



Blau gemacht

Der Lack leuchtet feurig rot, doch dahinter verbirgt sich umfangreiche Spartechnik namens Blue Motion Technology.

Ganz leicht macht es VW den Crafter-Käufern nicht, die einen sparsamen und umweltfreundlichen Transporter erwerben wollen. Das Dickicht der Spritsparmodelle ist nicht einfach zu durchdringen. Da gibt's neben Blue Motion auch Blue Motion Technology, und dies zusätzlich in einer anderen Motorvariante nach Abgasstufe EEV.

In jeder Transporter-Baureihe hat VW ein Sparschwein namens Blue Motion entwickelt. Eher zart gebaut, aber willkommenes Aushängeschild für Verbrauchsangaben. Beim Crafter kommt dabei ein Dreitonner mit kurzem Radstand, flachem Dach und 80 kW (109 PS) oder 100 kW (136 PS) heraus, nach Norm ein Sieben-Liter-Kastenwagen. Wer's kräftiger gebaut mag, wählt den Crafter als 3,5-Tonner mittellang und mittelhoch mit BMT-Paket. Das bedeutet Blue Motion Technology, und die Maschine mit 100 kW (136 PS) schluckt laut Norm einen Liter mehr. Den BMTler gibt es ebenfalls nach Abgasstufe EEV mit einem Biturbo-Motor (105 kW/143 PS). Also etwas stärker, etwas sauberer, und wieder etwas sparsamer: Macht in Konfiguration wie oben im Schnitt nach Norm 7,8 Liter/100 km. Kompliziert? Stimmt. Also einsteigen und losfahren.

Der Zweiliter-Vierzylinder gibt sich vom Hin und Her von Normen und Varianten un-

beeindruckt. Diesen Motor muss man im VW-Konzern niemandem erklären. Auch im Crafter macht er eine respektable Figur, läuft in gängigen Drehzahlen komfortabel und geschmeidig, benötigt keine aufwendigen Ausgleichswellen als Beruhigungsmittel. Trotzdem ist er mit Bedacht zu behandeln. Bei Niedrigstdrehzahlen zum Beispiel verweigert er die Arbeit: Bei 1.400 Touren und abwärts reagiert er beim Tritt aufs Gas ungnädig brummig, um bei etwa 1.200 Umdrehungen in ein tiefes Turboloch zu plumpsen.

Seine gute Erziehung lässt der Motor bei hohen Drehzahlen etwas vermissen: Ab Schlag 3.000 Touren brummt der Vierzylinder widerwillig, obwohl ihm laut Leistungskurve gera-



Das Cockpit ist gediegen ausgestattet und geräumig, auch nach sechs Jahren Spitze im Vergleich.

ANZEIGE

	Das Produkt mit zertifizierter Leistung - keine unfundierte Behauptungen www.qmi.de
... reibungsärmer fährt man nicht!	

de in höheren Bereichen die Doppelaufladung beflügelt. Das Rumoren mag als akustische Schalhilfe durchgehen, bei schnellen Autobahnfahrten ist es lästig: Der VW läuft seine 160 Sachen bei 3.200 Umdrehungen. Dabei ist der Crafter von Hause aus ein Leisetreter, er lehnt sich mit seinen Geräuschwerten eher an PKW als an rustikal-lärmige Transporter von gestern.

Stattliche Erscheinung, mildes Gesicht: VW Crafter mittlerer Größe seit der Überarbeitung im vergangenen Jahr.

Der Laderaum lässt sich individuell und praxistgerecht herrichten, es gilt jedoch, die Gewichte im Auge zu behalten.



Mäßig sprinten, gut bremsen

VW verpasst dem BMT-Modell eine lange aber zum Glück keine superlange Achse. Bei Tempo 100 ist man im sechsten Gang mit 2.000 Umdrehungen unterwegs, dann hat der beladene Transporter an leichten Steigungen noch etwas zuzusetzen. Als Temperamentsbündel entpuppt er sich indes nicht, obwohl nominell 340 Nm Drehmoment beileibe nicht von schlechten Eltern sind. Doch weder in Beschleunigung noch in der Durchzugskraft vermag er Besonderes zu leisten. Der VW überzeugt eher subjektiv durch Geschmeidigkeit und ordentlichen Antritt im Bereich des maximalen Drehmoments. Den eher mäßigen Sprintwerten stehen gute Bremsen gegenüber: Im Mittel 42 Meter Bremsweg bei zehn Vollbremsungen nacheinander aus 100 km/h sind für einen Transporter dieses Kalibers aller Ehren wert. Ihren Beitrag dazu leisten die leicht laufenden Reifen Marke Continental Vanco2. Man spürt's, speziell bei beladenem Modell: Der Crafter rollt mit ihnen weit und leicht. Es lohnt sich, darauf mit einer vorausschauenden Fahrweise zu reagieren.

Die Leichtlaufreifen sind Teil des BMT-Spritsparpakets des Crafter. Dazu zählen außerdem Ener-

giemanagement und Rekuperation für den Stromhaushalt, die lange Achse, ein Geschwindigkeitsregler sowie vor allem ein Start-Stopp-System. Mit dieser Kombination ist der Crafter BMT sowohl für Kurz- als auch Langstrecken gut ausgelegt.

Start-Stopp ist die Medizin für die Kurzstrecke. Und es ist die richtige Medizin: Schon auf den letzten Zentimetern vor der Ampel er stirbt der Motor. Zum Leben erwacht er wieder sehr



Typisch Start-Stopp: Drehzahlmesser in Stellung null, Infolämpchen informiert über den freiwillig abgestellten Motor.

TRANS.eu

ROAD TRANSPORT SYSTEM

**Mit nur einem Klick Frachten
und geprüfte Transporteure finden**

Tel.: +49 (0) 5043 4078881
E-Mail: info@trans.eu
Trans.eu GmbH
Daimler Str. 3
31867 Lauenau

Fakten kompakt VW Crafter 35 Blue Motion Technology



Technische Daten

Maße und Gewichte

Länge gesamt 5.905 mm
Breite gesamt 1.993 mm
Höhe gesamt 2.705 mm
Radstand 3.665 mm
Wendekreis links/rechts 13,6/13,4 m
Breite/Höhe Schiebetür 1.300/1.820 mm
Breite/Höhe Hecktür 1.565/1.840 mm
Laderaum über Fahrbahn 670 mm
Laderaum (L/B/H) 3.265/1.780/2.040 mm
Breite zw. den Radkästen 1.350 mm
Ladevolumen 10,5 m³
Spurweite vorn/hinten 1.780/1.780 mm
Leergewicht Testwagen 2.310 kg
Nutzlast 1.190 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg

Zul. Achslast v/h 1.650/2.250 kg
Anhängelast bei 12% Steigung 2.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht 5.500 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut. Biturbo-Aufladung. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, 80 kW (109 PS) bei 3.500/min, max. Drehmoment 340 Nm bei 1.575 bis 2.250/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro EEV.

Antrieb: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joy-stickschaltung, Übersetzungen 5,08/2,61/1,52/1,0/0,79/0,68, R.-Gang 4,72, Übersetzung Antriebsachse 3,92. Antrieb auf die Hinterräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an Dämpferbeinen, Querblattfeder. Hinten starre Rohrachse, Parabelfedern. Reifen 235/65 R 16 C auf Rädern 61/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.
Bremsen: hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete. hinten massive Scheibenbremsen, Durchmesser vorn/hinten 300/298 mm, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/95 Ah, Lichtmaschine 140 A

Füllmengen

Tankinhalt: 75 l
Ölinhalt mit Filter: 9,0 l

Wartung/Garantie

Wartung: max. 40.000 km/2 Jahre
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie

ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre bis 250.000 Kilometer, drei Jahre Garantie auf den Lack, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung, lebenslange Mobilitätsgarantie.

Preis

VW Crafter 35 L2H2, 105 kW Blue Motion Technology 34.455 Euro*

*ohne Mehrwertsteuer

Fahrleistung und Verbrauch

Beschleunigung	
0–50 km/h	5,4 s
0–80 km/h	12,1 s
0–100 km/h	19,2 s
Elastizität	
60–80 km/h (IV/V)	5,3/7,5 s
60–100 km/h (IV/V)	11,6/15,0 s
80–120 km/h (VI)	23,1 s
Höchstgeschwindigkeit 158 km/h	
Bremsweg	
Aus 100 km/h kalt/warm	
41,8/42,0 m	
Innengeräusche	
Stand/50/100 km/h 51/61/68 db(A)	
Kraftstoffverbrauch:	
Teststrecke beladen	
10,4 l/100 km	
Testverbrauch min./max.	
9,6–12,2 l/100 km	

ANZEIGE

PSA SCHMUTZFÄNGER
 www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk

- Alle Größen - aus eigenem Werk
- Kurze Lieferzeit - Frei Haus
- Kostenlose Angebote

ANTISPRAY 91/226EEC Erhabene Logos
 TÜV -35°C TEST
 IHR LOGO

Deutschrachige Beratung
 Tel.: +45 86 98 35 00 . Fax: +45 86 91 51 10

fix, bevor die Kupplung ganz durchgetreten ist. Selbst in der ersten Reihe an der Ampel muss niemand Angst vor einem vermurksten Start bekommen. Der Nutzen von Start-Stopp erschließt sich schnell: Während der 20 Kilometer langen Stadtetappe der Redaktions-Teststrecke stand der Motor knapp sieben Minuten lang an Ampeln still.

Als Supersparer entpuppte sich der Crafter trotzdem nicht: Die 250 Kilometer lange Hausstrecke absolvierte er voll beladen mit 10,4 Liter/100 km - inklusive eines ansehnlichen Vollgasanteils auf der Autobahn. Ein guter Wert, aber keine Sensation. Wichtiger für die Fraktion der Autobahnheizer: Selbst rüde Fahrer können im Crafter mit Sprintspar-Aus-

ANZEIGE

... und wenn es tropft,

 für alle Ölsorten und alle Ölsysteme
 www.qmi.de

stattung keine maßlosen Verbräuche erzielen: Schnelle Fahrten kosten gut 12 Liter/100 km, für einen kräftig gebauten 3,5-Tonner nicht die Welt. Wer's ruhig angehen lässt, kann der Dieselkonsum unter 10 Liter drücken. Der optimistische Normverbrauch bleibt allerdings in der Praxis außer Reichweite.

Eine gelassene Fahrweise steht dem Crafter gut. Beladen wiegt er sich sanft in den

Federn, auch leer rumpelt er nicht über Kanaldeckel. Wo andere poltern und springen, tritt der Crafter gediegen auf. Einzig sensible Fahrer hören beim Einfedern bei kurzen Unebenheiten ein leises Geräusch aus Richtung Vorderachse. Aber wenn nötig, gibt der Crafter auch den Schneidigen: Leer wie beladen sind die möglichen Kurvengeschwindigkeiten beachtlich und die Grenzen des Fahrwerks

enmäßiger Bordrechner höchst willkommen, Anlass zu Verbrauchskontrolle und Spritsparversuchen. Und wie wär's damit, das etwas altbacken-rotglühende Display durch aktuelle VW-Instrumente zu ersetzen? Dann bitte auch mit besser sichtbarer Schaltanzeige, denn in der aktuellen Ausführung benötigt der Fahrer eine Lupe für den Richtungspfeil.

Lobenswert ist die Individualität im Laderaum. Der Testwagen verfügte über einen Holzboden mit Zurrschienen und eine entsprechende Seitenverkleidung. Eine Trittstufe am Heck verlängert den Crafter zwar, doch bei 670 mm Bodenhöhe hilft sie auch fitten Fahrern beim Rein und Raus. Zusammen mit Anhängerkupplung, vollwertigem Reserverad und Klimaanlage summiert sich die Fuhre dann allerdings auf 2,3 Tonnen Leergewicht. Plus Fahrer, versteht sich. Und trotz kompaktem, im Motorraum fast verstecktem Vierzylinder. Gediegenheit hat ihren Preis. Und das Gewicht mag auch die etwas matten Fahrleistungen des Spritsparers erklären. Und wie war das noch: Blue Motion, Blue Motion Technology und Blue Motion Technology nach EEV. Sparen kann schon schwer sein.

Randolf Unruh

Der Crafter ist eben berechenbar und verlässlich, das gilt auch für seine Lenkung. Sie arbeitet zielgenau und mit der Präzision einer Maschine. Dazu ermöglicht der Hinterradantrieb einen vergleichsweise knappen Wendekreis.

ANZEIGE

BIS 20%
KRAFTSTOFF SPAREN. WIR BERATEN SIE GERNE
AERODYNAMISCHE LÖSUNGEN
FÜR NUTZFAHRZEUGE WWW.ABC-AEROLINE.COM

weit – im Notfall zupft ESP dezent und bremst Übermütige wieder ein. Die starke Seitenneigung kann der Fahrer dabei getrost vernachlässigen.

Der Crafter ist eben berechenbar und verlässlich, das gilt auch für seine Lenkung. Sie arbeitet zielgenau und mit der Präzision einer Maschine. Dazu ermöglicht der Hinterradantrieb einen vergleichsweise knappen Wendekreis.

Lob für den Laderaum

Die spürbare Solidität des Fahrwerks setzt sich im Fahrerhaus fort. Unverändert bildet der VW Crafter zusammen mit seinem weitgehend baugleichen Kollegen Mercedes Sprinter das Maß für Material- und Verarbeitungsqualität. Hier kann man hingucken und hinfassen – für den hohen Preis gibt es auch einen entsprechenden Gegenwert. Gute Sitze, eine Fülle sinnvoller Ablagen, einfache Bedienung – an diesem Arbeitsplatz lässt es sich oft und lange aushalten. Wenn nur die Aufpreisliste nicht wäre: So sinnvoll die Vielzahl der Extras auch ist – muss man tatsächlich netto fünf Euro für den Kleiderhaken auf der Beifahrerseite verlangen? Und speziell für einen Transporter mit Spartechnik wäre ein seri-

Alle Tests und Fahrerberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

Das Reifenprogramm auf der Überholspur.
Über 70 Größen ständig verfügbar.
www.windpower-reifen.de

Exklusiv
Bohnenkamp
Profil für Profis
Vermarktung

WINDPOWER
Tyres for professionals