

Transporter



VCD Kaufberatung:

**Welcher Transporter
soll es sein?**

Bessere Transpo

Transporter

Herausgeber, Verlag und Vertrieb
Verkehrsclub Deutschland e.V.
(VCD)

Bundesverband
Kochstraße 27, 10969 Berlin
Fon: 030/280351-0
Fax: 030/280351-10
E-Mail: mail@vcd.org
Internet www.vcd.org

Verantwortlich für die
Gesamtherstellung
Michael Müller, VCD

Redaktion
Michael Adler, Kirsten Lange,
fairkehr GmbH, Bonn

Autoren
Michael Adler, Benjamin
Bongardt, Kirsten Lange,
Michael Müller

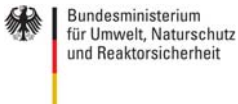
Produktion
fairkehr GmbH, Bonn

Fotos
Titel und Typen, Marcus Gloger

Gestaltung und Grafik
Marc Venner

© VCD e.V. 2007

Das Projekt wird gefördert durch
das Bundesumweltministerium
und das Umweltbundesamt. Die
Verantwortung für den Inhalt die-
ser Veröffentlichung liegt beim
Herausgeber.
Der Nachdruck ist nur mit
Genehmigung des Herausgebers
gestattet.



Transporter sind die Lasttiere für die Stadt. Ihre kompakten Abmessungen und Pkw-ähnlichen Fahreigenschaften machen sie zum idealen Gefährt im städtischen Gewühl.

Ob als Servicefahrzeug für den Kundendienst, als rollende Werkstatt für Handwerker, als Lieferwagen für Kurierdienste und Handel oder für die Personenbeförderung – Transporter sind vielfältig einsetzbar. Das Transportgut ist dabei selten tonnenschwer. Deshalb dominieren die leichten



Transporter bieten viel Platz und kommen gut durch den Stadtverkehr.

Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (zGG). Mit fast zwei Millionen Fahrzeugen stellen Transporter rund 80 Prozent aller Nutzfahrzeuge in Deutschland. Die meisten Nutzfahrzeuge haben einen Dieselantrieb. Dumm für den Diesel: Ausgerechnet dort, wo viele Menschen leben, pustet er Rußpartikel und Stickoxide in die Atemluft. Da Nutzfahrzeuge anders als Pkw oft zehn Jahre und älter sind, befinden sich viele Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß in den Fuhrparks der Unternehmen. Es drohen daher Fahrverbote in den sogenannten Umweltzonen. Alleine in Berlin sind nach einer Umfrage der Handwerkskammer mit Inkrafttreten der Umweltzone am 1. Januar 2008 rund die Hälfte der Betriebe betroffen. Für viele stellt sich spätestens dann die dringende Frage: Nachrüsten oder neu kaufen?

Einige Hersteller haben für das kommende Jahr umwelttechnische Neuerungen angekündigt. Wir halten Sie auf unserer Internetseite auf dem Laufenden. Infos und Tipps rund ums Thema Nutzfahrzeuge finden Sie auf unserer Seite: www.besser-autokaufen.de

rter braucht das Land

Unternehmer und Unternehmerinnen haben es dabei nicht immer leicht. Zwar werden die Auswirkungen der EU-Luftreinhalte-Richtlinie seit zehn Jahren diskutiert, aber erst jetzt folgen spürbare Konsequenzen. Leider hat es viele Jahre gedauert, bis es endlich ein Gesetz zur Förderung von Partikelfiltern für Pkw gab. Bei Nutzfahrzeugen müssen die Bestimmungen für die Nachrüstung erst noch beschlossen werden, eine Förderung wie beim Pkw ist vorerst nicht in Sicht.

Auch die Hersteller bieten zu wenige Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben an. Ihr Argument »Unsere Fahrzeuge erfüllen doch die gesetzlichen Bestimmungen!« hilft den Unternehmern wenig, zukunftsicher zu investieren. Allein die Zulassung schützt nicht vor Fahrverbot. So ist es kein Wunder, dass bisher nur wenige Transporter serienmäßig mit Partikelfilter ausgestattet sind und das Alternativangebot zum Diesel, wie Benzin- oder Erdgastransporter, eher dürftig ist.

Für freie Fahrt in Städten

Die Suche nach einem Transporter, der auch zukünftige Umwelanforderungen erfüllt, fällt deshalb nicht leicht. Wir haben uns der Aufgabe gestellt, eine Übersicht über Transportermodelle zu geben, die schon heute deutlich besser sind als der Durchschnitt. In dieser Broschüre beschreiben wir beispielhaft fünf verschiedene Nutzertypen und Einsatzprofile: den Handwerker, den Garten- und Landschaftsbauer, den städtischen Kurierdienst, den kleinen Lebensmittelhändler sowie den Pflegedienst als Beispiel für die Personenbeförderung. Wir zeigen Ihnen, worauf Sie beim Transporterkauf achten müssen, und klären über das Für und Wider alternativer Antriebe und Kraftstoffe sowie Nachrüstlösungen auf. Da die Kosten gerade bei Unternehmen sehr wichtig sind, helfen wir Ihnen beim Sparen. Wir zeigen Ihnen, dass umweltfreundliche Transporter ein Wettbewerbsvorteil sind. Wir wollen, dass Sie sich besser entscheiden und auch noch in den kommenden Jahren freie Fahrt in den Städten haben.

Wer wir sind

Als Umwelt- und Verbraucherverband macht sich der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) seit mehr als 20 Jahren für eine umweltfreundliche, sichere und gesunde Mobilität stark. Zukunftsfähige Verkehrspolitik heißt für den VCD nicht, nur auf ein einziges Verkehrsmittel zu setzen. Er engagiert sich für eine sinnvolle Kombination aller Fortbewegungsarten: zu Fuß gehen, Bahn und Bus fahren, Rad fahren – und auch Auto fahren. Dem VCD ist dabei wichtig, dass ein Auto die Umwelt und das Klima möglichst wenig belastet – wie die Fahrzeuge, die Ihnen in dieser Broschüre empfohlen werden. Der VCD ist die Interessenvertretung für alle umweltbewussten mobilen Menschen. Mit seinen Serviceprodukten und -leistungen, die sich an Umweltgesichtspunkten orientieren, ist der VCD die ökologische Alternative zum ADAC.

www.vcd.org und www.vcd-service.de

Wie wir die Transporter ausgewählt haben

Gemeinsam mit Experten aus Handel, Handwerk, Kurier- und Servicegewerbe sowie Fahrzeugherstellern hat der VCD beispielhaft für die vorgestellten Nutzertypen Einsatzprofil und Fahrzeugeigenschaften wie Größe, Aufbauart, Ladevolumen und Nutzlast festgelegt. Für die Fahrzeugempfehlungen standen die Umweltwerte im Vordergrund. Für die Modelle haben wir bei den Herstellern neben den allgemeinen Fahrzeugangaben nach Kraftstoffverbrauch, CO₂-Ausstoß, Vorbeifahrtgeräusch und Kaufpreis gefragt. Außerdem sollten sie die verbrauchsgünstigste Motorisierung angeben. Anders als bei Pkw ist allerdings bei leichten Nutzfahrzeugen die Angabe von Verbrauchs- und CO₂-Werten erst ab Anfang 2008 Pflicht. Daher liegen noch nicht für alle Fahrzeuge Daten vor. Teilweise sind die Verbräuche der entsprechenden Kombi-Modelle für den Personentransport angegeben. Diese Modelle sind als Pkw zugelassen – für Pkw müssen seit 2005 Verbrauch und CO₂-Ausstoß ausgewiesen werden.

Wir empfehlen nur Transporter, die aus Umweltsicht besser sind als der Standard: Dieseltransporter, die serienmäßig oder optional vom Hersteller mit einem geschlossenen Partikelfilter ausgestattet sind, und Modelle, die mit Benzin bzw. Erdgas betrieben werden. Da Transporter überwiegend im Stadtverkehr unterwegs sind, spielt bei der Auswahl der Innerortsverbrauch eine wichtige Rolle. Außerdem wichtig ist der Lärmwert. 3 db(A) weniger nehmen Menschen bereits als halb so laut wahr.

Der angegebene Kaufpreis der Autos entspricht dem Nettopreis und beinhaltet den Aufpreis bei optional erhältlichem Dieselpartikelfilter.

Wichtig: Verbrauchsangaben und Kosten gelten nur für die angegebenen Transporter bzw. Motorisierungen. Stärkere Motoren, andere Fahrzeugmaße und -aufbauten sowie Zusatzausstattungen wie Klimaanlage oder Einbauten führen zu höheren Verbräuchen und Gesamtkosten. Einzelangaben sind ohne Gewähr.

»Klo kapott, mer kum

Das größte Auto ist noch kein Hinweis auf den besten Handwerker. Wer sparsame, moderne Heizungen montieren will, aber mit einer alten Dreckschleuder vorfährt, wirkt wenig überzeugend.

Das passende Fahrzeug

Wer die Wahl hat, hat die Qual. Von jedem Transportermodell gibt es unzählige Varianten. Wählen können Sie aus verschiedenen Aufbauarten, Radständen und Laderaumhöhen sowie unterschiedlichen Motorisierungen und Ausstattungen. Vom konkreten Einsatzprofil hängen Art und Aufbau des Fahrzeugs sowie die benötigte Zuladung ab. Auch Tourlänge, Anzahl und Dauer der Stopps sowie die jährliche Fahrleistung machen die Auswahl einfacher.

Generell sollten Sie nur so viel Blech bewegen wie nötig. Die optimale Auslastung des vorhandenen Raumes ist entscheidend. Oft ist ein kleiner Stadtlieferwagen die intelligentere Wahl als ein großvolumiger Transporter. Bei einigen Modellen können Sie locker bis zu 700 Kilo und mehr zuladen. Müssen Sie einmal mehr befördern, sorgt ein Anhänger für zusätzlichen Laderaum.

Die richtige Fahrzeuggröße und Aufbauart haben entscheidenden Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch und somit auf Betriebskosten und CO₂-

Ausstoß. Daher sollte jeder Unternehmer auch in der kleinsten Transporterkategorie schauen, ob es dort nicht Modelle gibt, die den Anforderungen genügen. Achtung: Extras wie Klimaanlage, Branchenausstattungen oder Holzboden verringern die Nutzlast und erhöhen den Anschaffungspreis. Übrigens: Informieren Sie sich ruhig auch bei den anderen Nutzertypen in dieser Broschüre, ob dort nicht ein passender Transporter für Sie dabei ist. Auf Seite 15 finden Sie außerdem alle von uns empfohlenen Fahrzeuge im Überblick – mit einigen zusätzlichen Angaben.

● FIAT SCUDO (unten), RENAULT KANGOO (oben)



Nutzertyp Handwerker

Kastenwagen unter 3,0 t zGG, kurzer Radstand, Normaldach, Laderaumvolumen bis 5,8 m³, Nutzlast bis 1000 kg, Fahrleistung bis 15 000 km/Jahr

Modell	Motor (DPF = Diesel- partikelfilter)	Hubraum (ccm)	Leistung (kW/PS)	Drehmoment (Nm bei U/min)	Verbrauch innerorts/ außerorts (l/100 km)	Verbrauch gesamt (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	Fahrlärm dB(A)	Preise ohne MwSt. ab (Euro)
Citroën Jumpy 27 L1H1 2.0 16V ¹	Benziner	1997	103/140	180/2500	13,2/8,0	9,9	235	73	20450
Fiat Scudo 10 SX L1H1 140 Multijet DPF ^{2,3}	Diesel + DPF Serie	1997	100/136	320/2000	9,2/6,4	7,4	196	74	20800
Mercedes-Benz Vito 115 CDI	Diesel + DPF Serie	2148	110/150	330/1800	10,6/6,9	8,2	218	75	24870
Opel Vivaro 2.5 CDTI ⁴	Diesel + DPF Serie	2463	107/146	320/1500	10,4/7,6	8,7	229	74	22360
VW Transporter 1.9 TDI	Diesel + DPF optional	1896	62/84	200/1600	9,4/7,2	8,0	211	73	21780
VW Transporter 2.0 Bifuel ^{2,5,6}	Erdgas bivalent	1984	72/97	170/2700	10,6/6,2	7,9	194	73	25210

Alternativ: kleiner Stadtlieferwagen unter 2,0 t zGG, Laderaumvolumen bis 3,2 m³, Nutzlast bis 740 kg

Opel Combo 1.4 Twinport Ecotec	Benziner	1364	66/90	125/4000	8,1/5,4	6,4	153	72	11685
Renault Kangoo Rapid 1.2 16V ²	Benziner	1149	55/75	105/3500	9,0/5,9	7,0	165	71	11180

¹ baugleich mit Peugeot Expert L1H1 2.0 · ² Verbrauchsangabe für Kombi-Version · ³ baugleich mit Citroën Jumpy L1H1 HDi 135 FAP

⁴ baugleich mit Renault Trafic L1H1 2.5 dCi FAP 107 kW, Nissan Primastar L1H1 dCi FAP 150 · ⁵ Umrüstung durch IAV GmbH · ⁶ Verbrauch in kg/100 km

Fotos: Hersteller · Marcus Gloger

me flott!«



Frank Oxenfurt (37) ist selbständiger Heizungs- und Installateurmeister. Klo-
schüsseln, Heizkörper und Badewannen haben Gewicht und brauchen Platz. Deshalb hat
sich Oxenfurt für den guten Mittelweg entschieden: Bequemer Ein- und Ausstieg und ein
gutes Innenraumangebot sind ihm wichtig, nicht zuletzt, um sich beim Ein- und Ausladen
nicht den Rücken zu ruinieren. Zu groß darf die Kiste aber auch nicht sein, sonst findet man
in der Stadt kaum noch einen Parkplatz in Baustellennähe und der Azubi fährt beim Einpar-
ken ständig die Fahrzeugecken rund. Bei rund 15000 Kilometern Jahresfahrleistung hat sich
Oxenfurt letztes Jahr einen Euro 4-Diesel gekauft, leider ohne Partikelfilter, weil es den
nicht gab. Beim nächsten Auto will er die Erdgasvariante prüfen.

Grün kommt in die Zo

Egal, ob Sie in Städten Grünanlagen pflegen, Pakete ausliefern oder Heizungen warten – Sie sind darauf angewiesen, mit Ihrem Nutzfahrzeug ungehindert in die Zentren zu kommen. Dafür gilt es, die aktuellen Umweltgesetze und -grenzwerte zu beachten.

Umweltzonen

Seit Januar 2005 gelten EU-weit Grenzwerte für gesundheitsgefährdende Luftschadstoffe. Besonders an vielbefahrenen Straßen wurde seitdem der Grenzwert für Feinstaub, der unter anderem aus

Dieselausgasen stammt, öfter überschritten als erlaubt. Um die Gefährdung für die Menschen zu verringern, haben Städte wie Berlin, Hannover, Köln oder Stuttgart angekündigt, ab Januar 2008 Umweltzonen einzurichten. Dort dürfen Autos, die die Luft zu sehr verschmutzen, nicht mehr fahren.



Wer ist betroffen?

Grundlage für die Einrichtung von Umweltzonen ist die sogenannte Kennzeichnungsverordnung. Danach werden alle Autos, also auch Nutzfahrzeuge, in vier Schadstoffgruppen eingeteilt. Fahrzeuge der ersten drei Gruppen erhalten farbige Plaketten. Die Plaketten kosten zwischen fünf und zehn Euro und sind bei Zulassungsstellen, Werkstätten und Prüfbetrieben erhältlich.

»Dreckschleudern« bleibt die Plakette verwehrt – und damit auch die Einfahrt in die künftigen Umweltzonen: Darunter fallen Diesel, die nicht die

Euro 2-Norm erfüllen, und Benzinern ohne geregelten Katalysator. Ab 2010 droht weiteres Ungemach: Dann tritt auch ein strenger EU-Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO_2) in Kraft. Deshalb müssen viele Städte ab 2010 ihre Bestimmungen verschärfen und werden voraussichtlich nur noch Autos mit grüner Plakette freie Fahrt gewähren. Vor allem Diesel müssen mit Einschränkungen rechnen, da sie viel mehr Stickoxide ausstoßen als Fahrzeuge mit Ottomotor. Sie müssen dann mindestens Euro 4 erreichen. Benzinern sind weniger betroffen: Mit geregeltem Katalysator erhalten sogar Euro 1-Fahrzeuge eine grüne Plakette. Erdgasautos haben weder ein Ruß- noch ein Stickoxidproblem.

Nachrüstungen

Nicht jeder Unternehmer kann sich neue Transporter leisten, um einem Fahrverbot in Umweltzonen zu entgehen. Erfüllt ein Transporter mindestens Euro 2, kann es sich lohnen, einen Filter nachzurüsten. Nachgerüstet werden in der Regel offene Filter, die weniger Partikel zurückhalten als die in Neufahrzeuge eingebauten geschlossenen Systeme. Allerdings sind die Nachrüstbestimmungen für Nutzfahrzeuge noch nicht veröffentlicht. Daher ist unklar, welche Plakette Ihr Transporter erhält, wenn Sie nachrüsten. Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.besser-autokaufen.de



Nutzertyp **Gartenbauer**

Pritschenwagen (Einzelkabine) unter 3,0 t zGG, langer Radstand, Ladefläche bis 5,7 m², Nutzlast bis 1000 kg, Fahrleistung bis 10 000 km/Jahr

Modell	Motor (DPF = Diesel- partikelfilter)	Hubraum (ccm)	Leistung (kW/PS)	Drehmoment (Nm bei U/min)	Verbrauch innerorts/ außerorts (l/100 km)	Verbrauch gesamt (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	Fahrlärm dB(A)	Preise ohne MwSt. ab (Euro)
Opel Vivaro 2.0	Benziner	1998	86/117	190/3750	13,4/9,5	10,9	262	72	23755
VW Transporter 1.9 TDI	Diesel + DPF optional	1896	62/84	200/1600	10,1/7,6	8,5	224	73	22515
VW Transporter 2.0 Bifuel ^{1, 2, 3}	Erdgas bivalent	1984	72/97	170/2700	10,6/6,2	7,9	194	73	26445
Alternativ: Pritschenwagen (Doppelkabine), 3,5 t zGG, mittlerer Radstand, Ladefläche bis 5,5 m², Nutzlast bis 1500 kg									
Fiat Ducato 35 L2 120 Multijet ¹	Diesel + DPF optional	2287	88/120	320/2000	8,3/6,5	7,2	190	74	25960
Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI	Diesel + DPF Serie	2148	110/150	330/1200	10,7/7,4	8,6	227	77	33800

¹ Verbrauchsangabe für Kombi-Version · ² Umrüstung durch IAV GmbH · ³ Verbrauch in kg/100 km

Fotos: Hersteller · Marcus Gloger

ne



● MERCEDES-BENZ SPRINTER (links),
VW TRANSPORTER (unten)



Hans-Otto Stolle (54) von der Firma Gartenbau Held aus Bonn schleppt nicht nur Blumenpötte herum, sondern auch mal gewichtiges Material: zentnerweise Gartenerde, Findlinge, Gehwegplatten und kleine Bäumchen. Deshalb muss sein Fahrzeug belastbar sein. Der Transporter wird meist nur zwei-, dreimal am Tag bewegt. Der Diesel war bisher das Mittel der Wahl, weil er einfach was wegzieht. Wenn ein Gartenbaubetrieb jedoch nicht nur mit Grünanlagen die Luft verbessern will, sind Benzin- oder Erdgas-Transporter eine Alternative. Sie rechnen sich bei 10000 bis 15000 Kilometern im Jahr allemal.

Es muss nicht immer

Billiger Sprit und gute Beschleunigung – das sind oft die Hauptanforderungen an einen Transporter. Die Wahl fällt dann auf einen Diesel. Doch wenn Sie nur zwei-, dreimal pro Woche zum Großmarkt fahren, ist der Dieselantrieb die falsche Wahl.

Diesel

Dieselmotoren schlucken wenig und sind bereits bei niedrigen Drehzahlen durchzugsstark. Aber Dieselmotoren produzieren Rußpartikel und erheblich mehr Stickoxide als Benzin. Um den Schadstoffausstoß von Dieseln weiter zu reduzieren, hat die EU die Abgasgrenzwerte Euro 5 und Euro 6 beschlossen. Spätestens dann sind zusätzliche Abgasminderungstechniken wie Partikelfilter und Stickoxid-Kat unumgänglich. Das macht den Dieseltransporter teuer und erhöht den Wartungsaufwand.

EMPFEHLUNG

nur mit geschlossenem Partikelfilter und künftig mit Stickoxidsminderung, besonders geeignet für schwere Lasten und Vielfahrer mit hohen Überlandanteilen, künftig höherer Wartungsaufwand

Benzin

Wer einen modernen Benzin. fährt, muss sich nicht um Fahrverbote sorgen. Allerdings erreichen Ottomotoren nicht das hohe Drehmoment der Dieseltransporter und brauchen mehr Sprit. Wenn Sie nicht ständig schwere Lasten befördern oder Anhänger ziehen, ist ein Benzin. eine passable Alternative. Er ist günstiger in der Anschaffung, und wenn Sie im Jahr nicht so viel fahren,

fallen die höheren Kraftstoffkosten kaum ins Gewicht. Allerdings ist die Auswahl an Benzintransportern sehr gering.

EMPFEHLUNG

besonders geeignet für kurze Strecken in der Stadt, bei niedrigen Lasten und geringen Jahresfahrleistungen, kein Fahrverbot in Umweltzonen

Biodiesel und Pflanzenöl

Viele Unternehmer haben ihre Fahrzeuge auf Biodiesel oder Pflanzenöl umgestellt, da der Sprit billiger ist als herkömmlicher Diesel. Der niedrige Preis hat bislang die Umrüstkosten und die häufigen Ölwechsel ausgeglichen. Allerdings wird Biodiesel seit August 2006 besteuert, Pflanzenöl ab 2008. Die Steuer steigt bis 2012 auf den vollen Dieselsatz an. Biodiesel und Pflanzenöl lohnen sich deshalb immer weniger – auch aus Umweltsicht. Die Fahrzeuge produzieren deutlich mehr Stickoxide als herkömmliche Diesel. Außerdem dürfen Neuwagen mit moderner Filtertechnik reinen Biodiesel oder Pflanzenöl nicht tanken. Anstatt einen alten Diesel auf Biodiesel- oder Pflanzenölbetrieb umzustellen, sollte lieber ein Partikelfilter nachgerüstet werden. Das schont die Umwelt und spart Kosten.

NICHT EMPFEHLENSWERT

für moderne Filtertechnik nicht geeignet, nicht schadstoffarm, nicht günstig

● VW TRANSPORTER (unten), OPEL VIVARO (oben)



Nutzertyp Einzelhändler

Kastenwagen unter 3,0 t zGG, kurzer Radstand, Hochdach, Laderaumvolumen bis 7,8 m³, Nutzlast bis 1200 kg, Fahrleistung unter 10 000 km/Jahr

Modell	Motor (DPF = Diesel-partikelfilter)	Hubraum (ccm)	Leistung (kW/PS)	Drehmoment (Nm bei U/min)	Verbrauch innerorts/ außerorts (l/100 km)	Verbrauch gesamt (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	Fahrlärm dB(A)	Preise ohne MwSt. ab (Euro)
Iveco Daily 29 L 10V ¹	Diesel + DPF optional	2287	71/96	240/1800	8,5/7,7	8,0	214	76	23790
Opel Vivaro 2.0	Benziner	1998	86/117	190/3750	13,2/9,4	10,8	259	72	22180
VW Transporter 2.0 ²	Benziner	1984	85/115	170/2700	13,7/8,5	10,5	253	73	22850

¹ 3,2 t zGG, Normaldach · ² langer Radstand

Fotos: Hersteller · Marcus Gloger

Diesel sein



Anwar Timur (21) arbeitet im Lebensmittelladen seines Onkels Hamid al Sadik (39). Die beiden Männer fahren, noch bevor der Morgen graut, zum Kölner Großmarkt. Dort laden sie den Bully voll mit frischem Obst und Gemüse. Quetschen geht gar nicht bei der empfindlichen Fracht. Al Sadik braucht vor allem Platz nach oben, um die Kisten übereinanderstapeln zu können. Ein Rollwagen gehört unbedingt zur Ausrüstung. Komfort ist für die begrenzten Einsätze egal, Hauptsache, die Kiste läuft. Deshalb hatte al Sadik bisher immer gebrauchte Dieseltransporter im Einsatz. Da er sein Fahrzeug allerdings höchstens 10000 Kilometer im Jahr bewegt und auf alte Diesel künftig Fahrverbote zukommen, lohnt es sich, über Alternativen nachzudenken. Mit einem modernen Benziner wäre der Lebensmittelhändler auf der sicheren Seite.

Achtung, jetzt kommt

Aus dem Straßenbild sind sie kaum mehr wegzudenken: die oft hochgebauten, mit hunderten Paketen beladenen Kurierdienst- und Pakettransporter. Meist sind sie kreuz und quer im Ballungsraum unterwegs – ideales Terrain für den Erdgasantrieb.

Erdgas

Mehr als 10 000 Erdgastransporter rollen bereits über deutsche Straßen. Sie haben kein Feinstaubproblem und stoßen deutlich weniger Stickoxide aus als Diesel. Auch in Zukunft wird keinem Erdgastransporter die Zufahrt in die Innenstadt verwehrt. Neben bivalenten Fahrzeugen, die sowohl mit Erdgas als auch mit Benzin betrieben werden, bieten die Hersteller auch monovalente Fahrzeuge mit kleinem Benzin-Nottank an. Deren Motoren sind auf Erdgas optimiert und haben Vorteile beim Verbrauch. Unternehmen können sich auch über den billigen Kraftstoff freuen: Erdgas ist noch bis 2018 steuerbegünstigt. Ein Kilogramm entspricht etwa 1,3 Litern Diesel. Vorreiterin beim Erdgasantrieb in Deutschland ist die Deutsche Telekom mit mehr als 1000 Fahrzeugen. Auch Kurier- und Paketdienstleister setzen zunehmend Erdgasfahrzeuge für Lieferungen in der Innenstadt ein. Die vermeintlichen Nachteile des Antriebs haben sich in der Praxis kaum bestätigt. Laderaumvolumen und Nutzlast sind nicht nennenswert eingeschränkt: Die Tanks be-

finden sich überwiegend am Fahrzeugboden, und die leicht verringerte Nutzlast reicht für die meisten Einsatzzwecke aus. Bundesweit gibt es 750 Erdgastankstellen, vor allem in Ballungsräumen – Tendenz steigend. Wer seine Touren gut plant, kann lange Umwegfahrten zur Tankstelle vermeiden. Die Reichweite von Erdgastransportern liegt zwischen 300 und 450 Kilometern. Das reicht locker für die tägliche Tour. Der Anschaffungspreis ist zwar höher, dafür sparen Sie beim Tanken und profitieren von einem höheren Wiederverkaufswert. Außerdem bezuschussen viele Gasversorger den Kauf mit durchschnittlich 1000 Euro, Versicherungen geben Rabatte, und die KfW bietet zinsvergünstigte Darlehen an. Wartungs- und Reparaturkosten sind bei Erdgastransportern auch nicht höher als bei Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselantrieb.

EMPFEHLUNG

besonders geeignet für den Einsatz im Ballungsraum bei mittleren bis hohen Jahresfahrleistungen, kein Fahrverbot in Umweltzonen, besonders emissionsarm, Kraftstoff günstig

● IVECO DAILY (unten), OPEL COMBO (oben)



Nutzertyp Stadtkurier

Kastenwagen, 3,5 t zGG, mittlerer Radstand, Hochdach, Laderaumvolumen bis 12 m³, Nutzlast bis 1500 kg, Fahrleistung bis 50 000 km/Jahr

Modell	Motor (DPF = Dieselpartikelfilter)	Hubraum (ccm)	Leistung (kW/PS)	Drehmoment (Nm bei U/min)	Verbrauch innerorts/außerorts (l/100 km)	Verbrauch gesamt (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	Fahrlärm dB(A)	Preise ohne MwSt. ab (Euro)
Fiat Ducato 35 L2H2 120 Multijet ¹	Diesel + DPF optional	2287	88/120	320/2000	8,9/6,7	7,5	199	74	25740
Ford Transit FT 350 L CNG ²	Erdgas bivalent	2261	100/136	200/4000	k.A.	9,3	238	70	30225
Iveco Daily 35 S 14G V ^{2,3}	Erdgas monovalent	2998	100/136	350/1500	k.A.	10,0	k.A.	75	33470
Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI ⁴	Diesel + DPF Serie	2148	110/150	330/1200	10,7/7,2	8,5	225	77	33474

Alternativ: kleiner Stadtlieferwagen unter 2,5 t zGG, Laderaumvolumen bis 3,8 m³, Nutzlast bis 670 kg

Fiat Doblò Cargo Natural Power ^{1,2,5}	Erdgas bivalent	1596	68/92	130/4000	k.A.	6,0	162	72	15080
Opel Combo 1.6 CNG Ecotec ²	Erdgas monovalent	1598	69/94	133/4200	6,6/3,9	4,9	133	73	14755
VW Caddy Ecofuel ²	Erdgas monovalent	1968	80/109	160/3500	8,2/4,7	6,0	157	74	16585

¹ Verbrauchsangabe für Kombi-Version · ² Verbrauch in kg/100 km · ³ erfüllt Abgasnorm EEV für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge · ⁴ auch mit Start-Stop-Automatik ECO-Start erhältlich, Kraftstoffeinsparung innerorts 5–8 %, Aufpreis 200 Euro · ⁵ Hochdach-Version, auch mit Normaldach erhältlich

ein Karton!



Dirk Schmitz (29) ist Angestellter bei einem bundesweit tätigen Kurierdienst. Wichtig ist ihm, dass er leicht an die Pakete kommt. Deshalb ist Raum ein ganz entscheidendes Kriterium bei der Fahrzeugwahl. Trotz der Größe muss der Wagen aber wendig sein, weil Schmitz auch durch die engeren Gassen der Stadt ohne Kratzer manövrieren muss. Obwohl er sich fast nur im Köln-Bonner Raum bewegt, kommen schnell auch mal 200 bis 300 Kilometer am Tag zusammen. Deshalb gab es bis vor wenigen Jahren zum Diesel keine Alternative. Jetzt doch: Erdgas ist bei 40000 bis 50000 Kilometern im Jahr der noch günstigere Kraftstoff. Schmitz legt Wert auf bequeme Sitze und ein bisschen Komfort in der Fahrerkabine. Schließlich ist das sein Arbeitsplatz.

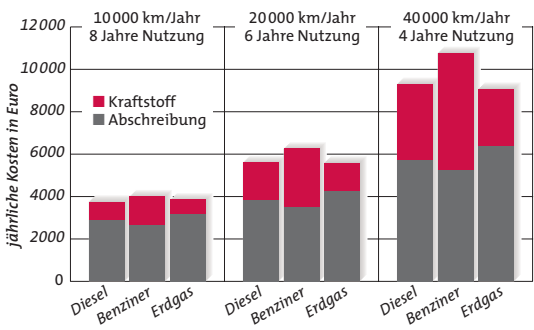
Kleiner Motor – viel ge

Ein Transporter muss seinen Nutzungszweck erfüllen – und er muss wirtschaftlich sein. Das gilt vor allem auch für gemeinnützige Verbände und Pflegedienste, die Personentransporte anbieten.

Betriebskosten

Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit eines Nutzfahrzeugs sind die Betriebskosten. Sie umfassen neben dem Kaufpreis die laufenden Kosten – Kraftstoffe und Betriebsmittel, Wartung, Steuern und Versicherung – und den Wiederverkaufswert.

Betriebskosten VW Transporter mit Diesel-, Benzin-, Erdgasantrieb



● Wer Erdgas fährt, kann Betriebskosten sparen.

Je nach Transportermodell und Nutzung ist mal der eine, mal der andere Kostenblock entscheidender. Ein wichtiges Kriterium ist die Fahrleistung: Je mehr Kilometer Sie pro Jahr zurücklegen,

desto bedeutsamer sind die Nutzungskosten. Die Ausgaben für Kraftstoffe und die Abschreibungen machen den größten Teil der Betriebskosten aus. Es ist daher wichtig, beim Transporterkauf auf einen niedrigen Verbrauch zu achten. Der Restwert der Fahrzeuge hängt von der voraussichtlichen Nutzungsdauer ab. Die Nutzungsdauer bestimmt damit auch die jährlichen Abschreibungen oder Leasingraten. Je länger Sie Ihren Transporter in Betrieb haben wollen, desto wichtiger ist ein niedriger Schadstoffausstoß. Wenn Sie langfristig in Innenstädten fahren wollen, ohne von Fahrverboten betroffen zu sein, sollten Sie so früh wie möglich in die besten Umwelttechniken investieren. Transporter, die wenig Dreck machen, wenig Sprit verbrauchen und wenig CO₂ produzieren, haben außerdem einen höheren Wiederverkaufswert. Oft reicht das Modell mit der niedrigsten Motorisierung. Das schluckt weniger und ist beim Kauf in der Regel günstiger. Dumm nur, dass viele Hersteller lediglich für den stärksten Motor einen Partikelfilter anbieten. Fordern Sie auch bei geringeren Pferdestärken einen Filter! Vorbildlich: Bei Iveco, Mercedes und VW erhalten Sie für alle Diesel einen Partikelfilter.



Nutzertyp **Fahrdienst**

Kombi, 9 Sitze, unter 3,0 t zGG, kurzer Radstand, Normaldach, Fahrleistung 10 000 bis 20 000 km/Jahr

Modell	Motor (DPF = Diesel-partikelfilter)	Hubraum (ccm)	Leistung (kW/PS)	Drehmoment (Nm bei U/min)	Verbrauch innerorts/ außerorts (l/100 km)	Verbrauch gesamt (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	Fahrlärm dB(A)	Preise ohne MwSt. ab (Euro)
Mercedes-Benz Vito 115 CDI	Diesel + DPF Serie	2148	110/150	330/1800	10,6/6,9	8,2	218	75	27 230
Opel Vivaro 2.5 CDTI Easytronic ¹	Diesel + DPF Serie	2463	107/146	320/1500	9,5/7,4	8,2	215	69	24 285
Peugeot Expert Tepee 2.0 HDi FAP 135 ²	Diesel + DPF Serie	1997	100/136	320/2000	9,2/6,4	7,4	196	74	21 303
Renault Trafic 2.0 16V ³	Benziner	1998	86/117	190/3750	13,6/8,8	10,5	250	72	22 500
VW Transporter 1.9 TDI	Diesel + DPF optional	1896	62/84	200/1600	9,4/7,2	8,0	211	73	22 710
VW Transporter 2.0 Bifuel ^{4,5}	Erdgas bivalent	1984	72/97	170/2700	10,6/6,2	7,9	194	73	26 840

Alternativ: Kombi, 9 Sitze, über 3,0 t zGG, mittlere Länge, Hochdach, Fahrleistung bis 40 000 km/Jahr

Fiat Ducato Kombi 30 L2H2 120 Multijet	Diesel + DPF optional	2287	88/120	320/2000	8,9/6,7	7,5	199	74	26 290
Iveco Daily 29 L 14A C	Diesel + DPF optional	2287	100/136	320/1700	8,5/7,7	8,0	214	76	30 900

¹ baugleich mit Renault Trafic L1H1 2.5 dCi FAP 107 kW Quickshift · ² baugleich mit Citroën Jumpy 29 L1H1 HDi 135 FAP, Fiat Scudo Kombi L1H1 140 Multijet DPF
³ baugleich mit Opel Vivaro 2.0 · ⁴ Umrüstung durch IAV GmbH · ⁵ Verbrauch in kg/100 km

Fotos: Hersteller · Marcus Gloger



● MERCEDES-BENZ VITO (links),
PEUGEOT EXPERT TEPEE (unten)



Monika Scholz (42) engagiert sich mit Leib und Seele für ihren Beruf als Seniorbetreuerin. Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Seniorenresidenz AlexA in Dresden organisieren die Betreuer alles möglichst perfekt. Viele ältere Menschen sind nicht mehr so gut zu Fuß, da müssen auch kleinere alltägliche Wege mit dem Auto gemacht werden – ob zum Arzt, zum Einkaufen in die Stadt oder ins Theater. Der Personentransporter braucht einen bequemen Einstieg und komfortable Sitze. Er muss leicht zu lenken sein, weil auch Zivis viele Fahrten übernehmen. Monika Scholz sind noch zwei weitere Dinge wichtig: Das Auto muss sicher sein, denn der Pflegedienst trägt die Verantwortung für seine Kundinnen und Kunden. Und das Fahrzeug muss günstig sein in Anschaffung und Verbrauch – Pflegeeinrichtungen stehen in einem harten wirtschaftlichen Wettbewerb.



Foto: Michael Müller

**Wer auf grüne
Transporter
setzt, ver-
schafft sich
wirtschaftli-
che Vorteile.**

Wovon Sie noch profitieren können

Wer wenig verbraucht, schont Portemonnaie und Umwelt zugleich. Denn die Menge an CO₂, die aus dem Auspuff kommt, hängt unmittelbar vom Spritverbrauch ab. Auch bei Schadstoffen gilt: Je weniger Sprit verbrannt wird, desto besser für Umwelt und Gesundheit der Menschen. Unternehmer und Fahrer können bereits mit kleinen Dingen große Wirkung erzielen. Das schafft nicht nur Wettbewerbsvorteile, sondern auch ein positives Umweltimage.

Ordentlich schmieren und pumpen

Wer seinem Transporter alles abverlangt, der sollte dem Motor Gutes gönnen. Synthetische Leichtlauföle mindern die Reibung, erhöhen die Lebensdauer und sorgen für weniger Verbrauch. Auch mit den richtigen Reifen können Sie sparen. Leichtlaufreifen senken den Spritverbrauch im Schnitt um drei Prozent und verringern das Fahrgeräusch. Allerdings ist der richtige Reifendruck entscheidend. Bei zu niedrigem Druck schluckt Ihr Fahrzeug mehr und die Reifen verschleifen schneller. Außerdem gerät der Wagen leichter ins Schlingern. Sie sollten den Reifendruck daher regelmäßig kontrollieren und besonders bei voller Beladung leicht über den angegebenen Solldruck auffüllen. Mittlerweile bieten einige Hersteller auch eine automatische Druckkontrolle ab Werk an – fragen Sie Ihren Händler.

Schnell schalten

Am meisten Sprit sparen Sie nicht durch die Technik, sondern durch Ihre Fahrweise ein. Spezielle Schulungen helfen Ihnen, Ihr Gefährt noch sicherer,

verbrauchsgünstiger und umweltschonender zu steuern. Je nach Ausgangslage können Sie Ihren Verbrauch um fünf bis 30 Prozent senken. Außerdem sind Sie erheblich ruhiger unterwegs: Ein sparsam gefahrenes Fahrzeug ist deutlich leiser als ein mit hoher Drehzahl gefahrenes. Für städtische Vielfahrer lohnt sich ein automatisiertes Schaltgetriebe. Es bedeutet mehr Komfort und weniger Verbrauch. Das Gleiche gilt für die Start-Stop-Automatik beim Mercedes Sprinter. Auch wenn Sie die Klimaanlage öfter mal ausschalten, sparen Sie. Klimaanlage fressen im Stadtverkehr locker ein bis zwei Liter Sprit zusätzlich. Und ein nicht benötigter Dachgepäckträger gehört natürlich in die Garage. Die zehn VCD Spritspar-Tipps finden Sie unter www.besser-autokaufen.de.

Mit sauberen Lieferwagen vorfahren

Wenn Sie auf umweltfreundliche Transporter setzen, erhöhen Sie nicht nur den Wiederverkaufswert, sondern profitieren auch von Nutzervorteilen. Zum einen haben Sie in Umweltzonen freie Fahrt. Zum anderen räumen einige Städte gezielt Benutzervorteile für abgas- und lärmarme Fahrzeuge ein. Damit wollen sie Unternehmen zum Einsatz dieser Lieferwagen bewegen. So hat Bremen ausschließlich für emissionsarme Lieferfahrzeuge einen sogenannten Umweltladepunkt eingerichtet: Unternehmen können die Fußgängerzone mit umweltschonenden Transportern auch außerhalb des Lieferzeitfensters ansteuern. Das ist durchaus ein wirtschaftlicher Vorteil.

Fahrzeugübersicht



HANDWERKER: Kastenwagen, kurzer Radstand, Normaldach

	zul. Gesamtgewicht (t)	Nutzlast (kg)	Laderaumvolumen (m³)	Motor (DPF=Dieselpartikelfilter)	Hubraum (ccm)	Leistung (kW/PS)	Drehmoment (Nm bei U/min)	Verbrauch auf 100 km	CO ₂ (g/km)	Fahrlärm dB(A)	Ölwechsel nach (km)	Preise ohne MwSt.
Citroën Jumpy 27 L1H1 2.0 16V ¹	2,7	925	5,0	Benziner	1997	103/140	180/2500	9,9 l	235	73	30000	20450 Euro
Fiat Scudo 10 SX L1H1 140 Multijet DPF ^{2,3}	2,7	925	5,0	Diesel + DPF Serie	1997	100/136	320/2000	7,4 l	196	74	30000	20800 Euro
Mercedes-Benz Vito 115 CDI	2,7	980	4,7	Diesel + DPF Serie	2148	110/150	330/1800	8,2 l	218	75	30000	24870 Euro
Opel Vivaro 2.5 CDTI ⁴	2,7	1017	5,0	Diesel + DPF Serie	2463	107/146	320/1500	8,7 l	229	74	30000	22360 Euro
VW Transporter 1.9 TDI	2,8	1000	5,8	Diesel + DPF optional	1896	62/84	200/1600	8,0 l	211	73	30000	21780 Euro
VW Transporter 2.0 Bifuel ^{2,5}	2,8	915	5,7	Erdgas bivalent	1984	72/97	170/2700	7,9 kg	194	73	30000	25210 Euro

Alternativ: kleiner Stadtlieferwagen

Opel Combo 1.4 Twinport Ecotec	1,9	735	3,2	Benziner	1364	66/90	125/4000	6,4 l	153	72	30000	11685 Euro
Renault Kangoo Rapid 1.2 16V ²	1,8	715	3,0	Benziner	1149	55/75	105/3500	7,0 l	165	71	30000	11180 Euro

GARTENBAUER: Pritschenwagen (Einzelkabine), langer Radstand (Laderaumvolumen = Ladefläche in m²)

Opel Vivaro 2.0	2,9	1000	5,5	Benziner	1998	86/117	190/3750	10,9 l	262	72	30000	23755 Euro
VW Transporter 1.9 TDI	2,8	1000	5,7	Diesel + DPF optional	1896	62/84	200/1600	8,5 l	224	73	30000	22515 Euro
VW Transporter 2.0 Bifuel ^{2,5}	2,8	959	5,7	Erdgas bivalent	1984	72/97	170/2700	7,9 kg	194	73	30000	26445 Euro

Alternativ: Pritschenwagen (Doppelkabine), mittlerer Radstand (Laderaumvolumen = Ladefläche in m²)

Fiat Ducato 35 L2 120 Multijet ²	3,5	1460	5,0	Diesel + DPF optional	2287	88/120	320/2000	7,2 l	190	74	45000	25960 Euro
Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI	3,5	1400	5,5	Diesel + DPF Serie	2148	110/150	330/1200	8,6 l	227	77	40000	33800 Euro

EINZELHÄNDLER: Kastenwagen, kurzer Radstand, Hochdach

Iveco Daily 29 L 10V ²	3,2	1210	7,3	Diesel + DPF optional	2287	71/96	240/1800	8,0 l	214	76	40000	23790 Euro
Opel Vivaro 2.0	2,9	1090	7,1	Benziner	1998	86/117	190/3750	10,8 l	259	72	30000	22180 Euro
VW Transporter 2.0 Bifuel ⁶	2,8	1005	7,8	Benziner	1984	85/115	170/2700	10,5 l	253	73	30000	22850 Euro

STADTKURIER: Kastenwagen, mittlerer Radstand, Hochdach

Fiat Ducato 35 L2H2 120 Multijet ²	3,5	1460	11,5	Diesel + DPF optional	2287	88/120	320/2000	7,5 l	199	74	45000	25740 Euro
Ford Transit FT 350 L CNG	3,5	1300	11,0	Erdgas bivalent	2261	100/136	200/4000	9,3 kg	238	70	25000	30225 Euro
Iveco Daily 35 S 14G V ⁷	3,5	1055	12,0	Erdgas monovalent	2998	100/136	350/1500	10,0 kg	k.A.	75	40000	33470 Euro
Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI ⁸	3,5	1455	11,0	Diesel + DPF Serie	2148	110/150	330/1200	8,5 l	225	77	40000	33474 Euro

Alternativ: kleiner Stadtlieferwagen

Fiat Doblo Cargo Natural Power ^{2,9}	2,0	625	3,8	Erdgas bivalent	1596	68/92	130/4000	6,0 kg	162	72	20000	15080 Euro
Opel Combo 1.6 CNG Ecotec	1,9	623	3,2	Erdgas monovalent	1598	69/94	133/4200	4,9 kg	133	73	30000	14755 Euro
VW Caddy Ecofuel	2,2	666	3,2	Erdgas monovalent	1968	80/109	160/3500	6,0 kg	157	74	25000	16585 Euro

FAHRDIENST: Kombi, 9 Sitze, kurzer Radstand, Normaldach

Mercedes-Benz Vito 115 CDI	2,9	1055	–	Diesel + DPF Serie	2148	110/150	330/1800	8,2 l	218	75	30000	27230 Euro
Opel Vivaro 2.5 CDTI Easytronic ¹⁰	2,7	878	–	Diesel + DPF Serie	2463	107/146	320/1500	8,2 l	215	69	30000	24285 Euro
Peugeot Expert Tepee 2.0 HDi FAP 135 ¹¹	2,7	875	–	Diesel + DPF Serie	1997	100/136	320/2000	7,4 l	196	74	30000	21303 Euro
Renault Trafic 2.0 16V ¹²	2,7	875	–	Benziner	1998	86/117	190/3750	10,5 l	250	72	30000	22500 Euro
VW Transporter 1.9 TDI	2,8	935	–	Diesel + DPF optional	1896	62/84	200/1600	8,0 l	211	73	30000	22710 Euro
VW Transporter 2.0 Bifuel ⁵	2,8	885	–	Erdgas bivalent	1984	72/97	170/2700	7,9 kg	194	73	30000	26840 Euro

Alternativ: Kombi, 9 Sitze, mittlerer Radstand, Hochdach

Fiat Ducato Kombi 30 L2H2 120 Multijet	3,0	975	–	Diesel + DPF optional	2287	88/120	320/2000	7,2 l	199	74	40000	26290 Euro
Iveco Daily 29 L 14A C	3,3	915	–	Diesel + DPF optional	2287	100/136	320/1700	8,0 l	214	76	40000	30900 Euro

● MERCEDES-BENZ SPRINTER (oben), FIAT DOBLÒ (unten)



¹ baugleich mit Peugeot Expert L1H1 2.0

² Verbrauchsangaben für Kombi-Version

³ baugleich mit Citroën Jumpy L1H1 HDi 135 FAP

⁴ baugleich mit Renault Trafic L1H1 2.5 dCi FAP 107 kW, Nissan Primastar L1H1 dCi FAP 150

⁵ Umrüstung durch IAV GmbH

⁶ langer Radstand

⁷ erfüllt Abgasnorm EEV für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge

⁸ auch mit Start-Stop-Automatik ECO-Start erhältlich, Kraftstoffeinsparung innerorts 5–8 %, Aufpreis 200 Euro

⁹ Hochdach-Version, auch mit Normaldach erhältlich

¹⁰ baugleich mit Renault Trafic L1H1 2.5 dCi FAP 107 kW Quickshift

¹¹ baugleich mit Citroën Jumpy 29 L1H1 HDi 135 FAP, Fiat Scudo Kombi L1H1 140 Multijet DPF

¹² baugleich mit Opel Vivaro 2.0

Der Verkehrsclub mit Klimaschutzfaktor



**Das Gesicht der Erde
bestimmen Sie.**

**Es kommt nicht nur darauf an, welches
Auto Sie fahren.**

**Sondern auch, welchen Verkehrsclub Sie
unterstützen.**

**Zeit zum Wechsel!
VCD – der Einzige mit Klimaschutzfaktor.**

20
JAHRE
1986-2006
VCD
ökologisch mobil

VCD e.V. · Kochstraße 27 · 10969 Berlin · www.vcd.org · Tel.: 030/28 03 5 10

 **VCD**
Verkehrsclub
Deutschland