr. 58
vom 1. Januar 2024

Sonderproduktionen:

Brigitte Klefisch, Claudia Stemick
Tel.: 0211/390 98-60
Fax: 0211/30 70 70
stemick@verlagsanstalt-handwerk.de

Vertrieb/Zustellung

Fax: 0211/390 98-79
Leserservice:
digithek.de/leserservice

Für unverlangt eingesandte
Manuskripte wird keine Gewähr
übernommen, Rücksendung nur,
wenn Porto beiliegt. Nachdruck,
auch auszugsweise, nur mit Ge-
nehmigung des Verlags. Gezeich-
nete Artikel geben nicht unbedingt
die Meinung von Verlag, Redaktion
oder Kammern wieder, die auch für
Inhalte, Formulierungen und ver-
folgte Ziele von bezahlten Anzeigen
Dritter nicht verantwortlich sind.

Barrieren bei der Anschaffung von Elektro-Transportern

DATAFORCE



Nur Befragte, die Elektro-Transporter für ihr Unternehmen ablehnen, n = 124

Kein Interesse

Längst gibt es **E-Transporter in allen Größenklassen** – aber Kunden zögern. Ein Blick auf die **Ursachen**.

Seit 2023 hat sich der Transporter von seinem coronabedingten Einbruch 2020 erholt und weist seitdem leichte Aufwärtstendenzen auf. Allerdings tun sich die Fuhrparkmanager schwer damit, ihre Transporterflotten zu elektrifizieren, im Gegensatz zu dem Pkw-Bestand. Das Marktforschungsunternehmen Dataforce aus Frankfurt hat jetzt in einer Studie genauer nach den Ursachen für die Zurückhaltung gefragt. Sie hatte 250 Fuhrparkmanager unterschiedlicher Branchen gefragt und festgestellt, dass die Hälfte von ihnen, exakt 127, E-Transporter ablehnen – und ihnen genauer auf den Zahn gefühlt.

Tatsächlich ist nach wie vor die Reichweite das wichtigste Kriterium, sich gegen einen E-Transporter zu entscheiden. Gleich 71 Prozent nennen das als Hinderungsgrund, obwohl die technischen Daten etwas anderes sagen. Gemessen daran, dass gewerbliche Nutzer pro Tag im Schnitt 80 Kilometer fahren, ist bei keinem Modell mehr die Reichweite knapp bemessen. Ein weiterer, allerdings kaum überraschender Grund sind die hohen Anschaffungskosten. 61,3 Prozent nennen den Kaufpreis als einen der Gründe, die gegen die E-Mobilität sprechen. Allerdings sollte man genauer hinschauen: Zwar bekommen Käufer in der Regel für den Preis von einem Stromer zwei Verbrenner, aber je nach Stromquelle, etwa durch eine Photovoltaik-Anlage auf dem ei-

genen Firmengelände, sieht eine Komplettrechnung der Kosten über die Lebensdauer schon anders aus.

Für jeden zweiten Gegner der E-Mobilität liegt die Ablehnung in der öffentlichen Ladeinfrastruktur, weil sie deren Ansicht nach nicht ausreicht. Nicht immer sind ausreichend Ladepunkte vorhanden, nicht alle Ladepunkte sind ideal für Transporter. Jeder dritte lehnt zudem Stromer ab, weil es auf seinen Routen keine Lademöglichkeiten gibt. Zudem geben 38,7 Prozent an, auf dem eigenen Firmengelände keine Lademöglichkeit zu besitzen.

Immerhin sagen nur noch 13,7 Prozent, dass das Modellangebot noch zu gering sei. Neben vorkonfigurierten Modellen mit gewerkspezifischen Ausbauten sind mittlerweile auch Fahrgestelle im Angebot, die die Käufer nach eigenem Gusto durch einen Fahrzeugaufbauer ihrer Wahl bestücken lassen könnten.

Erstaunlich ist allerdings, dass 38,7 Prozent immer noch der Meinung sind, dass bei Stromern das Ladevolumen, die Nutzlast oder die Zugkraft nicht ausreicht. Hier hat sich das Angebot schon deutlich gewandelt. Trotz des höheren Gewichts durch die Batterien erreichen E-Transporter in Sachen Volumen und Nutzlast schon Verbrenner-Niveau. Lediglich bei der Anhängelast schwächeln sie noch, wobei auch hier schon erste Anbieter Zuglasten von bis zu zwei Tonnen anbieten.

eMoovy – ein Stromer von Iveco

Gemeinsam mit **Hyundai** hat **Iveco eMoovy** als Fahrgestell für die Klassen 2,5 bis 3,5 Tonnen entwickelt. Das Modell kommt im **Einrechnungsgeschäft mit zahlreichen Aufbauten**.



Iveco betritt ein neues Geschäftsfeld. War bislang der Daily der Transporter im leichten Nutzfahrzeug-Segment und ging sogar in der Tonnage hoch bis 7,2 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, entstand jetzt in Kooperation mit Hyundai das rein elektrische Fahrgestell eMoovy. Das bewegt sich in der Tonnage-Klasse von 2,5 bis 3,5 Tonnen. Die Leistungsdaten sind beeindruckend: Es bietet bis zu zehn Kubikmeter Ladevolumen und eine Nutzlast von bis zu 1,5 Tonnen.

Der neue eMoovy ist das erste elektrische Fahrgestell in dieser Gewichtsklasse und lässt sich für jeden Einsatzzweck ausrüsten. Das Fahrgestell verfügt über einen Elektromotor mit 150 kW/215 PS mit einem maximalen Drehmoment von 350 Newtonmetern. Seine Energie zieht der Motor aus einem Batteriepaket, das es in zwei Ausführungen gibt, mit 63 oder mit 76 kWh. Mit dem großen Paket erzielt eMoovy eine Reichweite von bis zu 320 Kilometern.

Dank Schnellladefunktion lässt sich der Akku mit bis zu 350 kW aufladen, derzeit die beste Leistung in diesem Segment. In weniger als zehn Minuten gelangt so Energie für weitere 100 Kilometer in den Akku. Natürlich lässt sich die Batterie auch einer Wallbox mit bis 11 kW dreiphasig laden oder direkt an einer Haushaltssteckdose, die dann einphasig zwischen zwei und sieben kW zieht. Zudem kann die Batterie auch Strom abgeben und Endgeräte mit 230 Volt anschließen – etwa klassische Handmaschinen.

Der Innenraum des Fahrgestells basiert auf dem Staria von Hyundai und bieten eine funktionale Arbeitsumgebung, aber ohne den Komfort komplett zu vernachlässigen. Der Fahrer hat eine 12,3 Zoll große digitale Anzeige, hinzu kommt ein 10,25 Zoll großes Display des Infotainments. Zur Serienausstattung gehören klassische Assistenzsysteme, darunter Tempomat mit Stop&Go-Funktion, Spurhalteassistent, Abbiege- und ein Müdigkeits- sowie Ablenkungsassistent. Der Iveco eMoovy wird im ersten Quartal 2025 ausgeliefert, ist aber schon bestellbar. Allerdings gilt wie im Nutzfahrzeug-Geschäft üblich: Preise auf Anfrage.



Rollt ab dem ersten Quartal auf deutschen Straßen: der eMoovy, den Iveco zusammen mit Hyundai auf deren Basis Staria entwickelt hat.



Foto: © Gecko

Gecko sucht Partner

Der **chinesische Nfz-Hersteller Gecko** sucht für seinen **MagicWay** in Europa **Vertriebspartner**. Der e-Kastenwagen bietet bis zu 1,4 Tonnen Nutzlast.

Nein, noch sind sie nicht auf dem europäischen Markt vertreten. Aber Gecko Motors sucht für seinen Kastenwagen MagicWay Hände ringend Vertriebspartner. »In München sieht es ganz gut aus«, versichert Dominic Liu, Overseas Sales Manager von Gecko Motors, bei der Europapremiere des Magic Way auf der IAA Transportation Mitte September in Hannover. Geht es nach den Plänen des Unternehmens, soll der Kastenwagen ab 2025 zu Netto-Preisen ab 34.999 Euro, das Fahrgestell ab 32.999 Euro erhältlich sein.

Das Besondere an MagicWay sind nicht nur die Reichweiten, sondern auch die hohen Nutzlasten, die das Modell verspricht. Das führt Gecko auf sein digitales Chassis zurück, das neben einer vielfältigen Modularität diese Reichweiten ermöglicht. Mit einem Range Extender soll der Kastenwagen eine Reichweite von bis 1.000 Kilometern im innerstädtischen Bereich haben, regulär sind es nach WLTP bis zu 745 Kilometer. Als klassische Aus-

führung als reiner Stromer schafft er rund 550 Kilometer. Als Stromer hat er eine 83-kWh-Batterie, die mit einem 150-KWh-Motor kombiniert ist und ein Drehmoment von 330 Newtonmetern bieten. Die Ladezeit beträgt bei 120 kW DC 34 Minuten, um von 30 auf 80 Prozent zu kommen, bei 11 kW Wechselstrom dreiphasig ist die leere Batterie in acht Stunden komplett geladen.

Den Kastenwagen gibt es in vier Versionen, als L1H1, L1H2, L2H2 und L2H3. Der Radstand ist in allen Versionen mit 3,315 Metern identisch, ebenso die Breite mit 1,97 Metern. Die drei Höhen betragen 1,98 Meter, 2,18 Meter oder 2,48 Meter. Sie erlauben ein Ladevolumen von 7,2 bis 11,2 Kubikmeter. Die Nutzlast liegt bei 1.366 Kilogramm in der kurzen Version, als L2H3 sind es 1.290 Kilogramm, alles in der 3,5-Tonnen-Klasse. Auch aufgelastete Versionen bis 5,5 Tonnen sind im Programm vorgesehen. Wann und in welchen Regionen der MagicWay nach Europa und damit auch nach Deutschland kommt, steht allerdings noch aus.

Renaults Transporter der Zukunft

Die **Estafette** war 1959 die **Transporterrevolution** von Renault. Jetzt kommt sie **zurück – als Estafette Concept** für den E-Transport.



»Speziell für den Einsatz in Städten entwickelt, kompakt, vernetzt und auf die Bedürfnisse nachhaltiger Lieferdienste zugeschnitten«

Philippe Dirvry, CEO Flexis SAS

Immer häufiger nehmen Autohersteller Anleihen aus der Vergangenheit. Jetzt greift Renault die Transporterikone Estafette aus dem Jahr 1959 auf. Das Konzeptauto steht auf einer FlexEVan-Plattform, die Franzosen mit ihrem Joint-Venture Partner Flexis entwickelt haben. Es ist ein völlig neues elektrisches Nutzfahrzeug, das in Städten und Ballungsräumen zum Einsatz kommen soll.

Für den urbanen Raum entwickelt

Besonderen Wert legen die Entwickler auf die Aspekte Sicherheit für Fahrer und Güter sowie ein schnelles Be- und Entladen. Damit soll die Estafette Concept ein erstes Beispiel für die künftige Gestaltung von Transportern sein. »Es wurde speziell für den Einsatz in Städten entwickelt, kompakt, vernetzt und auf die Bedürfnisse nachhaltiger Lieferdienste zugeschnitten«, sagt Philippe Dirvry, CEO der Flexis SAS.

Die Estafette Concept hat eine Grundfläche von 4,87 Metern Länge bei 1,93 Metern Breite, was dem Kangoo mit der Länge L2 entspricht, ist allerdings

mit 2,59 Metern mehr als 70 Zentimeter höher. Dadurch kann der Fahrer zwischen Fahrerkabine und Laderaum schnell wechseln. Die seitlichen Schiebetüren lassen sich mit einer Handbewegung öffnen, was nicht nur Zeit, sondern auch Kraft spart. Statt Heckklappe besitzt der Transporter ein Rollo, sodass die volle Ladehöhe ausgenutzt werden kann. Dahinter steckt ein Laderaum mit einem Volumen von 7,1 Kubikmeter, was dem Trafic mit normalem Dach und kurzem Radstand (L1H2) gleichkommt.

Ausdrucksstarkes Design

Rein optisch fällt der Wagen schon durch seine Neon-Farben auf. »Transporter werden nicht länger anonyme Formen besitzen: Sie werden liebenswert und ausdrucksstark und in auffälligen Pop-Farben lackiert sein«, prognostiziert Sandeep Bhambra, Chefdesigner, Advanced Design und Concept Cars im Renault Elektrobereich Ampere. Das soll die Art und Weise verändern, wie Menschen Transporter im urbanen Bereich wahrnehmen. Auch das Innenleben strahlt in ei-



nem Neongelb, vorne ist nur ein Sitz für den Fahrer. Will der aufstehen, reicht es, den Sitz zu drehen und er kann mit einer fließenden Bewegung aufstehen und in den Laderaum gelangen oder aussteigen. Personen mit bis zu einer Körpergröße von 1,90 Metern stoßen sich dabei auch nicht den Kopf.

Der Fahrer blickt auf das Geschehen durch eine große Panorama-Windschutzscheibe, das Armaturenbrett verfügt über einen Sieben und einen zentralen, zum Fahrer geneigten 12 Zoll großen Bildschirm. Beliebte Funktionen kann der Fahrer dann per Widgets ansteuern. Zwei weiteren Monitoren finden sich an den beiden Enden, auf die das Bild der Rückkameras eingespielt werden, die die klassischen Spiegel ersetzen.

Skalierbare Software-Architektur

Das Fahrzeug baut auf einer elektronischen SDV-Architektur, einer Software-Defined-Vehicle-Architektur, auf, die allen künftigen Nfz-Generationen zur Verfügung stehen soll. Hinter dieser Entwicklung steht Am-

pere, die Sparte für intelligente Elektrofahrzeuge von Renault. Die Daten gehen direkt in die Cloud und erlauben eine bessere Effizienz. Bis zu 30 Prozent lassen sich die Nutzungskosten dadurch senken, in dem zum Beispiel neue Dienstleistungen entstehen, weil die Software die Gewohnheiten der Kunden analysiert und darauf aufbauend Alternativen entwickeln kann. Zudem erlaubt die Technologie eine höhere Individualisierung für noch mehr Einsatzmöglichkeiten als bisher.

Ein Beispiel: Durch den Einbau von Steckdosen, die im Vergleich zu derzeitigen Transportern hocheffizient sind, lassen sich sämtliche neue Geräte vom Kühlgerät bis zur Beleuchtung daran anschließen. Die drei Steckdosen sind in der Schalttafel integriert, weshalb sämtliche Daten dem Fahrer, aber auch der Cloud zur Verfügung stehen. Und so fern ist die Zukunft dieser Transporter nicht mehr: Schon 2026 sollen nach heutigem Stand – September 2024 – die ersten Flexis-Elektrotransporter im Renault Werk Sandouville vom Band laufen.



Maxus zeigt den eDeliver7

Mit dem **eDeliver 7** hat der chinesische Autobauer **Maxus** jetzt auch einen mittelgroßen elektrischen Transporter im Programm – **ab 45.990 Euro netto**.

Maxus setzt auf Modelloffensive: Der chinesische Autobauer stellt gleich zwei neue Modelle vor, die jetzt auf die Straßen losgelassen werden: den vollelektrischen Transporter eDeliver 7 und das vollelektrische SUV Euniq 6. Mehr noch: Zu den Testfahrzeugen gesellte sich noch die statische Präsentation des eDeliver 5, Maxus gewährte auf den kleinen Transporter, der seine offizielle Weltpremiere auf der IAA Transportation Mitte September in Hannover erlebte, einen ersten Preview (siehe rechts), den ersten Fahrtests dürfte sich der kleine Transporter vermutlich im ersten Quartal 2025 stellen.

Reichweite bis zu 370 Kilometer

Mit dem eDeliver 7 erweitert Maxus sein bisheriges Modellangebot von eDeliver 3 und eDeliver 9 mit einem Transporter in der mittleren Klasse. Den Stromer gibt es wie eigentlich bei allen Herstellern in dieser Kategorie üblich mit zwei Batteriepaketen, zum einen mit einem Paket mit 77 kWh, zum anderen mit einem 88-kWh-Batteriepaket. Das gibt dem Transporter genügend Energie für bis zu 370 km, abhängig von der Modellkonfiguration. Im städtischen Bereich reicht die Kraft sogar für mehr als 520 Kilometer.

Der eDeliver 7 ist in der 3,5-Tonnen-Klasse angesiedelt und kann modellabhängig bis zu 1.125 kg Nutzlast aufnehmen. Das Laderaumvolumen reicht von 5,9 bis 6,7 Kubikmeter, da die Chinesen ihren Stromtransporter auch in zwei Längen L1 und L2 anbietet. Mit einem Radstand von exakt drei Metern kommt der Stromer auf eine Gesamtlänge von 4.998 mm, der lange Radstand beträgt 3,366 Metern und streckt ihn auf eine Länge von 5.364 mm. Die Höhe des 2.030 mm breiten Fahrzeugs beträgt 1,99 Meter.

1,5 Tonnen Anhängelast

Angetrieben wird der Transporter von einem 150 kW/204 PS starken Elektromotor, der ein Drehmoment von 330 Newtonmeter verfügt. Damit kommt das Fahrzeug auf eine maximale Geschwindigkeit von 120 km/h, während der Eco-Modus maximal 90 km/h zulässt, aber übersteuert werden kann. Wer damit auf einen Sprint aus ist: In rund 11,5 Sekunden ist damit der eDeliver 7 auf Tempo 100. Mit dieser Power kann der Wagen auch eine Anhängelast von 1,5 Tonnen ziehen.

Im Innenraum hat der Fahrer ordentlich Platz und eine gute Rundumsicht. Bis zu drei Personen können Platz nehmen, aller-



Ein erster Blick auf den eDeliver 5

Zur IAA Transportation im September legte Maxus in seinem Transporterprogramm offiziell nach: Auf der Nutzfahrzeug-Show in Hannover feierte der elektrische Kleintransporter eDeliver 5 seine Weltpremiere. Nachdem sie die Lücke zwischen den beiden eTransportern eDeliver 3 und eDeliver 9 aktuell mit dem mittleren Transporter eDeliver 7 geschlossen haben, soll der eDeliver 5 die Lücke zwischen 3 und 7 schließen.

Der Kleintransporter steht auf einer komplett neuen Plattform, die Maxus Mila nennt. Das steht für modulare, intelligente und leichte Architektur, die auf die Anforderungen für rein elektrische Fahrzeuge zugeschnitten ist. Den eDeliver 5 soll es künftig in zwei Längen geben, zum Start gibt es ihn mit einer Einzelkabine für bis zu drei Personen, zu einem späteren Zeitpunkt soll eine Doppelkabine folgen.

Ladevolumen bis 7,7 Kubikmeter

Die Leistungsdaten zeigen klare Überschneidungen mit dem größeren eDeliver 7. So soll schon bei der L1 ein Volumen von 6,6 Kubikmetern im Kastenwagen Platz haben, die längere Version L2 soll dann 7,7 Kubikmeter aufnehmen können. Bei ihm liegt die Gesamtlänge dann bei 5,25 Metern, die Länge des Laderaums beträgt 3,10 Meter. In der Länge L1 hat der Laderaum eine Länge von 2,65 Metern; bei beiden beträgt die Breite zwischen den Radkästen 1,25 Meter und ist damit Europaletten-tauglich. Zudem ist eine Ladeluke vorgesehen, um auch längere Bauteile innen transportieren zu können. In Sachen Zuladung sind es im besten Fall, bei der Version L2 mit drei Sitzen, 1.190 Kilogramm Nutzlast – und der Stromer kann bis 1,5 Tonnen noch an den Haken nehmen.

Der Antrieb erfolgt über einen 120 kW/163 PS starken Elektromotor mit 240 Newtonmetern Drehmoment. Den Verbrauch gibt Maxus mit 21 kWh je 100 Kilometern nach WLTP an. Damit reicht die Energie der 64-kWh-Batterie für eine Reichweite von bis zu 335 Kilometern. Innerhalb von nur 42 Minuten soll die Batterie an einer 70-kWh-Schnell-ladestation wieder gefüllt sein, an einer 11-kWh-Wallbox muss man wie üblich mit einer Nacht kalkulieren.

dings wird es dann ziemlich kuschlig. Wer die ganzen Systeme steuern will, kann dies über die zentrale, 12,3 große Touchscreen regeln. Klimaanlage, Beleuchtung und die Assistenzsysteme lassen sich damit schnell finden und intuitiv einstellen, kein Surfen durch viele Menüebenen. Auf dem Display erscheint auch das Bild der Rückfahrkamera. Serienmäßig sind unter anderem Totwinkel-, Spurwechsel-, Spurhalte- und Fernlichtassistent an Bord ebenso wie Tempomat mit Stop&Go-Funktion, Verkehrszeichenerkennung oder Müdigkeitswarner.

DC-Ladezeit 45 Minuten

Wer die Batterie laden möchte, muss bei dem serienmäßigen 11-kW-Wechselstromgerät rund acht Stunden für das Laden einer 77-kWh-Batterie von fünf auf 100 Prozent einkalkulieren, bei der großen Batterie kommen noch mal rund 80 Minuten hinzu. Mit Gleichstrom dauert es knapp eine Dreiviertelstunde, um den Akku von 20 auf dann 80 Prozent zu bringen.

Preislich startet der eDeliver 7 bei netto 45.990 Euro mit der Länge L1 und der 77-kWh-Batterie, die Langversion ist netto 1.000 Euro teurer. Für die große 88-kWh-Batterie kommt noch einmal ein Aufpreis von netto 2.000 Euro hinzu.



Foto: © Mercedes-Benz

Der Master stromert richtig weit

Renault lässt das **Transporter-Flaggschiff Master** als Diesel und Stomer auf die Straßen. Dank seines Designs hat er eine Reichweite von bis zu 460 Kilometern.

Fast ein dreiviertel Jahr ist vergangen, bis wir nach der Weltpremiere in Lyon im November 2023 endlich hinter Steuer können, um die üppigen Ankündigungen in der Praxis zu überprüfen. Wert legte Renault bei der Premiere auf die Tatsache, dass sie den neuen Master aerodynamisch optimiert hatten und den Luftwiderstand um 20 Prozent senken konnten.

Die Designer haben beim Transporter-Flaggschiff die Motorhaube verkürzt, das Heck schmaler gestaltet, die Windschutzscheibe flacher geneigt und Außenspiegel, Lufteinlässe im Stoßfänger sowie die Dachlinie strömungsgünstiger gestaltet. Und das vorweg: Tatsächlich haben die Maßnahmen den Verbrauch bei Diesel und Stomer entsprechend gesenkt.

Exzellente Verbrauchswerte

Doch das waren nicht die einzigen Maßnahmen der Franzosen. Vor allem der Stomer bedeutet im Vergleich zum Vorgänger einen gewaltigen Schritt nach vorne. Renault bietet zwei Batterieversionen an, mit 40 kWh für den innerstädtischen Verkehr sowie eine 87-kWh-Batterie für längere Fahrten. Damit nutzt Renault eine kleinere Batterie als Wettbewerber, was wiederum Gewicht spart. Aber selbst diese Batterie mit zwölf Modulen bringt

noch 522 Kilogramm auf die Waage, bringt den Master aber auch bis zu 460 Kilometer weit. Renault gibt den Verbrauch mit 21,7 kW auf 100 Kilometer an, der Wert nach der Testfahrt lag bei 22,1 kW – und das mit einer Nutzlast von 400 Kilogramm an Bord.

Der Testwagen war ein L2H2, der Renault Master E-Tech 100 % Electric Long Range, was automatisch heißt, dass er die große Batterie an Bord hat. Die Motorisierung ist ein 105 kW / 143 PS starker E-Motor mit einem Drehmoment von 300 Newtonmeter. Dazu gibt es auch noch Motoralternative mit 96 kW/130 PS, der auch 300 Newtonmeter Drehmoment hat. Mit dieser Power zieht der Wagen kräftig an und beschleunigt auch zwischendurch ordentlich, ehe bei 120 km/h Schluss ist. Dann regelt der Wagen ab, um den Verbrauch und damit die Reichweite zu optimieren. Zudem fällt auf, dass der Wagen durch einen im Vergleich zum Vorgänger kleineren Wendekreis noch fixer auf engem Raum unterwegs ist. Auch der Federungskomfort lässt nichts zu wünschen übrig.

Laden mit 130 kW

Wenn darum geht, wieder Energie in die Batterie zu bekommen, kann diese 130 kW Gleichstrom ziehen. Laut Renault kann der

Master in einer halben Stunde Energie für 226 Kilometer laden. Hängt er an einer 22-kW-Wechselstrom-Wallbox, kann man sich auf vier Stunden Wartezeit einstellen, bis die Batterie bei einem Füllstand von zehn Prozent wieder volle Ladung anzeigt.

Je nach Ausführung kann der elektrische Master bis zu 1.625 Kilogramm Nutzlast an Bord aufnehmen. Zudem kann er bis zu 2,5 Tonnen als Anhängelast ziehen. Mit Blick auf die Verbrennerversionen sind sogar bis zu knapp zwei Tonnen Nutzlast möglich. Neben einer 3,5-Tonnen-Version gibt es den Master auch als Viertonner. In Sachen Volumen rangiert der Master von elf Kubikmeter mit bis zu 22 Kubikmeter, dann allerdings mit einem Spezialaufbau. Im klassischen Kastenwagen ist in der Werksversion bei ein maximales Ladevolumen von 17 Kubikmetern als L4H3 Schluss. Die längeren Versionen als L3H3 und L4H3 kommen aber erst 2025 zu den Händlern.

Preise ab 35.290 Euro netto

Renault setzt auf ein neues Bremssystem, dass das Verhalten beim Bremsen unabhängig von der Beladung gleichbleiben lässt. Hinzu kommen 20 Fahrassistenzsysteme, die dem Fahrer helfen beziehungsweise ihn unterstützen sollen.

Wer lieber einen Verbrenner bevorzugt, kann zwischen vier Dieselaggregaten wählen: 77 kW/105 PS, 96 kW/130 PS, 110 kW/150 PS und 125 kW/170 PS. Sie gibt es als klassische Handschalter oder mit einer neuen 9-Gang-Wandlerautomatik. Der Verbrauch der Diesel liegt laut Renault modellabhängig zwischen 7,4 und 7,7 Liter Diesel je 100 Kilometer. Preise gibt es derzeit nur für die Verbrennerversionen, der günstigste Master startet als Blue dCi 105 mit dem kleinen Motor als 3,3-Tonner als L2H2 mit netto 35.290 Euro.

»Renault hat den Master im Windkanal optimiert und den Luftwiderstand um 20 Prozent gesenkt«





Foto: © Nissan

Nissans Verwandlungskünstler

Der **Townstar ist Nissans kleinstes Nutzfahrzeug** – und auch in seiner E-Version mit **vielen Umbauten** zu haben.

Ein kleiner Ausflug in die Geschichte: Schon vor elf Jahren brachte Nissan mit seinem e-NV200 einen elektrischen Transporter auf die Straßen. Was vielleicht nicht überrascht, ist doch E-Mobilitätsvorreiter Renault Allianzpartner der Japaner. Der Nachfolger Townstar war – und ist – das Pendant bei den Japanern zum Renault Kangoo. Er ist bei Nissan als Verbrenner und natürlich in der elektrifizierten Variante verfügbar. Und ja, als Citan fährt er auch noch mit einem Stern über die Straßen. Das Angebot ist umfassend: Schließlich gibt es den Stromer Townstar EV, wie er korrekt heißt, in zwei Längen und zugleich in vielen Umbauten. Dazu zählen beispielsweise Kipper, Pritsche oder – im letzten Jahr auf der Nutzfahrzeugmesse NUFAM in Karlsruhe erstmals präsentiert – als Version mit Sammelbehälter, der vor allem im kommunalen und städtischen Bereich für die Entsorgung von Abfällen oder Grünschnitt angesiedelt ist. Selbst mit Sammelbehälter kann der Stadtlieferwagen knapp über 700 Kilogramm Nutzlast bei einem Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen bewegen.

Tatsächlich ist der Townstar EV auf die Mobilität im innerstädtischen Bereich zugeschnitten – auch wenn die Batterieladung eine Reichweite von bis zu 300 Kilometern erlaubt. Ideal daher auch für Versorgung von Kunden im klassischen handwerklichen Umfeld oder einer regionalen Filialkette. Angetrieben wird der Stromer mit einem 90 kW/122 PS starken Elektromotor, der ein Drehmoment von 245 Newtonmetern entwickelt. Die Energie zieht er aus einer 45-kWh-Batterie, die sich mit 11-kW-Wechsel-

oder 22 kW-Gleichstrom laden lässt. Wer mit 22 kW lädt, kann die Batterie in 37 Minuten von 15 auf dann 80 Prozent laden.

Im Inneren erwarten den Fahrer ein bequemer Sitzplatz mit guter Sicht und einem übersichtlichen 10-Zoll-Instrumentendisplay. Neu im Transportersegment bei Nissan ist das Assistenzsystem ProPilot, schön kombiniert mit der Rundum-Sicht, der Park- und Wendemanöver auf engstem Raum souverän meistern lässt. Je nach Länge L1 oder L2 richtet sich auch die Nutzlast bzw. das Ladevolumen, das im Townstar EV zwischen 3,3 bis 4,9 Kubikmeter Platz bietet. Die Nutzlast startet bei 537 Kilogramm und reicht in der besten Version bis 702 Kilogramm. Und wer einen Hänger hat: Bis zu 1,5 Tonnen nimmt der Stadtstromer an den Haken.

Das Fahren im elektrischen Townstar macht Spaß. Es fängt mit flottem und zugleich leisem Start an und der Kastenwagen nimmt auch bei viel Ladung schnell an Fahrt auf. Im Stadtverkehr erweist er sich als zuverlässig und wendig, die Lenkung reagiert sofort. Ein Blick auf die Fahrdaten zeigt einen Verbrauch mit Ladung bei knapp über 20 kWh im Schnitt an, ein ordentlicher Wert.

Gegenüber dem Verbrenner hat der elektrische Townstar nur den Nachteil, dass er deutlich teurer ist, aber eben dafür auch keine Schadstoffe ausstößt. Weder in Nutzlast noch Volumen noch Fahrsoveränität steht er dem Verbrenner nach, sondern bietet sogar zügigeres Anfahren. Mit einer Reichweite von 300 Kilometern ist er ideal für Aufgaben im städtischen Umfeld. Preislich startet der Nissan Townstar EV bei netto 33.750 Euro mit fünf Jahren oder 160.000 Kilometer währenden Garantie.

Elektro-Vans von Kia

*Kia will den Nutzfahrzeug mit ihrem neuen **PBV-Konzept** ab 2025 ordentlich aufmischen*

Auf der IAA Transportation hat Kia erstmals in Europa sein neues PBV-Konzept („Platform Beyond Vehicle“) präsentiert, mit dem die Koreaner in den hiesigen Markt der leichten Nutzfahrzeuge einsteigen wollen. Das Konzept umfasst eine Palette von Elektrofahrzeugen auf einer skalierbaren Plattform. Auf dem IAA-Stand in Halle 13 zeigt Kia mit den vier Studien PV5 Concept, PV5 People Mover Concept, PV5 High Roof Concept und PV7 Concept, wie das in Zukunft aussehen wird. Ein erstes Serienmodell ist für den Sommer 2025 geplant.

Als vertrauensbildende Maßnahme bekommen alle PBVs eine Garantie von sieben Jahren oder 150.000 Kilometern. Wie groß Batterien und Reichweiten sein werden, wurde noch nicht mitgeteilt. Wohl aber dass sie sich mit bis zu 150 kW Gleichstrom aufladen lassen, sodass der Akku in weniger als 30 Minuten von 10 auf 80 Prozent gefüllt sein soll. An Wechselstromstationen saugt der Onboardlader mit maximal 22 kW. Auch werden die Elektro-Vans verschiedene Formen des bidirektionalen Ladens beherrschen, um die Antriebsbatterie als Stromquelle zu nutzen und damit andere Geräte, Werkzeuge, Kühlaggregate oder Notfallausrüstungen zu betreiben.

Um sein PBV-Konzept auf die Straße zu bringen, hat Kia im vergangenen Jahr mit dem Bau eines speziellen Werks in Korea begonnen, das Teil einer Investition von über drei Milliarden Euro ist. Des-

sen Produktionskapazität soll anfangs bei 150.000 Einheiten pro Jahr liegen und schrittweise auf weltweit 300.000 Einheiten steigen.

Ganz neu sind Nutzfahrzeuge bei Kia allerdings nicht. Schon 1971 bauten sie in Korea den Kia Titan, der laut Wikipedia in dem Mutterland als Synonym für Lastwagen gilt. Seit Anfang der 90er-Jahre kam Kia auch nach Deutschland – das erste volle Verkaufsjahr war 1994. Allerdings gehörten sogar hierzulande Nutzfahrzeuge zum Programm: Von 1998 bis 2006 vertrieben die Koreaner hierzulande mit dem Pregio einen Kastenwagen, den es damals in zwei Generationen gab: Zunächst als 2,7-Liter-Diesel mit 60 kW/83 Ps, der bis 2002 hier lief, ehe ein 2,5-Liter-Diesel mit 69 kW/94 PS ihn ablöste. **sbu/aum**



„Unsere flexiblen und äußerst vielseitigen PBVs werden mit einem absolut kundenorientierten Ansatz und einer einzigen elektrischen Plattform, die sich an unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse anpassen lässt, die Logistik und das Transportwesen völlig verändern“, sagt Marc Hedrich, Präsident von Kia Europe.

Neue Elektriker fürs Handwerk

Ford ergänzt das Angebot rund um den **Transit Custom** um **drei rein elektrische Varianten** sowie einen Plug-in-Hybriden. Wir waren mit den neuen Modellen unterwegs.



»Laut Ford soll der neue elektrische Transit Custom 40 Prozent weniger im Unterhalt kosten als die Dieselsvariante.«



Unter den leichten Nutzfahrzeugen ist der Kölner eine feste Größe: Seit Jahren zählt der Ford Transit Custom wie der verglaste PKW-Ableger Tourneo Custom zu den meistverkauften Eintonnern im Segment. Die aktuelle Generation kam Mitte 2023 mit konventionellen Dieselmotoren auf den Markt. Nun elektrifizieren die Kölner nach dem großen E-Transit auch die kleineren Ableger, die sich vor allem an mittelständische Gewerbetunden und Unternehmen richten.

Reichlich Stromer und ein Teilzeit-Elektriker

Das erweiterte Programm für den Transit Custom sowie Tourneo Custom umfasst drei rein batterieelektrische Versionen sowie einen Plug-in-Hybriden. Das Leistungsspektrum bei den drei Stromern beträgt 100 kW (136 PS) sowie 160 kW (218 PS). Das sportlich angehauchte E-Modell mit seinen strammen 210 kW (286 PS) markiert das obere Ende im Portfolio. Letzteres mag zwar auf besonders eilige Handwerker durchaus betörend wirken, ist jedoch nur als Kastenwagen in der Länge L1 mit einem Ladevolumen von 5,3 Kubikmetern lieferbar. Die anderen Varianten sind dagegen alternativ auch als L2 mit einem Volumen von 6,8 Kubikmeter verfügbar.

Preislich startet der günstigste E-Transit Custom in der Länge L1 und mit 100 kW starkem Elektromotor bei 48.700 Euro, die kräftigere Ausführung mit 160 kW beginnt bei 50.700 Euro und für das 210 kW starke Topmodell mit der Bezeichnung MS-RT rufen die Kölner nicht minder stramme 66.950 Euro auf (alle Preise netto). Dafür bringt der leistungsstarke Stromer auch einige Modifikationen mit. Dazu zählen unter anderem reichlich Spoiler

werk im Front- und Heckbereich sowie ausgestellte Seitenschweller. Serienmäßig rollt der E-Heißsporn auf exklusiven 19 Zoll-Alurädern und innen gibt es ein Sportlenkrad und spezielle Sitze in einer Mischung aus Kunst- und Wildleder samt aufgesticktem MS-RT-Logo.

Funktional samt innovativem Lenkrad

Doch zurück zur Basis, denn auch hier herrscht im Innenraum keine schnöde Lieferwagen-Tristesse. Im Gegenteil, es geht eher zu wie im PKW. Den Fahrer empfängt ein moderner Arbeitsplatz mit einem digitalen Kombiinstrument samt einem 13 Zoll großen Touchscreen. Hinzu kommen ein flottes 5G-Modem samt WLAN-Hotspot sowie Alexa als Online-Sprachassistentin. Die virtuelle Dame steht auf Zuruf mit Rat und Tat zur Seite. Und sollten auf der Baustelle einmal dringend benötigte Materialien fehlen, lassen sie sich direkt über Alexa im Netz bestellen.

Einzigartig und richtig pfiffig: Das Lenkrad lässt sich auf Knopfdruck bis in die waagerechte Position hochziehen, um anschließend als Arbeitstisch für ein Laptop zu dienen oder etwa als Anrichte für die wohlverdiente Mittagspause. Auf die innovative Neigungsverstellung sind die Kölner besonders stolz, da sie bisher kein anderer Hersteller anbietet.

Auch der Qualitätseindruck überzeugt. Zwar sind die verwendeten Materialien von robuster Machart, aber leicht zu reinigen und durchaus ansehnlich. Das Platzangebot in der Kabine ist ordentlich und es herrscht für die mitfahrenden Kollegen selbst mit Dreier-Bestuhlung noch genügend Bewegungsfreiheit. Auch an praxistaugliche Staufächer und Ablagen wurde gedacht. An-



Foto: © Ford

gefangen beim Cockpit, über das Handschuhfach bis hin zu den Türtaschen. Davon gibt es im Ford mehr als genug und für Smartphones stehen jede Menge Ladeanschlüsse bereit, teils über USB-C, oder sogar induktiv. Zudem lassen sich Handys kabellos mit dem Multimediasystem verbinden.

Basismotorisierung reicht vollkommen aus

Beim Fahren gefällt bereits der Einstiegs-Stromer mit seinem 100 kW starken Elektromotor an der Hinterachse. Beim Tritt auf das Fahrpedal zieht der E-Transit Custom flott voran und zeigt sich auch von unserer 400 Kilogramm schweren Zuladung, die wir auf unserer Tour dabei haben, unbeeindruckt. Apropos Zuladung: Die maximale Nutzlast beträgt 994 kg, dank seines niedrigen Frachtraumbodens lässt sich der Kölner recht einfach beladen. Sehen lassen kann sich auch die Anhängelast von bis zu 2,3 Tonnen. Das ist Klassenbestwert.

Mehr Fahrspaß

Spürbar kraftvoller zeigt sich die mittlere Leistungsstufe des Kölners. Die 160 kW starke E-Maschine ist spontaner im Antritt und verfügt über mehr Durchzugsreserven. Ein weiterer Vorteil: Im Vergleich zur Basisversion beträgt die Höchstgeschwindigkeit nicht 110 km/h, sondern 130 km/h und kann optional auf 150 km/h freigeschaltet werden. Was bei einem Einsatz mit höherem Autobahnanteil angenehm entspannend ist, aber mit zunehmendem Tempo natürlich auch zulasten der Reichweite geht.

Die mit ihren strammen 210 kW (286 PS) bereitet dagegen viel Fahrspaß. Der hohe Grundpreis von 66.950 Euro sowie die Tatsa-

che, dass es den flotten E-Transit nur in der kleinsten Karosserielänge gibt, dürfte jedoch spätestens jetzt wohl viele Handwerkerbetriebe abschrecken. Somit wird er ein exklusives Spaßmobil bleiben. Das maximale Drehmoment ist hingegen mit 415 Nm bei allen drei Varianten gleich. Auch die nutzbare Batteriekapazität beträgt jeweils 64 kWh netto, die Reichweite gibt Ford für alle Versionen Ausführungen mit maximalen 327 Kilometer an.

Niedrige Betriebskosten

Zur Reichweitenverlängerung haben die Stromer von Ford ein Eco-Modus-Fahrprogramm sowie eine Wärmepumpe serienmäßig an Bord. Sind die flach im Fahrzeugboden verbauten Batterien erschöpft, lädt der Kölner an einem Schnellader mit 125 kW und benötigt 39 Minuten, um das Speicherdepot von 10 auf 80 Prozent wieder hochzupushen. Mit Wechselstrom, beispielsweise nachts im hauseigenen Betrieb, benötigt der E-Transit Custom fast sieben Stunden, um seine Akkus randvoll zu laden.

Ford will den Kunden ihren E-Transit Custom schmackhaft machen und spricht von bis zu 40 Prozent geringeren Unterhaltskosten im Vergleich zu den weiterhin angebotenen Dieseln. Ein weiterer Pluspunkt: Die Kölner bieten für den Laderaum Steckdosen an. An diese können Baugeräte angeschlossen werden, damit Handwerker selbst an entlegenen Orten und unabhängig vom Stromnetz arbeiten können. Außerdem bieten die Kölner für Unternehmen eine integrierte Ladelösung an. Sie umfasst die Installation einer vernetzten Wallbox, Lade-Management-Software und die Wartung der Anlagen. Und für die Wartung der Kundenfahrzeuge bieten sie einen mobilen Dienst vor Ort an. **gb**



Auf dem Weg nach Bremerhaven für den deutschen Markt: die ersten Fahrzeuge vom chinesischen Autobauer TYN-e

Fotos © TYN-e

In Deutschland angekommen

Der **E-Transporter-Hersteller TYN-e** hat aktuell seine drei **Modelle TX-1, Tx-2 und TX-7** bei den Händlern platziert.

Die Idee, kleine und wendige Transporter zu entwickeln, ist bereits fünf Jahre alt. Die ersten Modelle sollten schon Anfang 2024 in Europa und damit Deutschland erhältlich sein – und erst jetzt hat TYN-e alle Hürden genommen. „Den Eintritt in den europäischen Markt haben wir uns sicherlich einfacher vorgestellt“, sagt TYN-e-Geschäftsführer Markus Graf. „Vorgaben, Richtlinien und Normen haben enorme und zum Teil sehr hohe Hürden dargestellt.“ Jetzt sind die ersten Fahrzeuge des chinesischen Autobauers in Bremerhaven angekommen und landen derzeit in den Showrooms der Händler.

Die Fahrzeuge, das sind drei Modelle: Der TX-1 ist ein Van mit kleinen Abmessungen (3,49 Meter Länge, 1,47 Meter Breite und 1,69 Meter Höhe), schafft aber einen Laderaum mit 2,3 Kubikmeter. Hinzu kommen der TX-7, alternativ mit Pritsche oder Kofferaufbau sowie der TX-2. Der TX-7 kann bis zu 1,2 Tonnen zuladen und ist mit einem 30-KW-Motor unterwegs, mit dem der Fahrer bis zu 160 Kilometer weit fahren kann. TX-2 kombiniert die Leistungsdaten des TX-1 mit den Abmessungen des TX-7.

Alle Modelle basieren auf einer Nennspannung von 320 Volt; in der ursprünglichen Version hatte TYN-



Der TX-1 des chinesischen Autobauers TYN-e

e noch mit 72 Volt gearbeitet. Die Umstellung ebenso wie ein verändertes Antriebskonzept hatten den geplanten Marktstart auf Ende des Jahres verschoben. Dafür sind die Nutzfahrzeuge nun auf fünf Kontinenten und 19 Ländern vertreten. Geplant ist, das Händlernetz als Teil einer weltweiten Automarke in Europa und Deutschland kontinuierlich auszubauen.



Marktübersicht E-Transporter

Die folgenden Seiten präsentieren die **E-Transporter** jeweils mit einem **Bild** und **ausgewählten technischen Daten** von allen Varianten.

Bei fast allen Modellen gilt: Eine Baureihe, zahlreiche Variante. Die folgende Marktübersicht präsentiert jeweils auf einer Seite das jeweilige Modell einer Marke, die technischen Daten zeigen dann Eckwerte der Varianten. Um die Modellübersicht nicht zu überfrachten, haben wir lediglich sechs Daten aufgelistet. Die vollständige Liste mit allen technischen Daten aus 14 Kategorien finden sich in der Gesamtliste am Ende des Digitalmagazins.

Allerdings sind nicht immer sämtliche technische Daten verfügbar, weil sich die Hersteller oft in Schweigen hüllen. Klassisches Beispiel sind die Nutzlasten. Obwohl jedes einzelne Modell homologiert werden muss, fassen die Hersteller gerne die gesamten Daten in einer von-bis-Zahlenreihe mit zwei Werten zusammen. Eigentlich kein Problem, gäbe es da nicht Spannen im dreistelligen Bereich – und für viele Nutzer macht es einen Unterschied, ob das Fahrzeug tatsächlich zwei Zentner mehr oder weniger aufnehmen kann.

Keine einheitliche Datenlage

Eine klare Datenlage gibt es da, wo es gesetzliche Vorgaben für den Wert gibt. Etwa beim Energieverbrauch. Da werden die Verbrauchsangaben nach WLTP ermittelt. WLTP steht für Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure, was übersetzt so viel wie „weltweit harmonisiertes Testverfahren für leichtgewichtige Nutzfahrzeuge“ bedeutet. Das sind Nutzfahrzeuge bis 7,5 Tonnen und der Vorteil ist, dass die Werte vergleichbar sind, weil sie alle nach dem gleichen Verfahren ermittelt werden. Klar ist auch, dass die Werte unter Idealbedingungen gemessen werden und je-

der, der versucht, diese Marken auch in einer realen Fahrt zu erreichen, kommen diesen allenfalls nahe. Die Faustregel lautet eigentlich: Rechne rund ein Drittel des Verbrauchs oder der Reichweite ab, dann passt es auf jeden Fall.

Problematisch wird es allerdings bei der Ladezeit. Hersteller versuchen hier einen Bestwert anzugeben, in dem die Batterie Energie lädt. Die vielen Sternchen zeigen die Bandbreite an: von 5 Prozent auf 80 Prozent, von 10 auf 80 Prozent oder von 20 auf 80 Prozent sind nur eine von vielen Varianten; einen einheitlichen und damit vergleichbaren Wert gibt es nicht (wobei man auch die unterschiedlichen Ladeleistungen ins Kalkül nehmen muss).

Datenstand November 2024

Die technischen Daten stammen alle von den Herstellern. Sie stammen aus Verkaufsunterlagen, offiziellen Presseangaben oder den jeweiligen Hersteller-Internetseiten. Die Angaben wurden im November 2024 ermittelt bzw. überprüft und geben den zu diesem Zeitpunkt verfügbaren Wissensstand wieder. Die Tabelle beschränkt sich dabei auf Fahrzeuge, die aktuell im Markt verfügbar oder zumindest – wie beispielsweise beim Iveco eMoovy – bestellbar sind. Fahrzeuge, die sich noch in der Ankündigungsphase finden, haben noch keinen Eingang gefunden. Dazu zählt beispielsweise der Piaggio Porter, den das Unternehmen mit ersten Eckwerten Anfang November mit einem Elektroantrieb angekündigt hat. Der Kleinaster soll eine 42-kWh-Batterie bekommen und bis zu einer Tonne Nutzlast transportieren. Allerdings hat sich Piaggio zum Erscheinungstag noch nicht geäußert. **Guido Borck/Stefan Bühren**

Alkè



Foto: © Alkè



ATX 340

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
ATX 340 E Pritsche	14	20	150	2.130	–	1.185	22.689,00
ATX 340 E Pritsche	14	20	150	2.230	–	1.185	23.529,00

Ari Motors



Foto: © Ari Motors

ARi 458

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Ari 458 Koffer	7,5	8,84	120*	2.300	1,45	531	15.100,00
Ari 458 Koffer L	7,5	8,84	120*	2.300	2,05	531	17.690,00
Ari 458 Koffer XL	7,5	8,84	120*	2.300	2,77	531	18.690,00

Ari Motors



Foto: © Ari Motors



Ari 901

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Ari 901 Kastenwagen	60	40	260	2.800	4,3	900	35.995,00

Cenntro Motors



CENNTRO

Foto: © Cenntro Motors

Logistar 100

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Logistar 100	12	16	118	2.485	2	525	13.999,00

Cenntro Motors



Foto: © Cenntro Motors

CENNTRO

Logistar 200 Van

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Logistar 200 (Transporter)	30	41,9	188	3.050	4,7	1.065	26.395,00



Foto: © Cenntro Motors

Logistar 260

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Logistar 260	40	43,5	163	3.380	7,5	1.280	35.500,00

Citroën



Foto: © Citroën



E-Berlingo

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Berlingo L1H1	100	50	354	2.785	3,8	781	30.550,00
E-Berlingo L2H1	100	50	354	2.975	4,4	709	31.700,00

Citroën



Foto: © Citroën



E-Jumpy

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Jumpy L2H1	100	50	223	3.275	5,3	1.178	38.300,00
E-Jumpy L2H1	100	75	221	3.275	5,3	926	43.300,00
E-Jumpy L3H1	100	50	352	3.275	6,1	1.178	39.200,00
E-Jumpy L3H1	100	75	348	3.275	6,1	926	44.200,00

Citroën



Foto: © Citroën



E-Jumper

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Jumper L3H2	200	110	356-424	4.035	13	635	54.800,00
E-Jumper L3H2	200	110	356-424	4.035	13	1.385	55.700,00
E-Jumper L3H3	200	110	356-424	4.035	15	610	55.700,00
E-Jumper L3H3	200	110	356-424	4.035	15	1.360	56.600,00
E-Jumper L4H2	200	110	356-424	4.035	15	590	55.700,00
E-Jumper L4H2	200	110	356-424	4.035	15	1.340	56.600,00
E-Jumper L4H3	200	110	356-424	4.035	17	560	56.600,00
E-Jumper L4H3	200	110	356-424	4.035	17	1.310	57.500,00

Evum Motors



Foto: © Evum Motors

aCar

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
aCar mit Kofferaufbau	20	16,5	91	2.600	2,85	1.000	–
aCar mit Kofferaufbau	20	23	120	2.600	2,85	1.000	–

Fiat



Foto: © Fiat

FIAT

E-Doblò

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Doblò L1H1	100	50	354	2.785	3,8	781	30.550,00
E-Doblò L2H1	100	50	354	2.975	4,4	709	31.700,00

Fiat



FIAT

Foto: © Fiat

E-Scudo

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Scudo L2H1	100	50	223	3.275	4,4	1.178	38.300,00
E-Scudo L2H1	100	75	221	3.275	4,4	1.178	43.300,00
E-Scudo L3H1	100	50	352	3.275	5,3	926	39.200,00
E-Scudo L3H1	100	75	348	3.275	5,3	926	44.200,00

Fiat



Foto: © Fiat

FIAT

E-Ducato

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Ducato 35 L3H2	200	110	356-424	4.035	13	635	54.800,00
E-Ducato 35 L3H3	200	110	356-424	4.035	15	610	55.700,00
E-Ducato 35 L4H2	200	110	356-424	4.035	15	590	54.800,00
E-Ducato 35 L4H3	200	110	356-424	4.035	17	560	56.600,00
E-Ducato 42 L3H2	200	110	356-424	4.035	13	1.385	55.700,00
E-Ducato 42 L3H3	200	110	356-424	4.035	15	1.360	56.600,00
E-Ducato 42 L4H2	200	110	356-424	4.035	15	1.340	56.600,00
E-Ducato 42 L4H3	200	110	356-424	4.035	17	1.310	57.500,00



Foto: © Ford

E-Transit Courier

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Transit Courier L1 H1	100	43,5*****	293	2.692	2,9	700	29.230,00

Ford



Foto: © Ford



E-Transit Custom

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Transit Custom 320 L1 H1	100	64*****	319	3.100	5,8	989	48.700,00
E-Transit Custom 320 L1 H1	160	64*****	319	3.100	5,8	989	50.750,00
E-Transit Custom 320 L1 H1	210	64*****	317	3.100	5,8	954	56.950,00
E-Transit Custom 320 L2 H1	210	64*****	314	3.500	6,8	908	57.750,00
E-Transit Custom 340 L2 H1	100	64*****	326	3.500	6,8	1.069	49.500,00
E-Transit Custom 340 L2 H1	160	64*****	314	3.500	6,8	1.069	51.550,00

Ford



Foto: © Ford

E-Transit

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Transit 350 L2 H2	135	68*****	260	3.300	9,5	997	61.590,00
E-Transit 350 L2 H2	198	68*****	260	3.300	9,5	997	63.090,00
E-Transit 390 L2 H2	135	68*****	317	3.300	9,5	1.397	63.565,00
E-Transit 390 L2 H2	198	68*****	317	3.300	9,5	1.397	65.065,00
E-Transit 425 L2 H2	135	68*****	312	3.300	9,5	1.747	64.615,00
E-Transit 425 L2 H2	198	68*****	312	3.300	9,5	1.747	64.615,00
E-Transit 350 L3 H2	135	68*****	257	3.750	11	973	62.190,00
E-Transit 350 L3 H2	198	68*****	257	3.750	11	973	63.690,00
E-Transit 390 L3 H2	135	68*****	313	3.750	11	1.371	64.165,00
E-Transit 390 L3 H2	198	68*****	313	3.750	11	1.371	65.665,00
E-Transit 425 L3 H2	135	68*****	308	3.750	11	1.721	65.215,00
E-Transit 425 L3 H2	198	68*****	308	3.750	11	1.721	66.715,00
E-Transit 350 L4 H3	135	68*****	240	3.750	15,1	979	63.190,00
E-Transit 350 L4 H3	198	68*****	240	3.750	15,1	979	64.690,00
E-Transit 390 L4 H3	135	68*****	293	3.750	15,1	1.379	65.165,00
E-Transit 390 L4 H3	198	68*****	293	3.750	15,1	1.379	66.665,00
E-Transit 425 L4 H3	135	68*****	287	3.750	15,1	1.729	66.215,00
E-Transit 425 L4 H3	198	68*****	287	3.750	15,1	1.729	67.715,00

Goupil



Foto: © Goupil



G2

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
G2 Kofferaufbau	5,1	8,6	100	2.215	–	500	ab 23.000

Goupil



Foto: © Goupil



G4

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kWh	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
G4 Kofferaufbau	10	13,8	120	2.022	–	1.200	ab 28.487

Goupil



Foto: © Goupil



G6

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
G6 Van	35	28,8	150	3.450	9	800	ab 58.973



IVECO

Foto: © Iveco

eMoovy

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
eMoovy	160	63	265	–	–	1.530	auf Anfrage
eMoovy	160	76,1	320	–	–	1.480	auf Anfrage

Iveco



Foto: © Iveco

IVECO

eDaily

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
eDaily L1H1	140	37	120	3000	7,3	–	auf Anfrage
eDaily L2H1	140	37	110	3.250	9	–	auf Anfrage
eDaily L2H2	140	74	235	3.250	10,8	–	auf Anfrage
eDaily L3H2	140	74	200	3.250	12	–	auf Anfrage
eDaily L3H3	140	111	300	3.250	13,4	–	auf Anfrage
eDaily L4H2	100	37	120	4.100	16	–	auf Anfrage
eDaily L4H2	100	37	120	4.100	16	–	auf Anfrage
eDaily L4H3	140	74	235	4.100	18	–	auf Anfrage
eDaily L4H3	140	74	235	4.100	18	–	auf Anfrage
eDaily L5H2	140	37	110	4.100	17,5	–	auf Anfrage
eDaily L5H2	140	37	110	4.100	17,5	–	auf Anfrage
eDaily L5H3	140	74	200	4.100	19,6	–	auf Anfrage
eDaily L5H3	140	74	200	4.100	19,6	–	auf Anfrage

Maxus



Foto: © Maxus



eDeliver 3

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
eDeliver 3 L1	118	50	238	2.910	4,8	835	37.990,00
eDeliver 3 L2	118	50	228	3.285	6,3	860	39.990,00

Maxus



Foto: © Maxus



eDeliver 7

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
eDeliver 7 L1	150	77	318	3.000	5,9	1.125	45.990,00
eDeliver7 L1	150	88	370	3.000	5,9	1.050	47.990,00
eDeliver7 L2	150	77	310	3.366	6,7	1.060	46.990,00
eDeliver7 L2	150	88	362	3.366	6,7	980	48.990,00

Maxus



Foto: © Maxus



eDeliver 9

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
eDeliver 9 L2H2	150	72	280	3.336	9,7	965	64.490,00
eDeliver 9 L3H2	150	72	280	3.760	11	905	67.990,00
eDeliver 9 L3H3	150	72	270	3.760	12,5	845	68.990,00
eDeliver 9 L3H2	150	89	328	3.760	11	785	75.490,00
eDeliver 9 L3H3	150	89	313	3.760	12,5	725	76.490,00
eDeliver 9 L3H3	150	89	315	3.760	12,5	1.275	77.990,00

Mercedes-Benz



Foto: ©Mercedes-Benz



eCitan

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
eCitan Standard	90	45	292	2.716	3,3	496	25.598,00
eCitan Lang	90	45	280	3.100	4,3	696	26.966,00

Mercedes-Benz



Foto: © Mercedes-Benz

eVito

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
eVito 112 lang	85	–	314	–	6	834	52.447,04
eVito extralang	85	–	314	–	6,6	–	–

Mercedes-Benz



Foto: ©Mercedes-Benz



eSprinter

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
eSprinter	100	56	220	-	-	-	59.990,00
eSprinter	100	81	310	-	-	-	-
eSprinter	100	113	440	-	14	-	-

Nissan



Foto: © Nissan

Townstar

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Townstar EV L1H1	90	45	301	2.716	3,3	537	33.700,00
Townstar EV L2H1	90	45	275	3.100	4,3	702	35.100,00

Nissan



Foto: ©Nissan



Interstar

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Interstar-e L2 H2	105	87	400	3.585	10,8	1.134	53380,00

Opel



Foto: © Opel



eDeliver 9

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Combo Cargo Electric L1H1 Heavy	100	52	223	2.785	–	706	31.250,00
Combo Cargo Electric L2H1 Heavy	100	52	333	2.975	4,4	634	32.400,00

Opel



Foto: ©Opel



Vivaro

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Vivaro-e Cargo Standard	100	50	223	3.275	–	926	39.500,00
Vivaro-e Cargo Lang	100	50	223	3.275	6,6	925	40.400,00
Vivaro-e Cargo Standard	100	75	351	3275	–	926	44.500,00
Vivaro-e Cargo Lang	100	75	348	3.275	6,6	926	45.400,00

Opel



Foto: © Opel



Movano

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Movano-e Cargo 35+ L4H2	200	110	430	4.035	15	590	56.700,00
Movano-e Cargo 35+ L4H3	200	110	430	4.035	17	560	57.600,00
Movano-e Cargo 40 L3H2	200	110	430	4.035	13	1.385	56.700,00
Movano-e Cargo 40 L3H2	200	110	430	4.035	15	1.360	56.700,00
Movano-e Cargo 40 L4H2	200	110	430	4.035	15	1.340	57.600,00
Movano-e Cargo 40 L4H3	200	110	430	4.035	17	1.310	58.500,00

Peugeot



Foto: © Peugeot



E-Partner

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Partner L1H1	100	50	354	2.785	3,8	781	30.550,00
E-Partner L2H1	100	50	354	2.975	4,4	709	31.700,00

Peugeot



Foto: © Peugeot



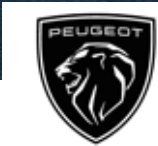
E-Expert

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Expert L2H1	100	50	223	3.275	5,3	1.253	38.300,00
E-Expert L2H1	100	75	221	3.275	5,3	1.001	43.300,00
E-Expert L3H1	100	50	352	3.275	6,1	1.232	39.200,00
E-Expert L3H1	100	75	348	3.275	6,1	1.001	44.200,00

Peugeot



Foto: © Peugeot



E-Boxer

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
E-Boxer L3H2	200	110	356-424	4.035	13	635	54.800,00
E-Boxer L3H3	200	110	356-424	4.035	15	610	55.700,00
E-Boxer L4H2	200	110	356-424	4.035	15	590	55.700,00
E-Boxer L4H3	200	110	356-424	4.035	17	560	56.600,00
E-Boxer L3H2	200	110	356-424	4.035	13	1.385	55.700,00
E-Boxer L3H3	200	110	356-424	4.035	15	1.360	56.600,00
E-Boxer L4H2	200	110	356-424	4.035	15	1.340	56.600,00
E-Boxer L4H3	200	110	356-424	4.035	17	1.310	57.500,00



Foto: © Renault

Kangoo Rapid E-Tech

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Kangoo Rapid E-Tech L1 H1 AC11	90	45	289	2.716	3,3	462	32.640,00
Kangoo Rapid E-Tech L1 H1 AC22	90	45	289	2.716	3,3	462	33.140,00
Kangoo Rapid E-Tech L1 H1 AC22/DC80	90	45	285	2.716	3,3	462	34.140,00
Kangoo Rapid E-Tech L2 H1 AC11	90	45	274	3.100	4,3	671	34.140,00
Kangoo Rapid E-Tech L2 H1 AC22	90	45	274	3.100	4,3	671	34.640,00
Kangoo Rapid E-Tech L2 H1 AC22/DC80	90	45	269	3.100	4,3	671	35.640,00

Renault



Foto: © Renault



Trafic E-Tech

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Trafic E-Tech L2H1	90	52	292	3.498	6,7	1.185	48.500,00

Renault



Foto: © Renault

Master E-Tech

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Master E-Tech L2H2	105	87	409	3.585	10,8	1.122	51.700,00

Renault Trucks



Foto: © Renault Trucks



Trafic E-Tech

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Trafic E-Tech L2H1	90	52	292	3.498	6,7	1.185	auf Anfrage

Renault Trucks



Foto: © Renault Trucks



**RENAULT
TRUCKS**

Master E-Tech

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Master E-Tech L2H2	105	87	409	3.585	10,8	1.122	auf Anfrage
Master E-Tech L3H2	105	87	406	4.215	13	1.041	auf Anfrage

Sevic



Foto: © Sevic

V500e

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
V500e mit Cargobox	15	16,5	143	2.129	3,5	685	31.249,00
V500e mit Cargobox	20	33	295	2.129	3,5	598	1.510,00

Toyota



Foto: © Toyota

Proace City Electric

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Proace City Electric Duty L1H1	100	50	337	2.785	3,3	800	30.615,00
Proace City Electric Comfort L2H1	100	50	337	2.975	4,4	820	33.600,00

Toyota



Foto: © Toyota



Proace Electric

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Proace Electric L1 H1	100	50	221	3.275	5,3	750-1.123	37.400,00
Proace Electric L2 H1	100	75	349	3.275	6,1	743-927	44.450,00

Toyota



Foto: © Toyota

Proace Max Electric

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
Proace Max Electric 35 Heavy L3 H2	205	110	356-537	4.035		710	55.820,00
Proace Max Electric 35 Heavy L4 H2	205	110	356-537	4.035		665	56.620,00
Proace Max Electric 42 Heavy L3 H2	205	110	356-537	4.035		1.460	57.550,00
Proace Max Electric 42 Heavy L4 H2	205	110	356-537	4.035		1.415	58.350,00
Proace Max Electric 35 Heavy L4 H3	205	110	356-537	4.035		635	58.050,00
Proace Max Electric 42 Heavy L4 H3	205	110	356-537	4.035		1.385	59.780,00

TYN-e



Foto: © TYN-e

TYN·e

TX1-e

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
TX1-e	15	16,64	130	2.350	2,6	560	1.510,00

TYN-e



TYN-e

Foto: © TYN-e

TX2-e

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
TX2-e (Box)	15	16,64	130	2.600	4,5	725	27.990,00

TYN-e



Foto: © TYN-e

TYN·e

TX7-e

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
TX7-e (Box)	30	28,8	–	2.800	–	855	32.990,00

Volkswagen



Foto: © Volkswagen

ID BUZZ Cargo

Modell	Leistung in kW	Batterie- kapazität in kW	Reichweite in km	Radstand in mm	Lade- volumen in m ³	Nutzlast in kg	Preis in Euro o. MwSt.
ID. BUZZ Cargo	150	77	420	2.989	3,9	637	48.215,00

Marktübersicht e-Transporter – Tabelle

Marke	Modell	Leistung in kW	Drehmoment in nm	Batterie- kapazität in kW	Verbrauch in kW/ 100 km WLTP	Reichweite in km	Ladeleistung max in kW
Alkè	ATX 340 E Pritsche	14	113	20	16,8	150	–
	ATX 340 E Pritsche	14	113	20	16,8	150	–
Ari Motors	Ari 458 Koffer	7,5	34	8,84	7,1	120*	–
	Ari 458 Koffer L	7,5	34	8,84	7,1	120*	–
	Ari 458 Koffer XL	7,5	34	8,84	7,1	120*	–
	Ari 901 Kastenwagen	60	220	40	16	260	–
Cenntro Motors	Logistar 100	12	–	16	–	118	3,3
	Logistar 200)	30	–	41,9	16,1	188	35
	Logistar 260	40	–	43,5	17,7	163	35
Citroën	E-Berlingo L1H1	100	270	50	17,4	354	100
	E-Berlingo L2H1	100	270	50	17,4	354	100
	E-Jumpy L2H1	100	260	50	23,6	223	100
	E-Jumpy L2H1	100	260	75	23,8	221	100
	E-Jumpy L3H1	100	260	50	23,7	352	100
	E-Jumpy L3H1	100	260	75	24	348	100
	E-Jumper L3H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Jumper L3H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Jumper L3H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Jumper L3H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Jumper L4H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Jumper L4H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Jumper L4H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Jumper L4H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Jumper L4H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
Evum Motors	aCar mit Kofferaufbau	20	177	16,5	20	91	6
	aCar mit Kofferaufbau	20	177	23	17,9	120	6
Fiat	E-Doblò L1H1	100	270	50	17,4	354	100
	E-Doblò L2H1	100	270	50	17,4	354	100
	E-Scudo L2H1	100	260	50	23,6	223	100
	E-Scudo L2H1	100	260	75	23,8	221	100
	E-Scudo L3H1	100	260	50	23,7	352	100
	E-Scudo L3H1	100	260	75	24	348	100
	E-Ducato 35 L3H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Ducato 35 L3H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Ducato 35 L4H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Ducato 35 L4H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Ducato 42 L3H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Ducato 42 L3H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150

Ladezeit 0-100 % in min	Vmax in km	Abmessungen l/b/h in mm	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	zul. Gesamt- gewicht in kg	Nutzlast in kg	Preis in Euro ohne MwSt.
156	44	3.530/1.380/1.980	2.130	–	2.150	1.185	22.689,00
156	44	3.730/1.380/1.980	2.230	–	2.150	1.185	23.529,00
360	78	3.150/1.399/1.685	2.300	1,45	–	531	15.100,00
360	78	3.320/1.300/1.835	2.300	2,05	–	531	17.690,00
360	78	3.470/1.300/2.035	2.300	2,77	–	531	18.690,00
240	90	4.430/1.626/1.940	2.800	4,3	2.510	900	35.995,00
–	80	3.664/1.610/1.689	2.485	2	1.520	525	13.999,00
45	80	4.421/1.620/1.902	3.050	4,7	2.550	1.065	26.395,00
30	90	5.457/1.850/2.046	3.380	7,5	3.060	1.280	35.500,00
30****	135	4.401/1.848/1.796	2.785	3,8	2.455	781	30.550,00
30****	135	4.751/1.848/1.812	2.975	4,4	2.450	709	31.700,00
30****	130	4.980/1.920/1.895	3.275	5,3	3.202	1.178	38.300,00
45****	130	4.980/1.920/1.895	3.275	5,3	3.101	926	43.300,00
30****	130	5.330/1.920/1.935	3.275	6,1	3.200	1.178	39.200,00
45****	130	5.330/1.920/1.935	3.275	6,1	3.129	926	44.200,00
60***	130	5.998/2.050/2.612	4.035	13	3.500	635	54.800,00
60***	130	5.998/2.050/2.612	4.035	13	4.250	1.385	55.700,00
60***	130	5.998/2.050/2.850	4.035	15	3.500	610	55.700,00
60***	130	5.998/2.050/2.850	4.035	15	4.250	1.360	56.600,00
60***	130	6.363/2.050/2.612	4.035	15	3.500	590	55.700,00
60***	130	6.363/2.050/2.612	4.035	15	4.250	1.340	56.600,00
60***	130	6.363/2.050/2.850	4.035	17	3.500	560	56.600,00
60***	130	6.363/2.050/2.850	4.035	17	4.250	1.310	57.500,00
198	70	4.115/1.998/1.980	2.600	2,85	2.600	1.000	–
276	70	4.115/1.998/1.980	2.600	2,85	2.600	1.000	–
30****	135	4.403/1.848/1.796	2.785	3,8	2.450	781	30.550,00
30****	135	4.753/1.848/1.812	2.975	4,4	2.450	709	31.700,00
30****	130	4.980/1.920/1.895	3.275	4,4	3.202	1.178	38.300,00
45****	130	4.980/1.920/1.895	3.275	4,4	3.202	1.178	43.300,00
30****	130	5.330/1.920/1.935	3.275	5,3	3.209	926	39.200,00
45****	130	5.330/1.920/1.935	3.275	5,3	3.129	926	44.200,00
60***	130	5.998/2.050/2.524	4.035	13	3.500	635	54.800,00
60***	130	5.998/2.050/2.764	4.035	15	3.500	610	55.700,00
60***	130	6.363/2.050/2.534	4.035	15	3.500	590	54.800,00
60***	130	6.363/2.050/2.774	4.035	17	3.500	560	56.600,00
60***	130	5.998/2.050/2.524	4.035	13	4.250	1.385	55.700,00

* bis zu 200 km Reichweite Aufpreis 3.900 Euro; ** ab Q3/24; ***Ladeleistung 0 bis 80%; **** Ladeleistung 5 bis 80 Prozent; *****Ladeleistung 20 bis 80%; *****Ladeleistung 15 bis 80%; *****Ladeleistung von 10 bis 80%; ***** Netto-Batteriekapazität; *****0 bis 100 Prozent (AC11); *****15 bis 80 Prozent (AC22), Stand: 16. November 2024

Marktübersicht e-Transporter – Tabelle

Marke	Modell	Leistung in kW	Drehmoment in nm	Batterie- kapazität in kW	Verbrauch in kW/ 100 km WLTP	Reichweite in km	Ladeleistung max in kW
Fiat	E-Ducato 42 L3H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Ducato 42 L4H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Ducato 42 L4H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
Ford	E-Transit Courier L1 H1	100	290	43,5*****	–	293	100
	E-Transit Custom 320 L1 H1	100	415	64*****	–	319	125
	E-Transit Custom 320 L1 H1	160	415	64*****	–	319	125
	E-Transit Custom 320 L1 H1	210	415	64*****	–	317	125
	E-Transit Custom 320 L2 H1	210	415	64*****	–	314	125
	E-Transit Custom 340 L2 H1	100	415	64*****	–	326	125
	E-Transit Custom 340 L2 H1	160	415	64*****	–	314	125
	E-Transit 350 L2 H2	135	430	68*****	–	260	115
	E-Transit 350 L2 H2	198	430	68*****	–	260	115
	E-Transit 390 L2 H2	135	430	68*****	–	317	115
	E-Transit 390 L2 H2	198	430	68*****	–	317	115
	E-Transit 425 L2 H2	135	430	68*****	–	312	115
	E-Transit 425 L2 H2	198	430	68*****	–	312	115
	E-Transit 350 L3 H2	135	430	68*****	–	257	115
	E-Transit 350 L3 H2	198	430	68*****	–	257	115
	E-Transit 390 L3 H2	135	430	68*****	–	313	115
	E-Transit 390 L3 H2	198	430	68*****	–	313	115
	E-Transit 425 L3 H2	135	430	68*****	–	308	115
	E-Transit 425 L3 H2	198	430	68*****	–	308	115
	E-Transit 350 L4 H3	135	430	68*****	–	240	115
	E-Transit 350 L4 H3	198	430	68*****	–	240	115
	E-Transit 390 L4 H3	135	430	68*****	–	293	115
	E-Transit 390 L4 H3	198	430	68*****	–	293	115
	E-Transit 425 L4 H3	135	430	68*****	–	287	115
	E-Transit 425 L4 H3	198	430	68*****	–	287	115
Goupil	G2 Kofferaufbau	5,1	57	8,6	–	100	–
	G4 Kofferaufbau	10	76	13,8	–	120	–
	G6 Van	35	182	28,8	–	150	–
Iveco	eMoovy	160	350	63	–	265	–
	eMoovy	160	350	76,1	–	320	–
	eDaily L1H1	140	400	37	29,1	120	–
	eDaily L2H1	140	400	37	31,8	110	–
	eDaily L2H2	140	400	74	29,8	235	–

Ladezeit 0-100 % in min	Vmax in km	Abmessungen l/b/h in mm	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	zul. Gesamt- gewicht in kg	Nutzlast in kg	Preis in Euro ohne MwSt.
60***	130	5.998/2.050/2.764	4.035	15	4.250	1.360	56.600,00
60***	130	6.363/2.050/2.534	4.035	15	4.250	1.340	56.600,00
60***	130	6.363/2.050/2.774	4.035	17	4.250	1.310	57.500,00
23****	145	4.337/1.791/1.819	2.692	2,9	–	700	29.230,00
39****	110	5.050/2.032/1.959	3.100	5,8	3.225	989	48.700,00
39****	130	5.050/2.032/1.959	3.100	5,8	3.225	989	50.750,00
39****	150	5.050/2.032/1.959	3.100	5,8	3.225	954	56.950,00
39****	150	5.450/2.032/1.963	3.500	6,8	3.225	908	57.750,00
39****	110	5.450/2.032/1.963	3.500	6,8	3.350	1.069	49.500,00
39****	130	5.450/2.032/1.963	3.500	6,8	3.350	1.069	51.550,00
37****	–	5.531/2.474/2.551	3.300	9,5	3.500	997	61.590,00
37****	–	5.531/2.474/2.551	3.300	9,5	3.500	997	63.090,00
37****	90	5.531/2.474/2.551	3.300	9,5	3.900	1.397	63.565,00
37****	90	5.531/2.474/2.551	3.300	9,5	3.900	1.397	65.065,00
37****	90	5.531/2.474/2.551	3.300	9,5	4.250	1.747	64.615,00
37****	90	5.531/2.474/2.551	3.300	9,5	4.250	1.747	64.615,00
37****	–	5.981/2.474/2.554	3.750	11	3.500	973	62.190,00
37****	–	5.981/2.474/2.554	3.750	11	3.500	973	63.690,00
37****	90	5.981/2.474/2.554	3.750	11	3.900	1.371	64.165,00
37****	90	5.981/2.474/2.554	3.750	11	3.900	1.371	65.665,00
37****	90	5.981/2.474/2.554	3.750	11	4.250	1.721	65.215,00
37****	90	5.981/2.474/2.554	3.750	11	4.250	1.721	66.715,00
37****	–	6.704/2.474/2.799	3.750	15,1	3.500	979	63.190,00
37****	–	6.704/2.474/2.799	3.750	15,1	3.500	979	64.690,00
37****	90	6.704/2.474/2.799	3.750	15,1	3.900	1.379	65.165,00
37****	90	6.704/2.474/2.799	3.750	15,1	3.900	1.379	66.665,00
37****	90	6.704/2.474/2.799	3.750	15,1	4.250	1.729	66.215,00
37****	90	6.704/2.474/2.799	3.750	15,1	4.250	1.729	67.715,00
–	30	–	2.215	–	1.100	500	ab 23.000
–	50	–	2.022	–	2.100	1.200	ab 28.487
300	80	–	3.450	9	2.600	800	ab 58.973
20***	–	5.320/1.995/2.005	–	–	3.500	1.530	auf Anfrage
–	–	5.320/1.995/2.005	–	–	3.500	1.480	auf Anfrage
–	120	5.189/1.996/1.545	3000	7,3	3.500	–	auf Anfrage
–	120	5.709/1.996/1.545	3.250	9	3.500	–	auf Anfrage
–	120	5.709/1.996/1.900	3.250	10,8	3.500	–	auf Anfrage

* bis zu 200 km Reichweite Aufpreis 3.900 Euro; ** ab Q3/24; ***Ladeleistung 0 bis 80%; **** Ladeleistung 5 bis 80 Prozent; *****Ladeleistung 20 bis 80%; *****Ladeleistung 15 bis 80%; *****Ladeleistung von 10 bis 80%; ***** Netto-Batteriekapazität; *****0 bis 100 Prozent (AC11); *****15 bis 80 Prozent (AC22), Stand: 16. November 2024

Marktübersicht e-Transporter – Tabelle

Marke	Modell	Leistung in kW	Drehmoment in nm	Batterie- kapazität in kW	Verbrauch in kW/ 100 km WLTP	Reichweite in km	Ladeleistung max in kW
Iveco	eDaily L3H2	140	400	74	35	200	–
	eDaily L3H3	140	400	111	35	300	–
	eDaily L4H2	100	400	37	29,1	120	–
	eDaily L4H2	100	400	37	29,1	120	–
	eDaily L4H3	140	400	74	29,8	235	–
	eDaily L4H3	140	400	74	29,8	235	–
	eDaily L5H2	140	400	37	31,5	110	–
	eDaily L5H2	140	400	37	31,5	110	–
	eDaily L5H3	140	400	74	35	200	–
	eDaily L5H3	140	400	74	35	200	–
Maxus	eDeliver 3 L1	118	225	50	22,9	238	–
	eDeliver 3 L2	118	225	50	23,6	228	–
	eDeliver 7 L1	150	330	77	27,5	318	–
	eDeliver7 L1	150	330	88	26,9	370	–
	eDeliver7 L2	150	330	77	27,8	310	–
	eDeliver7 L2	150	330	88	28,2	362	–
	eDeliver 9 L2H2	150	310	72	32,4	280	–
	eDeliver 9 L3H2	150	310	72	32,4	280	–
	eDeliver 9 L3H3	150	310	72	32,4	270	–
	eDeliver 9 L3H2	150	310	89	32,1	328	–
	eDeliver 9 L3H3	150	310	89	32,8	313	–
	eDeliver 9 L3H3	150	310	89	34,5	315	–
Mercedes-Benz	eCitan Standard	90	245	45	18,1	292	11
	eCitan Lang	90	245	45	19,1	280	11
	eVito 112 lang	85	–	–	24,9	314	80
	eVito extralang	85	–	–	24,9	314	80
	eSprinter	100	400	56	–	220	115
	eSprinter	100	400	81	–	310	115
	eSprinter	100	400	113	–	440	115
Nissan	Townstar EV L1H1	90	245	45	17,4	301	80
	Townstar EV L2H1	90	245	45	17,4	275	80
	Interstar-e L2 H2	105	300	87	–	400	130
Opel	Combo Cargo Electric L1H1 Heavy	100	270	52	23,6	223	100
	Combo Cargo Electric L2H1 Heavy	100	270	52	18,8	333	100
	Vivaro-e Cargo Standard	100	270	50	23,6	223	100
	Vivaro-e Cargo Lang	100	270	50	23,6	223	100

Ladezeit 0-100 % in min	Vmax in km	Abmessungen l/b/h in mm	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	zul. Gesamt- gewicht in kg	Nutzlast in kg	Preis in Euro ohne MwSt.
–	120	6.109/1.996/1.900	3.250	12	3.500	–	auf Anfrage
–	120	6.109/1.996/2.100	3.250	13,4	3.500	–	auf Anfrage
–	90	7.274/1.996/1.900	4.100	16	3.500	–	auf Anfrage
–	90	7.274/1.996/1.900	4.100	16	4.200	–	auf Anfrage
–	90	7.274/1.996/2.100	4.100	18	3.500	–	auf Anfrage
–	90	7.274/1.996/2.100	4.100	18	7.200	–	auf Anfrage
–	90	7.669/1.996/1.900	4.100	17,5	5.200	–	auf Anfrage
–	90	7.669/1.996/1.900	4.100	17,5	7.200	–	auf Anfrage
–	90	7.669/1.996/2.100	4.100	19,6	5.200	–	auf Anfrage
–	90	7.669/1.996/2.100	4.100	19,6	7.200	–	auf Anfrage
45****	120	4.555/1.780/1.900	2.910	4,8	2.525	835	37.990,00
45****	120	5.145/1.780/1.915	3.285	6,3	2.630	860	39.990,00
43*****	120	4.998/2.030/1.990	3.000	5,9	3.500	1.125	45.990,00
43*****	120	4.998/2.030/1.990	3.000	5,9	3.500	1.050	47.990,00
43*****	120	5.364/2.030/1.990	3.366	6,7	3.500	1.060	46.990,00
43*****	120	5.364/2.030/1.990	3.366	6,7	3.500	980	48.990,00
36****	100	5.546/2.062/2.525	3.336	9,7	3.500	965	64.490,00
36****	100	5.940/2.062/2.525	3.760	11	3.500	905	67.990,00
36****	100	5.940/2.062/2.730	3.760	12,5	3.500	845	68.990,00
45****	100	5.940/2.062/2.525	3.760	11	3.500	785	75.490,00
45****	100	5.940/2.062/2.730	3.760	12,5	3.500	725	76.490,00
45****	90	5.940/2.062/2.765	3.760	12,5	4.050	1.275	77.990,00
38*****	130	4.486/1.860/1.864	2.716	3,3	2.230	496	25.598,00
38*****	130	4.910/1.860/1.854	3.100	4,3	2.490	696	26.966,00
35****	120	5.140/-/-	–	6	3.200	834	52.447,04
35****	120	–	–	6,6	–	–	–
28*****	120	–	–	–	4.250	–	59.990,00
32*****	120	–	–	–	4.250	–	–
42*****	120	–	–	14	4.250	–	–
37****	132	4.488/1.860/1.822	2.716	3,3	2.220	537	33.700,00
37****	132	4.910/1.860/1.854	3.100	4,3	2.490	702	35.100,00
–	120	5.685/2.080/2.498	3.585	10,8	3.500	1.134	53380,00
30****	132	4.403/1.848/1.880	2.785	–	2.455	706	31.250,00
30****	132	4.753/1.848/1.880	2.975	4,4	2.450	634	32.400,00
38****	130	4.981/1.924/1.910	3.275	–	2.846	926	39.500,00
38****	130	5.331/1.924/1.910	3.275	6,6	2.867	925	40.400,00

* bis zu 200 km Reichweite Aufpreis 3.900 Euro; ** ab Q3/24; ***Ladeleistung 0 bis 80%; **** Ladeleistung 5 bis 80 Prozent; *****Ladeleistung 20 bis 80%; *****Ladeleistung 15 bis 80%; *****Ladeleistung von 10 bis 80%; ***** Netto-Batteriekapazität; *****0 bis 100 Prozent (AC11); *****15 bis 80 Prozent (AC22), Stand: 16. November 2024

Marktübersicht e-Transporter – Tabelle

Marke	Modell	Leistung in kW	Drehmoment in nm	Batterie- kapazität in kW	Verbrauch in kW/ 100 km WLTP	Reichweite in km	Ladeleistung max in kW
Opel	Vivaro-e Cargo Standard	100	270	75	23,8	351	100
	Vivaro-e Cargo Lang	100	270	75	24	348	100
	Movano-e Cargo 35+ L4H2	200	410	110	–	430	150
	Movano-e Cargo 35+ L4H3	200	410	110	–	430	150
	Movano-e Cargo 40 L3H2	200	410	110	–	430	150
	Movano-e Cargo 40 L3H2	200	410	110	–	430	150
	Movano-e Cargo 40 L4H2	200	410	110	–	430	150
	Movano-e Cargo 40 L4H3	200	410	110	–	430	150
Peugeot	E-Partner L1H1	100	270	50	17,4	354	100
	E-Partner L2H1	100	270	50	17,4	354	100
	E-Expert L2H1	100	260	50	23,6	223	100
	E-Expert L2H1	100	260	75	23,8	221	100
	E-Expert L3H1	100	260	50	23,7	352	100
	E-Expert L3H1	100	260	75	24	348	100
	E-Boxer L3H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Boxer L3H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Boxer L4H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Boxer L4H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Boxer L3H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Boxer L3H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Boxer L4H2	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Boxer L4H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
	E-Boxer L4H3	200	410	110	26,2-31,2	356-424	150
Renault	Kangoo Rapid E-Tech L1 H1 AC11	90	245	45	18,8	289	11
	Kangoo Rapid E-Tech L1 H1 AC22	90	245	45	18,8	289	11
	Kangoo Rapid E-Tech L1 H1 AC22/DC80	90	245	45	18,9	285	80
	Kangoo Rapid E-Tech L2 H1 AC11	90	245	45	20,2	274	22
	Kangoo Rapid E-Tech L2 H1 AC22	90	245	45	20,2	274	22
	Kangoo Rapid E-Tech L2 H1 AC22/DC80	90	245	45	20,3	269	80
	Trafic E-Tech L2H1	90	245	52	21,3	292	22
	Master E-Tech L2H2	105	300	87	25,1	409	130
Renault Trucks	Trafic E-Tech L2H1	90	245	52	21,3	292	22
	Master E-Tech L2H2	105	300	87	25,1	409	130
	Master E-Tech L3H2	105	300	87	25,3	406	130
Sevic	V500e mit Cargobox	15	75	16,5	13,5	143	9,9
	V500e mit Cargobox	20	75	33	13,5	295	9,9
Toyota	Proace City Electric Duty L1H1	100	260	50	18,5	337	100

Ladezeit 0-100 % in min	Vmax in km	Abmessungen l/b/h in mm	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	zul. Gesamt- gewicht in kg	Nutzlast in kg	Preis in Euro ohne MwSt.
45****	130	4.981/1.924/1.910	3.275	–	3.021	926	44.500,00
45****	130	5.331/1.924/1.910	3.275	6,6	3.053	926	45.400,00
55****	–	6.363/2.050/2.579	4.035	15	3.500	590	56.700,00
55****	–	6.363/2.050/2.814	4.035	17	3.500	560	57.600,00
55****	–	5.998/2.050/2.579	4.035	13	4.250	1.385	56.700,00
55****	–	5.998/2.050/2.814	4.035	15	4.250	1.360	56.700,00
55****	–	6.363/2.050/2.579	4.035	15	4.250	1.340	57.600,00
55****	–	6.363/2.050/2.814	4.035	17	4.250	1.310	58.500,00
30****	135	4.401/1.848/1.796	2.785	3,8	2.455	781	30.550,00
30****	135	4.751/1.848/1.812	2.975	4,4	2.450	709	31.700,00
30****	130	4.980/1.920/1.895	3.275	5,3	2.846	1.253	38.300,00
45****	130	4.980/1.920/1.895	3.275	5,3	3.021	1.001	43.300,00
30****	130	5.330/1.920/1.935	3.275	6,1	2.867	1.232	39.200,00
45****	130	5.330/1.920/1.935	3.275	6,1	3.053	1.001	44.200,00
60***	130	5.998/2.050/2.612	4.035	13	3.500	635	54.800,00
60***	130	5.998/2.050/2.850	4.035	15	3.500	610	55.700,00
60***	130	6.363/2.050/2.612	4.035	15	3.500	590	55.700,00
60***	130	6.363/2.050/2.850	4.035	17	3.500	560	56.600,00
60***	130	5.998/2.050/2.612	4.035	13	4.250	1.385	55.700,00
60***	130	5.998/2.050/2.850	4.035	15	4.250	1.360	56.600,00
60***	130	6.363/2.050/2.612	4.035	15	4.250	1.340	56.600,00
60***	130	6.363/2.050/2.850	4.035	17	4.250	1.310	57.500,00
222*****	132	4.486/1.860/1.864	2.716	3,3	2.220	462	32.640,00
90*****	132	4.486/1.860/1.864	2.716	3,3	2.220	462	33.140,00
37*****	132	4.486/1.860/1.864	2.716	3,3	2.220	462	34.140,00
222*****	132	4.910/1.860/1.854	3.100	4,3	2.510	671	34.140,00
90*****	132	4.910/1.860/1.854	3.100	4,3	2.510	671	34.640,00
37*****	132	4.910/1.860/1.854	3.100	4,3	2.510	671	35.640,00
84*****	110	5.480/1.956/1.967	3.498	6,7	3.070	1.185	48.500,00
40*****	120	5.685/2.080/2.498	3.585	10,8	3.500	1.122	51.700,00
84*****	110	5.480/1.956/1.967	3.498	6,7	3.070	1.185	auf Anfrage
40*****	120	5.685/2.080/2.498	3.585	10,8	3.500	1.122	auf Anfrage
40*****	120	6.315/2.080/2.498	4.215	13	3.500	1.041	auf Anfrage
63*****	80	3.696/1.366/1.935	2.129	3,5	1.510	685	31.249,00
126*****	80	3.696/1.366/1.935	2.129	3,5	1.510	598	1.510,00
32***	135	4.403/1.848/1.796	2.785	3,3	2.390	800	30.615,00

* bis zu 200 km Reichweite Aufpreis 3.900 Euro; ** ab Q3/24; ***Ladeleistung 0 bis 80%; **** Ladeleistung 5 bis 80 Prozent; *****Ladeleistung 20 bis 80%; *****Ladeleistung 15 bis 80%; *****Ladeleistung von 10 bis 80%; ***** Netto-Batteriekapazität; *****0 bis 100 Prozent (AC11); *****15 bis 80 Prozent (AC22), Stand: 16. November 2024

Marktübersicht e-Transporter – Tabelle

Marke	Modell	Leistung in kW	Drehmoment in nm	Batterie- kapazität in kW	Verbrauch in kW/ 100 km WLTP	Reichweite in km	Ladeleistung max in kW
Toyota	Proace City Electric Comfort L2H1	100	260	50	18,5	337	100
	Proace Electric L1 H1	100	260	50	23,8	221	100
	Proace Electric L2 H1	100	260	75	23,9	349	100
	Proace Max Electric 35 Heavy L3 H2	205	410	110	26,2-31,2	356-537	150
	Proace Max Electric 35 Heavy L4 H2	205	410	110	26,2-31,2	356-537	150
	Proace Max Electric 42 Heavy L3 H2	205	410	110	26,2-31,2	356-537	150
	Proace Max Electric 42 Heavy L4 H2	205	410	110	26,2-31,2	356-537	150
	Proace Max Electric 35 Heavy L4 H3	205	410	110	26,2-31,2	356-537	150
	Proace Max Electric 42 Heavy L4 H3	205	410	110	26,2-31,2	356-537	150
TYNe	TX1-e	15	113	16,64	–	130	27
	TX2-e (Box)	15	120	16,64	–	130	27
	TX7-e (Box)	30	200	28,8	–	–	–
VW Nfz	ID. BUZZ Cargo	150	310	77	20,7	420	170

Ladezeit 0-100 % in min	Vmax in km	Abmessungen l/b/h in mm	Radstand in mm	Lade- volumen in m³	zul. Gesamt- gewicht in kg	Nutzlast in kg	Preis in Euro ohne MwSt.
32***	135	4.753/1.848/1.812	2.975	4,4	2.410	820	33.600,00
32***	130	4.980/1.920/1.895	3.275	5,3	2.875-3.100	750-1.123	37.400,00
48***	130	5.330/1.920/1.935	3.275	6,1	3.025-3.055	743-927	44.450,00
55***	130	5.998/2.050/2.534	4.035		3.500	710	55.820,00
55***	130	6.363/2.050/2.534	4.035		3.500	665	56.620,00
55***	130	5.998/2.050/2.534	4.035		4.250	1.460	57.550,00
55***	130	6.363/2.050/2.534	4.035		4.250	1.415	58.350,00
55***	130	6.363/2.050/2.764	4.035		3.500	635	58.050,00
55***	130	6.363/2.050/2.764	4.035		4.250	1.385	59.780,00
36	75	3.490/1.465/1.685	2.350	2,6	1.450	560	1.510,00
36	75	4.200/1.570/2.040	2.600	4,5	1.700	725	27.990,00
60	81	4.400/1.570/2.400	2.800	–	2.100	855	32.990,00
30****	145	4.712/1.985/1.932	2.989	3,9	3.000	637	48.215,00

* bis zu 200 km Reichweite Aufpreis 3.900 Euro; ** ab Q3/24; ***Ladeleistung 0 bis 80%; **** Ladeleistung 5 bis 80 Prozent; *****Ladeleistung 20 bis 80%; *****Ladeleistung 15 bis 80%; *****Ladeleistung von 10 bis 80%; ***** Netto-Batteriekapazität; *****0 bis 100 Prozent (AC11); *****15 bis 80 Prozent (AC22), Stand: 16. November 2024

DER KALENDER FÜRS HANDWERK



2025

POWER PEOPLE



TRADITION.
GEGENWART.
ZUKUNFT.
HANDWERK!

NUR
9,80 €*
HIER BESTELLEN:
VH-BUCHSHOP.DE

EINE DARSTELLUNG VON



MIT FREUNDLICHER
UNTERSTÜTZUNG VON



*Ab fünf Exemplaren 9,30 €, ab 25 Exemplaren 8,80 €, ab 50 Exemplaren 8,30 € – zzgl. Versandkosten

**KALENDER
JETZT HIER
BESTELLEN**

