



*Daimler-Chrysler setzt den Mercedes-Sprinter in der 3,5er Klasse ein. Die Verwendbarkeit reicht allerdings je nach Ausführung auch für höhere Tonnagen*

*Transporter von 2,8 bis 3,5 Tonnen*

## *Eine Klasse für sich*

*Wer eine Palette Material, eine schwergewichtige Werkstattausrüstung oder eine Gruppe Monteure befördern will, braucht einen Transporter mit hoher Nutzlast. Die kleineren Klassen bieten hierfür immer mehr Möglichkeiten.*

**N**utzfahrzeughersteller bauen nicht nur einfach Transporter bis 2,8 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht: Einige präsentieren mit Lang- oder Maxi-Versionen sogar ein Plus an Raum und Zuladung, um die Grenzen der Einsatzbarkeit für den Handwerks-Alltag zu erweitern. Unter den Transportern mit langem Radstand, verlängerter Zelle und der Zugabe um ein paar hundert Kilo Nutzlast befinden sich zum Beispiel die Kastenwagen Fiat-Ducato, Ford-Transit oder Renault-Master. Darüber hinaus sind Fahrzeuge in der 3,5-Tonnen-Klasse vertreten, die nicht erweitert, sondern speziell für diesen Aufgabenbereich entwickelt wurden. Der Mercedes Sprinter und sein Zwillingbruder Volkswagen LT sind für dieses Konzept typisch. Andere – zum Beispiel der Isuzu-Kleinlaster, der Iveco Daily oder der Mitsubishi

Canter – sind vom Konzept her zu höheren Nutzlastklassen berufen und starten gerade erst in der Kategorie bis 3,5 Tonnen. Für einen Unternehmer, der sich in der oberen Transporterklasse nach einer Lösung umsieht, ist eine Testfahrt von Bedeutung. Denn bei dieser Gelegenheit wird er feststellen können, ob ein Anbieter auf die 3,5-Tonnen-Klasse spezialisiert ist. Bei einigen Fahrzeugen zeigen sich – wenn auch eingeschränkt – Pkw-ähnliche Qualitäten, bei anderen kommt gar nicht erst die Idee auf, daß es sich hier um etwas anderes als einen robusten Lastenträger handeln könnte.

## Heiß umkämpfte Transporterklasse

Bei Handling, Wendigkeit und Spurtstärke sind die Modelle in der 3,5-Tonnen-Klasse sehr verschieden. Dennoch gibt es seit Herbst 1997 eine wichtige Gemeinsamkeit: Das Tempolimit von achtzig Kilometern pro Stunde gilt jetzt erst oberhalb der dreieinhalb Tonnen. Das hat bei den Herstellern für Auftrieb gesorgt. Sie präsentieren immer modernere Modelle und Motoren, die zum Teil mit beeindruckenden Fahrleistungen und einem flotten Vortrieb aufwarten können.

Auch beim Raumangebot bewegt sich einiges: Um noch flexibler zu werden, hat sich mancher Unternehmer für den laufenden Meter mehr an Karosserie entschieden, die wenigen tausend Mark draufgelegt und einen voluminöseren Transporter gewählt. Die Zulassungszahlen im Transporterbereich zeigen, daß die Hersteller in den letzten beiden Jahren keinen Grund zur Klage hatten.

Dennoch: Die Transporterklasse ist heiß umkämpft und kaum einer Marke gelingt es noch, auf sich allein gestellt zu entwickeln, zu fertigen und zu vermarkten. Zahlreiche Hersteller arbeiten zusammen, um die beträchtlichen Investitionen zumindest in Teilbereichen nicht allein tragen zu müssen. Sind es bei den einen nur die Motoren, kommen andere mit



**Mitsubishi startet seine Canter-Baureihe mit dem T 35, der sich als Pritsche mit Einzel- oder Doppelkabine oder mit Koffer ordern läßt. Eine Auflastung des Fahrgestells auf 4 Tonnen ist möglich**

nahezu gleichen Karosserien in den Handel. Ein Beispiel: Die aktuelle zweite Generation des Fiat Ducato ist bis auf die Motorisierung weitgehend identisch mit den Modellen Citroën-Jumper und Peugeot-Boxer. Während man bei den Franzosen einzelne

Akzente in der Ausstattung findet, legen die Italiener Wert darauf, unter den Drillingen die stärkste Motorisierung zu bieten. Seit Mitte vergangenen Jahres sorgt dafür ein modifizierter Turbo-Diesel mit inzwischen 2,8 Litern Hubraum und 122 PS/90 kW. Die Konzernmutter Fiat baut diesen übrigens auch in den Iveco Daily ein und überläßt ihn sogar dem Konkurrenten Renault für die Messenger-Reihe.

Vergleiche zwischen den beiden italienischen Transportern in einer Ausführung mit Hochdach zeigen, daß der gemeinsame Turbo bei Ducato-14 und Daily-35 bis -12 nur eine untergeordnete Rolle spielt. Der eine



**Nur eine von unglaublich vielen Varianten: Den Ford Transit gibt's auch als Doppelkabine im teilverglasten Kasten mit mittelhohem Dach**



**Der Iveco Daily Basic bzw. Classic ist als 3,5-Tonner nur als Kasten mit und ohne Hochdach sowie als Dreiseitenkipper oder als Fahrgestell im Angebot**

## Transporter von 2,8 bis 3,5 Tonnen

Hersteller / Typ	Motorvarianten: Hubraum (cm <sup>3</sup> )/Leistung kW (PS)/ Verbrauch l/100 km	Aufbauvarianten: Laderaummaße (L/B/H) (mm)	Gewichte: Nutzlast (kg)/ zul. Gesamtgewicht (kg)	Preis (ab DM) (ohne MwSt.)
Citroën Jumper	Benziner: 1 998/80 (109)/k. A.	Kasten: 2 510-2 860/1 808/1 562	Kasten (aufgelastet): ca. 1 400/3 250	34 030,-
	Diesel: 2 446/63 (86)/k. A.	mittelhoch: 2 510-2 860/1 808/1 881	mittelhoch: max. 1 630/max. 3 500	35 950,-
	T-Diesel: 2 446/79 (107)/k. A.	Kasten groß: 2 860-3 360/1 808/1 881-2 115	hoch: max. 1 630/max. 3 500	38 430,-
		Kombi: 5-9 Sitze	Kombi: max. 1 450/max. 3 250	32 580,-
		Pritsche: 2 080-3 435/2 000/390	Pritsche: max. 1 575/3 200-3 500	33 080,-
			Doppelkabine: max. 1 445/max. 3 500	37 790,-
Fiat Ducato 14	Benziner: 1 998/80 (110)/k. A.	Kasten: 2 510-2 860/1 808/1 562	Kasten: max. 1 570/max. 3 250	31 900,-
	Diesel: 2 800/64 (87)/k. A.	mittelhoch: 2 510-2 860/1 808/1 881	mittelhoch: max. 1 565/max. 3 500	36 300,-
	T-Diesel: 2 800/90 (122)/k. A.	Kasten groß: 2 860-3 360/1 808/1 881-2 115	hoch: max. 1 570/max. 3 500	37 800,-
		Kombi/Bus: 5-15 Sitze	Kombi: max. 1 445/max. 3 500	33 450,-
		Pritsche: 2 080-3 435/2 000/353	Pritsche: max. 1 580/3 200-3 500	31 670,-
			Doppelkabine: max. 1 575/max. 3 500	37 990,-
Ford Transit FT 100 (langer Radstand)	Benziner: 1 998/84 (114)/9,7	Kasten/Kombi: 3 174/1 719/1 324	Kasten/Kombi: max. 1 130/max. 2 900	36 400,-
	Diesel: 2 496/56 (76)/8,0	Kasten mittel: 3 174/1 719/1 516	Kasten mittel: max. 1 130/max. 2 900	
	T-Diesel: 2 496/63 (85)/7,6	Kasten hoch: 3 174/1 719/1 900	Kasten hoch: max. 1 130/max. 2 900	
	2 496/74 (100)/9,4	Pritsche: 3 150/2 080/400	Pritsche: 1 038/2 800	
	2 496/85 (115)/8,8	DoKa Pritsche: 2 670/1 938/400	Doppelkabine: 938/2 800	
Ford Transit FT 150 (kurzer Radstand)	Benziner: 1 998/84 (114)/9,7	Kasten/Kombi: 2 427/1 719/1 324	Kasten/Kombi: max. 1 480/3 200	35 200,-
	Diesel: 2 496/56 (76)/8,0	Kasten mittel: 2 427/1 719/1 516	Kasten mittel: max. 1 480/3 200	
	T-Diesel: 2 496/63 (85)/7,6	Kasten hoch: 2 427/1 719/1 900	Kasten hoch: max. 1 480/3 200	
	2 496/74 (100)/9,4	Pritsche: 2 670/1 938/400	Einzelkabine: max. 1 480/3 200	
	2 496/85 (115)/8,8	keine Doppelkabine		
Ford Transit FT 190 (langer Radstand)	Benziner: 1 998/84 (114)/9,7	wie FT 100 lang	Kasten/Kombi: max. 1 750/3 500	40 900,-
	Diesel: 2 496/56 (76)/8,0	Doppelkabine: 2 670/2 080/400	Kasten mittel: max. 1 750/3 500	
	T-Diesel: 2 496/63 (85)/7,6		Kasten hoch: max. 1 750/3 500	
	2 496/74 (100)/9,4		Pritsche: max. 1 700/3 500	
	2 496/85 (115)/8,8		Doppelkabine: max. 1 620/3 500	
Isuzu NKR 69S	T-Diesel: 3 100/71 (96)/k. A.	Pritsche: 3 200/1 736/400 3-Seitenkipper: 3 170/1 700/400	1 755/3 500	37 594,-
Isuzu NPR 69M (kurzer Radstand)	T-Diesel: 3 100/71 (96)/k. A.	Pritsche: 3 600/2 000/400	1 500/3 500	39 135,-
Isuzu NPR 69L (langer Radstand)	T-Diesel: 3 100/71 (96)/k. A.	Pritsche: 4 400/2 000/400	1 500/3 500	40 418,-
		Koffer: 4 350/2 000/2 100		49 671,-
Iveco Daily Basic 35-8	Diesel: 2 499/60 (82)/k. A.	Kasten: 3 640/1 820/1 880	Kasten: 1 280/3 500	33 100,-
		Pritsche: 4 100/2 080/400	Pritsche: 1 290/3 500	31 570,-
		Doppelkabine: 2 810/2 080/400	Doppelkabine: 1 290/3 500	29 400,-
Iveco Daily Basic 35-10	T-Diesel: 2 798/76 (103)/k. A.	Kasten: 3 640/1 820/1 880	Kasten: 1 240/3 500	35 600,-
		Pritsche: 4 100/2 080/400	Pritsche: 1 320/3 500	33 870,-
		Doppelkabine: 3 410/2 080/400	Doppelkabine: 1 100/3 500	32 700,-
Iveco Daily Classic 30-8	Diesel: 2 499/60 (82)/k. A.	Kasten: bis 3 640/1 820/1 880	Kasten: 1 100/3 170	39 610,-
		Kasten hoch: 3 640/1 820/2 100	Kasten hoch: 970/3 170	40 860,-
		Kombi: bis 3 640/1 820/1 520	Kombi: 920/3 170	41 610,-
		Pritsche: bis 3 500/2 080/400	Pritsche: 1 210/3 170	34 512,-
		Doppelkabine: bis 2 810/2 080/400	Doppelkabine: 1 120/3 170	35 180,-
		Dreifachkabine: 2 075/2 080/400	Dreifachkabine: 650/3 170	38 050,-
Iveco Daily Classic 30-10	T-Diesel: 2 798/76 (103)/k. A.	Kasten: bis 3 640/1 820/1 880	Kasten: 1 070/3 170	42 460,-
		Kasten hoch: 3 640/1 820/2 100	Kasten hoch: 1 040/3 170	43 600,-
		Kombi: bis 3 640/1 820/1 520	Kombi: 870/3 170	44 460,-

laut Hersteller; Daten/Preise ohne Gewähr, Stand März 1999



## Transporter von 2,8 bis 3,5 Tonnen

Hersteller / Typ	Motorvarianten: Hubraum (cm³)/Leistung kW (PS)/ Verbrauch l/100 km	Aufbauvarianten: Laderaummaße (L/B/H) (mm)	Gewichte: Nutzlast (kg)/ zul. Gesamtgewicht (kg)	Preis (ab DM) (ohne MwSt.)		
Iveco Daily Classic 35-8	Diesel: 2 499/60 (82)/k. A.	Kasten:	bis 3 640/1 820/1 880	Kasten:	1 390/3 500	46 190,-
		Kasten hoch:	3 640/1 820/2 100	Kasten hoch:	1 370/3 500	47 440,-
		Kombi:	bis 3 640/1 820/1 520	Kombi:	1 290/3 500	50 520,-
		Pritsche:	bis 4 840/2 080/400	Pritsche:	1 460/3 500	41 372,-
		Doppelkabine:	bis 2 810/2 080/400	Doppelkabine:	1 350/3 500	41 220,-
		Dreifachkabine:	2 075/2 080/400	Dreifachkabine:	1 230/3 500	43 990,-
Iveco Daily Classic 35-10	T-Diesel: 2 798/76 (103)/k. A.	Kasten:	bis 4 530/1 820/1 930	Kasten:	1 240/3 500	50 180,-
		Kasten hoch:	4 530/1 820/2 100	Kasten hoch:	1 210/3 500	51 420,-
		Kombi:	bis 3 640/1 820/1 520	Kombi:	1 080/3 500	54 030,-
		Pritsche:	bis 4 840/2 080/400	Pritsche:	1 430/3 500	44 472,-
		Doppelkabine:	bis 3 410/2 080/400	Doppelkabine:	1 340/3 500	46 040,-
		Dreifachkabine:	2 670/2 080/400	Dreifachkabine:	1 220/3 500	48 960,-
Iveco Daily Classic 35-12	T-Diesel: 2 798/90 (122)/k. A.	Kasten:	bis 4.530/1 820/1 930	Kasten:	1 180/3 500	52 570,-
		Kasten hoch:	4 530/1 820/2 100	Kasten hoch:	1 150/3 500	53 820,-
		Kombi:	bis 3 640/1 820/1 520	Kombi:	1 040/3 500	56 440,-
		Pritsche:	bis 4 840/2 080/400	Pritsche:	1 370/3 500	46 992,-
		Doppelkabine:	bis 3 410/2 080/400	Doppelkabine:	1 270/3 500	48 610,-
		Dreifachkabine:	bis 2 670/2 080/400	Dreifachkabine:	1 190/3 500	51 480,-
Kia Pregio	Diesel: 2 665/60 (82)/9,8	Kasten:	2 755/1 615/1 365	Kasten:	1 363/3 090	23 267,-
LDV Convoy VH C31	Diesel: 2 496/56 (76)/k. A.	Kasten, Kombi:	2 780/1 980/1 850	Kasten, Kombi:	max. 1 190/3 100	35 946,-
	T-Diesel: 2 496/74 (100)/k. A.	Kasten, lang:	3 280/1 980/1 850	Kasten, lang:	max. 1 125/3 100	36 137,-
LDV Convoy VH C35		Kasten, Kombi:	2 780/1 980/1 850	Kasten, Kombi:	max. 1 555/3 500	37 620,-
		Kasten, lang:	3 280/1 980/1 850	Kasten, lang:	max. 1 495/3 500	37 811,-
LDV Convoy VAD C35		Pritsche:	max. 3 790/2 040/410	k. A./3 500		37 460,-
LDV Convoy VDD C35		DoKa mit Pritsche:	max. 2 980 lang	k. A./3 500		40 815,-
Mercedes-Benz 308D	Diesel: 2 299/58 (79)/ab 9,6	Kasten:	2 515/1 740/1 633	Kasten:	max. 1 670/3 500	46 200,-
		Kasten hoch:	4 215/1 740/1 855	Kasten hoch:	1 400/3 500	53 190,-
		Kombi:	2 515/1 740/1 633	Kombi:	max. 1 635/3 500	48 140,-
		Pritsche:	max. 4 060/1 935/400	Pritsche:	max. 1 915/3 500	43 510,-
		DoKa/Pritsche lang:	3 255/1 935/400	DoKa/Pritsche lang:	1 735/3 500	49 020,-
Mercedes-Benz 310D	T-Diesel: 2 874/75 (102)/ab 9,8	Kasten:	2 515/1 740/1 633	Kasten:	max. 1 670/3 500	48 850,-
Mercedes-Benz 312D	312D: T-Diesel: 2 874/90 (122) (Aufpreis ca. DM 1.100,-)	Kasten hoch:	4 215/1 740/1 855	Kasten hoch:	1 670/3 500	55 840,-
		Kombi:	2 515/1 740/1 633	Kombi:	max. 1 635/3 500	50 790,-
		Pritsche:	max. 4 060/1 935/400	Pritsche:	max. 1 780/3 500	46 160,-
		DoKa/Pritsche lang:	3 255/1 935/400	DoKa/Pritsche lang:	1 655/3 500	51 670,-
Mercedes-Benz 314	Benziner: 2 300/105 (143)/ab 9,8	Kasten:	2 515/1 740/1 633	Kasten:	1 640/3 500	48 580,-
		Kasten hoch:	4 215/1 740/1 855	Kasten hoch:	1 365/3 500	55 570,-
		Kombi:	2 515/1 740/1 633	Kombi:	max. 1 590/3 500	50 520,-
		Pritsche:	max. 4 060/1 935/400	Pritsche:	1 885/3 500	45 890,-
		DoKa/Pritsche:	2 705/1 935/400	DoKa/Pritsche:	1 735/3 500	50 140,-
Mitsubishi Canter 35 (kurzer Radstand)	Diesel: 2 835/69 (94)/k. A.	Pritsche:	3 300/2 046/400	Pritsche:	1 265/3 500	34 100,-
Mitsubishi Canter 35 (langer Radstand)	Diesel: 2 835/69 (94)/k. A.	Pritsche:	4 450/2 046/400	Pritsche:	1 215/3 500	34 800,-
		DoKa/Pritsche:	3 500/2 046/400	Pritsche:	985/3 500	40 500,-
Opel Movano	Diesel: 2 500/59 (80)/8,2 wahlweise T-Diesel: 2 800/84 (115)/k. A. (Aufpreis: DM 3 000,- + MwSt.)	Kasten/Kombi:	2 714-3 214/1 764/1 670-1 912	max. 1 540/3 500		35 160,-
		Kasten Hochdach:	2 714-3 714/1 764/2 147	max. 1 725/3 500		45 160,-
		Pritsche:	max. 3 710/2 100/ca. 400	max. 1 615/3 500		34 760,-
		DoKa Pritsche:	3 200/2 100/ca. 400	max. 1 420/3 500		39 660,-

laut Hersteller; Daten/Preise ohne Gewähr, Stand März 1999

## Transporter von 2,8 bis 3,5 Tonnen

Hersteller / Typ	Motorvarianten: Hubraum (cm³)/Leistung kW (PS)/ Verbrauch l/100 km	Aufbauvarianten: Laderaummaße (L/B/H) (mm)	Gewichte: Nutzlast (kg)/ zul. Gesamtgewicht (kg)	Preis (ab DM) (ohne MwSt.)
Peugeot Boxer	Benziner: 1 998/81 (110)/k. A.	Kasten: 2 510-2 860/1 808/1 562	Kasten (aufgelastet): ca. 1 400/3 250	34 030,-
	Diesel: 1 905/50 (68)/k. A.	mittelhoch: 2 510-2 860/1 808/1 881	mittelhoch: max. 1 630/max. 3 500	35 950,-
	T-Diesel: 1 905/66 (90)/k. A.	Kasten groß: 2 860-3 360/1 808/1 881-2 115	hoch: max. 1 630/max. 3 500	38 430,-
	Diesel: 2 446/63 (86)/k. A.	Kombi: 5-9 Sitze	Kombi: max. 1 450/max. 3 250	32 580,-
	T-Diesel: 2 446/79 (108)/k. A.	Pritsche: 2 080-3 435/2 000/390	Pritsche: max. 1 575/3 200-3 500	33 080,-
			Doppelkabine: max. 1 445/max. 3 500	37 790,-
Renault Master	Diesel: 2 500/59 (80)/ 8,2 wahlweise	Kasten/Kombi: 2 714-3 214/1 764/1 670-1 912	max. 1 540/3 500	35 160,-
	T-Diesel: 2 800/84 (115)/k. A. (Aufpreis: DM 3 000,- + MwSt.)	Kasten Hochdach: 2 714-3 714/1 764/2 147	max. 1 725/3 500	45 160,-
		Pritsche: max. 3 710/2 100/ca. 400	max. 1 615/3 500	34 760,-
		DoKa/Pritsche: 3 200/2 100/ca. 400	max. 1 420/3 500	39 660,-
Renault Messenger B 120.35	Diesel: 2 800/90 (122)/k. A.	Kasten: 3 619/1 810/1 925	Kasten: 1 190/3 500	52 700,-
		Kasten hoch: 3 610/1 810/2 170	Kasten hoch: 1 095/3 500	
VW LT 35	Benziner: 2 295/105 (143)/k. A.	Kasten: 2 516-3 265/1 736/1 633	Kasten: 1 670-1 440/3 500	42 065,-
	Diesel (SDI): 2 459/55 (75)/8,7	Kasten hoch: 3 265-4 215/1 736/1 855	Kasten hoch: 1 515-1 300/3 500	46 750,-
	Diesel (TDI): 2 459/75 (102)/8,1	Kombi: 2 515-3 265/1 736/1 633	Kombi: 1 595-1450/3 500	44 975,-
	Diesel (TDI): 2 798/92 (125)/8,0	Pritsche: 2 705-4 060/1 935/-	Pritsche: 1 665-1 420/3 500	41 614,-
	Diesel (TDI): 2 798/96 (131)/12,2	Kipper: 2 700-3 300/2 000/-	Kipper: 1 370-1 490/3 500	je nach Ausführung
	Doppelkabine: 2 705-3 255/1 935/-	Doppelkabine: 1 566-1 394/3 500		44 095,-

laut Hersteller; Daten/Preise ohne Gewähr, Stand März 1999

bietet bei einem Leergewicht von 1200 Kilo eine Nutzlast von 2000 Kilo. Der andere setzt auf Robustheit, ist doppelt so schwer, und darf deshalb nur etwa 1100 Kilo zuladen – zwei ganz verschiedene Konzepte.

### Immer mehr Modellvarianten

Jeder der beiden Transporter hat einen anderen Trumpf zu bieten, der bei der Fahrzeugwahl sicher von grundsätzlicher Bedeutung ist. Während der Ducato möglichst viel unter ein Dach bekommen kann, ist beim robusten Daily die zulässige Anhängerlast mit 3500 Kilo mehr als doppelt so hoch und läßt so ein ganz anderes Nutzungsprofil zu. Apropos Gemeinsamkeiten: Mercedes und VW können dem Kaufinteressenten mit Sprinter und LT ebenfalls Transporter-Zwillinge bieten. Deren Heck- und Frontpartie sind zwar unterschiedlich, aber bei Karosserieblechen, Bodengruppe,

Achsen, Armaturenbrett und sogar beim Benzinmotor – mit 143 PS/105 kW das stärkste Triebwerk für diesen Transporter – sind sie identisch. Die Marktanteile für Benzinmotoren sind jedoch in dieser Gewichtsklasse gering. Und die Entwicklung bei den Selbstzündern macht deutliche Fortschritte in bezug auf Leistung, Verbrauch und Schadstoff-Emissionen. So stellte VW Anfang des Jahres einen neuen Turbo-Diesel für den LT-35 mit 131 PS/96 kW vor, um potentiellen Kunden dieses Transporterkonzeptes eine deutlich stärkere Diesel-Option zu bieten als Daimler-Chrysler.

Mit Ähnlichkeiten zur Konkurrenz oder Identitätsproblemen hat der Ford-Transit nicht zu kämpfen. Wohl aber mit der Marktführerschaft in der Transporterklasse, die jedoch – auf ganz Europa bezogen – immer noch besteht, dicht gefolgt von VW. Seit Jahren sind der Transit und die VW-Transporter in ihrer Artenvielfalt Maßstab für die Konkurrenz. Die Motorisierung, Radstände, Dach-, Tür-, Fenster- und Sitzplatzvarianten lassen eine unglaubliche Fülle von Möglichkeiten zu, wobei sich das zulässige Gesamtgewicht oberhalb von 2,8 Tonnen beim Transit sogar nochmals staffelt.

### Checkliste: Standards für Pritschen

Wichtig bei der Pritsche sind die Punkte:

- Wie strapazierfähig ist die Ladefläche?
- Lassen sich die Bordwände vorübergehend entfernen?
- Bestehen Verzurrösen?
- Ist eine Kabinenschutzwand vorhanden?
- Gibt es Sonderaufbauten für eine branchentypische Nutzung?

Das hält die Konkurrenz nicht ab, in ähnliche Dimensionen vorzudringen, etwa beim Renault-Master. Achtzig Variationen erreicht man derzeit, und das Konzept vervielfältigt sich durch die Partnerschaft mit Opel noch weiter. Dort steht der gleiche Transporter mit einem Blitz auf dem Kühler unter dem Namen Movano im Nutzfahrzeugcenter. Je nach Ausführung ist dabei das zulässige Gesamtgewicht auf 3,3 oder 3,5 Tonnen limitiert.

## Der Kasten als Frachter

Während jeder Anbieter eines 3,5-Tonners einen geschlossenen Kasten als Frachter anbietet, verringert sich die Auswahl bereits,



Volkswagen plaziert den LT nicht nur in der 3,5-Tonnen-Klasse. Über hundert Ausführungen und diverse Motor-Varianten dürften einen Interessenten das Passende finden lassen

### Die haben viel Platz: Die Größten

Typ	Laderaum in m <sup>3</sup>	Typ	Laderaum in m <sup>3</sup>
Iveco Daily Classic 35-12 (Hochdach)	17	Citroen Jumper (Hochdach)	12
Opel Movano (Hochdach)	13,9	Fiat Ducato 14 (Hochdach)	12
Renault Master (Hochdach)	13,9	Peugeot Bocher (Hochdach)	12
Mercedes Sprinter 300er-Serie (Hochdach)	13,4	LDV Convoy VVK C 35 (Hochdach)	11,4
VW LT 35 Kasten (Hochdach)	13,4		

### Die schaffen was ran: Die Kräftigsten

Typ	max. Nutzlast in kg	Typ	max. Nutzlast in kg
Ford Transit FT 190 (Norm.-/Hochdach)	1750	Mercedes Sprinter 300er (Normaldach)	1670
Opel Movano (Hochdach)	1725	VW LT 35 (Normaldach)	1670
Renault Master (Hochdach)	1725	Citroen Jumper (Mittel-/Hochdach)	1630
Fiat Ducato 14 (Norm.-/Hochdach)	1725	Peugeot Boxer (Mittel-/Hochdach)	1630

### Die haben Power: Die PS-Könige

Typ	kW/PS	Typ	kW/PS
VW LT 35 (Benziner)	105/143	Mercedes 312 D (T.-Diesel)	90/122
Mercedes Sprinter 314 (Benziner)	105/143	Fiat Ducato 14 (T.-Diesel)	90/122
VW LT 35 (T.-Diesel)	96/131	Iveco Daily Classic 35-12 (T.-Diesel)	90/122
VW LT 35 (T.-Diesel)	92/125	Renault Messenger B 120.35 (T.-Diesel)	90/122

wenn es um Teil- oder Rundumverglasungen geht. Isuzu, Iveco, Kia, LDV und Mitsubishi sind in dieser Ausbaufom nicht mehr präsent, weil sie nur mit einer Version vertreten sind (Kia), oder weil die Programmschwerpunkte auf Pritsche, Doppelkabine, Kipper oder Koffer liegen. Ein Ladevolumen mit zwölf Kubikmetern ist durchaus machbar: Ford bietet in diesem Frühjahr einen Transit mit einem solchen Großraumkastenwagen. Suchen Sie nach einem geeigneten Kastenaufbau, sollten Sie keine Einstiegs- oder Listenpreise vergleichen, sondern genau hinschauen, was zur Basisausstattung gehört. Nicht alltagstauglich ist in aller Regel ein Frachtraum ohne Bodenplatte, stabile Seitenverkleidungen und Verzurrösen – so kann jedoch ausgeliefert werden: Flügeltüren am Heck, die sich im 180-Grad-Winkel öffnen lassen, sind tauglich – 270 Grad sind besser, weil sie erlauben, in beengten Verhältnissen zu beladen. Eine fernbedienbare Zentralverriegelung ist kein Schnickschnack, sondern wird in aller Regel täglich vielfach genutzt. Ein nicht verstellbarer Sitz für den Beifahrer, ein fehlender Airbag, ein Beckengurt oder die fehlende Nackenstütze sind Schwächen, die dazu beitragen, daß man sich auf einem solchen Arbeitsplatz nicht wohl fühlt.

### **Pritsche mit und ohne Doppelkabine**

Schaut man die Liste der Anbieter durch, präsentiert jeder namhafte Hersteller Nutzfahrzeuge mit Pritsche. Oftmals gibt es Variationsmöglichkeiten: Liegt der Personaleinsatz hoch, läßt sich die Ladefläche zugunsten einer Doppelkabine verringern. Iveco schafft es sogar, neben der Doppel- auch eine Dreifachkabine anzubieten.

Die Doppelkabine ist durchweg spartanisch einfach, was die hinteren Plätze angeht. Meist lassen sich diese Plätze auch nur über einen Einstieg erreichen – zum Glück hat Renault dieses Übel beim neuen Master nicht kopiert, sondern das Modell mit vier Türen ausgestattet. Konstrukteure, die wissen wollen, warum das gut ist, sollten es sich einmal im Hochsommer zur Mittagspause auf einer schlecht zugänglichen Rücksitzbank bequem machen.

VW und Mercedes haben erkannt, daß ein bißchen Beinfreiheit guttut und deshalb die Doppelkabine großzügiger dimensioniert. Ford stellte auf der letzten Nutzfahrzeugmesse einen um 13 Zentimeter verlängerten Prototyp vor.



*Den Renault Master, nahezu identisch mit dem Opel Movano, gibt es auch als viertürige Doppelkabine*

### **Kipper- und Sonderausführungen**

Einige Hersteller bieten auch die eine oder andere Sonderform beim 3,5-Tonnen-Transporter an. Das kann eine Dreifach-Kabine sein, die Iveco im Programm hat, oder die im Herbst neu vorgestellte Kipperversion, die mit einem durchgehenden Leiter-

rahmen aus U-Profil-Längsträgern keinen Zweifel an der Robustheit und den Sicherheitsreserven bei Überladung aufkommen läßt. Ungeahnte Möglichkeiten bieten aber auch die zahlreichen Fahrgestelle – von Citroën bis Volkswagen im Angebot. Sie können entweder direkt beim Autohändler mit zahlreichen Sonderlösungen geordert oder über Spezialausrüster bezogen

werden. Zum Beispiel Variationen mit niedriger Ladekante: VW bietet einen LT-35 mit Doppelkabine und deutlich tiefergelegter Ladefläche an. Der Kasseler Spezialanbieter Espresso geht noch weiter und bietet für zahlreiche Transporter das Flachladersystem Easy-Load an, bei dem die Ladefläche bis zum Boden abgesenkt werden kann. □