

Doppelkabine, Kasten und Kombi des neuen Crafter in Reih und Glied. VW zählt 54 Karosserievarianten. Vermutlich kommen vom Fronttriebler auch Zugköpfe für Tiefrahmenchassis hinzu.



Unterwegs in schwerer See

**Erster Fahrbericht:
neuer VW Crafter. Das
gibt's nicht alle Tage:
Der neue Crafter ist tat-
sächlich rundum neu.
Und er hat das Zeug zu
einem großen Wurf.**

Der Himmel hat seine Schleusen weit geöffnet, die Scheibenwischer arbeiten im Dauertest mit höchster Konzentration, auf der Straße steht das Wasser zentimeterhoch: Der neue Crafter pflügt durch schwere See. Eine Kreuzung aus Lendenschurz und Burka verhüllt den Bug, noch will VW nicht zu viel über das Aussehen seines neuen Transporters verraten.

Aber es ist ein offenes Geheimnis, seine Nase wird sich am kleineren Bruder T6 orientieren, die Motorhaube erhält einen kecken Faltenwurf. Sichtbar ist bereits die strenge Seitenlinie, der Schmiss des bisherigen Crafter ist verschwunden. Der neue Crafter bricht eben mit Traditionen, er ist kein Zwilling des Mercedes Sprinter mehr. Also kehrt die strenge VW-Ritter-Sport-Formensprache ein – quadratisch, praktisch, gut. Der Crafter wirkt wie aus dem Vollen gearbeitet, gut sichtbar am kantigen Heck. Das alles aber wäre nicht genug: VW hat das Blech leicht bauchig geformt. Das gibt der Karosserie einschließlich des gewölbten Dachs aerodynamischen Feinschliff, führt

zu etwas breiteren Hüften. Darüber hinaus ist die Crafter-Haut rundum verzinkt, erklärt der Qualitäts-Chef auf dem Beifahrersitz, mit dem nächsten Crafter wird man lange arbeiten können.

Rundum neu

Aber das ist heute nebensächlich, es geht bei Abnahmefahrten zusammen mit den Nutzfahrzeugchefs um den letzten Feinschliff. An Bord der Autos hat sich die Chefetage versammelt: Vorstandschef Eckhard Scholz, Technikchef Harald Ludanek, Qualitätschef Bernd Graf und die beiden Projektchefs des Crafter, Andreas Teuber und Volker Eisele. Der Job heißt also fahren statt gucken. Es ist schließlich ein rundum neuer Transporter, geblieben ist allein das Markenzeichen mittig in den Hecktüren.

Bitte einsteigen, besser hineinlaufen, der Fahrer entert das Cockpit ganz selbstverständlich. Die Sitze sind gut ausgeformt, Sitzfläche und Lehne geben sicheren Halt. Die Lehne ragt VW-typisch hoch auf, die Sitzfläche ist sympathisch lang. So lang, dass man beim Schwingsitz vorne nicht mehr ans Verstellrad des Ge-



Die Doppelkabine pflügt durch schwere See, sie trägt wie ihre Kollegen zurzeit noch eine Tarnung.



wichts langt, geschweige denn dessen Skala ablesen kann. Ansonsten passt sich der Sitz bestens den Körperformen an. Mit Ausnahme der Basisausführung, ihr fehlt die Höhenverstellung, prompt sitzt der Fahrer zu tief.

Platz gibt es reichlich: Trotz McPherson-Vorderachse ist der Fußraum üppig, ebenso die Längsverstellung der Sitze. Die geschickt angebrachte Konsole der Joystickschaltung scheuert nicht am rechten Knie. Und dank der nun schlanken Mittelkonsole ist auch der innere Platz des Doppelbeifahrersitzes uneingeschränkt nutzbar.

Das Lenkrad hat einen kleinen Durchmesser und ist zweifach verstellbar, passt. Die Instrumente dahinter sind einschließlich Display nach Art des Hauses klar gestaltet. Auch die Klaviatur der Tasten und Regler gibt keine Rätsel auf, ein VW ist ein VW ist ein VW. Prompt haben die Designer erneut den Lichtschalter versteckt, seine Stellung ist nur zu erraten. Ablagen gibt es reichlich, schon im Obergeschoss des Cockpits reihen sich drei große Fächer aneinander, ergänzt durch Steckdosen. Die stummelförmigen Abdeckungen führen allerdings zu Spiegelungen des Inhalts in der Windschutzscheibe. Prima ist der Ablagenbalkon auf halber Höhe mit Platz für Kleinkram, Getränke, den Aschenbecher. Drunter nimmt ein großes Handschuhfach den Laptop auf. Er-

Den Kastenwagen baut VW in drei Längen, statt einer Kurzausgabe empfiehlt man lieber den Transporter T6.





Die Linienführung des neuen Crafter ist markentypisch streng, kerzengerade Linien und betonte Radläufe prägen das Bild.



Das Dach ist aus aerodynamischen Gründen gewölbt, doch VW verspricht ein unverändert großes Heckportal zum Be- und Entladen.



Im Heck der Testwagen lagern 400 Kilogramm Ballast, das stört den Crafter während der Testfahrt nicht sonderlich.

gänzend spendiert VW zwei Etagen Türfächer, die Dachgalerie, eine große und stabile Truhe unter der Doppelsitzbank – der Crafter fasst mehr, als es zu verstauen gibt.

Elektronische Helfer

Anderswo ist VW weniger spendabel. Elektrische Fensterheber kosten Aufpreis, auch Verstellmotoren für die Außenspiegel. Sie sind breiter als bisher, bleiben sogar bei der Tiefwasserfahrt sauber. Dagegen enttäuschen die kleinen Zusatzweitzwinkel: Ihre Gläser sind starr, große Fahrer können im linken Spiegel höchstens interessiert das Hinterrad beobachten. Und wegen der bauchigen Karosserie sind die hinteren Ecken nicht im Blick. Also empfiehlt sich der Griff zu Assistenzsystemen. Die Auswahl ist groß, einschließlich Einparkassistent und Ausparkassistent – er bremst sogar automatisch bei Querverkehr, klasse gemacht.

Generell aber heißt es im neuen Crafter nach vorne schauen. Die Windschutzscheibe reicht hoch hinauf, die Verkleidung der A-Säulen ist so geschickt geformt, dass sie vom Fahrerplatz aus schlank wirkt. Mehr als die Oberkante der Motorhaube ist nach vorn unten indes nicht zu erkennen, auch hier unterstützt der Griff zu elektronischen Helferlein.

Beim Lenken packt ein Elektromotor mit an. Das spart Sprit und heißt sowohl große Leichtgängigkeit beim Rangieren als auch Straffheit bei Autobahntempo. Nur bei klassischen Abbiegemanövern mit niedrigen Geschwindigkeiten lässt die Lenkung Rückmeldung vermissen, das erschwert zielgenaues Fahren. Ansonsten pariert der Crafter aufs Wort, so gehört es sich für einen VW. Der wirkt bereits erstaunlich solide. Links taucht im Dauerregen ein Storchennest vorbei. Doch Klappern als Gemeinsamkeit von Storch und Crafter trifft nur auf das Begleitfahrzeug zu, einen Transporter der aktuellen Baureihe mit unsauber eingepasster Schiebetür.

Also hört man beim Neuen dem Vierzylinder unter der Motorhaube zu. Während VW dem Pick-up Amarok jetzt einen bärenstarken V6-Turbodiesel mit 3,2 l Hubraum gönnt, muss sich der Crafter mit dem bekannten Zweiliter-TDI bescheiden. Er arbeitet hier in der verstärkten Ausführung „EA 288 Nutz“, man kennt sie bereits aus dem T6. Mit 75 kW (102 PS) bis 130 kW (177 PS) deckt der Motor in fünf Stufen alle gängigen Wünsche ab. Es sind typische VW-Aggregate: Tief unten im Drehzahlkeller gibt es zwar keinen deftigen Drehmomentschub, aber die Motoren reagieren spontan aufs Gas, arbeiten sich gleichmäßig durch ihr breites Drehzahlband und schnurren leichtfüßig bis hinauf auf 4.000 Touren.

Das neue Werk zum neuen Auto

VW fertigt den Crafter in einem neuen Werk im polnischen Wrzesnia, nicht weit entfernt von Posen und damit nahe des Caddy-Werks. Das Stammhaus in Hannover wäre für Großkaliber wie den Crafter nicht geeignet. Im Frühjahr 2014 fiel die Entschei-

dung für den Standort, ein Jahr später war bereits Richtfest. Nicht das Projekt, nur das Werk ist auf Sand gebaut, deshalb steht es auf 4.000 Pfählen, die Fundamente sind bis zu sechs Meter tief gegründet. Zurzeit tröpfeln die Vorserienmodelle aus den riesigen neuen Hallen, etwa fünf bis sieben neue Crafter am Tag. 800 Millionen Euro hat VW investiert, wenn alles läuft, purzeln hier im Jahr bald 100.000 Crafter und dessen Ableger MAN TGE vom Band. Er wird sich durch eine andere Nase

vom Crafter unterscheiden, die Technik ist identisch.

Nach dem Hochlauf wird VW in Wrzesnia 3.000 Mitarbeiter beschäftigen, sie arbeiten auf einer gewaltigen Fläche von 450.000 m² in neuen Hallen mit neuester Technik. Im Karosseriebau sind 437 Roboter eingesetzt, die Automatisierung beläuft sich auf rund 70 Prozent. Zu den Besonderheiten der Lackierung gehört der Robotereinsatz auch im längsten Laderaum, ebenso wird die PVC-Nahtabdichtung von den maschi-

nellen Helfern aufgebracht. Die Montagehalle schließlich ist ein wahrer Superlativ, sie erstreckt sich auf 850 Meter Länge. Hier sind wenige Roboter am Werk, sie bringen zum Beispiel den Holzfußboden ein.

Da Werk und Transporter völlig neu sind, ist die Anlaufkurve des neuen Crafter besonders lang: Zwar soll es im Herbst richtig losgehen, doch VW wird das komplette Jahr 2017 nutzen, um Variante für Variante des neuen Crafter hochzufahren.



Der nagelneue Transporter kommt aus einem ebenfalls nagelneuen Werk – eine Herausforderung für den Fertigungsanlauf.

Der Umgangston ist angenehm gedämpft, Dröhn- und Vibrationsfrequenzen sind nicht zu hören, das kräftige Rumoren des aktuellen Crafter ist verschwunden. Ebenso das typische Röhren der Kardanwelle bei wenig Drehzahl und viel Gas – Vorteil Frontantrieb. Insgesamt hinterlässt die Technik einen gepflegten Eindruck, der Crafter ist ein Feingeist unter den Transportern und kein ungehobeltes Raubein wie ein Großteil der Frontantriebs-Konkurrenz.

Straffes Fahrwerk mit Komfort

Serienmäßig assistiert ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Es arbeitet exakt und weniger hart als das bisher verwendete Mercedes-Aggregat. Auch liegt der Knauf des Schaltstummels sympathisch hoch und griffgünstig in Lenkradnähe. VW hat die Frontriebler nicht zu lang übersetzt. Tempo 100 bedeuten knapp 2.000 Umdrehungen, der Motor steht also voll im Saft. Bei der stärksten Maschine könnte die Übersetzung zugunsten von Geräusch und Verbrauch ruhig noch zehn Prozent länger ausfallen.

VW und Fahrwerk, das bedeutet auch beim Crafter eine gelungene Synthese aus Sicherheit, Straffheit und Komfort. Der halb ausgeladene Crafter federt verbindlich, er hat die magenunfreundliche Schaukelei des Vorgängers abgelegt. Und im Unterschied zu schlichteren Transportern fehlt jede Neigung zum Poltern. So lässt es sich fahren, über lange Stunden und hunderte Kilometer.

Dabei unterstützt auf Wunsch eine ganze Armada an Assistenzsystemen. Trotz des ruhigen Geradeauslaufs ist der Spurassistent mit Lenkeingriff hilfreich. Er führt den Crafter geschickt auf den Pfad der Tugend zurück, falls er seine Linie verlässt. Bei den frühen Testwagen ließ sich der Assi zwar ein, zweimal von regenasser Straße und Querlinien irritieren – doch um derlei Dingen auf die Spur zu kommen, gibt es schließlich Abnahmefahrten. Praktisch bei Wahl der Verkehrsschilderkennung: Der Fahrer kann dem VW beibringen, ab welchem Über-tempo er warnt. Und auch für ganz langsame Geschwindigkeiten gibt es einen Helfer: Mit dem Trailerassistenten bringen selbst Anfänger einen Anhänger zielgenau rückwärts ums Eck.

Alles auf Anfang

Alles zusammen ergibt ein beachtliches Debüt des nagelneuen Transporters. Schließlich hat die Entwicklung auf dem berühmten weißen Blatt Papier begonnen – VW hat in dieser Klasse keine eigene jüngere Historie, sämtliche Komponenten des Crafter sind neu zusammengestellt. So fehlt das Fundament, auf das man hätte bauen können. Aber VW musste auch keine Traditionen mitschleppen. Nutzfahrzeugchef Eckhard Scholz freut sich über die Aufgabe: „Das erlebt man in seiner Berufslaufbahn meist nur einmal.“ Da ist es sogar ein willkommener Test, wenn sich der neue VW Crafter durch schwere See arbeitet. **Randolf Unruh**

GIBT HALT!



Artikelnr. 4610

Hauptanwendung

- Befestigen von Abdeckmaterialien
- Bündeln, Verschließen, Verpacken und weitere Anwendungen
- Universeller Einsatz in Industrie und Handwerk

Duct tapes werden als Allround-Klebebänder für ein breites Anwendungsspektrum verwendet.
Einsatzbereiche: Konstruktion, Wartung, Reparatur, Instandhaltung und Industrie.

Für den Sonderpreis geben Sie bei der Bestellung den Aktionscode „TesaKfZ2016“ an!

Schmalz GmbH & Co. KG
Oberste-Wilms-Straße 12, 44309 Dortmund
schmalz@schmalz-online.de
www.schmalz-online.de

Schmalz