

Der finale Trommelwirbel

Neuvorstellung | Da ist er nun, der neue Crafter. Das XXL-Projekt der Niedersachsen wird endlich greifbar, auch wenn noch ein langer Weg bevorsteht. Dem Publikum zeigt er sich zur IAA, auf der Straße erst Anfang 2017.

— Wer Neues wagt, muss nicht mehr auf Bewährtes Rücksicht nehmen – vor allem wenn das Alte nur mit Kompromissen zum Neuen würde. Diese Freiheit spiegelt sich im Gesicht von Eckhard Scholz wider. Der VW-Nutzfahrzeuge-Chef trommelte bereits das ganze Jahr für den großen Nachwuchs, der nun vorgestellt wurde. Und so betonte Scholz auch, dass dieser VW keine Kompromisse eingehen musste, sondern allein auf Basis der Kundenwünsche konzipiert wurde.

Mehr Auswahl | So gibt sich der 3,5- bis 5,5-Tonner auch deutlich eigenständiger als noch zu Zeiten, da Crafter und Sprinter aus einem Werk stammten. Nun rollt er ganz in der Nähe der Caddy-Manufaktur nahe Posen vom Band und wird ab Frühjahr 2017 das Straßenbild prägen. Und zwar nachhaltig, wenn es nach den Plänen der Hannoveraner geht. Aus jährlich 50.000 Einheiten sollen ab 2018 mit dem Start der insgesamt 69 Derivate satte 100.000 Exemplare werden.

Potenzial sieht Scholz sowohl in den von Mitbewerbern belieferten Flotten, aber auch im Neugeschäft des boomenden Transportermarktes. Schwung will man ebenso in die Sparte der Sonderfahrzeuge bringen, sodass

künftig auch Behörden, Polizei oder Feuerwehr mit dem Crafter vorfahren sollen. Die Größe dafür bringt der bis zu 7,39 Meter lange Niedersachse mit, der in dieser Dimension sechs Europaletten schluckt. Bereits die gut eineinhalb Meter kürzere Basis-Version wuchtet mit 5,99 Meter vier Transportträger in den 11,3-Kubikmeter-Laderaum.

Frag den Fahrer | Mit drei Längen und Höhen (maximale Ladehöhe 2,19 Meter) sowie zwei Radständen (3,64 und 4,49 Meter) sind Frachtaufgaben zwischen 9,9 und 18,4 Kubikmeter lösbar. Den Platz gibt der Crafter auch an seinen Fahrer weiter. Dieser thront wahlweise auf den rückenschonenden AGR-Sitzen (eine der sieben Sitzversionen), hat jede Menge praktische Ablagen (allein in der Seitentür gibt es drei verschiedene Staufächer) und kann mit den Audio- und USB-Anschlüssen digitale Services an Bord holen.

Die Lenkung geht elektromechanisch ihrer Arbeit nach, sodass Helfer wie der Park-Assistent (längs und quer) oder der Trailer-Assist tadellos agieren können. Die City-Notbremse, der 360-Grad-Blick und der Warner vor dem querenden Verkehr im Heck machen die Stadtfahrt sicherer als bisher.

Auf der Autobahn sorgen der adaptive Abstandswarner, der Spurhalte- und der Seitenwind-Assistent für ein Plus an Sicherheit. Für den Vortrieb sorgen Aggregate mit 102 PS (300 Nm) bis 177 PS (410 Nm). Wer den Frontantrieb wählt, wird baubedingt mit einem 100 Millimeter tieferen Einstieg und einer niedrigeren Ladekante belohnt. Sparsam sollen die Aggregate als Front- (bis 4,0 Tonnen), Heck- (bis 5,5 Tonnen) und Allradler (bis 4,0 Tonnen) allemal sein, zumal das Start-Stopp-System Serie ist. Gut ein Liter mehr im Tank sollen pro Normrunde im Vergleich zur aktuellen Version verbleiben, wenn die Crafter zwischen 1,4 und 3,2 Tonnen Fracht bewegen. Den Hecktriebler und Allradler wird es erst ab Mitte kommenden Jahres geben. Im November kann die Frühjahrs-Kollektion aber schon bestellt werden.

Werkstatt | Bis dahin gilt es aber noch, einen langen Weg zu gehen, betonte Scholz. Nach dem Produktionsstart wird der Crafter nun zum Spielplatz für Vertrieb und Service. Gerade beim Werkstattthema, das letzten Endes den Erfolg des Neuen ausmachen wird, sieht Scholz die Quantität vorhanden und die Qualität auf einem guten Weg. |rs



Foto: Rocco Svantusch/Autoflotte



Foto: Rocco Svantusch/Autoflotte

Pkw-Feeling | Ein Cockpit mit wertigem Armaturenräger und vielen Sitzvarianten

Flügel Schlag | Die Hecktüren bieten Stauraum und schlagen bis 270 Grad um



Werk vollendet | Der Hoffnungsträger zeigte sich schon recht variantenreich erstmalig dem Publikum