



Zwei identische Crafter im Vergleich: Wo lohnt sich eine lange Übersetzung, wo ist eine kurze Achse angebracht?

VW Crafter

Übersetzungsprogramm

Was darf's denn sein: kurze oder lange Übersetzung?
Bei Transportern mit Hinterradantrieb gibt's die freie Auswahl.

Mit knapp 4.000 Touren marschiert der beladene VW Crafter in voller Fahrt über die Autobahn, die Tachonadel zeigt knapp 150 km/h. Leichte Steigungen meistert die 100 kW (136 PS) starke Maschine gelassen, es muss schon dick kommen, damit der Transporter deutlich an Geschwindigkeit verliert. Auch nach Hindernissen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder langsameren Zeitgenossen erreicht der Kastenwagen mit mittlerem Radstand und mittlerem Dach schnell wieder seine

Reisegeschwindigkeit. Aufwändige Messgeräte registrieren aufmerksam alle Geschehnisse.

Den Nachteil des knackigen Antriebs hört der Fahrer allerdings deutlich: Der Motor arbeitet deutlich oberhalb der Nenndrehzahl, dazu in einer lästigen Dröhnfrequenz. Also Radio weiter aufdrehen. Oder gleich ausstellen. Und abends weiß man, was man geschafft hat. Der Crafter-Besitzer merkt's ebenfalls: Rund 14 Liter Diesel laufen im Schnitt auf 100 km durch die Injektoren der Ein-

spritzanlage, macht netto rund zehn Euro für Sprit.

Es geht auch anders: Ein identischer Crafter schnürt zur gleichen Zeit unter identischen Bedingungen auf der Strecke: Karosserie, Motor, Getriebe, auch das Gewicht von 3,5 t – alles wie gehabt. Jedoch läuft er bei Vollgas noch einen Hauch schneller und tourt mit 3.500/min exakt auf Höhe der Nenndrehzahl. Er tritt nach Behinderungen nicht ganz so vehement an, ist aber motorisch auch kein Kind von Traurigkeit. Und der Fahrer ist schon auf-



Auf Landstraßen hängen die Vorteile von der Topografie ab: Vorteile für den langen Crafter bei Flachetappen, wird's hügelig, kann der kurze Crafter punkten.

grund der deutlich geringeren Geräuschkulisse weit entspannter unterwegs.

Überdies könnte sich der Besitzer dieses Crafter eine Portion Gelassenheit gönnen: Der Transporter schluckt bei ebenfalls forcierter Fahrweise auf der Autobahn in der Praxis gut einen Dritteliter weniger Diesel. Macht netto etwa 40 Cent Ersparnis auf 100 km. Das klingt nicht besonders viel, bedeutet aber für Vielfahrer schnell um die 500 Euro im Jahr. Gleichbedeutend mit etwa sieben Tankfüllungen oder einem Satz neuer Reifen.

Das vermeintliche Wunder hat einen Namen: Der sparsamere VW Crafter ist mit einer zehn Prozent längeren Achsübersetzung unterwegs. Exakt formuliert: 3,923:1 statt 4,364:1 im anderen Testwagen. Die lange Übersetzung - und sooo lang ist sie schließlich gar nicht, beim eng verwandten Mercedes Sprinter gibt's sie seit Beginn - hat VW jetzt für Spritsparer neu ins Programm genommen. Die hier als Alternative geprüfte kürzere Achse ist die bisherige Serienübersetzung, eine von bislang drei und jetzt vier Möglichkeiten.

Der Trend ist klar: Diverse Längen und Höhen, eine Hand voll Gesamtgewichte, zahlreiche Dieselmotoren, dazu Getriebevarianten - der maßgeschneiderte Transporter ist keine Ausnahme, sondern die Regel. Bei Hecktrieblern kommt eine wei-

tere Wahlmöglichkeit dazu: Die passende Achsübersetzung. Das klingt in manchen Ohren weniger wichtig, zumal alle Varianten aufpreisfrei zur Verfügung stehen. Doch das richtige Übersetzungs-Programm, es entscheidet über Fahrspaß und Fahrleistungen, über Geräuschniveau und vor allem den Verbrauch.

Zu kurz - zu durstig. Der Weg zur richtigen Achse ist nicht ganz einfach. Sogar für Hersteller: So legte VW seinen Crafter zum Modellstart im Frühjahr vergangenen Jahres mit vergleichsweise kurzen

Übersetzungen eher dynamisch aus. Ergebnis: Der temperamentvolle Antritt des VW fand Anklang, nicht jedoch der Verbrauch bei den schneidigen Autobahnfahrten der Langstreckler. Prompt erhalten jetzt fast alle Modelle zugunsten des Spritverbrauchs serienmäßig eine längere Übersetzung. Sorgfältige Käufer wählen trotzdem genau aus, schließlich haben sie die Auswahl unter bis zu vier Varianten (siehe Tabelle).

Wie sieht's zum Beispiel im Stadt- oder Überlandverkehr aus, gar mit Anhänger? Laut den technischen Daten müsste der

VW Crafter 35: mögliche Achsübersetzungen

Übersetzung		3,692:1	3,923:1	4,182:1	4,364:1	4,727:1	5,1:1
TDI 65 kW	Normaldach	-	-	-	Serie	X	X
	Hochdächer	-	-	-	Serie	X	X
	Pritsche/Doka	-	-	-	-	Serie	X
	Fahrgestell	-	-	X	X	Serie	X
TDI 80 kW	Normaldach	-	X	Serie	X	X	-
	Hochdächer	-	X	Serie	X	X	-
	Pritsche/Doka	-	-	-	Serie	X	-
	Fahrgestell	-	X	X	Serie	X	-
TDI 100 kW	Normaldach	-	X	Serie	X	X	-
	Hochdächer	-	X	Serie	X	X	-
	Pritsche/Doka	-	-	-	Serie	X	-
	Fahrgestell	-	X	X	Serie	X	-
TDI 120 kW	Normaldach	X	Serie	-	-	-	-
	Hochdächer	X	Serie	-	-	-	-
	Pritsche/Doka	-	Serie	-	-	-	-
	Fahrgestell	X	Serie	-	-	-	-

Serie = Serienausstattung
 X = Wunschausstattung
 - = nicht lieferbar



Auf Dauer kein Vergnügen und auch teuer: Höchstgeschwindigkeit bei einer Drehzahl weit über der Nenndrehzahl des Motors.

kurz übersetzte Crafter besser spürten. Die Normwerte versprechen andererseits generell einen erheblich geringeren Verbrauch des „langen“ Crafter. So einfach aber ist die Sache in der Praxis nicht.

Tendenz nach einem Probegalopp auf einem Überland-Rundkurs, gut gewürzt mit knackigen Steigungen bis 15 Prozent, Haarnadelkurven und sanften Rolletappen: Den Berg stürmt der kurz übersetzte Crafter vehement empor, die Anschlüsse beim Schalten sitzen, der lange Crafter kann nur mühsam folgen. Sogar an leichten Steigungen schaltet der Fahrer des Kurzen schnell hinauf in den 6. Gang. Die zahlreichen Teilstrecken mit Geschwindigkeitsbegrenzungen absolviert er ebenfalls in der höchsten Stufe,

da gerät der lange Crafter mitunter an seine Drehzahlgrenzen. Ergebnis: leichter Verbrauchsvorteil für den Kurzen.

Hinein ins Verkehrsgewühl der Großstadt. Die Auswertung verdeutlicht Strazpazen: Rund 28 Prozent der Etappe verbringen die Testwagen im Leerlauf an der Ampel. Vielfach ist der kurze Crafter mit etwas höherer Drehzahl unterwegs, aber auch der Anteil mit niedrigen Touren ist höher. Spannend: Fast 60 Prozent der reinen Fahrzeit verbringt der Kurze im sechsten Gang, beim Langen sind es nur knapp 40 Prozent. Die Ursache ist klar: Etwa 1.350 Touren dreht der Kurze bei Tempo 50 im höchsten Gang, das passt auf ebenen Strecke. Der Lange wäre hier mit 1.200/min überfordert, bleibt in Gang

fünf, macht rund 1.600/min. Ergebnis: Laut Norm verbraucht der kurze Crafter in der Stadt deutlich mehr. Doch für den Normverbrauch werden die Gänge nach strengem Muster bei allen Fahrzeugen gleich ausgedreht. Wer dagegen die kurze Übersetzungen geschickt zum frühen Hochschalten nutzt – die knappen Anschlüsse passen besser – der ist in der Stadt günstiger unterwegs.

Mehr Schaltarbeit. Neben dem Verbrauch spielen auch andere Dinge eine Rolle. Ein deutlich höherer Anteil des 6. Gangs heißt eine deutlich höhere Anzahl an Schaltvorgängen – in der Stadt kein Vergnügen. Gleich nach dem Anrollen geht's in Gang 2, schnell hangelt sich der Fahrer bis zur höchsten Stufe hinauf. Das klappt unter Testbedingungen, zeigt die Möglichkeiten des Crafter auf. Doch in der Praxis wird sich der Fahrer an einem langen Arbeitstag manche Schaltung aus Komfortgründen sparen.

Nichts wie raus aus der City. Auf Land- und Bundesstraßen mit anspruchsvoller Topografie ist der kurze Crafter im Vorteil. Generell liegt sein Drehzahlniveau auf dieser Messstrecke ebenfalls etwas höher, doch auch hier fährt er immer wieder spritsparend im 6. Gang. Macht unterm Strich abermals einen leichten Verbrauchsvorteil für den Kurzen – auf Flachetappen kann dies anders aussehen.

Die Häufigkeit der Schaltvorgänge spielt überland eine geringere Rolle, macht sich höchstens bei Ortsdurchfahrten bemerkbar. Aber der kurz übersetzte Crafter überzeugt mit Biss und munterem Antritt, während der lange Crafter



**Verkehrsgewühl in der Stadt: Wer sich nicht vor vielen Schaltungen scheut, kann mit kurzer Übersetzung Diesel sparen. (mitte)
Crafter auf der Autobahn: Der lang übersetzte Transporter läuft sparsamer und deutlich ruhiger. (rechts)**

VW Crafter: Daten und Messwerte

Modell	VW Crafter 35 (kurze Achse)	VW Crafter 35 (lange Achse)
Karosserie	Kastenwagen, mittlerer Radstand (3.665 mm), Länge 5.905 mm, mittleres Hochdach (2.705 mm)	
Motor	Fünfzylinder-Direkteinspritzer, Hubraum 2.459 cm ³ , Leistung 100 kW (136 PS) bei 3.500/min, max. Drehmoment 300 Nm bei 2.000/min. Common-Rail-Direkteinspritzung.	
Kraftübertragung	Sechsgang-Schaltgetriebe, Übersetzungen: 1. Gang 5,014, 2. Gang 2,831, 3. Gang 1,789, 4. Gang 1,256, 5. Gang 1,0, 6. Gang 0,797.	
Achsübersetzung	4,364:1	3,923:1
Höchstgeschwindigkeit	146 km/h	152 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	17,2 s	17,4 s
Elastizität 60-100 km/h 6. Gang	17,3 s	19,7 s
Normverbrauch LKW-Zulassung		
Stadt	13,3 l/100 km	11,8 l/100 km
Überland	9,2 l/100 km	8,8 l/100 km
Gesamt	10,7 l/100 km	9,9 l/100 km
Messwerte beladen		
Überland-Rundstrecke	10,39 l/100 km	10,56 l/100 km
Stadtstrecke	10,76 l/100 km	10,97 l/100 km
Überlandstrecke	11,56 l/100 km	11,73 l/100 km
Autobahn 1	13,62 l/100 km	13,36 l/100 km
Autobahn 2	14,22 l/100 km	13,67 l/100 km

die lange Achse in der Theorie auf den Datenblättern aussieht, man muss sie in der Realität auch nutzen können.

Das Fazit des Doppeltests mag Käufern als Faustregel dienen: kurze Strecken heißt kurze Achse, lange Strecken lange Achse. Wer gemischte Einsätze fährt, macht dank des kräftigen Motors mit der langen Achse nichts falsch, liegt aber mit der aktuellen Serienachse (4,182) besser. Bei häufigem Anhängerbetrieb ist die kurze Achse empfehlenswerter. Auch am Berg, denn hier kann der Motor mit rund 2.200 Touren bei Tempo 80 seine Zugkraft ausspielen, arbeitet die Maschine doch knapp über dem maximalen Drehmoment. Für extrem harte Einsätze bietet VW eine nochmals kürzere Achsübersetzung an (4,727). Sie passt bei extremen Kurzstrecken oder etwa im alpinen Einsatz. **RANDOLF UNRUH**

zwar nicht langsam wirkt, aber doch zu den ruhigeren Vertretern zählt. Man sieht's an den Elastizitätswerten – im Zwischenspur hat der kurze Crafter Vorteile, außer der Fahrer des langen schal-

tet zurück. So dreht der Kurze bei Tempo 100 etwa 2.700 Touren, knackt damit auch beladen fast alle Steigungen, da tut sich der Lange mit etwa 2.400/min schon ein wenig schwerer. Klarer Fall: So schön

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