

## Marktübersicht der 2,8- bis 3,5-Tonner

# 16 Transporter im Überblick

Soll ein Transporter Allround-Eigenschaften mit möglichst großem Laderaum oder hoher Nutzlast bieten? Im Handwerksbetrieb fällt die Entscheidung oftmals auf die Klasse bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, in der ein harter Wettbewerb besteht. Wir erleichtern Ihnen den Überblick und haben 16 für SHK-Handwerksbetriebe interessante Fahrzeuge in einer Marktübersicht zusammengestellt.

Die Entwicklung vom kompakten 2,8-Tonner hin zum größeren Transporter ist unverkennbar. Seit Mitte der 90er Jahre hat sich die Klasse bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht in Deutschland fast verdoppelt. Der Dreifünfer erlebt in den letzten Jahren nicht zuletzt deshalb deutliche Steigerungsraten, weil viele Unternehmer auf ein Maximum an Möglichkeiten vorbereitet sein wollen und deshalb diesen Transporter wählen. Zudem sind Hemmnisse weggefallen, vor allem das Tempolimit von 80 km/h, das seit 1997 für die Lkw-Zulassung erst oberhalb von 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht gilt. Daran wird sich auch in absehbarer Zeit nichts ändern. Anhaltende Diskussionen um spektakuläre Unfälle durch angebliche Autobahn-Raser sind inzwischen wieder verstummt, weil genaue Untersuchungen dieses Vorurteil nicht erhärten konnten. Wenn es zu Unfällen kam, begünstigte oftmals ein Mix aus langen Lenkzeiten, unzureichend verzurrter Ladung, falschen Reifen, Überladung oder Unerfahrenheit des Fahrers den Gau. Dennoch wird im Bundesverkehrsministerium häufiger laut darüber nachgedacht, ein generelles Tempolimit für den Gütertransport oberhalb von 3,5 t einzuführen, sodass dann auch Transporter mit Pkw-Zulassung eingebremst würden. Konkret in der Diskussion ist derzeit, zu Beginn des kommenden Jahres die Fahrtschreiber-Pflicht für neue Nutzfahrzeuge ab 4 t zulässiges Gesamtgewicht zu erlassen. Wie dem auch sei, viele Transporter neuester Konzeption beherrschen die ihnen übertragene Aufgaben souverän. Die Hersteller kommen mit immer moderneren Modellen und



Mit dem Daily Service die Werkstatt vor Ort: Der 3,5-Tonner mit Hochdach bringt dem SHK-Fachmann alles Nötige an Werkzeug und Material auf die Baustelle

Motoren, die zum Teil mit Fahrleistungen und einem flotten Vortrieb aufwarten können, die beeindruckend sind.

## Was ist wichtiger – Volumen oder Nutzlast?

Um innerhalb seines Betriebes noch flexibler zu werden, hat sich mancher Unternehmer für den halben Meter mehr an Karosserie entschieden, gut tausend Euro draufgelegt und den voluminöseren Transporter gewählt. 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 der Drillinge Citroën Jumper/Fiat Ducato/Peugeot Boxer, der Ford Transit sowie auch die Drillinge Nissan Interstar/Opel Movano/Renault Master, um nur einige zu nennen. Wiederum andere Handwerker entscheiden sich für einen Dreifünfer, weil nicht der größtmögliche Frachtraum oder ein langer Radstand zählt, sondern weil vor allem die verbleibende Nutzlast wichtig ist. Einem Boxer, Daily, Movano, Sprinter oder Transit mit kurzem Radstand könnte man äußerlich allenfalls dem Typenschild ent-

nehmen, ob er als Zweifächter oder Dreifünfer zugelassen ist. Bei einer kompakten Bauweise lassen sich jedoch Vorzüge nutzen, die eigentlich als Trümpfe bei den 2,8-Tonnern gelten: Ein Transporter mit kurzem Radstand ist in puncto Wendigkeit und Fahrkomfort nicht weit vom Pkw entfernt und die Spurtstärke der zur Verfügung stehenden Top-Motorisierung lässt oftmals kaum mehr Wünsche offen.

Das Asien-Angebot ist differenziert zu betrachten, denn es unterliegt globalen Vermarktungsstrategien: Hyundai, Kia und Toyota kümmern sich wenig um europäische Einstufungen und platzieren ihre Fahrzeuge oberhalb von 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht mit Nutzlasten von deutlich mehr als einer Tonne, um weltweit möglichst viele Interessenten zu erreichen. Übrigens: Auch die Leistungsdaten des T5 sorgen im Modelljahr 2005 erstmals dafür, dass ein VW-Transporter in dieser Klasse gelistet werden kann. In der 3,5-Tonnen-Klasse sind keineswegs nur aufgeladete 2,8-Tonner anzutreffen. Mercedes Sprinter und Zwillingbruder Volkswagen LT beispielsweise haben hier ihren konzeptionellen Schwerpunkt. Noch einmal andere, z. B. der Iveco Daily oder der jetzt überarbei-

tete Mitsubishi Fuso Canter, sind eigentlich zu höherer Nutzlast berufen und starten in der Kategorie bis 3,5 Tonnen gerade erst. Für den Entscheidungsträger, der sich in der oberen Transporterklasse nach einer Lösung umsieht, ist das sicher von grundsätzlicher Bedeutung, denn die eine oder andere Testfahrt mit Bremsprüfung wird klarmachen, ob der Anbieter „auch noch“ oder „gerade erst“ einen 3,5-Tonner anbietet. Da lassen sich dem einen Fahrzeug noch – wenn auch eingeschränkte – Pkw-ähnliche Qualitäten attestieren, während beim anderen gar nicht erst die Idee aufkommt, dass es sich hier nicht um einen robusten Lastenträger handeln könnte.

### Trennwand bannt längst nicht alle Gefahren

Ein Handwerksbetrieb hat oftmals einen erstaunlichen Mix an Werkzeugen, Hilfsmitteln



Mehr Personen oder mehr Frachtraum? Die verschiebbare Securiflex-Trennwand im Boxer mit faltbarer 4er-Sitzreihe

### Sprinter kaufen und kostenlos trainieren

Für den richtigen Umgang mit unterstützenden elektronischen Helfern wie ABS oder ESP gilt es einige Grundregeln zu beachten. Jahrelange Fahrpraxis ist nicht der Schlüssel zum Erfolg, sogar eher hinderlich, wenn man intuitiv versucht, auf glatter Fahrbahn per „Stotterbremse“ zum Stehen zu kommen. Mit einem eintägigen Fahrsicherheitstraining für Transporter will DaimlerChrysler hier Hilfestellung geben. In Theorie und Praxis geht es dabei um das Bremsen mit ABS und BAS, um Überholmanöver auf glatter Fahrbahn mit ASR sowie um die Wirkungsweise des spurstabilisierenden ESP. Auch die Abstandsbremmung in kritischen Situationen kommt dran. Weitere Themen behandeln die optimierte Ladungssicherung sowie den minimalen Spritverbrauch bei optimaler Beschleunigung.

Infos über Kurse und Standorte gibt es unter [www.mercedes-benz.de](http://www.mercedes-benz.de), dann die Stichworte Lkw, Lkw-Welt, Profi-Training, Fahrsicherheits-Trainings sowie Transporter anklicken. Der telefonische Kontakt (0 89) 95 82 10 50.

In den Vorzug, den Tageskurs im Wert von netto 240 Euro nicht zahlen zu müssen, kommen Käufer eines neuen Mercedes Sprinter, denn derzeit gibt's dafür einen Gratis-Gutschein in der Mercedes-Benz-Niederlassung.



**Sicherheitstraining: Auf glatter Fahrbahn bremsen und einlenken kann dank ESP gelingen, doch physikalische Grenzen gilt es zu respektieren**

und Material zu transportieren. Was jedoch macht die Ladung, wenn der Fahrer eine Vollbremsung hinlegt oder den Crash nicht mehr vermeiden kann? Die Entscheidung für eine Trennwand ist daher bereits ein wichtiger Schritt in der Maßnahmenkette für die passive Sicherheit im Fahrzeug.

Wenn dann noch Zurrösen vorhanden sind – und entsprechend genutzt werden! – lässt sich die Gefahr bereits an der Quelle bekämpfen. Für Trennwand und Zurrpunkte sind Richtwerte in der DIN 75410 Teil 3 „Ladungssicherung in Kastenwagen“ festgelegt. Doch leider genügen nicht alle Nutzfahrzeuge, die hierzulande verkauft werden, diesen Mindestanforderungen. Daher sollte dies einem sicherheitsbewussten Interessenten ein wichtiges Kriterium beim Fahrzeugkauf sein.

### Einrichtungen im Frachtraum

Fahrzeugeinrichtungen werden mit allgemein nutzbaren Stauräumen, Regalen oder Schubladen von vielen Herstellern geboten. Schließlich kommt es vielen auf eine fachgerechte Lagerung und Sortierung sowie auf einen sicheren Transport an, wenn im rauen Alltag und oftmals unter Zeitdruck professionell gearbeitet werden soll. Wer keine Werkstatteinrichtung, sondern lediglich eine solide Innenverkleidung wünscht, kann das Angebot der Blomberger Holzindustrie Hausmann ([www.vanycare.de](http://www.vanycare.de)) wahrnehmen. Passend zugeschnitten für die verschiedensten Fahrzeugtypen lassen sich die Wert erhaltenden Abdeckungen für Wände und Boden auch selbst montieren. Zahlreiche Automobilhersteller greifen ohnehin auf dieses Sortiment aus Sperrholz oder Verbundwerk-

# Fuhrpark

stoff zurück, um eine solche Lösung in der Wunschausstattung listen zu können. Wer Fracht aufs Dach verlagern will, wird entweder im Zubehörcatalog der jeweiligen Fahrzeugmarke fündig oder bedient sich einer Lösung aus dem Ausrüsterangebot: Servicemobil bietet beispielsweise eine Dachplattform plus Fangschale fürs Langgut oder Sortimo macht's möglich, dass eine Leiter via rollengeführtem Lift von einer Person aufs Hochdach eines Transporters geschoben werden kann.

## Lasten richtig bewegen

Für die Wahl eines bestimmten Fahrzeuges kann entscheidend sein, welche Möglichkeiten sich durch eine Kombination aus Trans-

porter plus Anhänger ergeben. Reicht an vielen Arbeitstagen ein kurzer wendiger Kasten völlig aus und müssen nur sporadisch große, sperrige oder schwere Teile mit einem Doppelachs-Anhänger bewegt werden, so ist das Gesamtzuggewicht des Transporters interessant, das etwa beim Iveco Daily oder Renault Master Maxi höher liegt als beim Fiat Ducato.

## Allianzen kennzeichnen den Markt

Die Hersteller kommen mit immer moderneren Modellen und Motoren, die zum Teil mit Fahrleistungen aufwarten können, die beeindruckend sind. Doch auch bei den Transportern geht es längst nicht mehr ohne marken-



Gewichte bis zu 500 kg schafft der Hafa-Kran, der sich in den Frachtraum eines Transporters einbauen lässt

				
<b>Fahrzeugtyp</b>	<b>Citroën Jumper</b>	<b>Fiat Ducato</b>	<b>Ford Transit</b>	<b>Hyundai H-1</b>
<b>Ladevolumen (m<sup>3</sup>)</b>	max. 14	max. 14	max. 12,2*	max. 5,7
<b>Nutzlast (kg)</b>	max. 1450	max. 1450	max. 1800	max. 1248
<b>zul. Gesamtgewicht (kg)</b>	max. 3500	max. 3500	max. 3500*	3050
<b>zul. Anhängelast gebremst</b>	max. 2200	max. 2200	max. 2800	1500
<b>Sitzplätze</b>	Kombi: 3–9 Sitze Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	Kombi: 3–9 Sitze Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	Kombi: 3–8 Sitze Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	Kasten: 3 Kombi: bis 6 Sitze
<b>Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm</b>	Kasten: 2510–2860/1808/1562 mittelhoch: 2510–2860/1808/1881 groß: 2860–3360/1808/ 1881–2115	Kasten: 2510–2860/1808/1562 mittelhoch: 2510–2860/1808/1881 groß: 2860–3360/1808/ 1881–2115	Kasten: 2567–3384/1762/ 1330–1885	Kasten: 2550/1630/1375
<b>Radstände</b>	4	4	3	1
<b>Motoren Leistung in kW/PS</b>	Benziner: 80/110 T-Diesel: 64/85 T-Diesel: 74/100 T-Diesel: 93/127 T-Diesel: 107/146	Benziner: 80/110 T-Diesel: 64/85 T-Diesel: 81/110 T-Diesel: 93/127 T-Diesel: 107/146	Benziner: 107/145** T-Diesel: 55/75 T-Diesel: 63/85 T-Diesel: 74/100 T-Diesel: 92/125 T-Diesel: 137/185	T-Diesel: 103/140
<b>Basispreis (ohne MwSt. in Euro)</b>	ca. 19500,–	ca. 19500,–	ca. 19500,–	ca. 15000,–
<b>Bemerkungen</b>	auch zwei Gas-Motoren im Programm	zusätzlich wird Erdgas-Motor „Natural Power“ geboten	*auch Großraumkasten als 4,25-Tonner mit 14,2 m <sup>3</sup> Frachtraum Ausführungen mit Front- oder Heckantrieb **auch Erdgas-Version	seit Modelljahr 2004 neues Common-Rail-Aggregat



Dem Werterhalt des Transporters nützen vollflächige Sperrholzabdeckungen im Frachtraum. Sie lassen sich zudem mit Ankerschienen kombinieren

übergreifende Kooperationen. Kaum einem Automobilkonzern gelingt es noch, auf sich allein gestellt zu entwickeln, zu fertigen und zu vermarkten. Allianzen kennzeichnen deshalb diesen Markt, um die beträchtlichen Investitionen zumindest in Teilbereichen nicht allein tragen zu müssen. Sind es bei den einen nur die Motoren, so kommen andere mit nahezu gleichen Karosserien in den Handel – als Beispiele sind hier die nahezu

Nicht bei der Nutzlast des Kastenvagens, sondern bei der Anhängelast vermag der Master Maxi seine Stärken auszuspielen



				
<b>Iveco Daily</b>	<b>KIA Pregio</b>	<b>Mercedes Sprinter</b>	<b>Mitsubishi Fuso Canter 35</b>	<b>Fahrzeugtyp</b>
max. 17,2	max. 6,1	max. 13,6	je nach Aufbau	<b>Ladevolumen (m<sup>3</sup>)</b>
max. 1525	max. 1363	max. 1575*	max. 1265*	<b>Nutzlast (kg)</b>
max. 3500*	max. 3090	max. 3500*	max. 3500*	<b>zul. Gesamtgewicht (kg)</b>
max. 3500	1400	max. 2000	max. 3500	<b>zul. Anhängelast gebremst</b>
Kombi: 3–9 Sitze Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	2 + 1	Kombi: 2–9 Sitze Pritsche/DoKa: 2–6 Sitze	Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	<b>Sitzplätze</b>
Kasten: 2600–3000/1800/1545 mittelhoch: 2600–3000/1800/1900 groß: 2600–3000/1800/2100	Kasten: 2755/1615/1365	Kasten: 2515/1740/1633 Kasten hoch: 4215/1740/1855 Kombi: 2515/1740/1633 Pritsche: max. 4060/1935/400 DoKa/Pritsche lang: 3255/1935/400	Pritsche: min. 3300/2046/400	<b>Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm</b>
4	1	3	3	<b>Radstände</b>
T-Diesel: 70/96 T-Diesel: 85/116** T-Diesel: 100/136 T-Diesel: 122/166	T-Diesel: 69/94	Benziner: 105/143** T-Diesel: 60/82 T-Diesel: 80/109 T-Diesel: 95/129 T-Diesel: 115/156	T-Diesel: 92/125 T-Diesel: 105/143	<b>Motoren Leistung in kW/PS</b>
ca. 21 000,–	ca. 13 500,–	ca. 29 000,–	ca. 19 000,–	<b>Basispreis (ohne MwSt. in Euro)</b>
*höhere Nutzlasten bis 6,5 t möglich **auch monovalente Erdgas-Version	seit Modelljahr 2004 neues Common-Rail-Aggregat	*auch Kasten/Pritsche als 4,6-/6-Tonner im Programm **auch monovalenter Erdgas-Motor	*auch mit Koffer/Pritsche als 7,5-Tonner, modifizierte Kabine in zwei Breiten	<b>Bemerkungen</b>

				
<b>Fahrzeugtyp</b>	Nissan Cabstar E	Opel Movano*	Peugeot Boxer	Renault Master*
<b>Ladevolumen (m<sup>3</sup>)</b>	je nach Aufbau	max. 13,9	max. 14	max. 13,9
<b>Nutzlast (kg)</b>	max. ca. 1400	max. 1616	max. 1450	max. 1616
<b>zul. Gesamtgewicht (kg)</b>	max. 3500*	max. 3500	max. 3500	max. 3500
<b>zul. Anhängelast gebremst</b>	max. 2000	max. 2000	max. 2200	max. 2000
<b>Sitzplätze</b>	Pritsche/DoKa: 3–6 Sitze	Kombi: 3–9 Sitze Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	Kombi: 3–9 Sitze Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	Kombi: 3–9 Sitze Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze
<b>Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm</b>	Pritsche: min. 3660/2040/400	Kasten: 2710–3710/1760/1670 hoch: 2710–3710/1760/1910 Maxi: 2710–3710/1760/2115	Kasten: 2510–2860/1808/1562 mittelhoch: 2510–2860/1808/1881 groß: 2860–3360/1808/ 1881–2115	Kasten: 2710–3710/1760/1670 hoch: 2710–3710/1760/1910 Maxi: 2710–3710/1760/2115
<b>Radstände</b>	2	3	4	3
<b>Motoren Leistung in kW/PS</b>	T-Diesel: 88/120	T-Diesel: 60/82 T-Diesel: 66/90 T-Diesel: 73/100 T-Diesel: 84/115 T-Diesel: 100/136	Benziner: 80/110 T-Diesel: 64/85 T-Diesel: 74/100 T-Diesel: 93/127 T-Diesel: 107/146	T-Diesel: 60/82 T-Diesel: 66/90 T-Diesel: 73/100 T-Diesel: 84/115 T-Diesel: 100/136
<b>Basispreis (ohne MwSt. in Euro)</b>	ca. 20000,–	ca. 21 500,–	ca. 19500,–	ca. 21 500,–
<b>Bemerkungen</b>	* auch als 4,5-Tonner	* nahezu baugleich mit Renault Master sowie Nissan Interstar (nicht gelistet)	auch zwei Erdgas-Motoren Karosserie baugleich mit Jumper und Ducato	* nahezu baugleich mit Opel Movano sowie Nissan Interstar (nicht gelistet)



Das Dachträgersystem von Servicemobil erweitert z.B. mit Plattform sowie Fangschale fürs Langgut die Transportmöglichkeiten

dellen Citroën Jumper und Peugeot Boxer. Während man bei den Franzosen einzelne Akzente in der Ausstattung findet, legen die Italiener stets Wert auf leistungsfähige Neuerungen in der Motorisierung. Hierzu gibt es auch eine enge Zusammenarbeit mit Iveco – und selbst Konkurrent Renault wurde für den Mascott mit einem Triebwerk bedient. Jetzt allerdings greifen die Franzosen für den Nachfolger Renault Master Maxi ins konzerneigene Nissan-Angebot und bedienen sich dort eines 3-Liter-Aggregats mit Common-Rail-Technik.

Um bei Gemeinsamkeiten zu bleiben: Mercedes und VW können dem Kaufinteressenten mit Sprinter und LT Transporter-Zwillinge bieten, deren Cockpit, Heck- und Frontpartie

zwar unterschiedlich, sonst aber identisch sind bei Karosserieblechen, Bodengruppe und Achsen. Daran wird auch im wesentlichen festgehalten, wenn im kommenden Jahr beide Modelle in neuem Outfit zu den Händlern kommen.

Zwar sind Erdgas-Versionen in der Käufergunst gestiegen, doch noch wählt man in der Transporterklasse durchweg Diesel-Aggregate. Und die Entwicklung bei den Selbstzündern hat deutliche Fortschritte in Bezug auf Leistung, Verbrauch und Schadstoff-Emissionen gemacht. Schließlich gilt es, die seit Anfang 2005 maßgeblichen, erheblich verschärften Euro-4-Grenzwerte zu erfüllen, um sich keine Nachteile bei der Kfz-Steuer und beim Wiederverkaufswert einzuhandeln. TD

				
<b>Renault Master Maxi</b>	<b>Toyota Hiace lang*</b>	<b>Volkswagen T5</b>	<b>Volkswagen LT 35</b>	<b>Fahrzeugtyp</b>
max. 14,2	max. 7**	max. 9,3	max. 13,4	<b>Ladevolumen (m<sup>3</sup>)</b>
max. 820	1250	max. 1390	max. 1725*	<b>Nutzlast (kg)</b>
3500*	3000	max. 3200	max. 3500*	<b>zul. Gesamtgewicht (kg)</b>
3500	2200	max. 2500	max. 2000	<b>zul. Anhängelast gebremst</b>
Kasten: 3 Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	Kasten: 2–3 Sitze Kombi: 3–9 Sitze	Kombi: 2–9 Sitze Pritsche/DoKa: 2–6 Sitze	Kombi: 2–9 Sitze Pritsche/DoKa: 2–6 Sitze	<b>Sitzplätze</b>
Kasten: ca. 3621–4121/ 2041/1950 Pritschen je nach Aufbau	Kasten: 2780/1650/1420-1870	Kasten: 2543–2943/1692/1410 mittelhoch: 2543–2943/1692/1626 groß: 2943/1692/1940	Kasten/Kombi: 2516–3265/1736/1633 Kasten hoch: 3265–4215/1736/1855 Pritsche: 2705–4060/1935/450 Doppelkabine: 2705–3255/1935/450	<b>Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm</b>
4	1	2	3	<b>Radstände</b>
T-Diesel: 85/115 T-Diesel: 115/156	T-Diesel: 65/88 T-Diesel: 75/102	Benziner: 173/235 T-Diesel: 63/85 T-Diesel: 77/103 T-Diesel: 96/130 T-Diesel: 128/175	T-Diesel: 61/83 T-Diesel: 70/95 T-Diesel: 80/109 T-Diesel: 116/156	<b>Motoren Leistung in kW/PS</b>
ca. 26500,-	ca. 23 000,-	ca. 20500,-	ca. 23 500,-	<b>Basispreis (ohne MwSt. in Euro)</b>
* auch Kasten mit 5,5 t und Pritsche mit 6,5 t	* nur in Lang-Version als 3-Tonner ** Normal- und Hoch- dach möglich	T5 mit gehobener Aus- stattung heißt Multivan	* mit Pritsche auch als 4,6-Tonner	<b>Bemerkungen</b>

Technische Daten laut Hersteller – keine Gewähr. Stand: Oktober 2005