

Neues auf Achse

Aktuelle Nutzfahrzeuge für das Modelljahr 2006/07

Weil die Schadstoffklasse Euro4 nicht nur für PKWs, sondern ab September 2006 auch für Transporter gelten wird, ist Bewegung in diese Nutzfahrzeugklasse gekommen. Während der eine Hersteller lediglich Anlass zur Modifizierung seiner Motorenpalette sieht, kommen andere gleich mit dem kompletten Generationswechsel. Die IKZ-HAUSTECHNIK hat sich bereits im Frühjahr ein Bild über die Veränderungen gemacht.

Mercedes Sprinter/VW Crafter

Der Mercedes Sprinter sowie der bauähnliche Volkswagen LT werden durch Neuentwicklungen abgelöst. DaimlerChrysler und Volkswagen halten weiterhin an der Zusammenarbeit für die Transporter-Reihe fest und bringen Sprinter III bzw. Crafter ab März/April 2006 zu ihren Nutzfahrzeughändlern. Wiederum ist die Front sehr eigen-

ständig gehalten, zeigt beim Sprinter eine starke Ähnlichkeit zum Vito, während der Crafter beweist, dass das bullige Aussehen eines T5 steigerungsfähig ist.

Identisch sind die Frachträume: Drei Radstände, vier Aufbauhöhen von 5243 bis 7343 mm, drei Dachhöhen und zahlreiche Aufbauvarianten. Angesiedelt zwischen 3 bis 5 t Gesamtgewicht de-

cken die Kastenwagen mit 7 bis 17 m³ Laderaumvolumen fast alle denkbaren Anforderungen ab. Im 5-t-Kasten sind Nutzlasten bis max. 2670 kg realisierbar. Zwei Europaletten, die sich beim mittleren und langen Radstand bequem durch die ca. 1,3 m breite und gut 1,8 m hohe Schiebetüröffnung einladen lassen (bei Laderaumhöhe LH2/LH3), passen nebeneinander.

Das Cockpit von Sprinter und Crafter ist jetzt ebenfalls gleich, zeigt PKW-ähnlichen Komfort und bietet mit Joystick-Schaltung in der neugestalteten Armaturentafel (für Multimedia-Anwendungen) ein ansprechendes Design.

Die Sprinter-Motorenpalette mit vier und sechs Zylindern und fünf Leistungsstufen reicht von 65 kW/89 PS bis 135 kW/184 PS. Sämtliche Euro4-Dieselmotoren sind mit Partikelfilter ausgestattet. Stärkstes Aggregat ist ein V6-Benziner mit 190 kW/258 PS. Beim

Crafter und seinen TDI-Aggregaten (Euro4) reicht die Bandbreite von 65 kW/89 PS bis hin zu 120 kW/164 PS. Eine Erdgas-Version wird noch auf sich warten lassen.

Fiat Doblò Maxi

Die zweite Generation des Doblò ist vor allem an der überarbeiteten Front zu erkennen. Die Motorenauswahl wird jetzt dem Euro4-Anspruch gerecht und startet mit einem 1,4-l-Benziner (57 kW/77 PS). Als Dieselantrieb werden ein 1,3 JTD Multijet 16V mit 62 kW/85 PS sowie ein neuer 1,9 JTD Multijet 8V mit 88 kW/120 PS geboten. Alternativ dazu die Natural Power-Version: ein mit Erdgas oder Benzin betriebener 1,6-l-Vierzylinder (68 kW/92 PS im Gasbetrieb).

Neu ist auch die jetzt verfügbare Lang-Version des italienischen Lieferwagens – der Fiat Doblò Cargo Maxi. Er bietet einen um 38 cm längeren Laderaum, der damit die Innenraumlänge von 2055 mm erreicht. Bei gleicher Breite und Höhe ergibt sich so ein Volumen von 4 m³. Im Vergleich: die Doblò-Kurzversion erreicht mit Normaldach 3,2 und mit Hochdach 3,8 m³. Die Nutzlast vermag der Maxi auf 775 kg zu steigern, bei den Standard-Versionen erhöht sich die mögliche Zuladung von 610 kg auf 655 kg.



■ Die Front des neuen Sprinters erreicht eine ähnliche Eleganz wie beim Vito.
Bild: DaimlerChrysler



■ Die bullige Front des neuen VW Crafter, dem LT-Nachfolger von Volkswagen.
Bild: Volkswagen



■ Neben der neugestalteten Front bietet der Fiat Doblò Cargo jetzt eine überarbeitete Motorenauswahl.
Bild: Milan Hoppe



■ Für die neue Transit-Generation hat Ford vieles im Detail verbessert, um ihr zu PKW-ähnlichen Tugenden zu verhelfen. Bild: Ford

Ford Transit

Die Familienzugehörigkeit zum kleinen Bruder Ford Connect sieht man auf den ersten Blick – mit markantem Grill in bulliger Front. Die neue Baureihe startet ab Juni/Juli 2006 mit drei Dachvarianten und drei Radständen. Tiefgreifende Überarbeitungen an der Steifigkeit der Zelle, am Fahrwerk sowie an den Antriebskomponenten sollen dazu führen, dass jetzt auch beim Transit ein PKW-ähnliches Fahrgefühl gegeben ist. Scheibenbremsen rundum sowie ESP erhöhen die passive Sicherheit des Transporters, der nicht nur als 2,8- bis 3,5-Tonner auf Tour gehen kann, sondern auch in weiter aufgelasteten Versionen gebaut werden soll.

Die frontgetriebenen Versionen erhalten neue 2,2-l-Turbos (Euro4) mit 63 kW/85 PS,

81 kW/110 PS sowie 96 kW/130 PS. Hecktriebler mit 2,4 l Hubraum (ebenfalls Common-Rail-Diesel) leisten 74 kW/100 PS, 84 kW/115 PS oder 103 kW/140 PS.

Mazda L-Cab

Mazda listet seinen Pickup in drei Karosserie-Varianten unter dem Begriff B-Serie. Der bullig wirkenden Front mangelt es nicht an gewisser Eleganz, sodass der 1,2-Tonner sowohl im Gelände als auch auf dem Boulevard vorzeigbar ist. Ganz auf Nutzfahrzeug getrimmt ist allerdings die L-Cab-Variante mit robuster Pritsche, die Mazda mit Plane und Spriegel zu einem regensicheren Frachtraum komplettiert. Dem Zweisitzer (plus zwei Notsitze ohne Nackenpolster) verbleiben in dieser Ausführung noch gut 1 t Nutzlast. Auch eine Kipper-Versi-



■ Der Mercedes Vito Mixto kann durch nicht vorhandene Sitzverankerungen eine kostengünstigere LKW-Zulassung erreichen. Bild: Thomas Dietrich

on ist ins Angebot genommen worden.

Die Mazda-B-Serie hat einen 2,5-l-Turbodiesel mit 62 kW/84 PS oder 80 kW/109 PS. Die M-Cab-Einzelkabine ist nur heckgetrieben, die L-Cab-Langkabine und die XL-Cab-Doppelkabine sind serienmäßig mit zuschaltbarem Allradantrieb ausgerüstet.

Mercedes Vito Mixto (Lkw)

Wer einen rundum- oder teilverglasten Transporter einem geschlossenen Kasten vorziehen möchte, muss beim Mercedes Vito nicht auf die LKW-Zulassung verzichten. Ausgangspunkt für die Bestellung ist der Vito Mixto, der Laderaumfenster zumindest zwischen B- und C-Säule aufweist. Weitere Fenster lassen sich noch hinzuwählen. Statt der PKW-Zulassung lässt sich für den Mixto eine LKW-

Zulassung erreichen, denn dann fehlen dem 2,8-Tonner Sitzverankerungen im Laderaum, der je nach Radstand bei drei wählbaren Fahrzeuglängen zwischen 4,65 und 6,49 m³ aufweisen kann.

Mitsubishi Fuso Canter

Im Frühjahr 2005 ist der Leicht-LKW Mitsubishi Canter in seiner bereits siebten Entwicklungsstufe auf den deutschen Markt gekommen. Das bekannte Angebot an Radständen, Pritschen und Kofferaufbauten bleibt bestehen. Die wichtigsten Änderungsmerkmale sind die zeitgemäß neugestaltete Front sowie das Interieur.

Als Basismotor (Euro3) gibt es derzeit für den 3,5- und 5,5-Tonner einen 3-l-Turbo mit 92 kW/125 PS. Wahlweise ist auch das stärkere, für die 6,5- sowie 7,5-Tonner ob-



■ Die L-Cab-Version aus der Mazda-B-Serie, jetzt auch mit regensicherem Pritschenaufbau. Bild: Thomas Dietrich



■ Den neuen Canter gibt es in der breiteren Fahrerhaus-Variante auch als Pritschenfahrzeug mit Doppelkabine. Bild: Mitsubishi Fuso



■ Wer sich beim Opel Vivaro oder Movano für den 2,5-l-Diesel entscheidet, kann das automatisierte Schaltgetriebe „TecShift“ bekommen. Bild: Opel

ligatorische Aggregat mit 105 kW/143 PS zu haben. Fristgerecht ab September 2006 werden Euro4-Motoren zur Verfügung stehen, gab man bei DaimlerChrysler Nutzfahrzeuge bekannt, denn von dort lenkt man seit etwa zwei Jahren die Geschicke des neustrukturierten Unternehmens Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corp.

Opel Schaltgetriebe

Für die Opel-Transporter Vivaro und Movano gibt es alternativ zum serienmäßig manuellen Schaltgetriebe eine zusätzlich angebrachte Konstruktion, die das Schalten erheblich vereinfacht. Das Kupplungspedal entfällt. Vorbehalten bleibt es den starken 2,5-l-Motoren – im Handwerk allerdings ist der Diesel mit 1,9 l stärker vertreten. Bei Opel wird dieses Komfort-An-

gebot unter der Bezeichnung „TecShift“ angeboten und betrifft den 2,5 CDTI, bei den baugleichen Renault-Modellen Trafic und Master heißt die Option „Quickshift“ und bietet Schaltkomfort für das 2,5 dCi-Aggregat.

Nach Aussage der Hersteller kombiniert die Zusatzkonstruktion die Vorteile von manueller Schaltung und Automatik und ermöglicht gegenüber dem Schaltgetriebe bis zu 10 % Kraftstoffeinsparung. Jederzeit ist dem Fahrer der Wechsel zwischen manuellem und automatischem Schaltmodus möglich.

Renault Master Doppelkabine

Als teilverglaster Kastenwagen mit integrierter Doppelkabine kann der Renault Master ausgestattet sein, um nicht nur Material oder Werkzeuge in einem gesicherten



■ Am koreanischen Musso Pick-Up fällt der stabile Deckel auf, der sich auf Wunsch über der Ladefläche anheben lässt. Bild: Thomas Dietrich

Frachtraum transportieren zu können. Gleichzeitig lassen sich hier auch neben Fahrer und Beifahrer drei weitere Personen befördern. Der Zugang zur vollwertig ausgestatteten 3er-Sitzbank realisiert eine Schiebetür auf der rechten Seite. Die schützende Trennwand weist weitere Ablageflächen auf. Der Einbau der DoKa wird im Master mit langem Radstand und Hochdach (L2 H2) realisiert und kostet einen Aufpreis von ca. 3500 Euro zzgl. MwSt.

SsangYong Musso Pick-Up

Unter den Pick-Ups ist ein neuer Name aufgetaucht. Der koreanische Hersteller SsangYong bietet zu seinem Allradler Musso auch eine Doppelkabine als „Musso Sports Pick-Up“. Das als PKW zugelassene Universalfahrzeug mit stabilem Deckel über der

113 cm langen und 129 cm breiten Ladefläche erreicht eine Nutzlast von etwa 930 kg und vermag selbsttätig bremsende Anhänger mit einer Last bis zu 3450 kg zu führen. Als Antrieb dient ein 2,9-l-Turbodiesel, der 88 kW/120 PS leistet. Vier Personen finden ausreichend Platz, ein Notsitz mit Beckengurt nicht mitgerechnet. Weitere Infos und ein Händlernachweis unter www.symd.de.

VW Caddy Eco-Fuel

Für die wechselvolle Nutzung in Beruf und Freizeit werden unter dem Begriff „Caddy Life“ Ausstattungen geboten, die den Nutzwert des Kombis erhöhen sollen. Das reicht von der zweiten Schiebetür links bis zur dritten Sitzreihe, die das Fahrzeug zum Siebensitzer macht. Bis zu 608 kg Zuladung sind möglich und der



■ Im teilverglasten Renault-Master mit langem Radstand trennt eine integrierte Doppelkabine die Passagiere vom Laderaum. Bild: Thomas Dietrich



■ Caddy Life oder Kastenwagen von Volkswagen: auf Wunsch mit Leiterklappe und Erdgas-Version EcoFuel. Bild: Volkswagen

Kofferraum in der 5-Platz-Version schluckt maximal 2239 l. Optional ist beim Caddy Life auch eine Leiterklappe aus Glas bestellbar, sodass lange Gegenstände über die Fahrzeuglänge hinaus transportiert werden können. Diese praktische Zusatzeinrichtung wird auch beim Kastenwagen für den kurzen Radstand geboten.

Die Motorisierung für die Caddy-Versionen wurde erweitert. Der Benzinmotor mit 55 kW/75 PS wird durch die stärkere Variante mit 75 kW/102 PS flankiert und zum SDI-Saugdiesel mit 51 kW/70 PS gibt es alternativ einen TDI mit 77 kW/104 PS. Auch die ab Werk erhältliche Erdgas-Variante ist jetzt verfügbar: Der Caddy EcoFuel

besitzt einen Ottomotor, der aus vier Unterflurtanks (26 kg Erdgas) versorgt wird und 80 kW/109 PS leistet. Kraftstoff kann zur Not auch aus dem kleinen 13-l-Benzintank kommen.

Ache-Einrichtungen

Der Fahrzeugausrüster Ache aus Leun ist schon 15 Jahre im Geschäft, wobei seine Produkte auch unter dem Markenbegriff Roka-Werk vermarktet wurden. Ausrüster Ache entschloss sich im Jahr 2005 für einen eigenständigen Marktauftritt und bietet ein modulares Einrichtungsprogramm, das dem Altbekannten zwar ähneln soll, jedoch nach eigenen Angaben komplett überarbeitet und optimiert wurde. Interessenten



■ Ein Globelyst-Workstattmodul ins Fahrzeug rollen und mit wenigen Handgriffen arretieren, das ermöglicht die Schnellwechseleinrichtung „Easy-Klick“.

Bild: Sortimo

können sich für alle gängigen Lieferwagen und Transporter ein Angebot an Schränken oder Regalen aus Stahl erstellen lassen (www.ache-fahrzeugeinrichtungen.de). Der Einbau ins Servicefahrzeug kann auf dem eigenen Betriebshof erfolgen, um möglichst keinen Nutzungsausfall zu haben.

Sortimo Easy-Klick

Die leichtgewichtigen Globelyst-Einrichtungen von Sortimo sind um zwei Varianten reicher. Jetzt können diverse Fahrzeug-Module entweder mit Rollen oder Gleitschienen versehen werden. Festen Halt im Fahrzeug finden die Module seitlich durch Verankerungen. Dazu werden an bestimmten Punkten im Fahrzeuginnern Arretierungen angeschraubt. Um eine „Easy-Klick“-Verbindung zu lösen, bedarf es lediglich eines Handgriffes.

Für die Frachtraumauslastung dürften diese fahrbaren Globelyst-Schnellwechseleinrichtungen von Bedeutung sein: Mal Servicefahrzeug mit herausnehmbaren Werkzeugschränken, die sich mit zum Arbeitsplatz nehmen lassen, mal flexibler Transporter, der statt Werkstatteinrichtung schnell Platz machen kann für großvolumige Fracht.

Schlussbemerkung

Diese Zusammenfassung stellt nur einen Teil der diesjährigen Neuheiten dar. Dass weitere Aktualisierungen bei den Drillingen Citroën Jumper/Fiat Ducato/Peugeot Boxer zu erwarten sind, steht fest, doch über das Ausmaß ist noch nichts bekannt. Fest steht auch, dass sich Iveco daran macht, den Daily in



■ Für alle gängigen Lieferwagen und Transporter kann Fahrzeugeinrichter Ache per EDV ein Angebot erstellen.

Bild: Ache

zeitgemäßem Outfit und mit Euro4-Motoren auf die Räder zu stellen. Spätestens zur Messe IAA Nutzfahrzeuge (21. - 28. September 2006 in Hannover) werden die Ergebnisse zu besichtigen sein. Die IKZ-HAUSTECHNIK wird zeitnah darüber berichten. ■