

Testnotizen zum VW Crafter 35 Kombi mit mittellangem Radstand und Hochdach, Automatik, Allradantrieb und 2-I-TDI mit 130 kW/177 PS

Im Test vom 6. bis zum 18. August 2020.

Kennzeichen: WOB – DH 345

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52

Home Office: 0 86 31 / 92 85 35

E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

Der Testwagen hatte den **mittellangen Radstand** mit dem **2,59 Meter hohen Hochdach**. Zu dessen Außenhöhe muss man noch die beiden gelben Dachblinkleuchten am Heck hinzurechnen. Die **Außenspiegel sind sehr groß**. Dank eines unten angebrachten, nicht separat verstellbaren **Weitwinkelfelds** hat man den Bereich vor der Hinterachse, der insbesondere auf der rechten Fahrzeugseite stark anfahrgefährdet ist, gut im Blick. Das ist auch beim Abbiegen oder in Kreisverkehren gut, wo ein schneller Blick in die Außenspiegel Bordsteinkontakte verhindert.

Der **Einstieg ist vorne** wie bei vielen 3,5-Tonnern **recht hoch**. Eine Erleichterung sind deshalb die stabil wirkenden **Haltegriffe an den A-Säulen**. Sonst würde man sich als Fahrer unwillkürlich am Lenkrad oder am Sitz festhalten. Dem Beifahrer bliebe nur das Festhalten am Sitz.

Drei – dort gelb markierte – **Haltebügel** hat der Kombi **auch an der B-Säule rechts** sowie **beidseitig hinter den Heckportalen**. Sie sind dort auch bitter nötig, weil der Crafter schon von Haus aus selbst als Fronttriebler eine **hohe Ladekante** hat. In diesem Fall ist sie wegen des Systembodens noch höher, der das Kernstück des **Kombi-Ausbaus durch das MAN Bus Modification Center (BMC) in Plauen** ist.

Die **Heckportale** lassen sich in verschiedenen Öffnungswinkeln arretieren und auch bis zu 270 Grad öffnen. Der Mechanismus dafür ist durchdacht und selbsterklärend. Eine **Trittstufe ist leider nicht ins Heck integriert**. Eine solche und eine Möglichkeit zum Festhalten fehlen übrigens auch am Bug, sodass sich selbst große Fahrer beim Säubern der Windschutzscheibe mit einem höheren Schemel behelfen müssen und auch dann die Mitte der Scheibe nur schwer erreichen, wo die Frontkamera sitzt.

Der BMC-Umbau umfasste in diesem Fall auch eine **elektrisch angetriebene Schiebetüre samt elektrisch ausfahrbarer Trittstufe**. Letztere ist für die Personenbeförderung eigentlich unabdingbar. Bedient werden beide zusammen entweder über ein **Tastenfeld links unterhalb des Lenkrads**, wo auch zwei Kontrollleuchten untergebracht sind, oder mit einem **zweiten Bedienteil der Fernbedienung**. Grundsätzlich öffnet die elektrische Schiebetüre nur bei angezogener Handbremse, die im Crafter noch eine mechanische ist und deren Griff rechts neben dem Fahrersitz angebracht ist. Dort hindert er kaum beim Durchstieg nach hinten, wenn wie beim Testwagen keine Beifahrer-Doppelsitzbank verbaut ist.

Der **mittellange Radstand** bietet auf jeden Fall **genügend Möglichkeiten, neun Sitze auch ohne Beifahrer-Doppelsitzbank zu realisieren.**

Der **Zustieg über die elektrisch ausfahrbare Trittstufe** ist von der Bordsteinkante aus wegen der breiten integrierten Trittstufe auf die Sitzreihen 2 und 3 **sehr bequem.** Auch wer ebenerdig einsteigen muss, kommt noch bequem ins Auto.

Der Testwagen war mit **Voll-LED-Scheinwerfern** ausgestattet, die ein sehr angenehmes Licht und einen homogen angestrahlten Bereich liefern. Eine Fernlichtautomatik hatte das Fahrzeug nicht.

Innenraum

Der Fahrer konnte im Testwagen auf einem **ergoComfort-Schwingsitz** Platz nehmen. Er ist **auch in der Neigung mechanisch verstellbar** und man kann ebenso von Hand die **Sitzfläche nach vorn ausziehen.** Damit finden Fahrer jeglichen Kalibers einen hohen Sitzkomfort, auch wenn das Nachschwingen des Sitzes gewöhnungsbedürftig ist.

Die **Ergonomie im Crafter ist so gut wie in älteren Pkw-Modellen von Volkswagen** und die Grundfunktionen sind leicht begreifbar. Die **Armaturen sind klar ablesbar, informativ** und nicht so farbig verspielt wie dies nun auch im Caddy 5 zumindest optional der Fall ist. Die über den Touchscreen einstellbaren Funktionen sollte man besser im Stand einstellen, aber immerhin sind die Bedienflächen groß genug, um auch einmal während der Fahrt dorthin zu greifen, ohne lange abgelenkt zu werden. Für die Klimafunktionen gibt es griffige Regler und auch die **Lenkstockhebel fasst man gerne an.** Hinzu kommen **einfach und logisch bedienbare Lenkradtasten**, bei denen höchstens die Anzeige des mittigen Displays vor dem Fahrer etwas verspielt zu wechseln ist und Eingewöhnung erfordert. Die Lautstärkeregelung, die Senderwahl und die Steuerung des Abstandsreglers ist mit den Lenkradtasten gut geregelt.

Hinzu kommt, dass man ein **Smartphone leicht koppeln** kann und dann im Fahrzeug sowie beim Anrufer eine **sehr gute Sprachqualität** bekommt. Steuern kann man das Telefonieren, die Eingabe von Navi-Zielen und die Senderwahl per **Sprachsteuerung**, die über eine Lenkradtaste aktiviert wird. Solange man sich an die auf dem Touchscreen angezeigte Befehlsstruktur hält, funktioniert die Sprachsteuerung sehr gut.

Nachts sind beinahe alle Bedienelemente vorbildlich beleuchtet und daher gut zu finden. Leider musste man die **Taste für die zentrale Innenbeleuchtung** ertasten, weil gerade sie beim Testwagen nicht beleuchtet war. Laut Volkswagen Nutzfahrzeuge müsste aber auch sie normalerweise beleuchtet sein. Der **Fahrgastraum wird mit vier LED-Lampen sehr hell erleuchtet** und wirkt sogar heller als das Cockpit. Dank des Hochdachs kann man sich auch als großer Erwachsener problemlos aufrecht im Fahrzeug hin- und her bewegen.

Der Crafter bietet ein **Handschuhfach, das auch DIN A4-Dokumente und Atlanten fasst.** Außerdem bekommt der Fahrer **mehrere große offene Ablagen** direkt an der Windschutzscheibe, zwei kleine offene Ablagen links vom Lenkrad und rechts vom Wählhebel sowie **zwei gut erreichbare Getränkehalter** auf der Armaturentafel

sowie seitlich an der A-Säule, wo die Sonne nicht so direkt hinstrahlt. Genauso ist es auf der Beifahrerseite. Oberhalb von Fahrer und Beifahrer gibt es außerdem eine **Dachgalerie**, in der man Atlanten und Ähnliches gut und sicher ablegen kann. Zwischen den Ablagen kann man in einer **Konsole** außer einem EG-Kontrollgerät sicher auch ein Taxameter oder einen Wegstreckenzähler unterbringen.

Im **Fahrgastraum** lassen sich **bis zu sieben Einzelsitze** auf den Schienen im Boden flexibel anordnen. Wenn sie wie im Testwagen **ohne Werkzeug ein- und ausbaubar** sind, ist man sehr flexibel und kann **leicht eine 2-2-2-3-Anordnung für den Linienersatzverkehr realisieren** und für Einsätze als Hoteltransfer-Bus wieder zugunsten eines größeren Kofferraums umbestuhlen. Der Testwagen hatte im Kofferraum in Fahrtrichtung rechts oben an der Dachkante eine abgedeckte **Lochleiste**, in der sich **Gurte für die Sicherung eines Rollstuhls oder Rollstuhlfahrers** verankern ließen. Um ihn einzuladen, wären allerdings noch ein Hecklift oder eine längere Klapprampe zusätzlich nötig. **In der Konfiguration des Testwagens (2-3-3) würde noch ein Rollstuhlfahrer hinter die Einzelsitze passen** und dürfte im Neunsitzer auch mit einem Pkw-Führerschein mitgenommen werden.

Die **Einzelsitze** mit integrierten Dreipunktgurten sind gut konturiert und haben auf beiden Seiten **höhenverstellbare Armlehnen**, die man für einen besseren Durchstieg leicht und logisch absenken kann. An ihrer **Rückseite** haben sie gleich **zwei stabile Haltegriffe**, die beim Ein- und Ausstieg nützlich sind. Die Lehnen sind allerdings starr. In der Testwagen-Konfiguration bieten die Sitze **genügend Knieraum auch für größere Fahrgäste**, obwohl zwischen den Sitzen und der **halbhohen, verschiebbaren Gepäckraum-Trennwand** noch eine Menge Platz verschenkt wurde. Sie ist offenbar nur mit Werkzeug verschiebbar und kann maximal bis zu den Radkästen nach vorn geschoben werden. Im Testwagen waren die Lochleisten im Boden zum Verschieben der Sitze mit einer schwarzen Abdeckung versehen, die sie vor Verschmutzung schützt, aber hinderlich ist, wenn man die Sitze öfter mal anders platzieren möchte.

Im **Dachklimakanal** bietet der mittellange Radstand über drei Sitzreihen je drei **einzelne einstellbare Lüftungsdüsen**, was für längere Transfers eine prima Sache ist. In der linken Seitenwand kann man wie beim Konkurrenten Mercedes-Benz Sprinter zweimal zwei USB-Anschlüsse zum Laden mobiler Endgeräte installieren lassen. Dieselbe Anzahl Anschlüsse gibt es rechts an der B- und hinter der C-Säule.

Motor und Antriebsstrang

Der 2-l-TDI mit 130 kW/177 PS **zeigt bei ungefähr 1.800/min. ein lästiges Dröhnen**, das von unterhalb der Fahrerkabine zu kommen scheint und möglicherweise vom Allradantrieb herrührt. Das ist unangenehm, weil man in diesem Drehzahlbereich häufig unterwegs ist, beispielsweise bei 100 km/h in der Ebene.

Der ansonsten gut gedämmte und laufruhige Vierzylinder **harmoniert prima mit der Achtgang-Wandlerautomatik**. Sie wechselt die Gänge beim Hoch- und Runterschalten weich und geschmeidig. Schon durch leichtes Anheben des Gasfußes **lässt sie sich frühzeitig zum Hochschalten bewegen**. So passt der Kraftstoff sparende achte Gang nicht erst bei 100 km/h, sondern auf ebener Strecke auch schon bei 70 bis 80 km/h. Manchmal bleibt er sogar bei 60 km/h drin, was aber

grenzwertig ist. Innerorts ist der fünfte Gang die Regel. Welcher Gang gerade eingelegt ist, sieht der Fahrer immer im kleinen monochromen Display vor sich. Das **manuelle Herunterschalten in einer zweiten Schaltgasse** bedingt einen recht hohen Kraftaufwand und ist daher recht unkomfortabel. Man braucht diese Möglichkeit selbst in Gefällen zur Nutzung der Motorbremse nur selten, weil die Schaltlogik überzeugend ist und in solchen Fällen nicht auch noch hochschaltet, sondern den eingelegten Gang hält.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Ganzjahresreifen** des Typs Continental VanContact 4 Season in der Dimension 235/65 R 16 C bestückt. Mit ihnen ist das **Fahrwerk recht komfortabel** abgestimmt. Der Crafter Kombi liegt satt auf der Straße und lässt sich mit der **präzisen elektromechanischen Servolenkung** sehr gut um Kurven zirkeln und rangieren. In schnell angegangenen Kreisverkehren ist die Seitenneigung recht deutlich und mahnt bei Besetzungsfahrten zu einer ruhigeren Gangart. Auf langgezogenen Bodenwellen kommt man auf dem Schwingsitz des Testwagens ordentlich ins Schwingen.

Ab Landstraßentempo und erst recht bei 130 km/h auf der Autobahn macht sich das Hochdach mit **deutlichen Windgeräuschen** bemerkbar.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte den **Abstandsregler ACC**, dessen Mindestabstand sich über den Touchscreen und über Lenkradtasten in vielen Stufen einstellen lässt. In der zweithöchsten regelt er bei der Annäherung an ein vorausfahrendes Fahrzeug sehr feinfühlig und bremst nicht abrupt.

Die **Rückfahrkamera** ist oberhalb der Heckportale in einem sehr guten Bereich montiert, wo sie auch bei schlechtem Wetter nicht so schnell verschmutzt und daher ein scharfes Bild auf den Touchscreen liefert. Beim Zurückstoßen aus Parklücken auf die Fahrbahn zeigt sie einen sehr breiten Bereich hinter dem Fahrzeug, was ein enormer Sicherheitsgewinn ist. Die Warntöne werden erst sehr spät intensiv und der Dauerton, der einen Beinahe-Kontakt zu einem Hindernis hinter dem Fahrzeug anzeigt, kommt ebenfalls sehr spät. Man tut daran, **beim Zurückstoßen nicht nur die Außenrückspiegel im Auge zu behalten, sondern auch das Kamerabild**. Die **Kamera ragt leicht über das Hochdach hinaus**, was man bei Höhenbegrenzungen ebenso berücksichtigen muss wie die noch höheren gelben Schulbus-Blinkleuchten am Heck.

Der **Spurhalteassistent** greift spürbar, aber nicht abrupt in die Lenkung ein und gibt kein lästiges akustisches Warnsignal. Damit irritiert er auch keine Fahrgäste und kann ruhig aktiviert bleiben, während ihn genervte Fahrer zum Beispiel in einem Fiat Ducato häufig ausschalten.

Die **Verkehrszeichen-Erkennung** arbeitet **sehr zuverlässig**. Sie zeigt Tempolimits, Überholverbote und sogar Zusatzschilder zum Beispiel „bei Nässe“ mit einem Symbol an und nicht einfach nur weiße Kästchen, wie es andere Hersteller tun. Die vollen Anzeigen sieht man allerdings nur im Touchscreen, während im zentralen schwarzweißen Display vor dem Fahrer nur die Tempolimits angezeigt werden.

Verbrauch

Auf insgesamt 989 Test-Kilometern verbrauchte der VW Crafter Kombi Hochdach mittellang mit Allradantrieb und Achtgang-Automatik zwischen 9,1 Litern bei überwiegendem Landstraßen-Einsatz und 11,5 Litern bei hohem Autobahnanteil mit maximal 130 km/h. **Der Durchschnittsverbrauch betrug 9,4 Liter.** Das ist für ein Allrad-Fahrzeug mit Hochdach und solch großer Windangriffsfläche ein ordentlicher Wert. AdBlue wird an der B-Säule unter der Abdeckung für den Diesel-Tank nachgefüllt. Der Adblue-Verbrauch lag bei rund zwei Liter und war wegen des Nachtankens aus dem Kanister nicht ganz genau zu ermitteln. Der **AdBlue-Tank fasst etwa 18 Liter**, was für Vielfahrer eine gute Sache ist und das Nachtanken im Betrieb ermöglicht. Der **Diesel-Tank ist mit 75 Litern auch schön groß.**