



Fotos: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München

**Viel Schein** | Der Crafter bietet Hauptscheinwerfer mit LED-Technik (980 Euro), beim Sprinter gibt es diese optional mit Bi-Xenon-Technik (956 Euro)

## Der einstige Bruder fordert zum Duell

**Transporter-Test** | Seit zwei Jahrzehnten unterscheiden sich die beiden Vorzeige-Lastesel nicht mehr so stark wie heute. Der komplett selbst entwickelte Crafter fordert den Paltzhirsch heraus. Wie nah kommt er ihm nun?

— Da könnte einem der Begriff Undankbarkeit in den Sinn kommen: Zwei Jahrzehnte arbeiteten Mercedes-Benz und Volkswagen bei ihren großen Transportern – zumindest für Außenstehende – problemlos zusammen. Über zwei Fahrzeug-Generationen hinweg schien die Sprinter-Basis für Volkswagen gut genug zu sein und man produzierte den größten VW-Transporter sogar bei Daimler im Werk in Düsseldorf.

**Eigenes Werk** | Doch jetzt sieht sich der Sprinter vom einstigen Bruder herausgefordert. Zum letztjährigen Modellwechsel kündigte VW die Transporter-Liaison auf und nahm Entwicklung und Produktion selbst in die Hand. Dafür stampfte man in Rekordzeit im polnischen Wrzesnia ein nagelneues Werk aus dem Boden, in dem der komplett neu entwickelte Crafter und sein Zwillingsbruder MAN TGE montiert werden.

Und der Neue soll seinem bisherigen Ziehvater nicht nur bei Fahrkomfort, Ergonomie und Wirtschaftlichkeit das Fürchten lehren, sind sich die Volkswagen-Verantwortlichen sicher. Aber ist neu wirklich besser als bewährt? Schließlich ist der Name Sprinter

nicht umsonst Synonym für eine ganze Fahrzeugklasse, weshalb sich der Daimler nicht kampflos geschlagen geben wird.

Um das herauszufinden, treten nun die beiden Kontrahenten im ersten direkten Test gegeneinander an. Dafür wählten wir die im KEP-Geschäft der Kurier-Express-Dienste populäre Karosserie-Variante mit Hochdach und knapp elf Kubikmetern Frachtvolumen.

### Überraschender Einstieg in die Test-Transporter, die beide beim Interieur punkten.

Hier kann der VW den ersten Punkt für sich verbuchen: Sein Frachtraum fällt acht Zentimeter länger, fünf breiter und zwei Zentimeter höher aus, weshalb trotz nahezu gleicher Karosserielänge 0,8 Kubikmeter mehr in den Crafter passen. Auch ein Verdienst des VW-typischen Frontantriebs, den die Niedersachsen seit dem Modellwechsel endlich auch bei den 3,5-Tonnern offerieren. So muss der VW keinen Platz für die Kardanwelle oder das Differenzial vorhalten, wes-

halb auch die Ladekante angenehme sieben Zentimeter niedriger liegt als beim heckgetriebenen Mercedes-Benz.

Umso mehr überraschte uns, dass beim Stern der Einstieg vorne bequemer ausfällt. Der Sprinter-Fahrerhausboden liegt 35 Millimeter niedriger als beim Crafter. Das wäre kaum der Rede wert, würde die im Einstieg integrierte Trittstufe beim VW nicht auf 41 Zentimeter Höhe thronen (Sprinter: 36 cm). Fünf Zentimeter, die gestresste KEP-Fahrer nach unzähligen Ein- und Aussteigevorgängen pro Tag spüren werden.

**Gerade Linie** | Hinter dem Lenkrad bieten beide Transporter ein hohes Niveau, schließlich zählt der Sprinter in Sachen Sitzkomfort und Verarbeitung nach wie vor zu den besten seiner Klasse. Allerdings wirkt der schnurgerade gezogene Armaturenräger des Crafter deutlich moderner als die zerklüftete Lösung im Mercedes-Benz und die Ergonomie vieler Schalter und Knöpfe ist beim VW besser durchdacht – was besonders für die fummeligen Taster und Drehregler für die Heizung und Lüftung im Sprinter gilt. In einigen Punkten ist der Stuttgarter aber auch

**Restwerte | DAT-Prognose**



Mercedes-Benz Sprinter II  
Kastenwagen, HKa4 316 CDI  
Euro 6, Bluetec

Restwerte vom Listenpreis (38.762 Euro zzz. MwSt.)  
(Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach

**36 Monaten** und  
15.000 km/Jahr: 37,15%  
25.000 km/Jahr: 35,79%  
40.000 km/Jahr: 33,09%

**48 Monaten** und  
15.000 km/Jahr: 33,46%  
25.000 km/Jahr: 31,97%  
40.000 km/Jahr: 28,84%

**Restwerte | DAT-Prognose**



Volkswagen Crafter Kasten-  
wagen 35 lang plus Super-  
hochdach FWD

Restwerte vom Listenpreis (40.901 Euro zzz. MwSt.)  
(Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach

**36 Monaten** und  
15.000 km/Jahr: 44,06%  
25.000 km/Jahr: 42,46%  
40.000 km/Jahr: 39,28%

**48 Monaten** und  
15.000 km/Jahr: 39,06%  
25.000 km/Jahr: 37,33%  
40.000 km/Jahr: 33,69%

Vorbild, beispielsweise finden sich die ins Armaturenbrett eingelassenen, offenen Ablagen in auffallend ähnlicher Form im neuen Crafter wieder. Mit dem Unterschied, dass sie im Sprinter, abgesehen vom Handschuhfach, die einzige brauchbare Ablagemöglichkeit sind. Der VW-Armaturenräger bietet dagegen eine praktische Ablageleiste sowie mehrere Staufächer in den Türen an.

**Testdaten und Preise | Mercedes-Benz Sprinter**

**L2H2 (3,5 t) Heckantrieb ab 38.891 Euro**  
R4/2.143 cm<sup>3</sup> | 120 kW/163 PS | 360 Nm/1.400-2.400  
U/min | 6-Gang | 19,5 s | 9,5 D + 0,42 Adblue

5.926 x 1.993 x 2.612 mm | 10,5 m<sup>3</sup>  
Wartung: 2 Jahre oder 60.000 km  
Nutzlast/Anhängelast: 1.140 kg/2.000 kg  
Testballast: 800 kg  
Garantie: 2 Jahre/12 Jahre (Rost)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



1



2



3

1 | Seit 2013 gibt es die aktuelle Sprinter-Generation 2 | Adblue wird hier noch umständlich im Motorraum nachgefüllt, nicht seitlich 3 | Top verarbeitetes Cockpit, aber etwas fummeliges Handling

## bott vario

Die Fahrzeugeinrichtung.



Individuelle Einrichtungskonzepte.  
Branchengerechte Sonderlösungen.  
Full Service Abwicklung.

**bott.**  
Umfassender Flottenservice.

► Besuchen Sie bott  
auf der NUFAM  
dm-Arena | Stand D407





1 | Der Crafter könnte optisch auch ein großer T6 sein 2 | Klassisch gelöst ist die Frage: Wohin mit dem Adblue-Tank? 3 | Der Innenraum ist gut geschnitten, bietet viele Ablagen und ist top verarbeitet

**Anpassungsfähig** | Bei beiden vorbildlich: Der großzügige Verstellbereich von Sitz und Lenkrad, wodurch jede Fahrerstatur ihre Position findet. Einen guten Job machten die VW-Entwickler auch beim Fahrwerk. Kein anderer Transporter dieser Klasse nimmt, trotz 800 Kilogramm Testballast im Laderaum, Kurven gelassener, ohne die Insassen bei Straßenebenenheiten über Gebühr durchzuschütteln. Einzig die bei Bodenwellen nach wie vor polternde Vorderachse sowie nicht genau verortbare Knarzgeräusche der Karosserie, die wir aber noch dem frühen Serienstand des Testwagens zuschreiben, trüben das Gesamtbild.

Solche Störgeräusche erlaubt sich der perfekt verarbeitete Sprinter nicht. Sänftengleich gleitet er über Schlaglöcher hinweg, dafür neigt sich seine Karosserie in Kurven aber stärker zur Seite und das Fahrwerk quittiert Lastwechsel deutlich schaukeliger. Allerdings besteht selbst bei plötzlichen Lenkmanövern unter voller Beladung niemals Grund zur Sorge. Auffallend leicht von der Hand geht im Norddeutschen die Bedienung von Pedalen und Lenkung, die trotz

der elektromechanischen Steuerung direkten Kontakt zur Straße vermittelt. Auch der Schalthebel des Sechsganggetriebes flutscht im Crafter williger durch die Gassen als bei der für Mercedes-Benz typischen knochigen Sechsgangbox des Sprinters. Letztere war beim Testwagen an den 163 PS und 360 Newtonmeter starken 2,1-Liter-Vierzylinder gekoppelt.

**Kraftvorsprung** | Der hatte auf unserer Testrunde zu keinem Zeitpunkt Mühe, dem um 14 PS stärkeren TDI des Crafter zu folgen. Unterschiede offenbaren sich eher im unteren Drehzahlbereich, aus denen der doppelt aufgeladene VW-Motor dank seines Dreh-

momentvorteils von 50 Newtonmetern souveräner rausbeschleunigt. Außerdem fühlt sich der TDI im Bereich unterhalb von 1.200 Touren wohler als der Mercedes-Benz CDI, der sich mit einigen Rassel- und Brummgeräuschen aus dem Maschinenraum meldet. Wer das ignoriert und den Schalthebel unangetastet lässt, wird aber auch im Sprinter mit einer brauchbaren Elastizität belohnt.

Für einen niedrigen Verbrauch ist ein solcher Fahrstil bekanntermaßen obligatorisch und diese Wertung entscheidet der Volkswagen klar für sich. Mit 9,1 l/100 km überwand der neue Crafter die genormte Testrunde am windigen Testtag und nahm seinem süddeutschen Rivalen damit beachtliche 0,4 Liter auf 100 Kilometer ab. Hinzu kamen bei beiden Transportern 0,4 l/100 km Adblue für die Euro-6-gemäße Schadstoffreinigung. Die Verbrauchsdifferenz überrascht umso mehr, da der Crafter-Testwagen über 100 Kilogramm mehr auf die Waage brachte als der ehemalige Zwilling, der bekanntermaßen noch nie als Leichtgewicht in der 3,5-Tonnen-Klasse galt.

**Nutzlastversprechen** | Damit bietet der Crafter-Testwagen schon in der vergleichsweise kompakten Elf-Kubikmeter-Version lediglich knapp über eine Tonne Nutzlast. Leider setzt also auch der VW den Trend zur Gewichtszunahme von neu entwickelten Transportern fort, auch wenn Hersteller bei Präsentationen gern das Gegenteil versprechen. Im positiven Sinne erkennbar ist das junge Alter des Crafter dagegen bei der üppigen Auswahl an Assistenzsystemen. Vom Abstandsregel-Tempomat über die aktive Spurbinding bis zum Einparkassistenten, der sogar den Anhänger rangieren kann, reicht die Armada, die, außer der nahezu baugleiche MAN TGE, derzeit wohl kein Wettbewerber in dieser Klasse bieten kann.

**Nachfolger** | Erst recht nicht der am Ende seines Lebenszyklus stehende Sprinter. Seine optionalen Assistenten beschränken sich lediglich auf Warnungen. Und penetrieren den Fahrer mit ständigem Gepiepse, dass man oft nicht sicher ist, ob nun gerade der Spurwächter, der Totwinkel- oder der Kollisionswarner mit der Gesamtsituation unzufrieden ist. Da werden nicht wenige Fahrer vom Abschaltknopf Gebrauch machen. Kritik, mit der Mercedes-Benz beim für 2018 avisierten Nachfolger sicher aufräumen wird. Dann werden die Karten im Segment neu gemischt. In dieser Zeit könnte der neue Crafter seine Marktposition ausbauen – das nötige Potenzial dazu hat der große VW-Transporter in jedem Fall. | Jan Burgdorf

**Testdaten und Preise | VW Crafter**

**L3H3 (3,5 t) Frontantrieb ab 35.876 Euro**  
 R4/1.968 cm<sup>3</sup> | 130 kW/177 PS | 410 Nm/1.500-2.000 U/min | 6-Gang | 17,8 s | 9,1 D + 0,40 Adblue  
 5.986 x 2.040 x 2.590 mm | 11,3 m<sup>3</sup>  
 Wartung: 2 Jahre oder 50.000 km  
 Nutzlast/Anhängelast: 1.025 kg/3.000 kg  
 Testballast: 800 kg  
 Garantie: 4 Jahre (bis Juli 2018)/12 Jahre (Rost)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer