



Kleine Flitzer für den Kundendienst

City-Hopper

Mit Ford Fiesta Courier, Opel Combo, Peugeot Partner, Renault Kangoo und Seat Inca stellten sich fünf kleine Servicfahrzeuge dem SBZ-Praxistest. Das Endergebnis überraschte die Profis: Ein Youngster hatte die Nase vorn, ein Oldie holte den zweiten Platz.

Flink durch die Stadt und übers Land ist für den Installateur immer dann notwendig, wenn es darum geht, seine volle Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Mal eben einen Heizungscheck durchführen und noch schnell einen defekten Wasserhahn reparieren, erfordert ein hohes Maß an Flexibilität. „Die Kleinen sind im Kundendienstbetrieb eine sinnvolle Alternative“, meint SBZ-Testfahrer Johannes Wirtz. „Verlockend ist der Preisvorteil gegenüber den Transportern. Auch die Wendigkeit spricht für die Minis.“ Testfahrer Joachim Hirtsiefer-Thiebus: „Brauchbar sind die Autos alle. Wenn man

natürlich die Wahl hat, sich den Besten raus zu suchen, so ist das eindeutig der Kangoo. Der ist spritzig, man kann bequem ein- und aussteigen, die Sitze sind komfortabel und die Innengeräusche akzeptabel.“ Das moderne Konzept des pfiffigen Franzosen gab eindeutig den Ausschlag für den Platz ganz oben auf dem Treppchen. Kollege Gottfried Hohn konnte ihm da nur beipflichten: „Nach diesem Test käme für mich nur ein französisches Konzept in Frage. Allein wegen der seitlichen Schiebetür. Wir können dem Monteur nicht zumuten, hinten rein zu krabbeln, um zu entladen oder etwas zu suchen.“ Vieles war den Testern vertraut und altbekannt. Sind die Fahrzeuge doch schon seit einiger Zeit auf dem Markt. Verblüfft waren sie nur als sie feststellten, daß ausgerechnet eines der ältesten Konzepte, der Seat Inca, auf dem zweiten Platz landete.

Ausschlaggebend dafür war sein agiles Verhalten im Praxisbetrieb. Hier holte er sich die meisten Punkte.

Ford Fiesta Courier

Ford bezeichnet seinen schon ein wenig in die Jahre gekommenen Fiesta Courier nach wie vor als Erfolgskonzept. Der großräumige Kölner Kasten ist sicherlich ausgereift und zuverlässig. Praktisch und vielseitig ist er nicht, dafür aber wirtschaftlich und komfortabel. Dennoch gibt es eingefleischte Ford-Fans, die dem Rheinländer noch immer zugetan sind. Zum Beispiel Willy Brockly: „Mit der Motorisierung komme ich gut zurecht. Auf der Autobahn erreicht das Fahrzeug 160 km/h. Ich finde, das ist gut für einen Diesel. Und zu laut ist er auch nicht.“ Der 1,8-Liter-Direkteinspritzer mit

55 kW (75 PS) ist auch ein feines Maschinchen. Daneben bietet Ford noch einen 1,8-Liter-Diesel mit 44 kW (60 PS) oder einen 1,3-Liter-Benziner. Letzterer spart Kfz-Steuern, weil er die D4-Norm erfüllt. Zudem kann man ihn mit einem Erdgasantrieb ergänzen.



Der Ford Fiesta Courier ist ein wenig in die Jahre gekommen, ausgereift und wirtschaftlich aber nicht praktisch und vielseitig



Dem Kölner fehlt eine seitliche Schiebetür und die Ladungssicherung im großen Kasten mit niedriger Ladekante

Brockly meint, der Ford sollte an der Seite eine Schiebetür haben. „So mußte ich alles nach hinten durchschieben. Außerdem brauche ich nur ein klein bißchen zu bremsen und es fliegt alles nach vorne. Und dann muß ich zum Aufräumen wieder ganz hinten reinrutschen.“ Gar nicht so einfach bei den 2,8 Kubikmeter Laderaumvolumen und einer maximalen Zuladung von 517 Kilogramm. Leichtes Be- und Entladen bietet der Courier dank seiner niedrigen Ladekante. Tester Michael Klas bemängelt, daß an der Ladekante die Schloßbügel herausstehen. Die Hecktüren des Fiesta lassen sich bei 90 und 165 Grad arretieren. „Durch die beiden einzelnen Türen ergibt sich beim Rückwärtsfahren in der Mitte des Rückspiegels ein dicker Balken, der irritiert. Das Problem habe ich aber nur, wenn das Fahrzeug nicht voll beladen ist“, bemängelt Brockly.

Ford meint, man sollte sich bei der Arbeit im Fiesta entspannen und unterstützt das mit einer serienmäßigen Servolenkung. Den ergonomischen Sitzen kann Michael Klas nichts abgewinnen: „Die Sitze sind im Lendenbereich zu weich. Bei meinen 1,85 Metern Körperlänge stoßen die Knie gegen das Lenkrad. Außerdem gibt es keine Höhenverstellung für den Fahrersitz.“ Beim Brem-

sen und beim Kuppeln ist er auch noch mit den Knien unter das Lenkrad gestoßen. „Und ich dachte, der Hebel unterm Lenkrad sei für dessen Verstellung. Aber dann ging die Motorhaube auf. Zum Glück habe ich gestanden.“ Gottfried Hohn empfindet das Innengeräusch als relativ hoch und nicht für Langstrecken geeignet. Trotz angeblich geräuschisoliertem Innenraum. Joachim Hirtsiefer-Thiebus ist enttäuscht über die fehlende Ablagemöglichkeiten auf dem Armaturenbrett. Trotz der Dachablage und den Halterungen für Becher und Kugelschreiber im Handschuhfach.

Opel Combo

Nach Aussage von Opel fährt sich der Combo wie ein Pkw. Und gerade das mißfiel unseren Testern.

Johannes Wirtz



Klein, sicher, wendig und flink aber zu teuer und mit Mängeln im Fahrverhalten, attestierten die SBZ-Autotester dem Opel Combo

bringt es auf den Punkt: „Beim Opel ist die Servolenkung zu leichtgängig. Es fehlt der Fahrbahnkontakt. Man weiß nicht, ob man schon voll eingeschlagen hat.“ Sicherlich ist der Rüsselsheimer Lastesel klein, wendig und flink. Darum bescheinigt ihm auch Gottfried Hohn einen hohen Fahrspaß.

Wenn Opels Nutzfahrzeugspezialisten behaupten, man könne glatt vergessen, daß der Combo eigentlich ein Kleintransporter ist, pflichtet ihnen Hohn bei: „Die Ladekante ist zu hoch, die Seitentür fehlt und die Übersicht nach hinten ist trotz der Fenster schlecht.“ Theo Jakobs und Rainer Kluge fehlt eine ausreichende Ladebeleuchtung. Dennoch: Mehr als eine halbe Tonne läßt sich bequem ein- und ausladen. Eine Menge Spielraum für Ladung jeglicher Art. Unübertroffen in seiner Klasse sind die 100 Kilogramm Dachlast und die mehr als eine halbe Tonne Nutzlast. Bei den auf 90 Grad einzeln feststellbaren Heckflügeltüren moniert Joachim Hirtsiefer-Thiebus die Zweihand-Bedienung und die fehlende Seitentür. Opel hat beim Combo schon vor Jahren an den Rundumschutz gedacht. Da gibt es Doppel-Stahlrohrverstärkungen in den Seitentüren, verstärkte Säulen, Türschachtverstärkungen und verstärkte Seitenschweller. Und eine solide Verarbeitungsqualität. Gottfried Hohn: „Es stört aber das laute Quietschgeräusch. Das ist vermutlich die Servolenkung.“ Robust und belastbar sei der Combo, behaupten seine Väter. Unsere Tester störte in dem Zusammenhang gewaltig das schlechte Lastwechselverhalten, die zu weiche Motorlagerung und das starke Eigenlenkverhalten der rund zwanzig Jahre alten Hinterachse. „Aber die Klimaanlage und das Radio mit Telefonmöglichkeit waren erfreuliche Details“, meinte Michael Klas. Zu wenig für ein Fahrzeug, dessen Preisskala erst bei 20 000 Mark beginnt.

Test-Fahrzeuge

Für den SBZ-Praxistest standen fünf Fahrzeuge namhafter Hersteller zu Verfügung. Volkswagen hatte technische Probleme. Der Konzern wurde aber würdig durch den Seat-Inca vertreten. Citroën wollte ohne zweite Seitentür des Berlingo nicht antreten. Und Fiat traute sich nicht, noch einmal mit dem alten Fiorino teilzunehmen. Verständlich, denn der neue Dobló Cargo ist fertig und steht in Kürze bei den Händlern. Mit 3000 Litern Fassungsvermögen verspricht sein Laderaum für die Klasse riesige Dimensionen. Wir werden das Fahrzeug zu gegebener Zeit einem ausgiebigen Praxistest unterziehen.



Beim Rüsselsheimer Lastesel ist die Ladekante zu hoch, die Seitentür fehlt ebenso wie eine ausreichende Ladebeleuchtung und die Übersicht nach hinten ist trotz Fenster schlecht

Peugeot Partner

„Herein spaziert, herein spaziert. Nehmen Sie Platz in den bequemen und ergonomisch geformten Sitzen. Hier steht der Komfort im Vor-



Komfort steht beim Peugeot Partner im Vordergrund – leider wurde dabei die Servolenkung übersehen

dergrund. Dank der erhöhten Sitzposition behalten Sie in jeder Fahrsituation den Überblick. Das gilt natürlich auch für Ihren Beifahrer.“ Man merkt sofort, wenn man die Prospekte studiert, daß Peugeot weiß, was ein französisches Unternehmen seinen potentiellen Kunden bieten muß und worauf sie positiv reagieren. Und legt deshalb großen Wert auf den Komfort. Tester Gottfried Hohn: „Ein sehr komfortables leises Fahrzeug mit guter Federung und Dämpfung. Das zahlt sich besonders bei Langstrecken aus. Leider ist die Sitzver-

stellung zu gering“. „Und die Lenkung geht so schwer, daß ich lahme Arme kriege“, ergänzt Joachim Hirtsiefer-Thiebus. Tatsächlich, der komfortable Franzose besitzt keine Servolenkung. Eigentlich undenkbar für die Erfinder des Annehmlichen und eine Zumutung für die Fahrer.

Trotzdem müssen wir dem Partner ein innovatives Konzept bescheinigen, das eine Vielzahl variabler und eigenständiger Lösungen bietet. Dazu gehören das komfortable Fahrerhaus und eine große Ladefläche. Die seitliche Schiebetür – sucht man bei den deutschen Fahrzeugen vergeblich – entspricht nicht ganz den Wünschen unseres Teams. An der Breite fehlt es. „Sehr bedauerlich“ findet das Gottfried Hohn und verweist auf den Kangoo. Dennoch: Die Ladefläche ist ganz auf professionelle Nutzung ausgelegt und dank der, wenn auch schmalen, seitlichen Schiebetür besser zugänglich als bei vielen Wettbewerbern. Der Peugeot Partner kann viel einstecken. Ganz gleich ob von hinten, von vorn oder von der Seite: Man kann die Ladefläche bequem erreichen und voll ausnutzen. Gut fanden wir die niedrige Ladekante von 56,7 cm. Sie sorgt für bequemes und Kräfte sparendes Beladen. Theo Jakobs monierte das fehlende Trennnetz zur Fahrerkabine. Ein Mangel bei den meisten Testfahrzeugen. Und Rainer Kluge fehlte die Laderaumbeleuchtung: „Am be-

sten nimmt man im Winter die Taschenlampe mit.“

Der Partner bietet ein Maximum an passivem Schutz. Ein Fahrer und Beifahrerairbag, verstärkte Türen vorne sowie Automatikgurte garantieren ein Höchstmaß an Prävention. Ein auf Wunsch erhältliches ABS sorgt für weitere Sicherheit. Als Serienausstattung fänden wir es noch besser. Sicher und komfortabel fand Michael Klas die elektrisch verstellbaren Außenspiegel und die elektrischen Fensterheber: „Gerade beim Zurücksetzen zwei angenehme Extras.“ Daß der Peugeot Partner schließlich nur den vorletzten Platz erreichte, lag si-

Markt-Situation

Das Angebot an kleinen spritzigen City-Hoppeln ist sicherlich ausreichend. Sowohl aus dem Marktblickwinkel als auch aus der Motorisierungs- oder Ausstattungssicht. Dennoch wird im nächsten Jahr ein erweitertes Angebot am Markt sein. Denn Daimler-Chrysler wird mit dem Ausbau der A-Klasse auch einen kleinen Transporter im Programm haben. Man darf gespannt sein, ob die Stuttgarter auch dieses Segment erobern.

cherlich nicht am Komfort und der Sicherheit. Der Alltagstest gab den Ausschlag. Hier zeigte der Franzose viele kleine Schwächen, die zum knappen Resultat führten. Allein der Einstandspreis von unter 18 000 Mark entschädigt dafür sehr.



Die Löwenmarke unterstützt den Praktiker durch einen großen, professionellen Laderaum mit seitlicher Schiebetür und niedriger Ladekante

Renault Kangoo

„Hier haben wir ein harmonisches Gesamtkonzept“. Gottfried Hohn bringt auf den Punkt, was alle Tester feststellten. Der Kangoo ist einfach ein rundes Auto und optimal für den Alltag jedes Monteurs geeignet. Getreu dem Renault-Motto „Gute Ideen sind dazu da, realisiert zu werden“, kann der Kangoo Rapid durch Funktionalität, Qualität und Effizienz überzeugen. Wir können den Franzosen nur bestätigen: Dieses Auto ist intelligent, praktisch, funktio-



Mit seinem harmonischen Gesamtkonzept zum günstigen Preis ist der Testsieger Renault Kangoo einfach ein rundes Auto und optimal für den Alltag jedes Monteurs geeignet

nell, unkonventionell und zuverlässig. Mit einem Wort: Professionell. Dabei stellt er sich in den unterschiedlichsten Bereichen auf ganz individuelle Bedürfnisse ein und stellt für jeden Zweck das passende Transportfahrzeug dar. Für besondere Einsätze bietet sich auch die „Geländeausführung“ mit um 5 cm erhöhter Bodenfreiheit sowie verstärkter Hinter- und Vorderachse an. So kann man wirklich Großes in Bewegung bringen.

Jeder, der in letzter Zeit die Werbung für den Kangoo gesehen hat, weiß, daß dieses Fahrzeug zwei seitliche Schiebetüren besitzt. Diese Einmaligkeit (der Citroën Berlingo kommt erst jetzt damit, die deutschen Hersteller noch gar nicht) wird von unseren Testern aber nicht unbedingt über den grünen Klee gelobt. Gottfried Hohn würde eine seitliche Schiebetür reichen: „Auf der Fahrerseite ist sie eher unpraktisch. Wenn man an der Straße parkt, nutzt man diese selten. Schon allein aus Sicherheitsgründen.“ Joachim Hirtsiefer-Thiebus sieht das ganz anders: „Ich denke, jeder, der die Schiebetür mal auf der Fahrerseite hatte, möchte sie nicht mehr missen.“ Da ist Michael Klas eher zwiespältig: „Kommt natürlich darauf an, wo ich mich befinde. Wenn ich mich viel in der Stadt aufhalte, dann ist die fah-

rerseitige Schiebetür sicher gut. Im ländlichen Bereich spielt das gar keine Rolle.“ Im Tagesbetrieb erstaunte der Kangoo durch seine Wendigkeit und die Spritzigkeit des 1,4-Liter-Benziners. Die neue Motorgeneration des Testsiegers präsentiert sich in fünf Va-

rianten: Zwei Benzin-Motoren (1,2 l/43 kW/60 PS und 1,4 l/55 kW/75 PS) und drei Diesel-Motoren (1,9 l/40 kW/55 PS, 1,9 l/47 kW/65 PS oder mit direkter Einspritzung 1,9 l dTi/59 kW/80 PS). Alle Motoren sind selbstverständlich mit Katalysator ausgestattet, erfüllen die aktuellen Schadstoffnormen und überzeugen durch Kraft, Ausdauer sowie Sparsamkeit. Das optimal abgestufte 5-Gang-Getriebe liefert in allen Drehzahlbereichen sehr gute Ergebnisse. Allgemein bescheinigen die SBZ-Tester dem Kangoo eine sehr gute Übersichtlichkeit. Vor allem im Stadtverkehr. Das trägt mit zum guten Sicherheitsgefühl bei. Ebenso wie das integrale Sicherheitskonzept von Renault, das für ein beispielhaftes Crashverhalten sorgt. Das programmierte Rückhaltesystem (PRS) verfügt über pyrotechnische Gurtstraffer, Gurtstopper und Gurtkraftbegrenzer. Hinzu kommt ein Adaptiv-Airbag für den Fahrer, auf Wunsch auch für den Beifahrer. Komplettiert wird dieses Angebotspaket durch höhenverstellbare Kopfstützen vorne, Seitenaufprallschutz und extra hoch integrierte Rück- und Bremsleuchten. Wichtig für Gottfried Hohn: „Der Renault hat die giftigsten Bremsen. Die sind aber auch am wirksamsten. Nach kurzer Gewöhnung hat-

te ich sie gut im Griff. Sie packen richtig gut zu. Daß der Renault ABS hat, finde ich wichtig. Das sollte heute üblich sein.“ Oben drauf hat Renault übrigens noch ein Sahnehäubchen gesetzt: Das Auto mit dem größten Fahrspaß bringt auch noch Freude bei der Anschaffung. Die flotte Kiste gibt's im Grundpreis schon für weniger als 18 000 Mark.

Seat Inca

War der kleine Spanier aus dem VW-Konzern früher als die rappende Blechkiste einer der letzten im Starterfeld der Testwagen, hat er sich zum Ende seines Lebenszyklus zu einem soliden und überzeugenden Fahrzeug gemausert. Vor allem im täglichen Einsatz kann er seine Trumpfkarten gut ausspielen. Er ist in den Einzeldisziplinen nie so

g a n z
gut



Früher als rappende Blechkiste verschrien, hat sich der etwas teure Seat Inca unter den Testwagen auf den zweiten Platz vorgearbeitet

– aber immer ziemlich gut. Und das hat in unserem Test den Ausschlag für den Sprung aufs Treppchen gegeben. Der kompakte Kleintransporter ist auf Basis der alten Ibiza/Cordoba-Baureihen entstanden. Er verfügt als leichtes Nutzfahrzeug über zwei Sitzplätze und einen großen Laderaum. Die nutzbare Ladefläche beträgt 1765 × 1530 Millimeter bei einer möglichen Zuladung von bis zu 550 Kilogramm. Der Laderaum ist wie bei vielen Transportern mäßig zugänglich. Gottfried Hohn: „Schlecht ist, daß



Intelligent, praktisch, funktionell, sicher, unkonventionell und zuverlässig: Der Multi-Servicecar Kangoo mit zwei Schiebetüren im großen Laderaum



Der kleine Spanier aus dem VW-Konzern verfügt als leichtes Nutzfahrzeug über zwei Sitzplätze und einen großen aber nur mäßig zugänglichen Laderaum

die Seitentüren fehlen.“

Der 1,4 Liter Benzinmotor mit 44 kW/60 PS empfiehlt sich mit acht Litern EG-Gesamtverbrauch und D3-SchadstoffEinstufung als interessante Alternative im Kurzstreckenverkehr. Das SBZ-Testteam bescheinigt ihm großen Fahrspaß. Mit dazu bei tragen das straffe aber nicht harte Fahrwerk, die harmonische Lenkung und der spritzige Antrieb. Mit serienmäßiger Servolenkung, von innen verstellbaren Außenspiegeln, höhenverstellbarem Fahrersitz, einem vollwertigen Ersatzrad in Normaldimension und beleuchtetem Laderaum ist der Inca für den Profieinsatz bestens gerüstet. Zwei Airbags, Gurtstraffer und serienmäßiges ABS gehören zu seinen vielfältigen Sicherheitsmerkmalen.

Airbags auf der Fahrer- und Beifahrerseite

sind im Inca serienmäßig vorhanden. Pyrotechnische Gurtstraffer optimieren die Wirkung der mehrfach höhenverstellbaren Automatikgurte für Fahrer und Beifahrer zusammen mit verstellbaren Kopfstützen, im Kombi auch auf den hinteren Plätzen. ABS ist auf Wunsch ebenfalls erhältlich. Hier könnte Seat für die Serie zulegen. Schließlich bietet der Inca eine vorbildliche Crashsicherheit. Neben aufwendig kalkulierten Verformungsbereichen schützen drei steife vertikale und drei horizontale stabile Ringe Passagier- und Laderaum. Der massive Seitenaufprallschutz in den Seitentüren reduziert die Verletzungsgefahr bei seitlichem Aufprall. Einzig der hohe Preis (über 23 000 Mark für das Testfahrzeug) überzeugt nicht. Vielleicht läßt sich die Schraube ja in Zukunft etwas nach unten drehen. Die Branche wäre dankbar. □

Stimmen aus der Praxis: Die Meinung der SBZ-Tester

– „Ich gehe davon aus, daß jedes Modell sowohl mit Dieselmotor als auch mit Benzinmotor zu bekommen ist. Die Diesels müssen bei der heutigen Technologie nicht mehr so laut sein und sind auch sehr flott unterwegs. Allerdings liegt der Preis für einen Diesel durch die Bank um 2500 Mark höher als für einen Benzin.“

– „Wir haben früher die Autos immer gefahren, bis sie auseinanderfielen. Grundsätzlich haben die Motoren die Karosserie immer überlebt. Daß die Autos heute noch rosten, liegt im Prinzip an den ungeschützten Karosserie-Innen teilen. Da darf noch nicht mal ein Werkzeug drankommen.“

– „Die Flächen im Laderaum sollten rutschfeste Auflagen haben, damit die Pakete oder Kisten besser darauf halten.“

– „Mir mißfallen die unverkleideten Radkästen im Laderaum. Wenn die mit Metall in Berührung kommen, klappert das fürchterlich.“

– „Bei den zwei französischen Wagen ist die Hinterachse so weit nach hinten gezogen, daß die Radkästen an der Hecktür enden. Bei den deutschen Fahrzeugen liegen die runden oder eckigen Kästen irgendwo mitten drin. Ich meine, je weiter die Achse hinten ist, desto stabiler ist der Wagen. So kommt nicht soviel Belastung auf die Vorderachse wie beim Opel oder Ford. Das merkt man direkt beim Anfahren und beim Bremsen.“

– „Fensterlose Fahrzeuge bringen Probleme durch die meist zu schwache Beleuchtung. Und die Lämpchen, die serienmäßig angeboten werden, kann man vergessen.“