

Drei-Tonner

Transporter-Test | Erstmals treffen die frisch erneuerten Modelle des Mercedes-Benz Vito und Renault Trafic auf den Altmeister VW T5. Ob die beiden „Jungen“ das Zeug haben, dem Platzhirsch in diesem Segment Druck zu machen, klärt der Dreier-Vergleich.

— So viele Transporterneuheiten wie in den vergangenen Monaten gab es innerhalb nur eines einzigen Jahres höchst selten. In der „kleinen“ Dreitonnen-Klasse kamen die wichtigsten Neuerscheinungen von Renault und Mercedes-Benz, die ihre stark überarbeiteten Modelle Trafic und Vito an den Start brachten.

Und vor allem in Stuttgart formuliert man unmissverständlich, was man vom Neuen erwartet: Die Marktführerschaft, in dieser Klasse seit Urzeiten fest in VW-Hand, muss her. Und Mercedes-Benz und Renault (der hier auch seinen baugleichen Bruder Opel Vivaro vertritt) könnten ihren Angriff zur rechten Zeit starten. Rollt der T5 in seiner aktuellen Form doch bereits seit mehr als fünf Jahren aus dem VW-Werk im polnischen



Vorkehrungen für die Testrunde | Die drei erhalten 700 Kilogramm als Ballast mit auf die Tour

Posen. Doch wer genauer hinsieht, erkennt schnell: So neu, wie das Renault- und Daimler-Marketing glauben machen wollen, sind Trafic und Vito gar nicht.

Die Basis bleibt | Unter dem neu gestalteten Blech steckt in beiden Fällen der Rohbau des Vorgängers. Verändert haben beide Hersteller die bestehende Basis aber in unterschiedlicher Weise. Während beim Vito das Frachtabteil unverändert blieb und die 14 Zentimeter Längenzuwachs allein den strengeren Anforderungen des Fußgänger-

schutzes gewidmet sind, vergrößerte der Importeur Renault zusätzlich das Frachtabteil um elf Zentimeter. Womit nun auch in den Trafic drei Europaletten passen. Die Größe der beiden deutschen Konkurrenten erreicht der Franzose aber weiter nicht. Mit 5,2 Kubikmeter Ladevolumen und 2.537 Millimeter Ladelänge bietet der Trafic den kleinsten Frachtraum des Test-Trios.

Unentschieden | Mit Vorsicht genießen sollte man die 6,3 Kubik des Vito. Hier rechnet Mercedes die „Verlängerung“ unterhalb der



Nah am Limit | Die 700-Kilogramm-Ballast drücken den Niedersachsen tief in die Federn

VW Transporter 2,0-Liter-TDI 140 Bluemotion

ab 28.925 Euro

2,0-Liter-Vierzylinder, 140 PS bei 3.500/min., 340 Nm, Sechsgang-Handschalter, Frontantrieb, Service: 40.000 km

Die Basis des T5 wird VW auch beim Nachfolger weiter nutzen. Der Neue bringt dann hoffentlich eine bessere Lärmdämmung des Innenraums sowie eine umfangreiche Serienausstattung mit. Und auch in Sachen Assistenzsysteme hat Volkswagen im Vergleich zu Mercedes-Benz großen Nachholbedarf.

- 🟢 niedriger Verbrauch, gute Verarbeitung, brauchbare Nutzlast, exakte Schaltung
- 🔴 hoher Listenpreis, karge Serienausstattung, dröhnender TDI-Motor bei niedrigen Drehzahlen



Kleine Stauhilfe und teurer Totwinkel-Warner | Nicht wirklich praktisch, aber als Notlösung gedacht sind die Staufächer unter der Beifahrerdoppelsitzbank. Der Sicht Helfer kostet 900 Euro



Zwar Hartplastik, aber knisterfrei verarbeitet | Exzellente Ergonomie zeichnet den Arbeitsplatz aus



Fotos: Jan Burgdorf/WerkeRundschau

Anders fallen die Platzverhältnisse vor der Trennwand aus, für die übrigens nur noch VW einen Aufpreis verlangt (275 Euro). Hier kommt dem Renault sein kleinerer Frachtraum zugute.

Sitzriesen-Stellung | Nur im Trafic lässt sich der Fahrersitz so weit nach hinten schieben, dass selbst „Riesen“ kommod sitzen. Zudem schaffen sein Plus an Breite von mindestens 2,8 Zentimetern sowie die fast senkrecht nach oben ragenden A-Säulen Raumgefühl. Da geht es vor allem im Vito deutlich enger zu, dafür kann der Süddeutsche mit

Nicht teure, aber zweckdienliche Materialien werden vom heimischen Duo top verarbeitet.

dem niedrigsten Einstieg und fast Pkw-artiger Sitzposition punkten. Wie es in Sachen Verarbeitung gemacht wird, zeigen Mercedes-Benz und VW gleichermaßen. Nichts klapperte oder knisterte an den in Spanien (Vito) respektive in Polen (T5) gefertigten Testwagen.

Der Renault-Transporter erscheint deutlich lässiger zusammengefügt. Aus Richtung der Trennwand kamen Knarzgeräusche und beim Einlegen des Rückwärtsgangs löste sich schon mal die Schalthebel-Manschette aus ihrer Verankerung. Zudem wirkt das Ambiente im Trafic weniger wohnlich, obwohl

Trennwand mit. Im Arbeitsalltag lässt sich das 17,5 Zentimeter flache Fach aber kaum nutzen. Dieses abgezogen bleiben beim Vito 5,7 Kubikmeter übrig. Womit der Stuttgarter auf Augenhöhe mit dem niedersächsischen Platzhirsch liegt, der seine 5,8 Kubikmeter Stauraum allerdings auf knapp 25 Zentimetern geringerer Außenlänge darstellt – der Grund hierfür ist simpel, denn der „alte“ Volkswagen muss die strengerer Fußgängerschutz-Anforderungen neuer Modelle eben (noch) nicht umsetzen.

auch die beiden deutschen Hersteller nur billiges Hartplastik verarbeiten. Bei Übersichtlichkeit und Ergonomie setzt weiter der VW den Maßstab. Wobei sich die richtige Bedienung in den beiden Testboliden von Daimler und Renault ebenfalls schnell erschließt.

Fahrwerks-Qualitäten | Gewöhnen muss man sich im Vito allerdings an den überfrachteten linken Lenkstockhebel oder die per Fußpedal zu betätigende Feststellbremse. Im Renault ist es der fummelige Drehschalter fürs Licht, den Neulinge erst nach einigem Suchen finden. Die digitale Geschwindigkeitsanzeige ist dagegen eher Geschmackssache.

Weniger eine Frage des Geschmacks ist die Qualität des Fahrwerks. Hier setzt der Vito klar den neuen Maßstab. Der Mercedes schluckt Fahrbahnunebenheiten souverän und absolviert selbst scharf gefahrene Lastwechsel unbeeindruckt.

Tänzelnder Trafic | Da kann das auf schlechten Straßen hoppeligere T5-Fahrwerk nicht mithalten und der weich abgestimmte Trafic bestraft spontane Lenkmanöver mit heftigem Schwanzwedeln. Enger zusammen liegt das Feld beim Leergewicht. Gerade einmal 15 Kilogramm liegen zwischen dem Renault und dem Daimler, der damit einen vernachlässigbaren Tribut für seinen in dieser Klasse eher ungewöhnlichen Heckantrieb zahlt.



Länge läuft | Als einziger des Trios reißt der Vito die Fünf-Meter-Marke mit einer Länge von 5,14 m



Mercedes-Gefühl | Der Sternmarke verpflichtet zeigt sich das sehr gut verarbeitete Interieur



Parkhilfe und Stauraum-Option | Feststellbremse mit Zughebel und Verlängerung der Ladefläche

Mercedes-Benz Vito 114 CDI (L1H1)

ab 27.700 Euro

2,1-Liter-Vierzylinder, 136 PS bei 3.800/min., 330 Nm, Sechsgang-Handscharter, Heckantrieb, Service: 60.000 km
Serienmäßig spendiert Mercedes-Benz die Seitenwind- und Aufmerksamkeitsassistenten sowie die Reifendruckwächter. Optional gibt es weitere Sicherheitssysteme. Da können Trafic und T5 nicht mithalten. Im Testwagen benötigte die Bremse aber hohen Pedaldruck und die Lenkung arbeitet bei niedrigem Tempo gefühllos.

⊕ top Fahrwerk, viele Assistenzsysteme, niedriger Verbrauch, langes Serviceintervall

⊖ gefühllose Lenkung, hakelige Schaltung, hoher Anschaffungspreis, Bremse

Noch Luft für mehr Stauraum | Dass der Renault Trafic und der VW T5 trotzdem mehr Nutzlast bieten, liegt daran, dass Mercedes-Benz einen auf 2,8 Tonnen Gesamtgewicht begrenzten Testwagen schickte. Hier ließe sich mittels Auflastung auf drei Tonnen (Aufpreis: 830 Euro) aber abhelfen.

Konsequente Ablastung, oder neudeutsch ausgedrückt Downsizing, betrieb dagegen Renault beim Antrieb. Unter der Trafic-Haube werkelt seit dem Facelift ausschließlich ein 1,6 Liter kleiner Vierzylinder-Diesel. Und um es gleich vorwegzunehmen: Den „fehlenden“ Hubraum vermisst man, zumindest in der zum Test angetretenen 140-PS-Topeinstellung, in keinsten Weise.

Französischer Biturbo | Im Gegenteil: Dank Biturbo-Aufladung erweist sich der französische Common-Railer überraschend elastisch, hängt spontaner am Gas als die beiden Konkurrenten und meistert selbst den Drehzahlkeller von 1.000/min noch leise und ohne Vibrationen – ein Bereich, bei dem man im Vito und im T5 längst zum Schalthebel gegriffen hat.

Apropos Kraftübertragung: Der Schalthebel im VW flutscht leichtgängig durch die

Gassen. Im Mercedes-Benz dagegen benötigt dieser eine etwas energischere Führung durch den Fahrer. Der 2,1-Liter-CDI-Motor des Stuttgarters, aber viel mehr noch das um 0,1 Liter kleinere TDI-Aggregat des Volkswagens quittieren die niedrigen Drehzahlen deutlich brummiger. Wobei es im T5 vor allem die lauten Dröhngeräusche und die starken Vibrationen sind, welche die meisten Fahrer den Drehzahlbereich zwischen 1.100 bis 1.400 /min instinktiv meiden lassen.

Die Stärke des Trafic liegt unter der Haube. Wenngleich er im Verbrauch das Nachsehen hat.

Wer leidensfähig ist, belohnt sich dafür mit einem niedrigen Verbrauch: Inklusive des 700 Kilogramm schweren Testballasts reichten dem Volkswagen 7,5 l/100 km auf der Testrunde. Allerdings trat er auch in Form des jüngst für die 140-PS-Version nachgerichteten Sprintspar-Sondermodells Blue-motion an, das beim eh schon teuersten Transporter des Vergleichs mit weiteren 1.000 Euro zu Buche schlägt.

Verbrauchswerte | Nur einen ganz kleinen Schluck (0,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer) mehr aus seinem kleinen 57-Liter-Kraftstofftank gönnte sich der Mercedes-Benz.

Am wenigsten lagen überraschenderweise dem Renault die November-typischen Wetterbedingungen am Testtag: Das Ergebnis: 8,0 l/100 km. Vor allem auf der Autobahn verliert der Franzose wertvolle Zehntelliter zu den Konkurrenten.

Vielleicht liegt es am etwas höheren Drehzahlniveau: Bei 120 km/h arbeitet der Trafic-Antrieb bei 2.250/min, während bei den Konkurrenten nur knapp über 2.000 Touren anliegen. Auch hier trennen die deutschen Modelle, wie bei eigentlich allen Wertungspunkten, nur Nuancen.

Zwischen-Fazit | Weshalb der persönliche Geschmack oder das Angebot des jeweiligen Händlers entscheiden dürfte. Für den Renault spricht vor allem sein kultivierter Antrieb, ansonsten benötigt der Franzose aber noch etwas Feinschliff. Mitte 2015 werden die Karten allerdings neu gemischt. Dann bringt VW den T6 an den Start – der übrigens ebenfalls auf dem aktuellen Modell aufbauen wird. | Jan Burgdorf



Umsichtig | Der Renault Trafic fährt als Einziger mit seitlichen Rammschutzleisten vor



Digital ist besser oder auch nicht | Bei Renault gibt es die Tempoanzeige nur in digitaler Form



Versteckter Helfer | Der Totwinkelspiegel findet sich im Trafic in der Blende wieder



Lucke für lange Güter | Die Durchladeklappe im Franzosen bringt Spielraum für Überlanges

Renault Trafic 1,6-DCI 140 (L1H1)

ab 25.330 Euro

1,6-Liter-Vierzylinder, 140 PS bei 3.500/min., 340 Nm, Sechsgang-Handschalter, Frontantrieb, Service: 40.000 km
Der 1,6-Liter-Biturbo-Motor arbeitet souveräner und kultivierter als die Antriebe von VW und Mercedes-Benz. Bei Verbrauch und Verarbeitung setzt der Franzose aber keine Glanzpunkte. Dafür gefällt der günstige Preis – der Trafic ist der Günstigste im Vergleichstest.

- kultivierter und elastischer Antrieb, viel Platz im Fahrerhaus, günstiger Anschaffungspreis
- labile Verarbeitung, teigige Schaltung, weiches Fahrwerk, erhöhter Verbrauch