



Volkswagen

Viva el Crafter

Noch dauert es einige Monate, bis VW die Kombi- bzw. Kleinbusvariante des neuen Crafter vorstellt.

Wir hatten jedoch bereits Gelegenheit, in Andalusien den Kastenwagen zu testen und nahmen dabei vor allem seine Fahrleistungen und Assistenzsysteme unter die Lupe.

Der neue Crafter hat sich von der gemeinsamen Plattform mit dem Mercedes-Benz Sprinter gelöst und steht somit auf eigenen Füßen. Nun müssen die Volkswagen-Techniker beweisen, dass sie auch ohne Stuttgarter Know-how ein gleichwertiges oder sogar besseres Fahrzeug bauen können als den Sprinter.

Das wollten die Wolfsburger in Südspanien beweisen, wo auch im Winter oft noch angenehme Temperaturen herrschen und ein ideales sowie vielseitiges Terrain mit Stadtpassagen in Almeria, flachen Autobahnabschnitten

und steilen Anstiegen in der Sierra Alhamilla verschiedenste Testläufe möglich macht. Für **BUSMAGAZIN** stand dabei ausnahmsweise nicht das Fahrzeug im Gesamten im Fokus, da mit Verkaufsstart ab März bislang nur Kastenwagen und Fahrgestelle bereitstehen. Nein, uns ging es ausschließlich um die Fahrleistungen und Assistenzsysteme des neuen Crafter, wie sie ja auch für die Kombi- bzw. Kleinbusvariante gelten.

Im exklusiven **BUSMAGAZIN**-Gespräch erläuterte uns der Vorstandsvorsitzende von VW Nutzfahrzeuge, Dr. Eckhard Scholz, die Hintergründe zum verzögerten Verkaufsstart des Personentransporters. „Den Kombi bzw. Kleinbus erwarten wir für die Jahreswende 2017/18.“ Und er ergänzte: „Einen Strich durch die Rechnung gemacht hat uns die Verschärfung des Überrollschutzes im Rahmen der Richtlinie ECE-R66.02. Ein neues Dach zu konstruieren wäre zu aufwendig gewesen.

So haben wir uns dazu entschieden, stabile Strukturen im Dachbereich einzuziehen. Das bedeutete aber einen erheblichen Konstruktionsaufwand, was die Zeitverzögerung begründet.“ Was die Bestuhlungskonfiguration angeht, ließ Scholz durchblicken: „Geplant sind 19- bzw. 22-Sitzer.“ Spannend dürfte auch die Preisgestaltung

bei den Kombis und Kleinbussen werden. Denn im Falle des Kastenwagens ist es VW bereits gelungen,

VW hat den Einstiegspreis gegenüber dem Vorgänger um ca. 2 300 € gesenkt

den Einstiegspreis gegenüber dem Vorgänger um ca. 2 300 € zu senken. Bei der 3-t-Fronttriebler-Variante mit 75 kW und Sechsgangschaltgetriebe, mittlerem Radstand und Normaldach beträgt er beispielsweise 28 416 € netto. Und das alles bei verbesserter Ausstattung – wovon wir uns auch in Andalusien überzeugen wollten. Das gilt beispielsweise für die Fahrerassistenzsysteme und das gesamte Sicherheitspaket. In diesem Feld setzt der neue Crafter echte Maßstäbe. Denn so umfassend hat

Fotos: Bünnagel



⬆ **Die Motorisierung – hier das quer eingebaute Aggregat – ist voll auf Höhe der Zeit**

← **Prächtig schlug sich der Crafter mit seiner neuen Motorisierung in den Bergen der Sierra Alhambra im spanischen Andalusien**

man dies im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge noch nicht gesehen. Die Sicherheitsausstattung beginnt mit der elektromechanischen Lenkung, einem Park-Lenk-Assistenten („Park Assist“), Parkdistanzkontrolle und Ausparkassistenten („Rear Traffic Alert“). Sie reicht weiterhin über den Abstandsregeltempomaten (ACC), das Notbremssystem „Front Assist“, die serienmäßige Multikollisionsbremse und den Seitenwindassistenten bis hin zu Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer, Rückfahrkamera, den eigens für den neuen Crafter entwickelten sensorbasierten Flankenschutz, LED-Scheinwerfer, Abbiegelicht und Fernlichtassistenten. Um nur einige Sicherheitsfeatures zu nennen... Das Kernstück der neuen Palette von Fahrerassistenzsystemen des im polnischen Września gebauten Wolfsburgers aber ist für uns der aktive Spurhalteassistent („Lane Assist“). In dieser Ausstattung ist der Crafter den Großbussen selbst von Mercedes-Benz, Setra oder MAN noch weit voraus. Seine Wirkungsweise ließ sich besonders schön in den relativ engen S-Kurven der andalusischen Küstenautobahnen, wie sie auf deut-

schen Schnellstraßen kaum zu finden sind, „erfahren“. Wir haben die Probe auf Exempel gemacht und mutig die Hände bei maximal in Spanien erlaubten 120 km/h vom Lenkrad genommen. Und tatsächlich: Wie auf Schienen steuerte uns das Fahrzeug durch die jeweilige Kurvenkombination, ohne dass wir auch nur einmal manuell eingreifen mussten – beeindruckend und ein echter Sicherheitsgewinn. Eine Multifunktionskamera erfasst dabei die eigene Fahrspur, so dass das Fahrzeug bei deren unbeabsichtigtem Verlassen mithilfe der elektromechanischen Lenkung automatisch und weich zurück in die Fahrbahn gelenkt wird. Der Fahrer hat natürlich jederzeit die Möglichkeit, das System mit geringem Krafteinsatz zu überstimmen. Ebenso gespannt wie auf die Wirkungsweise der Assistenzsysteme waren wir auf die Leistungen des Antriebssystems. Die auf Basis des Modulare Dieselbaukastens („MDB“) neu entwickelten Euro-6-Motoren sind auf niedrigen Verbrauch, Langlebigkeit und Robustheit ausgelegt. Geringe Verschleiß-, Wartungs- und Reparatur-

Drei Motorleistungsstufen von 75 bis 130 kW sind verfügbar



↑ **Gute Ablagemöglichkeiten und Cockpitaufteilung, optisch wenig aufregend: der neue Arbeitsplatz im polnischen Wolfsburger**

kosten sollen die TCO-Werte senken. Bislang sind lediglich die Frontantriebsvarianten verfügbar, Heck- und Allradantrieb folgen Mitte des Jahres, also rechtzeitig vor Launch der Kombi- und Busmodelle.

Der für den neuen Crafter weiterentwickelte und von uns getestete 2-l-TDI-Motor „EA 288 Nutz“ ist in drei verschiedenen Leistungsstufen verfügbar: 75 kW / 102 PS, 103 kW / 140 PS und als BiTurbo-TDI mit 130 kW / 177 PS. Alle Aggregate verfügen serienmäßig über ein Start-Stopp-System, was den Verbrauch nach Angaben von VW durchschnittlich um 15 % reduziert. Neben der Verbrauchs- und Emissionsminderung und Reduzierung der TCO-

Kosten wurde bei der Entwicklung der neuen Dieselmotorengeneration besonderen Wert auf einen zugkraftorientierten Drehmomentverlauf und ein verbessertes Transientverhalten des Abgasturboladers gelegt. Entsprechend werden die maximalen Drehmomente besonders früh bereitgestellt. Das wollten wir vor allem in den knackigen Anstiegen der Sierra Alhambra mit jeweils 550 kg Beladung an Bord erproben. Und tatsächlich: Alle Leistungsstufen bewältigten die kurvenreichen Rampen ohne Probleme, wobei sich der BiTurbo als echtes Kraftpaket erwies. Da gab es wenig zu meckern. Den Antrieb vervollständigen ein manuelles Sechsgangschaltgetriebe oder ein Achtgang-Wandler-Automatikgetriebe zur Auswahl.

CB ■

BUS₂BUS

Fachkongress und Messe



NÄCHSTER STOP: ZUKUNFT

25.-26.04.2017
MESSEGELÄNDE BERLIN

bus2bus.berlin

DREI EVENTS IN EINEM

MARKTPLATZ

Innovative Busse · Technik · Systeme · Services · Modernes Ausstellungsdesign · Probefahrten · u.v.m.

bdo-KONGRESS

Der etablierte Branchentreff entwickelt hier seine Strategien zur Förderung des öffentlichen und privaten Busverkehrs

FUTURE FORUM

Vorträge, Sessions, Workshops, u.a. zu den Themen „Nachhaltige Mobilität“, „Autonome Fahrkonzepte“, „Innovative Services“