

Neue schon gefahren

Jumper, Doblò, Transit, Vivaro und Crafter im Test

Noch nie gab es bei den Nutzfahrzeugen so viele Neuvorstellungen wie im Laufe dieses Jahres. Von den Newcomern, die zum Teil den Händlern gerade erst ausgeliefert werden, hat IKZ-HAUSTECHNIK-Autor Thomas Dietrich bereits fünf Modelle unter die Lupe genommen. Im Handling während zahlreicher Testfahrten offenbarten sich Stärken und Schwächen.

Unter die Lupe genommen wurden:

- Citroën Jumper,
- Fiat Doblò,
- Ford Transit,
- Opel Vivaro,
- VW Crafter

Citroën Jumper: Ein alter, spritziger Hase

Seit nunmehr 25 Jahren ist Citroën in der Transporter-Klasse präsent – mehr als zehn Jahren hört die Job-Maschine auf den Namen Jumper. Rechtzeitig zum Modelljahr 2007 wurden nicht nur die Motoren tauglich für

Euro4 gemacht, an der gesamten Karosserie und am Fahrwerk ist nichts so geblieben wie es war.

Die Front ist Geschmacksache

Unter den baugleichen Drillingen ist aufgrund des Citroën-Emblems die Front des Jumpers noch am gefälligsten, denn Peugeot Boxer und Fiat Ducato konnten an der seltsam gestylten stufigen Front ihre eigenen Akzente setzen. Hat man sich allerdings erst einmal am neu gestalteten Fahrerplatz eingerichtet, ist die Welt in Ordnung. Der ISRI-Sitz lässt sich auf vertraute Art in viele Po-



■ Bequem per Knopfdruck kann die Tür-Arretierung bei 90° überwunden werden.



■ Der neue Citroën Jumper als Kastenwagen: Gemeinsamkeiten mit dem Vorgänger beschränken sich fast nur auf den Namen, denn die Weiterentwicklung war tief greifend.

sitionen verstellen – einzig ein paar scharfe Kanten sind am Unterbau auszumachen. Das trübt aber den sonst positiven Gesamteindruck kaum. Zahlreiche Ablagen, nicht blendende Leuchten, elektrisch verstellbare Weitwinkelsegmente in den gut bemessenen Außenspiegeln, übersichtliche Instrumente und ein handlicher Joystick für das 5- oder 6-Gang-Getriebe können

während der Testfahrt wohlwollend zur Kenntnis genommen werden.

Zum Test stand das Common-Rail-Aggregat HDi 120 mit 88 kW/120 PS zur Verfügung und erwies sich als Allround-Talent. Die Fahrgeräusche von Motor und Fahrwerk traten beim Neuen merklich geringer in Erscheinung, allenfalls oberhalb von etwa 3000 Umdrehungen drängte sich ein Nageln auf. Neben dem erwähnten Modell gibt es den Einstiegsmotor mit 74 kW/100 PS sowie den Top-Diesel mit 115 kW/157 PS, ein Erdgasmotor kommt nicht vor 2008.

Fällt die seitliche Schiebetür schwingvoll ins Schloss, offenbart sich ein Schönheitsfehler: Das dünne Blech federt einige Male nach. Die Verriegelung bei voll geöffneter

Citroën Jumper: Plus & Minus

- + Neuzeitliches Transporterkonzept mit großer Variantenvielfalt.
- + Alltagstaugliche Cockpit-Ausstattung mit zahlreichen Ablagen.
- + Kopf- und Beinfreiheit sind gegeben.
- + Euro4-Diesel mit 88kW/120 PS zeigt gute Allround-Eigenschaften.
- + Mäßige Geräusentwicklung von Motor und Fahrwerk.
- + Mechanik der Frachtraumtüren solide, praxisgerecht und sicher.
- + Protektoren rundum können vor Blessuren schützen.

- Solide und vollflächige Frachtraumverkleidungen sind (noch) nicht in Wunschausstattung enthalten.
- Verzurrpunkte sind im oberen Bereich nicht vorhanden.
- Im Cockpit sind nicht alle Kanten und Ecken entschärft.

Tür ist dagegen mustergültig, denn sie kann sich nicht unbeabsichtigt bei Gefälle lösen. Am Heck lassen sich die 90°-Arretierungen der Flügeltüren per Druckknopf überwinden, danach ergibt sich ein Öffnungswinkel von 180, oder optional 270°.



■ Nur durch Entriegeln am Griff lässt sich die geöffnete Frachtraumtür lösen.

Bereits das mittelhohe Dach bietet 1932 mm Stehhöhe (Frachtraum 2172 mm). Spartanisch ist die Basisausstattung des Frachtraumes mit nacktem Blech und halbhoher Pappverkleidung an den Seiten – da muss deutlich mehr investiert werden, um Alltagstauglichkeit und Wiederverkaufswert zu begünstigen. Außen sorgen der

wichtige Stoßfänger an der Front sowie Protektoren an Seiten und Heck dafür, dass kleinere Blessuren abgewiesen werden.

Mit drei Radständen, vier Längen und drei Dachhöhen lassen sich Frachträume zwischen 8 und 17 m³ realisieren (Nutzlasten zwischen 1 und 2t). Hinzu kommen noch Pritschenversionen und Kofferaufbauten, sodass fürs Fachhandwerk die vielfältigsten Nutzungsmöglichkeiten bis hin zum 4-Tonner bestehen.

Der Citroën-Händler listet den neuen Jumper in kleinsten Ausführung zum Einstiegspreis von ca. 21000 Euro, der Großraumkasten startet ab etwa 32500 Euro (Preise zzgl. MwSt.). Ergänzende Informationen zum Jumper gibt es auch auf den Neuheiten-Seiten ab Seite 53.

Fiat Doblò Cargo: Variantenreicher Lieferwagen

Die Lieferwagenklasse haben die Italiener schon immer bedient. War es noch der eher zierliche Fiorino in den 90ern, so kam der erste, ungewöhnlich bullig aussehende Doblò im Jahr 2001. Schon für das Modelljahr 2006 musste zumindest etwas unter der Haube geschehen, denn für die Pkws galt es bereits ein Jahr früher, die Motorenpalette schadstofftauglich für Euro4 zu machen. Damit nicht genug: Seit der Modellpflege zeigt sich auch die Front gefälliger. Sie wirkt weiterhin gewollt bullig, doch jetzt mit runderen Formen plus Klarglasscheinwerfern eleganter



■ Verschlechtert: Im Gegensatz zum Kombi rastet die schmale Schiebetür in Endstellung nicht ein. Die Seitenwände sind überwiegend ungeschützt.

und durch einen dezenteren Kühler nicht mehr so vergittert.

Bringt es die Normal-Ausführung auf ein Ladevolumen von 3,2 m³, so hat man auch die Wahl einer Hochdach-Version. Sie erweitert das Frachtraumangebot auf 3,8 m³. Auf Wunsch gibt es eine zweite seitliche Schiebetür mit nicht gerade üppiger Breite von 685 mm. Ärgerlich: Die Fest-



■ Modifiziert: Neben der neu gestalteten Front bietet der Fiat Doblò Cargo jetzt diese um 38 cm verlängerte Maxi-Version mit 4 m³ großem Frachtraum.



■ **Praxispflicht:** Für extra lange Ladung kann der schmalere, rechte Flügel offen bleiben. Protektoren verhindern das Anstoßen der vorderen Türen.

stellraste bei voller Öffnung gibt es nur in der Kombi-Version – beim Doblò Cargo ist nur eine halbherzige Hemmschwelle vorhanden, sodass die Rolltür bei Gefälle unbeabsichtigt zufallen kann.

Von den asymmetrischen Hecktüren mit einem Öffnungswinkel von 180° lässt sich die linke zuerst öffnen, damit das Beladen vom Gehsteig aus ohne Umstände erfolgen kann. Die Kombination mit Leiterklappe gibt es nur für das Normdach der Kurz-Version.

Drei mögliche Frachträume

Für das Modelljahr 2006 ist der Cargo Maxi mit langem Radstand hinzugekommen, der Ladegut bis zu einer Länge von 2055 mm verkraftet. Wählt man keine Trennwand, ließe sich die Durch-

ladelänge bei umgeklapptem Beifahrersitz auf 2655 mm erweitern. Der 1305 mm hohe Frachtraum erreicht hinter der Trennwand ein Volumen von 4 m³. Die Nutzlast vermag der Maxi auf 775 kg zu steigern, bei den Standard-Versionen erhöht sich die mögliche Zuladung von 610 auf 655 kg.

Am Fahrerarbeitsplatz findet man sich weiterhin gut

eher unruhig. Unangenehmer noch die etwas seitenwindempfindliche Hochdach-Version, die mit dem Erdgasmotor ohnehin bei 120 km/h kaum mehr über Leistungsreserven verfügt. Schade, dass der Ottomotor im schadstoffarmen Erdgasbetrieb mit 68 kW/92 PS weniger leistet als im Benzin-Modus (76 kW/103 PS) – das ist spürbar. Er-



■ **Mit markantem Kühlergrill** suggeriert der neue Transit Einsatzstärke. Die Variantenvielfalt hat Ford für das Modelljahr 2007 nochmals gesteigert.

Fiat Doblò Cargo: Plus & Minus

- + Variantenreiches Fahrzeugkonzept mit zwei Dachhöhen und zwei Längen.
- + Laderaum des Maxi erreicht 4 m³.
- + Motorenvelfalt bis zum Erdgas-Antrieb.
- + Handliche Joystick-Schaltung im gut erreichbaren Armaturenbrett.
- + Ansprechendes Handling mit guter Wendigkeit (Normal-Version).
- Außenspiegel ohne Weitwinkelsegmente.
- Nackenpolster nicht ausreichend höhenverstellbar.
- Raste der geöffneten Schiebetür kann bei Gefälle versagen.
- Lange Warmlaufphase versorgt Heizung unterdurchschnittlich.
- Viel Blech im Frachtraum bedarf der Verkleidung.
- Keine Verzurrmöglichkeit im oberen Frachtraumbereich.
- Das Platzangebot für große Fahrer könnte am Arbeitsplatz üppiger ausfallen.

zurecht. Alles ist erreichbar. Frontscheibe und Seitenscheiben, die sich allerdings nicht ganz in den Türen versenken lassen, sind angenehm groß dimensioniert. Auch die 5-Gang-Schaltung per Joystick wirkt unkompliziert. Zum Glück bietet ein schmaler Alkhoven noch weitere Ablagen, denn in den Türfächern geht es spärlich zu. Die wenig verstellbaren Sonnenblenden oder die schmalen Außenspiegel ohne Weitwinkel hindern am entspannten Fahren.

Auf der Autobahn wirkt die dieselgetriebene Maxi-Version bei Leerfahrten mit 140 km/h

staunlich die Reichweite der Unterflurtanks: Trotz flotter Leerfahrt mit durchschnittlich 130 km/h sind 260 km drin, bevor der Vorrat an L-Gas verbraucht ist (Sorte H-Gas: plus 50 km).

Den neuen Multijet-Diesel gibt es mit 74 kW/100 PS. Daneben hält Fiat einen Diesel und Benziner mit etwa 75 PS bereit. Der Einstiegspreis des Kastenwagen Maxi SX mit kleinem Diesel liegt netto bei etwa 13000 Euro, 1500 Euro höher startet die zum Vergleich getestete Erdgas-Version mit Hochdach (Preise zuzüglich MwSt.).

Ford Transit: Weiter verbessert

Bei der Neugestaltung ihres Transporters Transit vertrauen die Ford-Werke auf die Wirkung einer stark ausgeprägten bulligen Front. Wenn auch nicht gleich beim Ver-



■ **Chic oder Schicksal: Schönes Bleckleid, aber keine Protektoren. Im Baustellen-Job erfordert dies eine erhöhte Umsicht.**

kaufsstart im Sommer 2006 alle Versionen verfügbar waren, so listet die Transportervielfalt jetzt drei Dachvarianten, drei Radstände sowie die Wahl zwischen Front- oder Heckantrieb. Pritschen-Vari-

anten bis hin zur Doppelkabine runden weiterhin das Programm ab.

Mit tief greifenden Überarbeitungen an der Steifigkeit der Zelle, am Fahrwerk, im Handling, dem Cockpit sowie den Antriebskomponenten soll sich jetzt auch beim Transit ein Pkw-ähnliches Fahrgefühl einstellen. Zu Testfahrten stand sowohl ein 3,5-Tonner mit langem Radstand und hohem Dach, als auch eine Variante mit kurzem Radstand und Normaldach zur Verfügung. Bereits der 2,4-l-Diesel mit 85 kW/115 PS (6-Gang-Getriebe) zeigte trotz 550 kg Zuladung eine erstaunlich gefällige Leistung für Stadt und Land. Spürbar kräftiger noch das Aggregat mit 96 kW/130 PS, bei dem eine gute Portion Fahrspaß aufkam.

Handling und Wendigkeit der beiden heckgetriebenen Transporter waren passabel. Wenn das Fahrwerk mit Fahrbahnerhöhungen oder starken Unebenheiten konfrontiert wurde, neigte es jedoch zum Poltern. Scheibenbremsen rundum sowie ESP erhöhen die passive Sicherheit des Transporters. Bei Vollbremsungen zeigte sich dies mit einer gewissen Schwam-



■ **Große Klappe: Praktische Ablagen bis hin zum schwenkbaren Pausentisch an der Instrumententafel. In den Türen sind weitere Stauraummöglichkeiten.**

migkeit in der Verzögerung, wobei der Bremsweg dennoch beachtlich kurz geriet.

Motoren mit hohem Komfort

Neue 2,2-l-Turbos mit 63 kW/85 PS, 81 kW/110 PS sowie 96 kW/130 PS gibt es bei den frontgetriebenen Versionen. Die Hecktriebler mit 2,4l Hubraum (ebenfalls Common-Rail-Diesel) leisten 74 kW/100 PS, 85 kW/115 PS oder 103 kW/140 PS. Auch ein neuer Benziner mit 107 kW/145 PS ist gelistet. Mit gewissem zeitlichen Abstand wird auch wieder ein Erdgas-Motor zur Verfügung stehen.

Für den Transit sind Zulassungen als 2,8- bis hin zum 4,3-Tonner möglich. Frachtraumgrößen ergeben sich von 5,8 bis 10 m³, wobei Ladelängen von 2,58 bis 4 m realisiert werden können (Nutzlasten beim Kasten zwischen 693 und 2083 kg). In der Basisausstattung wird viel Blech geboten, die Seiten sind nur im unteren Bereich mit Pappe verkleidet. Deshalb müssen großflächige Verkleidungen mit Verzurrmöglichkeiten im oberen Bereich her, damit Werterhalt und alltagstaugliche Nutzung gegeben sind.

Weil es außen an Protektoren mangelt, wird sich das schöne Blech auf der Baustelle in Acht nehmen müssen. Darüber hinaus sind folgende Details verbesserungsbedürftig:

Die Schiebetür rastet bei voller Öffnung nicht sicher ein und könnte sich bei Gefälle lösen. Die Weitwinkelsegmente der Spiegel sind nicht individuell einstellbar. Vor allem aber hätte die Trennwand dem Cockpit mehr Platz lassen sollen. Ein großer Fahrer kann das Rückenpolster nur begrenzt verstellen.

Andere Detaillösungen dagegen sind wirklich gut: Ein schwenkbarer Deckel auf der Instrumententafel kann als Pausentisch dienen und viele weitere Ablagen im Cockpit erleichtern den Alltag. Nicht unerwähnt dürfen die Druckknöpfe an den Hecktüren bleiben, mit denen sich die 90°-Arretierungen überwinden lassen.

Speziell auf Handwerker zugeschnitten ist eine Gruppe von Transits mit preislich attraktiven Standardmodellen (Kasten-Lkw und Kombi) mit den am häufigsten nachgefragten Optionen. Ansonsten gibt es den heckgetriebenen 3,5-Tonner ab 26600 Euro (ohne MwSt.).

Opel Vivaro: Aufgefrischter Transporter

Seit Mitte 2001 rollt dieser kompakte Transporter als Ergebnis einer Gemeinschaftsentwicklung von Renault und Opel vom Band. Mit markanter Front und neu-

Ford Transit: Plus & Minus

- + Überarbeitetes Transporterkonzept mit großer Variantenvielfalt.
- + Ausführungen sowohl mit Front- als auch mit Heckantrieb.
- + Leistungsfähiges Motorenangebot.
- + Mäßige Geräuschentwicklung von Motoren und Fahrwerk.
- + Agiles Fahrwerk bietet auch beim langen Radstand gutes Handling.
- + Alltagstaugliche Cockpit-Ausstattung mit zahlreichen Ablagen.
- + 90°-Arretierungen der Flügeltüren lassen sich per Druckknopf überwinden.
- Voll geöffnete Schiebetür rastet nicht sicher genug ein.
- Im oberen Bereich des unverkleideten Frachtraums gibt es keine Verzurrpunkte.
- Für große Insassen nur mäßiges Platzangebot im Cockpit.
- Keine verstellbaren Weitwinkelsegmente.
- Keine Protektoren an Seiten und Hecktüren.



■ Der Vivaro für das Modelljahr 2007 mit Opel-typischer Chromleiste im Kühlergrill. Vergleichstests stellten das gute Handling des neuen ESPplus unter Beweis (Option).

zeitlichem Heck demonstrierte der Vivaro von Beginn an, dass ein Nutzfahrzeug nicht zwangsläufig bieder aussehen muss. Äußeres Zeichen für das Modelljahr 2007 ist vor allem die Chromleiste im umgestalteten Kühlergrill. Weiterentwicklungen galten der Karosserie-Steifigkeit, vor allem aber der Motorenpalette, die nun Euro4-tauglich ist. Alle drei neuen Aggregate (66 kW/90 PS, 85 kW/115 PS sowie 107 kW/145 PS) zeigten bei Tests die Gemein-

samkeit, dass sie drehfreudig bewegt werden müssen – von niedrigen Drehzahlen heraus kommt die Leistung eher bedächtig. Dabei reicht der Einstiegsmotor durchaus für den Job in Stadt und Umland.

Der Fahrkomfort ist passabel, die Bremsanlage ließ in der Wirksamkeit keine Zweifel aufkommen. Mehr noch: Vergleichstests mit dem neuen ESPplus (Option) bietet dem Opel bei Leerfahrt bzw. Teilbelastung selbst dann noch eine Manövrierfähig-

Opel Vivaro: Plus & Minus

- + Transporter basiert auf neuzeitlichem Nutzfahrzeugkonzept.
- + Pkw-Niveau in der Cockpit-Ausstattung.
- + Fahrverhalten des Transporters auch in der Hochdach-Variante unkompliziert.
- + Drehfreudige Diesel-Motoren sind je nach Stärke für Stadt, Land und Autobahn gerüstet.
- + Geräuschentwicklung von Dieselmotoren und Fahrwerk akzeptabel.
- + Kopf- und Beinfreiheit sind ausreichend gegeben.
- Mittlerer Beifahrersitz bietet nur beengte Mitfahrgelegenheit.
- Keine Verkleidungen und Verzurrösen im oberen Frachtraumbereich.
- Cockpit-Beleuchtung nicht blendfrei.
- Schutzleisten verhindern nicht, dass Türkanten beim Öffnen anstoßen können.
- Außenspiegel mit nicht verstellbaren Weitwinkelsegmenten.
- Raste der geöffneten Schiebetür kann bei Gefälle versagen.

keit, wenn es mit Vollbremsung um ein Hindernis gehen muss.

Frachträume auch mit Hochdach

Statt des Ladevolumens von 5 m³ in der Normal-Version oder 5,9 m³ in der Lang-Version realisiert das um 40 cm höhere Dach in der größten Ausführung maximal 8,3 m³. Dieses Hochdach sieht zwar unverkennbar aufgesetzt aus, stört aber dennoch nicht den Gesamteindruck.

Für den Handwerker mit besonders sperrigen Teilen geben die beiden Hecktüren des Hochdach-Vivaro eine



■ Der Fahrerarbeitsplatz ist auf Pkw-Niveau, nicht aber die eingeschränkte Beinfreiheit auf dem mittleren Sitz.



■ Bei der Hochdach-Variante erreicht der Laderaum des Vivaro max. 8,3 m³, und die Hecktüren eröffnen eine Ladehöhe von 181 cm.

Ladehöhe von 181 cm frei, innen geht's noch ein Stück höher hinauf bis auf 191 cm. Bei den Flügeltüren lässt sich zunächst die linke Seite öffnen, um das Beladen vom Gehsteig aus zu vereinfachen. Die Erweiterung des Öffnungswinkels von 180 auf 250° wird auf Sonderwunsch erfüllt.

Mit einer Beladehöhe von 128 cm fällt die seitliche Schiebetür erheblich niedriger aus, denn sie vergrößert sich nicht in der Hochdach-Variante. Die Rasterung der geöffneten Tür ist bei Gefälle leicht überwindbar, sodass die Schiebetür unbeabsichtigt ins Rollen geraten kann. Eine zweite Schiebetür gibt es als Option. Möglich ist ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,7 t, als 3-Tonner ist der Vivaro tauglich für eine Nutzlast von maximal 100 kg.

Im Frachtraum gehört nacktes Blech mit halbhoher Pappverkleidung an den Seiten zum Standard, doch die Liste der Sonderausstattungen weist zumindest einen Holzboden aus. Im oberen Frachtraumbereich mangelt es an Verkleidungen und Verzurmöglichkeiten. Der etwa 40 cm hohe Alkhoven über den Sitzplätzen erweist sich als praktische Ablage. Die Einrichtung des Cockpits ist auf Pkw-Niveau und gefällig – nicht aber, dass sich wegen der Joystick-Schaltung auf dem mittleren Sitz (bei einer Bank) nur eine „halbe Portion“ befördern lässt. Ärgerlich ist, dass die Weitwinkelsegmente in den Außenspiegeln nicht verstellbar sind und einem großen Fahrer kaum verwertbare Informationen liefern. Als Einstiegspreis weist die Liste für den kleinsten Vivaro-Kasten 18.500 Euro aus, die große Hochdach-Variante startet mit einem Plus von 2000 Euro (ohne MwSt.). Ergänzende Informationen zum Vivaro gibt es auch auf den Neuheiten-Seiten ab Seite 53.



■ Der VW Crafter in kleinster Ausführung ist sehr wendig. Alle Frachtraum-Versionen können durch große Türen zugänglich gemacht werden.



■ Alltagstauglich: Protektoren und Türgriff verhindern ein Anstoßen des Lackes. Das kommt dem Werterhalt des Fahrzeuges zugute.

VW Crafter: Beeindruckendes Konzept

Nach zehn Jahren Marktpräsenz erfolgte die Ablösung bei der bisher aktuellen LT-Baureihe von Volkswagen. DaimlerChrysler und VW halten weiterhin an der Zusammenarbeit für die Transporter-Zwillinge fest und bringen Sprinter III bzw. Crafter (zu deutsch: Handwerker) seit dem Frühling 2006 zu den Nutzfahrzeughändlern. Die Front ist wiederum sehr eigenständig gehalten.

Drei Radstände, vier Aufbauhöhen von 5243 bis 7343 mm, drei Dachhöhen und zahlreiche Aufbauvarianten sollen die Lastenträger noch flexibler machen als ihre Vorgänger. Angesiedelt zwischen 3 bis 5t Gesamtgewicht decken die Kastenwagen mit 7 bis 17 m³ Laderaumvolumen fast alle denkbaren Anforderungen ab. Im 5-Tonner sind Nutzlasten bis max. 2670 kg realisierbar. Im Frachtraum passen zwei Euro-Paletten nebeneinander, die sich beim mittleren und langen Radstand bequem durch die ca.



■ **Komfortabel:** Die Parktronic visualisiert den Abstand zum rückwärtigen Hindernis über Leuchtdioden in den Außenspiegeln.

1,3 m breite und gut 1,8 m hohe Schiebetüröffnung einladen lassen. Optional unterbindet ein integriertes Transport-Sicherungssystem das Verrutschen der Ladung.

Neuzeitlicher Fahrerplatz

Das Cockpit des Crafter bedeutet einen Quantensprung, denn hier findet sich die lang ersehnte Weiterentwicklung. Dem Fahrer-arbeitsplatz kann man jetzt Pkw-ähnlichen Komfort attestieren und mit Joystick-Schaltung in der neu gestalteten Instrumententafel (für Multimedia-Anwendungen) wird ein ansprechendes Design geboten, das Maßstäbe setzt. Jede Menge gut durchdachte Ablagen erfüllen ihre Aufgaben, sodass von der 1,5-l-Colafflasche über die Frachtpapiere bis hin zum Werkzeug alles seinen Stammplatz fin-

den kann. Üppige Beinfreiheit, solide Griffe, verkleidete Gurtversteller, kaum blendende Leselampen, bequeme Armauflagen sowie verstellbare Weitwinkelsegmente tragen dazu bei, dass es am Fahrer-arbeitsplatz nichts mehr zu meckern gibt. Die umfangreiche Sonderausstattung integriert sogar Leuchtdioden als Abstandsmessung in die Außenspiegel.

Der Fahrkomfort verdient das Prädikat „exzellent“. Auffallend wendig der kurze Radstand (12,3 m Wendekreis), der mit einem 100 kW/135 PS Common-Rail-Diesel aus dem VW-eigenen TDI-Motorenangebot Fahrspaß aufkommen lässt. Die schwächere Version mit 80 kW/110 PS wirkt wie gedrosselt. Wenn man sich ohnehin nur in Sichtweite des Kirchturms bewegt, ließe sich auch konsequent zur Sparversion mit 65 kW/90 PS

VW Crafter: Plus & Minus

- + Neuzeitliches Transporterkonzept mit großer Variantenvielfalt.
 - + Pkw-Niveau in der Cockpit-Ausstattung.
 - + Kopf- und Beinfreiheit sind ausreichend gegeben.
 - + Euro4-Diesels sind je nach Stärke für Stadt, Land und Autobahn gerüstet.
 - + Mäßige Geräusentwicklung von Dieselmotoren und Fahrwerk.
 - + Verstärkte Bremsen, ABS sowie spurstabilisierendes ESP bieten ein hohes Maß an Fahrsicherheit.
 - + Exzellentes Fahrwerk steckt sehr viel weg.
 - + Fahrverhalten des Transporters mit Software (Option) auch in der Hochdach-Variante unkompliziert.
 - + Airbags aller Kategorien lassen sich ordern.
 - + Verkleidungen und Verzurrschienen auch im oberen Frachtraumbereich möglich.
 - + Schutzleisten verhindern, dass Türkanten beim Öffnen anstoßen können.
 - + Geöffnete Schiebetür nur durch Griff entriegelbar.
 - + Parktronic vorne und hinten möglich (Option).
- Für solide und vollflächige Frachtraumverkleidung startet Sonderausstattung ab etwa 1500 Euro.
 - Etwas empfindlich bei Seitenwind.

greifen. Gespannfahrer oder Akteure mit der großen Liefertour verfügen über die größten Leistungsreserven, wenn sie sich für das stärkste Aggregat mit 120 kW/163 PS entscheiden. Alle Diesels erfüllen die Euro4-Norm und haben Partikelfilter.

Der nächst längere Radstand ist durchaus beherrschbar und auch der große Kasten mit Überhang (Frachtraum max. 17 m³) erweist sich noch nicht als Ungetüm. Interessante Möglichkeiten eröffnen sich durch die neue Frachtversion des 4,6-Tonnners (Crafter 50) mit optionaler Su-

persingle-Bereifung (Näheres siehe Neuheiten-Seiten ab Seite 53).

Verzurrschienen sind jetzt auch im mittleren und oberen Frachtraumbereich optional erhältlich, sodass zusammen mit soliden Innenverkleidungen einer effektiven Ladungssicherung nichts mehr im Wege steht. Der VW-Händler listet den Crafter 30 als Kasten mit kleinstem Motor ab 24.400 Euro, der große Crafter 50 mit Supersingle-Bereifung und 100 kW-Motor startet bei 38.300 Euro (Preise zuzüglich MwSt.). ■