



Bjorn Blokzijl  
18 december 2017

## Vakmanschap

Voor Volkswagen is de Crafter na de Transporter en de Caddy het derde model dat voor de verkopen moet zorgen in het bedrijfswagensegment. Met het grootste laadruim is het het enige model dat nog net zonder een D-rijbewijs gereden mag worden. Niet gek dus dat het merk met een splinternieuw model komt van deze auto, met het typische familiegezicht op de neus en een strak lijnenspel op de rest van de carrosserie. Wij reden met de topper uit de bestelwagenfamilie van het Duitse merk om te zien of hij net zo goed is als zijn kleinere broertjes.



## Op zichzelf, wel herkenbaar

Om objectief het uiterlijk onder de loep te nemen, is het verstandig om eens naar de historie van deze auto te kijken. In de jaren '70 van de vorige eeuw ontwikkelde Volkswagen een bedrijfswagen boven de Transporter, genaamd 'LT'. Deze naam betekent 'Lasten-Transporter', dus de zwaardere variant van de kleinere T2. In 1996 begon de samenwerking tussen Volkswagen en Mercedes-Benz in de ontwikkeling voor een grote bestelbus. Hieruit kwamen zowel de tweede generatie LT als de Mercedes-Benz Sprinter, waarbij de uiterlijke verschillen zich beperkten tot een andere neus én een iets andere achterzijde - met andere logo's uiteraard. In 2006 werd de bedrijfswagen opgevolgd door wederom een auto die was ontstaan uit een samenwerking tussen de twee Duitse merken. Het verschil is nu dat de LT inmiddels Crafter is genoemd.

Wederom 10 jaar later leek het voor beide merken het juiste moment om een nieuwe generatie van beide modellen te ontwikkelen. Toch ging elk merk een eigen weg en splitsen de wegen na een samenwerking van ruim 20 jaar. Met die gedachte in het

achterhoofd bekijken we de nieuwe Crafter. Hoewel de basisvorm - met een korte neus en een vrij schuine voorruit - gebleven is, is de auto echt herkenbaar als een écht Volkswagen-ontwerp. Het geheel is echter veel strakker getekend, waarbij vooral de lijnen over de auto meer dan ooit recht en hoekig zijn. Dit maakt de auto een stuk stoerder en meer in lijn met de rest van het modellengamma. De grille en koplampen zijn heel herkenbaar als een moderne Volkswagen en ook de bumper is dusdanig getekend dat je hem direct herkent als VAG-familielid. Concerngenoot MAN heeft een eigen versie van de Crafter ontwikkeld, die als TGE door het leven gaat.



## Optimaal ruimtegebruik

De redacteur die de nieuwe Crafter aan een test onderwerpt, heeft de nodige kennis van zowel de vorige generatie Volkswagen- als Mercedes-Benz-variant van deze auto. Hoewel het design van de buitenzijde een hoop doet voor een auto als deze, is het vooral het interieur dat onderscheid biedt voor degene die een auto als deze gaat rijden. Waar de vorige generatie nog écht in al zijn genen een bedrijfswagen was, is de nieuwe Crafter meer dan ooit geïnspireerd door de succesvolle andere auto's van het



merk. Uiteraard ziet het geheel er nog steeds onverwoestbaar uit, maar zijn de klokken, het stuur en de knoppen bijna hetzelfde als die in een gemiddelde Golf. Maar het is vooral het centrale multimediascherm dat indruk maakt in deze klasse. Hoewel het materiaalgebruik rondom dit touch-screen vooral hard en makkelijk schoon te maken is, is de snelheid en gebruiksvriendelijkheid van het scherm buitengewoon.

Ook de bediening van de rest van de knoppen én de versnellingspook zijn uitmuntend. Je vindt alles waar je denkt dat het zit en ook de pook is op een fijne hoogte geplaatst. Daarbij zitten zowel de bestuurder als de passagiers ruim, zelfs de persoon op de middelste stoel. Het interieur is voorzien van allerlei handige opbergmogelijkheden. Zo zijn er grote vakken net boven de voorruit en is de zitting van de voorbank op te klappen - al is dat laatste een optie. Bovenop het dashboard vind je zowel bekerhouders als opbergvakken. Hoewel het een optimaal gebruik van de ruimte is, is de bruikbaarheid beperkt. Dit komt niet zozeer door de grootte ervan, maar als je zaken - zoals de laadkabel van de telefoon - daar legt, weerspiegelen ze in de voorruit. Dit is behoorlijk ergerlijk, zeker als de zon schijnt.



## Vertrouwenwekkend

Het rijden met een bedrijfswagen van dit formaat is altijd een omschakeling als je uit een 'normale' auto komt. Je zit niet alleen hoger, ook de ruimte achter je is niet gevuld met stoelen en een fraaie kunststof bekleding. Het starten van de dieselmotor in het vooronder zorgt daarom voor net iets meer geluid dan je zou verwachten, maar voor een auto als deze is het zeer beschaafd. Ook het rijden met de auto is een genot ten opzichte van zijn voorgangers. De LT was verre van een fijne auto om mee te rijden, maar met de vorige generatie Crafter én Sprinter is het nog steeds een genoegen om de nodige vracht te vervoeren. Met de vorige generatie van deze Volkswagen heeft ondergetekende een hele inboedel verhuisd vanuit het midden van Denemarken naar Den Haag, zonder daarbij enige moeite te hebben ervaren. Met de nieuwste generatie lijkt het verschil tussen de personenauto en bedrijfswagen nog verder verkleind te zijn. Het vertrouwen in de auto is bovengemiddeld, want ook wanneer zware belasting op de achteras ontbreekt, rijdt de Crafter erg prettig zonder dat deze stuitert op korte oneffenheden. Met een maximumbelasting van bijna 1.000 kg betekent dit een hoop goeds.

Daarnaast is de auto uitgerust met diverse interessante opties. Zo is hij standaard al voorzien van een zijwindassistent én een brede schuifdeur aan de rechterzijde. De gereden Highline voegt hier onder andere het 8 inch grote touchscreen, een geveerde bestuurdersstoel en een multifunctioneel stuurwiel aan toe. Op veiligheidsgebied vallen de parkeersensoren rondom, een verwarmbare voorruit en een achteruitrijcamera op. Op de optielijst zijn voor de gelegenheid ook opvallende zaken als adaptieve cruise-control, inparkeerassistent en lane-assist aangevinkt.



## Keuzes te over

Zoals het een echte bestelwagen betaamt, is de Crafter in een veelvoud aan combinaties te bestellen. Niet alleen de motoriseringen en carrosserievarianten zorgen voor het nodige uitzoekwerk, ook kun je de auto geheel naar wens aankleden met vele opties. Om bij de diverse motoren én aandrijvingen te starten: er ligt altijd een 2.0 TDI onder de motorkap, variërend van 102, 122, 140 naar liefst 177 pk. Hoewel de basismotorisering wat aan de krappe kant lijkt, is het relatief hoge koppel van 300 Nm

hetgeen dat er voor zorgt dat hij toch relatief eenvoudig van zijn plek komt en ook het één en ander kan vervoeren. Bijzonder zijn de keuzes die Volkswagen heeft gemaakt met betrekking tot de aandrijving. Zo is de basismotor enkel te verkrijgen met voorwielaandrijving, heeft de 122-variant achterwielaandrijving en zijn de twee sterkste uitvoeringen met zowel voor-, achter als vierwielaandrijving te bestellen. Daarbij is enkel de basismotor niet met de 8-traps automaat te bestellen.

De keuze voor een motor is afhankelijk van de last die je wilt vervoeren. Daarvoor is de auto tevens in drie verschillende lengtes te kiezen. De standaardlengte is nét geen 6 meter lang met een wielbasis van 3,64 meter. De middelste wagenlengte is 6,84 meter met een wielbasis van 4,49 meter. De langste uitvoering van de gesloten versie van de Crafter is 7,39 meter lang en heeft tevens de langere wielbasis. Naast de lengte van de laadbak, is de hoogte van het dak een keuzemogelijkheid. Standaard is de auto 2,35 meter hoog, met een hoog dak is dit 2,59 meter en met het superhoog dak is het een lieve 2,80 meter. In de eerste twee hoogtes en in de twee kortste carrosserievarianten staat de auto ook als personenwagen 'Kombi' in de prijslijst. Naast de bestelwagen en de Kombi, kun je de Crafter ook bestellen als pick-up met zowel een enkele als een dubbele cabine en wederom in diverse totale wagen- en wielbasislengtes. Ook is het mogelijk hem zonder de bak te bestellen, zodat er een kaal chassis achter de cabine ontstaat.





## Sterke aanbieding

Met de splinternieuwe Crafter slaat Volkswagen na jaren samenwerking met Mercedes-Benz een eigen weg in. Hoewel de auto nog trekjes heeft van zijn voorganger, heeft hij nu echt zijn eigen VW-gezicht. Dankzij zijn vele combinaties in aandrijflijnen en opbouw mogelijkheden, heeft het merk een sterke aanbieding in handen. Hoewel een vanafprijs van ruim 21 mille - zonder belastingen - al niet mals is, kost de door ons gereden uitvoering zelfs bijna 38.000 euro exclusief BPM en BTW. Voor dat geld koop je echter een auto die vol zit met comfort- en veiligheidverhogende zaken, bovengemiddeld rijdt en aanvoelt alsof hij tot in de eeuwigheid zal doorgaan.

### Plus

- + Fijne aandrijflijn en dito rijeigenschappen
- + Veel ruimte voorin
- + Veel combinaties mogelijk

### Min

- Weerspiegeling van bergvakken bovenop dashboard
- Flinke vanafprijs
- Veel handige zaken zijn optioneel