

BM-Marktübersicht: Transporter bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht

Einiges im Kasten

Statt für ein kompaktes Transportfahrzeug bis 2,8 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht entscheiden sich Handwerker gerne für den Meter mehr an Laderaum bzw. für ein Plus an Nutzlast und „greifen“ zur 3,5-Tonnen-Klasse. Wir geben einen Überblick über die 18 Vertreter dieser Klasse.

Auch Schreiner, Innenausbauer und Fensterbauer wählen immer häufiger einen Transporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) von 3,5 Tonnen. Das hat in dieser Fahrzeugklasse zu deutlichen Steigerungsraten in den letzten Jahren geführt. Von Fixpunkten für die Ladungssicherung abgesehen, sind alle Fahrzeuge dieser

Klasse heute den Anforderungen gewachsen, für die sie geschaffen wurden. Das war nicht immer so. Als vor gut zehn Jahren das Tempolimit von 80 km/h für die Transporter bis 3,5 t zGG aufgehoben wurde, deckten eingehende Tests in den Jahren danach immer wieder Schwachstellen wie unterdimensionierte Bremsen auf. Mit der Leistungsentfaltung bei den Motoren vermochte die übrige Fahrzeugentwicklung im Allgemeinen lange Zeit nicht Schritt zu halten.

Hinzu kamen schon vor Jahren die Diskussionen um spektakuläre Unfälle durch angebliche Autobahn-

Raserei. Genaue Untersuchungen konnten dies allerdings nicht belegen. Wenn es zu Unfällen kam, lag die Ursache meist in einem Mix aus langen Lenkzeiten, unzureichend verzurrter Ladung, falschen Reifen, Überladung oder schlicht in der Unerfahrenheit des Fahrers.

Vor allem die Vielzahl der Spediteure im Auge, mochte der Gesetzgeber diesem Geschehen jedoch nicht tatenlos zusehen: Seit Mai 2006 wird ein digitales Kontrollgerät (DigiKo) in Neufahrzeuge eingebaut, wenn der Transporter ein höheres zGG als 3,5 t hat oder dies durch eine Anhängervorrichtung er-

reichen kann. Durch den nicht mehr manipulierbaren Tachografen lässt sich leicht überprüfen, ob das Fahrzeug vorschriftsgemäß bewegt worden ist. Der Fahrzeughalter hat die DigiKo-Daten mindestens ein Jahr lang aufzubewahren, um sie Behörden in bestimmten begründeten Fällen vorlegen zu können. Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten sowie Überschreitungen von Geschwindigkeiten lassen sich dann per Mausclick aufdecken. Um mit seinem Handwerksbetrieb möglichst flexibel agieren zu können, entscheiden sich die meisten Unternehmer für den halben Meter

Der Autor

Thomas Dietrich ist freier Journalist und u. a. auf das Thema Nutzfahrzeuge spezialisiert

BM-Marktspiegel: Transporter bis 3,5 Tonnen

				
Fahrzeugtyp	Citroën Jumper*	Fiat Ducato*	Ford Transit	Hyundai H-1*
Ladevolumen	max. 17 m ³	max. 17 m ³	max. 14,2 m ³	max. 5,2 m ³
Nutzlast	max. 1995 kg	max. 1995 kg	max. 1647 kg	max. 1111 kg
zul. Gesamtgewicht	3500 kg **	3500 kg **	max. 3500 kg*	3160 kg
zul. Anhängelast	max. 2500 kg	max. 2500 kg	max. 2800 kg	2300 kg
Sitzplätze	Kombi: 2–9 Sitze Pritsche/DoKa: 2–7 Sitze	Kombi: 2–9 Sitze Pritsche/DoKa: 2–7 Sitze	Kombi: 2–9 Sitze Pritsche/DoKa: 2–7 Sitze	Kasten: 3 Kombi: bis 8 Sitze**
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	Kasten: 2375/1620/1350
Radstandvarianten	4	4	3	1
Motorvarianten (Leistung in kW/PS)	T-Diesel: 74/100, 88/120***, 115/157 Erdgas-Motor in Vorbereitung****	T-Diesel: 74/100, 88/120***, 115/157 Erdgas-Motor in Vorbereitung****	Benziner: 107/145 (H)** T-Diesel: 74/100 (H), 85/115 (H), 103/140 (H), 147/200 (H), 63/85 (F)***, 81/110 (F), 103/140 (F)	T-Diesel: 125/170
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 21 000,-	ca. 21 000,-	ca. 20 500,-	ca. 20 300,-
Bemerkungen	* Karosserie baugleich mit Boxer und Ducato ** auch Auflastung als 4-Tonner *** 2,2-Liter-Aggregat **** ab 2009, Basis: Diesel- oder Otto-Aggregat	* Karosserie baugleich mit Boxer und Jumper ** auch Auflastung als 4-Tonner *** 2,2-Liter-Aggregat **** ab 2009, Basis: Diesel- oder Otto-Aggregat	* auch Großraumkasten als 4,25-Tonner mit 2,1 t Nutzlast ** auch Erdgas-Version mit 100 kW/130 PS verfügbar, Tanks im Laderaum *** nur bis zum 3-Tonner H/F= Heck-/Fronttrieb	* neues Modell seit Frühjahr 2008 ** für 2. Hälfte 2008 erwartet

Angaben ohne Gewähr, Stand 1. Juni 2008



Mit Normal- oder Hochdach entspricht ein 3,5-Tonner sehr vielfältigen Nutzererwartungen (Fotos: Autor/Werk)



Zahlreiche Ablagen im sowie auch rund um das Cockpit ermöglichen Ordnung in der Fahrerkabine (Ducato)



Vielzahl gehört ein digitales Kontrollgerät zur Ausstattung ab Werk

mehr an Karosserie, legen gut tausend Euro drauf und wählen die voluminösere Karosserie. 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 und Peugeot Boxer, der Ford Transit sowie auch die Drillinge Nissan Interstar, Opel Movano und Renault Master, um nur einige zu nennen.

Die Entscheidung für einen Dreifünfer kann aber auch deshalb wichtig sein, weil nicht der größt-

mögliche Frachtraum oder ein langer Radstand zählt, sondern weil vor allem die Nutzlast wichtig ist. Bestes Beispiel ist die Werkstatteinrichtung, die sicher etliches von der ursprünglich zur Verfügung stehenden Auslastung in Anspruch nimmt. Einem Boxer, Daily, Movano, Sprinter oder Transit mit kurzem Radstand könnte man äußerlich allenfalls dem Typenschild entnehmen, ob er als „Zweiachter“ oder Viertonner 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 punkto Wendigkeit und Fahrkomfort nicht weit vom Pkw entfernt. Hinzu kommt die Spurtstärke heutiger CommonRail-Triebwerke. Anders agieren Hyundai oder Toyota, denn in Fernost hat man globale Vermarktungsstrategien im Sinn: Europäische Einstufungen werden zwar zur Kenntnis genommen, doch die Asiaten siedeln ihre Fahrzeuge ein gutes Stück oberhalb von 2,8 t zGG an. Möglich werden dadurch Nutzlasten von deutlich mehr als einer Tonne. Auch Volkswagen zeigt mittlerweile Präsenz in diesem Bereich, denn die Leis-

tungsdaten 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 aufzubieten haben, so gelten andere als klassische Leistungsträger in der 3,5-Tonnen-Klasse. Mercedes Sprinter und Zwillingbruder VW Crafter (LT-Nachfolger) beispielsweise haben hier ihren konzeptionellen Schwerpunkt. Noch einmal andere, z. B. der Iveco Daily, der überarbeitete Mitsubishi Fuso Canter sowie der auf dem deutschen



Isuzu N-Serie

je nach Aufbau
max. 1370 kg
max. 3500 kg*
max. 3500 kg

Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze

Pritsche: min. 3660/2000/400**

2*

T-Diesel: 110/150

ca. 25 000,-**

* auch mit Koffer/Pritsche als 7,5-Tonner in vier Radständen (dann Diesel mit 140 kW/190 PS)
** für Fahrgestell mit Standard-Pritsche



Iveco Daily

max. 17,2 m³
max. 1500 kg*
max. 3500 kg*
max. 3500 kg

Kombi: 3–9 Sitze
Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze

Kasten: 2600–3000/1800/1545 mittelgroß:
2600–3000/1800/1900 groß:
2600–3000/1800/2100

4

Erdgas-Motor: 100/136**
T-Diesel: 71/96, 85/116, 107/146, 129/176

ca. 23 500,-

* auch Ausführungen mit höheren Nutzlasten (bis 6,5 t zGG) und Allrad-Version verfügbar
** monovalente Erdgas-Version, Basis: Diesel-Aggregat, Tanks unterflur angeordnet



Mercedes Sprinter

max. 17 m³
max. 1555 kg
max. 3500 kg*
2000 kg

Kombi: 2–9 Sitze
Pritsche/DoKa: 2–7 Sitze

Kasten: 2600–3265/1780/1650 mittelgroß:
max. 4300/1780/1940 groß:
max. 4700/1780/2140

3

Benziner: 190/258
Erdgas-Motor: 115/156**
CDI-Diesel: 65/88, 80/109, 95/129, 110/150, 135/184

ca. 24 200,-

* in Kasten- und Pritschenvarianten auch als max. 5-Tonner
** bivalente Erdgas-Version, Basis: Otto-Aggregat, Tanks unterflur angeordnet



Mitsubishi Fuso Canter 35

je nach Aufbau*
max. 1265 kg**
max. 3500 kg**
max. 3500 kg

Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze

Pritsche: min. 3300/2046/400

3

T-Diesel: 81/110, 92/125, 107/145

ca. 19 000,-

* Kabine in zwei Breiten
** auch mit Koffer/Pritsche als 7,5-Tonner (dann Diesel mit 132 kW/180 PS)



Nissan Atleon

je nach Aufbau
max. 1505 kg*
max. 3500 kg**
max. 3500 kg

Pritsche: 2 + 1 Sitze

Pritsche: min. 3000/2400/400***

4

T-Diesel: 110/150

ca. 24 200,-

* Fahrgestell ohne Pritsche/Koffer
** auch als 5,6-Tonner, in breiter Ausführung auch als 15-Tonner
*** Maße für Pritschen/Koffer je nach Hersteller



Zum Komfort im Transporter gehören vielfältige Ablagen bis hin zum ausklappbaren Pausentischchen (hier: Transit)



Verkleidungen, Verzurrmöglichkeiten oben und eine trittsichere Stufe

Markt neu gestartete Isuzu zählen sich eher zu den Leicht-Lkw, weil die Baureihen mit klassisch robuster Leiterraum-Bauweise in der Kategorie „bis 3,5 Tonnen“ mit ihrem Einsteigermodell präsent sind.

Eigenständige Marken – gemeinsame Entwicklungen

Vor allem die Euro4-Tauglichkeit der Dieselmotoren hat die Anbieter weit vor Beginn des Modelljahres 2007 zu erheblichen Weiterentwicklungen animiert. Dabei konnten es bei einigen Transportern nicht al-

lein bei Modifizierungen unter der Motorhaube 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 kaum mehr allein bewerkstelligen. Deshalb kennzeichnen Kooperationen diesen Markt. Sind es bei den einen nur die Moto-

ren, so kommen andere mit nahezu gleichen Karosserien in den Handel – als Beispiele sind hier die nahezu identischen Drillinge Nissan Interstar, Opel Movano und Renault Master zu nennen. Auch die aktuelle Generation des Fiat Ducato ist (bis auf ein Diesel-Aggregat) weitgehend identisch mit den Modellen Citroën Jumper und Peugeot Boxer. 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 zunächst umbenannt in Master Maxi, dann für ein Jahr vom Markt genommen und seit Herbst 2007 – nach Überarbeitungen an Motoren und Fahrwerk – wieder im Angebot. Zurück zu Gemeinsamkeiten: Mercedes und VW bieten mit Sprinter und Crafter Transporter-Zwillinge, deren Frontpartie und Motorenangebot zwar unterschiedlich, sonst aber im Aufbau und Variantenreichtum einschließlich Cockpit gleiche Komponenten verwenden.

Schadstoffausstoß wird zum Kaufkriterium

Das Angebot schadstoffarmer Erdgas-Versionen wird jetzt neuerdings durch den Mercedes Sprinter sowie seit längerem durch Iveco Daily und Ford Transit repräsentiert, andere Marken befinden sich noch

BM-Marktspiegel: Transporter bis 3,5 Tonnen

				
Fahrzeugtyp	Nissan Cabstar	Nissan Interstar*	Opel Movano*	Peugeot Boxer*
Ladevolumen	je nach Aufbau	max. 13,9 m ³	max. 13,9 m ³	max. 17 m ³
Nutzlast	max. 1820 kg	max. 1616 kg	max. 1616 kg	max. 1995 kg
zul. Gesamtgewicht	max. 3500 kg**	max. 3500 kg	max. 3500 kg	max. 3500 kg**
zul. Anhängelast	max. 3500 kg	max. 2000 kg	max. 2000 kg	max. 2500 kg
Sitzplätze	Pritsche/DoKa: 3–6 Sitze	Kombi: 3–9 Sitze Pritsche: bis 3 Sitze	Kombi: 3–9 Sitze Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	Kombi: 2–9 Sitze Pritsche/DoKa: 2–7 Sitze
Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm	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	Kasten: 2670–3120/1870/1662 mittelgroß: 3120–3705/1870/1932 groß: 3705–4070/1870/1932–2172
Radstandvarianten	3	3	3	4
Motorvarianten (Leistung in KW/PS)	T-Diesel: 81/110, 95/130, 110/150	T-Diesel: 74/100, 88/120, 107/146	T-Diesel: 74/100, 88/120, 107/146	T-Diesel: 74/100, 88/120***, 115/157 Erdgas-Motor in Vorbereitung****
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 22 500,-	ca. 21 500,-	ca. 21 500,-	ca. 21 000,-
Bemerkungen	* Fahrgestell ohne Pritsche/Koffer ** auch als 4,5-Tonner *** unverb. Preisempfehlung für Pritsche	* als Kasten, Kombi und Pritsche, nahezu baugleich mit Opel Movano sowie Renault Master	* nahezu baugleich mit Renault Master sowie Nissan Interstar	* Karosserie baugleich mit Jumper und Ducato ** auch Auflastung als 4-Tonner *** 2,2-Liter-Aggregat **** ab 2009, Basis: Diesel- oder Otto-Aggregat

Angaben ohne Gewähr, Stand 1. Juni 2008

in der Entwicklungsphase. Deshalb gilt weiterhin, dass in der Transporterklasse durchweg Diesel-Aggregate gefahren werden – seit Oktober 2006 Euro4-konform.

Ab dem 1. September 2009 wird die noch strengere Euro5-Norm in Kraft treten. Dafür müssen die Motorenentwickler nochmals deutlich nachlegen. Für neue Pkw und Transporter, die dann verkauft werden, verschärfen sich die Grenzwerte für Stickoxide (NOx) und Feinstaub. Da reicht der Partikelfilter allein bei weitem nicht aus.

Ist beim Fahrzeugkauf der Wiederverkaufswert ein wichtiges Kriterium, dann sollte man nicht nur auf eine strapazierfähige Frachtraumauskleidung achten, sondern der Schadstoffklasse Euro4 hohe Priorität beimessen. Beim verlockenden Preisangebot eines Ladenhüters, Jahreswagens oder Leasing-Rückläufers gilt es daher das Für und Wider abzuwägen, denn solch ein Eu-

ro3-Schnäppchen wird bald nicht mehr zeitgemäß sein.

Wem es im Frachtraum auf eine solide Innenverkleidung ankommt, dürfte im Angebot der Blomberger Holzindustrie Hausmann (www.vanycare.de) fündig werden. Passend zugeschnitten für die verschiedensten Fahrzeugtypen kann man die Wert erhaltenden Abdeckungen für Wände und Böden auch selbst montieren. Zahlreiche Automobilhersteller greifen auf das Sortiment aus Sperrholz oder Verbundwerkstoff zurück, um eine solche Lösung in der Wunschausstattung listen zu können.

Wer Fracht aufs Dach verlagern will, wird entweder im Zubehörkatalog der Fahrzeugmarke fündig oder bedient sich einer Lösung aus dem Ausrüsterangebot: Service-mobil bietet beispielsweise eine Dachplattform plus Fangschale fürs Langgut und Sortimo macht's möglich, dass eine Leiter via rollen-

geführtem Lift von einer Person aufs Hochdach eines Transporters geschoben werden kann. Bott hat für den sicheren Transport auf dem Dach ein Profi-System von Träger-Spezialist Thule gelistet, das eine Fülle von Möglichkeiten eröffnet.

Ladungssicherung hat hohe Bedeutung

Meist müssen eine Menge Werkzeug, Hilfsmittel und Material im Fahrzeug Platz finden. Was jedoch machen diese vielen Teile im Laderaum, wenn der Fahrer eine Vollbremsung hinlegt oder den Crash nicht mehr vermeiden kann? Viele Fahrer trauen der meist obligatorischen Trennwand die Standhaftigkeit einer Sperrmauer zu, 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 wer-

den kann. Sind schwere Teile nämlich nicht sicher untergebracht, können sie eine zerstörerische Flugbahn entwickeln, der die dünne Trennwand keineswegs gewachsen sein muss. Für Trennwand und Zurrpunkte sind Richtwerte in der DIN 75 410 Teil 3 „Ladungssicherung in Kastenwagen“ festgelegt.

Beklagenswert ist, dass in Basisausstattungen durchweg keine definierten Verzurrpunkte im mittleren und oberen Bereich zu finden sind, obwohl Tafelware oder große sperrige Teile dort fixiert werden müssen, um nicht ins Wanken zu geraten. Wenn vollflächige Seitenverkleidungen in oberen Bereichen mit Verzurrleisten kombiniert sind, ist man mit Sicherheit besser unterwegs. ■



Renault Master*	Renault Master Maxi	Toyota Hiace	Volkswagen Crafter	Volkswagen T5*
max. 13,9 m ³	max. 14 m ³	max. 5,42 m ³	max. 17 m ³	max. 9,3 m ³
max. 1616 kg	max. 850 kg	1190 kg	max. 1555 kg	max. 1390 kg
max. 3500 kg	3500 kg*	3000 kg*	max. 3500 kg*	max. 3200 kg
max. 2000 kg	3500 kg	2000 kg	2000 kg	max. 2500 kg
Kombi: 3–9 Sitze Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	Kasten: 3 Pritsche/DoKa: 3–7 Sitze	Kasten: 2–3 Sitze Kombi: 2–8 Sitze	Kombi: 2–9 Sitze Pritsche/DoKa: 2–7 Sitze	Kombi: 2–9 Sitze Pritsche/DoKa: 2–6 Sitze
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	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
3	4*	1*	3	2
T-Diesel: 74/100, 88/120, 107/146	T-Diesel: 95/129, 110/150	T-Diesel: 70/95, 86/116**	T-Diesel: 65/88, 80/110, 100/136, 120/164	Benziner: 85/116** T-Diesel: 63/85, 77/103, 96/130, 128/175
ca. 21 500,-	ca. 34 350,-	ca. 18 600,-	ca. 24 400,-	ca. 20 500,-
* nahezu baugleich mit Opel Movano sowie Nissan Interstar	* auch Kasten mit 5,5 t sowie Pritsche mit 6,5 t bei differierenden Radständen möglich	* 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