



Als Zwei-Rechnungs-Fahrzeug trägt der E-Caddy einen neuen Namen.

Weißer Ware: Zum Endspurt seiner langen Laufbahn wird der Caddy von Abt elektrifiziert – das VW-Zeichen trägt er weiterhin.

Endspurt als Elektriker

Unmittelbar vor seiner Ablösung geht der batterieelektrisch angetriebene E-Caddy an den Start. Federführend beteiligt ist der Autoveredler Abt – eine in jeder Hinsicht hochspannende Kombination.

Mit Langeweile haben die Entwicklungsingenieure von VW Nutzfahrzeuge im Moment nicht zu kämpfen. Zurzeit wird der nagelneue Caddy angeschoben, der vollelektrisch angetriebene ID Buzz und der weniger elektrische T7 sind in der Pipeline, mit Ford hat man wegen einer Kooperation für den Nachfolger von Amarok sowie Transporter T6.1 angebandelt. Wer also soll da ergänzend zum E-Crafter fix noch eine E-Flotte von Caddy und Transporter vom Stapel lassen? Benötigt für den emissionsfreien Stadtverkehr von heute und morgen, vor allem aber eilig vonnöten zur Minderung millionenschwerer

Strafzahlungen für CO₂-Flottenwerte? In die Bresche springt der Fahrzeugveredler Abt. Die Allgäuer haben schon vor zehn Jahren erste Caddy auf E-Antrieb umgerüstet und sich als Motorsportler einen Namen in der Formel E gemacht. Auf der IAA 2018 parkten auf dem VW-Stand der Abt E-Caddy und der Abt E-Transporter. Heute kann man den E-Caddy bei zahlreichen VW-Händlern erwerben, bald den E-Transporter. Aber wie fährt sich ein E-Caddy, entwickelt vom Tuner?

Der hier hat bereits einen Schlechtwegetest hinter sich, entsprechend 200.000 Kilometern auf der Straße. Trotzdem humpelt er nicht mühsam als zerschun-

dener Versuchsträger über die Straße. Im Gegenteil: Hier scheppert nichts, fast könnte der E-Caddy frisch aus dem Autohaus rollen. Nur beim Blick unter die Karosserie werden Gebrauchsspuren deutlich. Empfindsame Gemüter bemerken im Hintergrund eine minimal unrunde Geräuschkulisse, registrieren ganz leichte Schaltruckle des DSG-Getriebes. Nach umgerechnet 200.000 Kilometern eher Orden als Narben.

Moment: DSG-Getriebe im E-Auto? Stimmt: Abt kombiniert die Schaltbox mit einem E-Antrieb und nutzt dabei vier der sechs Gänge. Der Bosch-Motor SMG180 kann daher kompakter und mit

Die Instrumentierung passt zur E-Mobilität, nur eine Verbrauchsangabe fehlt – der E-Caddy verfügt als Basis über das Steuergerät des Diesels.



Die Batteriemodule sind unterflur angeordnet, im hinteren Bereich doppelstöckig – der Laderaum bleibt erhalten.



einem Gewicht von nur 32 kg recht leicht ausfallen. Er leistet maximal 83 kW und dauerhaft 48 kW, bringt es auf 200 Nm. Allemal genug für einen Lieferwagen.

ten Ein-Pedal-Fahrweise an. Der Fahrer kann den Stromfluss am üblichen Powermeter anstelle des Drehzahlmessers verfolgen. Weiter Instrumente informieren

„Er denkt, er wäre ein Diesel“

Dank des Getriebes zieht der E-Caddy munter los, beschleunigt dynamisch bis auf Landstraßentempo. Wer es drauf anlegt, beschleunigt in 13 Sekunden auf Tempo 100. Noch mehr Mumm zeigt er nach dem Wechsel vom Fahrprogramm D auf S. Doch schon in D hält der umgetaufte VW mühelos im Verkehr mit und mündet, ganz nach Wahl des Käufers, bei 90 oder 120 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Weiterer Vorzug des DSG-Getriebes: Nimmt der Fahrer nur leicht den Fuß vom Fahrpedal, wechselt der Lieferwagen nahezu unmerklich von Stufe 4 in 3 und rekuperiert, gewinnt also wertvollen Strom zurück. Ohnehin verzögert der Abt bei Gas weg – hier Strom weg – deutlich, siedelt sich im Schubtrieb zwischen einem Verbrenner und der anderswo geschätz-

über den Stand der Batterie und die zur Verfügung stehende Leistung. Das mittige Display nennt die verbleibende Reichweite und warnt bei annähernd leerem Akku. Weitere Informationen, etwa über den Verbrauch, gibt es nicht. Die Ursache: Um die Entwicklung zu vereinfachen, verfügt der E-Caddy über ein herkömmliches Steuergerät, das hier von einem zusätzlichen Steuergerät von Abt-Partner Schaeffler überspielt wird. „Er denkt, er wäre ein Diesel“, formuliert ein Abt-Ingenieur treffend.

Als Diesel läuft der Caddy auch vom VW-Band. Der Verbrenner-Komponenten vom Motor über den Tank und die SCR-Anlage bis zum Auspuff werden im Rahmen des Umbaus demontiert und durch E-Komponenten ersetzt. Dabei kommt an vielen Stellen bewährte VW-Technik zum Einsatz, etwa die Ladetechnik und der Hochvolt-Heizer vom E-Golf. Geschickt nutzt Abt im Motorraum für die Montage die identischen Befestigungspunkte.

Und die Reichweite?

Herzstück der Umbauten sind neben E-Motor und Wechselrichter die Lithium-Ionen-Batterien. Sie lagern in einer schützenden Blechhülle unter dem Wagenboden. Obwohl Abt durchweg auf den Caddy Maxi mit langem Radstand setzt, sind die Akkus im hinteren Bereich sogar zweistöckig angeordnet. Die Bodenfreiheit bleibt erhalten, der Rampenwinkel indes verringert sich – Vorsicht bei stark abschüssigen Einfahrten. Verwendet werden

TEPE SYSTEMHALLEN

Pultdachhalle Typ PD3 (Breite: 20,00m, Tiefe: 8,00m + 2,00m Überstand)

- Höhe 4,00m, Dachneigung ca. 3°
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- inkl. imprägnierter Holzpfetten
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Mehr Infos

Aktionspreis

€ 20.900,-

ab Werk Buldern; excl. MwSt.

Schneelastzone 2
Windzone 2, a. auf Anfrage

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Heinz Schutz GmbH
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0
www.schutz-fahrzeugbau.de



Wer auffallen will, greift beim T6.1 zu Karosserieteilen und Rädern von Abt.

Erlaubt ist, was gefällt

Auch wenn aufgebrelzte schneidige Audi den Schauraum dominieren: Bestseller von Abt in Kempten sind Veredelungen der T-Baureihe von VW. Das hat Tradition, wenn man so will: Schon 1896 in der Gründerzeit seines Betriebs hat der Schmied Johann Abt Kutschen für Einsatz im harten Allgäuer Winter getunt. Später standen Autohandel und Rennen im Vordergrund, jetzt ist es die Kombination von Motorsport und Fahrzeugtuning für die Marken des VW-Konzerns. Die Firma unterscheidet jetzt zwischen den selbständigen Sparten Abt Sportsline und Abt E-Line.

Die Spitzenmotorisierung des VW T6.1 dopt Abt um rund zehn Prozent auf 166 kW (226 PS) und 490 Nm, macht netto mit Nebengeräuschen gut 2.000 Euro. Wer gerne zeigt, was er hat, wählt einen Aufsatz für Front-

schürze und Grill, Schwellerleisten, ein Set für die Heckschürze einschließlich schwarz glänzenden Endrohren und womöglich einen Heckflügel. Schicke Räder im Format 19 oder 20 Zoll machen ebenfalls einiges her. Und wie wär's mit einem Bilstein-Gewindefahrwerk mit Tieferlegung von 40 bis 70 mm? Für ein Komplettpaket aus Rädern und Reifen, zusätzlichen Pferdestärken und Tieferlegung sind netto rund 8.000 Euro zu veranschlagen. Nicht erschrecken: Wer sich bei den Audi-Varianten umschaut, kann in ganz anderen Preisregionen landen.

So manche Umbauten sind Geschmackssache, aber wichtig ist: Bei Abt gibt es TÜV und Garantien, die Zusammenarbeit mit dem VW-Konzern gewährleistet Seriosität. Sonst wären weder Abt E-Caddy noch Abt E-Transporter denkbar.

prismatische Zellen mit einer Kapazität von jeweils 53 Ah. Die Batteriemodule sind ebenfalls eine bekannte Größe, sie kommen vom chinesischen Batterieriesen CATL, er fertigt sie bereits für den chinesischen E-Golf. Die Module à 2,34 kWh sind im Pannenfall tauschbar und summieren sich zu einer Bruttokapazität von 37,3 kWh. Real stehen dem Fahrer 32,5 kWh zur Verfügung. Für den Kombi nennt VW einen Verbrauch von 23,3 kWh/100 km nach WLTP, daraus resultiert eine Reichweite von 159 Kilometer. Bei reinem Stadtverkehr sind's noch ein

paar Kilometer mehr, bei der Variante mit 120 km/h Maximaltempo steigt der Normverbrauch auf 27,3 kWh, entsprechend sinkt die Reichweite. Der niedrigere Wert ist durchaus realistisch, wie sich bei einer ersten Proberunde rund um Kempten trotz Wintertemperaturen und elektrischem Heizbetrieb herausstellte. Im Unterschied zum üppig ausgestatteten VW E-Crafter verzichten die Kompagnons auf ein reichhaltiges Beiwerk, der Caddy bleibt ein schlicht-funktioneller Lieferwagen. Ebenso kommt der Abt E-Caddy ohne verschiedene Fahr- und Rekuperationsmo-



Strom wird dem E-Caddy per Typ-2-Stecker eingeflößt, er verträgt auch Schnellladungen bis 50 kW.

di aus – im alltäglichen Nutzfahrzeugeinsatz realistisch.

Der Ladestecker dockt hinten links unter der übernommenen Tankklappe ab. Zur Not hängt der Lieferwagen an der Haushaltssteckdose, besser an der Wallbox. Dort ist der E-Caddy bei einer Ladeleistung von 7,2 kW in fünf Stunden zu 80 Prozent aufgeladen. Darüber hinaus verträgt er Schnellladungen bis 50 kW, in dieser Klasse nicht selbstverständlich. Das bedeutet 80 Prozent Batterieladung in einer Dreiviertelstunde während der Mittagspause.

Verbrenner raus und E-Technik hinein führen zu einem Mehrgewicht von 154 Kilo oder bis zu 635 Kilo Nutzlast beim Kastenwagen.

Umrüstung durch Alko

Die 330 Kilo schweren Batterien dämpfen wohlthuend das von Hause aus eher hölzern wirkende Caddy-Fahrwerk mit starrer Hinterachse und Blattfedern. Verbrenner raus und E-Technik hinein führen zu einem Mehrgewicht von 154 Kilo oder umgerechnet bis zu 635 Kilo Nutzlast beim Kastenwagen. Falls dies nicht genügt, gestehen Abt und VW dem E-Caddy sogar bis zu 750 Kilo Anhängelast zu, das kann nicht jedes E-Mobil.

Wer nun neugierig ist: Zu erwerben gibt es den Abt E-Caddy beim VW-Händler. Zurzeit haben sich 250 Betriebe dafür qualifiziert, Ziel ist ein Netz von 350 Partnern. Sie übernehmen auch die Wartung – einmal im Jahr oder nach maximal 40-000 Kilometern beim E-Fahrzeug eher eine



Abt E-Transporter heißt der nächste Coup, er geht noch in diesem Frühjahr an den Start.

Durchsicht, denn der teure Ölwechsel entfällt. Der E-Caddy läuft wie bei Auf- oder Ausbauten im Zwei-Rechnungs-Modell, VW ist für das Basisfahrzeug zuständig, Abt für den E-Teil. Also ebenfalls für die Garantie von acht Jahren oder maximal 160.000 Kilometer und mindestens 70 Prozent Batteriekapazität.

Die Umrüstung von D zu E übernimmt Chassis-Spezialist Alko, die Kapazität beläuft sich auf rund 10.000 E-Caddy und E-Transporter im Jahr. Also müssen die Verkäufer ran. Sie offerieren den E-Caddy ausschließlich als Leasingfahrzeug. Netto 259 Euro kostet er im Monat, gerechnet auf vier Jahre à 10 000 Kilometer und mit einer Sonderzahlung von 4.500 Euro. Berücksichtigt ist dabei der VW-Umweltbo-

nus von 3.000 Euro. Basis der Rechnung ist ein Preis von netto 29.500 Euro. Zum Vergleich: Ein Caddy Maxi TDI mit DSG-Getriebe steht mit 22.680 Euro in der Liste. Wer dann noch rechnet, dass Strom deutlich günstiger ist als Diesel und teure Ölwechsel entfallen, der bekommt Appetit. Sollte jedoch bei der Kalkulation eine Wallbox pro Auto auf dem Betriebshof nicht vergessen.

Ein Argument abseits von Euro und Cent: Zwar ist Abt für den E-Teil zuständig, aber einen Fehlgriff können sich die Partner des ambitionierten Projekts nicht leisten. Also ist der Abt E-Caddy nach VW-Kriterien getestet worden. Zum Beispiel bei Hitze und Kälte, mit Überladung und Tiefentladung der Batterie, bei Crashtests.

Transporter unter Strom

Abt elektrisiert ebenfalls den T6.1, er geht im Frühjahr unmittelbar nach dem Caddy an den Start. Die Technik ist identisch: E-Motor von Bosch mit 83 kW und 200 Nm Drehmoment, Batterien 37,3 kWh, Höchstgeschwindigkeit wahlweise 90 oder 120 km/h. Die Batteriemodule sind hier jedoch aufgrund des durchweg verwendeten langen Radstands in einer Doppelreihe angeordnet. Die zunächst angekündigte Variante mit einem zweiten Batteriepaket für große Reichweiten ist noch nicht verabschiedet. Auch im T6.1 verknüpft Abt den E-Motor mit einem DSG-Getriebe, nutzt in diesem Fall die ersten drei Gänge. Aufgrund des Mehrgewichts beschleunigt der Abt E-Transporter in 17,4 Sekunden auf Tempo 100 – im Nahverkehr unerheblich.

Zur Versteifung des E-Transporter muss Abt mehr Aufwand betreiben, das kostet allein 45 Kilo. Daher beläuft sich das Mehrgewicht zum herkömmlichen TDI auf 174 Kilo. Das Modellprogramm ist überraschend groß: Es gibt den Abt E-Transporter als Kastenwagen, Kombi und Doppelkabine, die Spannen der Gesamtgewichte reicht von 2,8 über 3,08 bis 3,2 t. Zusätzlich schleppt der E-Transporter bei Bedarf bis zu 1,5 t Anhängelast – sehr beachtlich, auch wenn er damit nicht allzu weit kommen dürfte.

Nicht zu vergessen die Folter des Dauerlaufs auf der Schlechtwegepiste, entsprechend 200.000 Kilometern auf der Straße. Langeweile hat auch der Abt E-Caddy nicht erlebt. **Randolf Unruh**

ALTEC
Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
 Fax: 07731/8711-11
 E-Mail: info@altec.de
 Internet: www.altec.de

ALU-RAMPEN

Profi Pit
 STAHLFERTIGGRUBE

Für LKW Werkstätten und Bahntechnik in Modul-Bauweise. Konfigurierbar als Arbeitsgrube oder Prüf- und Diagnosegrube aus eigener Produktion.

Fordern Sie ein unverbindliches Angebot an!
Boos Werkstatt- und Industrierausrüstung GmbH
 Im Lipperfeld 9a | 46047 Oberhausen
 Telefon +49 (0)208 8 24 54 -0
 Fax +49 (0)208 85 68 88
 E-Mail info@boos.de
 www.profitpit.de | www.boos.de

©2017 Profipit KFZ-Anzeiger