

Das echte Stadtmobil

Was waren die Kriterien für einen Alltags-Campervan? Nicht zu lang, nicht zu hoch, nicht zu breit. Heute fährt er teils elektrisch.

Text und Fotos von Andreas Gildenfuß





Was ist der PHEV überhaupt? Eigentlich ein normaler Transit Custom, wie ihn MobilTec aus Bingen als Camper Vialla in verschiedensten Motorisierungen ausbaut. Vielleicht noch ganz spannend zu MobilTec: Normalerweise bauen die Fahrzeuge für den Transport mobilitätseingeschränkter Personen um, also größtenteils Fahrzeuge für den Transport von Rollstuhlfahrern mit Auffahrrampen, Heckausschnitten, Lifts, Haltegriffen und anderen Befestigungspunkten. Der große Unterschied zu den meisten Ausbauten von Campern. Hier ist alles vom TÜV abgenommen und absolut unfallsicher. Es wird lieber auf eine Funktion verzichtet, als dass man riskiert, dass bei einem Crash eine Schublade aufgeht. Sicherheit geht vor. Das bemerkt man spätestens, wenn man den Rauchmelder im Aufstelldach entdeckt.

Die noch größere Besonderheit an unserem Testfahrzeug ist aber der Antrieb: Der Ford Custom PHEV fährt rein elektrisch. Unter der Haube steckt zwar ein kleiner Dreizylinder-Ottomotor mit 996 Kubikzentimeter. Der ist aber nur der Range Extender für den Elektromotor, der das Fahrzeug antreibt. Der Dreizylinder ist prinzipiell ein alter Bekannter, der mit seinen 84 PS schon seit rund zehn Jahren in verschiedenen Pkw eingesetzt wird. Als Generator liefert er seine Energie aber ausschließlich an den Elektromotor des 48-Volt-Mild-Hybridsystems mit einer Nennleistung von 93 kW/126 PS und von da direkt an die Vorderräder. Ist die



Alltagstauglich: Theoretisch gibt es fünf Sitzplätze, dann wird es aber eng auf der Rückbank. Unter der einfach aufzuklappenden Sitzfläche ist ein crashsicherer Stauraum – ohne Klappe. Die Liegefläche ist mit 190 x 130 cm groß genug und ein bisschen hart.





Am farbigen Touchpanel lassen sich alle Füllstände ablesen, die Beleuchtung dimmen und schalten. Im Schrank darunter befinden sich der Kompressor und die aufgeräumte Elektrik.



Der 39-Liter-Kompressor-Kühlschrank verfügt zusätzlich über ein Gefrierfach mit fünf Litern Volumen. Eine 100-Ah-Zusatzbatterie sorgt für Energie.

Der Tisch mit seinem Klappfuß ist ungewöhnlich, aber eigentlich ganz praktisch für drinnen und draußen.



FORD PLUG-IN-HYBRID

Vor rund zwei Jahren bot Ford mit dem neuen Transit Custom Plug-in-Hybrid als erster Hersteller einen Transporter in der Ein-Tonnen-Nutzlastklasse an, der über einen Plug-in-Hybrid-Antrieb (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle) verfügt. Der Custom PHEV ist mit bis zu 56 Kilometer rein elektrischer Reichweite angegeben und ermöglicht damit zum Beispiel im Stadtverkehr lokal emissionsfreies Fahren und ist von etwaigen Zufahrtsbeschränkungen in städtischen Umweltzonen befreit. Dank der Kombination aus Elektroantrieb und dem 1,0 Liter großen Ford EcoBoost-Turbobenziner, der als Range Extender dient, überzeugt die Plug-in-Hybrid-Version mit einer alltagstauglichen Reichweite von rund 500 Kilometern. Die Vorderräder des Transit werden ausschließlich von einem Elektromotor angetrieben. Dieser leistet maximal 93 kW und bezieht seine Energie aus einer flüssigkeitsgekühlten Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 13,6 kWh. Der bewährte 1,0-Liter-EcoBoost-Benzinmotor dient als Range Extender: Ist die Kapazität der Akkus erschöpft, produziert er Strom für den Elektromotor. So kann der Transit Custom



PHEV mühelos längere Strecken absolvieren, ohne dass ein Stopp zum Aufladen erforderlich wäre. An einer Haushaltssteckdose mit 230 Volt Spannung und einer Stromstärke von zehn Ampere kann die Batterie



Geofence zeigt automatisch an, wenn man sich in einer Umweltzone aufhält. Das Cockpit ist überschaubar, Strom und Benzin mit getrennter Tankuhr und Reichweite. Aufladen funktioniert an jeder Steckdose.

innerhalb von 4,3 Stunden vollständig aufgeladen werden. Mit einem handelsüblichen Typ-2-Ladestecker für Wechselstrom (AC) verkürzt sich diese Zeitspanne auf 2,7 Stunden. Der Fahrer kann den Grad der Energierückgewinnung und Bremsunterstützung des regenerativen Ladesystems beeinflussen. Hierzu wechselt er am Schalthebel zwischen dem „Drive-“ und dem „Low“-Modus. Im „Low“-Programm rekuperiert das System stärker, sobald der Fahrer den Fuß vom Gaspedal nimmt. Darüber hinaus stehen vier unter-

schiedliche EV-Fahrprogramme zur Wahl. „EV auto“ (Standardmodus) wechselt je nach Fahrsituation zwischen elektrischem Modus und Range Extender. „EV jetzt“ priorisiert das Fahren im elektrischen Modus, bis der Akku-Ladezustand nicht mehr für emissionsfreies Fahren ausreicht. „EV später“ priorisiert das Fahren mit aktiviertem Range Extender und nutzt regeneratives Laden und „EV aufladen“ nutzt den Range Extender, um das Fahrzeug anzutreiben und den Akku bis zu rund 75 Prozent aufzuladen.

flüssigkeitsgekühlte 13,6-kWh-Lithium-Ionen-Batterie, die unbemerkt unter dem Fahrzeugboden versteckt ist, geladen, entscheidet das Fahrzeug selbstständig, in welchem Fahrmodi es fahren möchte. Es gibt EV auto, EV jetzt, EV später und EV aufladen. Beim Start fährt der Ford, sofern die Batterie geladen ist, mit EV auto, bis die Batterie leer ist, was eigentlich ein bisschen doof ist. Wer also zu weit pendelt, der kommt in der Stadt mit leerer Batterie an. Laut Anzeige kommt man mit voller Batterie rund 36 Kilometer weit. Wenn man jetzt 45 Kilometer einfach zur Arbeit hat, muss man aktiv in die Fahrprogramme eingreifen: Also elektrisch starten, am Ortsausgang des Wohnorts auf EV später schalten, bergab vielleicht sogar auf EV aufladen, auf der Bundesstraße – der Custom fährt nur völlig ausreichende 120 km/h schnell – wieder auf EV später und dann beim Einfahren in die Umweltzone auf EV auto oder EV jetzt. Wobei: Im Falle von Stuttgart macht der Ford das sogar von alleine. Geofencing heißt das System, das auf einem kleinen Monitor im Cockpit angezeigt wird. Fährt man GPS-überwacht in eine Umweltzone, schaltet der Custom automatisch auf Batterieantrieb um. Bei uns zeigt sich mehr der gute Wille, denn wenn die Batterie leer ist, fährt der Ford trotzdem mit Benzin weiter. In Zonen, in denen Verbrenner verboten sind, würde der Transit vermutlich einfach stehen bleiben.

Mit dieser Taktik und Fahrweise schafft man es, den Campervan auf solchen Strecken mit regelmäßigem Nachladen zu Hause ganz sparsam zu fahren. Rund 4,5 Liter zeigt der Bordcomputer beim Pendeln an – dazu kommen natürlich noch, je nachdem, wie man es aus-



reizt, bis zu 13 Kilowatt-Stunden Strom aus der Steckdose. An der Steckdose lädt man mit maximal 3 kW rund 4,5 Stunden, bis die leere Batterie komplett voll ist, an einer Wallbox mit AC Level 2 sind auch nur 4,6 kW, also ungefähr 3 Stunden, bis der Akku voll ist. Spannender ist das Ganze auf langen Strecken, nämlich dann, wenn man auf jeden Fall Verbrenner fahren muss.

Eines kann man sagen, der Mild-Hybrid entschleunigt. Die 120 reizt man eigentlich kaum aus, man versucht eher so zu fahren, dass der Motor, also der Ran-

Das Möbeldekor Bianco-Hochglanz kostet Aufpreis. Die Verarbeitung der Möbel ist tadellos. Die Vorhänge machen das Fahrzeug wohnlicher und sie sind wirklich einfach zu bedienen.



Platz und eine bequeme Matratze. Das SCA-Dach ist die erste Wahl für den Custom, auch wenn es in der Tiefgarage eng wird.



Durch die seitlichen Fenster (Fliegengitter und Kunststoff) dringt Licht, durch das Panoramafenster viel Luft.



Praktische Leseleuchten mit USB-Anschluss und Ablagen im Dach. Die klappbare Leiter erleichtert das Aufsteigen, wer das doch etwas sperrige Teil lieber zu Hause lässt, kommt klassisch über Sitz und Rückenlehne ins Obergeschoss.





Ab in die City: Für die normale Durchschnittsnutzung, alle paar Wochen mal übers Wochenende auf Tour, Pfingsten, Sommer- und Herbst-Urlaub etwas länger unterwegs, aber sonst täglich auf das Auto angewiesen, ist der Plug-in nicht verkehrt. Der Vialla sowieso nicht.

ge Extender, in einem gemütlich gleichbleibenden Drehzahlbereich bleibt. Geht es bergauf – oder beim Überholen – muss man den Dreizylinder natürlich ausquetschen. Dennoch: 10,9 Liter auf Langstrecke sind für den Campervan ganz okay.

Das Wichtigste haben wir aber fast vergessen: den Ausbau. Wie schon gesagt, MobilTec kommt aus dem anspruchsvollen Bereich der Sonderfahrzeuge. Der Grundriss ist zwar klassisch, die Verarbeitung dafür speziell. Nichts klappert und nichts wackelt, alles ist so

stabil. Der Wohnraum bietet Platz für bis zu vier Personen. Zwei bequeme Schlafplätze im SCA-Aufstelldach und zwei auf der geklappten Sitzbank. Der jeweilige Auf- oder Abbau der Schlaf- oder Sitzgelegenheit geht einfach und problemlos. Das Konzept ist wie gesagt klassisch – mit allen Vor- und Nachteilen, was auch hier bedeutet, wenn die Sitzbank zum Bett umgebaut ist, sind viele Stauräume nicht mehr so einfach zu erreichen. In der Praxis heißt das, das Feierabendbier oder das nötige Zubehör für das gemütliche Frühstück im Bett



Viele pfiffige Details bemerkt man erst in der Praxis. Ob der Einfüllstutzen im Fußraum immer eine gute Idee ist, wird sich zeigen, die Gasflasche öffnen und schließen zu können, ohne den Laderaum zu räumen, ist aber sicher gut. Die verschiebbare Sitzbank löst vermutlich alle Transportprobleme.

schon vorher aus Schränken und Kühlschrank zu holen oder eben clever genug packen. Ist man zu zweit mit wenig Gepäck unterwegs, sind Platz und Erreichbarkeit kein Problem. Die Bettverlängerung kann man hochklappen oder bei schönem Wetter lässt man sie einfach zur geöffneten Heckklappe hinausragen und schon ist massig Platz in dem kompakten Camper. Etwas ungewöhnlich ist der Tisch: Zuerst einmal ist er während der Fahrt sicher verstaut unter der Bettverlängerung. Das Tischbein ist ebenfalls crashsicher in einer Box seitlich neben der Sitzbank und der dreibeinige Fuß passt unten in die Möbelzeile. Auch wenn man die Einzelteile etwas zusammensuchen muss, einmal aufgestellt, ist der Tisch doch ganz praktisch und kann problemlos im oder außerhalb des Fahrzeugs benutzt werden. Für die kühle Jahreszeit gibt es eine Kraftstoff-Standheizung, eher für sommerliche Temperaturen ist die Außendusche im Heck gedacht. Unter dem Fahrzeug befinden sich die 40-Liter-Frisch- und Abwasser-Tanks. Einen Karosserieausschnitt für den Einfüllstutzen spart man sich, indem man ihn in die Trittstufe an der Beifahrerseite legt – das kann gut gehen, mit etwas Pech jedoch zu einer kleinen Überschwemmung führen. Etwas konsequenter wäre es gewesen, wenn auch die 230-Volt-Einspeisung – wie weit verbreitet – unter der Motorhaube wäre, dann würde man dem Vialla ohne Dekor den Camper kaum ansehen. Am Ende stört nur der Preis, der allerdings nur durch die Basis ziemlich hoch wird.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Ford Transit Custom Kombi L1 H1. Elektromotor mit 92 kW/126 PS, 355 Nm und 1,0 l EcoBoost-Range-Extender, Leistung 62 kW/84 PS, 1-Gang-Automatik, Frontantrieb

Maße und Massen: (L x B x H) 497 x 199 x 208 cm, Radstand: 367 cm. Masse im fahrbereiten Zustand: 2.402 kg, zulässige Gesamtmasse: 3.240 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie mit SCA-Aufstelldach, Wände und Boden isoliert. Mit geräuschkämmender Stoffkaschierung

Betten: Schlafsitzbank 190 x 130 cm, Aufstelldach 200 x 125 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser: je 40 l unter dem Fahrzeug, Gas: 5 kg, Benzin: 54 l

Serienausstattung: 39-l-Kompressorkühlschrank, Zweiflammkocher, Standheizung, Aufstelldach, Zusatzbatterie, Zentralsteuerung, Verdunkelungssystem

Sonderausstattung: Travel Paket: 100 Wp-Solar, 100 Ah-Lithium, Markise 2.261 €. Außendusche 298 €. Möbeldekor bianco-weiß 714 €.

Testverbrauch: 10,2 l/100 km

Grundpreis Basis: Ford Transit Custom Kombi ab 40.424 €. Als PHEV ab 62.838 €

Grundpreis Ausbau:

28.203 €

www.mtc-freizeit.de