

Special
Transporterwelten



Kantiger Niedersachse:
Der VW tritt im Stil des Hauses
wie ein Riesen-Golf auf.

Ronaldo oder Messi?

Vergleich: Mercedes Sprinter und VW Crafter. Sie sind neu und sie sind richtig gut – das wird ein Duell der Giganten in der Klasse der 3,5-Tonner.

Neuer Mercedes Sprinter gegen neuen VW Crafter: So heißt das Duell des Jahres und der nahen Zukunft bei den großen Transportern. Mehr als 20 Jahre hatten die beiden Platzhirsche zusammengearbeitet. Von der ersten Generation des Sprinter leitete VW den LT

II ab und baute ihn in Hannover – der gewünschte Erfolg war's nicht. Bei der nächsten gemeinsamen Generation ließ VW den nun Crafter getauften Transporter gleich bei Mercedes herstellen. Womit VW zwar zum größten Transporterkunden von Mercedes aufstieg, je-

doch zwangsläufig in der zweiten Reihe steckenblieb, denn die meisten Käufer griffen lieber gleich zum Original. Jetzt will VW mit einem eigenen Transporter aus einem eigenen Werk das Geld lieber selbst verdienen. Die Ausgangslage: Mercedes baut rund 200.000 Sprinter im Jahr, VW kann – den Ableger MAN TGE eingeschlossen – bis zu 100.000 Crafter produzieren. Und beide sind neu – eine Wonne für Käufer, sie können sich die Hände reiben.

Zu spüren ist's an vielen Details: VW ist nach gewissen Anlaufproblemen inzwischen voll lieferfähig für seine Antriebsvarianten, auch mit dem E-Crafter geht's bald los. Mercedes wiederum holt zurzeit tief Luft, in den nächsten Wochen startet der Sprinter durch. Doch bis alle Varianten in Fertigung sind, wird's 2019 werden, den E-Sprinter eingeschlossen. Diesen Vorsprung gegen den bisher übermächtigen Gegner spielt VW aus: Während Mercedes mit einem günstigen

System Trailers

Wir liefern Fahrgestelle (Anhänger + Sattel) exakt für Ihren Aufbau vorbereitet,
z.B. **Systeme für den Wechselverkehr**

Verkauf nur an Fahrzeugbauer

Daher können wir uns auf Ihre Wünsche besonders gut einstellen und Sie haben durch uns keine Konkurrenz bei Ihrem Kunden! Modernste Fertigung: Areal 100.000 m², Hallenfläche 18.000 m², Schweißroboter, neue Montagelinie uvm.!

System Trailers Fahrzeugbau GmbH · Otto-Hahn-Str. 1 · 49767 Twist
Telefon 0 59 36/9340-0, Telefax 9340-65, E-Mail: info@systemtrailers.de

www.System-Trailers.com



Rundlicher Schwabe: Mercedes zieht weiche Linien vor, die Vorlage liefern aktuelle PKW.

Einstiegspreis lockt, hält VW zurzeit in großflächigen Anzeigen mit niedrigen Leasingtarifen dagegen.

Mit Frontantrieb

Im Mittelpunkt steht eine neue Antriebskonfiguration: Sprinter wie Crafter sind nun erstmals auch mit Frontantrieb zu haben, das ist billiger, leichter und bei den 3,5-Tonnern daher anderswo längst üblich. VW ist konzernweit Spezialist für diese Technik und kann auf Komponen-

ten aus dem Regal zurückgreifen. Mercedes tastet sich eher heran – siehe das Frontantriebsmodul für den Einstiegs-Vito vom Renault Trafic. Dafür musste Mercedes im Unterschied zu VW nicht den kompletten Transporter neu entwickeln – viele Rohbaumaße einschließlich des Laderaums sind unverändert geblieben. Unter diesen vielen Aspekten ist das Duell der beiden Neuen mit angetriebener Vorderachse umso reizvoller.

Und das schon optisch, denn das De-

sign ist jeweils markentypisch. Da wäre der niedersächsisch kantige VW mit klaren und stimmigen Linien, so eine Art Riesen-Golf. Und der eher weich geformte Mercedes, angelehnt an irgendeine aktuelle XYZ-Klasse. Beide übertreffen jetzt in der Breite knapp die Zwei-Meter-Marke. Der Crafter, weil ihm VW eine aerodynamisch günstige bauchige Form gegeben hat. Der Sprinter, weil das Antriebspaket aus Motor und Getriebe etwas breiter baut. Die Mercedes-Entwickler haben



TITGEMEYER ^{GTO}

INDIVIDUALITÄT IN SERIE

Der GETO City Kofferbausatz.

Lernen Sie unsere Lösung für Fahrzeuge der Sprinterklasse im innerstädtischen Verteilerverkehr kennen.

Der GETO City besticht durch seine Individualität: Wählen Sie aus verschiedenen Plattenvarianten, integrieren Sie Türen, Klappen und Fenster und positionieren Sie die Einbauten flexibel.

www.titgemeyer.de



Der Mercedes mag es – gegen Aufpreis – nach Art des Hauses prächtiger und prätzt dann mit Bildschirmen.



Auch im Innenraum ist der Crafter ein typischer VW: geradlinig und mit betont einfacher Bedienung

ebenfalls auf Feinheiten geachtet, denn hier verbessern schmalere Außenspiegel die Aerodynamik und verschlanken den Transporter gleichzeitig im Begegnungsverkehr. Erhalten blieb die breite Trittstufe unterhalb des Grills zum Scheibenputzen und Eiskratzen. Beim Crafter müssen dazu Einsätze oberhalb der Nebelscheinwerfer herausgenommen werden – macht das jemand?

Ein Kampf um Millimeter

Innen geht es markentypisch weiter. weiter: So etwas wie das „Zollstock-Fach“, die offene Ablage vor dem Beifahrer, kann wirklich nur VW einfallen. Das gesamte Crafter-Cockpit erinnert an eine bekannte Schokoladenwerbung: quadratisch, praktisch, gut. Und zwar richtig gut: viel Platz, prächtige Sitze, prima Instrumente, simple Bedienung, Lenkrad vom Golf – da ist es wieder, das VW-Urmet. Mercedes dagegen schätzt gegen Bezahlung die Show, gegen gutes Geld gibt es ebenso gute Displays, da macht den Schwaben keiner etwas vor. Auch der Sprinter ist geräumig und hat nun Sitze, die von VW sein könnten, so hüllen sie den Fahrer ein. Hier sind auch die Weitwinkelgläser der Außenspiegel verstellbar, wandert der Wählhebel bei einem Automatikgetriebe nach aktueller Art des Hauses platzsparend ans Lenkrad, vorher war's ein Graus. Und individuell ist der Sprinter, von extrem schlicht bis extrem edel, mit einer einzigartigen Individualität bei den Ablagen und der Ausstattung. Your personal Sprinter? Aber klar. Dank MBUX lässt der Transporter sogar mit sich reden. Der Start erfolgt schlüssellos auf Knopfdruck, die Parkbremse ist auf Wunsch elektrisch. Und das Lenkrad? Von schlicht bis übertoll, scrollen, wischen,

drücken. So gut und im besten Sinne einfach der VW ist, moderner ist der Sprinter. Wenn man's zahlt. Hinter der Trennwand nehmen sich die beiden Kontrahenten nicht viel. Das gilt für die großen Türen, da gibt es ein Millimeterspiel. Ebenso wie bei der Ladekante: Glaube keiner, dass deren Höhenangabe von 569 mm beim Sprinter Zufall ist, nachdem der Crafter 570 mm vorgelegt hatte. Vorteil VW: Seitlich hilft dem Fahrer eine Trittstufe, drinnen gibt's serienmäßig LED-Leuchten. Vorteil Mercedes: Die Aufsteller hinten sind ver-

ANZEIGE

www.minisattel.eu
Nutzlastriese bis 4000 kg
mit BE-Führerschein
02527 9195-0
0172 2300711



schwunden, gegen Aufpreis gibt's ganze LED-Leuchtketten. Auch drinnen ist's ein Kampf um Millimeter. Der VW ist breiter, aber nur in der Mitte wegen seines fülligen Aerodynamik-Bauchansatzes. Er ist höher, aber nur wegen des Aerodynamik-Dachbuckels. Und er ist länger, weil die Trennwand unten für Langgut etwas ausgebuchtet ist. Macht in den Daten 0,3 Kubikmeter mehr, in der Praxis aber kaum einen Unterschied. Das ändert sich, falls der Laderaum zu knapp sein sollte, denn VW traut dem Crafter mehr Anhängelast und ein höheres Zuggesamtgewicht zu als Mercedes seinem Sprinter. Stichwort Gewicht: Laut Daten wiegt der Crafter ein paar Kilo weniger. Der Mercedes robt sich heran, wählt der Käufer die leichten Kunststoff-Blattfedern an er Hinterachse.

Es gibt auch deutliche Unterschiede

Überhaupt, das Fahren mit den Transportern. Der VW wirkt leiser, das muss bei Gelegenheit noch nachgemessen werden. Aber es ist logisch, denn unter der Haube des Sprinter arbeitet ein knurriger Geselle. An Kraft fehlt es beiden Vierzylindern nicht, mit mittlerer Motorisierung von rund 103 kW (140 PS) und ordentlich Drehmoment sind sie gut unterwegs. Haben Mumm, rennen an die 160 Sachen. Und beide Motoren sind für den Einsatz in den aktuellen Transportern auf Vordermann gebracht worden. Die Verbrauchswerte liegen laut Normangaben Kopf an Kopf, der VW schneidet etwas niedriger ab, übertriebene Wunderwerte gibt es inzwischen hier wie dort nicht mehr. Der Dieseltank ist bei VW serienmäßig größer, aber der Mercedes schluckt mehr Adblue. Der Zuschlagstoff ist hier weiterhin unter der Haube einzufüllen, bei VW hinter der Tankklappe.

Komfortabel sind die Gegner ebenfalls, da kann ihnen in dieser Klasse keiner das Wasser reichen, in der mancher 3,5-Tonner knüppelhart auftritt. Auch rollen beide vorne mit McPherson-Federbeinen, die bekannten Dämpferbeine mit Querblattfeder aus GfK trägt nur der Sprinter mit Hinterradantrieb. Und beide bieten trotz dieser Radaufhängung einen geräumigen Fußraum, das bekommt nicht jeder hin.

Trotzdem gibt es deutliche Unterschiede, schon bedingt durch die unterschiedlichen Radstände. Mercedes wählt einen enormen Achsabstand, das hält die Fuhre bei hecklastiger Beladung stabil. Der VW dagegen neigt dann zum Schwänzeln und der Geradeauslauf ist nicht perfekt.

Die Apps der Transportbranche



The image shows a hand holding a smartphone with a blue background. The screen displays a grid of ten app icons, each with a QR code to its right. The apps are:

- Cargobull**: Logo featuring an elephant and the text 'SCHMITZ CARGOBULL'.
- Krone**: Logo featuring a truck and the text 'KRONE SERVICE LOCATOR'.
- SAF Holland**: Logo featuring a red truck and the text 'SAF Holland'.
- wds.app MOM**: Logo featuring a red paper airplane.
- Magazin-App**: Logo featuring the text 'KFZ anzeiger'.
- Meiller**: Logo featuring a yellow and black 'MEILLER' logo.
- Greiwing**: Logo featuring the text 'GREIWING logistics for you'.
- Truck Parking Europe**: Logo featuring a blue 'P' sign with a truck icon.
- Green-Zones**: Logo featuring the text 'green-zones.eu'.
- Toll Collect**: Logo featuring the text 'TOLL COLLECT service on the road'.

KFZ anzeiger logo and QR code are located in the bottom left corner of the page.

Ihre App fehlt? Rufen Sie mich an, Cornelia Paetz: 02151 5100-123 oder senden Sie mir eine E-Mail an: kfz-anzeiger@stuenings.de

Technische Daten: Mercedes Sprinter

Länge/Breite/Höhe

5.932/2.020/2.620 mm

Breite über Spiegel

2.345 mm

Radstand

3.924 mm

Wendekreis

15,2 m

Überhang vorn/hinten

1.012/996 mm

Schiebetür B/H mm

1.260/1.899 mm

Hecktür mm

1.555/1.927 mm

Länge/Breite/Höhe Laderaum mm

3.272/1.787/1.927 mm

Ladevolumen

11,0 m³

Höhe Ladekante mm

569 mm

Breite zw. Radkästen

1.412 mm

Leergewicht/Nutzlast/zul. Gesamtgewicht

2.090/1.410/3.500 kg

Zul. Achslast v/h

1.750–1.850/2.100 kg

Anhängelast

2.000 kg

Zul. Zuggesamtgewicht

5.500 kg

Zyl./Hubraum

4/2.143 cm³

Leistung kW(PS)

105 kW (143 PS) bei 3.800/min

Drehmoment Nm

330 Nm bei 1.200–2.400/min

Getriebe

Sechsgang/Neungang-Automatik

Verbrauch innerorts/ außerorts/kombiniert

9,1/7,0/7,7 l/100 km nach NEFZ

CO₂-Emission

201 g/km

Tank Diesel/Adblue

65/22 l

Höchstgeschwindigkeit

156 km/h

Grundpreis o. MwSt.

36.602 Euro

Technische Daten: VW Crafter

Länge/Breite/Höhe

5.986/2.040/2.590 mm

Breite über Spiegel

2.427 mm

Radstand

3.640 mm

Wendekreis

13,6 m

Überhang vorn/hinten

1.000/1346 mm

Schiebetür B/H mm

1.311/1.822 mm

Hecktür mm

1.552/1.840 mm

Länge/Breite/Höhe Laderaum mm

3.201–3.450/1.832/1.961 mm

Ladevolumen

11,3 m³

Höhe Ladekante mm

570 mm

Breite zw. Radkästen

1.380 mm

Leergewicht/Nutzlast/zul. Gesamtgewicht

2.056/1.444/3.500 kg

Zul. Achslast v/h

1.800/2.100 kg

Anhängelast

3.000 kg

Zul. Zuggesamtgewicht

6.000 kg

Zyl./Hubraum

4/1.968 cm³

Leistung kW(PS)

103 kW (140 PS) bei 3.500–3.600/min

Drehmoment Nm

340 Nm bei 1.600–2.250/min

Getriebe

Sechsgang/Achtgang-Automatik

Verbrauch innerorts/ außerorts/kombiniert

8,1/7,0/7,4 l/100 km nach NEFZ

CO₂-Emission

194 g/km

Tank Diesel/Adblue

75/18 l

Höchstgeschwindigkeit

158 km/h

Grundpreis o. MwSt.

35.061 Euro

*Basis: Kastenwagen Frontantrieb, ca. 6 m Länge, Hochdach, mittlere Motorisierung

Beim Rangieren dreht sich die Lage, dann wendet der VW flink, während der Mercedes seinen Fahrer wegen des großen Wendekreises zur mehr Anläufen zwingt. Ist die Lenkung des Sprinter deshalb bei geringen Geschwindigkeiten so ultraleicht ausgelegt? Was beim Rangieren hilft, fehlt beim Fahren mit niedrigem Tempo an Gefühl, das kann die straffer ausgelegte Lenkung des Crafter besser. Nachteil des riesenlangen Sprinter-Radstands: Das optionale Reserverad passt nur in den Laderaum, bei VW ist unter dem Boden genug Platz.

Für Notfälle sind hier wie dort seriemäßig und auf Wunsch allerhand Heinzelmännchen an Bord. Seitenwindassistenten, Spurwechselwarner, aktive Notbrems-Assistenten, 360-Grad-Kamera, auch halten beide einen sicheren Abstand zum Vordermann, gewöhnliche Transporterfahrer kriegen das eher selten hin. Klasse sind auch Ausparkassistenten. Wer jemals rückwärts mit einem Kastenwagen aus einer Einfahrt oder Parkbucht – Sie wissen schon. Der VW kann sogar selbständig einparken, wenn auch längst nicht immer perfekt. Und er hilft beim Rückwärtsrangieren

mit Anhänger, zirkelt ihn dabei sauber ums Eck. Unterschiedlich agieren die aktiven Spurhalte-Assistenten: Der Crafter lenkt aktiv mit, der Sprinter zupft an der Bremse. Beides hält Transporter auf Kurs, beides kann je nach Fahrgewohnheiten und Strecke auch irritieren. Macht auf beiden Seiten gut gefüllte Sicherheitspakete, die ihresgleichen suchen. Was ohnehin für Mercedes Sprinter und VW Crafter gilt, sie hieven 3,5-Tonner auf ein neues Niveau. Ja, im Zweifel auch beim Anschaffungspreis. Wohl dem, der zwischen diesen Rivalen wählen kann. **Randolf Unruh**