

punkt der Übergabe sind Absprachen und technische Zusammenhänge allen Beteiligten noch ganz klar, weil es der aktuelle Zustand ist. Nach wenigen Monaten werden diese Zusammenhänge zumindest vom Installationsbetrieb wieder vergessen, was bei der Menge neuer Anlagen ganz normal ist. Meldet sich der Kunde dann mit Fragen oder Problemen, fällt eine sichere Auskunft schnell schwer. **Daher ist die Dokumentation eine entscheidende Hilfe.**

Eine fachkundige Einführung des Kunden ist jedoch nur dann möglich, wenn man die Eigenschaften der Geräte selbst bis ins Detail kennt und sich mit der projektierten Funktionalität intensiv auseinandergesetzt hat.

Sicherungskopie der ETS-Daten. Noch eines wird leider oft in der Praxis „vergessen“:

Ein guter und fairer Projektverlauf muss auch bedeuten, dass der Bauherr selbstverständlich eine Sicherungskopie der ETS-Daten und möglicher Zusatzdateien erhält.

Fazit

Kundenzufriedenheit

Die EIB-Technik ist ein echtes Spitzenprodukt, was im guten Sinn an „Made in Germany“ erinnert. Die Zuverlässigkeit der Datenübertragung, die Störunempfindlichkeit und die Langlebigkeit der elektronischen Komponenten ist beeindruckend. Professionell installierte Anlagen laufen seit ca. zehn Jahren praktisch wartungsfrei. Kunden dieser Anlagen sind zufriedene Kunden.

Problemquellen

Wenn es heutzutage Probleme mit der Bus-Technologie EIB gibt, dann hat das folgende Ursachen („gefühlte Prozentangaben“):

- menschliches Versagen (80 %)
- Geräteprobleme (15 %)
- Sonstiges (5 %).

Diese Ursachen gilt es zu beseitigen, da sie unnötig der Verbreitung der Bus-Technologie im Weg stehen.

Die wichtigste Schlussfolgerung aus dieser Situation ist:

Die Anlagen müssen professionell erstellt werden.

Stellung des Elektrofachbetriebs

Der Elektromeister sollte hierbei die Hauptverantwortung übernehmen:

Bereits seine Angebote sind so zu kalkulieren, dass eine sorgfältige Projektierung und Inbetriebnahme zu wirtschaftlichen Konditionen möglich ist. Einfach die pauschalen 500 Euro für die LV-Position „Projektierung/Inbetriebnahme“ zu kalkulieren, ist völlig unrealistisch. Häufig ist sogar der zehnfache Betrag dafür angemessen.

Es dient der Sache ebenfalls nicht, Hersteller mit dem Argument, dass schließlich auch deren Geräte zum Einsatz kommen, bei der Projektierung in die Verantwortung zu drängen.

Qualität hat ihren Preis

Das lässt sich dem Kunden gegenüber auch deutlich machen. Jedoch, wer beim Kunden einen realen Preis ausgehandelt hat, der sollte dann auch eine funktionierende Anlagen abliefern. Das ist leider nicht immer der Fall. Elektroinstallateure müssen es schaffen, sich von den „Schwarzen Schafen“ der Branche abzuheben. Wer es hier mittelfristig besser macht, wird überleben.

Rolle des Herstellers

Aber auch die Hersteller können etwas tun: Sie müssen eine bessere Unterstützung bei Geräteproblemen gewährleisten. Niemand darf fehlerfreie Neuentwicklungen erwarten. Dazu ist die Technik zu komplex geworden. Aber bei der Fehlerbehebung müssen deswegen alle an einem Strang ziehen.

Elektroinstallateure sind erfahrungsgemäß eine sehr geduldige Berufsgruppe. Hier hat man für technische Probleme gewiss viel Verständnis. Trotzdem ist der Aufwand, der manchmal in Zusammenhang mit fehlerhaften Geräten entsteht, teilweise enorm. Da helfen auch keine noch so ausgedehnten Hotlinezeiten. Es geht viel einfacher: entsteht im Zusammenhang mit technischen Geräteproblemen Arbeitsaufwand, sollte dieser dann auch unbürokratisch vom Hersteller bezahlt werden. Auch das ist Kundenbindung.

H. Leidenroth

Lieferwagen, Transporter und Lkw im Vergleich

Die Auswahl an hochwertigen Nutzfahrzeugen ist groß und wenig übersichtlich. Dennoch lässt sich das Gros der nützlichen Helfer in wenige sinnvolle Kategorien gliedern. Vor allem bei Ladelänge und Gewicht lohnt ein genauere Blick. Die Palette reicht vom handlichen Lieferwagen, über den klassischen Transporter der „VW-Bus-Klasse“, den Transporter bis 3,5 t und bis zum Leicht-Lkw der 7,5- und 12-t-Klasse.

Welches Fahrzeug braucht die Firma?

Die Auswahl an hochwertigen Nutzfahrzeugen ist groß. Deshalb fällt die Entscheidung für das neue Fahrzeug meist schwer. Jedoch lassen sich die nützlichen Helfer in einige überschaubare Kategorien gliedern. Die Gesamtpalette reicht vom handlichen Lieferwagen, über den klassischen Transporter der „VW-Bus-Klasse“, den Transporter bis 3,5 t und mehr, bis schließlich zum Leicht-Lkw der 7,5- und 12-t-Klasse. Der klassische Eintonner-Pick-Up (Bild 1) wird immer beliebter, weil er als schwerer Allradler hervorragende Zugeigenschaften mit hohem Freizeitwert verbindet. Deshalb wurde er als „Zwitter“ ganz hinten in die Systematik aufgenommen (Tafel 1).

Kriterien der Fahrzeugauswahl

Die Frage, welches Fahrzeug das geeignetste ist, lässt sich an wenigen Punkten festmachen:

- Was wird transportiert?
- Wie schwer und groß ist üblicherweise das Ladegut?
- Wohin wird transportiert?
- Wie hoch ist die Fahrleistung in Kilometer pro Jahr?

Antrieb, Fahrleistung und Nutzungsdauer. Bereits einen Lieferwagen kann man durchaus unterschiedlich spezifizieren:

So mancher Elektriker kommt übers Jahr auf nicht einmal 10000 km Fahrleistung. Dafür z. B. einen Diesel zu kaufen, würde sich nicht rechnen. Der Mehrpreis des Fahrzeugs und seine höhere Steuer lassen sich über diese geringe Fahrstrecke nur schwer amortisieren. Es sei denn, man strebt eine extrem lange Nutzungszeit an.

Früher, als so manche Blechkiste sich in kurzer Zeit in bräunliches

Eisenoxid zurückverwandelte, waren lange Nutzungszeiten schwierig zu realisieren. Dem ist heute nicht mehr so: Rost ist selbst bei den kleinsten und exotischsten Herstellern kein Thema mehr. Garantien über sechs Jahre sind hier der Standard.

Außerdem sind heute die Mehrzahl der im Handwerk genutzten Fahrzeuge mit genau auf den Einsatz abgestimmten Fahrzeuginrichtungen (Bild 2) bestückt. Im Einzelfall ist so ein Umbau zwar ein zeitaufwendiges Unternehmen. Es ist dennoch lohnend, da laut Ausrüster Sortimo eine Werkstattausstattung heute bis zu drei Fahrzeugzyklen überlebt.

Mit diesen Zyklen sind Leasing-Laufzeiten gemeint, die meist bei drei Jahren liegen. Angesichts der Qualität heutiger Fahrzeuge ist das eigentlich viel zu kurz – vier Jahre wären hier angebracht – immer abhängig von der jährlichen Kilometerleistung.

Also, wer lange fährt, fährt auch mit einem zunächst teureren Diesel wirtschaftlich. Das ist vor allem dann der Fall, wenn etwa eine Pflanzenöl-Umrüstung infrage kommt. Dann ist der Diesel auf jeden Fall lohnend und sogar noch wirtschaftlicher als ein Erdgas-Lieferwagen.

Erdgasantrieb und Gewicht. Warum Erdgasantriebe ausgerechnet beim Lieferwagen gerade so erfolgreich sind, hat wieder einmal mit dem Gewicht zu tun.

Die grundsätzlich nach dem Otto- („Benziner“-) Prinzip arbeitenden Erdgas-Caddys, -Combos und -Doblos lassen sich nur deshalb mit wirtschaftlichen Erdgas-Verbrauchswerten bewegen, weil sie mit ihren 2 bis 2,2 t Gesamtgewicht relativ leicht sind. Bereits ein VW-Bus, der hier als „3-Tonner (früher: 2,8-Tonner-) Transporter“ definiert wird, wäre mit Erdgas und dem Benzin-



❶ Pick-Ups: für Job und Freizeit geeignet



❸ Platz für eine zweite Sitzreihe und Laderaum

◀ ❷ Je kleiner das Fahrzeug – umso wichtiger der Zugang von außen

Prinzip nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben.

Dass es auch anders geht, hat Iveco erst dieser Tage mit der Vorstellung seines in allen Varianten erhältlichen Erdgas-Dailys gezeigt – und das für einen Transporter der 3,5-t-Klasse und darüber. Iveco setzt hier beim Motor zwar auch auf einen „fremdgezündeten“ Motor, doch ähnelt diese Lösung mehr einem Dieselmotor – auch was die Charakteristik und den Verbrauch angeht.

Ein offenbar sehr wirtschaftlicher Erdgasantrieb für schwere Transporter wie dieser ist aber bislang die Ausnahme.

Dieselantrieb und Gewicht. Bei den Nutzfahrzeugen ab dem Dreitonner-Transporter ist in aller Regel der Diesel angesagt.

Die eingekaufte Motorleistung ist dabei oft direkt proportional zur Stellung seines Fahrers in der Firma. Dabei genügt für den städtischen Verkehr und gelegentliche Überland-Routen der 80-PS-Motor allemal.

Leider haben sich vor allem die

Importeure wie Fiat, Peugeot und Renault vom Angebot dieses sehr wirtschaftlichen Triebwerks verabschiedet und bieten nur noch Transporter ab 100 PS an.

Faustregel: Für das echte Servicefahrzeug genügt die kleinste Maschine.

Ausnahme: Es wird häufiger ein Anhänger gezogen oder man ist in extrem bergiger Landschaft zu Hause.

Ein Tipp für mehr Handlichkeit: Gibt es eine Wahlmöglichkeit, z. B. bei Heckantrieb, kombiniere man den kleinsten Diesel mit einer kurzen Achsübersetzung.

Das schont die Kupplung und vermittelt Durchzug und Elastizität. Der Verbrauchsnachteil durch die etwas erhöhte Drehzahl fällt in der Gesamtrechnung hier kaum ins Gewicht – vernünftiger Fahrstil vorausgesetzt. Bei den Fronttrieblern verfügen die unteren Motorisierungen meist ohnehin über eine kurze Gesamtübersetzung, die bei aller Zurückhaltung bei den PS-Zahlen eine gewisse Spritzigkeit erlaubt.

Was muss transportiert werden?

Im Elektrohandwerk sind das wohl vornehmlich der arbeitende Mensch, dazu Material, Kleinteile, Maschinen. Dabei ist unter anderem zu überlegen, was die

längsten Teile sind, die mitgenommen werden müssen oder auch, ob zusätzlich Platz für ein Elektrogerät oder Weiße Ware nötig ist.







Sind mehr als zwei Personen im Fahrzeug Bedingung, scheidet

der Lieferwagen mit zwei Sitzplätzen schon aus. Die Transporter bieten meist vorn drei Sitzplätze, sofern mit einer Beifahrer-Doppelsitzbank ausgestattet. Bis zu sieben Plätze bietet der Doppelkabiner mit Pritsche. Relativ neu

und ausgesprochen praktisch sind Kastenwagen als Doppelkabiner (Bild 3). Hier ist eine zweite Sitzreihe eingebaut, dahinter bleibt Laderaum.

Eine Laderaumtrennwand ist machbar, muss aber nicht sein.

Tafel 1 Nutzfahrzeuge – wer kann was? (Stand 7/2007)

	 Lieferwagen	 Transporter	 Transporter	 Transporter	 Leicht-Lkw	 Pick-Up
Gesamtgewicht	um 2,0 t	bis 3,0 t	3,5 t	3,5 – 6,5 t	7,5 t (12 t)	bis 3,2 t
Referenztyp	VW Caddy	VW Transporter T5	Mercedes Sprinter	Iveco Daily	Mercedes Atego	Nissan Navara
Konkurrenten	Fiat Doblo Ford Transit Connect Opel Combo Peugeot Partner Renault Kangoo Skoda Praktik	Fiat Scudo Ford Transit ¹ Mercedes Vito Renault Trafic ² Toyota HiAce	Fiat Ducato Ford Transit ³ Iveco Daily Renault Master ⁴ VW Crafter	Fiat Ducato (bis 4,0 t) Ford Transit (bis 4,3 t) Mercedes Sprinter (bis 5,0 t) VW Crafter (bis 5,0 t)	Daf 45er Serie Iveco EuroCargo MAN TGL Renault Midlum	Ford Ranger Isuzu D-Max Mitsubishi L200 Toyota HiLux
Bauform	Kastenwagen	Kastenwagen	Kastenwagen	Koffer/Kasten	6-Meter-Koffer	Doppelkabiner
Motorleistung von – bis [kW(PS)]	51 (70) – 77 (105)	62 (84) – 128 (174)	66 (88) – 135 (184)	71 (96) – 130 (176)	110 (150) – 170 (231)	126 (171)
zulässiges Gesamtgewicht [kg]	2200	2600 – 3200	3000 – 3500	bis 6500	7500 (12000)	bis 3200
Nutzlast [kg]	750	800 – 1300	960 – 1500	bis 3200	bis 2500 (bis 6000)	bis 1100
Anhängelast max. gebremst [kg]	–	2000	2500	bis 3500	–	2600
Außenmaße L x B x H [cm]	440 x 180 x 183	489 – 529 x 191 x 199 – 247	524 – 735 x 200 x 227 – 286	700 x 206 x 302	800 x 250 x 350	513 x 185 x 176
Laderaum L x B x H [cm]	178 x 134 x 126	254 – 294 x 168 x 141 – 194	260 – 470 x 178 x 166 – 214	455 x 175 x 210	600 x 245 x 240	148 x 149 x 46
Ladevolumen [m³]	3,2	5,8 – 9,3	7,5 – 17	bis 17,2	bis 35	–
Anteil Ladelänge zu Gesamtlänge [%]	40	52 – 56	50 – 64	65	75	29
Anschaffungspreis ab etwa [Euro*]	14000	21000	25000	40000	70000	24000
Steuer mit Lkw-Zulassung etwa ⁵ [Euro]	76	103	131,58	245	355 (780)	386/103 ⁶
Durchschnittsverbrauch [l/100 km]	7,5 – 8,0	8 – 9	11 – 13	13 – 15	16 – 18	10 – 13
Besonderheiten	garagentauglich	garagentauglich	nicht mehr garagentauglich	beste Nutzlastwerte	mautfrei	5 Sitzplätze
	meist zwei Radstände und Dachhöhen wählbar	gutes Verhältnis Nutzlast/Eigengewicht	schlechtes Verhältnis Nutzlast/Eigengewicht	auf 80 km/h V max. beschränkt	hohe Ladefläche	1,8 m Ladelänge bei halblanger Kabine
	Leiterklappe	zwei Radstände, bis zu drei Dachhöhen	bis zu vier Radstände und drei Dachhöhen	gute Zugqualitäten	Ladebordwand möglich	Allradantrieb
	auch Benziner um 75 PS wirtschaftlich	Flügeltüren oder Heckklappe wählbar	Front- oder Hecktriebler	Führerschein C1 notwendig	Führerschein III (II) oder C notwendig	sehr gute Zugqualitäten
	guter Zugang bei Dachlasten	Schiebetür links möglich	Pkw-Führerschein B reicht aus			Zugang Laderaum nur übers Heck Laderaum-Abdeckung nötig

* ohne MwSt, ¹ Frontantrieb, ² und baugleiche Nissan Primastar, Opel Vivaro, ³ Heckantrieb, ⁴ und baugleiche Nissan Interstar, Opel Movano, ⁵ Steuer nach zulässigem Gesamtgewicht: Lieferwagen 2200 kg, Transporter leicht 3000 kg, ⁶ Pkw/Lkw-Zulassung



4 Klappbare und verschiebbare zweite Sitzbank mit Laderaumtrennwand



6 Mit Hochdach besseres Arbeiten im Fahrzeug

5 Bequem herausfahr- und schwenkbare Regale



Neben den festen Sitzbank-Trennwand-Kombinationen der Zubehör-Lieferanten gibt es sogar von Durisotti eine klappbare und verschiebbare zweite Sitzbank (Bild 4) samt Laderaumtrennwand, die bei Nichtgebrauch zusammengefaltet, nach vorn geschoben wird und dadurch rund 50 cm Laderaumlänge wieder gut macht. Abgesehen von solchen Speziallösungen bleibt der Lieferwagen zunächst das günstigste Betriebsfahrzeug. Sind nicht an beiden Seiten Regale eingebaut, lässt sich damit auch ein Elektrogerät zum Kunden transportieren.

Zugang zum Laderaum und Ladehöhe

Der Zugang zum Laderaum ist freilich einigermaßen unbequem und nur in gebückter Haltung oder gar auf Knien möglich. Viele Hersteller von Einbausystemen bieten deshalb bereits Module an, die weitgehend von außen erreicht werden können. Dazu gehören neben belastbaren Auszieh-Böden auch doppelte Böden mit Schubfächern (Bild 2) aber auch herausfahr- oder -schwenkbare Regale (Bild 5),

die einem das Eintauchen in den Laderaum ersparen.

Ab dem Dreitonner-Kastenwagen fällt das Stehen schon leichter, wenngleich man bei Normaldächern (Innenhöhe um 140 cm) nur in kopfgesenkter Demuthaltung agieren kann. Wer häufig im Fahrzeug arbeitet, ist mit einem Hochdach (Innenhöhe bis 190 cm – Bild 6) besser bedient, opfert dafür aber die Garagenhöhe von zwei Metern. Sollten Langstrecken zum Repertoire gehören, ist durch den deutlich erhöhten Luftwiderstand mit um rund 10 % höheren Verbrauchswerten zu rechnen. Wer flott mit Autobahnschnitten um 120 km/h unterwegs sein will, benötigt hier mindestens 100 PS, besser 120 PS Motorleistung.

Ladelänge. Ein oft entscheidendes Kriterium ist die Ladelänge. Müssen 2-m-Kabelschächte mit auf die Baustelle, ist ein Caddy mit knapp 1,80 m Ladelänge die falsche Wahl. Nur gelegentlich auftretende Engpässe in dieser Disziplin lassen sich mit einer optionalen Leiterklappe (Bild 7) und/oder dem einfaltbaren Beifahrersitz (Bild 8) überbrücken. Hier sind dann Ladelängen bis



7 Leiterklappe als Option



8 Für Ladelängen bis 2,5 m geeignet



9 Laderäume von 6 m Länge und 2,4 m Breite möglich



10 Nutzlast heute bei etwa 1300 kg

Fotos: Domina

2,5 m und mehr machbar. Eine Laderaumlänge von knapp drei Metern bieten in der Regel die Kastenwagen der Dreitonner-Klasse – allerdings nur in ihren Ausführungen mit langem Radstand und unter Zuhilfenahme eines verlängerten hinteren Überhangs.

Eine attraktive Lösung für längere Materialien realisierte Peugeot erstmals im neuen Expert: Dort durchbricht eine mittig unterm Dach angebrachte Schiene (vgl. Beitrag: „Vom Lieferwagen zum vollwertigen Transporter“ im ep 02/2007, S. 104) für Langgut die Laderaumtrennwand und nutzt so den Platz unterm Dachhimmel im Fahrerhaus.

Mercedes stellt beim Vito den Raum unter den Sitzen für eine ähnliche partielle Laderaumver-

längerung zur Verfügung. Noch längere Laderäume bieten nur die 3,5-Tonner und die schweren Transporter bis 5 und 6,5 t. Hier reicht das Lademaß in der Länge bis zu stattlichen 4,7 m – wiederum mit verlängertem hinteren Überhang. Bis zu 6 m lange und 2,4 m breite Laderäume in kubischer Form, also mit absolut senkrechten Wänden, gestatten nur Kofferaufbauten (Bild 9) oder Pritschen mit Plane- und Spriegel-Aufbau – entweder auf Basis eines schweren Transporter-Fahrgestells à la Iveco Daily oder als vollwertiger Leicht-Lkw der 7,5- und 12-Tonner-Klasse.

Zugang zum Laderaum. Bei einem Kastenwagen-Transporter lässt sich der Laderaum relativ bequem über eine oder zwei Stufen durch Heck- oder seitliche

Schiebetüren erreichen. Ein Fahrgestell mit einem Kofferaufbau bietet diese Möglichkeit nicht. Die Ladefläche liegt hier zwischen 80 und 100 cm hoch, Ladeöffnung ist meist ein Heckportal. Ist das Fahrzeug mit einer hydraulischen Ladebordwand ausgerüstet, kann das Beladen und Stauen von palettierter Ware mit einem Hubwagen erfolgen. Das ist beim Kastenwagen nicht möglich. Es sei denn, man leistet sich eine sehr spezielle, relativ kostspielige und schwere Ladebordwand für Transporter.

Fahrzeuggewicht

Das Thema Gewicht hat zwei wichtige Facetten: Einmal ist vom zulässigen Gesamtgewicht (GG) die erlaubte Geschwindigkeit auf Bundesstraßen und Autobahnen abhängig, zum anderen die effektiv nutzbare Zuladung.

Zulässiges Gesamtgewicht und Geschwindigkeit

Gewicht bis 3,5 t. Von der Bauart her geschwindigkeitsunbeschränkt sind die Transporter kleiner 3,5 t Gesamtgewicht.

Ab 3,5 t. Ab 3,5 t und aufwärts gilt auf Autobahn und Bundesstraße maximal 80 km/h. Was kaum mehr einer weiß: Mit Anhänger darf ein schwerer Transporter größer 3,5 t GG auf Landstraßen nur 60 km/h fahren. Im Elektrohandwerk sind solche Kombinationen denkbar selten.

7,5 bis 12 t. Auch zwischen 7,5- und 12-Tonner ist noch einmal in Sachen Geschwindigkeit zu unterscheiden: Während der 7,5-Tonner die Bundesstraße mit 80 km/h befahren darf, ist der 12-Tonner wie ein schwerer Lkw auf 60 km/h beschränkt.

Einflussfaktoren auf die Nutzlast

Das beste Verhältnis zwischen Gesamtgewicht und Nutzlast bieten zweifelsohne die 3-Tonner-Kastenwagen. Hier sind Nutzlastwerte zwischen 800 und bis zu 1300 kg zu erwarten. Von der Größenordnung her reichen diese Eckpunkte schon in die Kategorie der 3,5-Tonner hinein. Deren Standard-Nutzlastwerte lagen einmal beinahe durchgängig bei 1500 kg. Heute hat sich dieser

Wert auf rund 1300 kg verringert (Bild 10).

Sicherheitsausrüstung. Ursachen dafür sind neben voluminöseren Karosserien die immer umfangreichere Sicherheitsausrüstung wie Crash-Elemente, zusätzliche Elektronik und Aktuatorik – z. B. für das ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm). Das wiegt alles schwer. Wie schwer, zeigt das Beispiel des größtmöglichen 3,5-t-Kastenwagens mit 17 m³ Laderaum. Mit Superhochdach (214 cm Innenhöhe) und längstem Radstand bleiben gerade einmal etwa 900 kg an Zuladung.

Ausrüstung. Zu berücksichtigen ist zudem das Eigengewicht der Einbauten und Ausrüstung. Eine komplette Regalausstattung für einen Lieferwagen wiegt mindestens 200 kg. Von den im günstigsten Fall 700 kg Nutzlast des Lieferwagens verbleiben dann noch rund 500 kg. Bietet der Lieferwagen-Basis-Typ nur die üblichen 500 kg Nutzlast, wird's schnell eng.

Das Angebot an Nutzlast erhöht sich erheblich, wenn anstelle des geschwindigkeitsunbeschränkten 3,5-Tonnens ein schwerer 5- oder 6-Tonner zum Einsatz kommt. Diese Transporter sind kaum schwerer im Leergewicht, bieten aber ungleich mehr Nutzlast. Eher nachteilig hierbei ist die Führerschein-Situation: Wer nicht im Besitz des alten „Dreier“-Führerscheins ist, darf mit dem normalen EU-Pkw-Führerschein der Klasse „B“ nur Fahrzeuge bis zu 3,5 t steuern. Darüber ist die Lizenz C1 oder C notwendig. Jedoch wird die C1-Lizenz von nur sehr wenigen Bewerbern abgelegt. Diese Führerschein-Inhaber, die einen schweren Transporter zwischen 3,5 und 7,5 t GG steuern dürfen, sterben langsam aus – damit leider auch die höchst effiziente Spezies der schweren Transporter. Deshalb ist auch in den gewerblich genutzten Flotten ein klarer Trend zum „Downsizing“ festzustellen. Wo früher ein 3-Tonner eingesetzt wurde, muss heute ein gut ausgestatteter Lieferwagen reichen. Daran ist im Prinzip nichts falsch, denn nach wie vor gilt für die Firmenfahrzeuge: „Small is beautiful“ – die Kleinen sind am wirtschaftlichsten.

R. Domina