

Neue Transporter-Generationen

Sprinter und Crafter – zwei starke Typen

Praktischer, stärker und sicherer sollen die Transporter künftig sein. Einige Fahrzeughersteller erneuern gegenwärtig ihre Modell-Baureihen. Unter neuem Design steckt dabei nicht nur mehr Leistung und Komfort, sondern vor allem eine verbesserte Sicherheitstechnik. So sind die im Beitrag vorgestellten neuen Sprinter von Mercedes-Benz und Crafter von VW mit einem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) ausgerüstet, das Masse und Schwerpunkt der Ladung erkennt.

Generationswechsel bei 3,5-Tonnern

Mercedes-Benz bringt den neuen Sprinter (Bild ①). VW ersetzt seine bisherige LT-Baureihe mit dem Crafter (Bild ②). Beide Hersteller bündeln ihre Kräfte, um im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Denn neben dem neuen Transit von Ford bereiten auch die Konkurrenten aus Frankreich und Italien Neuentwicklungen vor.

Nach elf Jahren und insgesamt schon 1,3 Mio. Fahrzeugen startet Mercedes den Nachfolger des Sprinter, Marktführer der Klasse um 3,5 t Gesamtgewicht. VW zieht mit seinem Modell Crafter mit.

Die gemeinsam entwickelten Modelle werden nun auch zusammen an den Standorten Düsseldorf und Ludwigsfelde produziert. Größer und stärker als bisher sind sie ebenfalls

noch sicherer und komfortabler geworden. Sie unterscheiden sich in der Frontpartie und bei den Motoren. Im Fahrwerk und bei den Aufbauten stimmen sie weitgehend überein (Tafel ①).

Größe und Design

Während Mercedes die gefällige, harmonische Linienführung des bisherigen Sprinter fortsetzt und den neuen Transporter im Design noch näher an die Pkw der Marke rückt, betritt VW Neuland. Das neue Modell erhält nicht nur ein eigenes Gesicht mit markantem Grill, sondern auch einen neuen einprägsamen Namen. Die aktuellen Modelle gibt es wie bisher als Kastenwagen, Kombi (Bus), Pritschenwagen und Doppelkabine. Das zulässige Gesamtgewicht wurde insgesamt erhöht, und die Stufung lautet jetzt: 3,0 t, 3,5 t, 4,6 t und 5,0 t.



① Die neue Sprintergeneration – noch komfortabler und sicherer

Foto: Mercedes



② VW Crafter mit Hochdach unterscheidet sich nicht nur äußerlich von seinen Vorgängern

Foto: VW



Tafel 1 Technische Daten im Vergleich

Fahrzeugtypen	Mercedes Sprinter 315 CDI Kastenwagen Standard mit Hochdach	VW Crafter 35 Kastenwagen mit Hochdach
Radstand	3665 mm	3665 mm
Länge/Breite/Höhe	5910/2425/2700 mm	5905/2426/2705 mm
Länge Laderaum	3265 mm	3265 mm
Höhe Laderaum	1940 mm	1940 mm
Ladevolumen	10,5 m ³	11,0 m ³
Zul. Gesamtgewicht	3500 kg	3500 kg
Zuladung	1455 kg	1435 kg
Anhängelast (gebremst)	2000 kg	2000 kg
Sitzplätze	2 oder 3	2 oder 3
Motor	4-Zylinder-Diesel mit zweistufiger Aufladung	5-Zylinder-Diesel mit Turbolader
Hubraum	2148 cm ³	2459 cm ³
Leistung	110 kW (150 PS)	100 kW (136 PS)
Drehmoment	330 Nm bei 1200-2400/min	300 Nm bei 2000/min
Getriebe	6-Gang (optional Automatik)	6-Gang
Antriebsart	Heckantrieb	Heckantrieb
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h	158 km/h
Kombinierter Verbrauch	10,4 l/100 km	10,1 l/100 km
Motorölwechsel	40000 km	40000 km
Preis (o. MwSt.)	33 270,- Euro	29 480,- Euro



3 Fahrkomfort wie im PKW



4 Alles gut im Blick

Fotos: Böttcher

Mit drei Radständen, vier Aufbauhöhen und drei Dachhöhen decken die gefragten Kastenwagen einen Bereich von 7 bis maximal 17 m³ Laderaum ab.

Pkw-Komfort am Lenkrad

Den Entwicklern kam es darauf an, dass selbst ein normaler Pkw-Fahrer am Lenkrad der großen Transporter auf Anhieb gut zurecht kommt (Bild 3 und 4). Dank hoher und aufrechter Sitzposition hat er die Kanten des großen Kastenwagens gut im Blick. Schalter und Hebel liegen griffgerecht. Auch die Lenkung geht angenehm leicht. Hinterm Lenkrad ist jetzt Platz für bis zu 1,90 m große Fahrer, bisher war bei 1,76 m Schluss. Innen wirken beide Fahrzeuge modern und zweckmäßig. Sie lassen sich tatsächlich fast so leicht bedienen wie ein Pkw.

In Sachen Sicherheit verfügen beide über eine besonders stabile Fahrgastzelle, deren Energieaufnahme beim Frontalaufprall vor das Fahrerhaus verlegt ist. Dazu wurde eigens der Vorderwagen verlängert. Während Fahrer-Airbags Serie sind, gibt es Beifahrer-Airbags, zwei Fenster-

und zwei Seiten-Airbags auf Sonderwunsch.

Die neue Sicherheitslenksäule ist längs und in der Höhe verstellbar. Das Vierspeichenlenkrad steht steiler als bisher und erlaubt damit eine Pkw-ähnliche Sitzposition.

Leichteres Be- und Entladen

Leicht soll auch das Be- und Entladen vor sich gehen, wozu die seitliche Schiebetür schon mit ihrer Breite von 1,30 m beiträgt (Bild 5). Auf Wunsch gibt es sie mit Elektroantrieb, der auf Knopfdruck in 5 s öffnet oder schließt.

Dem Pkw-Programm entlehnt ist das zusätzlich erhältliche System „Keyless Entry and Slide“, das der Fahrer schätzen wird, der etwa Pakete trägt und keine Hand frei hat. Nähert er sich dem Sprinter oder Crafter, braucht er nur den Schlüssel dabei zu haben, um die Fahrtür automatisch zu entriegeln und die Schiebetür zu öffnen. Entfernt er sich, schließen beide Türen.

Die Ladebreite zwischen den Radkästen hinten beträgt jetzt mindes-

tens 1,04 m. Insgesamt bietet der größte Kastenwagen 25 % mehr Laderaum (Bild 6) als sein Vorgänger. Das ist besonders auf drei Neuheiten zurückzuführen: das Superhochdach, der längere Radstand und der ebenfalls längere hintere Überhang.

Elektro-Ausrüstung

Große Aufmerksamkeit gilt der Ladungssicherung. Dazu werden neue Sperrholzböden mit verschiedenen Verzurrschienen angeboten. Bei der Präsentation der neuen Sprinter-Flotte war bereits ein Fahrzeug mit der Globelyst-Inneneinrichtung des Ausrüsters Sortimo (Bild 7) zu sehen. Auch das branchenspezifische Elektromodul von Sortimo soll in Kürze lieferbar sein. Beim neuen Crafter befinden sich ebenfalls verschiedene Werkstatteinbauten in Vorbereitung (Bild 8).

Sicher und komfortabel transportieren

Sprinter und Crafter rollen auf breiterem Fahrwerk, stabilerem Rahmen und neuen 16-Zoll-Rädern – auf Wunsch 17 und 18 Zoll. Die Fahrzeuge erweisen sich auch ausgelastet als sicher und richtungsstabil. Sie bleiben selbst in Wechselkurven frei von störenden Wankbewegungen. Das Fahrwerk schluckt Unebenheiten gut, auch ohne Ladung. Neu ist eine Querblattfeder an der Vorderachse, die statt aus Stahl aus Verbundwerkstoff besteht. Sie ist leichter und verbessert die Möglichkeiten der Fahrwerks-Abstimmung. Beim elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) übernehmen die neuen Transporter eine Vorreiterrolle. Seit 2003 ist ESP serienmäßig. Das neue „Adaptive ESP“ besitzt wichtige Zusatzfunktionen. So



5 Sprinter Kastenwagen extralang – für lange und sperrige Materialien

Foto: Böttcher



6 Mit der 1,30 m breite Schiebetür ist der Crafter (Kasten superhoch) einfach und schnell zu beladen

Foto: VW



7 Sprinter - mit Globelyst - mit Globelyst von Sortimo ausgestattet



8 Werkstatt-ausrüstung im Crafter

Fotos: Böttcher

Tafel 2 Preise für einige Sonderausstattungen des Sprinter (Preise ohne MwSt.)

Automatikgetriebe	1250 Euro
Pritsche mit Alu-Bordwänden	1700 Euro
Super-Hochdach (Stehhöhe 2.140 mm)	2750 Euro
Bi-Xenon-Scheinwerfer mit statischem Abbiegelicht	800 Euro
Elektrische Betätigung der Schiebetür (Hochdach)	870 Euro
Automatiktür „Keyless entry and slide“ (Hochdach)	1250 Euro
Rundumverglasung für Kastenwagen	1010 Euro
Heizbare Windschutzscheibe	280 Euro
Beifahrersitz Zweisitzer	345 Euro
Beifahrerairbag	390 Euro
Windowbag für Fahrer und Beifahrer	660 Euro
Thoraxbag für Fahrer und Beifahrer	390 Euro
Holzfußboden im Laderaum (Kastenwagen)	500 Euro
Klimaanlage	1610 Euro
Universal-Vorrüstung für Mobiltelefone (vernetzt)	500 Euro
Lenkrad in Höhe und Neigung verstellbar	100 Euro
Multifunktionslenkrad mit Reiserechner	325 Euro
Einparkhilfe Parktronic	885 Euro
Anfahrhilfe am Berg	80 Euro

erkennt und berücksichtigt das System Lage und Gewicht der Ladung, reagiert damit noch feinfühlicher und genauer in kritischen Situationen. Eine optionale Erweiterung des ESP ist der Anfahrassistent, der ungewolltes Zurückrollen am Berg beim Wechsel vom Brems- auf das Gaspedal verhindert.

Erstmalig kann man die Transporter auf Wunsch auch mit Bi-Xenon-Scheinwerfern sowie Abbiege- und Kurvenlicht ordern.

Unterschiedliche Antriebsvarianten

Sprinter. Beim Sprinter gibt es neben den V6-Topmotoren mit 258 PS (Benziner) und 184 PS (Diesel) die wirtschaftlichen Vierzylinder-Diesel. Der Grundmotor mit 2,148 l Hubraum erreicht mit unterschiedlicher Aufladung die vier Leistungsstufen 88, 109, 129 und 150 PS. Dabei arbeiten die beiden stärkeren sogar mit zweistufiger Turboaufladung. Sie hilft nicht nur die Euro-4-Abgasnorm für Lkw zu erfüllen, sondern sorgt auch für schnelleres Ansprechen. Die Diesel sind serienmäßig mit Partikelfilter ausgerüstet. Das Sechsganggetriebe lässt sich angenehm per Joystick schalten. Zur Wahl steht ebenso eine Wandlerautomatik.

Crafter. Anders als beim Sprinter wird der Crafter grundsätzlich von neuen Fünfzylinder-TDIs von VW mit neuer Common-Rail-Einspritzung angetrieben. Diese treten ausgesprochen kräftig an und laufen noch einen Tick leiser als die Vierzylinder von Mercedes. Nur nahe der Drehzahlgrenze werden die Fünfzylinder laut. Sie sind ebenfalls serienmäßig mit Partikelfilter ausgerüstet. Künftig wird es eine sequentielle Schaltautomatik geben.

Die Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch abgeregelt – bei den kleineren Modellen bei 160 km/h, bei allen Varianten über 3,5 t bei 90 km/h. Auch niedrigere Werte sind einstellbar.

Preise im Auftrieb

Beim Crafter sind die Preise bei vergleichbarer Ausstattung etwa auf ähnlichem Niveau geblieben wie bisher. Im Vergleich dazu ist der Sprinter jeweils um einige tausend Euro teurer. Das gilt sowohl für die Grundpreise als auch für die lange Liste der Sonderausstattungen (Tafel 2).

Kostete das bisherige Kastenwagen-Einstiegsmodell 208 CDI – 2,7 t GG, 82 PS – noch 21.850 Euro, so sind für das aktuelle Einstiegsmodell 209 CDI – 3,0 t, 88 PS – bereits 24.170 Euro (ohne Mehrwertsteuer) fällig. Für ein größeres und stärkeres Kastenwagenmodell wie den 315 CDI (Tafel 1) beträgt der Listenpreis dann bereits 33.270 Euro. Ein Pritschenwagen mit Doppelkabine, wie der 211 CDI, steht zwar mit 26.560 Euro in der Preisliste. Aber allein die Pritsche mit Alu-Bordwänden kostet nochmals 1.700 Euro Aufpreis.

Dafür bieten die neuen Transporter aber anspruchsvollere Technik und haltbareres Material. So gewinnen sie durch höhere Anteile verzinkter Bleche insgesamt an Langlebigkeit und Wertbeständigkeit.

Mercedes gibt nicht nur eine zweijährige Werksgarantie auf das Gesamtfahrzeug, sondern darüber hinaus auch eine Garantie von zwölf Jahren gegen Durchrostung mit auf den Weg. VW bietet für den Crafter genau diese Konditionen.

K. Böttcher, J. Sachse