/ Fotos: Thomas Dietrich

/ Erreicht der VW-Transporter T5 mit Normallänge und Flachdach einen nutzbaren Laderaum von etwa 5,8 m³, so steigern sich die Varianten bis auf 9,3 m³ bei der Langversion mit Hochdach.

BM-Marktübersicht: Transporter in der 2,8 t-Klasse

Elf im Einsatz

Kompakt-Transporter fassen rund fünf Kubikmeter unter dem Flachdach, bei einer Nutzlast von etwa einer Tonne. Dabei kommen die wendigen Kastenwagen auch noch mit üblichen Parknischen klar. Elf Modelle bilden den Kern dieser Klasse, die von Allianzen zwischen Marken geprägt ist. **THOMAS DIETRICH**

Darf es etwas mehr sein? Die meisten Schreiner, Tischler und Innenausbauer brauchen etliche Utensilien und eine größere Auswahl an Werkzeug für ihren Job.
Deshalb würde die kleine Werkstatteinrichtung in einem Lieferwagen für die tägliche Tour zur Baustelle aller Voraussicht nach nicht ausreichen. Für dieses Anforderungsprofil passt der kompakte Transporter.
Zwar bietet der Kastenwagen mit Normaldach keine Stehhöhe, doch die meist rund 5 m³ im Laderaum sind ein ordentliches Angebot für eine mobile Werkstatt (siehe dazu auch den Praxis-Tipp). Soll ausschließlich Fracht auf Achse gehen, ist die Grundfläche im normalen Kastenwagen von etwa 2500 x 1500 mm für viele Einsatzzwecke völlig ausreichend. Die meisten Modelle „stemmen" eine Nutzlast von etlichen Hundert Kilogramm.
Manche Konfiguration verkraftet gar Belastungen von deutlich über einer Tonne. Wer sich dennoch nicht ausreichend gerüstet sieht, sollte sich besser in Richtung 3,5-Tonner umschauen.
Diese Transporterklasse schließt sich nahtlos an und macht die Übersicht nicht gerade einfach. Denn das Angebot von Ducato, Master, Sprinter & Co. staffelt sich von einem Einstiegsmodell als 2,8-Tonner über Zulassungen als Dreitonner bis zum klassischen Dreifünfer (siehe Kasten „Unterschiedliche Tonnage" auf Seite 18).

Die Trümpfe der Zweiachter

Wo liegen die entscheidenden Vorteile der 2,8-Tonnen-Klasse? Das Normaldach mit einer Fahrzeughöhe von unter zwei Metern ist ein wichtiges Argument für den Einsatz in beengten Citylagen.
Parkhäuser oder markierte Stellplätze lassen sich daher mit der Größe des kompakten Transporters meist noch nutzen. Ein weiterer Vorteil liegt im durchweg guten Fahrkomfort. Eine Probefahrt mit einem Fiat Scudo, Ford

/ Integrierte Doppelkabine: Fracht und „Personenraum" trennt hier eine Kombination aus Sitzbank und stabiler Trennwand aus Kunststoff.

/ Werkstatt im Paket: Peugeot bietet z. B. den Expert mit Sortimo-Einrichtung und weiteren Extras an.

Custom, Mercedes Vito oder VW T5 offenbart allemal Pkw-Qualitäten. Ausstattung, Verarbeitungsgüte, Wendigkeit der Karosse und auch die mögliche Spurtstärke der zur Verfügung stehenden Motoren – inzwischen oft mit Spritspartechnik kombiniert – lassen kaum Wünsche offen.
Und wenn doch, dann ist meist die Liste der Wunschausstattung so üppig, dass sich alles Mögliche an Bequemlichkeit oder passiver Sicherheit zusätzlich ordern lässt.
Das kommt den Käufererwartungen hierzulande entgegen. Marktuntersuchungen haben gezeigt, dass in allen europäischen Ländern nur ein Schwerpunkt beim Kaufverhalten vorherrscht – bis auf Deutschland. Denn liegt der allgemeine Fokus zum Beispiel in Frankreich auf Luxus oder in Italien mehr auf dem Niedrigpreis, so gibt es dagegen in Deutschland zwei gleichwertige Strömungen. Während die einen nur einen spartanisch ausgestatteten fahrbaren Laderaum suchen, wollen die anderen den gleichen Komfort wie im Privat-Pkw.
Das Motto: Funkgesteuerte Zentralverriegelung, ESP und Start/Stop-Technik bitte auch an meinem Arbeitsplatz!
Die Kompakten, die meist auch noch Zwitterfunktionen für die private wie geschäftliche Nutzung erfüllen, machen hier keine Ausnahme. Im Gegenteil: Der Trend zum Van unterstreicht dies sogar. Keine Seltenheit also, wenn man im Fahrzeuginnern an Himmel und Wänden nicht bloß Pappe und billigen Kunststoff vorfindet, sondern ansprechende Seitenverkleidungen.
Darüber hinaus wollen Komfort und Leistung bezahlt sein. Oft bleibt der attraktive Einstiegspreis für den kleinen Diesel im kleinen vollverblechten Kastenwagen weit hinter dem zurück, was die individuelle Konfiguration letztlich verlangt.

Zwischen fünf und neun Kubik

Die Frachträume liegen meist in einer Bandbreite von 5 oder 6 m^3 Kubikmeter – je nach Kurz- bzw. Langversion. Über 7 m^3 kann das Volumen beim kompakten Transporter nur dann betragen, wenn es eine Hochdach-Variante gibt. Soll es einen noch größeren Laderaum in einem 2,8-Tonner geben? Das ist möglich: Modelle der typischen 3,5-Tonner gibt es in einer abgelasteten Variante mit z. B. 2,8t zulGG (zulässiges Gesamtgewicht).
Mit dem üppigeren Platzangebot vor und hinter der Trennwand bekommt die größere Karosse allerdings bei Höhenbegrenzungen oder Parknischen Grenzen aufgezeigt. ▶

Praxis-Tipp

Auto passend zur Ladung kaufen

- Übersicht schaffen: Vor dem Kauf eines Kastenwagens ist es sinnvoll, alles aufzulisten oder besser bereitzustellen, was an Werkzeug täglich mit auf Tour gehen muss – hier kann man sich leicht täuschen.
- Fundierte Beratung: Bekommt der Ausrüster diese detaillierten Infos über die Utensilien des Handwerkers, kann er Koffern &Co. per Einrichtungssoftware virtuell ihre Plätze in Schränken oder anderen Stauräumen zuordnen.
- Fahrzeug wählen: Erst dann ergibt sich der geeignete Radstand oder die passende Dachhöhe – als Voraussetzung für den Fahrzeugkauf.
- Vorausschauend planen: Wenn der Gang zwischen den Regalen meist unzugänglich bleibt, weil dort Werkzeug deponiert werden muss, ist das Fahrzeug zu klein. Findet dagegen das Meiste seinen Platz in der Einrichtung und wird die Ladungssicherung beherzigt, sind gute Voraussetzungen für professionelles Arbeiten geschaffen.

Abgelastet: Unterschiedliche Tonnage

Nachstehend aufgeführte Transporter sind durch abgelastete Varianten auch als 2,8- oder Dreitonner erhältlich und sollen deshalb erwähnt werden. Der Schwerpunkt der Zulassungen und die Vielfalt der Varianten liegt jedoch in der 3,5 t-Klasse oder darüber hinaus: Citroën Jumper, Fiat Ducato, Ford Transit, Iveco Daily, Mercedes Sprinter, Nissan NV400, Opel Movano, Peugeot Boxer, Renault Master, Volkswagen Crafter.

Ladung sichern ist wichtig

Im Frachtraum sind strapazierfähige Boden- und Seitenverkleidungen, Verzurrösen sowie Schutzgitter entweder als Komplettpaket bestellbar oder aber in den meisten Fällen per Wunschliste zu bekommen.
Wichtig ist die Kombination von Seitenwand und Verzurrleiste auf halber Höhe, damit Ladung gegen Wanken gesichert werden kann. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit für den Handwerkeralltag, doch längst nicht alle Marken machen dieses Angebot. Oft ist es der Ausbauspezialist, der dieses praktische Detail im Programm hat. Eine zweite seitliche Schiebetür ist bei vielen Modellen bestellbar. Leider finden sich unter den Kompakten kaum Flügeltüren fürs Heck, die sich weiter als 180 Grad öffnen lassen – schade, denn das Be- und Entladen in beengten Verhältnissen, z. B. direkt neben einem Fahrradweg, ist schließlich nichts anderes als bei einem größeren Transporter, bei dem diese Option nicht fehlen darf.

Allianzen kennzeichnen den Markt

Einzelne Marken können die Forschung und Entwicklung für Transporter kaum mehr allein bewerkstelligen. Kooperationen kennzeich-

BM-Marktspiegel: Kompakte Transporter bis ca. 2,8 t zulGG

Hersteller	Citroën	Fiat	Ford	Hyundai
Fahrzeugtyp	Citroën Jumpy*	Fiat Scudo*	Ford Transit Custom	Hyundai H-1
Ladevolumen(m³)	max. 6**	max. 6**	6,8*	max. 5,2
Nutzlast (kg)	max. 1067	max. 1067	max. 1350	max. 1101
zul. Gesamtgewicht (kg)	max. 2973	max. 2973	max. 3300	3160
zul. Anhängelast gebremst	max. 2000	max. 2000	max. 2000	2300
Sitzplätze	Kasten: 2-3 Kombi: 2-9	Kasten: 2-3 Kombi: 2-9	Kasten: 2-3 Kombi: 2-9	Kasten: 3 Kombi: 6
Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm	Kasten (L1): 2254/1260-1560/1390 lang (L2): 2584/1260-1560/1390 Hochdach (L2H2): 2584/1260-1560/1700	Kasten (L1): 2254/1260-1560/1390 lang (L2): 2584/1260-1560/1390 Hochdach (L2H2): 2584/1260-1560/1700	Kasten (L1): 2555**/1390-1775/1406-1770 lang (L2): 2922**/1390-1775/ 1406-1770*	Kasten: 2375/1620/1350
Radstände	2	2	2	1
Benzin- bzw. Dieselmotoren (Leistung in kW/PS sowie mindest. CO_2-Ausstoß in g/km)	D: 66/90 177 D: 94/128 168 D: 120/165 168	D: 66/90 177 D: 94/128 168 D: 120/165 168	D: 74/100 168 D: 92/125 168 D: 114/155 168	D: 85/116 199 D: 100/136 199 D: 125/170* 231
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 21 170,- Euro	ca. 19 850,- Euro	ca. 24 900,- Euro	ca. 21 400,- Euro
Bemerkungen	Frontantrieb * Karosserie baugleich mit Expert, ProAce und Scudo ** mit Hochdach max. 7 m³	Frontantrieb * Karosserie baugleich mit Jumpy, Expert und ProAce ** mit Hochdach max. 7 m³	Frontantrieb * mit Hochdach max. 8,3 m³ ** Staubereich um 53 cm unter dem Vordersitz verlängerbar	Frontantrieb * nur in Verbindung mit Automatik-Getriebe

D = Diesel, B = Benzin DoKa = Doppelkabine (Stand: 1. März 2014, Technische Daten laut Hersteller – keine Gewähr)

BM Grafik

Fortsetzung auf Seite 21 ▶

Fortsetzung von Seite 18

nen deshalb den Markt, um die beträchtlichen Investitionen zumindest in einzelnen Bereichen mit Mitbewerbern zu teilen.
So besteht beispielsweise seit Jahren eine Allianz zwischen Opel und Renault-Nissan – im Modelljahr 2015 will man mit neuen Versionen präsent sein.
Während die Variantenvielfalt bei Vivaro und Trafic ähnlich umfangreich ist und bis zum Hochdach reicht, hat der später hinzu gekommene Primastar als Dritter im Bunde beispielsweise diese Option nicht im Programm.

Durch die Kooperation von Citroën, Fiat und Peugeot rollten bislang Drillinge vom Band. Jumpy, Scudo und Expert sind seit einigen Entwicklungsstufen vertraute Vertreter unter den Kompakten.
Doch damit nicht genug, denn seit September 2013 ist ein Vierter hinzugekommen: Toyota hat sich dem Konzept angeschlossen und den ProAce ins Programm genommen, um einen Nachfolger für den HiAce bieten zu können.
Als eigenständige Entwicklungen der Hersteller agieren Mercedes Vito, Ford Transit Custom, Hyundai H-1 sowie Volkswagens Transporter T5 im Markt der Kompakten. ►

/ Option fürs Flachdach: Drei Traversen lassen sich beim Ford Custom als Dachträger hochklappen.

BM-Marktspiegel: Kompakte Transporter bis ca. 2,8 t zulGG

Hersteller	Daimler	Nissan	Opel	Peugeot
Fahrzeugtyp	Mercedes Vito	Nissan Primastar*	Opel Vivaro*	Peugeot Expert*
Ladevolumen(m³)	max. 6,2*	max. 5,9	max. 5,9**	max. 6**
Nutzlast (kg)	max. 1345	max. 1207	max. 1207	max. 1067
zul. Gesamtgewicht (kg)	max. 3200	max. 3030	max. 2900	max. 2973
zul. Anhängelast gebremst	max. 2000	max. 2000	max. 2000	max. 2000
Sitzplätze	Kasten: 2-3 Kombi: 2-9	Kasten: 3 Kombi: bis 9	Kasten: 3 Kombi: bis 9	Kasten: 2-3 Kombi: 2-9
Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm	Kasten (L1): 2422/1277-1396/1259 lang (L2/L3): 2667**-2897/1277-1396/1259	Kasten (L1): 2400/1268-1690/1387 lang (L2): 2800/1268-1690/1387	Pritsche: 2-3 Kasten (L1): 2400/1268-1690/1387*** lang (L2): 2800/1268-1690/1387***	Kasten (L1): 2254/1260-1560/1390 lang (L2): 2584/1260-1560/1390 Hochdach (L2H2): 2584/1260-1560/1700
Radstände	2	2	2	2
Benzin- bzw. Diesel-Motoren (Leistung in kW/PS sowie mindest. CO2-Ausstoß in g/km)	B: 190/258*** 279 D: 70/95 203 D: 100/136 195 D: 120/163 195 D: 165/224*** 226	D: 66/90 145 D: 84/114 160	D: 66/90 145 D: 84/114 160	D: 66/90 177 D: 94/128 168 D: 120/165 168
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 24 460,- Euro	ca. 21 650,- Euro	ca. 22 915,- Euro	ca. 21 270,- Euro
Bemerkungen	Heckantrieb, auch Allrad-Version * mit Hochdach 7,4 m³ ** bei Hochdach: Frachtraum 1745 hoch *** nur in Verbindung mit Automatik-Getriebe	Frontantrieb * Karosserie baugleich mit Trafic und Vivaro, doch weniger Varianten	Frontantrieb * Karosserie baugleich mit Primastar und Trafic ** mit Hochdach max. 8,4 m³ (L2H2), auch als Pritsche mit Einzelkabine *** bei Hochdach: Frachtraum 1913 hoch. Für Modelljahr 2015 Nachfolger in Sicht	Frontantrieb * Karosserie baugleich mit Jumpy, ProAce und Scudo ** mit Hochdach max. 7 m³

D = Diesel, B = Benzin DoKa = Doppelkabine (Stand: 1. März 2014, Technische Daten laut Hersteller – keine Gewähr)

BM Grafik

/ Praxistaugliche Ausbaupakete: Werkstatteinrichtung und gut erreichbarer Dachträger beim Toyota ProAce.

Für fast jeden den richtigen Kompromiss
Unter den elf angebotenen „kleinen" Transportern gibt es keine hektischen Modellwechsel. Kamen im Jahr 2013 der Ford Transit Custom sowie der Toyota ProAce hinzu, so ist erst für das Modelljahr 2015 Opel Vivaro und Renault Trafic in neuer Version angekündigt. Die meisten Modelle sind seit vielen Jahren präsent und natürlich mit Euro5, ESP oder Spritspartechnik auf der Höhe der Zeit.
Viele Interessenten für diese Nutzfahrzeugklasse werden den Kompromiss suchen und finden, nämlich ein möglichst üppiges Raumangebot und dies in einer kompakten Karosse bzw. für die gemischte Nutzung im Beruf und auch der Freizeit.
Welch riesige Bandbreite dabei ein Konzept haben kann, lässt sich am besten in einem VW-Nutzfahrzeugzentrum ermessen: Ein T5-Kastenwagen kann beispielsweise sehr spartanisch ausgestattet sein. Dann sind weder Funkfernbedienung noch elektrische Fensterheber an Bord – im Gegensatz zum Multivan mit einigen Extras (variable Sitze, großes Navi oder Standheizung), die das Leben des Handwerkers komfortabler gestalten. Das dann aber zum doppelten Preis? Und das wäre noch nicht Ende der Skala.

BM-Marktspiegel: Kompakte Transporter bis ca. 2,8 t zulGG

Hersteller	Renault	Toyota	Volkswagen
Fahrzeugtyp	Renault Trafic	Toyota ProAce	VW Transporter T5
Ladevolumen(m³)	max. 5,9**	max. 6**	max. 7,8**
Nutzlast (kg)	max. 1207	max. 1067	max. 1438
zul. Gesamtgewicht (kg)	max. 2900	max. 2973	max. 3200
zul. Anhängelast gebremst	max. 2000	max. 2000	max. 2500
Sitzplätze	Kasten: 3 Kombi: bis 9	Kasten: 2-3 Kombi: 2-9	Kasten: 2-3 Kombi: 2-9 Pritsche/DoKa: 2-6
Aufbauten Laderaummaße L/B/H in mm	Kasten (L1): 2400/1268-1690/1387*** lang (L2): 2800/1268-1690/1387***	Kasten (L1): 2254/1260-1560/1390 lang (L2): 2584/1260-1560/1390 Hochdach (L2H2): 2584/1260-1560/1700	Kasten: 2543-2943/1244-1692/1410 mittelhoch: 2543-2943/1244-1692/1626 hoch: 2943/1244-1692/1940
Radstände	2	1	2
Benzin- bzw. Diesel-Motoren (Leistung in kW/PS sowie mindest. CO2-Ausstoß in g/km)	D: 66/90 145 D: 84/114 160	D: 66/90 177 D: 94/128 168 D: 120/165 168	B: 110/150 222 B: 150/205 222 D: 62/84 176*** D: 75/102 199 D: 84/114 166*** D: 103/140 182*** D: 132/180 192
Basispreis (ohne MwSt. in Euro)	ca. 22 130,- Euro	ca. 21 770,- Euro	ca. 24 000,- Euro
Bemerkungen	Frontantrieb * Karosserie baugleich mit Primastar und Vivaro ** mit Hochdach max. 8,4 m³ (L2H2) *** bei Hochdach: Frachtraum 1913 hoch für Modelljahr 2015 neue Generation angekündigt	Frontantrieb * Karosserie baugleich mit Expert, Jumpy und Scudo ** mit Hochdach max. 7 m³	Frontantrieb, auch Allrad-Versionen * T5 mit gehobener Ausstattung heißt Multivan ** mit langem Radstand und Hochdach max. 9,3 m³, auch Pritschen-Versionen *** mit Spritspar-Technik

D = Diesel, B = Benzin (Stand: 1. März 2014, Technische Daten laut Hersteller – keine Gewähr)

BM Grafik