



Typisch Kompakt-Transporter: Der VW „T6“ mit Normallänge und Flachdach bietet einen nutzbaren Laderaum von etwa 5,8 m<sup>3</sup>.

# Elf fit für Alltägliches

## Marktübersicht: Kompakte Transporter mit etwa 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht (zulGG)

Für viele SHK-Betriebe bewährt sich ein Kompakt-Transporter deshalb im Alltag, weil der meist wendige Kastenwagen in Kurz- oder Langversion beispielsweise gerade noch mit üblichen Parknischen klarkommt. Meist erreicht der Frachtraum etwa 5 m<sup>3</sup> unter dem Flachdach bzw. 1 t Nutzlast. Elf Modelle stehen im Fokus dieser Klasse, die von Allianzen zwischen Fahrzeugmarken geprägt ist.

Darf es etwas mehr sein? Die meisten Spezialisten für Sanitär- oder Heizungstechnik brauchen etliche Utensilien und eine größere Auswahl an Werkzeug für ihren Job. Deshalb würde die kleine Werkstatteinrichtung in einem Lieferwagen für die tägliche Tour zur Baustelle aller Voraussicht nach nicht ausreichen. Für dieses Anforderungsprofil passt der kompakte Transporter. Zwar kann der Kastenwagen mit Normaldach keine Stehhöhe bieten, doch die meist 5 m<sup>3</sup> im Laderaum sind ein ordentliches Angebot für eine mobile Werkstatt.

Soll ausschließlich Fracht auf Achse gehen, ist die Grundfläche im normalen Kastenwagen von etwa 2,5 m x 1,5 m für viele Einsatzzwecke völlig ausreichend. Eine Nutzlast von etlichen 100 kg ist bei den meisten Modellen drin, manche Kon-

figuration verkraftet gar Belastungen von deutlich über 1 t. Wer sich dennoch nicht ausreichend gerüstet sieht, kann sich in Richtung 3,5-Tonner umschauen. Diese Transporterklasse schließt sich nahtlos an und macht die Übersicht nicht gerade einfach. Denn das Angebot von Ducato, Master, Sprinter & Co. staffelt sich von einem Einstiegsmodell als 2,8-Tonner über Zulassungen als 3-Tonner bis zum klassischen 3,5er (siehe Kasten „Nutzlast-Vielfalt“).

### Die Trümpfe der Zweiachter

Wo liegen die entscheidenden Vorteile der 2,8-Tonnen-Klasse? Das Normaldach mit einer Fahrzeughöhe von unter 2 m ist ein wichtiges Argument für den Einsatz in beengten Citylagen. Die meisten Parkhäuser oder markierte Stellplätze lassen sich

#### NUTZLAST-VIELFALT

Nachstehend aufgeführte Transporter sind durch abgelastete Varianten auch als 2,8- oder 3-Tonner erhältlich und sollen nicht unerwähnt bleiben. Doch liegt der Schwerpunkt der Zulassungen und die Vielfalt der Varianten in der 3,5 t-Klasse oder darüber hinaus:

- Citroën „Jumper“
- Fiat „Ducato“
- Ford „Transit“
- Iveco „Daily“
- Mercedes „Sprinter“
- Nissan „NV400“
- Opel „Movano“
- Peugeot „Boxer“
- Renault „Master“
- Volkswagen „Crafter“



Niedrige Brücken oder Parkhäuser: Auch der Mercedes „Vito“ bleibt unter 2 m Höhe und ist damit tauglich für beengte Zufahrten.








Integrierte Doppelkabine möglich: Eine Kombination aus Sitzbank und stabiler Kunststofftrennwand für Mannschaft und Fracht – hier im Renault „Trafic“.



Werkstatt im Paket: Beim Opel-Händler lässt sich mit dem „Vivaro“ beispielsweise eine Branchen-Einrichtung von Sortimo gleich mitbestellen. Bild: Opel

Marktübersicht: Kompakte Transporter mit 2,8 t zulGG.

Hersteller	Citroën	Mercedes	Fiat	Ford	Hyundai
					
Fahrzeugtyp	Jumpy <sup>1)</sup>	Vito	Scudo <sup>1)</sup>	Transit Custom	H-1
<b>Technische Daten</b>					
Ladevolumen in m <sup>3</sup>	Max. 6 <sup>2)</sup>	Max. 6,9 <sup>1)</sup>	Max. 6 <sup>2)</sup>	6,8 <sup>1)</sup>	Max. 5,2
Nutzlast in kg	Max. 1067	Max. 1369	Max. 1067	Max. 1350	Max. 1101
Zul. Gesamtgewicht in kg	Max. 2973	Max. 3200	Max. 2973	Max. 3300	3160
Zul. Anhängelast gebremst in kg	Max. 2000	Max. 2500	Max. 2000	Max. 2000	2300
Sitzplätze	Kasten: 2 - 3 Kombi: 2 - 9	Kasten: 2 - 3 Kombi: 2 - 9	Kasten: 2 - 3 Kombi: 2 - 9	Kasten: 2 - 3 Kombi: 2 - 9	Kasten: 3 Kombi: 6
Aufbauten Laderaummaße L / B / H in mm	Kasten (L1): 2254 / 1260 - 1560 / 1390 lang (L2): 2584 / 1260 - 1560 / 1390 Hochdach (L2H2): 2584 / 1260 - 1560 / 1700	Kasten (L1): 2586 / 1270 - 1685 / 1252 lang (L2/L3): 2831 - 3061 / 1270 - 1685 / 1252	Kasten (L1): 2254 / 1260 - 1560 / 1390 lang (L2): 2584 / 1260 - 1560 / 1390 Hochdach (L2H2): 2584 / 1260 - 1560 / 1700	Kasten (L1): 2555 <sup>3)</sup> / 1390 - 1775 / 1406 - 1770 lang (L2): 2922 <sup>3)</sup> / 1390 - 1775 / 1406 - 1770	Kasten: 2375 / 1620 / 1350
Radstände	2	2	2	2	1
Benzin- bzw. Diesel-Motoren Leistung in kW/PS sowie Mindest-CO <sub>2</sub> -Ausstoß in g/km	D: 66 / 90 (177) D: 94 / 128 (168) D: 120 / 165 (168)	D: 65 / 88 <sup>3)</sup> (163) D: 84 / 114 <sup>3)</sup> (163) D: 100 / 136 <sup>3)</sup> (160) D: 120 / 163 <sup>3)</sup> (149) D: 140 / 190 <sup>4)</sup> (153)	D: 66 / 90 (177) D: 94 / 128 (168) D: 120 / 165 (168)	D: 74 / 100 (168) D: 92 / 125 (168) D: 114 / 155 (168)	D: 85 / 116 (199) D: 100 / 136 (199) D: 125 / 170 <sup>1)</sup> (231)
Basispreis ohne MwSt. in Euro	Ca. 21 170,-	Ca. 17 990,- <sup>5)</sup>	Ca. 19 850,-	Ca. 24 900,-	Ca. 22 650,-
Bemerkungen	Frontantrieb <sup>1)</sup> Karosserie baugleich mit „Expert“, „Proace“ und „Scudo“ <sup>2)</sup> mit Hochdach max. 7 m <sup>3</sup>	Front-, Heck- sowie Allrad-Versionen <sup>1)</sup> kein Hochdach mehr <sup>2)</sup> nur für Frontantrieb <sup>3)</sup> nur für Heckantrieb <sup>4)</sup> nur für Heckantrieb und mit Automatik-Getriebe (Euro6-Zul.) <sup>5)</sup> für das Modell „Vito Worker“	Frontantrieb <sup>1)</sup> Karosserie baugleich mit „Jumpy“, „Expert“ und „Proace“ <sup>2)</sup> mit Hochdach max. 7 m <sup>3</sup>	Frontantrieb <sup>1)</sup> mit Hochdach max. 8,3 m <sup>3</sup> <sup>2)</sup> Staubereich um 53 cm unter dem Vordersitz verlängerbar	Frontantrieb <sup>1)</sup> nur in Verbindung mit Automatik-Getriebe
Internetadresse	<a href="http://www.citroen.de">www.citroen.de</a>	<a href="http://www.daimler.de">www.daimler.de</a>	<a href="http://www.fiatprofessional.de">www.fiatprofessional.de</a>	<a href="http://www.ford.de">www.ford.de</a>	<a href="http://www.hyundai.de">www.hyundai.de</a>

Technische Daten laut Hersteller – D = Diesel, B = Benzin – DoKa = Doppelkabine

daher mit der Größe des kompakten Transporters noch nutzen.


Ein weiterer Vorteil liegt im durchweg guten Fahrkomfort. Eine Probefahrt mit einem Fiat „Scudo“, Ford „Custom“, Mercedes „Vito“ oder VW „T6“ offenbart allemal Pkw-Qualitäten. Ausstattung, Verarbeitungsgüte, Wendigkeit der Karosserie und auch die mögliche Spurtstärke der zur Verfügung stehenden Motoren – inzwischen mit Spritspartechnik kombiniert – lassen kaum Wünsche offen. Und wenn doch, dann ist meist die Liste der Wunschausstattung so üppig, dass sich alles Mögliche an passiver Sicherheit oder

Bequemlichkeit zusätzlich ordern lässt. Das kommt den Käufererwartungen hierzulande entgegen.

Marktuntersuchungen sind zum Ergebnis gekommen, dass bis auf Deutschland in allen anderen europäischen Ländern ein Kaufverhalten mit nur einem Schwerpunkt vorherrscht. Liegt der allgemeine Fokus zum Beispiel in Frankreich auf Luxus oder in Italien mehr auf dem Niedrigpreis, so gibt es dagegen hierzulande zwei gleichwertige Strömungen. Während die einen nur einen spartanisch ausgestatteten fahrbaren Laderaum suchen, wollen die anderen den gleichen Komfort wie im Privat-

Pkw. Das Motto: Funkgesteuerte Zentralverriegelung, Klimaanlage und Start/Stop-Technik sowie etliche Assistenzsysteme bitte auch an meinem Arbeitsplatz und denen meiner Mitarbeiter.

Die Kompakten, die meist auch noch Zwitter-Funktionen für die private wie geschäftliche Nutzung erfüllen, machen hier keine Ausnahme. Im Gegenteil: Der Trend zum Van unterstreicht dies sogar. Keine Seltenheit also, wenn man im Fahrzeuginnern an Himmel und Wänden nicht bloß Pappe und billigen Kunststoff vorfindet, sondern ansprechende Seitenverkleidungen. Darüber hinaus

	Nissan	Opel	Peugeot	Renault	Toyota	Volkswagen
						
	Primastar <sup>1)</sup>	Vivaro <sup>1)</sup>	Expert <sup>1)</sup>	Trafic <sup>1)</sup>	Proace <sup>1)</sup>	T6 <sup>1)</sup>
	Max. 5,9	Max. 7,2 <sup>2)</sup>	Max. 6 <sup>2)</sup>	Max. 7,2 <sup>2)</sup>	Max. 6 <sup>2)</sup>	Max. 7,8 <sup>2)</sup>
	Max. 1207	Max. 1235	Max. 1067	Max. 1235	Max. 1067	Max. 1445
	Max. 3030	Max. 3010	Max. 2973	Max. 3010	Max. 2973	Max. 3200
	Max. 2000	Max. 2000	Max. 2000	Max. 2000	Max. 2000	Max. 2500
	Kasten: 3 Kombi: bis 9	Kasten: 3 Kombi: bis 9	Kasten: 2 - 3 Kombi: 2 - 9	Kasten: 3 Kombi: bis 9	Kasten: 2 - 3 Kombi: 2 - 9	Kasten: 2 - 3 Kombi: 2 - 9 Pritsche / DoKa: 2 - 6
	Kasten (L1): 2400 / 1268 - 1690 / 1387 lang (L2): 2800 / 1268 - 1690 / 1387	Kasten (L1): 2537 / 1268 - 1662 / 1320 lang (L2): 2937 / 1268 - 1662 / 1387 <sup>3)</sup>	Kasten (L1): 2254 / 1260 - 1560 / 1390 lang (L2): 2584 / 1260 - 1560 / 1390 Hochdach (L2H2): 2584 / 1260 - 1560 / 1700	Kasten (L1): 2537 / 1268 - 1662 / 1320 lang (L2): 2937 / 1268 - 1662 / 1387 <sup>3)</sup>	Kasten (L1): 2254 / 1260 - 1560 / 1390 lang (L2): 2584 / 1260 - 1560 / 1390 Hochdach (L2H2): 2584 / 1260 - 1560 / 1700	Kasten: 2572 - 2975 / 1244 - 1700 / 1410 mittelhoch: 2572 - 2975 / 1244 - 1700 / 1635 hoch: 2975 / 1244 - 1700 / 1940
	2	2	2	2	2	2
	D: 66 / 90 (145) D: 84 / 114 (160)	D: 66 / 90 (160) D: 85 / 116 (170) D: 88 / 120 (155) D: 103 / 140 (160)	D: 66 / 90 (177) D: 94 / 128 (168) D: 120 / 165 (168)	D: 66 / 90 (160) D: 85 / 116 (170) D: 88 / 120 (155) D: 103 / 140 (160)	D: 66 / 90 (177) D: 94 / 128 (168) D: 120 / 165 (168)	B: 150 / 205 (203) <sup>3)</sup> D: 62 / 84 (149) <sup>3)</sup> D: 75 / 102 (149) D: 110 / 150 (153) <sup>3)</sup> D: 150 / 204 (166) <sup>3)</sup>
	Ca. 21 650,-	Ca. 23 590,-	Ca. 21 270,-	Ca. 22 130,-	Ca. 21 770,-	Ca. 24 990,- <sup>4)</sup>
	Frontantrieb <sup>1)</sup> Karosserie bauähnlich mit „Trafic“ und „Vivaro“, doch weniger Varianten	Frontantrieb <sup>1)</sup> Karosserie baugleich mit „Trafic“ <sup>2)</sup> mit Hochdach max. 8,6 m <sup>3</sup> (L2H2) <sup>3)</sup> bei Hochdach Frachtraum ca. 1915 hoch	Frontantrieb <sup>1)</sup> Karosserie baugleich mit „Jumpy“, „Proace“ und „Scudo“ <sup>2)</sup> mit Hochdach max. 7 m <sup>3</sup>	Frontantrieb <sup>1)</sup> Karosserie baugleich mit „Vivaro“ <sup>2)</sup> mit Hochdach max. 8,6 m <sup>3</sup> (L2H2) <sup>3)</sup> bei Hochdach Frachtraum ca. 1915 hoch	Frontantrieb <sup>1)</sup> Karosserie baugleich mit „Expert“, „Jumpy“ und „Scudo“ <sup>2)</sup> mit Hochdach max. 7 m <sup>3</sup>	Frontantrieb, auch Allrad-Versionen <sup>1)</sup> T6 mit gehobener Ausstattung heißt „Multivan“ <sup>2)</sup> mit langem Radstand und Hochdach max. 9,3 m <sup>3</sup> , auch Pritschen-Versionen <sup>3)</sup> nur als Kombi (mit Euro6) <sup>4)</sup> für das Modell „Eco Profi“ mit Euro6 (div. preisgünstigere Euro5-Motoren noch im Programm)
	<a href="http://www.nissan.de">www.nissan.de</a>	<a href="http://www.opel.de">www.opel.de</a>	<a href="http://www.peugeot.de">www.peugeot.de</a>	<a href="http://www.renault.de">www.renault.de</a>	<a href="http://www.toyota.de">www.toyota.de</a>	<a href="http://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de">www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de</a>

Stand: 4. Januar 2016

wollen Komfort und Leistung bezahlt sein. Oft bleibt der attraktive Einstiegspreis für den schwächsten Diesel im kleinen, vollverblechten Kastenwagen um etliche tausend Euro hinter dem zurück, was die individuelle Konfiguration letztlich summiert.

### Zwischen fünf und neun Kubik

Die Frachträume liegen meist in einer Bandbreite von 5 bis 6 m<sup>3</sup> – je nach Kurz- bzw. Langversion. Über 7 m<sup>3</sup> kann das Volumen beim kompakten Transporter nur dann betragen, wenn es eine Hochdach-Variante gibt.

Soll es einen noch größeren Laderaum in einem 2,8-Tonner geben? Das ist möglich: Modelle der typischen 3,5-Tonner gibt es – äußerlich oft nur am Schriftzug erkennbar – in einer abgelasteten Variante mit z. B. 2,8 t zulGG. Mit dem üppigeren Platzangebot vor und hinter der Trennwand bekommt die größere Karosserie allerdings bei Höhenbegrenzungen oder Parknischen Grenzen aufgezeigt.

### Wichtig: Ladung verzurren

Noch immer gehört ein solider Oberflächenschutz im Frachtraum nicht automatisch dazu. Meist muss die Wunschliste

der Sonderausstattungen bemüht werden, damit strapazierfähige Boden- und Seitenverkleidungen eingebaut werden. Wichtig ist die Kombination von Seitenwand und Verzurrleiste auf halber Höhe, damit Ladung gegen Wanken gesichert werden kann. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit für den Handwerkeralltag, doch längst nicht alle Marken machen dieses Angebot. Oft ist es der Ausbau-Spezialist, der dieses praktische Detail im Programm hat.

Eine zweite seitliche Schiebetür ist bei vielen Modellen bestellbar. Leider finden sich unter den Kompakten kaum Flügeltüren fürs Heck, die sich weiter als



Aerodynamisch günstige Option fürs Flachdach: Drei Traversen lassen sich beim Ford „Custom“ als Dachträger hochklappen. Bild: Ute Schmidt

Bequem erreichbarer Dachträger: Der Toyota „Proace“ hat für Handwerker praxistaugliche Ausbaupakete im Programm. Bild: Toyota

180 Grad öffnen lassen – schade, denn das Be- und Entladen in beengten Verhältnissen, z. B. direkt neben einem Fahrradweg, ist schließlich nichts anderes als bei größeren Transportern, die diese Option aufweisen.

### Etliche Hersteller kooperieren

Modellzyklen wechseln bei den Transportern zwar nicht so schnell wie bei Pkws, doch auch bei den Nutzfahrzeugen sind die Kosten für Forschung und Entwicklung kaum mehr allein zu bewerkstelligen. Kooperationen kennzeichnen deshalb den Markt, um die beträchtlichen Investitionen zumindest in einzelnen Bereichen mit Mitbewerbern zu teilen. So besteht beispielsweise seit Jah-

ren eine Allianz zwischen Opel und Renault-Nissan – die mit neuen Versionen im Modelljahr 2015/2016 präsent ist. Während die Variantenvielfalt bei „Vivaro“ (Opel) und „Trafic“ (Renault) ähnlich umfangreich ist und bis zum Hochdach reicht, hat der später hinzu gekommene „Primostar“ (Nissan) als Dritter im Bunde beispielsweise diese Option nicht im Programm.

Durch die Kooperation von Citroën, Fiat und Peugeot rollten zunächst Drillinge vom Band. „Jumpy“, „Scudo“ und „Expert“ sind seit einigen Entwicklungsstufen vertraute Vertreter unter den Kompakten. Doch damit nicht genug, denn seit September 2013 ist ein Vierter hinzugekommen: Toyota hat sich dem Konzept an-

geschlossen und den „Proace“ ins Programm genommen, um einen Nachfolger für den „Hi Ace“ bieten zu können. Für Sommer 2016 haben die vier Marken entsprechende Nachfolger angekündigt. Als eigenständige Entwicklungen der Hersteller agieren Mercedes „Vito“, Ford „Transit Custom“, Hyundai „H-1“ sowie Volkswagens Transporter „T6“ im Markt der Kompakten.

### Schlussbemerkung

Die meisten Modelle sind seit vielen Jahren präsent und damit ausgereift – doch müssen sie auf der Höhe der Zeit bleiben. Dazu gehört beispielsweise, dass sie spätestens 2016 tauglich für Euro6 gemacht werden müssen. Auch gehören inzwischen etliche Assistenzsysteme ins Angebot. Weil die Serienausstattung für den Frachtraum nicht mal das Nötigste an Alltagstauglichkeit bereitstellt, sollte ein Ausbaupaket ab Werk nicht fehlen, um Wand und Boden großflächig zu schützen. Oder man ordert eine Werkstatteinrichtung im Einrechnungsgeschäft gleich mit – wenn der komplette Werkstattausbau durch einen Spezialist nicht ohnehin die bessere Wahl ist. Die alltägliche Nutzung des Fahrzeugs soll schließlich Spaß an der Arbeit machen. ■

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

Bilder, sofern nicht anders angegeben: Thomas Dietrich

### CHECKLISTE FÜR DEN TRANSPORTER-KAUF

- Reicht der normale Radstand oder bedarf es eines zusätzlichen Stauraumes durch die Langversion?
- Wird eine zweite, seitliche Schiebetür nötig?
- Erfüllt der Motor bereits Euro6? Die Preisdifferenz zu einem Euro5-Motor kann 2000 Euro betragen und begründet ein vermeintliches Schnäppchen.
- Sind Spritspartechiken mit Start/Stop sowie rollwiderstandsarme Reifen an Bord?
- Reicht die Beinfreiheit für Fahrer und Beifahrer?
- Wenn viel telefoniert werden muss: Gibt es eine Freisprecheinrichtung?
- Hat der Kombi eine leicht entfernbare Sitzbank und Ablagen für hintere Plätze?
- Wie strapazierfähig sind Oberflächen im Frachtraum?
- Gibt es Verzurrösen auch auf halber Höhe?
- Wird eine Zugvorrichtung (mit digitalem Fahrtenschreiber) notwendig?
- Welche Assistenzsysteme sind verfügbar?
- Klimaanlage, Winterpaket, Abstandswarner, Navi sowie die Verglasung von Seiten- und Hecktüren können wichtige Punkte in der Sonderausstattung sein.