

Kassebil eller opbygning?

Med anden generation af Insiderliften har fabrikant Jan Møller, Pendelmatic, skabt mulighed for at gøre store kassebiler til et godt alternativ til chassisopbygninger. Transportmagasinet har testet de to bilers muligheder.

Af Per Fischer

Kassebil eller bokslad? Hvad skal man vælge? Det er naturligvis op til ens egen smag - og pengepung.

I disse tider vejer forholdet til pengepungen tungere - og derfor har Transportmagasinet testet to forskellige varebilsopbygninger for at se nærmere nyttelast/varerum størrelser, brændstofforbrug og priser - inklusive finansiering.

Vi har ganske enkelt sat to forskellige Citroen Jumper med 3300 kg totalvægt op i en duel mod hinanden. En chassisversion med bokslad mod en lukket kassebil.

Hvad angår tekniske specifikationer er bilerne stort set ens med blandt andet 6-trins manuel gearkasse, 120 hk HDI motor og bagtøjsgearing, som får motoren til at snurre 2100 omdr./min. ved 110 km/t.

Bilerne blev vejet både før og efter læsning til så tæt på totalvægtgrænsen på 3.300 som muligt inklusive fuld brændstofftank, men eksklusiv fører.

På vægtfronterne tegnede chassisbilen sig for 2640 kg. egenvægt og 740 kg. lastvægt og dermed 3380 kg. totalvægt, mens kassebilens



Citroen Jumper som kassebil (t.v.) og opbygningen med bokslad i duel mod hinanden. Kassebilen har bedre brændstofføkonomi, mens chassisopbygningen har mere plads.



Kassebilens har den indbyggede Insiderlift, der kan klare 750 kg.



Chassisbilen med alu bokslad og en 750 kg Z-Lift.

vægtdata blev registreret til 2280 kg. egenvægt - inklusive 180 kg ballast - som kompensation for Insiderliften, der desværre ikke var monteret i den pågældende kassebil. I det her tilfælde viste brovægten 3340 kg. totalvægt, heriblandt 1060 kg lastvægt. Altså en lastvægtforskel på 320 kg i kassebilens favor.

Hvis begge biler er læsset op til de maksimale 3300 kg.

totalvægt, er der 600 kg nyttelast til rådighed på chassisbilen, alternativt 1020 kg. i kassebilen.

Let og fyldigt gods

I forbindelse med varerumsvolumen kan den pågældende kassebil ikke hamle op med chassisbilen.

Chassisbilens bokslad kan prale med 19 kubikmeter i indvendige mål med sine 2270 x 2090 x 4020 mm.

Da kassebilens indvendige mål er 1932 i x 1870 x 3705 mm, er rumindholdet begrænset til 13 kubikmeter. Det er seks kubikmeter mindre end boksladet.

Ud fra de nævnte mål og nyttelaster fremgår det med al tydelighed, at chassisbilen er mest velegnet til transport af let og fyldigt gods, mens kassebilen - med sit mindre varerum og højere nyttelast - mere er til tungt gods.

Hvad angår lifterne er der også forskel. Chassisopbygningen har en traditionel lift, mens kassebilen har den nye Insiderlift, som nu fås med

vippfunktion, men fortsat har støtteben som den tidligere Insiderlift.

Den traditionelle lift er monteret bag på bilen, altså uden for ladet, mens Insiderliften er monteret inde i kassebilen, godt beskyttet mod vejr og vind.

Begge lifte har samme løftekapacitet, nemlig 750 kg.

Den helt store vinder.

Hvad angår brændstofforbruget, der blev målt med 160 kilometer parallelløbet på motorvejen mellem Brøndby og Slagelse Syd og



Chassisbilen slugte 27,2 liter på at tilbagelægge de 160 km. Det svarer til et forbrug på 6,06 km. pr. liter.

retur, blev kassebilen den ubestridte vinder med et forbrug på 17,7 liter, svarende til 9,32 km/liter. Chassisbilen slugte 27,2 liter på samme strækning, så her blev forbruget registreret til 6,06 km/liter.

Med andre ord brugte chassisbilen 53 procent mere brændstof i forhold til kassebilen.

Den store forskel skyldes primært, at chassisbilens udvendige mål, højde og bredde er større end kassebilens.

Brændstofforbrug er uløseligt forbundet til CO₂-udslip. Derfor kom kassebilen først i miljømålet med et udslip på 0,28 kg. CO₂ pr. kilometer eller 19,8 ton CO₂ pr. år ved 70.000 kilometers kørsel.

Til sammenligning er der for chassisbilens vedkommende tale 0,43 kg CO₂ pr. kilometer, svarende til 30,4 ton pr år og ved samme kilometertal som kassebilen.

For helhedens skyld skal nævnes, at brændstoffesten blev kørt med en hastighed på 110 km/t, og i strid sidevind på tør vejbane.

Priser og finansiering

Ifølge de beregninger, som Transportmagasinet har fået foretaget hos Citroen, er kassebilen betydeligt billigere end chassisbilen.

I forhold til chassisbilen med alu-bokslad og Z-lift er følgende besparelser knyttet kassebilen.

Forrentning og diesel. ved 70.000 km/året 46.165 kr. eller 184.661 på fire år. Udgifter til brændstof er baseret på en literpris 8,5 kroner inklusive moms.



Kassebilen brugte 17,7 liter diesel til at køre de 160 km. Det svarer 9,32 km. pr. liter.

Citroen Jumper Kassevogn 33Kv HDI 120 L3H2

Bilens pris: 210.126 kr.

Insiderlift: 49.850 kr.

Sidebeklædning og bund: 6.800 kr.

Nummerplader og levering ex moms: 3.660 kr.

Bil i alt ex. moms: 270.436 kr.

Moms: 55.142 kr.

Kontantpris incl. moms. 325.578 kr.

Udbetaling 25 procent + samlet moms: 122.751 kr.

Rest til finansiering: 202.827 kr.

Stiftelsesprovision o.lign.: 13.945 kr.

Hovedstol: 216.772 kr.

Samlet finansiering: 48 månedlige ydelser af 5.324,52 kr. = 255.576 kr.

Citroen Jumper Chassis 33 CH HDI 120 L3

Bilens pris: 175.927 kr.

Alukasse med 750 kg Z-lift: 120.000 kr.

Nummerplader og levering: 3.660 kr.

Bil i alt ex. moms: 299.587 kr.

Moms: 64.762 kr.

Kontantpris incl. moms: 364.349 kr.

Udbetaling 25 procent + samlet moms: 139.659 kr.

Rest til finansiering: 224.690 kr.

stiftelsesprovision o.lign. 14.245 kr.

Hovedstol: 238.935 kr.

Samlet finansiering: 48 månedlige ydelser á 5.866,34 kr. = 282.558 kr.