



Ein Mehr an Möglichkeiten

Marktübersicht Transporter 3 bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht

Viele Handwerker begnügen sich nicht mehr mit einem Kompakt-Transporter, der für ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,8 t dimensioniert ist. Mit der Option für mehr Nutzlast oder mehr Laderaum bei Kastenwagen, Kombis oder Pritschen lässt sich der Baustellenalltag oft besser bewältigen. Diese Möglichkeiten offeriert die Klasse der 3,5-Tonner, die in den letzten Jahren deutlich zugelegt hat und mit 18 Modellen überaus variantenreich ist.

Wer seine Kunden nicht in engen City-Lagen erreichen muss und mit seinem Servicefahrzeug möglichst flexibel agieren will, wählt die voluminösere Karosserie. Im Auftrag-Mix des Handwerkers kann der halbe Meter mehr häufig darüber entscheiden, ob dieser oder jener Job auch noch am selben Tag mit erledigt werden kann. Weil beispielsweise ein Plus an Standard-Ersatzteilen mit an Bord sein kann oder mehr an Tragfähigkeit zur Verfügung steht, wird sich diese Option des Öfteren bezahlt machen können. Unter den Transportern, die einen langen Radstand, eine verlängerte Zelle und die Zugabe um ein paar hundert Kilo Nutzlast bieten, befinden sich beispielsweise die Kasten- oder Pritschenfahrzeuge „Jumper“ (Citroën), „Ducato“ (Fiat) und „Boxer“ (Peu-

geot) sowie „Interstar“ (Nissan), „Movano“ (Opel) und „Master“ (Renault), um nur einige zu nennen.

Die Entscheidung für einen „Dreifünfer“ kann aber auch deshalb wichtig sein, weil nicht der größtmögliche Frachtraum oder ein langer Radstand zählt, sondern weil vor allem die verbleibende Nutzlast wichtig ist. Bestes Beispiel ist die Werkstatteinrichtung, die sicher etliches von der ursprünglich zur Verfügung stehenden Auslastung in Anspruch nimmt. Bei einem „Boxer“, „Daily“, „Movano“, „Sprinter“ oder „Transit“ mit kurzem Radstand könnte man allenfalls am Typenschild erkennen, ob er als 2,8-Tonner oder als 4-Tonner zugelassen ist.

Einer kompakten Bauweise lassen sich jedoch Vorzüge zuschreiben, die früher einmal

ausschließlich die Trümpfe der 2,8-Tonner waren: Ein Transporter mit kurzem Radstand ist in puncto Wendigkeit und Fahrkomfort nicht weit vom Pkw entfernt. Hinzu kommt die Spurtstärke heutiger CommonRail-Triebwerke, die in der Leistungsspitze verblüffende Kräfte mobilisieren können.

Gute drei Tonnen aus Fernost

Hyundai oder Toyota agieren anders im Markt, denn in Fernost hat man globale Absatzstrategien im Sinn: Europäische Einstufungen werden zwar zur Kenntnis genommen, doch die Asiaten siedeln ihre Fahrzeuge ein gutes Stück oberhalb von 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht an. Möglich werden dadurch Nutzlasten von deutlich mehr als 1 t. Auch Volkswagen zeigt mittlerweile Präsenz in diesem Bereich,

■ **Sauberes Erscheinungsbild für den Umwelt-Handwerker: Den „Sprinter“ (Mercedes) mit Erdgasantrieb gibt es als 3,5-Tonner mit großem oder kleinem Energievorrat in Unterflur-Bauweise.**

denn die Leistungsdaten des Transporter „T5“ reichen bis hin zum 3,2-Tonner.

Wenn sich schon einige Transporter äußerlich nicht zu erkennen geben, ob sie als ursprünglicher 2,8-Tonner aufgrund einer Auflastung ein Plus an inneren Werten anzubieten haben, so gelten andere als klassische Leistungsträger in der 3,5-Tonnen-Klasse. „Sprinter“ und Zwillingsbruder „Crafter“ (Mercedes) beispielsweise haben hier ihren konzeptionellen Schwerpunkt. Noch einmal andere, z. B. der „Daily“ (Iveco), der „Canter“ (Mitsubishi Fuso) sowie die auf dem deutschen Markt neu gestartete „N-Serie“ (Isuzu) zählen sich eher zu den Leicht-Lkws, weil die Baureihen mit klassisch robuster Leiterrahmen-Bauweise in der Kategorie „bis 3,5 Tonnen“ gerade



■ Bewährter Streetworker: Seit mittlerweile elf Jahren kommt der „Master“ (Renault) in der Transporter-Klasse in den verschiedensten Varianten vor.

mal mit ihrem Einsteigermotivmodell präsent sind.

Probefahrt lässt vieles erkennen

Wer sich mit einem Fahrzeugkauf in der oberen Transporter-Klasse auseinandersetzt, wird bei der einen oder

anderen Testfahrt in Handling und Fahrkomfort feststellen, ob der Anbieter „auch noch“ oder „gerade erst“ einen 3,5-Tonner anbietet. Kommt man nämlich beim einen Testfahrzeug noch in den Genuss Pkw-ähnlicher Qualitäten, so drängt sich beim anderen schnell der Eindruck auf,

dass man es hier mit einem robusten Lastenträger zu tun hat. Letztere werden im Baustellenalltag einiges wegstecken können. Doch sind sie andererseits so beschaffen, dass sie meist recht lautstark ans Werk gehen. Bei längeren Fahrten kann dies recht aufdringlich sein.

„Euro 4“ ist Minimum

Weit vor Beginn des Modelljahres 2007 sahen sich die Markenanbieter gezwungen, sämtliche Aggregate tauglich für die Schadstoff-Norm Euro 4 zu machen. Dabei konnte es bei einigen Transportern nicht allein bei Modifizierungen unter der Motor-

haube bleiben. Vielmehr galt es bei etlichen Modellen, die Baureihe in den Fahrwerksabstimmungen und der Steifigkeit der Zelle auf einen zeitgemäßen Stand der Technik zu bringen – das Finish einer aufgehübschten Front war da allenfalls äußeres Zeichen tiefgreifender Ingenieurleistungen.

Einzelne Marken können diese Anstrengungen in ganzer Summe kaum mehr allein bewerkstelligen. Kooperationen kennzeichnen deshalb diesen Markt, um die beträchtlichen Investitionen zumindest in Teilbereichen mit Mitbewerbern zu teilen. Sind es bei den einen nur die Motoren, so kommen andere mit nahezu gleichen Karosserien in den Handel. Als Beispiele sind hier die nahezu identischen Drillinge „Interstar“ (Nissan), „Movano“

(Opel) und „Master“ (Renault) zu nennen. Auch die aktuelle Generation des „Ducato“ (Fiat) ist – bis auf ein Diesel-Aggregat – weitgehend identisch mit den Modellen „Jumper“ (Citroën) und „Boxer“ (Peugeot). Die Italiener legten stets Wert auf leistungsfähige Neuerungen in der Motorisierung. Hierzu gibt es auch eine enge Zusammenarbeit mit Iveco. Und selbst Konkurrent Renault wurde in der Vergangenheit für den „Mascott“ mit einem Triebwerk bedient.

Apropos „Mascott“: Diesen Transporter hatte Renault in „Master Maxi“ umbenannt, dann zeitweilig vom Markt genommen und ihn jetzt aktuell in die Absatzschiene von Renault Trucks eingestuft.

Zurück zu Gemeinsamkeiten: Mercedes und VW bieten mit „Sprinter“ und „Crafter“ wiederum Transporter-









■ **Kasten, Kombi oder Fahrgestell-Aufbau:** Die artenreichen 3,5-Tonner (wie hier bei Nissan) lassen sich auf die verschiedensten Nutzerprofile ausrichten und legen Schwerpunkte entweder auf Nutzlast oder Volumen.

Zwillinge, deren Frontpartie und Motorenangebot zwar unterschiedlich sind, sonst aber im Aufbau und Variantenreichtum einschließlich Cockpit gleiche Komponenten aufweisen.

In Zukunft möglichst schadstoffarm




Das Angebot schadstoffarmer Erdgas-Versionen wird

mittlerweile durch den „Sprinter“ (Mercedes) sowie seit längerem durch „Daily“ (Iveco) und „Transit“ (Ford) repräsentiert. Auch hat Fiat seine Ambitionen bekräftigt und einen Prototyp des „Ducato Natural Power“ auf der Nutzfahrzeugmesse Ende September in Hannover vorgestellt. Andere Marken halten sich die Option offen.

Fahrzeugtyp	Mercedes „Sprinter“	Mitsubishi Fuso „Canter 35“	Nissan „Atleon“
			
Ladevolumen (m ³)	max. 17	je nach Aufbau*	je nach Aufbau
Nutzlast (kg)	max. 1555	max. 1265**	max. 1505*
Zul. Gesamtgewicht (kg)	max. 3500*	max. 3500**	max. 3500**
Zul. Anhängelast gebremst (kg)	2000	max. 3500	max. 3500
Sitzplätze	Kombi: 2 - 9 Pritsche/DoKa: 2 - 7	Pritsche/DoKa: 3 - 7	Pritsche: 2 + 1
Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm	Kasten: 2600-3265/1780/1650 mittelgroß: max. 4300/1780/1940 groß: max. 4700/1780/2140	Pritsche: min. 3300/2046/400	Pritsche: min. 3000/2400/400***
Radstände	3	3	4
Leistung in kW (PS) sowie CO ₂ -Ausstoß in g/km	B: 190 (258) 310 B-E: 115 (156)** 263 D: 65 (88) 227 D: 80 (109) 248 D: 95 (129) 225 D: 110 (150) 225 D: 135 (184) 256	D: 81 (110) k. A. D: 92 (125) k. A. D: 107 (145) k. A.	D: 110 (150) k. A.
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 24 200,-	ca. 19 000,-	ca. 24 000,-
Bemerkungen	* in Kasten- und Pritschenvarianten auch als max. 5-Tonner ** bivalente Erdgas-Version, Basis: Otto-Motor, Tanks unterflur angeordnet	* Kabine in zwei Breiten ** auch mit Koffer/Pritsche als 7,5-Tonner; dann Diesel mit 132 kW (180 PS)	* Fahrgestell ohne Pritsche/Koffer ** auch als 5,6-Tonner, in breiter Ausführung auch als 15-Tonner *** Maße für Pritschen/Koffer je nach Hersteller
Fahrzeugtyp	Peugeot „Boxer“*	Renault „Master“*	Renault „Master Maxi“
			
Ladevolumen (m ³)	max. 17	max. 13,9	max. 14
Nutzlast (kg)	max. 1995	max. 1616	max. 850
Zul. Gesamtgewicht (kg)	max. 3500**	max. 3500	3500*
Zul. Anhängelast gebremst (kg)	max. 2500	max. 2000	3500
Sitzplätze	Kombi: 2 - 9 Pritsche/DoKa: 2 - 7	Kombi: 3 - 9 Pritsche/DoKa: 3 - 7	Kasten: 3 Pritsche/DoKa: 3 - 7
Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm	Kasten: 2670-3120/1870/1662 mittelgroß: 3120-3705/1870/1932 groß: 3705-4070/1870/1932-2172	Kasten: 2710-3710/1760/1670 mittelgroß: 2710-3710/1760/1910 groß: 2710-3710/1760/2115	Kasten: ca. 3621-4121/2041/1950 Pritschen je nach Aufbau
Radstände	4	3	4
Leistung in kW (PS) sowie CO ₂ -Ausstoß in g/km	D: 74 (100) 214 D: 88 (120)*** 240 D: 115 (157) 241	D: 74 (100) 232 D: 88 (120) 232 D: 107 (146) 238	D: 95 (129) k. A. D: 110 (150) k. A.
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 21 000,-	ca. 21 500,-	ca. 34 350,-
Bemerkungen	* Karosserie baugleich mit „Jumper“ und „Ducato“ ** auch Auflastung als 4-Tonner *** 2,2-l-Motor	* nahezu baugleich mit „Movano“ sowie „Interstar“	* auch Kasten mit 5,5 t sowie Pritsche mit 6,5 t bei differierenden Radständen möglich

Technische Daten laut Hersteller. Stand: 1. Oktober 2008. DoKa = Doppelkabine, D = Diesel, B = Benzin, D-E/B-E = bivalente Erdgasmotoren, k. A. = keine Angaben des Herstellers.

	Nissan „Cabstar“	Nissan „Interstar“*	Opel „Movano“*
			
	je nach Aufbau	max. 13,9	max. 13,9
	max. 1820*	max. 1616	max. 1616
	max. 3500**	max. 3500	max. 3500
	max. 3500	max. 2000	max. 2000
	Pritsche/DoKa: 3 - 6	Kombi: 3 - 9 Pritsche: bis 3	Kombi: 3 - 9 Pritsche/DoKa: 3 - 7
	Pritsche: min. 2674/2200/400	Kasten: 2710-3710/1760/1670 mittelgroß: 2710-3710/1760/1910 groß: 2710-3710/1760/2115	Kasten: 2710-3710/1760/1670 mittelgroß: 2710-3710/1760/1910 groß: 2710-3710/1760/2115
	3	3	3
	D: 81 (110) k. A. D: 95 (130) k. A. D: 110 (150) k. A.	D: 74 (100) k. A. D: 88 (120) k. A. D: 107 (146) k. A.	D: 74 (100) 230 D: 88 (120) 230 D: 107 (146) 235
	ca. 22 500,-***	ca. 21 500,-	ca. 21 500,-
	* Fahrgestell ohne Pritsche/Koffer ** auch als 4,5-Tonner *** Pritsche	* als Kasten, Kombi und Pritsche, nahezu baugleich mit „Movano“ sowie „Master“	* nahezu baugleich mit „Master“ sowie „Interstar“
	Toyota „Hiace“	Volkswagen „Crafter“	Volkswagen „T 5“*
			
	max. 5,42	max. 17	max. 9,3
	1190	max. 1555	max. 1390
	3000*	max. 3500*	max. 3200
	2000	2000	max. 2500
	Kasten: 2 - 3 Kombi: 2 - 8	Kombi: 2 - 9 Pritsche/DoKa: 2 - 7	Kombi: 2 - 9 Pritsche/DoKa: 2 - 6
	Kasten: 2780/1225/1420	Kasten: 2600-3265/1780/1650 mittelgroß: max. 4300/1780/1940 groß: max. 4700/1780/2140	Kasten: 2543-2943/1692/1410 mittelhoch: 2543-2943/1692/1626 groß: 2943/1692/1940
	1*	3	2
	D: 70 (95) 224 D: 86 (116)** 224	D: 65 (88) 267 D: 80 (110) 265 D: 100 (136) 270 D: 120 (164) 259	B-E: 85 (116)** 250 D: 63 (85) 211 D: 77 (103) 203 D: 96 (130) 221 D: 128 (175) 227
	ca. 18 600,-	ca. 24 400,-	ca. 20 500,-
	* nur in Lang-Version als 3-Tonner ** mit stärkerem Diesel auch Version mit permanentem Allrad verfügbar	* in Kasten- und Pritschenvarianten auch als max. 5-Tonner	* T5 mit gehobener Ausstattung heißt Multivan ** bivalente Erdgas-Version mit 74 kW (100 PS) wird durch IAV (Berlin) realisiert, Tanks unterflur oder im Laderaum

Fahrzeugtyp	Citroën „Jumper“*	Fiat „Ducato“*	Ford „Transit“
			
Ladevolumen (m ³)	max. 17	max. 17	max. 14,2
Nutzlast (kg)	max. 1995	max. 1995	max. 1647*
Zul. Gesamtgewicht (kg)	max. 3500**	max. 3500**	max. 3500*
Zul. Anhängelast gebremst (kg)	max. 2500	max. 2500	max. 2800
Sitzplätze	Kombi: 2 - 9 Pritsche/DoKa: 2 - 7	Kombi: 2 - 9 Pritsche/DoKa: 2 - 7	Kombi: 2 - 9 Pritsche/DoKa: 2 - 7
Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm	Kasten: 2670-3120/1870/1662 mittelgroß: 3120-3705/1870/1932 groß: 3705-4070/1870/1932-2172	Kasten: 2670-3120/1870/1662 mittelgroß: 3120-3705/1870/1932 groß: 3705-4070/1870/1932-2172	Kasten: 2582/1762/1330-1745 mittelgroß: 2949-3399/1762/1430-1985 groß: max. 4122/1762/1885-1985
Radstände	4	4	3
Leistung in kW (PS) sowie CO ₂ -Ausstoß in g/km	D: 74 (100) 214 D: 88 (120)*** 240 D: 115 (157) 241	B-E:*** D: 74 (100) k. A. D: 88 (120)**** k. A. D: 115 (157) k. A.	B: 107 (145), H** 291 D: 74 (100), H 234 D: 85 (115), H 222 D: 103 (140), H 233 D: 147 (200), H 258 D: 63 (85), F*** 195 D: 81 (110), F 195 D: 103 (140), F 195
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 21 000,-	ca. 21 000,-	ca. 20 500,-
Bemerkungen	* Karosserie baugleich mit „Boxer“ und „Ducato“ ** auch Auflastung als 4-Tonner *** 2,2-l-Motor	* Karosserie baugleich mit „Boxer“ und „Jumper“ ** auch Auflastung als 4-Tonner *** ab 03/2009 bivalent. Erdgas-Otto-Motor mit 100 kW (136 PS), (Tanks unterflur) **** 2,3-l-Motor	* auch Großraumkasten als 4,25-Tonner mit 2,1 t Nutzl. ** auch bivalente Erdgas-Version mit 100 kW (130 PS), Tanks im Laderaum *** nur bis 3-Tonner H/F= Heck-/Frontantr.

Technische Daten laut Hersteller. Stand: 1. Oktober 2008. DoKa = Doppelkabine, D = Diesel, B = Benzin, D-E/B-E = bivalente Erdgasmotoren, k. A. = keine Angaben des Herstellers.

Ab dem 1. September 2009 wird die Euro-5-Norm in Kraft treten. Dafür müssen die Motorenentwickler nochmals deutlich nachlegen. Für neue Pkws und Transporter, die dann in der EU verkauft werden, verschärfen sich die Grenzwerte für Stickoxide (NO_x) und Feinstaub deutlich (z. B. sollen die Grenzwerte für den Partikelaustritt von Dieselfahrzeugen durch Euro 5 um 80% gesenkt werden). Da wird der Partikelfilter als einzige Maßnahme kaum ausreichend sein.

Wird beim Fahrzeugkauf der Wiederverkaufswert als wichtiges Kriterium in die Entscheidungen einbezogen, dann sollte man nicht nur auf eine strapazierfähige Frachtraumauskleidung achten, sondern zum jetzigen Zeitpunkt der Schadstoffklasse Euro 4 hohe Priorität bei-

messen. Beim verlockenden Preisangebot eines Ladenhüters, Jahreswagens oder Leasing-Rückläufers gilt es daher, das Für und Wider abzuwägen. Denn – von Umwelt-Aspekten abgesehen – wird ein solches Euro-3-Schnäppchen bald nicht mehr zeitgemäß sein. Umweltzonen in Groß-



■ Klappbare Lehne im Mittelsitz oder Klemmbrett über der Instrumententafel: Am „Ducato“-Fahrerplatz (Fiat) gibt es gut durchdachte Arbeitshilfen.




städten, die 2008 deutlich zugenommen haben, werden in Zukunft sicher noch restriktiver gegen Emissionen vorgehen.

Werterhalt des Fahrzeuges wichtig

Wer als Handwerker ein strapazierfähiges Interieur

benötigt, sollte sich nicht auf das Minimum einer Basisausstattung ab Werk verlassen. Eine solide Innenverkleidung findet man beispielsweise in einer optionalen Branchenausstattung und es lohnt sich, das Angebot der Blomberger Holzindustrie Hausmann (www.vanycare.de) zu prüfen. Dieser Zulieferer für zahlreiche Automobilhersteller bietet werterhaltende Abdeckungen aus Sperrholz oder Verbundwerkstoff für Wand und Boden, die je nach Modell passend zugeschnitten sind, und die man auch selbst montieren kann.

Wer Fracht aufs Dach verlagern will, wird entweder im Zubehörcatalog der Fahrzeugmarke fündig oder bedient sich einer Lösung aus dem Ausrüsterangebot: Servicemobil bietet beispielsweise eine Dachplattform plus Fangschale fürs Langgut und Sor-

Hyundai „H-1“*	Isuzu „N-Serie“	Iveco „Daily“
		
max. 5,2	je nach Aufbau	max. 17,2
max. 1111	max. 1370	max. 1500*
3160	max. 3500*	max. 3500*
2300	max. 3500	max. 3500
Kasten: 3 Kombi: bis 8**	Pritsche/DoKa: 3 - 7	Kombi: 3 - 9 Pritsche/DoKa: 3 - 7
Kasten: 2375/1620/1350	Pritsche: min. 3660/2000/400**	Kasten: 2600-3000/1800/1545 mittelgroß: 2600-3000/1800/1900 groß: 2600-3000/1800/2100
1	2*	4
D: 125 (170) 225	D: 110 (150) k. A.	D-E: 100 (136)** k. A. D: 71 (96) k. A. D: 85 (116) k. A. D: 107 (146) k. A. D: 129 (176) k. A.
ca. 20 300,-	ca. 25 000,-**	ca. 23 500,-
* neues Modell seit Frühjahr 2008 ** für Ende 2008 erwartet	* auch mit Koffer/Pritsche als 7,5-Tonner in vier Radständen; dann Diesel mit 140 kW (190 PS) ** für Fahrgestell mit Standard-Pritsche	* auch Ausführungen mit höheren Nutzlasten (bis 6,5 t zul. GG) und Allrad-Version verfügbar ** monovalente Erdgas-Version, Basis: Diesel-Motor, Tanks unterflur angeordnet

dass sich die meist obligatorische Trennwand im Ernstfall als standfeste Sperrmauer bewähren wird. Doch ist das dünne Blech nur eine Komponente in der Maßnahmenkette. Hinzu kommen muss die Ladungssicherung durch Zurrgurte oder Spannstrangen, damit die Gefahr bereits an der Quelle gebannt werden kann. Sind schwere Teile nämlich nicht sicher untergebracht, können sie eine zerstörerische Flugbahn nehmen, der die dünne Trennwand keineswegs gewachsen sein muss.

Beklagenswert ist, dass in Basisausstattungen der Laderäume durchweg keine definierten Verzurrpunkte im mittleren und oberen Bereich zu finden sind. Große oder sperrige Teile müssen aber meist auch dort fixiert werden, um nicht ins Wanken zu geraten. Wenn vollflächige Seitenverkleidungen in oberen Bereichen mit Verzurrleisten kombiniert sind, in die man Zurrgurte einhaken kann – Vergleichbares lässt sich mit Spannstrangen erreichen – dann lässt sich mit Sicherheit der Handwerkeralltag besser bewältigen. ■

timo macht es möglich, dass eine Leiter via rollengeführtem Lift von einer Person aufs Hochdach eines Transporters geschoben werden kann. Bott arbeitet mit Thule Professional zusammen: Ein System von Möglichkeiten, das vom schwenkbaren Leiterträger bis zur verschließbaren Langgutröhre handwerksgerechte Lösungen offeriert.

röhre handwerksgerechte Lösungen offeriert.

Fracht muss verzurrt werden!

Auf der Ladefläche mag ein bunter Mix aus Werkzeug und Material durchaus hilfreich und sinnvoll sein. Vor dem Start zum nächsten Ziel gilt es jedoch, diese Sie-

bensachen zu sichern. Nachlässigkeit kann fatale Folgen haben, wie Crash-Versuche eindrucksvoll zeigen. Auch vermuten viele Fahrer,



■ Verschließbare Ablagen oder klappbarer Pausentisch: Das Armaturenbrett des „Transit“ (Ford) zeigt sich recht variabel.



■ Ein „Jumper“ (Citroën), wie er sein sollte: Großflächige Seitenverkleidungen plus Verzurrleisten in der Mitte und oben plus eine bequeme Trittstufe am Heck.