

Ducato, Transit, Sprinter, Trafic und Caddy im Einsatz

Fünf kommen gerade recht

Das Modelljahr 2007 bedeutete für einige Marken nur die Weiterentwicklung in der Motorentechnik, um sie Euro4-tauglich zu machen. Andere sorgten für einen Generationswechsel, um zahlreiche Details verbessern zu können. Fünf aktuelle Modelle hat SBZ-Autor Thomas Dietrich auf ihre Alltagstauglichkeit hin getestet.

Fiat Ducato mit neuzeitlichem Outfit

Getreu dem Alphabet geht es zunächst mit dem Fiat Ducato auf Testfahrt. Wenn die Italiener ihren neuen Transporter auch in neuzeitlichem, recht gewöhnungsbedürftigem Outfit auf die Räder gestellt haben mögen,



Neuerscheinung auf der Baustelle: Im Modelljahr 2007 zeigt sich der Fiat Ducato mit gewöhnungsbedürftiger Front

so steckt Jahrzehnte lange Erfahrung dahinter. Bereits in den 80er-Jahren vermochte sich der Ducato (mit aufgesetztem Kunststoff-Hochdach) als Frachtraumwunder zu präsentieren.

Motoren überzeugen

Auch in punkto Motorleistung ließ er schon damals keine Fahrerwünsche offen. Das hat sich bis heute nicht verändert, ist im Angebot sogar erheblich verfeinert worden. Die Zusammenarbeit mit dem französischen PSA-Konzern (Citroën Jumper/Peugeot Boxer) ist und bleibt auch in den nächsten Jahren eng, doch Fiat hat sich bei nahezu identischen Karossen ein Stück Eigenständigkeit bewahrt: mit dem 2,3-Liter-Multijet. Das Aggregat ist ein Common Rail-Diesel aus eigener Entwicklung, das mit sattem Drehmoment Fahrspaß zu entwickeln versteht. Dieses kräftige Triebwerk mit 88 kW/120 PS bedeutet erst die mittlere Motorisierung, denn als Top-Leistung gibt es zusätzlich noch einen Turbo mit 115 kW/157 PS. Auf Testfahrt ging es obendrein mit dem „schwächsten“ Diesel, der sich mit seinen 74 kW/100 PS durchaus für Fahrten durch Stadt und Umland agil zeigte – selbst als die halbe Nutzlast an Bord war.

Karosserie gründlich überarbeitet

Rechtzeitig zum Modelljahr 2007 wurden nicht nur die Motoren tauglich für Euro4 gemacht, an der gesamten Karosserie und am Fahrwerk haben gründliche Überarbeitungen stattgefunden. Verbesserungswürdig war allerdings einiges: Beispielsweise entstanden bei etwa 140 km/h beim Vorgänger so starke



Praktisches Detail: An der Hecktür lässt sich die 90-Grad-Arretierung per Knopfdruck überwinden



Sicher gemacht: Bei Gefälle kann die Frachtraumtür nicht zufallen, weil sie erst entriegelt werden muss

Sogwirkungen an den Türen, dass sich der Fahrer durch zischende und pfeifende Dichtungen schnell genervt fühlte – wenn er nicht aufgrund der starken Wind- und Motorgeräusche ohnehin eine langsamere Gangart bevorzugte. Von dem ist nichts mehr geblieben.

Hat man es sich am neu gestalteten Fahrerplatz bequem gemacht, ist die Welt in Ordnung. Der ISRI-Sitz lässt sich auf vertraute Art in viele verschiedene Positionen verstellen – einzig ein paar scharfe Kanten sind am Unterbau auszumachen. Das trübt aber den sonst positiven Gesamteindruck kaum. Zahlreiche Ablagen, nicht blendende Leuchten, elektrisch verstellbare Weitwinkelsegmente in den gut bemessenen Außenspiegeln, übersichtliche Instrumente und ein handlicher Joystick für das 5- oder 6-Gang-Getriebe fielen bei den Testfahrten angenehm auf. Beinfreiheit ist für lange Fahrer gegeben und auch die Alkhoven-Ablage hat jetzt die passende Höhe, damit man sich als großer Testfahrer nicht mehr klein machen muss.

Frachträume bis zu 17 m³

Ein Schönheitsfehler zeigt sich, wenn man die seitliche Schiebetür schwungvoll schließt. Vor allem beim Hochdach federt das weit nach oben reichende dünne Blech einige Male

nach. Die Verriegelung bei voll geöffneter Tür ist dagegen mustergültig, denn sie kann sich nicht unbeabsichtigt bei Gefälle lösen. Am Heck lassen sich die 90-Grad-Arretierungen der Flügeltüren per Druckknopf überwinden, danach ergibt sich zumindest ein Öffnungswinkel von 180 oder optional 270 Grad. Bereits das mittelhohe Dach H2 bietet mit 1932 mm die nötige Stehhöhe (Frachtraum H3: 2172 mm). Spartanisch mutet allerdings die Basisausstattung des Frachtraumes mit nakedem Blech und halbhoher Pappverkleidung an den Seiten an: Da muss erst noch investiert werden, um Alltagstauglichkeit und Wiederverkaufswert zu begünstigen. Außen sorgen der wuchtige Stoßfänger an der Front sowie Protektoren an Seiten und Heck dafür, dass kleinere Blessuren keine großen Folgen haben. Mit drei Radständen, vier Längen und drei Dachhöhen lassen sich Frachträume zwischen 8 und 17 m³ realisieren (Nutzlasten zwischen ein und zwei Tonnen). Hinzu kommen noch Pritschenversionen und Kofferaufbauten, sodass fürs Fachhandwerk die vielfältigsten Nutzungsmöglichkeiten bis hin zum 4-Tonner bestehen. Der Fiat-Händler listet den neuen Ducato in kleinster Ausführung L1H1 zum Einstiegspreis von ca. 21 000 Euro, der Großraumkasten L4H3 startet ab etwa 32 500 Euro (Preise zuzüglich MwSt.).

Fiat Ducato: Stärken + Schwächen

- + Alter Name – zeitgemäße Entwicklung in vielen Versionen
- + Cockpit-Ausstattung jetzt mit zahlreichen Ablagen am Fahrerplatz
- + Kopf- und Beinfreiheit sind gegeben
- + Bereits Einstiegsmotor mit 74 kW/100 PS für Stadtfahrten ausreichend
- + Motoren und Fahrwerk entwickeln mäßige Geräuschkulisse
- + Protektoren rundum können vor Blessuren schützen
- +/- Frachtraumtüren sind praxisgerecht und sicher, Blech könnte dicker sein
- +/- Frachtraumverkleidungen sind (noch) nicht in Wunschausstattung enthalten
- Verzurrpunkte sind im oberen Frachtraumbereich nicht vorhanden
- Am Fahrerplatz sind nicht alle Kanten und Ecken entschärft

Ford Transit mit markanter Front

Auf eine stark und bullig wirkende Front haben sich die Ford-Designer bei der neuen Transit-Generation festgelegt. Und was das Blechkleid suggeriert, vermögen die drehmomentstarken Triebwerke hinter dem mächtigen Grill auch zu halten: Bereits der 2,4-Liter Diesel mit 85 kW/115 PS (6-Gang-Getriebe) zeigte trotz 550 kg Zuladung bei der Testfahrt eine erstaunlich gefällige Leistung für Stadt und Land. Spürbar kräftiger erwies sich das Aggregat mit 96 kW/130 PS, bei dem eine gute Portion Fahrspaß aufkam – sicher nicht zuletzt bedingt durch das dort eingesetzte, ebenfalls präzise schaltbare 5-Gang-Getriebe. Das Motorenangebot wurde frühzeitig auf Euro4 ausgerichtet. Neue 2,2-Liter-Turbos mit 63 kW/85 PS, 81 kW/110 PS sowie 96 kW/130 PS gibt es bei den frontgetriebenen Versionen. Die Hecktriebler mit 2,4 Liter Hubraum (ebenfalls Common Rail-Diesel) leisten 74 kW/100 PS, 85 kW/115 PS oder 103 kW/140 PS. Auch ein neuer Benziner mit 107 kW/145 PS ist gelistet. Anfang 2007 soll erneut ein Erdgas-Motor verfügbar sein.



Wuchtiger Auftritt: Das Hochdach des 3,5-Tonnners verstärkt das ohnehin bullige Outfit des Ford Transit noch mehr

Vielfalt bis zum Front- oder Heckantrieb

Noch mehr als bisher wartet dieser seit Jahrzehnten vertraute Lastenträger mit einer Fül-

le von Möglichkeiten auf. Jetzt ist eine dritte Dachvariante hinzugekommen. Sowohl drei Radstände als auch die Wahl zwischen Front- oder Heckantrieb sind schon seit längerem möglich und Pritschen-Varianten bis hin zur

Doppelkabine runden weiterhin das Programm ab. Überarbeitungen an der Steifigkeit der Zelle, am Fahrwerk, im Handling, dem Cockpit sowie den Antriebskomponenten waren recht umfangreich. Der Fahrer profitiert davon durch einen Fahrkomfort, der durchaus Pkw-Ähnlichkeit hat – insbesondere sind die Fahrgeräusche gemindert worden. Für den Transit sind Zulassungen als 2,8- bis hin zum 4,3-Tonner möglich. Frachtraumgrößen ergeben sich von 5,8 bis 10 m³, wobei sich Ladelängen von 2,58 bis 4 m ergeben (Nutzlasten beim Kasten mind. 693 bis max. 2083 kg). In der Basisausstattung wird viel Blech geboten, die Seiten sind nur im unteren Bereich mit Pappe verkleidet. Deshalb müssen großflächige Verkleidungen mit Verzurrmöglichkeiten im oberen Bereich her, damit Werterhalt und alltagstaugliche Nutzung gegeben sind.

Zu Testfahrten stand sowohl ein 3,5-Tonner mit langem Radstand und hohem Dach, als auch eine Variante mit kurzem Radstand und Normaldach zur Verfügung. Handling und Wendigkeit der beiden heckgetriebenen

Transporter waren passabel, natürlich beim kurzen Radstand nochmals gesteigert. Wenn das Fahrwerk mit Fahrbahnerhöhungen oder starken Unebenheiten konfrontiert wurde, neigte es jedoch zum Poltern. Scheibenbremsen rundum sowie ESP erhöhen die passive Sicherheit des Transporters.

Details lassen zu wünschen übrig

Ein Transporter muss sich über Jahre im Alltag bewähren. Daher gehört es zum kleinen Einmaleins, dass typische Außenflächen durch Protektoren geschützt werden – nicht so beim Transit. Darüber hinaus lassen folgende Details zu wünschen übrig: Die voll geöffnete Schiebetür könnte sich bei Gefälle aus der Rasterung lösen und zufallen. Die Spiegel weisen zwar Weitwinkelsegmente auf, doch diese sind nicht verstellbar. Vor allem aber mangelt es an Platz zwischen Instrumententafel und Trennwand: Ein Fahrer im Gardemaß muss sich entscheiden zwischen ein wenig Beinfreiheit oder Verstellbarkeit des Rückenpolsters. Beifahrer sitzen am besten rechtwinklig vor der Instrumententafel, werden dann aber im Wadenbereich unangenehm mit dem völlig überdimensionierten Verstellbügel des Sitzes in Konflikt geraten...



Mangelware im Frachtraum: Die niedrigen Pappverkleidungen (Standard) vermögen die Seitenflächen kaum zu schützen



Unkomfortabel: Weder Schnur noch Steckvorrichtung ist vorhanden, um den Tankverschluss kurzzeitig loszuwerden

Ford Transit: Stärken + Schwächen

- + Transporterkonzept mit recht vielen Wahlmöglichkeiten
- + Front- oder Heckantrieb lassen verschiedenste Nutzungskonzepte zu
- + Drehmomentstarke Motoren
- + Antrieb, Fahrwerk und Karosserie entwickeln geringe Geräuschkulisse
- + Auch bei langem Radstand gutes Handling
- + Zahlreiche Ablagen in der Fahrerkabine
- + Per Druckknopf lässt sich die 90-Grad-Arretierung einer Flügeltür entriegeln
- +/- Verzurrpunkte im oberen Frachtraumbereich sind serienmäßig nicht gegeben (Sonderausstattung)
- +/- Gute Verstellbarkeit des Fahrersitzes, doch begrenztes Raumangebot für große Insassen
- +/- Weitwinkelsegmente in Außenspiegeln vorhanden, doch nicht verstellbar
- Keine Befestigungsmöglichkeit für abgenommenen Tankdeckel
- Es mangelt an Protektoren auf Seiten- und Türflächen
- Rasterung der geöffneten Schiebetür kann bei Gefälle versagen

Mustergültig sind dagegen andere Detailösungen: Ein schwenkbarer Deckel auf der Instrumententafel kann als Pausentisch dienen und viele weitere Ablagen im Cockpit erleichtern den Alltag. Und auch die Ford-Konstrukteure waren die Ersten, die an den Hecktüren bequeme Druckknöpfe zur Überwindung der 90-Grad-Arretierungen eingeführt haben. Bei aller Transit-Vielfalt hat man die von Handwerkern am häufigsten nachgefragten Optionen zu preislich attraktiven Ausstattungspaketen für Kasten-Lkw und Kombi zusammen gestellt. So ist beispielsweise der frontgetriebene FT 260 K mit kurzem Radstand zum Einstiegspreis von ca. 17750 Euro zu haben. Hier ergibt sich eine Nutzlast von 900 kg und angetrieben wird er vom „kleinen“ Diesel mit 63 kW/85 PS. Einen heckgetriebenen 3,5-Tonner gibt es ab 26600 Euro (alle Preise ohne MwSt.).



Schönling: Die Sprinter-Front zeigt Familienzugehörigkeit und erreicht eine ähnliche Eleganz wie beim Mercedes Vito

Mercedes Sprinter zeigt Möglichkeiten auf

Seit Mai hat sich beim Mercedes Sprinter der Wechsel zur dritten Generation vollzogen. DaimlerChrysler und Volkswagen halten weiterhin an der Zusammenarbeit ihrer Transporter-Zwillinge (Sprinter/Crafter) fest. Die damit verbundenen Synergien für die Neukonzeption haben offenbar die Messlatte im Nutzfahrzeugsektor deutlich höher gelegt, denn auch nach eingehenden Tests wollten sich keine gravierenden Schwächen offenbaren. Die Front ist wiederum sehr eigenständig gehalten. Im Gegensatz zum bulligen Crafter

verfolgt der Sprinter seine Ziele mit einer gewissen Eleganz. Identisch sind die Gestaltungsmöglichkeiten der Frachträume: Drei Radstände, vier Aufbauhöhen von 5243 bis 7343 mm, drei Dachhöhen und zahlreiche Aufbauvarianten sollen die Lastenträger noch flexibler machen als ihre Vorgänger. Angesiedelt zwischen drei bis fünf Tonnen Gesamtgewicht decken die Kastenwagen mit 7 bis 17 m³ Laderaumvolumen fast alle denkbaren Anforderungen ab. Nutzlasten sind bis max. 2670 Kilogramm realisierbar. Europaletten lassen sich beim mittleren und langen Radstand bequem durch die ca. 1,3 m breite und gut 1,8 m hohe seitliche Öffnung einladen (bei Laderaumhöhe LH2/LH3).

Licht und Schatten: Die neue seitliche Sprinter-Tür kann sich nicht mehr unbeabsichtigt lösen, sondern lässt sich nur über die Taste innen oder außen entriegeln. Die 90-Grad-Arretierung der Hecktür wartet dagegen noch auf eine bessere Lösung, statt dafür eine dicke Klammer unter Klemmgefahr lösen zu müssen. Im Frachtraum passen zwei Europaletten nebeneinander. Optional unterbindet ein integriertes Transport-Sicherungssystem das Verrutschen der Ladung.

Deutliches Plus an Pkw-Komfort

Deutliches Plus an Pkw-ähnlichem Komfort im Cockpit. Die Joystick-Schaltung gab es schon beim Sprinter II, die Instrumententafel (für Multimedia-Anwendungen) wurde mit etlichen neuen Lüftungsegmenten komplett neu konstruiert. Zahlreiche gut durchdachte Ablagen erfüllen ihre Aufgaben, so dass von der 1,5-Liter-Colafflasche über die Frachtpa-

piere bis hin zum Bordwerkzeug alles seinen Stammplatz finden kann. Üppige Beinfreiheit, solide Griffe, verkleidete Gurtversteller, kaum blendende Leselampen, bequeme Armauflagen sowie verstellbare Weitwinkelsegmente tragen dazu bei, dass es am Fahrer-arbeitsplatz nichts mehr zu meckern gibt. Die umfangreiche Sonderausstattung integriert sogar Leuchtdioden als Abstandsmessung in die Außenspiegel.

Bei einer ersten Fahrvorstellung ließen sich kleine und große Sprinter-Versionen mit unterschiedlichen Euro4-Motoren testen. Auffallend wendig der kurze Radstand (12,3 m

Mercedes Sprinter: Stärken + Schwächen

- + Neuzzeitliches Transporterkonzept mit großer Variantenvielfalt
- + Pkw-Niveau in der Cockpit-Ausstattung
- + Kopf- und Beinfreiheit sind ausreichend gegeben
- + Mäßige Geräusentwicklung von Dieselmotoren und Fahrwerk
- + Verstärkte Bremsen, ABS sowie spurstabilisierendes ESP bieten ein hohes Maß an Fahrsicherheit
- + Exzellentes Fahrwerk steckt viel weg
- + Fahrverhalten des Transporters dank intelligenter Software (Option) auch in der Hochdach-Variante unkompliziert
- + Airbags aller Kategorien lassen sich ordern
- + Verkleidungen und Verzurrstreifen auch im oberen Frachtraumbereich möglich
- + Schutzleisten verhindern, dass Türkanten beim Öffnen anstoßen können
- + Geöffnete Schiebetür nur durch Griff entriegelbar
- + Abstandsmessung vorne und hinten möglich (Option)
- +/- Großes Motorenangebot, doch bei dieser Karosserie noch kein Erdgas-Aggregat
- +/- Arretierung der Hecktüren etwas umständlich zu lösen
- Für solide und vollflächige Frachtraumverkleidung startet Sonderausstattung ab etwa 1500 Euro
- Etwas empfindlich bei Seitenwind



Sicher: Nur per Tastendruck (außen oder innen) lässt sich die geöffnete Seitentür entriegeln. Der Einstieg ist solide gemacht



Geräumig: Das Cockpit mit Pkw-Komfort bietet Multimedia-Anwendungen in der wichtigen Instrumententafel (Option)

4,6-Tonner bietet üppige Lademaße

Der nächst längere Radstand (Wendekreis 13,6 m) ist durchaus beherrschbar und auch der große Kasten mit Überhang (Frachtraum max. 17 m³) erweist sich noch nicht als Ungetüm. Der Wendekreis erreicht dann allerdings beachtliche 15,6 m. Interessante Möglichkeiten eröffnen sich durch die neue Frachversion des Sprinters als 4,6-Tonner: Bei dieser Bauart in drei Dachhöhen (Stehhöhe max. 2140 mm) ergibt sich zwischen den nunmehr schmaleren Radkästen ein Durchlademaß von 1228 mm (Zwillingsbereifung: 978 mm), wodurch sich erstmals bei einem Transporter eine Euro-Palette vom Heck aus quer zwischenschieben lässt.

Verzurrschienen sind jetzt auch im mittleren und oberen Frachtraumbereich optional erhältlich, sodass zusammen mit soliden Innenverkleidungen einer effektvollen Ladungssicherung nichts mehr im Wege steht. Der Mercedes-Händler listet den Sprinter 209 CDI als Dreitonner-Kasten mit kleinstem Motor ab 24200 Euro, der 5-Tonner mit Supersingle-Bereifung und 110 kW-Motor (515 CDI) startet bei 37000 Euro (Preise zuzüglich MwSt.).

Wendekreis), der mit einem 110 kW/150 PS Common Rail-Diesel aus dem konzerneigenen Motorenangebot (Drehmoment 330 Newtonmeter) Fahrspaß aufkommen lässt. Eine schwächere Version mit 80 kW/109 PS hat zwar bereits ein nicht zu verachtendes Drehmoment von max. 280 Newtonmeter, wirkt aber wie gedrosselt. Auch eine Version mit 95 kW/129 PS gehört zur Staffelung.

Wenn man sich jedoch ohnehin nur in Sichtweite des Kirchturms bewegt, dann ließe sich auch konsequent zur Sparversion mit 65 kW/90 PS greifen. Gespannfahrer oder Akteure mit der großen Liefertour finden mit dem stärksten Diesel (135 kW/184 PS) entsprechende Leistungsreserven. Ein Benzinmotor mit 190 kW/258 PS ist als Top-Aggregat gelistet.

Renault Trafic mit neuen Motoren

Seit Mitte 2001 rollt der kompakte Transporter Renault Trafic als Gemeinschaftsentwicklung von Renault und Opel vom Band. Mit seiner „Jumbo-Dach“-Fahrerkabine und einem Heck mit Rückleuchten hinter abgedunkelten Kunststoffsegmenten zeigte er schon bei seiner Premiere, dass ein Nutzfahrzeug nicht zwangsläufig bieder aussehen muss. In der zweiten Entwicklungsstufe für das Modelljahr 2007 sahen die Konstrukteure von Renault vor allem Handlungsbedarf in der Überarbeitung der verschiedenen Motoren. Die drei Aggregate mit 66 kW/90 PS, 85 kW/115 PS sowie 107 kW/145 PS wurden nicht nur Euro4-tauglich gemacht, sondern erhielten gleichzeitig auch eine Leistungssteigerung. Testmöglichkeiten offenbarten, dass alle drei Aggregate aus niedrigen Drehzahlen heraus eher bedächtig Leistung entfalten und daher drehfreudig bewegt werden müssen. Dabei reicht der Einstiegsmotor durchaus für den Job in Stadt und Umland. Der Vollständigkeit halber: Für einige Trafic-Varianten wird auch ein 16-Ventiler angeboten, dieser Benzinmotor leistet 86 kW/117 PS. Der Fahrkomfort war von Anfang an nicht schlecht, doch Weiterentwicklungen sind



Im fünften Jahr: Der Renault Trafic agiert in neuer Generation mit drei leistungsgesteigerten Euro4-Turbodiesel

nochmals in die Steifheit der Zelle eingeflossen. Auch im Handling, der Wendigkeit und im Bremskomfort gibt es keinen Makel – erst recht in Verbindung mit dem erweiterten ESP (Option), das auf die Gewichtsverteilung der Fracht einzugehen weiß und auch bei Vollbremsung noch eine gewisse Manövrierfähigkeit zulässt.

Frachträume von 5 bis 8,3 Kubik

Statt des Frachtraumvolumens von fünf Kubikmetern in der Normal-Version (Radstand 3098 mm) oder 5,9 Kubik in der Lang-Version (Radstand 3498 mm), vermag ein um 40 cm höheres Dach in der größten Ausführung



Solide verarbeitete Türen: Beim Normaldach erreicht der Frachtraum fünf oder in der Langversion knapp sechs Kubikmeter



Nicht sicher: Die Türaste kann bei Gefälle versagen. Im Frachtraum mangelt es in der Basisausstattung an Verkleidungen

rung H2L2 maximal 8,3 m³ im Laderaum zu realisieren. Damit tritt diese Variante bezogen auf das Ladevolumen in Konkurrenz zur Transporterklasse, die beispielsweise durch Ducato oder Master repräsentiert werden und mit Normaldach bei etwa acht Kubikmeter im Laderaum starten. Das zulässige Gesamtgewicht beginnt beim Trafic bei 2,7 t, als Dreitonner ist er tauglich für eine Nutzlast von maximal 1188 kg.

Den Kompakt-Transporter gibt es sowohl mit Heckklappe als auch mit Flügeltüren, von denen sich zunächst die linke Seite öffnen lässt. Das vereinfacht das Beladen vom Gehsteig aus. Eine Verglasung der Türen ist ebenso Sonderwunsch wie die Erweiterung des Öffnungswinkels von 180 auf 250 Grad. Diesen Komfort weiß man spätestens dann zu schätzen, wenn es gilt, das Fahrzeug neben einem Fahrradweg barrierefrei zu be- und entladen. Mit Trittstufe und geschützten Kanten wirkt der seitliche Einstieg solide. Die Rasterung der geöffneten Tür allerdings lässt zu wünschen übrig, weil sie vor allem bei Gefälle leicht überwindbar ist und die Schiebetür unbeabsichtigt ins Rollen geraten kann. Die Schiebetür auf der gegenüberliegenden Seite gibt es als Option. Im Frachtraum gehört nacktes Blech zum Standard, doch die Liste der Son-

derausstattungen weist zumindest einen Holzboden aus. Im oberen Frachtraumbereich mangelt es an Verkleidungen und Verzurrösen, so dass ein Nachrüsten schon aus Gründen des Wiederverkaufswertes anzuraten ist. Fertig zugeschnittene Teile lassen sich z. B. bei www.vanycare.de bestellen. Der etwa 40 cm hohe Alkhoven über der Fahrerkabine erweist sich als praktische Ablage.

Mittlerer Sitz nicht vollwertig

Die Einrichtung des Cockpits ist auf Pkw-Niveau ansprechend gestaltet. Bei einer Ausstattung mit Doppelsitz für Beifahrer lässt sich in der Mitte allerdings nur eine halbe Portion befördern – der Tunnel für die Joystick-Schaltung fordert seinen Platz. Dass die Cockpitbeleuchtung blendet, lässt sich verschmerzen. Störend ist dagegen, dass die Weitwinkelsegmente in den Außenspiegeln nicht verstellbar sind und einem großen Fahrer kaum verwertbare Informationen liefern, weil sie Straßenbereiche zu niedrig erfassen. Den kleinsten Trafic-Kastenwagen listet der Renault-Händler mit 18500 Euro, die große Hochdach-Variante L2H2 startet mit einem Aufpreis von netto 2000 Euro (Preise ohne MwSt.).

Renault Trafic: Stärken + Schwächen

- + Kompakter Transporter auf zeitgemäßer Entwicklungsstufe
- + Gutmütiges Fahrverhalten noch durch erweitertes ESP steigerbar
- + Drehfreudige Diesel-Motoren in Kombination mit 6-Gang-Getriebe
- + Akzeptable Geräusentwicklung von Motoren und Fahrwerk
- + Fahrer findet ausreichendes Platzangebot vor der Trennwand
- +/- Cockpit auf Pkw-Niveau, doch mittlerer Beifahrersitz bietet nur beengte Mitfahrgelegenheit
- +/- Cockpit-Beleuchtung nicht blendfrei
- Vorhandene Schutzleisten lassen Türkanten trotzdem anstoßen
- Starre Weitwinkelsegmente in Außenspiegeln kaum nutzbar
- Rasterung der geöffneten Schiebetür kann bei Gefälle versagen

VW Caddy EcoFuel fährt Erdgas

Der neue Stadtlieferwagen von VW trat 2004 mit dem Anspruch an, etwas Besseres zu sein. Bis dahin hatte das betagte Konzept des Vorgängers den Kangoo und Konsorten längst nichts mehr entgegen zu setzen und der Markt drohte Volkswagen in dieser Nutzfahrzeugklasse davon zu ziehen. Doch der neue Caddy vermochte sich in den vergangenen Jahren verloren gegangene Marktanteile zurückzuholen, weil Alltagstauglichkeit und Motorenspektrum viele Nutzer überzeugen konnten. Auch in diesem Jahr musste man lange auf eine Neuentwicklung warten: Volkswagen hat sich mit dem Erdgas-Motor des Caddy Zeit gelassen und brachte mit halbjähriger Verzögerung die Werks-Version „EcoFuel“ mit dem umweltverträglichen Otto-Motor, der 80 kW/109 PS leistet. Kraftstoff kommt aus vier Unterflurtanks (26 kg Erdgas) oder zur Not aus dem kleinen 13-Liter-Benzintank. Da sich der Laderaum durch den Gas-Vorrat nicht verringert, verbleiben in der 5-Platz-Version noch maximal 2200 Liter Frachtvolumen. Alternativ lassen sich auch zwei weitere Plätze (für eher kleinere Personen) in der dritten Reihe ordern.

Kein Schwächling

Die Testfahrten starteten zunächst mit dem Frachter, der hinter der Trennwand 3,2 m³ Frachtvolumen unterzubringen weiß. Bei Leerfahrten machte sich der Erdgasmotor mit leichtem Dröhnen bemerkbar, weil die Dämm-Möglichkeiten nicht so umfangreich gegeben sind wie bei der vielsitzigen Variante „Caddy Life“ – dort kann man die Geräuschemissionen durchaus als mäßig bezeichnen. Bei Fahrten durch Stadt und Land erwies sich der Motor keineswegs als Schwächling, Autobahnfahrten mit 160 km/h waren möglich. Doch um Dis-



Voll nutzbar: Im Erdgas-Caddy verringert sich der 3,2 m³ große Laderaum nicht, max. 666 kg sind an Zuladung möglich

tanzen von 400 km und mehr erreichen zu können, bedarf es eines bedächtigeren Fahrstils. Das Angebot an Leistung und Reichweite hat beim Erdgas-Caddy ein Niveau erreicht, das auch für den Handwerksbetrieb als alltagstauglich gelten kann und derzeit seinesgleichen sucht. Fahrverhalten, Federungskomfort (trotz blattfederter Starrachse), Handling und Wendigkeit sind ohnehin vorbildlich geraten. Noch etwas Besonderes hat dieser Lieferwagen in der Kasten-Variante zu bieten: Bei keinem Mitbewerber gibt es ein so glattgezogenes Blechkleid hinter den großgeschnittenen Fahrertüren. Statt der sonst üblichen Einprägungen für (nicht vorhandene) Fenster präsentiert sich eine Werbefläche, die weitgehend barrierefrei beschriftet werden kann. Harmonisch weich der Übergang vom Frachtabteil über das Fahrerhaus zur runden Front – der Vorderwagen ist nahezu identisch mit dem Touran und zahlreiche Komponenten stammen vom Golf V.



Reichweitenstark: Mit 26 kg Erdgas in Unterflurtanks kann der Caddy EcoFuel je nach Fahrweise mehr als 400 km schaffen

VW Caddy EcoFuel: Stärken + Schwächen

- + Neuzeitliches Fahrzeugkonzept auf Pkw-Niveau
- + Im Erdgasbetrieb ist Reichweite von 400 km und mehr möglich
- + Frachtraumgröße von 3,2 m³ bleibt durch Unterflurtanks erhalten
- + Ausreichende Sitzfreiheit und passable Gestaltung des Fahrerplatzes
- + Federungskomfort und Handling ausgewogen
- + Außenspiegel mit guter Sicht, links mit Weitwinkelsegment
- +/- Leistungsfähiger Erdgasmotor in der Kasten-Variante etwas zu laut
- +/- Verzurrösen nur im unteren Frachtraumbereich
- +/- Arretierung der Hecktüren umständlich zu lösen
- +/- Nur spärlicher Schutz der Frachtraumwände in der Basisausführung
- Rasterung der geöffneten Schiebetür könnte bei Gefälle versagen
- Scheibenwischer lassen sich zum Enteisen nicht abklappen

Unkompliziertes Handling

Am Fahrerplatz mit ausreichend großem Raumangebot wirken Instrumentierung, Sitzkomfort und Schalteinrichtungen als vertraute Größen, die völlig problemlos und selbsterklärend nutzbar sind. Eine Höheneinstellung für die beiden Sitze (Aufpreis 210



Ausnahme-Vorrat: Erst wenn das Erdgas verbraucht ist, fährt man mit Benzin „im Notbetrieb“ bis zur nächsten Gastankstelle

Euro) ist dann empfehlenswert, wenn das Auto von mehreren Mitarbeitern unterschiedlicher Größe gefahren wird.

Von der 1,5-Liter-Flasche in der Türverkleidung bis zur Dokumentenablage in der

Dachgalerie eröffnen sich zahlreiche Staufächer. Die Innenbeleuchtung ist nahezu blendfrei und kann während der Fahrt problemlos genutzt werden. Im Gegensatz zum Vorgänger sind die beiden Außenspiegel

(links mit Weitwinkel-Segment) zum Glück recht üppig geraten. Eine Trennwand hat der Kasten serienmäßig, kann aber auch abbestellt werden. Die halbhohe Frachtraumverkleidung aus wenigen einzelnen Presspappeflächen (Serie) lässt viel lackiertes Blech sichtbar. Als Sonderausstattung für Handwerker hat VW jetzt ein Y-Paket geschnürt, dass von den VW-Nutzfahrzeughändlern bis zur Branchenausstattung erweitert werden kann.

Wahlweise gibt's eine Heckklappe oder Flügeltüren mit 180 Grad Öffnungswinkel. Leider auch hier nicht die praktikabelste Lösung: Statt eines Druckknopfes muss die Arretierung der Flügeltür nach alter Manier ausgehakt werden. Die Rasterung für die Schiebetür (beim Caddy Life serienmäßig auf beiden Seiten) ist zwar recht wirkungsvoll, dennoch wäre eine Entriegelung per Taste die bessere Lösung. Der Einstiegspreis des Caddy-Kastenwagens mit Erdgas-Motor liegt bei 16000 Euro (plus MwSt.), der 5-Sitzer Caddy Life EcoFuel mit gehobener Ausstattung startet etwa 1200 Euro höher. □