



Wenig Aufwand, viel Effekt: VW hat den bisher bärbeißigen Auftritt des Crafter etwas besänftigt.

# Raus aus dem Schatten

VW gibt mit dem technisch und optisch erneuerten Crafter Gas. Er soll aus dem Schatten des übermächtigen Sprinter treten. Die Chancen stehen besser denn je.

**D**ie optischen Änderungen sind nur minimal, trotzdem ist der Crafter ein anderer geworden: Wirkte er in seinen ersten fünf Jahren wie ein Kampfhund auf Rädern, so blickt er nun aus unverändert großen Augen sachlich in die Transporterwelt. Dabei hat VW nur den Grill verändert und die Spange gleich darunter.

Mit der optischen Renovierung passt sich der Crafter nicht nur der aktuellen Konzernoptik an, er will damit auch ein Zeichen setzen: VW will aus dem Windschatten des Kooperationspartners Mercedes Sprinter treten und mit dem Crafter auf die Überholspur gehen. In Deutschland, erläutert Nutzfahrzeug-Vertriebsvorstand Harald Schomburg, will man von Platz drei auf zwei vorrücken,

in Europa von sechs auf drei. Schomburg über den Crafter: „Verglichen mit unseren anderen Modellen ist noch deutlich Luft nach oben“.

Für derlei ambitionierte Ziele reicht ein neuer Kühlergrill nicht aus, hinter ihm arbeiten nun neue Dieselmotoren. Der konzernweit

bewährte und beliebte Zwei-Liter-TDI treibt nun den Crafter an. Auf ähnlichem Leistungsniveau wie der Vorgänger, aber mit teils deutlich mehr Durchzugskraft, mit deutlich geringerem Spritverbrauch. Auch die lästige SCR-Technik mit Adblue ist wieder draußen, das

erhöht die Nutzlast bis zu 90 kg.

Darüber hinaus verspricht VW lange Haltbarkeit, eine Schwachstelle des offensichtlich überforderten 15 Jahre alten Vorgängermotors.

ANZEIGE



Zu diesem Zweck hat man im Vorfeld die Prüfzyklen auf 300 000 Kilometer verdoppelt und den Crafter bei großer Hitze und Höhe durch Südafrika gehetzt, auf russischen Schlechtwegstrecken gefoltert, über skandinavische Schotterpisten gejagt und ihn mit der Kälte des Polarkreises gefrosten.

## Enorme Durchzugskraft

Das Ergebnis kann sich sehen lassen, das betrifft bereits die kleinste Ausführung mit 80 kW (109 PS). Dank eines sehr bulligen Drehmoments von 300 Nm ab 1.500 Touren überrascht die Maschine mit kraftvollem Antritt und reagiert dazu enorm spontan aufs Gas. Je nach Achsübersetzung läuft der Crafter bis zu 149 Sachen. Für Kurzstrecken und sogar gelegentlichen Einsatz auf der Autobahn ist er im Solobetrieb daher eine ausgezeichnete Wahl. Mit seiner Durchzugskraft hängt er nahezu alle anderen Transporter seiner Klasse mühelos ab. Darunter den weitgehend baugleichen Sprinter, wie Vertriebsmann Schomburg nur zu gern hervorhebt.

Eine Stufe und netto knapp 1.200 Euro drüber heißen die Daten nun 100 kW (136 PS) Leistung und 340 Nm ab 1.575 Umdrehungen. Das sind nur 10 Nm mehr als beim Vorgänger, aber die größte Durchzugskraft steht bereits rund 400 Touren tiefer zur Verfügung. Prompt tritt der Crafter in dieser Ausführung als echter Allrounder auf. Plötzlich ist er unter 2.000 Touren richtig lebendig, läuft dazu je nach Übersetzung gut 150 Sachen. Die extreme Spontaneität im Antritt wie sein schwächerer Bruder zeigt er allerdings nicht: Zur Schonung der Aggregate fährt das Triebwerk bei Vollgas



**Neuzugänge in der Transporter-Flotte: spritzige Modelle mit TSI-Motor und ein Sparer mit Paket BlueMotion Technology.**

T5-Varianten

## Mal sparsam, mal schnell

Mit gleich zwei appetitlichen Antriebsvarianten schmeckt VW das umfangreiche Programm des T5 ab. Sparer setzen auf den Transporter BlueMotion Technology, kurz BMT. Hinter dem Wortungetüm verbirgt sich für netto 385 Euro Aufpreis ein Paket aus Start-Stopp-Anlage sowie einer Rekuperation zur Stromgewinnung: Im Schubbetrieb oder beim Bremsen wird die Spannung der Lichtmaschine angehoben. Umgekehrt wird sie beim Beschleunigen und bei Konstantfahrt abgesenkt. BMT ist für den T5 TDI mit 62 kW (84 PS) und 84 kW (114 PS) verfügbar. Der Normverbrauch sinkt um rund

einen halben Liter auf nur noch 6,7 Liter Diesel/100 km. Im Stadtverkehr beträgt die Differenz mit 8,3 zu 9,4 Liter/100 km sogar einen Liter.

Ein Leckerbissen für leistungshungrige Benzinerfans ist der 2,0 TSI im Transporter. Der aus den PKW von VW bestens bekannte seidige Turbo-Direkteinspritzer leistet 150 kW (204 PS) und entwickelt eine Schubkraft von 350 Nm bereits bei 1.500 Umdrehungen. Entsprechend ambitioniert sind die Fahrleistungen: Der Transporter schnellt in nur 8,7 Sekunden auf Tempo 100 und läuft 200 km/h schnell. Angesichts des Temperaments dürfte der Normverbrauch von 9,6 Liter/100 km in der Praxis mühelos übertroffen werden – allerdings weit unter den Werten des einstigen Sechszylinder-Benziners mit gleicher Leistung bleiben.

CLICK

Die Suchmaschine rund ums Nutzfahrzeug

Code scannen und direkt online auf die Suchmaschine zugreifen!

click-a-truck

click-a-bus

click-bau

click-a-workshop

www.click-a-truck.com

## Der Zwei-Liter-TDI treibt nun den Crafter an – mit viel mehr Durchzugskraft und deutlich geringerem Spritverbrauch.

und nach dem Schalten etwas dezenter hoch. Doch keine Bange: Die stärkere Maschine macht dieses kleine subjektive Manko mit ihrer Kraft wett.

Noch mehr betrifft dies das Spitzentriebwerk mit 120 kW (163 PS). Die Leistung entspricht dem Vorgängermotor, doch das Drehmoment stieg um zehn Prozent auf 400 Nm. Es steht außerdem schon bei 1.800 statt 2.200 Umdrehungen an. Mit dieser Leistungscharakteristik stellt der Crafter nun selbst verwöhnte Naturen zufrieden. Er läuft abgeregelte 160 Sachen und zählt zu den Souveränen unter den Transportern. Auch er holt ein wenig aus, wenn der Fahrer voll aufs Gas tritt, schnell dann allerdings vehement los. Hinter dem Dampf steckt eine Aufladung mit zwei Turboladern; bei den schwächeren Ausführungen setzt VW auf jeweils einen einzelnen Lader mit variabler Turbinengeometrie. Mit seinem Drehmoment übertrifft der bullige Crafter auch den nominell gleichstarken Sprinter, der lässt es mit 360 Nm bewenden. Ursache ist weniger der Motor als das Getriebe: VW verwendet im Unterschied zu Mercedes die stärkere Ausführung des Sechsgang-Schaltgetriebes. Wer sich die deutlich höhere Durchzugskraft der nominell kleineren Crafter-Maschine auf dem Papier anschaut und in der Praxis spürt, dem ist klar: Mercedes muss sich bei Gelegenheit für den Sprinter etwas einfallen lassen.



**Der Aufpreis von netto 1.820 Euro zum Benzin-Caddy ist nach rund 40.000 km wieder drin.**

Zumal VW mit überschaubarer Technik gute Ergebnisse erzielt. So fährt der Crafter auch ohne die für Mercedes typischen Ausgleichswellen recht laufruhig und sehr leise – nur unter 1.500 Touren sollte die Drehzahl nicht rutschen, dann grummelt der Vierzylinder etwas verärgert. Der Verzicht auf Beruhigungsmittel spart darüber hinaus ein paar Kilogramm Gewicht und verbessert den Wirkungsgrad. Der liegt hoch, schenkt man den Normwerten Glauben. Danach erreicht der Crafter mit kleinster und mittlerer Motorisierung mit Serienübersetzung kombiniert 8,6 Liter/100 km, der starke Biturbo kann's mit 7,9 Liter/100 km sogar noch besser. Bemerkenswert: Sowohl der schwächste als auch der stärkste Crafter erreichen serienmäßig die Abgasstufe EEV, sind also sauberer als Euro 5.

Der Tank mit 45 Liter Fassungsvermögen sitzt unter dem Heck an der Position des Reserverads. Hinzu kommen 60 Liter Benzin. Der Kaltstart erfolgt mit Benzin, nach kurzer Zeit jedoch schaltet der Motor automatisch auf den Gasbetrieb um, zu erkennen nicht nur im Display, sondern auch an der grün leuchtenden Tankanzeige. Sie ist im VW Caddy BiFuel im Übrigen doppelt ausgeführt: Rechts im Tacho sitzt die Tankanzeige für Benzin, links im Drehzahlmesser das Pendant für Erdgas, zu erkennen an einer stilisierten Gasflasche.

### Von Berlin bis Florenz ohne zu tanken

Wer viel Kurzstrecke fährt, kann den Verbrauch mit der optionalen Start-Stopp-Anlage um weitere Zehntel senken. Laut Norm geht's sogar um 0,8 Liter hinunter, wählen Käufer das Paket namens BlueMotion Technology, lieferbar für alle Motorvarianten. Dazu gehört neben der Start-Stopp-Technik eine längere Achse und eine geregelt arbeitende Lichtmaschine, die vorwiegend im Brems- und Schub-

### Caddy BiFuel

## Autogas ab Werk

TSI-Benziner, TDI-Diesel, EcoFuel-Erdgas – es ist beileibe nicht so, als hätte bisher Mangel an Motorvarianten für den Caddy geherrscht. Nun legt VW noch eine Autogas-Ausführung namens BiFuel drauf. Die Bezeichnung deutet es an: Dieser Caddy ist bi, mag's mit zwei Spritsorten. Basis ist ein 1,6-Liter-Benziner mit 75 kW (102 PS) und 148 Nm. Mit Autogas (korrekt: Flüssiggas) leistet die Maschine 72 kW (98 PS) und bringt es auf 144 Nm Drehmoment. Das reicht allemal für Kurzstrecken; bei Bedarf rennt der Caddy BiFuel in knapp 14 Sekunden auf Tempo 100 und läuft gut 160 Sachen. Zwar fehlt ihm die Durchzugsstärke von TDI und TSI, aber er arbeitet leise, geschmeidig und vor allem günstig: Autogas kostet etwa die Hälfte von Benzin und ist noch auf Jahre steuerlich gefördert. Der Aufpreis von netto 1.820 Euro zum Benzin-Caddy ist nach rund 40.000 Kilometern wieder drin, bei reinem Stadtverkehr deutlich früher.

**Den Caddy gibt es nun auch mit Autogas ab Werk. Eine wirtschaftlich reizvolle Alternative zu Benzin, Diesel und Erdgas.**

Wichtig: Der Caddy BiFuel ist das einzige Autogas-Fahrzeug ab Werk: Er wird bereits in der Produktion entsprechend ausgerüstet. Er hat Crashtests absolviert und fährt mit kompletter Werksgarantie vor. Es gibt den Caddy BiFuel als Kastenwagen, Kombi sowie in der langen Maxi-Ausführung. Die Nutzlast liegt je nach Modell zwischen rund 500 und 750 kg.



Unverändert rot: Die Instrumente stammen von Mercedes. Leise und mit reichlich Drehmoment: die neuen Motoren

betrieb die Batterie lädt. Schomburg nennt für den Crafter bis zu 1.340 Kilometer Reichweite, entsprechend der Strecke von Berlin bis Florenz. Und kann sich einen Seitenhieb auf den Sprinter nicht verkneifen: „Die geschätzte Konkurrenz aus dem Süden Deutschlands müsste spätestens in Mailand tanken.“

Beim Spritsparen hilft die serienmäßige Schaltanzeige im Display. Allerdings ist der mickrige Pfeil fürs Hinauf- und Hinunterschalten nur mit Lesebrille zu erkennen, auch reagiert die Anlage mit Verzögerung. Ohnehin beschränken sich die Änderungen im Interieur auf Details und Kosmetik: Ein rundlicher Schalthebelknopf mit Plakette, ein praktisches Polster als Armauflage in der Tür, weiße statt blaue Instrumentenbeleuchtung. Geblieben sind die Mercedes-Instrumente mit dem rot glühenden Display mittendrin. Die unterschiedliche Elektronikstruktur der Firmen muss als Erklärung herhalten, dass an dieser markanten Stelle Änderungen ausgeblieben sind. Sie werden an anderer Stelle deutlich.

VW spendiert ein drittes Jahr Werksgarantie bis zu 250.000 Kilometern. Und hat weitere Pfeile im Köcher. So wird es den Crafter ab Beginn 2012 auch mit Allradantrieb geben. In Vorbereitung ist ebenfalls ein Automatikgetriebe. Es wird das automatisierte Getriebe Shiftmatic ersetzen, dessen Schaltung auf das längst beerdigte Mercedes Sprintshift zurückgeht. Erst in diesem Zug wechselt auch an dieser Stelle die Motorisierung vom Fünf- auf den Vierzylinder. Kleine Überraschung: VW setzt nicht auf ein Doppelkupplungsgetriebe, sondern eine Wandlerautomatik. Es dürfte sich um das gleiche Getriebe handeln, das VW bereits für den Pick-up Amarok angekündigt hat – auch unter dessen Haube arbeitet schließlich der längst eingebaute TDI.

Der Crafter sieht zwar nicht mehr so aggressiv aus wie in den vergangenen fünf Jahren. Aber der Eindruck täuscht: Er geht angriffslustiger denn je in seine zweite Lebenshälfte.

Randolf Unruh

**„Die geschätzte Konkurrenz aus dem Süden Deutschlands müsste spätestens in Mailand tanken.“**

VWN-Vorstand Harald Schomburg zur Crafter-Tankreichweite, die von Berlin bis Florenz reicht

**ALTEC**  
**Altec GmbH**, Rudolf-Diesel-Str.7  
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0  
 Fax: 07731/8711-11  
 E-Mail: info@altec-singen.de  
 Internet: www.altec-singen.de

**ALU-RAMPEN**

**innovative Anhängertechnik**  
 Kipper • Minisattel • Sonderfahrzeuge

**Tieflader**

Blomenröhr Fahrzeugbau GmbH • 59590 Geske  
 ☎ 02942 / 1024 • Fax 02942 / 3666  
 www.blomenroehr.com • info@blomenroehr.com

**Blomenröhr**

**LAUNHARDT HYDRAULIK • GMBH**  
 Industriestraße 2 A  
 45711 Datteln  
 Tel. (0 23 63) 5 38 48  
 Fax (0 23 63) 5 55 89

- ❖ Großes Kommunalzylinder Austauschprogramm für Faun, Zöller, Schörling, Geesink u.v.a.
- ❖ Meiller Kugelfußzylinder Austauschprogramm Hyva-Georg, Edbro, Frontkippzylinder
- ❖ Hydraulikzylinder Reparaturen sämtlicher Fabrikate unabhängig von Hersteller und Ausführung
- ❖ Patentierte Launhardt Hydraulik Schwenkarmreihe für alle Anwendungen

**Fordern Sie unseren kostenlosen Gesamtkatalog an!**

[www.launhardt hydraulik.de](http://www.launhardt hydraulik.de) • [info@launhardt hydraulik.de](mailto:info@launhardt hydraulik.de)