

Guckt wie ein Bösewicht, ist aber ganz bestimmt kein Fiesling auf Rädern: der neue VW Crafter.



VW Crafter

Der will nur spielen

Er ist der Macho unter den Transportern. Was steckt hinter dem markigen Design?

Gäb's eine Verordnung nicht nur gegen Kampfhunde, sondern auch gegen Kampftransporter, der neue VW Crafter hätte ein Problem: Wer ist nicht von Respekt oder gar Furcht erfüllt, drängt sich dieses markante Auto-Gesicht formatfüllend mit gierigem Grill

und weit aufgerissenen Augen in den Rückspiegel? Der Crafter tritt optisch klar als Herr im Haus auf, wirkt wie einer dieser Spezies, die nicht nur die Füße frech auf den Tisch legt, sondern dabei auch noch die Stiefel anbehält. Ein Hautdegen, grob, etwas wild, mit ein paar Schmissen, die auf schwer erworbenen Ruhm hindeuten. Ein harter Hund, ein echter Kerl. Und unverwechselbar, jedenfalls von vorn. Obwohl er dem gleichen Stall wie der Mercedes Sprinter entstammt.

Arbeitsplatz: 1a. Hinter der rauen Schale indes steckt ein weicher Kern. Die Kabine ist innen zwar kein gemütliches Wohnzimmer auf Rädern, bietet aber ei-

nen Arbeitsplatz, der in dieser Klasse seinesgleichen sucht. Lederähnliche Oberflächen an Armaturenbrett und Türverkleidung fassen sich sympathischgriffig an, wirken für diese Kategorie von Auto wertvoll, unterstrichen durch die Zweifarbigkeit der Instrumententafel und die angerauten Oberflächen der Mittelkonsole einschließlich schmucker seitlicher Spangen. Erst gucken, dann anfassen – so sympathisch können Transporter auftreten.

Das angenehme Ambiente entpuppt sich auch beim näheren Hinschauen nicht als Mogelpackung, die Entwickler haben sich eine Menge einfallen lassen. Reichlich Ablagen zum Beispiel, beim abgelösten LT kein Ruhmesblatt. Sammel-

ten sich bei ihm die Utensilien von Karten über Papierkram, Arbeitshandschuhe, Getränke und die Brotzeit irgendwo auf dem Armaturenbrett, dem Beifahrersitz und irgendwann auf dem Fußboden, so kann das im Crafter nicht passieren. Hier verschwinden ganze Ordner und dicke Atlanten in Türfächern und offenen Ablagen auf dem Armaturenbrett und unter dem Dach, je nach Unterbringung wirkungsvoll gesichert durch rutschfeste Einlagen. Kleinkram kommt ebenso unter wie Riesen-Getränkeflaschen für die ganz Durstigen. Selbst an Kleiderhaken haben die Entwickler gedacht. Und wer sich die verkleidete



TDI pur: Durchweg kommen Fünfzylinder mit 2,5 Liter Hubraum zum Einsatz.

TECHNISCHE DATEN

Der neue VW Crafter: Motor, Antrieb, Fahrwerk*

*Beispiel Kastenwagen 3,5 t Gesamtgewicht, mittlerer Radstand, Hochdach

Antriebsstrang

Motor: Fünfzylinder-Turbodiesel, zwei Ventile pro Zylinder, obenliegende Nockenwelle mit Antrieb durch Zahnriemen; Direkteinspritzung mit Common-Rail-Technik und Piezo-Injektoren, Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung; Oxidationskatalystor und Partikelfilter, Abgasstandard Euro 4; Bohrung/Hub: 81,0 x 95,5 mm, Hubraum: 2,5 l, Leistung: 65 kW (88 PS) bei 3.500/min - Drehmoment 220 Nm bei 2.000/min, 80 kW (109 PS) bei 3.500/min - Drehmoment 280 Nm bei 2.000/min, 100 kW (136 PS) bei 3.500/min - Drehmoment 300 Nm bei 2.000/min, 120 kW (164 PS) bei 3.500/min - Drehmoment 350 Nm bei 2.000/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung, Zweimaschen-Schwungrad

Getriebe: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick-Schaltung; Übersetzungsverhältnisse 5,01-0,8:1 (96 kW-100 kW) und 5,22-0,8:1 (120 kW); wahlweise automatisiertes Sechsgang-Schaltgetriebe Shiftmatik für die beiden mittleren Motorisierungen

Antriebs-Hinterachse: Je nach Modell zwei oder drei Übersetzungen zur Auswahl - Gesamtauslegung: 3,69-5,1:1; Höchstgeschwindigkeit je nach gewählter Achsübersetzung: 127-133 km/h, 137-143 km/h, 142-150 km/h, 156-158 km/h

Fahrwerk

Vorn: Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinen, Querblatt-Parabelfederung, Stabilisator, Spurweite vorn/hinten 1.710/1.716 mm

Hinten: Angetriebene Starrachse, Parabelfedern, Stoßdämpfer

Bremsen: Rundum Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Bremskraftverstärker, lastabhängiges ESP, ABS, ASR, Bremsassistent und elektronische Bremskraftverteilung

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung und variabler Übersetzung

Reifen: 195/75 R 16 C bis 235/65 R 16 C auf 6,5 J x 16 H2

Trennwand gönnt, der findet den Crafter richtig wohnlich.

Bedienung: nicht 1a. Für Fahrer und Beifahrer bleibt trotz Gepäck jede Menge Raum an Bord. Selbst Zwei-Meter-Kolosse fahren den Sitz nicht in die hinterste Raste. Die Höhenverstellung hebt auch Sitzriesen nicht gegen die Decke. Und auch mit voll belegter Doppelsitzbank wird's im Crafter nur gemütlich und nicht etwa eng. Kleines Manko: Große Fahrer mit Sitzposition weit hinten stoßen mit dem Ellenbogen gegen den Verriegelungsknopf der Türen oben auf der Fensterbrüstung; auch gibt's praktische Türgriffe innen. Ohnehin ist's die Bedienung, die Anlass zur Kritik gibt. Zwar sind die übersichtlichen Rundinstrumente durchaus als gelungen zu bezeichnen, im Crafter blau hinterleuchtet

und nach VW-Sitte aufgeteilt in Drehzahlmesser links und Tacho rechts. Doch im Unterschied zum Vorgänger ist in der Normal-Ausführung jetzt leider die Kühlwasser-Temperaturanzeige verschwunden, die sorgsame Fahrer durchaus schätzen. Übrigens eine typische Mercedes-Eigenheit, die von der Entwicklung des neuen Sprinter in den Crafter hinüberwächst. Genauso wie das gewöhnungsbedürftige Menü mit unzähligen Informationen hinter den Lenkrad-Tipp-tasten der gehobenen Instrumentierung. Oder die unpraktische Scheibenwischerbedienung im Blinkerhebel, die einen Tippwischkontakt verhindert. Andererseits zwinkert der Crafter dreimal freundlich, berührt der Fahrer kurz den Blinkerhebel.

Und die neuen Sitze sind prima: Endlich verleiht die Rückenlehne guten Halt,





der vielfach verstellbare Sessel umschmeichelt den Körper fast. Der Rundblick endet bei den Außenspiegeln, bisher an LT und Co. mehr lästige Pflicht als gekonnte Kür. Jetzt überzeugen sie mit einem großen Sichtfeld, unterstützt durch separat verstellbare Weitwinkelgläser. Eine Abrisskante unten am Gehäuse verhindert wirkungsvoll, dass sich die Gläser mit aufgewirbeltem Straßenschmutz zusetzen. Die Seitenblinker sind ebenfalls im Gehäuse integriert, eine eher zwiespältige Angelegenheit: Die Lösung sieht gut aus, hässliche Blinkerwarzen an Auslegern speziell bei Fahrgestellen sind damit Vergangenheit. Andererseits wächst der Crafter mit seinen großen Ohren auf eine stattliche Breite - mal abwarten, was die feinen Spiegel mitsamt Blinker als Ersatzteil kosten, sie werden zwangsläufig gefragt sein. Beim Anlas-

Das Fahrerhaus des Crafter ist enorm geräumig und qualitativ wertvoll ausgestattet.

Beim Blick von der Seite relativiert sich die aggressive Frontpartie des VW wieder.



DER NEUE VW CRAFTER: DAS PROGRAMM

Modell	zul. Gesamtgewicht in t	Radstand in mm	Länge in mm	Höhe in mm	Ladevolumen in m ³
Crafter 30	2,8/3,0	3.250	5.240	2.415	7,5
Crafter 30	2,8/3,0	3.665	5.905	2.415/2.705	9,0/11,0
Crafter 35	3,2/3,5/3,88	3.250	5.240	2.415	7,5
Crafter 35	3,2/3,5/3,88	3.665	5.905	2.414/2.705/2.940	9,0/11,0/11,5
Crafter 35	3,2/3,5/3,88	4.325	6.940	2.705/2.940	14,0/15,0
Crafter 35	3,2/3,5/3,88	4.325	7.340	2.705/2.940	15,5/17,0
Crafter 50	3,5/4,0/4,25/4,49/4,6/5	3.665	5.905	2.470/2.755/2.990	9,0/11,0/11,5
Crafter 50	3,5/4,0/4,25/4,49/4,6/5	4.325	4.940	2.755/2.990	14,0/15,0
Crafter 50	3,5/4,0/4,25/4,49/4,6/5	4.325	7.340	2.755/2.990	15,5/17,0

** Hinzu kommt der Crafter 50 mit Supersingle-Bereifung. Außerdem ist der Crafter lieferbar als Kombi, Pritschenwagen, Doppelkabine sowie Fahrgestell*

sen dann gibt's für einen VW ganz neue Töne: Aus ist's mit dem bekannt rauen Pumpe-Düse-Sound, jetzt prasseln die Motoren, typisch für Common-Rail, wie man's seit Jahren vom Stern kennt. Und doch kennen die Diesel eine andere Charakteristik: Ein TDI ist ein TDI, auch wenn er ein wenig nach Mercedes klingt.

In Sachen Laufkultur. So haben die Fünfzylinder mit 2,5 Liter Hubraum ihre eigene Laufkultur. Und die VW-Maschinen ertragen zwar klaglos Niedrig-Drehzahlen, doch ein wenig Drehzahl schadet ihnen nicht: Erst bei 2.000 Touren geht richtig die Post ab. Basis der Crafter-Diesel ist nicht etwa der Alu-Motor mit Rädertrieb aus dem Transporter T5, hier kommt eine rundum aufgewertete Ausgabe der bisherigen Maschinen aus T4 und LT zum Einsatz. Die Stabilität eines

klassischen Graugussblocks hat eben ihre Vorzüge. Und auch über den Zahnriemen zum Antrieb der Nockenwelle sollte keiner die Nase rümpfen: Er muss erst nach 200.000 km gewechselt werden,



Viel Platz: Die Handwerker werden ihre helle Freude haben.

soll überdies in seiner Haltbarkeit von deutlich geringerer Belastung durch das neue Common-Rail-System profitieren – Pumpe-Düse ist da heikler. Typisch VW: Zwei Ventile pro Zylinder genügen zum Ein- und Ausatmen, also reicht auch eine Nockenwelle aus.

Doch welcher TDI passt? Die Einstiegsmotorisierung mit 65 kW (88 PS) kann man getrost den Handwerkern überlassen. Ihre Daten und Kurven strahlen eine gewisse Gemütlichkeit aus, gerade recht für Autos, die mehr stehen als fahren. Darüber taucht zunächst ein

Diesel mit 80 kW (109 PS) auf. Er wirkt bei höheren Drehzahlen ein wenig zugschnürt und träge, hat seine Stärken in Gegenden weiter unten. Ein elastischer Alleskönner, mit ihm macht man wenig falsch. Nur sollten die Ansprüche nicht zu hoch liegen. Ambitioniertere Vorstellungen erfüllen die beiden stärksten Ausgaben des TDI mit 100 kW (136 PS) und 120 kW (163 PS). Sie legen bis hinauf zur Nenndrehzahl deutlich zu, schnurren deutlich darüber hinaus, sind echte Muntermacher in guter Dieseltradition von VW.

Doch nicht nur die Auswahl der Maschine, auch die passende Achsübersetzung will beim Crafter gut überlegt sein. Je nach Modell stehen zwei oder drei Varianten zur Wahl, wie es bei Hecktrieblern gute Sitte ist. Doch eine Kombination vom neuem Superhochdach und der längsten Achse zum Beispiel führt nur nominell zu Sparsamkeit, wirkt ungewollt dämpfend. Mit den von Natur aus eher temperamentvollen VW-Triebwerken harmoniert besser eine kürzere Variante mit Biss.

Präzise, aber knochig. Die Schaltbefehle erteilt der Fahrer nun auch im Crafter mit einem griffgünstig angebrachten und Platz sparenden Joystick im Armaturenbrett. Zwar arbeitet das damit verbundene Sechsganggetriebe präzise, doch ein wenig knochig, eben typisch für die Marke mit Stern, die das Getriebe schließlich herstellt. Eine gewisse Härte trifft besonders auf das stärkere Schaltwerk zu, das in Verbindung mit dem kräftigsten Motor im Crafter verwendet wird. Die Straffheit kann sich im Laufe der Zeit ein wenig geben, auch weist jetzt ein automatisiertes Schaltgetriebe einen Ausweg. Feinschliff ist an anderer Stelle erwünscht: Speziell beim langen Radstand rumorte bei den ersten Probefahrten die Kardanwelle in mehreren Drehzahlbereichen recht lästig. Dies fällt umso mehr auf, als der Crafter insgesamt vergleichsweise dezent auftritt.

Dies trifft ebenfalls auf sein Fahrwerk zu: Er rollt leer wie beladen vergleichsweise sanft ab, schluckt Fahrbahnstöße souverän und vermittelt gleichzeitig Sicherheit. Und obwohl der Crafter im Vergleich zum LT ein ordentliches Stück ge-

wachsen ist, hinterlässt er einen handlichen Eindruck. Zwar wendet er nicht auf der Hinterhand wie sein Vorgänger, doch der Crafter gehorcht seiner Lenkung aufs Wort, die einen guten Kompromiss aus Präzision und Leichtgängigkeit findet. Und siehe da: Störte am kurzen LT bisher ein unsteter Geradeauslauf, so gibt's beim Crafter nichts mehr zu korrigieren: Der läuft stets dahin, wo er soll.

Raue Schale, weicher Kern. Und dort kommt er auch an, der umfangreichen Sicherheitsausstattung sei Dank. Die Bremsen in den 16-Zoll-Rädern packen bestens dosierbar und griffig zu, serienmäßig halten elektronische Helferlein

von ABS über ASR bis ESP den Transporter auch unter ungünstigen Bedingungen auf der Straße.

Das alles vermittelt dem Fahrer ein beruhigendes Gefühl. Ganz im Gegensatz zu seiner Umgebung; die der neue VW Crafter mit seinem martialischen Gesicht mitunter erschreckt. Doch in der Regel gilt: Der tut nichts, der will nur spielen. Hinter der harten Schale steckt eben ein weicher Kern. Der Crafter ist längst nicht so ungehobelt und angriffslustig, wie er auf den ersten Blick aussieht.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests auch online: www.kfz-anzeiger.com