

Fotos: ABT

**E-Kompetenz hat ABT schon in der Formula E bewiesen. Nun warten die Transporter auf ihr Update fürs E-Zeitalter**

## ABT verstromt das VW-Duo

Strom als Antriebsquelle hatte man im Jahr 2003, aus dem die Urformen von Caddy und T6.1 noch stammen, in Hannover weniger im Blick. Das ändert sich nun und man greift heute auf die Hilfe eines Partners zurück.

**Das Kemptener Unternehmen** ABT, bislang vorrangig als hochpreisiger Edeltuner für die Volkswagen-Konzernprodukte bekannt, baut sich mit der Elektrifizierung der Transporterbaureihen VW Caddy und VW T6.1 ein weiteres Standbein auf und bringt allein durch sein Engagement in der Rennserie Formula E einiges an entsprechendem Know-how mit. Für die Realisierung des ungleich bodenständigeren Projektes, sah man sich nach eigener Aussage in den Regalen der E-Komponentenzulieferer in aller Welt um. Grundlage sind bei beiden Transporter-Modellen die Derivate mit langem Radstand, die genügend

Platz für die unterflur montierte Batterie mitbringen. Ihre Kapazität von 37,3 kWh soll im Falle des Caddy für maximal 141 Kilometer genügen. Geboren werden die Stromer allerdings als herkömmliche Dieselvariante, die beim Umbaupartner Alko im schwäbischen Günzburg ihres Verbrenners und allen dazugehörigen Komponenten entledigt werden.

### DSG bleibt, Bosch-E-Motor

Mit einer Ausnahme: Das Direktschaltgetriebe (DSG) darf bleiben und übernimmt mit seinen ersten vier Gängen (1 bis 3 beim

T6.1) die Kraftverteilung des im Peak 83, ansonsten 48, Kilowatt leistenden E-Motors von Bosch. Die sanften Gangwechsel nehmen lediglich versierte Fahrer zur Kenntnis, sie sind aber auch der Grund, dass die Rekuperation nach dem Loslassen des Gaspedals mitunter etwas verzögert eingeleitet wird, weil die Elektronik zunächst noch eine niedrigere Fahrstufe anwählt.

Bewusst verzichtet hat ABT auf mehrere verschieden starke Rekuperationsmodi à la Mercedes-Benz E-Vito, die laut den Kemptenern kaum ein Fahrer sinnvoll einsetzen würde. Die gewählte Rekuperationsstärke erweist sich aber zumindest bei

- 1 Die 37,3 kWh Speicherkapazität sollen beim Caddy für maximal 141 Kilometer reichen
- 2 Der T6 wird wie der E-Caddy als Leasingmodell angeboten
- 3 Für 293 Euro pro Monat im Leasing surrt der E-Caddy in die Flotte
- 4 Tempo, Ladezustand und Rekuperation beschreiben die Wirkweise im Stromer



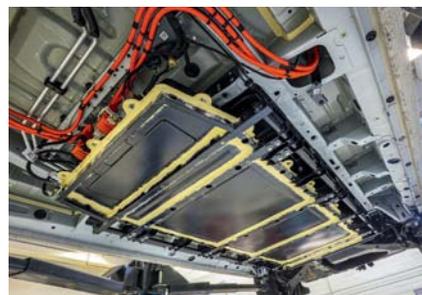
leerem Frachtabteil als ausreichend kräftig, um den Caddy meist ohne Bremspedal durch den Stadtverkehr zu steuern. Ansonsten gibt sich der ABT-Caddy Elektrotransporter-typisch unspektakulär. Die 48 kW genügen zum Mitschwimmen über Land und im Stadtverkehr völlig, für eilige Lieferungen ließe sich zur Not der S-Modus über den DSG-Wahlhebel ansteuern, in dem der Stromer 200 Newtonmeter Drehmoment und erwähnte 83 kW bereitstellt. Wahlweise bei Tempo 90 oder 120 endet der Vortrieb, dann dürfte es mit der Reichweite allerdings nicht mehr weit her sein.

### Voll in vier Stunden

Nachgeladen wird mit Wechselstrom (AC) per 7,2-kW-Anschluss (Wallbox), was laut ABT nach höchstens vier Stunden erledigt ist. Oder man nutzt den 50-kW-Gleichstrom-Anschluss, der in 50 Minuten bis zu 80 Prozent der Batteriekapazität wiederherstellt, aber bekanntermaßen der Lebensdauer des Akkus, auf die VW und ABT

acht Jahre oder 160.000 Kilometer gewährt, wenig zuträglich ist.

Dem Umbaukonzept geschuldet: Für die Unterbringung der Ladeanschlüsse nutzt ABT die vorhandenen Tankstutzen. Kann man sich mit dessen Position beim T6.1 hinter der Fahrertür noch arrangieren, ist es durch die beim Caddy am linken Fahrzeugheck untergebrachte Klappe an kaum einer Ladesäule möglich, ohne um-



**Jeder Transporter geht mit langem Radstand zum Umbauer, sodass unterflurig genügend Platz ist**

fangreiches Kabelverlegen anzudocken. In der Werkstatt andocken müssen E-Caddy und E-T6.1 bis auf weiteres jährlich und dürfen dafür jeden für Elektromobilität autorisierten VW-Servicestützpunkt anlaufen. Dort bezieht sich das Programm in den ersten Jahren vorrangig auf Sichtprüfungen der Komponenten.

Die Caddy Kastenwagen- und Kombi-Modelle sind seit März verfügbar und laufen ausschließlich im Leasing für eine Monatsrate ab 293 Euro. Der große Bruder, ABT T6.1 E-Transporter, ist seit Frühjahr im Kauf oder Leasing verfügbar und startet als Kastenwagen bei 44.990 Euro, als Kombi bei 49.623 Euro und als Caravelle Comfortline bei 56.475 Euro. Das ABT E-Transporter-Leasing startet beim Kasten ab 459 Euro. Für eine sprunghafte Nachfrage wäre ABT gewappnet: Bis zu 10.000 Exemplare könnte Partner Alko jährlich realisieren. Gebaut wird der E-Caddy allerdings nur bis zum Jahresende. Auch wenn der neue Caddy in den Startlöchern steht (siehe Seite 51), wird es Nachfolger wohl nicht geben. *jb*