



Foto: Nissan

Mit dem Nissan-Emblem auf der Kühlerhaube (von links): Primostar, Kubistar und Interstar sind vorgefahren, um Marktanteile für sich zu gewinnen.

Servicefahrzeuge fürs Elektrogewerbe

Thomas Dietrich

Modellpflege ist angesagt. Was lässt sich im Detail verbessern? Mit welcher Zusatzausstattung kann im engen Markt der leichten Nutzfahrzeuge ein Wettbewerbsvorteil erzielt werden? Diesen Fragen stellen sich die Hersteller von Lieferwagen, Transportern und Werkstatteinrichtungen.

Nach der Vorstellung des komplett neu entwickelten VW Caddy im Frühjahr 2004 ist nicht zu erwarten, dass weitere Hersteller von Lieferwagen und Transportern in absehbarer Zeit noch eine Innovation dieser Größenordnung aus dem Zylinder zaubern. Jetzt geht es an die Modellpflege im Detail. Das kann auf völlig unterschiedliche Weise erfolgen. Geht es beispielsweise bei einem Transporter insbesondere um die Gestaltung einer neuen – familientypischen – Front (Renault Master Maxi), hat man sich bei einem anderen (Citroën Jumper) auf die Qualitäten des Hinterteils konzentriert und präsentiert statt der starren Pritsche ein ausgetüfteltes Konzept von Wechsel-Containern.

Mit Nissan hat sich Renault die Konkurrenz ins Haus geholt und bietet mit der konzerneigenen Asien-Marke das, was sich bereits mit dem Renault-Rhombus auf der Kühlerhaube bewährt hat. Neben Master, Traffic oder Kangoo kann der Interessent oftmals beim gleichen Renault/Nissan-Händler den Preisvergleich machen. Ob dabei Interstar, Primostar oder Kubistar gün-

stiger zu haben sind, bleibt dem Verhandlungsgeschick bzw. den Zahlungsmodalitäten überlassen.

Der Markt der Möglichkeiten ist bunt. Deshalb taucht in unserer Fahrzeugpräsentation auch der Fiat Multipla auf, der gar kein Nutzfahrzeug ist. Spötter ziehen in Zweifel, ob es sich bei dem derzeit skurilen Design überhaupt um ein Auto handelt... Das breite Fahrzeug mit den zweimal drei Einzelsitzen birgt jedoch Ladekapazitäten, die man sich auf der Suche nach einem Fahrzeug für Beruf, Freizeit und Familie näher anschauen sollte. Im September 2004 kommt der Multipla im »gemäßigten« Outfit. Mit der Version Bipower halten die Italiener wiederum eine Erdgas-Variante bereit. Opel macht sich ebenfalls für diese schadstoffreduzierte Antriebsart stark und wird den Lieferwagen Combo im nächsten Jahr (neben Zafira und Astra) als dritte Erdgas-Alternative anbieten. Der VW Caddy empfiehlt sich ab dem Sommer nicht nur als 3,2-Kubik-Frachter, sondern kann dann auch als Kombi (mit bis zu sieben Sitzplätzen) geordert werden. Entsprechend die Botschaft



Foto: Citroën

Der Absetzkipper-Wechselaufbau macht den Citroën Jumper als 3,5-Tonner zu einem universal einsetzbaren Baustellenfahrzeug.



Foto: Fiat

Das skurde Outfit hat der Multipla in zweiter Generation abgelegt – geblieben ist das multifunktionale Innenraumkonzept und die Alternative mit Erdgas-Antrieb.



Foto: Renault

Typisch Renault: Der Master Maxi hat jetzt eine familienähnliche Front und erreicht als Kasten 5,5 t, als DoKa bis zu 6,5 t zul. GG.



Foto: Thomas Dietrich

Den Caddy Kombi gibt's in der Life-Version mit ausgesuchter Ausstattung. Dazu gehört die zweite Schiebetür links und als Option die dritte Sitzreihe.

für eine alltagstaugliche Gemischt-Nutzung: Caddy Life.

Bei den Ausbaunern macht vor allem Sortimo von sich reden. Durch einen neu entwickelten Werkstoff in Leichtbauweise ist eine erhebliche Gewichtsreduzierung im modularen Aufbau der Einrichtungen möglich geworden. Näheres zu einigen Fahrzeugen und Ausrüstern in alphabetischer Reihenfolge.

Citroën Jumper

Seit dem Frühjahr 2002 ist der 3,5-Tonner von Citroën in modifizierter Version mit Änderungen an der Front, den Sitzen, der Lenkung und der Instrumentierung präsent. Mit drei Frachtraum-Höhen und -Längen sind allein 37 Versionen als Standard gelistet. Pritschen-Versionen und Sonderaufbauten gehören mit zum Angebot eines Citroën-Händlers. Eine Variante heben wir dabei besonders heraus, denn sie könnte sich für den Installationsbetrieb auf der Großbaustelle zum Allround-Talent entwickeln. Der Absetzkipper-Wechselaufbau des Donauwörther Ausrüsters Jotha macht den Citroën Jumper als 3,5-Tonner zu einem universal einsetzbaren Baustellenfahrzeug. Die selbsttragend verschweißte Ladeplattform CombiCon bietet eine Nutzlast von von max. 1.500 kg. Entweder sind bis zu drei Flachcontainer stapelbar oder ein großer Schüttcontainer mit Ladeklappe (Volumen 2,5 m³) kann befördert werden. Der Absetzaufbau mit Leiterträger ist als Wechselmodul konzipiert, sodass durch das Abnehmen des Absetzkippers ein Pritschenaufbau entsteht. Favorit unter den verfügbaren Dieseln dürfte bei dieser Aufbaulösung der 2,8 HDi-Motor mit 94 kW/128 PS sein, weil er über genügend Leistung verfügt.

Fiat Multipla

Optisch aufgefrischt, weniger futuristisch und dem Fiat-Look angepasst, im Konzept aber unverändert – so lässt sich die zweite Generation des Kompakt-Vans charakterisieren. Wenn auch Front und Heck des Multipla mittlerweile gemäßiger daherkommen, so entzieht er sich immer noch dem gängigen Klassenmuster. Zum Glück, denn so lässt er sich weiterhin universell als

Limousine, Kombi oder Minivan nutzen. Neben den sechs Personen in zwei Reihen (alles Einzelsitze) bietet der Kofferraum noch ein Volumen von 430 Litern. Die umklappbaren oder komplett ausbaubaren Einzelsitze geben auf Wunsch einen Frachtraum mit 1.300 Litern frei.

Interessant ist die Bipower-Version, denn mit Erdgas-Antrieb ist der Schadstoffausstoß vergleichsweise gering – für einen ganzheitlichen Marktauftritt als umweltbewusster Energiesparhandwerker taugt der Multipla jetzt erst recht, weil kein eigenwilliges Design mehr von dieser Botschaft ablenkt.

Opel Combo

Ende 2001 kam der komplett neu entwickelte Lieferwagen mit 3,2 Kubikmeter Frachtvolumen zu den Opel-Händlern. Die Rüsselsheimer setzen ebenfalls auf den schadstoffarmen Erdgasantrieb und wollen den Combo (nach Zafira und Astra) 2005 als drittes Fahrzeug mit einem schadstoffarmen CNG-Triebwerk (Compressed Natural Gas) anbieten.

Platz im Laderaum wird nicht geschmälert, denn der erdgasoptimierte 1,6-Liter-Ottomotor bezieht den Kraftstoff aus drei Unterflur-Gastanks mit 19 Kilogramm beziehungsweise 110 Litern Volumen, was zu einer Reichweite von 400 km taugen soll. Zusätzlich gibt es eine 14-Liter-Benzinreserve. Der Trend hin zum preisgünstigen Energieträger Erdgas ist nachhaltig: In den kommenden zwei Jahren soll das Tankstellennetz erheblich dichter geknüpft werden (www.erdgasfahrzeuge.de). Falls noch keine Tankstelle in Ihrer Region zur Verfügung steht, sollten Sie bei Interesse den örtlichen Energieversorger auf regionale Vorhaben ansprechen.

Renault Master Maxi

Was in Deutschland 1999 als Renault Mascott mit einem Schattendasein begann, soll in diesem Sommer deutlich aufgewertet werden. Mit frischer Optik, modifizierter Ausstattung und zwei neuen Turbodiesel-Aggregaten (85 kW/115 PS bzw. 115 kW/156 PS) startet der neue Renault Master Maxi im Sommer 2004 in den Markt.

Combo 1.6 CNG heißt die Erdgas-Version des Opel-Stdtlieferwagens, der mit Unterflurtanks 2005 zu den Händlern kommt.



Es gibt den Transporter in drei Gewichtsklassen von 3,5 bis 6,5 Tonnen zul. GG. Vier Radstände (3,13/3,63/4,13/4,63 Meter) stehen beim Fahrgestell mit Fahrerhaus zur Wahl, wobei die drei längeren mit einer siebensitzigen Doppelkabine kombinierbar sind. Die beiden Kastenwagen mit 12,6 und 14,2 Kubikmetern Laderaum sind als 3,5- und 5,5-Tonner erhältlich. Darüber hinaus erwachsen aus der Zusammenarbeit mit Auf- und Ausbauern zahlreiche Branchenlösungen.

Hauptmerkmal des neu gestalteten Cockpits ist der Instrumententräger mit Joystick-Schalthebel.

VW Caddy Life

Seit dem Frühjahr bietet Volkswagen wieder einen Stdtlieferwagen nach nezeitlichem Konzept. Kündigte sich der Generationswechsel des Caddy zunächst mit dem geschlossenen 3,2-Kubik-Frachter an, so ist mittlerweile das Angebot auf den Kombi ausgedehnt worden. Mehr noch: Für die wechselvolle Nutzung in Beruf und Freizeit werden unter dem Begriff »Caddy Life« Ausstattungsvorschläge gemacht, die ohne Schnickschnack den Nutzwert des Kombis erhöhen sollen. Das reicht von der zweiten Schiebetür links über Dreipunktgurte auf allen Plätzen bis zur (optional) dritten Sitzreihe für weitere zwei Insassen. Wem die Seitenverkleidungen zu einfach und der Himmel aus Pappkarton zu karg erscheinen, findet im ähnlich großen VW Touran den höheren Komfort, muss aber auch etwa 4.000 Euro mehr zahlen und obendrein auf Schiebetüren verzichten. 15.000 Euro ist der Brutto-Einstiegspreis beim Caddy Life. Bis zu 608 kg Zuladung sind möglich,

und der Kofferraum in der 5-Platz-Version schluckt maximal 2.239 Liter. Die Motorisierung für alle Caddy-Versionen hat sich inzwischen erweitert: Neben einem Benzinmotor mit 55 kW/75 PS bietet die stärkere Variante 75 kW/102 PS und zum SDI-Saugdiesel mit 51 kW/70 PS ist ein TDI mit 77 kW/104 PS hinzugekommen.

Sortimo Globelyst

Der Marktführer unter den Fahrzeug-einrichtern hat Anfang Mai »Globelyst« vorgestellt, eine neue Generation mobiler Werkstattausstattungen. Der Begriff steht für »globales System« und soll die universelle Einsetzbarkeit und Vielseitigkeit der neuen Fahrzeugeinrichtung deutlich machen. Sie ist nicht mehr an vorgegebene Rastermaße gebunden, die Einbauten lassen sich deutlich näher an die Fahrzeugkontur anpassen. Eine Deckenanbindung ist möglich und auch Radkästen stellen für die Einrichtungen keine Hindernisse mehr dar. Das der Natur abgeschautete Prinzip der Verstreubungen liefert die Voraussetzungen für eine solide Leichtbauweise, die bei Globelyst mit einer Materialkombination aus Aluminium, Kunststoff und Stahlblech umgesetzt wurde. So ist eine 20- bis 30prozentige Gewichtsersparnis gegenüber Lösungen aus Stahl möglich geworden.

Statt wie zuvor mit doppelten Seitenwänden und aus Einzelbausteinen zusammensetzbar, basiert Globelyst auf dem so genannten Aluspace frame als Grundkonstruktion. In unterschiedlichen Maßen lassen sich hier Module passgenau für jedes Fahrzeug und jede Nutzungsart zusammenstellen und mit frei positionierbaren und kombinierbaren Inlets ausstatten. Daraus resultiert nicht zuletzt auch ein erheblicher Raumgewinn für den Anwender.

Wirth Safety-Step

Eine neu entwickelte, ausziehbare Trittstufe für den HeckEinstieg von Transportern kommt aus dem Handwerksbetrieb von Michael Wirth aus



Die herausziehbare Trittstufe Safety Step zeigt am Mercedes Sprinter den bequemen Zutritt. Ein Stapler- oder Hängerbetrieb bleibt möglich.



Der Ford Transit Connect mit der neuen Globelyst-Einrichtung, die deutlich weniger Gewicht und eine höhere Anpassungsfähigkeit an die Fahrzeugkontur aufweist.

dem schwäbischen Neuburg a.d. Kammer (Fax: 0 82 83 / 92 84 17). Die Stufe bietet dem Anwender durch ihre ausziehbare und in beiden Endstellungen selbsttätig arretierende Konstruktion sogar eine Nutzung in Verbindung mit einer Anhängervorrichtung. Wird sie eingeschoben, ist in jedem Fall ein ungestörter Hängerbetrieb oder eine Stapler-Beladung möglich. Wird sie ausgezogen, entsteht über die gesamte Fahrzeugbreite eine rutschfeste und stabile Trittlfläche. 