

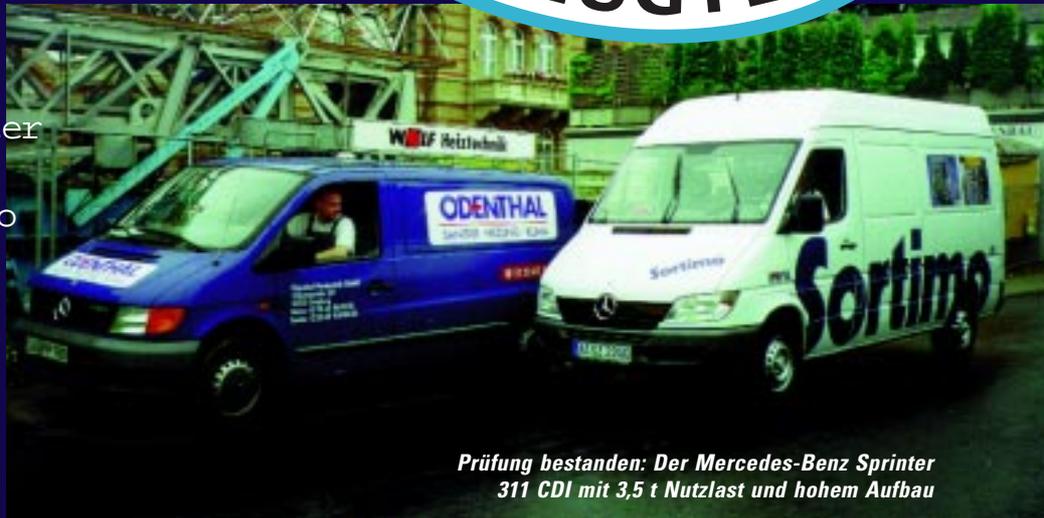


Luxuriöse

Im SBZ-Praxistest:

Lastkisten

Mercedes Sprinter
Ford Transit
und Opel Movano



Prüfung bestanden: Der Mercedes-Benz Sprinter 311 CDI mit 3,5 t Nutzlast und hohem Aufbau

Es ist nicht alles top, was fährt. Der SBZ-Autotest zeigt, daß die Industrie nicht immer über das informiert ist, was die Mitarbeiter im Handwerk von ihren fahrbaren Untersätzen verlangen. Drei Kastenwagen bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht standen zur Prüfung an. Im täglichen Einsatz wurden sie von Fachhandwerkern auf Herz und Nieren gecheckt. Ergebnis: Es gab einige sehr kritische Anmerkungen vom Testteam.

Schon das Angebot an Testfahrzeugen machte klar, daß manchem Kfz-Hersteller der handelspezifische Einblick fehlt. So lehnten unsere Tester vom Fach die angebotenen Fahrzeuge ohne Trennwand grundsätzlich ab. Vor allem die Unfallgefahr war das wesentliche Argument. Hoher oder niedriger Aufbau sind eine Frage des täglichen Einsatzes. So bevorzugt ein Installateur kleine wendige Fahrzeuge für die Stadt und ein anderer schnelle Großraumtransporter für das Überlandgeschäft. Wichtig ist in jedem Fall genügend Stauraum für Ware und Werkzeug.

Positiv bemerkten die Inspizienten Details wie Zurr-Ösen, eine Innenverkleidung mit Sperrholz oder Gummimatten auf dem Boden. Das erleichtert die Nutzung ungemein. Vor allem, wenn diese zur Serienausstattung gehören. Apropos Serie: Kaum vorstellbar, daß Autoproduzenten ihre Fahrzeuge heute noch ohne Airbag anbieten. Noch nicht einmal als Extra. Auch ein anderes Sicherheitsmerkmal ist noch immer nicht in alle verkaufs- und marketingstrategischen Köpfe der Produzenten vorge-drungen: Das ABS als Grundausstattung. Nicht nur ein Komfort-, sondern auch ein Sicherheitsmerkmal ist die Servolenkung.

Tester aus der Praxis



Ungewöhnlich wie der ganze Test waren auch die Teilnehmer. Keine professionellen Autotester, sondern Fachhandwerker aus der Praxis: Rüdiger Mayer (35), lei-



tender Monteur, Christian Voigt (33), Techniker und Monteur sowie Burkhard Kehel (40), Kundendienstmonteur (v.l.). Jeder urteilte subjektiv nach seinen eigenen Eindrücken unter Zuhilfenahme der vom Hersteller angegebenen Fahrzeugdaten.

Wer täglich ein voll beladenes Gefährt rangieren muß, weiß die Lenkhilfe, die bei allen zur Serie gehört, zu schätzen. Ebenfalls gleichauf liegen die Testkandidaten in Sachen ausreichender und vor allem nutzbarer Stauraum. Dafür hat nämlich keiner der Fahrzeugentwickler gesorgt. Und wer hat es nicht selbst oft genug erlebt, daß bei einer Vollbremsung die auf der Armaturentafel abgelegten Lieferscheine und Pläne durch die Fahrerkabine fliegen.

Meister-Klasse mit Pkw-Flair

Seit dem späten Frühjahr ist er nun auf dem Markt, der neue Mercedes-Benz Sprinter. Vorschublorbeeren hat er ja genug bekommen. Doch wie würde sich der im harten Tageseinsatz bewähren? Die SBZ machte die Probe aufs Exempel. Eine Woche lang testete unser Team den Sprinter 311 CDI mit 3,5 Tonnen Nutzlast und hohem Aufbau sowie ein weiteres Exemplar mit Sortimo-Einrichtung.



Praktische Hilfe: Gerade beim Be- und Entladen sperriger oder schwerer Güter waren die SHK-Handwerker froh über die zusätzliche Trittstufe am Heck des Sprinters

Einig waren sich die Tester, daß die neue Sprinter-Generation optisch überzeugt und eher an ein gehobenes Pkw-Ambiente als an ein Nutzfahrzeug erinnert. Dazu tragen vor allem das geräumige Fahrerhaus sowie die ergonomische Innenraum- und Armaturengestaltung bei. Serienmäßige Servolenkung, kleiner Wendekreis und gute Sichtverhältnisse sorgen für perfektes Handling in jeder Fahr- und Einsatzsituation. Im innerstädtischen Verteilerverkehr lobten die drei Tester den Sprinter wegen seiner erstaunlichen Wendigkeit und der kompakten Bauweise. Der Wendekreis von 11,2 m (bei 3000 mm Radstand) entspricht gerade mal dem eines Mittelklasse-Pkw.

Beim Be- und Entladen hilft die serienmäßige seitliche Schiebetür, die im Bedarfsfall auch Europaletten problemlos passieren läßt. Besonders angenehm war die weit ausklappbare, zweiflügelige Hecktür. Ihre Türflügel rasten selbsttätig bei einem Öffnungswinkel von 90° ein, sind aber bis 180° und auf Wunsch auch um 270° schwenkbar. Eine zusätzliche Trittstufe für die Hecktür hilft gerade beim Entladen von größeren Teilen wie Kesseln oder Wannen. In bestimmten Einsatzbereichen ist auch die optionale linke Laderaumschiebetür von Nutzen.

Mit einem Ladevolumen von bis zu 13,4 m³ sowie fünf Gewichtsklassen (von 2,5 bis 4,6 t), drei Radständen und etwa 50 Standardvarianten werden individuelle Anforderungen optimal erfüllt. Drei Radstände (3000, 3550 oder 4025 mm), Normal- oder Hochdach, verschiedene Trennwandvarianten und Seitenwandverkleidungen stehen zur Verfügung.

Die höhere Leistung des neuen und sparsamen 2,2-l-CDI-Motors mit 109 PS kam den Kontrolleuren im Tagsgeschäft durch eine bessere Beschleunigung und eine höhere Steigfähigkeit sehr entgegen. Insgesamt gibt es beim neuen Sprinter vier leistungsstarke und wirtschaftliche Dieselmotoren sowie einen Benzinmotor mit einer leichtgängigen Fünfgangschaltung. Auf Wunsch steht für die CDI-Motoren das automatisierte Schaltgetriebe (SprintShift) zur Verfügung. Das Moto-

Was nicht fehlen sollte

renangebot wird komplettiert durch einen Erdgas- und einen Elektromotor.

Die vorbildliche Kombination von ABS mit der Traktionshilfe ASR und Scheibenbremsen an allen vier Rädern liefern einen beruhigenden Sicherheitsbeitrag.

Genau wie das konstruktiv definierte positive Crashverhalten, der serienmäßige Fullsize-Airbag für den Fahrer, die Dreipunktsicherheitsgurte sowie das energieabsorbierende Rahmenvorderteil und der kräftige Schluß-Querträger.

Gibt es denn keine Wünsche mehr? „Doch“, merkt Burkhard Kehel an, „Ablagemöglichkeiten für Lieferscheine, Prospekte, Bedienungs- oder Reparaturanleitungen fehlen. Und Verzurr-Ösen in einem Meter Höhe oder wenigstens ein Wechselsystem wären zweckmäßig.“

Das Fazit aller drei Inspektionen zum neuen Sprinter ist klar und eindeutig: „Der ist gut gelungen.“ Und wen nach wie vor das Kosten/Nutzen-Verhältnis stört, der sollte bei seinem Händler mal die Rabattfrage stellen.

Alter Name – neues Auto

Bevor Ford mit der eigentlichen Entwicklung der neuen Generation des Transit begonnen hat, haben die Rheinländer erst mal die Nutzer befragt, was sie tatsächlich von einem Nutzfahrzeug erwarten. Aus der Sicht von Rüdiger Mayer war das auch notwendig. „Der Transit ist mehr oder weniger immer hintergehinkt.“ Vor allem VW LT und Mercedes Sprinter seien immer beispielhaft

► **Ausreichende Ablagemöglichkeiten für Lieferscheine und Papiere**

► **Telefonhalterung und Freisprecheinrichtung (neue Gesetzgebung)**

► **ABS**

► **Airbag für Fahrer und Beifahrer**

► **Zurr-Ösen**

► **Spiegel, die den toten Winkel einsehen lassen**



Nichts bleibt wie es war: Beim komplett neu konzipierten Transit haben die Kölner wirklich mal was getan

vorangegangen. Auch in Puncto Qualität und Leistung. „Im Vergleich zum Vorgänger hat der neue Transit jetzt aufgeholt. Wenn nicht Ford draufstehen würde, könnte das auch fast ein VW oder Mercedes sein“, so Rüdiger Mayer. Nach Aussage von Ford ist im aktuellen Transit – von den Sitzen, Instrumenten und Ablageflächen über das Cockpit, Heizungs- und Audiosystem bis zu Handy- und Getränkehalterungen – alles auf den Fahrer abgestimmt. Gegen Aufpreis gibt's sogar ein Navigationssystem. Damit und durch den um ca. 70 % abgesenkten Geräuschpegel in

der Kabine, genießt der Fahrer mehr Komfort als manch einer im Büro. Aber auch das Fahrverhalten im neu konzipierten Auto habe sich gebessert, sagt Voigt. Grund sind Änderungen an der Hinterachse, neue Vorderadaufhängungen sowie eine überarbeitete Servolenkung. Etwas übermotorisiert findet der Monteur den Transit allerdings mit der 120-PS-Maschine. „In der Stadt brauche ich die nicht. Da reichen mir 90 PS völlig aus.“ Der 75-PS-Diesel scheint ihm aber doch etwas zu schwach für seine Einsätze. Bei einer Wochenleistung von 900 Kilometern muß eben etwas mehr Dampf vorhanden sein. Die Serviceintervalle der neuen Motoren hat Ford zugunsten der Wartungskosten nun auf 25 000 km angehoben. Ebenfalls neu sind ein ergonomisch platzierter Griff an der linken hinteren Doppeltür, tiefer ausgeschnittene Seitenfenster und vergrößerte Außenspiegel sowie die nur noch mit dem Türschlüssel zu öffnende Motorhaube. In Sachen Sicherheit setzt der Hersteller mit dem „Pflaumen-Logo“ auf 4-Kanal-ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung, Airbag sowie Dreipunkt-Automatikgurte. Allerdings ist der Beifahrer-Airbag nur gegen Aufpreis zu haben. Alles in allem kommt Monteur Voigt zum Fazit: „Dieser Transit ist im Vergleich zum Vorgänger ein ganz anderes Auto. Da haben die von Ford diesmal wirklich was getan.“

Viel Platz für kleines Geld

Die Frage lag auf der Hand: Hat der Opel Movano gegenüber dem neuen Transit weiterhin die Nase vorn? Der Franzose aus Rüsselsheim (baugleich mit dem Renault Master) hatte in vielen früheren Tests direkt hinter dem alten Sprinter auf den Plätzen

gelegen. Opel meint, der Movano Kastenwagen sei ein kleines Raumwunder: Je nach Radständen und Dachhöhen ergibt sich ein Laderaumvolumen zwischen 8 und 13,9 m³. Im direkten Vergleich der Wettbewerber macht sich das aber kaum bemerkbar (siehe Tabellen). Insgesamt läßt sich der

Kastenwagen in neun unterschiedlichen Arten kombinieren und bietet mit drei Dachhöhen eine mehr als die Konkurrenten. Rüdiger Mayer und seine Kollegen waren vom Raumangebot begeistert. „Bei Opel wird das Be- und Entladen leicht gemacht. Ob von links, von rechts, von der Rampe oder mit dem Gabelstapler.“ Die zweite seitliche Schiebetür (Sonderausstattung) eröffnet weitere Möglichkeiten im engen Innenstadteinsatz. „Wir haben allerdings immer gerne eine Heckklappe“, erläuterte Mayer. „Die ist sehr angenehm bei Regen.“ Schlecht fanden die Tester das Reserverad hinten im Laderaum. „Das nimmt unnötig Platz weg“, fand Voigt. „Wenn man voll beladen einen Platten hat, steht man ganz schön doof da und muß alles erst einmal ausladen. Wobei die Verankerung bei dem Transit auch nicht gut gelöst ist. Da muß man mit dem Schlüssel rein. Außerdem bewegt sich nach einem halben Jahr das Gewinde nicht mehr und schon steht man da und bekommt den Kasten nicht auf.“

Mit seinem Arbeitsplatz im Movano ist Christian Voigt gut zurechtgekommen. „Der fährt sich wie jedes andere Auto auch.“ Grundsätzlich bestätigt er Opels Aussage, daß man sich im Movano wohlfühlen kann. So artet das Einsteigen nicht zur sportlichen Höchstleistung aus. Und es gibt viel Freiheit für Beine, Kopf und Schultern. Doch bemängelt Voigt die knappen Ablageflächen: „Die brauche ich jeden Tag.“ Was für den Hersteller großzügig bemessen ist, reicht dem Nutzer eben häufig nicht. Sicher läßt sich in der Türablage locker das Auftragsbuch unterbringen. „Aber dabei bleibt es in der Regel eben nicht“, erklärte der Profi. Auch wenn der integrierte Flaschenhalter das Transportieren von Getränken zur sauberen und sicheren Angelegenheit macht.

Die Instrumente sind übersichtlich angeordnet und leicht abzulesen. Der Herstelleraussage, daß der Fahrersitz in Länge, Höhe und Neigung einstellbar ist, kann Mayer allerdings nur mit Einschränkungen

Rainer Kluge, SBZ-Tester und Fahrerschullehrer in Bonn erläutert: „Für Neuanfänger, wie zum Beispiel Azubis, die seit Januar 1999 die Führerscheinprüfung ablegen, gilt die neue EU-Klassifizierung von A bis T.“ Mit der Klasse B (etwa die heutige Klasse 3) dürfen dann nur noch Kraftwagen bis maximal 3,5 t zulässige Gesamtmasse bewegt werden. Mit Anhänger über 750 kg ist die Klasse BE notwendig. „Wenn jemand Fahrzeuge bis 7,5 t fahren will, braucht er demnächst die neue Klasse C1“, weiß Kluge. „Und wenn's mit Hänger sein soll C1E. Aber keine Angst – vorerst bleiben die alten Scheine gültig. Wer trotzdem tauschen will, kann das ohne Neuprüfung machen. Allerdings sollte man darauf achten, daß auch alle Berechtigungen übertragen werden.“

Neuer EU-Führerschein

Daten im Überblick	MOVANO	SPRINTER	TRANSIT
Varianten	Kastenwagen mit drei Dachhöhen	Kastenwagen mit zwei Dachhöhen	Kastenwagen mit zwei Dachhöhen
Antriebsart	Frontmotor mit Frontantrieb	Frontmotor mit Hinterradantrieb oder Allradantrieb	Frontmotor mit Hinterradantrieb oder Allradantrieb
Zulässige Gesamtgewichte (kg)	2800 bis 3500	2590 bis 4600	3280 bis 3500
Nutzlast (kg)	975 bis 1660	630 bis 2415	1390 bis 1615
Laderaummaße Kastenwagen (mm) (L × B × H)	2714 × 1764 × 1670 bis 3714 × 1764 × 2147	2515 × 1740 × 1633 bis 4215 × 1740 × 1855	2949 × 1762 × 1645 bis 3399 × 1762 × 1885
Laderaumvolumen Kastenwagen (m ²)	8,0 bis 13,9	7,0 bis 13,4	8,3 bis 11,0
Radstände (mm)	3078 bis 4078	3000, 3550, 4025	3300 bis 3750
Motorenprogramm	2,4 l Diesel, 59 kW (80 PS) und 2,8 l Turbodiesel, 84 kW (115 PS)	2 Dieselmotoren in 4 Ausführungen: 60 kW (82 PS), 80 kW (109 PS), 95 kW (125 PS), 115 kW (156 PS) 1 Benzinmotor 105 kW (143 PS) 1 Erdgasmotor 92 kW (125 PS) 1 Elektromotor 40 kW (54 PS)	2,4 l Turbodiesel, 55 kW (75 PS), 66 kW (90 PS), 88 kW (120 PS)
Drehmoment (Nm)	155 bis 260	200 bis 330	185 bis 240

© SBZ, Gentner Verlag Stuttgart

zustimmen: „Nur bis zu einer gewissen Körpergröße. Ich hatte da so meine Probleme.“ Die Sitzposition sei trotz aller Stellungen unbequem, der Sitz relativ hart. „Es sollte nicht sein, daß man Abends aus dem Auto steigt und Rückenschmerzen hat.“ Weiterhin sei der Winkel vom Lenkrad zu flach. „Ich hänge bei meiner Körpergröße sehr weit drüber. Außerdem finde ich dickere Lenkräder besser. Da fühlt man, daß man etwas in der Hand hat.“

Mit dem großen Doppelsichtfeld-Außen-spiegel hatte Voigt den nachfolgenden und überholenden Verkehr immer optimal im Blick. Zudem wurde das Rangieren erheblich vereinfacht. Besser hätte er es freilich gefunden, wenn die Spiegel auch noch von innen verstellbar gewesen wären. Zumindest der auf der Beifahrerseite. Die Klimaanlage des Testwagens fand Rüdiger Mayer dagegen sehr gut. „Gerade im Innenstadtbereich beim ständigen Rein und

Raus.“ Bei den langen Strecken ginge nachmittags bei starker Hitze gar nichts mehr. „Da ist man um vier Uhr so platt, daß man nicht mehr denken kann.“ Allerdings war unserem Tester der Mehrpreis von über 3000 Mark viel zu hoch. Ein preiswertes Extra hat Voigt im Movano aber begeistert: Die Armlehne auf der rechten Seite. „Die war sehr angenehm. Die werde ich sicher vermissen.“

Bleiben noch drei Kritikpunkte der Tester: So empfanden sie die Schaltung als ungenau und schwammig. Außerdem seien die Bremsen ein bißchen schwer zu dosieren. „Da mußte ich ganz schön zutreten, um eine Bremswirkung zu spüren“, rügte Mayer. „Und der Wagen ist ein wenig ‚eierig‘ beim Fahren. Auf Autobahnbrücken habe ich das bei Wind ganz besonders bemerkt.“ Alles in allem gefiel dem Testteam der Opel Movano aber dennoch gut. Besonders das Preis-/Leistungsverhältnis hinterließ einen positiven Eindruck. □



Mit bis zu 13,9 m³ Laderaum steckt der relativ preiswerte Opel Movano (r.) einiges weg