

Mit dem Zweiten fährt man besser

Fahrbericht | Volkswagen bringt die zweite Crafter-Generation an den Start. Der Neue entstand nun ohne die bisherige Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz und soll technisch wie wirtschaftlich Klassen-Maßstäbe setzen.



Fotos: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München

Der Zweite soll Primus werden | Komplett nach eigenen Ideen und Schwerpunkten wurde der Crafter nun von VW entwickelt und soll ab März die Straße erobern

— Mit einem leeren Blatt Papier beginnen dürfen Fahrzeug-Entwickler gerade im Nutzfahrzeugbereich selten. Beim neuen Crafter war es so. „Als klar war, dass die bisherige Zusammenarbeit mit Mercedes beendet wird, gab es für uns nur die Flucht nach vorne“, fasst Eckhard Scholz, Vorsitzender des Markenvorstands bei VW Nutzfahrzeuge, die Anforderungen an die neue Generation zusammen. Soll heißen: Der Crafter soll in jedem Bereich die neue Benchmark seiner Klasse stellen.

Komfortables und agiles Fahrwerk | Beim Fahren geht dieser Anspruch auf. Der Neue federt komfortabel, lässt sich aber trotzdem agil und sportlich in Kurven werfen wie aktuell kein anderer Wettbewerber. Lediglich die auf schlechter Piste polternde Vorderachse kann man dem im polnischen Września montierten Transporter vorwerfen. Hier wollen die Entwickler aber bis zum Auslieferstart noch mal Hand anlegen.

Zukunftsweisend ist die Entscheidung für die elektromechanische Lenkung. Deren Komponenten arbeiten schließlich nur dann, wenn sie benötigt werden, was Kraft-

stoff spart. Außerdem ist die zweite Crafter-Generation dadurch bereits fürs Thema autonomes Fahren gerüstet. Präsentieren sich die E-Steuerungen anderer Hersteller oft etwas gefühllos und um die Mittellage schwammig, gelang den VW-Entwicklern der Spagat zwischen Leichtgängigkeit und Kontakt zur Straße.

Die elektromechanische Lenkung agiert vorbildlich und weist den Weg zum autonomen Fahren.

Und nebenbei ermöglicht sie Assistenzsysteme, die im 3,5-Tonnen-Segment bis dato noch beispiellos sind: Wer entsprechende Aufpreise nicht scheut, kann seinen Crafter automatisch auch in enge Lücken einparken lassen, was der Assistent (ab 1.070 Euro) stets mit gleicher Souveränität erledigt und mit zehn Zentimetern Abstand zum Randstein parkt. Was übrigens auch mit Anhänger funktioniert, wofür der Fahrer lediglich über den Knopf für die Spiegelverstellung einmal grob die Richtung vorgeben muss (250 Euro).

Wichtiger, weil sicherheitsfördernd im stressigen Transportalltag, ist der Spurhalteassistent (ab 425 Euro), der bei Bedarf aktiv ins Geschehen eingreift. Das passiert so verlässlich, dass mancher der Versuchung erliegen könnte, die Hände ganz vom Steuer zu nehmen, wogegen die Elektronik nach 15 Sekunden mittels eines optischen und akustischen Warnhinweises rebelliert. Gut dazu passt auch der Abstands-Tempomat (955 Euro), der den Crafter automatisch auf Distanz zum Vordermann hält und gegebenenfalls bis zum Stillstand abbremst.

Auch beim Antriebskonzept ging VW neue Wege zum Vorgänger. Der Kunde hat bei einigen Karosserieversionen jetzt die Wahl zwischen Front-, Heck- und Allradantrieb. Die beiden letzteren Varianten werden allerdings erst im Laufe des Jahres eingeführt. Im 3,5-Tonner ist der Frontantrieb sowieso die bessere Wahl. Hier fallen Laderaum und Nutzlast wegen des niedrigeren Fahrzeugbodens und des Wegfalles von Kardanwelle samt Differenzial größer aus. Auch bei der Anschaffung spart der Fronttriebler-Käufer.

Kräftiger Einstiegsmotor | Auf den schweren Transporter-Einsatz getrimmt wurde der von den VW-Pkw bekannte 2,0-Liter-TDI-Vierzylinder, der hier auf den sperrigen Namen „EA288 Nutz“ hört und mittels Harnstoffeinspritzung, Abgasrückführung und Partikelfilter Euro 6 erfüllt. Ein Geheimtipp ist die 102 PS und bereits 300 Newtonmeter starke Einstiegsversion. Dank seiner passablen Elastizität verkraftet der Motor auch bei beladenem Frachtabteil sogar Gangsprünge von zwei auf vier und zieht ab 1.200 Touren kräftig durch.

Wer nur selten auf Autobahnen fährt, sollte sich daher für den schwächsten Antrieb entscheiden, was dann stolze 2.100 Euro zur 140-PS-Version spart. Die kann es trotz 340 Newtonmeter Drehmoment, die aber 200 Touren später anliegen, kaum besser. Wer viel Strecke macht und Leistung braucht, sollte sich also gleich den Topmotor mit 177 PS gönnen (3.510 Euro Aufpreis zu 102 PS), der den Crafter bis auf abgeregelt 160 km/h beschleunigt. Dank doppelter Aufladung zieht der stärkste TDI kraftvoll aus dem Drehzahlkeller – den Griff zum präzise geführten Sechsgang-Getriebe (Serie bei allen Motoren) kann man sich hier oft sparen.

Drehfreudiger Automat | Wer aufs Schalten und Kuppeln ganz verzichten will, kann die beiden stärkeren Antriebe auch mit einer Achtgang-Automatik kombinieren. Deren Schaltgeschwindigkeit kann zwar durchaus mit einem Doppelkupplungsgetriebe mithalten, allerdings ging der Automat bei den getesteten Vorserien-Fahrzeugen eher leistungsorientiert zur Sache und dürfte mehr auf das Drehmoment der TDI vertrauen. Selbst bei moderater Beschleunigung werden die Fahrstufen unnötig bis auf knapp 3.000/min ausgedreht und an harmlosen Steigungen leitet die Elektronik umgehend eine Rückstufung ein. Hier will Volkswagen aber ebenfalls noch mal nachbessern.

Schließlich soll und muss der Crafter für VW zum Erfolg werden. Die Vorzeichen dafür stehen allerdings gut. Nicht zuletzt, weil man den Neuen trotz besserer Serienausstattung bis zu 2.400 Euro günstiger anbieten kann als den Vorgänger inklusive einer zweijährigen Zusatzgarantie, wenn man sich bis Juli dieses Jahres zum Kauf entscheidet.

Und dann wären da ja noch die Wachstumsprognosen für die Transporterbranche. Bis zu 80 Prozent Zuwachs, bezogen auf 2015, halten die VW-Verantwortlichen bis zum Jahr 2020 durchaus für realistisch. Auf dem ehemaligen weißen Blatt wandert der Graph also steil nach oben. | Jan Burgdorf



Design | Die Karosserie des Niedersachsens verjüngt sich Richtung Heck, was der Aerodynamik nutzt



Packesel | Der Crafter 35 (mittellang) mit Hochdach stemmt von 620 bis 1.414 Kilogramm



Tank-Duo | Neben dem Diesel gehört AdBlue nun zu den Betriebsstoffen

Übersicht | Eine gute Grundordnung im Interieur mit zahlreichen praktischen Ablagen adeln das Cockpit

Daten und Preise | VW Crafter (Auswahl)

Crafter 30 (mittellang/Hochdach) ab 29.811 Euro
R4/1.968 cm³ | 75 kW/102 PS | 300 Nm/1.400–2.250 U/min | 6-Gang | Frontantrieb | 7,4 D | 193 g/km

Crafter 35 (mittellang/Hochdach) ab 34.466 Euro
R4/1.968 cm³ | 103 kW/140 PS | 340 Nm/1.600–2.250 U/min | 6-Gang | Frontantrieb | 7,4 D | 193 g/km

Crafter 35 (lang/Hochdach) ab 37.721 Euro
R4/1.968 cm³ | 130 kW/177 PS | 410 Nm/1.500–2.000 U/min | 6-Gang | Frontantrieb | 7,5 D | 196 g/km

5.986 x 2.040 x 2.590 mm (mittellang) | 11,3–14,4 m³
Wartung: Serviceanzeige; 2 Jahre/alle 50.000 km
Nutzlast: 151 (4 Motion) bis 1.414 Kilogramm
Anhängelast: 2.500 bis 3.000 Kilogramm
Garantie: 2 plus 2 Jahre (Anschlussga)/120.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer