



Berlingo • Caddy • Combo • Connect • Kangoo

# Fünf im Frost

Am Start im Eis: Citroën  
Berlingo, VW Caddy,  
Opel Combo, Ford Connect  
und Renault Kangoo

Beim international besetzten Arctic Van Test in Finnland traten fünf populäre Citytransporter der 2-Tonnen-Klasse gegeneinander an. Die wendigen Stadtlieferwagen mussten sich sowohl im City-Test als auch auf Langstrecke im hohen Norden gegeneinander behaupten.

**D**ie leichten City-Transporter vom Schläge Caddy und Co. erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Die Fahrzeughersteller sind heute aber längst von dem alten Strickmuster Kleinwagen mit aufgesetztem Koffer abgekommen. Die aktuellen Vertreter dieser kompakten Verteilerfahrzeuge stellen eigenständige Entwicklungen dar, die immer mehr auch als Alternative zum klassischen Firmenkombi eingesetzt werden.

Im alljährlich im Winter veranstalteten Arctic Van Test traten fünf Wettstreiter der nützlichen Zustellfahrzeuge im direkten Wettstreit um Sieg und Plätze gegeneinander an. Jüngster Vertreter im Test-Quintett ist der neue Citroën Berlingo, der als eigenwillig-elegante Neuaufgabe des Vorgängermodells mit 90 PS aus einem 1,6-l-Dieselmotor gegen seinen ewigen Rivalen Renault Kangoo antritt. Der Renault kommt ebenfalls im neuen Karos-

seriekleid und mit überarbeitetem Interieur an den Start. Unter der Haube des erfolgreichen Franzosen arbeitet ein 1,5 Liter großer Diesel mit 85 PS.

Mit 75 PS spürbar schwächer und kompakter vom Basisfahrzeug her versucht sich der Opel Combo gegen die größeren Brüder seiner Klasse durchzusetzen. Den VW Caddy, mit 105 TDI-PS leistungsmäßig üppig ausgestattet, planen keine Leistungsnot. Bislang galt der



deutsche Kleintransporter als Maßstab seiner Klasse. Daran versucht auch der Ford Connect zu rütteln, der als Kastenwagen mit 1,8 Liter Hubraum und reichlichen 110 PS in den Ring steigt.

So unterschiedlich die fünf Wettbewerber im Detail wirken mögen, eint sie doch die gleiche Aufgabe: möglichst wirtschaftlich und flott Frachten bis zu 750 Kilo durch das Stadtgewirr und stadtnahe Verteilergebiete zu befördern. Nutzlast und Laderaumvolumen sind dieser Kategorie allerdings nicht von alles entscheidender Bedeutung. Die Sendungsgrößen fallen durch das stetig steigende Versandhandelsgeschäft heute immer kleinteiliger aus. Die Laderäume, von 2,8 m<sup>3</sup> im Opel Combo bis zu 3,7 m<sup>3</sup> im Ford Connect, werden in den seltensten Fällen voll ausgeschöpft. Trotzdem ist ein Blick auf die Daten des Frachtabteils angesagt.

**Der ausgewachsen wirkende** Ford Connect kann mit 710 kg Nutzlast und dem

längsten sowie höchsten Laderaummaß aufwarten. Sowohl in Höhe wie Länge bietet er rund 20 cm mehr Platz. Er rangiert aber nicht nur mit seinem Außenformat, sondern auch mit seinem Leergewicht von 1.630 kg an der Obergrenze dieser Fahrzeugklasse. Der schlankere und vor allem niedrigere Citroën Berlingo holt sich mit seinem leichteren Karosseriekonzept und respektablem 776 kg Zuladung das blaue Nutzlast-Band vor dem Ford und dem überraschend stark belastbaren Opel Combo. Der Kangoo und der schwere VW Caddy liegen auf den letzten Plätzen und können gerade mal 488 kg (Renault) und 662 kg (VW) schultern.

Um gleiche, praxisnahe Testbedingungen zu schaffen, wurden im Arctic Van Test den fünf Stadtlieferanten jeweils eine einheitliche 250-kg-Fracht aufgeladen. Im Zustellalltag in der Großstadt ist nicht nur Gewichtheben, sondern auch Agilität gefragt. Dafür mussten alle Test-Fahrzeuge mit regelmäßig wechselnden Fahrern am

Volant eine 200 km lange Citytour durch und um die finnische Metropole Helsinki bestreiten.

Hier schlägt die Stunde des Opel Combo. Sowohl in Hubraum als auch in den Maßen der Fahrerkabine nicht gerade mit Größe gesegnet, kann sich der deutsche Lastenesel vor allem in der Innenstadt gut in Szene setzen. Sein kleiner 1,3-Liter-Dieselmotor wird hier nicht zum Handicap. Von seinem Organspender Opel Corsa hat er die Kleinwagentypische Agilität geerbt. 75 PS reichen in der City voll und ganz aus, um flink im Verkehr mitzuschwimmen. Für Fahrer im Gardemaß über 1,85 m wird häufiges Ein- und Aussteigen in das Combo-Cockpit allerdings zur Leibesübung. Das nur wenig verstellbare Lenkrad sitzt recht tief, am Fahrerplatz gibt es kaum ausreichend Platz, um sich auf Dauer komfortabel einzurichten.

Fast eine Fahrzeugklasse darüber fühlt sich der Ford Connect an. Mit stattlichen Außenmaßen von 4,55 m Länge und tief-



**Der Renault Kangoo punktet mit niedrigen Verbrauchswerten (5,8 l/100 km), kommt aber trotz seiner 85 PS wenig durchzugstark daher.**

garagenunfreundlichen 1,98 m Höhe bewegt sich der Ford in der Kategorie ausgewachsener Transporter. Das macht sich natürlich im Großstadtdschungel bemerkbar, den der Connect nicht mit der Leichtfüßigkeit seiner Kollegen unter die Reifen nimmt. Sein etwas steifes Fahrverhalten gleicht der kleine Bruder des Transit dafür mit seinem sehr überzeugenden Antrieb und dem perfekt schaltbaren Fünfganggetriebe aus. Neben dem Caddy bietet der Ford am Fahrerplatz das beste Platzangebot. Der in der Türkei gefertigte Lieferwagen kann aber sowohl in puncto Verarbeitung als auch Materialien nicht ganz überzeugen. Im Frühjahr dieses Jahres soll der Connect nach vielen Jahren Laufzeit seine Modellpflege bekommen, die auch im Innenraum für frischen Wind sorgen wird.

Qualitativ nichts auszusetzen gibt es am Interieur des Klassenprimus VW Caddy. Gewohnt unspektakulär, fast langweilig im Design ist der Arbeitsplatz im norddeutschen Stadttransporter perfekt für den Arbeitseinsatz gestaltet. Trotz mittlerweile fünf Jahren Produktion wirkt der VW in seiner Schlichtheit immer noch aktuell. Ein düsteres Kapitel ist jedoch die Ausstattungspolitik von Volkswagen. Während etliche Hersteller mit elektrisch betriebenen Fensterhebern in Serie aufwarten, muss man bei VW sogar die elektrische Spiegelverstellung mit Aufpreis bezahlen.

Die minimalistische Serienausstattung setzt sich im Cockpit fort. Trotzdem ist der VW-Fahrer zufrieden, denn das Interieur wirkt hochwertig und dauerhaft – typisch VW eben. Dieses Attribut vertei-

digt der VW-Transporter auch auf der Straße. Der bewährte 1,9-Liter-TDI geht knurrig, aber durchzugsstark an die Arbeit. Das gut abgestufte, leichtgängige Fünfganggetriebe ergänzt den dynamischen Eindruck am Caddy-Steuer. Und in Sachen Fahrdynamik kann keiner der vier Mitstreiter dem Caddy die Krone entreißen. Der VW liegt sowohl auf trockener als auch auf schneebedeckter Fahrbahn stabil und vertrauenseinflößend auf der Straße.

**Überraschend anders** verhält es sich mit dem Newcomer Renault Kangoo. Sein 1,5-Liter-Motor wirkt trotz nominell ausreichenden 85 PS eher angestrengt und durchzugsschlapp. Das ungenau schaltbare Getriebe leistet seinen Beitrag zum insgesamt trägen Eindruck im Großstadteinsatz. Punkten kann der neue Kangoo dafür an der Zapfsäule. Mit sehr günstigen 5,8 l/100 km genehmigt sich der Franzose auf der 200-km-Stadtprüfung fast zwei Liter weniger als der Ford Connect. Trotzdem kann sich der Ford in der Summe aller Bewertungskriterien in der City-Wertung punktgleich mit dem VW an die Spitze setzen. Der Opel gewinnt trotz der Abstriche am Komfort die Agilitätswertung, der flotte Citroën liegt in der Stadt überall gut im vorderen Feld.

Nach dem variablen City-Einsatz steht mit 900 Kilometer Distanz die Langstreckenwertung auf dem Testplan. Aus dem für finnische Verhältnisse milden Winter Helsinkis arbeiten sich die fünf Lieferwagen auf Autobahnteilstücken und Überlandstrecken in die arktische Kälte knapp unterhalb des Polarkreises im Norden Finnlands vor. Auf der Langstrecke bestätigen VW Caddy und Ford Connect die Qualitäten, die sie bereits in der Stadt bewiesen haben. Die beiden am erwachsensten wirkenden Kandidaten punkten klar mit ihren hervorragenden Fahrwerken. Zusammen mit dem Citroën, dessen 1,6 Liter großer Diesel eine rundum überzeugende Figur abgibt, liegen Ford und VW auch in der Antriebswertung an der Spitze. Der Citroën besinnt sich auf traditionell französische Tugenden und glänzt mit dem besten Fahrwerkskomfort, während der kleine Opel auf langen Strecken nicht mehr überzeugen kann. Sein kleiner Diesel wirkt angestrengt und protes-

tiert lautstark gegen den Dauereinsatz auf der Autobahn.

Und nach Stunden hinter dem Opel-Volant sehnen sich große Fahrer nach den geräumigeren Fahrerplätzen von VW und Ford. Dem Opel bleibt nur hier der Achtungserfolg des niedrigsten Verbrauchs, ansonsten ist er gegen die Mitstreiter auf langen Strecken chancenlos. Der Renault wirkt auch bei reduzierter Drehzahl bei Autobahntempo 100 km/h temperamentloser als seine Konkurrenten. Die indirekte Lenkung und das scharfe Ansprechen der Bremsen verhehlen dem innen wie außen eigenwillig gestalteten Renault nicht zu einem vorderen Platz im Ranking.

**Eine typisch nordische Testdisziplin** ist der Handlingtest auf der verschneiten Landebahn eines Provinzflughafens, nicht weit vom Polarkreis entfernt. Auf



**Der Sparmeister: Der Opel Combo begnügt sich mit 5,1 /100 km, kann aber in den anderen Disziplinen wenig überzeugen.**

der eisglatten Piste kommt es zur Entscheidung in der Eigenschaftswertung zwischen VW und Ford. Während die beiden bei Fahreigenschaften und Komfort bislang relativ einträchtig an der Spitze lagen, kann sich der Caddy jetzt klar absetzen. Mit seiner präzisen, etwas zu leichtgängigen Lenkung durchheilt der

straff gefederte Caddy die Pylonen des Elchtestparcours am schnellsten. Bei der Brems- und Traktionsprüfung kassiert der WW die besten Noten. Nur der Renault Kangoo kann ihm hierbei folgen und endlich kräftig Punkte sammeln. Dem Opel wird sein nervöses Fahrwerk zum Schicksal, der Ford wirkt beim

## Italienische Spitzenteams



**Mit Innovationen von Fassi in die Champions League aufsteigen**



Official Supplier  
A.C. Milan  
2007 Welt- und Europameister



Official Supplier  
F.C. Internazionale  
2006/2007 Italienischer Meister



Official Supplier  
Genoa C.F.C.  
Das erste italienische Team: 1893

**FASSI**

KRANE OHNE KOMPROMISSE



Eine Testwoche im hohen Norden: Der Altmeister VW Caddy gewinnt in der Summe aller Testkriterien, doch Berlingo, Kangoo und Combo sind deutlich sparsamer.

schnellen Richtungswechsel nicht zuletzt wegen seiner Außenabmessungen etwas steifbeinig.

Auch bei der aufwändigen Messung der Heizungsleistung – in Skandinavien ein durchaus wichtiges Kriterium – kann der Volkswagen Bestnoten für sich verbuchen. Der Citroën verliert dabei den Anschluss an die Spitze, was auch an seinem Trennwandkonzept liegen mag. Im Gegensatz zu Ford, Renault und VW bauen Citroën und Opel offene Trenngitter ein. Damit wird der Laderaum mittemperiert – was natürlich länger dauert als bei einer geschlossenen Trennwand.

In Bezug auf die Ladungssicherheit hat das jedoch keinen nennenswerten Einfluss. Alle Laderaumabteilungen wirken sehr solide. Mittels sechs Zurrösen lässt sich das Ladegut fest vertäuen. Der Citroën bietet mit einer durchladefähigen Öffnung zwischen den Sitzen als einziger eine Möglichkeit, Langgut zu transportieren. Dafür muss der dritte Sitzplatz vorne weggefaltet werden, der guten Gewissens kaum einem Mitfahrer zugemutet werden darf.

Alle fünf Testwagen verfügen über seitliche Schiebetür und Heckflügeltüren zu Ladungsaustausch. Bei Citroën, Renault und VW sind die Hecktüren asymmetrisch geteilt, was vor allem im städti-

schen Auslieferverkehr praktischer ist. Die zweite seitliche Schiebetür bei Opel und Citroën kostet Aufpreis. Auf sie kann man im kommerziellen Einsatz durchaus verzichten.

Nach einer guten Woche umfangreicher Tests wird im hohen Norden Finnlands Bilanz gezogen. Blickt man auf die Wirtschaftlichkeitswertung, müssen sich Ford und VW den sparsameren Antrieben von Citroën, Renault und vor allem dem kleinen 1,3-l-Motor des Opel geschlagen geben. Dafür können sie mehr Fracht aufnehmen und dürften im Werterhalt vor den drei Sparmeistern liegen. In der Summe aller Testkriterien gewinnt der Altmeister VW Caddy jedoch klar und auch verdient den Wettstreit um den besten City-Lieferwagen. Er überzeugt mit gediegener Qualität, narrensicherem Fahrverhalten und einem Antrieb, der nur schwer zu toppen ist.

Mit klarem Respektabstand folgt dahinter der Renault Kangoo. Der Franzose liegt in keiner Einzeldisziplin vorn, kann sich aber mit einer insgesamt ausgewogenen Leistung und dem sehr günstigen Verbrauch von 5,2 l/100 km noch knapp vor dem Ford einreihen, der sich einen guten Liter mehr auf 100 Kilometer genehmigt. Der Ford ist fast eine halbe Klasse über den Mitstreitern einzuordnen

## Was die Fahrer sagen

### Citroën Berlingo: Der Agile

- + agiler Motor
- + präzise Lenkung
- + ausgewogene Federung
- wenig Platz für große Fahrer
- großer toter Winkel rechts vorne
- Pedalraum zu schmal

### Ford Connect: Der Große

- + harmonischer Antriebsstrang
- + großer Laderaum
- + stabiles Fahrverhalten
- altmodisches Innendesign
- hoher Kraftstoffverbrauch
- nachlässige Verarbeitung

### Opel Combo: Der Sparsame

- + gute Übersichtlichkeit
- + Schiebetüren beidseitig
- + niedriger Kraftstoffverbrauch
- schwacher Motor
- kleine Fahrerkabine
- hohes Geräuschniveau

### Renault Kangoo: Der Leise

- + zahlreiche Ablagen
- + niedriges Geräuschniveau
- + gute Spiegelverstellung
- indirekte Schaltung
- geringe Zuladung
- Position 12-V-Steckdose

### VW Caddy: Der Starke

- + kräftiger Antrieb
- + sehr gute Sitzposition
- + leichtgängige, präzise Lenkung
- karge Serienausstattung
- hohes Geräuschniveau
- keine elektrische Spiegelverstellung

und glänzt mit einem brillanten Antrieb, großem Laderaum und hoher Nutzlast.

Einen vorderen Platz hätte der rundum sympathische Citroën ganz klar verdient, wenn er nicht das Opfer der in Finnland stark bewerteten Heizungsprüfung geworden wäre. Der Opel macht mit einem Gesamtverbrauch von nur 5,1 l/100 km auf sich aufmerksam, kann aber sonst in keiner Disziplin wirklich überzeugen. Sein Revier bleibt das Großstadtgetümmel. Hier kann der Combo seine Qualitäten klar ausspielen, ansonsten bleibt ihm nur der letzte Rang. Für den individuell definierten Einsatz haben aber alle fünf Wintertest-Kandidaten ihre ganz speziellen Qualitäten zu bieten. Es kommt wie immer im Leben ganz einfach auf die gestellten Anforderungen an ...

OLIVER WILLMS

# Miete/Leasing/Finanzierung SPECIAL



Wer Alternativen zum Kauf sucht, ist bei den Nutzfahrzeugvermietern an der richtigen Adresse. Auf den nächsten 25 Seiten: Anbieter, Produkte, Konditionen und Spezialitäten.

