CB Fahrzeugbau | Meeting im T6

– Warum nicht den Kleinbus zum rollenden Büro ausbauen? Die Experten von Custom-Bus aus Langenhagen machen dies möglich. So erhält zum Beispiel ein VW T6 mit der sogenannten Bürobox Platz für Laptop, Monitor und Drucker. Mit dem klappbaren Zusatztisch entsteht ein mobiler Besprechungsraum für fünf. Mit 84 PS und 5-Gang-Handschalter kostet dieser ab 27.560 Euro. | *rs*

Foto: CB Fahrzeugbau

Fuso | E-Antrieb für kleine Lkw

– Die Stadt Stuttgart schickt vier batteriebetriebene Fuso Canter E-Cell auf einjährige Testfahrt. Parallel holt sich der Paketdienst Hermes ebenfalls einen solchen Großstromer für Stuttgart-Verkehre in die Flotte. | *rs*

PSA | Euro-6-reiner Boxer und Jumper

– Die französische Doppelmarke spendiert ihrem Transporter-Duo Peugeot Boxer und Citroën Jumper Euro-6-Motoren. Im französischen Werk Trémery werden die 110, 130 und 160 PS starken Aggregate gebaut, die je nach Version von einem Start-Stopp-System unterstützt werden. Für den Einstiegsdiesel werden 6,0 Liter Normverbrauch vorhergesagt. Dazu kommt Adblue, die für die Schadstoffreinigung eingesetzte wässrige Harnstofflösung. Hier rechnen die Franzosen mit gut 1,5 Litern pro 1.000 Kilometer. Bei 15 Litern Fassungsvermögen müsste laut den beiden Importeuren erst nach gut 8.300 Kilometern der neue Betriebsstoff nachgefüllt werden. | *rs*

Foto: Citroën

Fiat Professional | Der Scudo-Nachfolger wird geprägt und der Fiorino veredelt

– Die Italiener leben ihr Faible für Numismatik, also der Münzkunde, auch beim Scudo-Nachfolger aus. Nachdem PSA nun mit Toyota seine Kompakttransporter baut (siehe S. 43), startet der Importeur jetzt einen Neubeginn – und zwar unter einem bekannten Namen: **Talento** (unten links). In der Historie war der Talent nicht nur Zahlungsmittel, sondern auch Maßeinheit – was laut Fiat für die Flexibilität des Neulings sprechen soll. Ein Argument, das schon beim Scudo-Vorgänger griff, der den gleichen Namen trug. Zwischen dem Doblò Cargo und dem Ducato rangiert ab Sommer die Neuauflage mit kurzer Motorhaube und markanter Front. Bis zu 145 PS sollen dann für den Vortrieb sorgen. Weitere Details spart sich Fiat zum künftigen Bruder des Renault Trafic und des Opel Vivaro noch aus.

Am unteren Ende der Fiat-Münzen-Kette steht der **Fiorino** (unten rechts). Der Zwerg mit 2,8 Kubikmeter Ladevolumen und Kraft für 660 Kilogramm Fracht wurde nun überarbeitet. Den Kastenwagen und Kombi gibt es in drei Niveaus, die mit Euro-6-Motoren kombiniert werden können. Die beiden Selbstzünder bringen 80 PS respektive 95 PS auf die Straße, wobei die Sparversion mit automatisiertem Schaltgetriebe und dem erstmalig angebotenen Eco-Paket (u. a. Start-Stopp-System) unter vier Litern landen soll. Der 70 PS starke bivalente Erdgas-Benzin-Italo liegt im reinen Erdgasbetrieb bei 4,3 kg/100 km und 119 g CO_2 je Kilometer. Der 11.000-Euro-Stadtfloh bringt unter anderem die Berganfahrhilfe und Parksensoren serienmäßig mit. Wer mag, kann auch eine Offroad-Variante (Fiorino Adventure) ordern. | *rs*

Fotos: Fiat Professional

Renault | Allrad-Option für den Master und Offroad-Paket für Kangoo sowie Trafic

– Der Importeur setzt bei der Vermarktung seiner leichten Nutzfahrzeuge auf schweres Gelände. Mit dem X-Track-Paket sollen ab Herbst der Kangoo Rapid, der Trafic und der Master fit für den Offroadeinsatz gemacht werden. Dazu erhalten Kangoo Rapid und Trafic jeweils 30 Millimeter und der Master sogar 40 Millimeter mehr Bodenfreiheit, kombiniert mit einem verstärkten Unterbodenschutz (zwei bis drei Millimeter). Der Clou des Packages ist allerdings die mechanische Differentialsperre mit begrenztem Schlupf, die zusammen mit der Traktionskontrolle das Vorankommen auf schwierigem Gelände absichern soll. Für die ganz harten Fälle erhält der heckbetriebene Master einen zuschaltbaren Allradantrieb von Oberaigner. Im 4x2-Modus leitet das Verteilergetriebe die gesamte Kraft zur Hinterachse. Im zugeschalteten 4x4-Modus wird gesplittet, also jeweils 50 Prozent des Antriebsmoments an die Hinterachse und die Vorderachse geschickt. Als 3,5- oder 4,5-Tonner mutiert der Master damit

per Tastendruck (aktivierbar bis zu Geschwindigkeiten von 25 km/h) zum 4x4-Modell mit zuschaltbarem Untersetzungsgetriebe. Der Nachteil: Wer den Allrad-Master ordert, muss mit einem Mehrgewicht von gut 150 Kilogramm leben. | *rs*

Fotos: Renault