

Flexibel, schnell und praktisch: kleine Nutzfahrzeuge

Lieferwagen sind aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken. Täglich begegnen wir ihnen auf der Strasse – je nach Situation mit mehr oder weniger Begeisterung. Die sogenannten Utilities haben eine überaus wichtige Rolle bei der Beförderung von Personen und Gütern. Sie funktionieren vor allem im Nahverkehr unermüdlich als Schnittstelle, weil sie flexibel sind, kostengünstig in Anschaffung und Unterhalt, einfach im Handling, und weil sie dank kompakten Abmessungen und Gewichten praktisch überall hinkommen. Darüber freuen sich auch Kommunalbetriebe aller Art.

Lieferwagen sind Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen. Deren Zulassungszahlen liegen in ganz Europa seit längerer Zeit im Trend. Jährlich werden um die 700 000 sogenannte Utilities ausgeliefert, in der Regel mit Frontantrieb und sparsamem Dieselmotor. Das Angebot ist gross, und viele namhafte Hersteller teilen sich den Kuchen. Wer allerdings genauer hinschaut, merkt bald, dass wohl der Kostendruck, der heute auf allen Unternehmen lastet, zu Kooperationen motiviert. Peugeot und Citroën oder Renault, Nissan und Opel zeigen dies schon seit vielen Jahren mit verschiedenen Modellen. Manchmal sind die Fahrzeuge sowohl technisch als auch vom Aussehen her fast identisch. Und manchmal, zum Beispiel beim neuen Mercedes-Benz Citan, braucht es von vorne mindestens einen zweiten Blick, um die Verwandtschaft mit dem Renault Kangoo auszumachen.

Immer nähere Verwandtschaft

Der Citan – eine Wortschöpfung aus City und Van – kommt tatsächlich aus dem gleichen Werk im nordfranzösischen Maubeuge wie der Kangoo, dessen Plattform auf jener des Renault Megane respektive Scénic basiert. Die deutschen Ingenieure haben allerdings ihren Citan der Marke mit dem Stern angepasst und ihn nicht nur mit einer eigenen Front, sondern auch mit einem komplett neugestalteten Interieur inklusive dickem Blinkerhebel mit integrierter Scheibenwischerbedienung, einer besseren Fahrwerkabstimmung und einer umfangreicheren Rostvorsorge versehen. Auch bei den Motoren, die aus dem französischen Regal stammen, wurde Hand angelegt. Erwähnenswert ist hier sicherlich, dass die Zahnriemen in den Mercedes-Motoren nur alle 240 000 Kilometer ausgetauscht werden müssen. Den Mercedes Citan gibt es mit Flügeltüren oder Heckklappe hinten, sowie mit drei Radstand- und drei Aussenlängen.

Und das Ladevolumen reicht bis 3,8 Kubikmeter – beinahe wie beim Kangoo. Ausser, dass dieser mit einem Ladevolumen bis 4,6 Kubikmeter geordert werden kann (Express Maxi).

Ein weiterer Stern am Lieferwagenhimmel ist der Opel Combo Van, der neu auf dem Fiat Doblò basiert und auch von dessen Produktionsbändern in Bursa (Türkei) rollt. Neben zwei Längen (439 oder 474 Zentimeter) stehen zwei Höhen sowie unterschiedliche Laderaumzüge zur Verfügung. Sechs Motoren machen die Wahl zur Qual: Es stehen vier Diesel-, eine Benzin- und eine Erdgasvariante (CNG) zur Verfügung, wobei sich der kleinste Diesel – ein 1300er – mit 4,8 Liter Treibstoff zufrieden gibt. Sie stammen allesamt aus dem Fiat-Regal, sind entsprechend erprobt und warten daher auch kaum mit negativen Überraschungen auf. Die EcoFlex genannte Start-Stopp-Anlage ist mit allen genannten Motoren kombinierbar.

Ausstattung und Design orientieren sich an Personenwagenmodellen

Der neue Ford Transit Connect – er wird im spanischen Ford-Werk in Valencia gefertigt – baut auf der Plattform des Ford Focus auf und übernimmt dessen Motor und Vorderradantrieb. Auch hier gibt es zwei mögliche Radstandlängen (266 und 306 Zentimeter) zur Auswahl und Gesamtlängen bis 482 Zentimeter. Das Ladevolumen reicht je nach Modell von 2,9 bis 3,6 Kubikmeter. Die Motorenpalette bilden ein 1,6-Liter-Turbo-diesel, ein 1-Liter- sowie ein 1,6-Liter-Ecoboost-Benziner. Geschaltet wird mit manuellen Fünf- oder Sechsganggetrieben oder über eine Sechsgangautomatik. Das Ford-Transit-Connect-Design innen sowie aussen orientiert sich an aktuellen Personenwagenmodellen der Marke.

Nach der langjährigen Partnerschaft mit Renault geht Nissan seit Kurzem mit dem kleinsten Nutzfahrzeug eigene Wege und bringt den NV200 (der übri-

gens auch mit Elektroantrieb erhältlich ist) mit einem Benzin- oder zwei Dieselmotoren (90 oder 110 PS) auf den Markt. Mit einfacherer Ausstattung, blattgefederter Hinterachse und Trommelbremsen hinten bieten die Japaner vor allem mit der Ausführung Pro eine attraktive Alternative im unteren Preissegment. Als Stadtlieferwagen zählt der VW Caddy längst zu den ersten auf der Hitliste der kompakten Lieferwagen. Mit 497 Zentimetern Länge, 4,7 Kubikmeter Ladevolumen und knapp 800 Kilogramm Nutzlast konkurrenziert er schon bald den VW-Transporter. Es stehen sechs Motorisierungen von 75 bis 140 PS (Diesel) respektive 86 oder 105 PS bei den Benzinmotoren zur Verfügung. Und für höhergelegene Orte gibt es auf Wunsch sogar einen Allradantrieb ab Werk. Der kleine Bruder Skoda Praktik, ebenfalls aus dem VW-Konzern, präsentiert sich mit seinen 1,9 Kubik und 640 Kilo Nutzlast unterhalb des Caddy.

Dacia Dokker: attraktive Günstigvariante

Fehlen in der Aufzählung – die nicht zwingend vollständig sein muss – nur noch der Fiat Fiorino respektive dessen baugleiche Brüder Peugeot Bipper und Citroën Nemo. Diese 386 Zentimeter langen Kompakttransporter passen trotz der doch ansehnlichen Zuladung von 600 Kilogramm in jede Parklücke. Sind sie zu klein, bieten Citroën und Peugeot ihre City-Transporter Berlingo und Partner an. Mit ihnen darf der Kunde bis 750 Kilo Nutzlast transportieren; er kann zwischen identischen HDi- und Benzinmotoren und zwei Radstand- und Gesamtlängen auswählen.

Aber halt. Einer noch: der Dacia Dokker – brandneu und sowohl preislich als auch von seiner Leistung her durchaus attraktiv. Überflüssigen Luxus kennt er nicht; es ist nur da, was gebraucht wird. Die Kunststoffe im Cockpit verschweigen nichts, sind aber sauber ver-



Der Dacia Dokker (oben) liegt preislich am unteren Ende, doch mitnichten die Leistung. Mercedes Citan, Fiat Fiorino und Citroën Nemo (Mitte) sind sich ähnlich, doch nur die beiden Letzteren sind auch verwandt. Den Fiat Doblò gibts als Kasten wie als Pritsche. Und der VW Caddy gehört nicht nur in Deutschland zu den beliebtesten seiner Klasse (unten). Bilder: zvg

arbeitet. Die Ergonomie stimmt, und man fühlt sich schnell zu Hause. Mit bis 3 Kubikmeter Kofferraumvolumen und knapp 700 Kilo Nutzlast ist der Dokker in seiner Klasse wohl ganz vorne dabei.

Die Rumänen sorgen für Stimmung am Lieferwagenmarkt

Die Motoren sind alte Bekannte aus dem Renault-Regal, und das ist gut so. Die Auswahl besteht nämlich aus einem 1,6-Liter-Benziner und zwei Common-Rail-Turbodiesel mit jeweils 1,5 Litern Hub-

raum, die für anständige Fahrleistungen, niedrige CO₂-Emissionen und hohe Zuverlässigkeit sorgen. Zum einen ist das der millionenfach bewährte 1,6-Liter-Benzinmotor mit 83 PS oder die Dieselvariante dCi 75 eco2 (75 PS) oder dCi 90 eco2 (90 PS). Der kombinierte Verbrauch liegt bei den beiden Letzteren jeweils bei 4,5 Liter pro 100 Kilometer (118 g CO₂/Kilometer). Neu kommt in diesem Frühjahr noch ein hochmoderner 1,2-Liter-Turbobenziner TCe 115 mit 115 PS dazu. Trotz günstigstem Verkaufspreis – er

wird am Autosalon vom 7. bis 17. März 2013 bekanntgegeben – gewährt Dacia auf den Dokker Van eine Garantie von drei Jahren bis maximal 100 000 Kilometer. Hinzu kommen eine zweijährige Lackgarantie und eine sechsjährige Garantie gegen Korrosion. Ob die französischen Rumänen damit ein bisschen Stimmung im Lieferwagenmarkt machen werden? – Vermutlich schon ...

Interessant, aber nicht überraschend, ob all dem die Feststellung, dass die kleinen Lieferwagen praktisch ohne Ausnahme Geschwister ihrer Personenwagenfamilien sind. Kurz gesagt: Kein Hersteller nimmt heute mehr die Mühe (und Kosten ...) auf sich, für die Kunden, welche Güter zu transportieren haben, andere Interieurs und Komfortfeatures in ihre Autos zu verbauen. Wenn der Personenwagen mit ESP, Start-Stopp-Automatik, automatischem Getriebe, Gurtstraffern, Tagfahrlicht, Radioanlagen mit Navi und MP3-Anschluss und was sonst noch immer möglich zu haben ist, ist es das Nutzfahrzeug auch. Den Fahrer freut dies, wenn es ihn nicht überfordert.

Im alternativen Westen nichts Neues

Auf den Listen der Hybridfahrzeuge (egal welcher Bauart) finden sich auch heute noch keine Fahrzeuge, die in Werkhöfen eingesetzt werden könnten (und sollten). Ganz anders sieht das Angebot bei den Biogas/Naturgas-Fahrzeugen aus. So lohnt es sich alleweil, jeweils vor einer Fahrzeugevaluation die Internetseite www.erdgasfahren.ch zu besuchen. Sie beinhaltet viele interessante Informationen zum Thema, auch zu Betriebskosten, Förderbeiträgen usw. Es gibt mittlerweile einige interessante Lieferwagen, die ab Werk mit entsprechenden Motoren ausgerüstet werden. Und dies zu teils überraschend moderaten Preisen. Nach wie vor können auch bestehende Fahrzeuge oder gar Flotten auf den bivalenten Betrieb umgerüstet werden. Allerdings sollten da nur zertifizierte Unternehmen, die auch umfangreiche Garantieleistungen anbieten, in Betracht gezogen werden.

Wer sich mit dem Gedanken herumschlägt, ein vollumfänglich elektrisch betriebenes Lieferfahrzeug anzuschaffen, sollte die Website www.e-mobile.ch des schweizerischen Verbandes für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge besuchen. Es werden mittlerweile doch immerhin einige brauchbare Nutzfahrzeuge angeboten, die je nach Einsatzgebiet und -zweck sinnvolle Alternativen darstellen können.

Heinz Ammann