



VW Crafter mit drei Achsen: Der Fünftonner mutiert zum Mittelgewichtler, der fast vier Tonnen stemmen kann.

Der Transporter im LKW-Revier

Der Crafter von VW darf bis zu 3,5 Tonnen laden, wenn er mit zusätzlicher Achse und Rahmenverlängerung aufläuft. Keine leichte Aufgabe für den kleinen Zweiliter-TDI, der unter der Haube dieselt.

Hinter den Kulissen wird bereits gerechnet und konstruiert. Denn der vielfach totgesagte 7,5-Tonner erlebt seinen nächsten Frühling, weil nun die neue deutsche Mautregelung greift. 7,49-Tonner bleiben von der Autobahnmaut befreit, alle größeren und schwereren Fahrzeuge werden zur Kasse gebeten. Doch welchen nehmen? TGL, Atego und Eurocargo dürfen legal nur 2 t und ein paar versprengte Kilos laden, sie sind für diesen Job einfach zu schwer. In diese Lücke stößt jetzt Volkswagen mit seinem Crafter-plus-Zusatzachse-Konzept. Mit verlängertem Rahmen plus Nachlaufachse wird aus dem Fünftonner ein Verteiler-LKW mit zulässigen 7,49 t. Der 7,5 m lange LKW darf bis zu 3.750 kg laden, so jedenfalls bewirbt VW Nutzfahrzeuge den schwersten Crafter.

Das wollen wir erstmal sehen. Vier Streusalzpaletten mit insgesamt 3,7 t Gewicht stehen bereit und wollen auf den langen Crafter gehoben werden. Palette für Palette werden verstaут, jetzt zeigen die Federn und Achsen deutlich Wirkung. Exakt 3.730 kg wiegt der Dreiachser leer - inklusive Plane-Spiegel-Aufbau von Eggers und Ladebordwand von Palfinger, die eine Tonne stemmen darf. Voll beladen weist die Waage 7.460 kg aus, aller-

dings ohne Fahrer. Dennoch: Der Crafter kann, was der Hersteller verspricht - was übrigens auch ein Blick auf die zulässigen Achslasten verrät. Technisch möglich wären sogar 8,3 t, das Fahrwerk ist nicht restlos ausgereizt.

Dreiachser nicht ab Werk

Der 7,5-Tonner, den man beim VW-Händler bekommt, ist keine Werkslösung. Die Basis für den Crafter-Dreiachser ist ein serienfallendes Crafter-Chassis für 5 t. VW empfiehlt die längeren Radstände bis 4,3 m, unser Testkandidat zeigt sich mit 3.665 mm eher nutzlastorientiert. Er wird beim Partnerbetrieb Dothe in Dresden komplett umgebaut, das drehstabgefederte Achsaggregat wird vom Hersteller Ackermann in Memmingen beige-steuert. Von rund 250 kg Systemmehrgewicht spricht Volkswagen, die Tragkraft des Fahrgestells erhöht sich mit drei Achsen auf 4.500 kg - immerhin ein Drittel mehr, als man von konventionellen 7,49-Tonnern kennt. Der Dreiachser rollt auf Mischbereifung: Achse eins und zwei werden mit dem Format 215/75 R 16 C bestückt, die Ackermann-Achse bekommt 235/65er Pneus verpasst. Die Trommelbremsen der Zusatzachse werden in das hydraulische System des Crafter integriert. Allerdings

ASA
SCHMUTZFÄNGER
www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk
• Alle Größen - aus eigenem Werk
• Kurze Lieferzeit - Frei Haus
• Kostenlose Angebote

ANTISPRAY TYPE APPROVALS
91/226EEC
109/2011EEC
Erhabene Logos

TUV
-35°C TEST
IHR LOGO

IHR LOGO

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

kann der Dreiachser nicht mit einem ESP-Sicherheitssystem dienen.

Was aber noch nichts heißen muss: Auf der Straße liegt die Wahrheit. Leer bewegt sich der Dreiachser fast wie sein zweiachsiges Pendant. Trotz Länge und Zusatzachse spürt man die guten Transporter-Gene. Das beginnt beim bequemen Einstieg, einem narrensicheren Arbeitsplatz und seiner hervorragenden Rundumsicht, auch Lenkung und Pedalerie gehen so zu Hand und Fuß, wie man es sich immer wünscht. Ein LKW-Novize mit C1-Fahrerlaubnis ist mit dem größeren Crafter schnell auf Du, auch weil der Antrieb mit seinen 163 PS ein flinkes Mitschwimmen im Verkehr ermöglicht.

Das Bild ändert sich freilich, wenn sich der Ladungsträger füllt. Und jetzt spürt man die Masse, die bewegt werden muss – keine Spur mehr von Leichtfüßigkeit, die man vom Crafter sonst kennt. Die dritte Achse, weil nicht lenkbar, verschränkt sich in engen Kurvenradien beträchtlich. Sie läuft auch nicht nur einfach nach, sie muss bei voller Auslastung 2.800 kg mittragen. Jetzt ist auch der kleine 2-l-Diesel (Euro 5/EEV) mächtig gefordert, der in dieser Fahrzeugklasse ohnehin als Winzling gilt. Trotz zweistufiger Aufladung macht sich an der Ampel zuerst eine massive Anfahrtschwäche breit. Erst recht, wenn es dabei um die Kurve geht und die Hinterachsen sich verschränken, bekommt es der Fahrer mit einer Masteraufgabe zu tun. Mindestens 1.500 Umdrehungen braucht der TDI dann, um in die Gänge zu kommen, den Rest erledigt die schleifende Kupplung. Wie sie es auf Dauer wegsteckt, muss die Praxis zeigen – eine Automatik, die wär's, ist aber für den Crafter nicht zu haben.

Erst wenn der Dreiachser ins Rollen kommt, ist die Welt wieder in Ordnung. Mit maximal 400 Nm ist er nicht so schlecht bestückt, und das flinke Sechsganggetriebe hält die passenden Gangstufen bereit. Bei 60 km/h kann man schon den sechsten Gang (1.400 U/min) benutzen, bei 80 km/h dreht die Kurbelwelle mit 2.200 Touren. So wundert es auch nicht, dass der 7,49-Tonner selbst auf schwieriger Topografie nicht mehr als durchschnittlich 13,9 l Diesel zu sich nimmt. Der Crafter ist dabei nur unwesentlich langsamer als seine deutlich stärkeren LKW-Kollegen.

Kein Schnäppchen

Auch an den Fahreigenschaften gibt es wenig auszusetzen. Der lange Crafter läuft vorzüglich geradeaus und steckt miese Fahrbahnen weg, ohne auszuweichen. In schnellen Kurven



91 cm Ladehöhe: Die kleinen 16er Räder machen es möglich. Kleines Bild: Die un gelenkte Nachlaufachse verzängt sich in Kurven ziemlich stark.



untersteuert er massiv, aber für den Fahrer immer berechenbar. Bei hoher Beladung nimmt die Wankneigung zu, eine Konsequenz des relativ schmalspurigen Fahrwerks und der kleinen Räder, der Crafter bleibt aber immer auf

Erstaunlich sicher: Das Fahrwerk ist auch voll beladen nicht überfordert.





Kleiner geht's kaum: Ein kleiner Zweiliter-TDI befeuert den 7,5-Tonner.

Technische Daten: VW Crafter 2,0 TDI mit Zusatzachse

Motor:

Vierzylinder-TDI, 2 Turbolader, Ladeluftkühler, Common-Rail-Einspritzung, Abgasrückführung, Partikelfilter, abgasarm nach Euro 5/EEV

Hubraum: 1.968 cm³

Nennleistung 120 kW/163 PS bei 3.600/min

max. Drehmoment 400 Nm bei 1.800/min

Kraftübertragung:

Hinterradantrieb, Sechsgang-Schaltgetriebe.

Maße und Gewichte:

Länge/Breite/Höhe: 7400/2.300/3.200 mm

Radstand 3.665/880 mm

Ladevolumen 22,2 m³

Zul. Gesamtgewicht: 7.490 kg

Nutzlast 3.750 kg

Leergewicht 3.750 kg

Preise:

Crafter-50-Fahrgestell

50.224,00 Euro

Ackermann-Zusatzachse

11.450,00 Euro

Aufbau/Ladungsträger

19.850,00 Euro

Messwerte im Test:

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Kraftstoffverbrauch

Normrunden mit 7,5 t GG 13,86 l/100 km

Geräuschwerte

innen bei 85 km/h 66,4 dB(A)



Bequemer als im LKW: der niedrige Einstieg und die einfache Bedienung

der sicheren Seite. Im Winter muss der Kunde gerade bei Leerfahrt oder teilbeladen mit Traktionsproblemen rechnen, die mechanisch gefederte Nachlaufachse von Ackermann lässt sich weder liften noch entlasten. Und Vorsicht bei Bergabfahrten: Hier bremst der kleine Motor im Schubbetrieb mangels Schleppmoment nur wenig mit. Hier hilft nur: runter mit der Geschwindigkeit und die Bremsanlage schonen.

Zu empfehlen wäre der Einsatz eines Telma-Retarders als verschleißfreie Dauerbremse, um die Radbremsen zu schonen. Doch die Wirbelstrombremse brächte zusätzliches Eigengewicht auf die Waage und weitere Zu-

satzkosten fürs Budget. Genau das kann sich der Crafter-Dreiachser aber nicht mehr erlauben. Er ist ohnehin kein Sonderangebot, die Spezialanfertigung kommt mit Anschaffungskosten von rund 80.000 Euro teuer zu stehen. Weil der Kunde keine Werkslösung erwirbt, rechnet er sein Fahrzeug in einem Drei-Rechnungen-Geschäft ab. Sein Ansprechpartner ist der VW-Händler seiner Wahl. Dorthin geht er auch im Gewährleistungsfall, der Hersteller steht für das Grundfahrzeug plus alle Umbauten mit einer Garantie von zwei Jahren gerade.

Unser Fazit

Wir haben den Crafter-Dreiachser bereits vor zwei Jahren auf der IAA gesehen, aber erst jetzt vor die Flinte bekommen. Mittlerweile läuft er vereinzelt im Verteilerverkehr, sogar die Spedition Nagel soll einen haben. Ob er zum Erfolgstypen taugt? Der 7,5-Tonner ist nicht billig, der Kunde handelt sich obendrein mehr technische Komplexität ein. Er bekommt einen großgewachsenen Transporter mit 12-V-Elektrik, der mit einfacher Bedienung glänzt. Antrieb, Fahrerhaus, Bremsen und Fahrwerk fallen deutlich kleiner als üblich aus, 1.500 kg mehr Nutzlast pro Fuhre sind dafür ein starkes Argument. Auch beim Kraftstoff wird signifikant gespart, und wer von Hand belädt, weiß die niedrige Ladekante zu schätzen. Ob er in Sachen Standfestigkeit hält, was die Marke Volkswagen verspricht? Zumindest Zweifel sind erlaubt, hier haben die robuster gestrickten LKW-Kollegen die Nase vorn. Ohnehin sehen wir den Crafter-Dreiachser als Interimslösung. Schon 2016 steht ein konzernerneiger Nachfolger ins Haus, der sicher auch für mittelschwere Einsätze eine praktikable Lösung bietet.

Wolfgang Tschakert

Bohnenkamp

Maglift-Programm erweitert

Die Osnabrücker Bohnenkamp AG hat ihr Angebot an Vollgummireifen für Gabelstaplerreifen der Marke BKT deutlich ausgebaut: mit insgesamt sieben neuen Reifengrößen, die jeweils mit Haltenase (LIP-Version) und ohne Haltenase (Standard-Version) erhältlich sind.

Hochschule Esslingen

Neuer Masterstudiengang Fahrzeugtechnik

Die Hochschule Esslingen bietet ab dem Sommersemester 2015 einen neuen Masterstudiengang Fahrzeugtechnik an. Er vermittelt berufsqualifizierende Kenntnisse und Fähigkeiten und konzentriert sich dabei auf den Bereich Forschung und Nachhaltigkeit. Durch die enge Verbindung der Hochschule mit der Automobilregion Mittlerer Neckar sind viele Studieninhalte praxisorientiert angelegt.

Der dreisemestrige Studiengang offeriert vier Schwerpunkte: Antrieb, Fahrwerk und Regelsysteme, Karosserie oder Service. Diese sind auf die wichtigen Zukunftsthemen ausgerichtet wie etwa CO₂-Reduktion in der Antriebstechnik,

Leichtbau in der Karosserieentwicklung oder Sicherheits- und Assistenzsysteme im Schwerpunkt Fahrzeugsysteme.

Hiab

Zwischen Adrenalin und Ästhetik

Wenn es um den Zelt- und Bühnenbau geht, ist die „Lehmann Crew“ aus Berlin in ihrem Element. Ihren Kunden bietet die familiengeführte Firma einen umfassenden Full-Service für ihre Veranstaltungen und verfügt über Zelte und Bühnen in jeder Größe und für jeden Anlass. Allein in Berlin sind dafür rund 35.000 m² Zeltfläche vorrätig.

Das 25 Mitarbeiter starke Unternehmen bestückt unter anderem bei Fußball-Europa- und -Weltmeisterschaften die Berliner Fan-Meile am Brandenburger Tor oder betreute Opel bei der DTM, wie Geschäftsführer Frank Lehmann berichtet. Bei der jüngsten Potsdamer Schlösersernacht stellte die Lehmann-Crew 150 Zelte verteilt auf 200 Hektar auf – für die Gastronomie oder in Form von Umkleiden oder Garderoben.

Für die Beförderung solcher Mengen an Gerüststangen, Gittern oder Planen bedarf es leistungsstarker Transportmittel wie des Hiab Moffett M4 25.4. Die Anforderungen: Er sollte 2,5 t heben können



Hiab-Einsatz in Berlin

und auf einen PKW-Anhänger passen. Der allradgetriebene M4 begeistert in der Praxis durch 360-Grad-Rundumsicht und das multidirektionale Vierwegesystem samt Verstellmöglichkeit aller Räder, so dass lange und schwere Lasten auch seitwärts sicher durch enge Zufahrten manövriert werden können. Der M4 ist per Sondergenehmigung für die Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen.

Wir haben
die Lösung.



PWP Profiler

Seiten Tür

Leicht montierbarer Bausatz,
vereinfacht die seitlichen
Entladungen.

PWP – der Wert liegt im Detail.

www.pwp-sa.ch

