

City-Laster mit neuer Konkurrenz

Wer kleine Transporter für die kürzere oder längere Fahrt als Handwerker suchte, musste bisher zu den City-Lastern greifen. Diese kosten alle über 10 000 Euro. Es geht aber preiswerter, wie Škoda mit dem neuen Praktik zeigt. Der könnte allerdings vom neuen Dacia Logan Van noch deutlich unterboten werden.

Kleine Klasse im Aufwind

Der Praktik rollt

Schon seit Anfang Juni hat Škoda seinen neuen Praktik (Bilder ① bis ③) im Handel. Er rollt nicht wie bisher auf der Basis des Fabia Combi, sondern auf der des Roomster. Damit bietet er mehr Platz – 1,9 statt 1,3 m³ – und größere Zuladung – 565 statt 450 kg (Tafel ①).

Preiskonkurrenz. Der Grundpreis stieg moderat von seinerzeit 9200 auf 9900 Euro fürs neue Modell.

Dem Praktik entsteht aber im Dacia Logan Van ein ernsthafter Preiskonkurrent, von dem erste Fahrzeuge bereits auf unseren Straßen rollen. Offiziell kann der vom Logan MCV abgeleitete Van frühestens 2008 bei uns angeboten werden – voraussichtlich mit einem sensationell niedrigen Einstiegspreis nahe der 7000 Euro (ohne Mehrwertsteuer), mit dem das Modell MCV auf dem Markt ist.

Roomster macht's möglich

Als Škoda vor Jahresfrist seinen Roomster herausbrachte, war bald klar, dass diesem vorwiegend zur Personenbeförderung bestimmten Modell eines für die kommerzielle Nutzung folgen musste. Seit Juni ist nun das Modell Praktik im Angebot, löst das vorige Modell gleichen Namens ab und unterschreitet im Einstiegspreis die 10 000-Euro-Grenze noch immer. Es bietet die neuartige Kontur des Roomster und ein modernes Cockpit mit limousinenähnlichem Komfort.

Ladefläche und Laderaum. Allerdings bleibt der Praktik beim Laderaum mit 1,9 m³ unter den Möglichkeiten der City-Laster. Der Stauraum ist zwar von drei Seiten zugänglich, seitlich aber durch Klapp- anstelle von Schiebetüren. Die 2,02 m lange Ladefläche ist durch eine Sicherheits-

wand vom Fahrerhaus getrennt, im oberen Teil mit einer stoßfesten Gitterkonstruktion.

Ausrüstung. Die Wand lässt sich um 10 cm in der Länge verschieben, damit Teile der Ausrüstung, etwa für einen Werkstattwagen genau eingepasst werden können. Entsprechende Ausrüstungen wie Regale, Koffer, Fachböden oder Schub- und Mobilboxen bietet Sortimo aus seinem Standardprogramm (Bild ②), dazu individuelle Lösungen nach Kundenwunsch. Zum Beladen hat der Praktik eine große Heckklappe statt der Türen.

Fahrwerk. Das Fahrwerk geht vorn auf die Federbeinführung

① Gut in Form:
Der neue Praktik
auf der Basis
des Škoda
Roomster



② Zugang zum Laderaum und Fahrzeugausrüstung durch Klapptüren an der Seite und Klappe am Heck

Tafel ① Škoda Praktik: Fünf Motoren zur Auswahl

Motor	3-Zylinder-Ottomotor	4-Zylinder-Ottomotor	3-Zylinder-Turbodiesel	3-Zylinder-Turbodiesel	Diesel mit Partikelfilter
Leistung kW(PS)	51 (69)	63 (86)	51 (69)	59 (80)	59 (80)
Drehmoment Nm	112	132	155	195	195
Beschleunigung 0-100 km/h s	15,9	13,0	16,5	14,7	14,7
KV-innerorts l/100 km	8,7	8,9	6,4	6,1	6,7
KV-außerorts l/100 km	5,5	5,6	4,5	4,5	4,4
KV-kombiniert l/100 km	6,7	6,8	5,3	5,1	5,2
CO₂-Emission g/km	159	162	139	135	137
Nettopreis Euro	9 990	10 790	11 790	12 290	12 790

Tafel ② Škoda Praktik und Dacia Logan Van im Vergleich mit den kleinen City-Lastern

Hersteller	Typ	Laderaum m ³	Zuladung kg	Motorleistung kW (PS)	Grundpreis Euro (netto)
Citroen	Berlingo	3,0	403-670	51-66 (69-90)	11 620
Dacia	Logan Van	2,54	700	50-64 (70-90)	7 059 ¹⁾
Fiat	Doblo Cargo	3,2-4,0	625-775	51-77 (69-105)	10 730
Ford	Transit Connect	2,8-3,7	660-820	55-81 (75-110)	12 550
Nissan	Kubistar	2,8-3,0	540-550	43-60 (58-82)	11 100
Opel	Combo	2,8-3,2	520-623	51-74 (69-101)	11 689
Peugeot	Partner	3,0	525-725	51-66 (69-90)	12 250
Renault	Kangoo Rapid	2,8-3,3	446-725	45-70 (61-95)	11 180
Škoda	Praktik	1,9	485-565	51-63 (69-86)	9 990
VW	Caddy	3,2	548-730	51-80 (69-109)	11 620

¹⁾ Preis des Logan MCV (Kombi)



③ Cockpit im Škoda Praktik wie im Pkw



④ Besser in Form als die Limousine: Dacia Logan Van



⑤ Der Dacia Logan Van hat Klapptüren an der Seite und am Heck



⑥ Mehr als 2,5 m³ fasst der Laderaum

Werkfotos

des Fabia zurück und hinten auf die Verbundlenkerachse des früheren Octavia. Diese Radführung ist robust sowie platzsparend und erlaubt höheren Fahrkomfort als Modelle mit starrer Hinterachse.

Antrieb. Für den Antrieb gibt es insgesamt fünf Motor-Varianten, wobei schon der 1,2er Benziner annehmbar durchzieht, von den Dieselvarianten aber übertroffen wird. Wenn es ein Diesel sein

soll, dann ist der mit Partikelfilter empfehlenswert, um die zu erwartenden Fahrverbote in der City zu umgehen. Allerdings amortisiert er sich gegenüber dem kleinsten Benziner erst nach über 90 000 Kilometern.

Insgesamt ist der Škoda Praktik ein flottes, wendiges und auch sparsames Fahrzeug, das sich angenehm fährt und dem Pkw-Komfort sehr nahe kommt (Bild ③).

Neue Preisdimensionen

Die von Renault beim rumänischen Hersteller Dacia installierte Auto-Produktion und die damit verbundene Niedrigpreis-Strategie sorgt auch hierzulande für Furore. Dacia fertigt auf Basis von bewährten Renault-Bauteilen. Besonders sorgte das nach der Limousine vorgestellte Modell MCV für Aufsehen, weil es nicht nur adrett aussieht, sondern mit 2,54 m³ Laderaum auch mitten in die Phalanx der City-Laster trifft. Aus dem MCV entsteht der Van (Bilder 4 bis 6), der mit stabilem Stahlblech statt der Seitenfenster ausgerüstet ist. Sein Radstand ist um 20,3 cm länger als bei der Limousine. Innen im Van herrscht wie beim MCV simple Hartplastik vor, die einfacher wirkt als die Materialien im Škoda Praktik. Die Zuladung beträgt bis 700 kg (Tafel 2).

Das Motorenprogramm für den Van umfasst zwei Benzin- und einen Diesel. Das Fahrwerk besteht aus Federbeinen vorn und platzsparender Koppelenkerachse hinten, die langhubige Federung bietet guten Fahrkomfort. Damit und durch die große Bodenfreiheit eignet sich der Dacia auch für unebene Fahrwege. Auf der Straße wirkt er nicht sehr agil, bietet aber sicheres Fahrverhalten. Ohne die optionale Servolenkung ist er schwer zu rangieren. Serienmäßig wird er mit ABS, nicht mit ESP ausgerüstet. Gegenüber dem Škoda Praktik ist er vor allem im Vorteil, wenn es um den größeren Laderaum und um härtere Einsatz-Bedingungen geht.

Die Palette wächst

Insgesamt tummeln sich zehn Fabrikate der kleinen Klasse auf dem deutschen Markt mit 1,8 bis 2,3 t Gesamtgewicht und 2,5 bis 4 m³ Laderaum (Tafel 2).

Die Hersteller bauen ihr Angebot weiter aus. So bietet z. B. Fiat seinen Doblo Cargo zusätzlich auch als Maxi an, der mit Hochdach und längerem Radstand auf 4 m³ Laderaum kommt. Auch vom VW Caddy kündigt sich eine Langversion an. Vom Kangoo Rapid von Renault soll ebenfalls in Kürze eine neue Version auf den Markt kommen.

K. Böttcher, J. Sachse

Orientierungshilfe für den Policencheck

Risikoschutz – aufstocken und abspecken, nachbessern und kündigen – eine regelmäßige Durchsicht und Anpassung der betrieblichen Policen wie auch der privaten Versicherungen für den Firmenchef und seine Familie ersparen im Schadensfall Ärger und Geld. Eine Orientierungshilfe soll dabei die Arbeit erleichtern.



Policen auf dem Prüfstand

Experten sprechen aus der Praxis

Viele Firmen sind falsch versichert und merken es erst im Schadensfall. Dann hat Werner Fütterer einen neuen Kunden. Der Versicherungsberater und Sachverständige für Haftpflichtschäden soll im Nachhinein geradebiegen, was oftmals schon im Vorfeld schief gelaufen ist. Der Risikoschutz der Firma stimmt vorn und hinten nicht. „Man muss sich mit dem Thema alle paar Jahre immer wieder neu auseinandersetzen; muss prüfen, stimmt denn das alles überhaupt noch? Und selbst wenn es stimmt, muss man schauen, ob der Preis noch richtig ist. Insbesondere nach langjähriger Schadenfreiheit sollte mit den Versicherern über Beitragssenkungen verhandelt und ggf. auch von anderen Anbietern Angebote eingeholt werden“, so der Versicherungsberater. Er kümmert sich dann darum, dass die Policen auf den aktuellen Stand gebracht werden oder hilft beim Wechsel zu einem günstigeren Anbieter. „Unwichtige Versicherungen sind da, wichtige fehlen. Und da, wo die richtigen Versicherungen abgeschlossen werden, werden sie in der Regel zu teuer bezahlt.“ Das erlebt auch der unabhängige Versicherungsberater Hans-Her-

mann Lüschen aus Berlin bei der Absicherung im Firmenbereich nur zu oft. Nach seiner Beobachtung wird häufig Geld in teure Forderungsausfall- und Rechtsschutzpolicen gesteckt, statt existenzbedrohende Elementarschäden abzusichern. Versicherungsmittler treiben zudem oft die Prämie durch unsinnige Versicherungssummen in die Höhe. Auch im Privatschutz vieler Selbstständiger sieht es oftmals keinen Deut besser aus: „Die Leute geben ihr gutes Geld für Luxusversicherungen wie Zahnersatz- oder Insassenunfallversicherung aus – Fehlanzeige dagegen bei Berufsunfähigkeits- oder Risikolebensversicherungen“, wie Lüschen leider auch hier immer wieder feststellen muss.

Jährlicher Policencheck zahlt sich aus

Deshalb sollte man sich mindestens einmal im Jahr den Ordner mit den Firmenpolicen, aber auch die Policen als Privatperson, für eine Tiefenprüfung vornehmen. Das kann im Schadensfall neben Ärger auch Geld sparen. Es ist in der Kfz-Versicherung inzwischen gang und gäbe, dass viele Kunden die jährliche Gelegenheit zu einem Spurwechsel nutzen.

1. Betriebshaftpflicht

Risikocheck. Es ist zu prüfen, inwieweit sich die Risiken in den vergangenen zwölf Monaten für die Firma verändert haben:

- Wurden zum Beispiel neue Arbeitsmaschinen angeschafft?
- Gibt es neue Zweigstellen?
- Arbeitet die Firma neuerdings mit Subunternehmen zusammen, in anderen Gewerken oder außerhalb des Betriebsgrundstücks?
- Welche Risiken sind weggefallen?

Das fragt der Versicherer jährlich im so genannten Prämienregulierungsbogen.

Tipp: „Auf jeden Fall ausgefüllt zurückschicken. Sei es auch nur mit dem Hinweis: Es hat sich nichts geändert“, rät Versicherungsberater Fütterer.

Falsch eingestuft. Es kann auch sein, dass die Firma beim Versicherer in der falschen „Schublade“ steckt und zu viel Haftpflichtprämie zahlt, wie im Praxisbeispiel (Beispiel 1). Eine jährliche Haftpflichtprämie von 12000 Euro konnte Versicherungsberater Fütterer nach einem solchen Check und anschließendem Wechsel zu einer anderen Gesellschaft für seinen Mandanten halbieren.

Der Fall: Es handelte sich dabei um eine Firma, die vormals vorrangig als Zulieferer für die Elektroindustrie arbeitete, inzwischen aber hauptsächlich Schaltungen als Endprodukte herstellt.

Hintergrund: Über so genannte Wagniskennziffern – eine vierstellige Zahl – stufen die Gesellschaften die Betriebe je nach Risikoart in der Haftpflichtpolice in bestimmte Risikogruppen ein. Im Handwerk gehören z. B. Dachdecker zur höchsten Risikogruppe. Elektrofirmen sind meist im mittleren Bereich eingestuft. Dabei wird zwischen den einzelnen

Beispiel 1: Ein Elektrobetrieb mit einer Jahreslohn- und Gehaltssumme von 150 000 Euro zahlt in der betrieblichen Haftpflichtversicherung bei einem Anbieter zum Beispiel rund 1700 Euro – bei richtiger Einstufung nur 1350 Euro. Aber auch hier ist die Prämie unter Umständen noch nicht ausge-reizt.