



Kein Transporter für die Route 66, zunächst gleitet der neue VW Crafter ausschließlich über europäische Fernstraßen. Aber was nicht ist, kann ja noch werden.

# Transporter nach Maß

Der neue 3,5-Tonner hat mit dem Vorgänger auf Basis Sprinter nichts mehr zu tun. Schön, wenn die Entwickler auf einem weißen Blatt Papier beginnen dürfen. Das gibt die Chance für einen Transporter nach Maß und nicht nach Muss. Mit einem bemerkenswerten Ergebnis.



Der Name ist bekannt, der Transporter aber hat mit dem Vorgänger außer der gleichen Größen- und Gewichtsklasse nichts gemein.

**A**uf dem Nummernschild steht NC, das bedeutet hier nicht Numerus Clausus, sondern neuer Crafter. Er darf gleich zeigen, was er kann: Einmal am Kreisverkehr die richtige Ausfahrt nur um wenige Meter verfehlt, und das Abenteuer beginnt. Das Navi schickt den Crafter auf der Suche nach dem richtigen Pfad erbarmungslos über Pisten, die noch nie einen ausgewachsenen 3,5-Tonner gesehen haben. Die Nebenstraßen verwandeln sich in Sträßchen, in asphaltierte Wege, üble Feldwege, zuletzt in ausgetrocknete Flussläufe. Alles legal, aber die Testfahrt entpuppt sich als Hindernisrennen zwischen bedrohlich nahen Trockenmauern, vorbei

an kopfgroßen Steinen und abgerissenen Ästen. Bei haarscharfen Abbiegemanövern piepen die Warnsysteme entsetzt. Fehlt nur, dass der Wind Steppenläufer durch die karge Landschaft weht, auf dem nächsten Baum ein Geier wartet und am Wegesrand ausgebleichte Gebeine liegen, die passenden Western sind im südspanischen Almeria schon gedreht worden. Während dem Fahrer zunehmend warm wird, arbeitet sich der Crafter mit Frontantrieb tapfer durch das unwegsame Gelände. Er wird dabei gut durchgeknetet, bleibt aber klapperfrei und beweist seine verwindungssteife Konstruktion. Endlich bekommt er wieder Asphalt unter die Räder,

pustet sich den Staub von der Motorhaube und rollt heimwärts, als wäre nichts gewesen.

Was ein stämmiger 3,5-Tonner so alles mitmacht. Im Heck lagert eine halbe Tonne Ballast, vorne unter der Haube werkelt die mittlere Leistungsstufe des Zweiliter-TDI-Einheitsdiesels mit 103 kW (140 PS) Leistung und 340 Nm Drehmoment. Von Hause aus arbeitet der Motor leise und gut gedämmt, wird auf der erlösenden Autobahn erst im Bereich der Höchstgeschwindigkeit aufdringlich. Deshalb rauscht der Wind hörbar ums Cockpit, bisher hätte es niemand gemerkt.

### Präzise und elektromechanisch: die Lenkung

Mit dem Motor koppelt VW beim Crafter mit Frontantrieb auf Wunsch eine Wandlerautomatik von Aisin mit acht Gängen, bekannt aus anderen Modellen des Konzerns. Sie portioniert die Kraft nochmals feiner als das serienmäßige Sechsgang-Schaltgetriebe, schaltet komfortabel und blitzschnell, die Nadel des Drehzahlmessers peitscht auf und ab. Start/Stopp funktioniert ebenfalls und reduziert den Verbrauch. Allerdings verleiten die vielen Schaltstufen aufgrund der großen Auswahl zu unnötigem Aktionismus. Auch traut die Automatik dem Durchzug des Motors nicht so recht, arbeitet leistungsorientiert in unnötig hohen Drehzahlen. „Wir sind in der Abstimmung erst bei 70 Prozent“, erklärt Volker Bönig, Leiter Gesamtfahrzeugentwicklung. Der Automatik-Crafter ist zurzeit ein Frühchen, das einiger Zuwendung der Ingenieure bedarf.

Deren Bemühen beweist die präzise elektromechanische Lenkung. Im Frühsommer bei den Abnahmefahrten noch bemängelt, arbeitet sie inzwischen auch bei niedrigen Geschwindigkeiten sympathisch straff und vermittelt Fahrbahnkontakt und Zielgenauigkeit. VW hat sich schließlich speziell beim Fahrwerk viel vorgenommen. „Ein Fahrverhalten, wie es das in diesem Segment noch nie gegeben hat,“ kündigt Nutzfahrzeugchef Eckhard Scholz an. Versprechen eingelöst: Mit 50 Prozent Beladung liegt der Crafter komfortabel und zugleich satt auf der Straße, federt fast samtig. Kein Vergleich zum wankelmütigen Vorgänger mit Seemannsgang. Bodenwellen bringen den Transporter ebenso wenig aus der Ruhe wie Schlaglöcher. Allenfalls ein leichtes Poltern aus Richtung Vorderachse gibt es zu kritisieren – Leiden auf sehr hohem Niveau. Und wenn's der Fahrer übertreibt, greift sanft das ESP ein.

Auf Wunsch packt ein Rudel weiterer Assistenzsysteme an. Dann parkt der Crafter selbständig perfekt am Straßenrand ein.

VW Crafter neu/alt im Vergleich*		
Modell	Crafter 35 neu, Kastenwagen	Crafter 35 alt, Kastenwagen
Zylinder/Hubraum cm <sup>3</sup>	4/1968	4/1968
Antrieb	Motor quer, Frontantrieb	Motor längs, Heckantrieb
Leistung kW (PS)/min	103 (140)/3500-3600	103 (140)/3500
Drehmoment Nm	340/1600-2250	340 bei 1600-2250
Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit, km/h	158	157
Verbrauch innerorts/ außerorts/kombiniert l/100 km	8,3/6,9/7,4	8,5/6,7/7,3
Vorderachse	McPherson-Federbeine	Dämpferbeine, Querblattfeder
Leergewicht/Nutzlast, kg	2027/1473	2046/1454
Zul. Achslast vorn/hinten, kg	1800-2100/2100	1650-1800/2250
Anhängelast max. kg	3.000	3.500
Radstand, mm	3.640	3.665
Überhang vorn/hinten, mm	1.000/1.346	1.000/1.240
Wendekreis, m	13,6	13,6
Länge/Breite/Höhe gesamt, mm	5.986/2.040/2.590	5.905/1.993/2.705
Breite über Außenspiegel, mm	2.425	2.426
Ladelänge Boden, mm	3.450	3.265
Ladebreite max., mm	1.832	1.780
Breite zw. Radkästen, mm	1.380	1.350
Laderaumhöhe max., mm	1.961	1.940
Ladevolumen m <sup>3</sup>	11,3	10,5
Ladekante, mm	570	670
Hecktüren B/H max., mm	1.552/1.840	1.565/1.840
Schiebetür B/H max., mm	1.311/1.822	1.300/1.820

\*3,5 t Gesamtgewicht, mittlere Länge, mittleres Dach, mittlere Motorisierung

Rangiert mit Anhänger wie von Geisterhand um die Ecke und tritt im Notfall bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h sowie beim Rückwärts-Ausparken selbst auf die Bremse. Vertrauen vermittelt der Spurhalteassistent mit Lenkeingriff: Steuer auf der Autobahn loslassen, prompt hält er den Transporter mit zarten Eingriffen zwischen den Markierungslinien, der Crafter stromert nur leicht nach links und rechts. Damit sich der Fahrer aber nicht in aller Ruhe eine Zigarette dreht, wird er nach etwa 15 Sekunden streng gemahnt, wieder ans Lenkrad zu greifen. Der Helfer erzieht ebenfalls zum Blinken, denn wer dies unterlässt, muss den Crafter beim Spurwechsel über einen deutlichen Widerstand ziehen.

### Arbeitsplatz nach Art des Hauses

Der Arbeitsplatz des VW ist nach Art des Hauses gestaltet. Die gut gefederten Sitze umschließen den Körper, die Sitzposition stimmt.

**PSA SCHMUTZFÄNGER**  
 www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk  
 • Alle Größen - aus eigenem Werk  
 • Kurze Lieferzeit - Frei Haus  
 • Kostenlose Angebote

ANTISPRAY TYPE APPROVALS 91/226EEC 109/2011EEC -35°C TEST TÜV IHR LOGO Erhabene Logos

**IHR LOGO**  
 Deutschsprachige Beratung  
 Tel.: +45 86 98 35 00 Fax: +45 86 91 51 10





Geräumig, übersichtlich und gespickt mit Ablagen: Das Cockpit des neuen Crafter setzt Maßstäbe.



Gut, aber nicht gut genug: Die Weitwinkelgläser der großen Außenspiegel sind nicht verstellbar.



Der Transporter trumpft mit Assistenzsystemen auf, parkt zum Beispiel selbständig ein und hält brav seine Spur.

Zahlreiche durchdachte Ablagen nehmen die großen und kleinen Dinge des Alltags auf – jeweils dreistöckig in der Armaturentafel und in den Türen. Im Fußraum stören nicht mal die anderswo so sperrigen Federbeine der McPherson-Achse. Das Lenkrad stammt direkt aus dem Golf und ist zweifach verstellbar; der Schaltknopf sitzt griffgünstig, ebenso der Automatik-Wählhebels. Die Bedienung ist VW-typisch einfach, die Betriebsanleitung überflüssig. Die ausladende Windschutzscheibe bietet zusammen mit schlanken A-Säulen eine vortreffliche Sicht; bei Gegenlicht beschatten bügelbrettgroße Sonnenblenden die Augen. Nur die Außenspiegel hat VW vernachlässigt, denn die starren Weitwinkelgläser passen nicht jedem Fahrer.

Weiter hinten ist der Crafter gewachsen, da der Frontantrieb den Ladeboden absenkt. Das vereinfacht den Einstieg – unterstützt von leuchtend gelben Haltegriffen – und schafft Platz. Mit Hochdach zum Beispiel für knapp 2 m Stehhöhe. Dank breiter Schiebetür und weit auseinander stehenden Radkästen lässt sich das Frachtabteil gut nutzen. Vier LED-

Leuchten unter dem Dach spendieren dabei helles Licht.

### Welchen Motor nehmen?

Zeit für Basisarbeit, Wechsel in einen Crafter mit 75 kW (102 PS). Doch Hut ab, der schwächste TDI zieht verblüffend gut. Der Motor zeigt seine Muskeln dort, wo man sie benötigt, tief unten im Drehzahlkeller. Antritt aus Leerlaufdrehzahl im zweiten oder dritten Gang? Makellos, vibrationsfrei und zügig. Gasannahme im mittleren Bereich? Überraschend spontan. Leistungsentfaltung obenrum? Nun, da entfaltet sich nicht mehr viel. Bei knapp 150 Sachen ist beim schwächsten Crafter Schluss, aber das genügt für die meisten Einsätze. Entscheidender Vorteil der Maschine in dieser Variante: Im Vergleich zum T6 gibt ihr VW im Crafter bei gleicher Leistung 300 statt 250 Nm Drehmoment und serienmäßig sechs statt fünf Gänge mit. Auch hat VW eine passende Gesamtübersetzung gewählt, bei 100 Sachen dreht der Motor mit 2.000 Touren und bietet Reserven. Schon schwelt eine Idee, wie man den T6 appetitlicher gestalten könnte ...

Und was kann der Parademotor des Crafter? Hier leistet der Zweiliter-TDI 130 kW (177 PS) und 410 Nm Drehmoment. Für das Motorformat ist dies sehr beachtlich und trotzdem abgewogen: Im leichteren T6 liegen beide Werte rund zehn Prozent höher, in seinen PKW kratzt VW bis zu 176 kW (240 PS) und 500 Nm aus den vier Töpfen. Angesichts von Gewicht und rauen Einsätzen des Crafter beruhigt die vergleichsweise zurückhaltende Ausbeute. An Mumm fehlt es nicht, trotzdem tritt die Spitzenmoto-



Dank Frontantrieb sinkt der Ladeboden, daher ist das Volumen gewachsen und der Zugang einfacher.

**ALTEC**  
 Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7  
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0  
 Fax: 07731/8711-11  
 E-Mail: info@altec.de  
 Internet: www.altec.de

**ALU-RAMPEN**

## Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen

Erhebliche Mängel, die bei technischen Kontrollen an Lkw, Kleintransportern und Bussen sowie deren Anhängern entdeckt werden, sind auf vernachlässigte Wartung, Pflege und unsachgemäße Instandsetzungen zurückzuführen. Oftmals halten sich Fahrzeughalter aus wirtschaftlichen Gründen nicht an Wartungsvorgaben der Fahrzeughersteller hinsichtlich Umfang, Qualität und Wartungsintervallen. Aber auch Fahrzeugführer führen Abfahrtskontrollen teilweise gar nicht oder nur oberflächlich durch und starten ihre Fahrt, obwohl sie die erheblichen Mängel ihres Fahrzeugs hätten erkennen müssen. Mitunter wurden auch schon unmittelbar nach einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung technische Mängel festgestellt, da spezifische Verschleißmerkmale unbekannt waren.

Das „**Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen**“ ist die Fortsetzung des bekannten Werkes „Handbuch Mängelerkennung am Lkw und Kleintransporter“. Die lange erwartete **3. Auflage** wurde nicht nur überarbeitet, sondern von Grund auf neu gefasst und um ca. 370 Seiten erweitert. Neu aufgenommen wurden die Erkennung technischer Mängel an **Kraftomnibussen** und die Besonderheiten des elektronischen Bremssystems (**EBS**). Der deutlich gestiegene Gesamtumfang des Werks ergibt sich vor allem aus der vollständig überarbeiteten und erweiterten Bilddokumentation: In einzigartiger Weise werden **auf über 1.600 Bildern** technische Mängel und verschiedene Verschleißzustände von Fahrzeugteilen dokumentiert sowie deren genaue Lage am Fahrzeug dargestellt, um dem Leser eine schnelle Orientierung am Fahrzeug zu er-



Burkhard Köhler  
3. Auflage – Mai 2015  
724 Seiten, 17 x 24 cm, kartoniert  
ISBN 978-3-7812-1743-0

möglichen. Zusammen mit zahlreichen von den Herstellern bereitgestellten technischen Angaben und den umfassenden Verweisen auf die einschlägigen europäischen Bau- und Betriebsvorschriften ermöglichen sie eine fundierte Bewertung unvorschriftsmäßiger Bauteile. Darüber hinaus wurde das Werk völlig neu gegliedert und in seiner Struktur an den neuen Mangelkatalog des § 29 StVZO, basierend auf den Richtlinien 2010/47/EU und 2010/48/EU, angepasst. Damit ist es weiterhin ein unverzichtbares Handbuch für die Ausbildung und Kenntnisvertiefung von Sachverständigen, Kontrolleuren beim BAG und der Polizei, aber ebenso für Technische Verantwortliche im Fuhrpark, die sich vor Sanktionen und teuren Mangelgeschäden schützen wollen.



## Bestellschein

Bitte senden Sie Ihr Bestellfax an:

► **02 28 / 9 54 53-27**

Oder schicken Sie die Bestellung per Post:

**KIRSCHBAUM VERLAG GmbH**  
Postfach 21 02 09  
53157 Bonn

## Ja, wir bestellen

\_\_\_ Exemplar(e) „**Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen**“ für 68,- € inkl. MwSt. und Versand  
ISBN 978-3-7812-1743-0

\_\_\_\_\_  
Firma, Abteilung

\_\_\_\_\_  
Name, Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße/Nr.

\_\_\_\_\_  
PLZ/Ort

\_\_\_\_\_  
Telefon/Fax

\_\_\_\_\_  
E-Mail

\_\_\_\_\_  
Unterschrift/Datum



# Neuer Crafter: Transporter mit Anlauf

Eine komplett neue Baureihe aus einem komplett neuen Werk, das klappt nicht im Handumdrehen. Entsprechend ausgedehnt ist der Anlauf des neuen Crafter. Der Serienanlauf ist gestartet, bestellbar sind die mittelgroßen Varianten mit Frontantrieb, VW setzt zunächst auf das Volumenmodell. VW steigt aggressiv ein, denn der nagelneue Transporter muss sich sein Terrain erst erobern. Gleichzeitig will VW die Stückzahlen von bisher 50.000 auf 85.000

Einheiten hochjazzen, ergänzt durch 15.000 baugleiche MAN TGE. „Der neue Crafter ist zum Vorgänger billiger bei besserer Ausstattung,“ kündigt Transporterchef Eckhard Scholz an. VW bietet den leichten Crafter 30 zum Kampfpreis an und lockt mit Frühbuchaaktionen: „Bei Bestellung bis zum 30. Juni 2017 gibt es eine kostenlose Anschlussgarantie von

zwei Jahren bis zu einer Gesamtleistung von 120.000 Kilometern“, verkündigt Scholz. Bitte genau hinschauen: Netto 32.366 Euro kostet der neue mittelgroße Crafter 35 laut Liste, der vergleichbare Vorgänger kam auf einen nahezu identischen Wert.

VW bereitet den Boden für die gesamte Flotte, denn der Crafter mit Heckantrieb wird erst Mitte 2017 an den Start gehen, dann kommen auch die höheren Tonnagen. Auch der Allradantrieb wird dann ein Thema. Kurz vor der Verabschiedung stehen Sonderfahrzeuge. Das betrifft den frontgetriebenen Crafter mit einem Alkotiefrahmen ebenso wie die Möglichkeit eines eigenen Tiefrahmens. Und der E-Crafter soll

Ende kommenden Jahres vom Stapel laufen.

Falls alles noch viel besser funktionieren sollte als gedacht – 100.000 Einheiten im Jahr sind für einen Großserienhersteller respektabel, aber nicht die Welt – dann kann das Crafter-Werk weiter zulegen: Gleich nebenan besitzt VW nochmals die gleiche Fläche.

Der Serienanlauf ist gestartet, bestellbar sind die mittelgroßen Varianten mit Frontantrieb, VW setzt zunächst auf das Volumenmodell.

risierung mit eher gelassener Souveränität auf. Die Leistung steigt dank Doppelaufladung kontinuierlich an, weder plumpst der Motor unten in ein Turboloch, noch geht ihm oben die Puste aus. Zur Überraschung wählt VW trotz reichlich Dampf keine längere Übersetzung. Auch die stärkste Crafter-Ausführung dreht bei 100 km/h im höchsten Gang (sechster Gang) 2.000 Touren. Das ist praxismäßig, lässt aber noch Luft beim Blick auf Verbrauch und Geräusche auf Langstrecken.

Und welchen Motor nehmen? Wer nicht gerade auf Fernstrecken oder mit Anhänger unterwegs ist, kommt mit der Einstiegsmotorisierung von 75 kW (102 PS) bestens zurecht. Er ist die positive Überraschung des Trios. Die mittlere Stufe mit 103 kW (140 PS) kostet netto rund 2.100 Euro mehr, kein Pappenstiel. Aber mit ihr kann der Crafter alles, was ein gut motorisierter 3,5-Tonnen können muss. Er rennt bei Bedarf rund 160 Sachen, zieht kraftvoll in jeder Lebenslage. Der Sprung zur Spitzenmotorisierung mit 130 kW (177 PS) will daher gut überlegt sein, denn nochmals netto 1.400 Euro Zuschlag müssen verdient sein.

## Umwelt und Verbrauch

Dann wären da zwei Themen, die durch Fehlverhalten in den Blick gerückt sind: Umwelt und Verbrauch. Alle Varianten des TDI werden per SCR-Technik gereinigt, der Adblue-Vorrat beläuft sich auf 18 Liter. Nach dem weiterhin unbewältigten VW-Abgasdesaster ist mit dem Crafter ein Saubermann zu erwarten. Schmutz-dieselmotoren kann sich VW nicht leisten. Den Beleg lieferte das Lob ausgerechnet der Deutschen Umwelthilfe für die Abgaswerte eines VW T6. Auch bei der Angabe des Normverbrauchs ist Vernunft eingekehrt, die Zeit der Fabelwerte ist vorbei: Gab VW für das bisherige Modell als Kastenwagen Crafter 35 mit Euro 6 in der verbrauchsgünstigsten Variante kombiniert einen Bestwert von 7,3 l/100 km an, so sind es jetzt im Bestfall 7,4 l/100 km. Trotz umfassend überarbeiteter Motoren, besserer Aerodynamik und Frontantriebskonzept.

„Der Vorgänger war ein richtig starkes Produkt, doch der neue Crafter ist in allen Belangen besser“, resümiert Nutzfahrzeugchef Eckhard Scholz. Das gilt bei diesem Transporter sogar abseits gepflegter und frisch gebogelter Pisten.

**Randolf Unruh**



Die Flotte des neuen Crafter ist üppig. Bis sie komplett zur Verfügung steht, wird noch einige Zeit vergehen.

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)



# Kinderleichte Reiseplanung

24 Länder auf 436 Seiten,  
mit aktuellen Preisen.  
Ihr Reiseführer für die Autobahn.

Links+Rechts  
der utobahn

[www.autobahn-guide.com](http://www.autobahn-guide.com)



Ausgesuchte Hotels, Gasthöfe, Pensionen, Gästehäuser, Ferienwohnungen, Tankstellen und Ausflugsziele.

**FAX** +49 2151 5100-215

**POST** Stünings Medien GmbH · Dießemer Bruch 167 · 47805 Krefeld · Deutschland

**TELEFON** +49 2151 5100-113 oder -129

**E-MAIL** [autobahn-guide@stuenings.de](mailto:autobahn-guide@stuenings.de)

- Ich bestelle \_\_\_\_\_ Exemplar/e Autobahn-Guide 2017  
gegen Rechnung (je € 9,95 + Versandkosten).
- Bitte senden Sie mir künftig Ihren kostenlosen Newsletter per E-Mail zu. Diesen kann ich  
jederzeit durch eine E-Mail an [autobahn-guide@stuenings.de](mailto:autobahn-guide@stuenings.de) wieder abbestellen.

QR-Code  
zur Online-  
Bestellung



Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Datum/Unterschrift \_\_\_\_\_

 **utobahn**  
GUIDE