Passt erstaunlich viel hinein: Der Frachtraum des Lieferwagens (hier der VW „Caddy“ im Modelljahr 2016) ist auf etwa 3 m³ ausgelegt – und schafft sogar 4 m³ in einer gestreckten Version.

Drei bis vier Kubik zur Wahl

Marktübersicht: Lieferwagen mit etwa 2 bis 2,5 t zulässigem Gesamtgewicht

Wenn Servicearbeiten zu erledigen sind oder die Materialfahrt kein großes Ausmaß annimmt, ist der Lieferwagen in seinem Element. Unter zehn ausgereiften Fahrzeugen kann der SHK-Betrieb derzeit wählen. Meist passen in den Frachtraum 3 m³ – oder mehr als 4, wenn es eine gestreckte oder Hochdach-Variante ist. Nutzlasten von max. 800 kg können dabei drin sein. Doch genau hinschauen: An der Schwelle zur Schadstoffgrenze Euro6 sind noch nicht alle Motoren dafür gerüstet.

Der Vor-Ort-Termin fürs neue Bad, die Heizungswartung oder der kurze Trip zum Großhändler steht an? Mit einem großen Transporter würden sich solche Jobs eher mühsam gestalten. Denn ob unnötiger Spritverbrauch oder Parkplatzprobleme: Es gibt zahlreiche Argumente, die dafür sprechen, in solchen Fällen die kleinere Fahrzeugvariante zu wählen. Für solche Aufgaben zeigt sich die Lieferwagen-Klasse in ihrem Element. Dazu gehören zehn Modelle, die durchweg seit vielen Jahren am Markt sind und dank des einen oder anderen Generationswechsels als ausgereift gelten können.

Bei der Größe des Frachtraumes kann man von etwa 3 m³ ausgehen, doch manche Modelle bieten auch eine um 25 oder gar 40 cm gestreckte Variante. Dann verkraftet der Frachtraum hinter der Trennwand 4 m³ oder gar mehr. Diese Maxi-Versionen gibt es bei den französischen Zwillingen Citroën „Berlingo“ und Peugeot „Partner“ sowie bei der deutsch-italienischen Kooperation Fiat „Doblò“ und Opel „Combo“, aber auch beim Ford „Connect“, Renault „Kangoo“, Mercedes „Citan“ sowie beim VW „Caddy“. Die tabellarische Übersicht hat dies berücksichtigt.

Angebot reicht bis zum Mikro-Van

Es ist nicht gerade einfach, unter den Lieferwagen die Übersicht zu behalten. Nutzfahrzeughersteller runden ihr Modellangebot seit 2008 mit sogenannten Mikro-Vans nach unten ab. Dazu gehören beispielsweise von Renault der „Kangoo Compact“, von Fiat der „Fiorino“ oder von Ford der „Courier“. Sie bieten bei einem sehr kurzen Radstand max. 2,5 m³ hinter der Trennwand, realisieren einen Wendekreis unter 10 m und sind damit für die City mit geringem Parkplatzangebot oder für ein beengtes Straßennetz in Altstadtlagen konzipiert. Bei dem Marktspiegel in diesem Heft bleiben sie außen vor.

Passt zum Alltag im Handwerk

Es zählt aber nicht nur die Frachtraumgröße von der Heckklappe bis zur Trennwand oder darüber hinaus bis unter das Handschuhfach. Der Serviceflitzer kann beispielsweise auch dadurch zusätzlichen

Nutzen bringen, weil beim Kauf an die Option einer Leiterklappe gedacht wird. Alternativ kann sich auch die Anordnung der Flügeltüren als komfortabel erweisen. Dann nämlich, wenn die breitere linke Hecktür auch solo einrastet und die schmalere rechte während der Fahrt sicher geöffnet bleibt, um extra langer Fracht Platz zu bieten. Dieses Detail zeichnet beispielsweise ein ausgereiftes Modell aus und zeigt, dass Konstruktionen bei Mitbewerbern auch möglichst einfach und billig sein können.

Weil der Handwerker mit dem Frachtraum Geld verdient, kommen an dieser Stelle weitere wichtige Punkte in den Fokus:

- Reichen Breite und Höhe der Frachtraumöffnungen?
- Sind Wölbungen im Inneren der Karosserie hinderlich?
- Ist der Abstand zwischen den Radkästen breit genug?
- Ein absenkbarer Beifahrersitz in Kombination mit Schwenkgitter bringt 0,5 m³ mehr Laderaum und eröffnet Langgut zusätzlich ein Terrain von gut 1 m.
- Als Option kann auch in der Trennwand eine Durchlademöglichkeit eingerichtet sein.

Frachtraum kann variabel sein

Ob Kasten oder Kombi: Für die Kaufentscheidung kann wichtig sein, dass mal Utensilien, mal Personen transportiert werden sollen. Letzteres realisiert beispielsweise der „Caddy“ (VW) recht gut. Denn seit dem Baujahr 2011 sind alle hinteren Sitze eines Kombis nur durch Steckverbindungen im Boden verankert. Ein zeitraubendes Lösen von Schrauben entfällt, sodass der Personenwagen durchaus auch zum Frachter taugt.

Die Franzosen haben eine clevere Kombination als Alternative entwickelt: Eine Umrüstung von Sitzen entfällt komplett, wenn man die Option eines faltbaren Trenngitters nutzt. Denn dann kann im Handumdrehen der ebene Laderaumboden verkleinert und im Aufrichten der Rückenlehne eine Mitfahrgelegenheit für drei Personen hergerichtet werden. Beispielsweise listen diese Lösung Renault „Kangoo“, Citroën „Berlingo“ und Peugeot „Partner“. Der mögliche Nachteil: Wird die Rückenlehne aufgerichtet, faltet sich das Gitter unter das Fahrzeugdach und beansprucht dort Platz – der einem großgewachsenen Passagier an Kopffreiheit fehlen könnte.

Mit 155 cm erreichen Fiat „Doblò“ und Opel „Combo“ den Topwert bei der Laderaumhöhe. Auch das Volumen von 5 m³ ist Spitze.

Kann die Alternative für Langgut sein: Eine Leiterklappe ist bei einigen Lieferwagen als Option zu finden.

Bei abgesenktem Beifahrersitz und geschwenktem Trenngitter passt etwa 1 m längere Fracht ins Auto – hier der Opel „Combo“.

Trennwand mit Ladeklappe im Ford „Connect“: Das eröffnet Langgut ein zusätzliches Terrain bis unter das Handschuhfach.

Faltbares Trenngitter: Im Aufrichten der Rückenlehne entsteht eine Mitfahrgelegenheit für drei Personen – hier im Renault „Kangoo“.

Vom Liefer- zum Servicefahrzeug

Wer den Frachtraum nicht wegen seines Volumens schätzt, sondern ein Servicefahrzeug mit Werkstatteinrichtung benötigt, für den hält der Händler meist eine fertige Lösung ab Autohaus bereit. Es können Module sein, die mit der Bodenplatte verschraubt sind. Es gibt aber auch Einbauten, die sich, an den Seiten angeschraubt, auf den oberen Frachtraumbereich beschränken, z. B. „Simpleco“ von Sortimo oder „Cogo“ von Modul-System. Der Vorteil: Bis zu 500 mm Höhe bleibt die Nutzung des Frachtraumbodens uneingeschränkt möglich.

Ladungssicherung muss sein

Die Frachträume der Lieferwagen sind in der Grundausstattung durchweg recht spärlich verkleidet. Teilweise bietet das Zubehörprogramm befriedigende Lösungen. Denn es gilt – nicht zuletzt im Hinblick auf den Werterhalt – den Boden samt Wänden großflächig zu schützen. Das werbewirksame Blechkleid würde erheblich darunter leiden, wenn schlecht verzurrte und dadurch wankende Ladung gegen die Karosserie schlägt.

Fährt wie ein Pkw

Was ist noch wichtig beim Lieferwagen mit seinen unzähligen Einsatzzwecken? Im Fuhrpark des Handwerksbetriebes macht sich das Auto mit seinem zulässigen Gesamtgewicht (zulGG) von etwa 2,2 t nicht nur schnell unentbehrlich. Die durchweg als Fronttriebler konstruierten Fahrzeuge sind trotz etlichen 100 kg Nutzlast unkompliziert wie ein privater Pkw zu fahren. Obwohl man einen Frachtraum an Bord hat, überzeugen die City-Flitzer durchweg mit einem agilen Fahrwerk. Fahrkomfort erwartet der verwöhnte Kunde schließlich auch am Arbeitsplatz hinter dem Steuer. Leider fällt das Platzangebot dort nicht immer üppig aus. Vor allem vor einer Trennwand haben lange Fahrer Mühe unterzukommen – die Probefahrt ist ein Muss.

Effiziente Motoren – mit Euro6?

Hinter dem Steuer lassen sich etliche Qualitäten des Autos erfahren. Dabei mögen Drehmoment, Sitzkomfort oder Design am Instrumentenbord Priorität haben. Doch für die Autobauer hat mindestens ebenso hohe Bedeutung, in welchem Umfang der Kraftstoffverbrauch durch Spritspartechnik weiter gesenkt werden kann. Die Start/Stop-Funktion hat sich fast schon als Standard etabliert und sollte beim Neukauf nicht fehlen.

Beeindruckend ist, mit welcher Minimierung von Verbrauch und Emission Hersteller ins Modelljahr 2016 starten. Dabei zeigt sich, dass ein Lieferwagen im Idealfall mit 4 l Diesel auf 100 km auskommen kann. Auch bei den Ottomotoren hat das Downsizing bewirkt, dass sparsame Dreizylinder mit ansprechender Fahrleistung verfügbar und auch für den Handwerkeralltag gerüstet sind.

Doch die Schadstoffklasse Euro6 ist bei dieser Spitzentechnik nicht automatisch an Bord. Da sollte der Kaufinteressent während der Umstellungsphase in den kommenden zwölf Monaten genau hinschauen. Schließlich ist Euro6 mit nochmals drastisch minimierten Grenzwerten

gegenüber Euro5 ein Beitrag für den Umweltschutz und ein Kriterium für den Wiederverkaufswert.

Alternativen für den Antrieb

Der Elektroantrieb für Lieferwagen wird vor allem von französischen Herstellern gepusht, doch das Handikap einer mäßigen Reichweite – vor allem im Winter – sowie ein hohes Preisniveau lassen die Modelle am ehesten für Flottenbetreiber interessant sein.

Dagegen haben Erdgas-Modelle längst ihren Kundenstamm gefunden – wenn auch die Akzeptanz für diesen emissionsarmen Antrieb weit hinter den Erwartungen geblieben ist. Fiat, Opel und Volkswagen bereichern die Lieferwagenklasse mit zeitgemäßen Erdgas-Turbos im aktuellen Modelljahr. ■

Autor: Thomas Dietrich, als freier Journalist hat er sich fachlich u. a. auf Nutzfahrzeuge spezialisiert

Bilder: Thomas Dietrich und Milan Hoppe

Ein Erdgas-Turbo als schadstoffarme und zeitgemäße Alternative – hier der Fiat „Doblò“. Die Schadstoffklasse Euro6 wird erreicht.

PUNKTE FÜR DIE KAUFENTSCHEIDUNG

- Mit einer oder zwei seitlichen Schiebetüren wird der Frachtraum deutlich besser zugänglich und das Handling mit Material und Maschinen fällt leichter. Doch nicht alle Hersteller rechnen bei den Lieferwagen eine Schiebetür in den attraktiven Grundpreis mit ein.
- Der Kaufinteressent sollte sich vom attraktiven Basispreis nicht blenden lassen, sondern in seiner Kalkulation etwa 5000 Euro als Zuschlag einrechnen. Denn mit nützlichen Dingen wie Klimaanlage, Winterpaket, Navi, Verglasung von Türen sowie mit der Frachtraumverkleidung ist diese Summe leicht erreichbar.
- In der Standardversion eines Kastenwagens ist der Frachtraum oftmals lediglich halbhoch mit dünnen Kunststoffplatten verkleidet. Der Boden kann völlig ungeschützt sein. Das ist nicht alltagstauglich. Deshalb sollten Sonderausstattungen ab Werk oder die Nachrüstung beim Fahrzeugausbauer für die nötige Verkleidung plus Verzurrmöglichkeiten im oberen Bereich sorgen.
- Ist der Kastenwagen nicht voll verblecht, sondern sind Trennwand und weitere Türen verglast, hat der Fahrer eine bessere Sicht, beispielsweise bei vorfahrtberechtigten Straßen.
- Auch für die Baustelle wichtig: Eine Heckkamera oder zumindest Abstandswarner für den Heckbereich erleichtern das unfallfreie Rangieren ungemein.
- Unter den Modellen sind schon jetzt etliche Motoren mit Euro6 verfügbar – den gesetzlichen Bestimmungen müssen die Autobauer ohnehin 2016 folgen. Das ist sicher ein Beitrag zur möglichst schadstoffarmen Fortbewegung. In wenigen Jahren, wenn auf dem Gebrauchtmarkt diese Technik Standard ist, wird sich dies auch im Wiederverkaufswert auszahlen.

Transporter mit ca. 2,2 t zulGG.

Hersteller	Citroën	Dacia	Daimler	Fiat	
Technische Daten	**Berlingo[1])**	**Dokker Express**	**Mercedes Citan**	**Doblò Cargo[1])**	
Ladevolumen (m³)	3,3[2])	Max. 3,9[1])	3,1[1])	3,4[2])	
Nutzlast (kg)	Max. 896	Max. 695	Max. 735	Max. 600 (Cargo Maxi: 850)	
Zul. Gesamtgewicht (kg)	Max. 2205[3])	Max. 1959	Max. 2200	Max. 2400	
Zul. Anhängelast gebremst (kg)	Max. 1250	1200	1050	Max. 1500	
Sitzplätze	Kombi: 5 Kasten: 2+1	Kombi: 5 Kasten: 2	Kombi: 5 Kasten: 2	Kombi: 5 Kasten: 2	
Aufbauten Laderaummaße L/B/H (mm)	Kasten: 1800+2050/1500/1200	Kasten: Max. 1900/max. 1413/1271	Kasten: 1731–2115/1218/1130[2])	Kasten: 1675+2055/1230/1305 Hoch: 1675+2170/1230/1550	
Radstände	1	1	2	2	
Benzin- bzw. Diesel-Motoren Leistung (kW/PS) sowie Mindest-CO_2-Ausstoß (g/km)	Benziner: 72/98 (150) Diesel: 55/75 (112)[4]) Diesel: 66/90 (132)[4]) Diesel: 73/99 (108) Diesel: 88/120 (114) Elektroantrieb: Berlingo Electric	Benziner: 75/102 (140) Benziner[2]): 59/80 (149) Benziner: 84/114 (130) Diesel: 55/75 (118) Diesel: 66/90 (118)	Benziner: 84/114 (140) Diesel: 55/75 (126)[3]) Diesel: 66/90 (130)[3]) Diesel: 81/110 (125)[3])	Benziner: 70/95 (166) Benziner: 88/120 (169)[3]) Diesel: 55/75 (126) Diesel: 66/90 (156) Diesel: 74/100 (158) Diesel: 99/135 (161)	
Basispreis (ohne MwSt.)	Ca. 14 250,– Euro	Ca. 7190,– Euro[3])	Ca. 11 990,– Euro[4])	Ca. 14 100,– Euro	
Bemerkungen	[1]) Nahezu baugleich mit Peugeot Partner [2]) Durch geklappten Beifahrersitz auf 3,7 m³ vergrößerbar (Lang-Version 3,7 m³ auf 4,1 m³ vergrößerbar) [3]) In Lang-Version ca. 2180 kg [4]) Niedrige Emissionen durch Blue-HDI-Variante, Motoren gemäß Euro6	[1]) Einfache Ausstattung 3,3 m³ [2]) Als LPG-Variante (Flüssiggas) [3]) Einstiegspreis in einfacher Ausstattung für kleinen Benziner, Motoren gemäß Euro6	[1]) In Lang-Version 3,8 m³, geklappter Beifahrersitz: + ca. 0,5 m³ [2]) Ähnlich Renault Kangoo [3]) Mit Start/Stop-Technik niedrigere Emissionen [4]) Als Citan Worker mit kurzem Radstand, Motoren gemäß Euro5 bzw. Euro6	[1]) Nahezu baugleich mit Opel Combo [2]) Lang-Version mit Normaldach 4,2 m³ (Cargo Maxi), kurz mit Hochdach 4,0 m³, lang mit Hochdach 5,0 m³ (Maxi XL), mit geklapptem Beifahrersitz: + 0,4 m³ [3]) Außer Maxi XL auch Erdgas-Turbo mit 88 kW/120 PS (CO_2: 134 g/km). Motoren gemäß Euro6	
Internetadresse	**www.citroen.de**	**www.dacia.de**	**www.daimler.de**	**www.fiatprofessional.de**	

Technische Daten laut Hersteller. Alle Angaben ohne Gewähr. Stand: 1. August 2015.

	Ford	Nissan	Opel	Peugeot	Renault	Volkswagen
	Connect	**NV200**	**Combo[1])**	**Partner[1])**	**Kangoo Rapid**	**Caddy**
	2,9[1])	4,2	3,4[2])	3,3[2])	3[1])	3,2[1])
	Max. 929	Min. 580	Max. 600 (Cargo Maxi: 850)	Max. 710	Max. 745	Max. 762[2])
	Max. 2405	2000	Max. 2400	Max. 2205[3])	Max. 2100	Max. 2250[2])
	Max. 1220	1100	Max. 1500	Max. 1250	1050	Max. 1500
	Kombi: 5 – 7 Kasten: 2+1	Kombi: 5 – 7 Kasten: 2	Kombi: 5 Kasten: 2	Kombi: 5 Kasten: 2 + 1	Kombi: 5 Kasten: 2	Kombi: 5 – 7 Kasten: 2
	Kasten L1: 1753/1226/1269 Kasten L2: 2153/1226/1269	Kasten: 2040/1220/1358	Kasten: 1675+2055/1714/1305 hoch: 1675/1714/1550	Kasten: 1800+2050/1500/1200	Kasten[2]): 1731–2115/1218/1130	Kasten: 1780+2250/1340/1257
	2	1	2	1	2	2
	Benziner: 74/100 (129)[2]) Benziner: 110/150 (179)[3]) Diesel: 55/75 (115) Diesel: 70/95 (115) Diesel: 85/115 (124)	Benziner: 81/110 (166) Diesel: 66/90 (128) Diesel: 81/110 (130) Elektroantrieb: Nissan e-NV200	Benziner: 70/95 (166) Benziner: 88/120 (169)[3]) Diesel: 55/75 (126) Diesel: 66/90 (156) Diesel: 77/105 (158) Diesel: 99/135 (161)	Benziner: 72/98 (150) Diesel: 55/75 (112)[4]) Diesel: 73/99 (108) Diesel: 88/120 (112) Elektroantrieb: Partner Electric	Benziner: 84/114 (140) Diesel: 55/75 (119)[3]) Diesel: 66/90 (119)[3]) Diesel: 80/110 (119) Elektroantrieb: Renault Kangoo Z. E. (Zero Emission)	Benziner: 62/84 (127) Benziner: 92/125 (133)[3]) Diesel: 55/75 (114) Diesel: 75/102 (129) Diesel: 90/122 (139) Diesel: 110/150 (127)
	Ca. 15 134,– Euro	Ca. 14 390,– Euro	Ca. 14 050,– Euro	Ca. 14 350,– Euro	Ca. 14 450,– Euro	Ca. 14 785,– Euro
	[1]) Lang-Version L2 bietet 3,6 m³ [2]) Mit Start/Stopp Kastenwagen in 3, Kombi in 2 Ausstattungen [3]) Nur mit Automatik, Motoren gemäß Euro5, voraussichtlich Ende 2015 Versionen mit Euro6	Kastenwagen in 2 Ausstattungen, Kombi in gehobener Ausstattung, Motoren gemäß Euro5	[1]) Nahezu baugleich mit Fiat Doblò Cargo [2]) Mit Hochdach (L1 H2) 4,0 m³, in Lang-Version mit Normaldach 4,2 m³ (L2 H1), geklappter Beifahrersitz: +0,4 m³ [3]) Auch Erdgas-Turbo mit 88 kW/120 PS (CO_2: 134 g/km). Motoren gemäß Euro6	[1]) Nahezu baugleich mit Citroën Berlingo [2]) Durch geklappten Beifahrersitz auf 3,7 m³ vergrößerbar (Lang-Version 3,7 m³ auf 4,1 m³ vergrößerbar) [3]) In Lang-Version ca. 2180 kg [4]) Niedrige Emissionen durch Blue-HDI-Variante, Motoren gemäß Euro6	[1]) In Lang-Version 4 m³ (Rapid Maxi), geklappter Beifahrersitz: +ca. 0,5 m³ [2]) Bauähnlich mit Mercedes Citan [3]) Mit Start/Stop-Technik noch niedrigere Emissionen, Motoren gemäß Euro6	[1]) Durch Klappsitz vergrößerbar, Caddy Maxi mit 4,2 m³ [2]) Caddy Maxi: max. 945 kg Nutzlast und 2,3 t zulGG [3]) Auch neuer Erdgas-Turbo (TGI) mit 81 kW/110 PS (CO_2: ca. 109 g/km) Beide Längen auch mit sparsamer BlueMotion-Technology bzw. auch mit Allrad (4-Motion, 90 kW/122 PS), Motoren gemäß Euro6 (Euro5 auch weiterhin)
	www.ford.de	**www.nissan.de**	**www.opel.de**	**www.peugeot.de**	**www.renault.de**	**www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de**