



Transporter

NEW
CRAFTER
DIMENSION
PREMIERE



Kräftiger Trommelwirbel für den neuen VW Crafter, der rundum neue große Transporter in der Klasse um 3,5 Tonnen

Auf die Pauke gehauen

VW Crafter. Der nagelneue 3,5-Tonner war der Transporter-Hit der IAA. Und der Crafter macht vor allem durch eine Vielzahl spannender Detaillösungen neugierig. VW schlägt für ihn kräftig auf die Pauke.

Wir sind die Begründer dieses Segments“, verweist Eckhard Scholz, Chef von Volkswagen Nutzfahrzeuge, selbstbewusst auf den guten alten VW LT der ersten Generation. Nun, das mag man mit etwas Optimismus so sehen. Es ist allerdings exakt 41 Jahre her, in der Zeit danach ist VW mit seinen Großtransportern hinterhergefahren. Kräftiges Trommeln für den neuen großen Transporter schadet also nichts, prompt malträtiert zur Vorstellung die Schlagzeugtruppe „Double Drums“ gekonnt Leitern, Kisten und Kästen. Nur den neuen Crafter verschonen die Drummer als Resonanzkörper.

An Resonanz fehlt es ihm ohnehin nicht, der Crafter sowie sein Ableger MAN TGE bildeten den Mittelpunkt der Transporterszene auf der IAA. Denn wann fährt schon ein völlig neu konzipierter Großtransporter vor? Zwar kann auch ein neuer Crafter die Welt nicht neu erfinden, zu starr sind Vorgaben durch Gesamtgewicht,

Paletten und Rollgitter. Prompt unterscheiden sich Radstände und Längen nur marginal vom Vorgänger. Dessen Entwickler saßen bei Mercedes in Stuttgart und hatten schließlich beileibe keinen schlechten Job erledigt. Aber der Crafter dreht die Transporterwelt ein Stück weiter. Die Ingenieure haben neu angesetzt, mit Ladungsträgern aller Art experimentiert und deshalb Achsabstände millimeterweise neu angepasst. Die Fallung der Seitenwände ist ein Grad senkrechter, das bringt im Schulterbereich etwa 10 cm mehr Breite. Zusammen mit dem abgesenkten Boden des Frontrieblers – Heck- und Allradantrieb starten erst im Sommer kommenden Jahres – springt auf diese Weise je nach Modellvariante rund ein Kubikmeter mehr an Laderaum heraus. Mit etwas Vorsicht zu genießen sind die Laderaumlängen: Sie sind am Boden gemessen, VW aber buchtet die Trennwand unten trickreich ins Fahrerhaus aus, bei volumenstarker Hochladung heißt es nachmessen.



Das Cockpit ist nach Art des Hauses sehr aufgeräumt, überzeugt mit hochwertigen Materialien und zahlreichen Ablagen.

Indes sollte die Auswahl aus zwei Radständen, drei Längen und drei Höhen sowie von 9,9 bis 18,4 m³ Ladevolumen des Kastenwagens alle gängigen Fragen beantworten.

Das Wellness-Cockpit

Gespart hat sich VW eine Kurzausgabe des Crafter mit etwa 5 m Länge. Sie könnte dem eigenen Bestseller T6 in die Parade fahren. Vor allem müsste für den Kompakt-Crafter ein weiterer kürzerer Radstand her, damit zwangsläufig eine zusätzliche schmalere Schiebetür. Derlei Aufwand mit teuren Karosserieteile spart man sich gern. Falls aber drängende Nachfrage auftauchen sollte, steckt in der Schublade ein passendes Konzept.

Geknausert haben die Ingenieure ebenfalls am Gewicht. Keine ganz einfache Aufgabe, denn die Blechflächen sind überall etwa gleich groß, und ein VW muss eine gewisse Solidität mitbringen. Projektleiter Andreas Teuber jedoch kündigt für eine typische Variante, den 3,5-Tonner in der Variante L3H3 mit Frontantrieb, mit Serienausstattung etwa 1,45 t Nutzlast an. Das wäre einen kräftigen Trommelwirbel wert.

Nicht gespart hat VW am Cockpit. Der Platz reicht auch großen Fahrern, es gibt in allen Etagen jede Menge sinnvolle Ablagen. Und die Materialqualität hebt sich von fast allen anderen Transportern dieser Klasse positiv ab. Genarbte lederähnliche Oberflächen sorgen ebenso für Wohlbefinden wie angenehm gepolsterte Sitze. Auch der tägliche Service funktioniert: Unter der Motorhaube geht's übersichtlich zu; Adblue wird dem Crafter seitlich gleich unterhalb des



Auf den ersten Blick ist der Crafter mit seinem typischen VW-Gesicht kein Hingucker, doch das Design hat viele Feinheiten.

Neuer VW Crafter Kastenwagen mit Frontantrieb: Die Abmessungen

Modell	L3H2	L3H3	L4H3	L4H4	L5H3	L5H4
Länge mm	5.986	5.986	6.836	6.836	7.391	7.391
Breite mm	2.040	2.040	2.040	2.040	2.040	2.040
Höhe mm	2.355	2.590	2.590	2.798	2.590	2.798
Radstand mm	3.640	3.640	4.490	4.490	4.490	4.490
Ladelänge max. mm	3.450	3.450	4.300	4.300	4.855	4.855
Ladebreite max. mm	1.832	1.832	1.832	1.832	1.832	1.832
Breite zw. Radkästen mm	1.380	1.380	1.380	1.380	1.380	1.380
Höhe Ladekante	570	570	570	570	570	570
Breite Schiebetür mm	1.311	1.311	1.311	1.311	1.311	1.311
Höhe Schiebetür mm	1.587	1.822	1.822	1.822	1.822	1.822
Breite Hecktür mm	1.552	1.552	1.552	1.552	1.552	1.552
Höhe Hecktür mm	1.605	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840
Ladevolumen m ³	9,9	11,3	14,4	16,1	16,4	18,4
Zul. Achslast vorn kg	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
Zul. Achslast hinten kg	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100



OXZY

Komplett vormontierte
Lüftungsklappe

- > Einstellbarer Rahmen mit Verriegelung
- > Geeignet für Wandstärke von 60 bis 110 mm
- > Einfach zu installieren



NEU



www.pommier.de



Am E-Crafter (von links): Jens Gieseke (EU-Palamentarier), Stefan Schostok (Oberbürgermeister Hannover), Eckhard Scholz (Vorsitzender des Markenvorstands Volkswagen Nutzfahrzeuge), Stephan Weil (Ministerpräsident Land Niedersachsen), Günther Oettinger (EU-Kommissar) und Matthias Wissmann (VDA-Präsident).

Kennzeichen E: Crafter unter Strom

Überraschung zur IAA: Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) stellt dem neuen Crafter gleich eine E-Variante zur Seite. Kein futuristisches Showcar, sondern eine realistische Studie. „Das Konzeptfahrzeug wird zeitnah kommen“, verspricht Transporterchef Eckhard Scholz.

Der E-Crafter profitiert von der Elektrifizierung der PKW. So stammen Elektromotor und die Leistungs- und Steuerelektronik aus dem PKW. VWN-Technikvorstand Harald Ludanek erläutert die Zutaten: Der Motor leistet 100 kW und bringt es auf 290 Nm Drehmoment, er nimmt die klassische Position des Verbrennungsmotors ein und treibt über ein einstufiges Getriebe die Vorderräder an. Die temperierten Lithium-Ionen-Batterien und die Elektrik sind unterflur angesiedelt.

Das IAA-Fahrzeug hat eine beachtliche Batteriekapazität von 42 kWh. Daraus resultiert, so Ludanek, eine Reichweite von mehr als 200 Kilometern. Voraussetzung dafür ist die ohnehin vorgeschriebene Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit des 4,25-Tonnners. In einer späteren Serie sind modulare Batteriepakete denkbar, um Gewicht und Reichweite individuell in Einklang zu bringen. In der IAA-Konfiguration kalkuliert VW ein Mehrgewicht von etwa 350 bis 400 kg. Das ist angesichts der geplanten Ausweitung des B-Führerscheins auf 4,25 t für Elektrofahrzeuge kein Handicap. VW arbeitet ebenfalls an einem

schnellen 3,5-Tonner mit 120 kW Motorleistung, 130 km/h Höchstgeschwindigkeit und einer Nutzlast von rund 900 Kilo. Vorteil für den E-Crafter ist das Baukastensystem mit zwei unterschiedlich hohen Ladeböden. Zunächst kombiniert VW den Elektro-Transporter mit dem 10 cm höheren Boden des Hecktrieblers, das schafft Platz für die Batterien.

Als weiteres Plus für die Elektrifizierung verfügt der Crafter von Hause aus bereits über eine elektromechanische Lenkung. Für das Cockpit deutet Ludanek neue Instrumente an: Ein Drehzahlmesser ist entbehrlich, eine Anzeige für das Reichweitenmanagement dagegen Pflicht.

VW liefert auch Ladestationen, wer an Gleichstrom lädt, füllt die Crafter-Akkus damit in nur 45 Minuten. Der Motor wird aus dem eigenen Hause kommen, und der Konzern denkt ebenfalls intensiv über eine eigene Batterieproduktion nach. Doch der Diesel ist damit längst nicht abgehakt. „Wir werden die künftigen Vorschriften mit konventionellen Verbrennern erfüllen“, kündigt Scholz an, „der Verbrenner bleibt in den kommenden Jahren dominant.“ Und wie fährt sich der E-Crafter, schließlich steht bei E-Antrieben volles Drehmoment bereits ab Start zur Verfügung? VWN-Chef Scholz ist begeistert: „Wer dieses Tier fährt, ist in der Neuzeit angekommen, da bekomme ich jetzt noch eine Gänsehaut.“

Tankdeckels eingeflößt. Bitte für all dies einen Tusch.

EA 288 Nutz

Hinter dem weiterhin nach vorne herausgezogenen Kühlgrill arbeitet der 2-l-TDI in der verstärkten Nutzfahrzeugvariante aus dem T6 mit der internen Bezeichnung „EA 288 Nutz“. Die Leistungsstufen des frontgetriebenen Crafter decken mit 75 W (102 PS), 103 kW (140 PS) und 130 kW (177 PS) alle üblichen Anforderungen ab. Die entsprechenden Drehmomente belaufen sich auf 300 und 340 sowie 410 Nm, das entspricht etwa dem Vorgänger. Beim Hecktriebler setzt VW mit 66 kW (90 PS) etwas höher an, die anderen Daten sind identisch. Die beiden unteren Leistungsstufen arbeiten mit einem VTG-Lader mit verstellbarer Schaufelgeometrie, der kräftigsten Variante spendieren die Ingenieure wieder einen Biturbo. Der maximale Einspritzdruck der der Common-Rail-Anlage erreicht 2.000 bar. Eine Start-Stopp-Einrichtung gehört durchweg zur Serienausstattung. Prompt verspricht VW eine Verbrauchssenkung um durchschnittlich 15 Prozent zum Vorgänger.

Da es in Zeiten einer „Dieselthematik“ verschärft darum geht, was hinten rauskommt: VW verwendet eine neue Hochdruck-Abgasrückführung und setzt auf SCR-Technik mit Adblue, einen verbesserten Oxidationskatalysator sowie einen Partikelfilter. Man darf sicher sein, wenn jemand zurzeit auf möglichst saubere Abgase achtet, dann wird es der ertappte Sünder VW sein. Das kürzliche Lob der Organisation Deutsche Umwelthilfe für den T6 beweist es.

Spektakuläre Extras

VW nimmt auch Auf- und Ausbauer in den Blick. Es gibt kräftige Lichtmaschinen bis 250 Ah und für besonders hohe Ansprüche sogar zwei Generatoren à 180 Ah. Ebenso liefert VW eine Zweitbatterie sowie unterschiedliche Batterietechniken, ganz nach Anforderung. Damit hat VW Aufbauer mit besonderen Ansprüchen wie etwa die Reisemobilbranche im Blick. Dank der elektromechanischen Lenkung kann VW ab Werk außerdem für Kühlaufbauten einen zweiten Kompressor liefern. Und der optionale Nebenantrieb leistet bis zu 40 kW (54 PS). Als Schnittstelle zwischen Crafter und Aufbau dient ein neues Steuergerät mit einer Vielzahl von Ein- und Ausgängen. Selbst eine Steuerung der Aufbaufunktionen über Smartphone oder Tablet ist nun möglich.

Die Wahl haben Käufer ebenfalls bei der Kraftübertragung. Standard für alle Motorvarianten ist ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Für die kräftigeren Ausführungen steht eine Achsgang-



Gardinenauflieger – das komplette Programm.



- ✓ Von Standard bis Mega – auch in Coil-Ausführung
- ✓ Service-Spitzenreiter mit ca. 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen



☎ +49 (0) 3 64 82 830-130 ✉ vermietung@rps-trailer-rental.com

www.rps-trailer-rental.com

Wandlerautomatik zur Verfügung. Und dann wäre da noch ein Allradantrieb auf Basis des Frontrieblers.

Schon jetzt wird der Crafter auf Wunsch mit einer Vielzahl von Assistenzsystemen geliefert. Neben vielen bekannten Größen verdienen der Spurhalte-Assistent mit aktivem Lenkeingriff, der Parklenk-Assistent und der Rangierassistent für Anhänger Aufmerksamkeit. Bei Gefahr eines Aufpralls warnen akustische und optische Signale sowie ein Bremsruck den Fahrer. Bis Tempo 30 greift die City-Notbremsfunktion aktiv ein. Neu ist auch der Seitenwind-Assistent. Vor allem Nachtfahrer im Langstrecken-einsatz werden sich für LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent interessieren.

Wer Transporter kennt, kennt auch ihre Wunden an den empfindlichen Flanken. Und wer Transporter fährt, kennt das Glücksspiel beim Rückwärtsrangieren aus Einfahrten und Parkbuchten. Beim Crafter warnen auf Wunsch Sensoren als Flankenschutz vor seitlichen Hindernissen beim Rangieren und Abbiegen. Der Auspark-Assistent weist den Fahrer beim Rückwärtsfahren auf Querverkehr hin. Sofern er nicht reagiert, tritt das Assistenzsystem selbstständig auf die Bremse – Schlagzeuger lassen es krachen, Crafter-Fahrer tunlichst nicht.

Der Crafter glänzt aber nicht nur mit spektakulären Extras. Designer Albert Kirzinger zeigt nur zu gern das famose Spiel der Linien, die rundum eine Fortsetzung finden und für einen harmonischen Eindruck sorgen. Oder die gewölbte Seitenwand links, abgesehen vom Abschnitt für die Schiebetür nahtlos aus einem einzigen Blech geformt. Das sieht gut aus und lässt sich ebenfalls leicht beschriften und reinigen. Hinten zum Portal sind die Seitenwände exakt zehn Grad eingezogen, ideal für die Aerodynamik, betont Kirzinger. Er nimmt auch mit einem Griff die kleine Abdeckung im Stoßfänger ab – dahinter verbirgt sich der Auftritt zum Eiskratzen. Weist auf die gezielte Luftführung namens „Air Curtain“ an den Radläufen hin und die geschickt geformte A-Säule. Sie hindert den Blick nach schräg vorn nicht mehr als im kompakten VW Golf.

Projektleiter Andreas Teuber führt die Einstiegsstufe an der Schiebetür vor, die in beiden

Neuer VW Crafter mit Frontantrieb: Die Motoren

Bauart: Vierzylinder-Turbodiesel, quer eingebaut. Common-Rail-Direkteinspritzung. Aufladung mit Abgas-Turbolader (130 kW: Biturbo), variable Turbinengeometrie. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile/Zylinder. SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6.

Motor	2,0 TDI/75 kW	2,0 TDI/103 kW	2,0 TDI/130 kW
Bohrung/Hub mm	81,0/95,5	81,0/95,5	81,0/95,5
Hubraum	1.968 cm ³	1.968 cm ³	1.968 cm ³
Leistung	75 kW (102 PS)	103 kW (140 PS)	130 kW (177 PS)
Drehmoment	300 Nm	340 Nm	410 Nm
Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe/ Achtgang-Automatik	Sechsgang-Schaltgetriebe/ Achtgang-Automatik

Unter der Motorhaube steckt ein Zweiliter-TDI mit 75 kW (102 PS) bis 130 kW (177 PS) in verstärkter Nutzfahrzeugausführung.



Richtungen rutschsicher gestaltet ist. Und er erklärt, dass der Kabelstrang oben im Laderaum hinter Aussparungen verschwindet, gut geschützt vor hoher Fracht. Ebenso beschreibt Teuber die Lage des zweiten Verdampfers der Klimaanlage für Frachtabteil und Fahrgastraum ober über dem Cockpit. Dorthin gelangt gezielt vorgekühlte Luft aus den Weitwurfdüsen oben im Armaturenbrett, dann muss die zweite Anlage weniger arbeiten.

Nutzfahrzeug-Chef Eckhard Scholz fasst in gespielter Bescheidenheit zusammen: „Wir machen einfach unsere Arbeit. Aber wir geben Gas.“ Trommelwirbel, Tusch.

Randolf Unruh



Zur Abgasreinigung setzt VW auf eine neue Hochdruck-Abgasrückführung sowie SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung.