

Variabilitäts-Künstler

Beschaffung | In kaum einer anderen Fahrzeugklasse ist das Angebot so groß wie bei den Transportern. Wir blicken auf das Heer der 3,5-Tonner, deren hohe Wandlungsfähigkeit das gesamte Segment prägt.



Foto: Ford

Kölner Transportriese | Den Ford Transit gibt es als Kastenwagen ausschließlich als Hochdach-Version. Wer weniger Höhe braucht, greift zum Transit Custom

— Länge bis fünf Meter, bis zu drei Dachhöhen und verschiedene Gewichtsklassen. Die Kombinationsmöglichkeiten bei Transportern sind nahezu unerschöpflich. Also lohnt es sich einmal zu versuchen, die Welt der 3,5-Tonner zu ordnen.

Der Klassenprimus ist ein Schwabe: der **Mercedes-Benz Sprinter**. Neben den bekannten Qualitäten des Sterns mag dies auch darin begründet sein, dass Daimler mit einem der umfangreichsten Variantenangebot aufwartet. Das kleinste Derivat (L1H1) wildert mit seinem 7,5 Kubikmeter fassen-

den Laderaum noch fast im Revier des kleineren Vito, bietet als 3,5-Tonner deutlich mehr Nutzlast. Oberhalb streckt sich der Sprinter über drei wählbare Längen und drei Dachhöhen bis zum 17-Kubik-Koloss (L4H3). Als 3,5-Tonner bleibt allerdings nicht mehr viel Nutzlast übrig. Mit Vorsicht genießen sollte man die vom Hersteller fürs größte Modell angegebenen 1.090 Kilogramm Zuladung – die Realität fällt eher dreistellig aus.

Hohe Zuladung ist nicht die Schokoladenseite des **Iveco Daily** – zumindest nicht als 3,5-Tonner. Der Italiener hat schwer an

seiner Leiterrahmen-Bauweise zu tragen, bringt es dafür aber auf ein konkurrenzloses zulässiges Gesamtgewicht von bis zu sieben Tonnen. Ein Superlativ ist auch die Variante L5H3, die bis zu 19,6 Kubikmeter lädt. Ein besseres Verhältnis von Nutzlast zu Platzangebot bieten die kompakteren Modelle zwischen 10,8 und 15 m³. Insgesamt hält Iveco neun verschiedene Karosserievarianten (fünf Längen und drei Dachhöhen) vor.

Übersichtlicher ist das Angebot beim **Ford Transit**. Der in der Türkei gefertigte Transporter steigt erst bei der Konfektion L2H2 ein. Für eine Version mit flachem Dach sieht man bei Ford zu geringe Stückzahlen in Europa, heißt es. Ford verweist auf den kleineren Bruder Transit Custom, der als Kastenwagen allerdings nur 6,8 Kubikmeter fasst (mit Hochdach: 8,29 m³).

Dafür gewährt Ford seinen Kunden beim 3,5-Tonner bis zur Version L3H3 (13 m³) die Wahl zwischen Front- oder Heckantrieb. Wer allerdings nicht ständig schwere Anhänger von nassen Wiesen ziehen muss (2,8 Tonnen Anhängelast bieten sowohl die Front- als auch die Hecktriebler), dem legen wir den Griff zur frontgetriebenen Version nahe. Denn die ist einerseits 500 Euro günstiger in



Foto: Nissan

Gewicht verlangt nach Halt | Die schweren Nissan-Derivate verfügen an der Hinterachse über eine Zwillingsbereifung

der Anschaffung, bietet vor allem im Laderaum zehn Zentimeter mehr Innenhöhe, die sich beim Ladevolumen immerhin in ein Plus von 0,5 m³ niederschlagen. Schuld ist der zusätzliche Zwischenboden – ein Tribut an die Kardanwelle des Hecktrieblers. Zudem erhöht er die Ladekante um knapp elf Zentimeter, weshalb hier ein extrahohes Bein beim Entern des Laderaums nötig ist.

Das gleiche Problem kennt der **Renault Master**, der hier gleichzeitig die von ihm abstammenden Transportermodelle **Opel Movano** und **Nissan NV400** vertritt. Denn auch dieses Transporter-Trio ist in der Karosserievariante L3 wahlweise front- oder heckgetrieben lieferbar. Wobei sich im Falle des Renaults kurioserweise ausgerechnet der Hecktriebler als wendiger erweist. Grund ist sein um 650 Millimeter kürzerer Radstand, der den Wendekreis im Vergleich zum Fronttriebler mit seinem ellenlangen 4.332-mm-Radstand um satte zwei Meter verringert.

Womit die Vorteile des RWD (Rear Wheel Drive) aber schon aufgezählt sind. Ansonsten kommt er exakt 1.000 Euro teurer, sein Laderaum fällt – bedingt durch die knapp zehn Zentimeter geringere Innenhöhe – um 0,63 Kubikmeter kleiner aus, und die Ladekante liegt um 13 Zentimeter höher. Am deutlichsten wird der Vorteil des Fronttrieblers bei der Zuladung: Er darf satte 266 Kilogramm (Werksangabe) mehr einladen.

Für seine hohe Nutzlast ist auch das eng verwandte Sevel-Trio **Fiat Ducato**, **Citroën Jumper** und **Peugeot Boxer** bekannt. Die drei Hersteller setzen ausschließlich auf Frontantrieb, weshalb das Programm auch bei vier Tonnen Gesamtgewicht endet. Unterhalb bieten die Italiener und Franzosen ein umfangreiches Programm, das bei 2,6 Tonnen Gesamtgewicht und acht Kubikmetern Ladevolumen beginnt. Transporteure greifen dagegen gern zu den größeren Versionen, die als L3H2 13 und als L4H2 bis zu 15 Kubikmeter schlucken. Um jeweils zwei Kubikmeter vergrößern lässt sich das Frachtabteil zusätzlich durch die Option Superhochdach (H3).

Deutlich geringer fallen die Wahlmöglichkeiten beim **Hyundai H350** aus, der noch zu den Neulingen hierzulande zählt. Im deutschen Straßenbild gehört der solide gebaute Koreaner nach wie vor zu den Exoten. Das mag auch daran liegen, dass das Angebot bislang schmal ausfällt. Die Kastenwagen sind nur als 3,5-Tonner lieferbar und ausschließlich mit Hochdach. Außerdem gibt es nur zwei Karosserielängen mit 10,5 oder 12,9 Kubikmetern Fassungsvermögen.



Foto: GM Company

Modellvielfalt | Wer zum Opel Movano greift, kann zwischen vier Längen und drei Höhen wählen

Ein Modellwechsel hat der **VW Crafter** vollzogen. Dieser wurde bisher bei Mercedes-Benz im Werk Düsseldorf produziert und war deshalb mit dem Sprinter eng verwandt. Mit dem neuen Modell nahm Volkswagen die Fäden nun selbst in die Hand, der Crafter – den es leicht abgewandelt nun auch als **MAN TGE** gibt – ist damit eine komplette Eigenentwicklung.

Ab März wird sich der Neuling auf der Straße zeigen. Dann mit drei verschiedenen Längen und drei Dachhöhen. Die Modelle bis einschließlich 3,5 Tonnen verfügen über Frontantrieb, die schweren Crafter bis 5,5 Tonnen Gesamtgewicht sind heckgetrieben.

Das Fronttriebler-Portfolio reicht vom L3H2 (9,9 m³) bis zum L5H4, der satte 18,4 Kubikmeter Ladevolumen verspricht. Die beiden Langversionen rollen mit einem Radstand von 4.490 Millimetern vor, die Kurzversion bietet hier 3.640 Millimeter.

Den Crafter-Vorgänger gibt es in den gleichen Karosserie- und Gewichtsvarianten wie den Sprinter. Mit einer Ausnahme: Bei VW endete das zulässige Gesamtgewicht bei fünf Tonnen (beim Sprinter sind es immerhin 5,5 Tonnen). Nicht nur hier zeigt sich: Unterschiede gibt es sogar bei fast einiigen Zwillingen – vergleichen lohnt sich.

| Jan Burgdorf, Rocco Swantusch



Foto: VW

Frühblüher | Bestellen kann man den neuen VW Crafter schon, auf die Straße kommt er im März



Foto: Peugeot

Pluspunkt | Die Sevel-Modelle von Peugeot, Citroën und Fiat zeichnet eine hohe Nutzlast aus



Foto: Hyundai

Klein, aber fein | Den Hyundai H350 gibt es nur in zwei Versionen, aber er ist ein Schritt nach vorn



Foto: Renault

Könner | Die größte Version des Renault Master verstaut knapp 16 Kubikmeter im Heck



Foto: Iveco

Einzelkämpfer | Als große Ausnahme im Feld baut der Iveco Daily auf dem Leiterraum auf



Foto: Daimler

Primus | Der Bestseller aus Stuttgart bietet in der L2H1-Version gut neun Kubikmeter Stauraum an