

Prisvärd fyrhjulsdraft i VW Crafter

En okomplicerad och prisvärd fyrhjulsdraft gör VW Crafter 4Motion till Byggarens förstaval i den stora 3,5-tonsklassen av lätta hantverkarsbilar. Det handlar om säkerhet, trygghet och framkomlighet. Dessutom innebär fyrhjulsdraften inga nackdelar vid de väglag då den inte behövs. Köp den nu, innan Bonus malus.

Sträng kyla, djup snö, blankis, slaskig tösörja och kladdig lera. Vädretns makter var på Byggarens sida när vi provkörde fyrhjulsdraftna VW Crafter.

Bilen tar sig tryggt fram med bra fäste i alla tänkbara väglag. Det behövs egentligen bara ett prov. Start i vår hala testbacke där motsvarande fram- eller bakhjulsdraftna bilar inte rör sig ur fläcken. I varje fall inte framåt-uppåt. Fyrhjulsdraftna Crafter drog bara iväg. Tom, såväl som med 1 007 kilo maxlast. Crafter 4Motion är Byggarens val bland 3,5-tonsskåpen. Blir ännu intressantare med automat.

Det finns fler bilar med fyrhjulsdraft i segmentet. Men, det är bara Crafterns Haldex-system som förenklar för föraren på alla underlag. Vid torr väg är bilen framhjulsdraften. När friktionen försämras kopplas bakhjulen in automatiskt. Merkostnaden för fyrhjulsdraften är låga 39 000 kronor. Tekniskt identiska MAN TGE kommer att få samma prestanda.

Det finns fler utmärkta 3,5-tonsbilar, men inte med samma funktionella fyrhjulsdraft för vardagskörning på landsväg. Mercedes Sprinter har ett inkopplingsbart system, med eller utan lågväxel. Det senare är ett plus. En bil för dåliga vägar. Merkostnaden ligger över 100 000 kronor. Ford Transit säljs med fram- bak- eller fyrhjulsdraft med elektroniskt styrda magnetventiler vilka känner av när bakhjulen börjar spinna. Fyrhjulsdraft finns i kombination med bakhjulsdraft för överkomliga 40 300 kronor.

Peugeot Boxer och Citroën Jumper kan förses med en omodern inkopplingsbar fyrhjulsdraft från franska Dangel. Merkostnad från ca 112 000 kr upp till ca 120 000

kronor. Renault Master erbjuds med ett inkopplingsbart system för sämre vägar och terräng. Systemet går inte att använda på asfalterad landsväg. Priset i Sverige hamnar runt 125 000 kronor.

Crafter tillverkas i en ny fabrik i Polen i två axelavstånd, tre totalängder och tre höjder med fram-, bak- eller fyrhjulsdraft. Vikter från 3,0- till 5,5 ton. 4,0 ton för den framhjulsdraftna. Skåpvolymer upp till 18,3 kubikmeter. Längd från 598,6- upp till 739,1 centimeter.

2,0-litersdieseln har fyra effektuttag: 75 kW/ 102 hk, 90 kW/122 hk och 103 kW/140 hk i turboversion och 130 kW/ 177 hk i biturboversion. Sexväxlad manuell eller åttastegad automat för de fram- och fyrhjulsdraftna. Längre fram en åttastegad automat för de bakhjulsdraftna.

Det finns ett brett utbud av assistans- och säkerhetssystem. Multikollisionsbroms är standard. Under vår provkörning i uselt väglag slogs dock sensorerna ut. Bland tillvalen finns adaptiv farthållare, hindervarning, återstyrning vid körfältsbyte, varning för bakomvarande bilar, döda vinkelvarnare, automatisk parkeringshjälp, sidovindsskydd, stabiliseringskontroll, automatisk bromsning efter en krock och automatisk manövrering vid backning med släp.

Byggarens provbil hade den korta längden, det medelhöga taket och 130 kW/ 177 hk-motorn. Vi uppskattar de mattsvarsta avbärarsköldarna längs sidorna vilka övergår i mattsvarsta plaststötångare. Innerskärmar fram, men inte bak, och stänkskydd. Led-belysning är tillval

för 10 300 kr. Strålkastarspolning är standard. Bra bakljusarrangemang. Förberett för taktäck.

Breda dörrar och ett högt insteg till en inredning i svart och grått med apelsinskalet mot reflexer. Lättrenigt gummigolv och grå textil i taket och på mellanväggen. Förarstolen har lagom skålning och behaglig tygklädsel. Stolen är fjädrad med viktjustering och den kan justeras i längd, höjd, djup och lutning. Ryggstöds-lutningen är steglös. Armstöden är justerbara. Passagerarsoffan saknar inställningsmöjligheter.

Instrumenten är väl synliga, om man inte höjer stolen och sänker ratten. Varvräknaren och hastighetsmätaren med infälld bränslemätare flankerar en färddator. På panelen finns en 8-tumsskärm för radio, media, telefon, navigation, backkamera och parkeringsassistans.

Reglagen och manövertangenterna är väl placerade och belysta. De små i ratten är svåra att använda, speciellt i mörker. Värmen, ventilationen och luftkonditioneringen är effektiv. Tillsatsvärme är standard. Spaken för den sexväxlade manuella lådan är bra placerad och har lättfunna lägen. Pedalstället är oproblematiskt. Parkeringsbromsen till höger om förarstolen.

I dörrarna finns ett stort fack och ett grundare ovanför. Det finns gott om småfack och mugghållare. Handskfacket är läsbart. Ovanpå panelen finns fack på förar- och passagerarsidan, men dessa saknar lock, varför det som läggs där speglas i vindrutan. Förvaringshyllor i taket ovanför vindrutan. Ryggstödet på mittsätet har ett

VW Crafter 4Motion 2,0 TDI 177 hk

Pris, inkl. moms: 420 200 kr.

Fordonsskatt: 7 516 kr.

Garantier: Nybil, 3 år utan milbegränsning. Rost, 12 år. Lack, 3 år. Elektronik, nej. Assistans, 3 år. Vagnskada, nej.

Serviceintervaller: Max 5 000 mil.

Motor: Diesel. Dubbelturbo. Common rail. Intercooler. Partikelfilter. Rak 4 cyl. 16 vent. 1 968 cm³. Max effekt, 130 kW/177 hk vid 3 600 v/min. Max vridmoment, 410 Nm vid 1 500-2 000 v/min.

Miljö: Euro 6. Koldioxidutsläpp, 234 g/km.

Bränsleförbrukning: Blandad körning ca 8,9 l/100 km. Landsvägskörning ca 8,3 l/100 km. Stadskörning ca 10,1 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med maxlast, 9,9 l/100 km. Bränsletank 75 liter.

Prestanda: 0-100 km/tim, ca 14,5 sek. Full last, ca 17,7 sek. Toppfart, 165 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bredd/höjd 598,6/204,0 (242,5 med speglar)/259,0 cm. Axelavstånd, 364,0 cm. Lastvolymer, 11,3 m³. Tjänstevikt/maxlast/släp, 2 493/1 007/3 000 kg.

ger trygghet och framkomlighet

nedvikbart arbetsbord och det finns plats för förvaring under passagerarsoffan.

Sikten är bra framåt och åt sidorna, utom närsikten framåt. Hjälps upp av pareringsystemet. De yttre backspeglarna är stora och eluppvärmda med panoramaspeglar i botten. De stora solskydden klarar sin uppgift även vid sidoljus. Däremot går vindrutetorkaren inte tillräckligt långt ut mot vänster vindrutestolpe.

Krockkudde är bara standard på förarsidan. Fullständigt oacceptabelt. Övrigt är tillval. Bältena är justerbara i höjddled på ytterplatserna. Huvudskydden (nackstöden) går enbart att justera i höjddled.

Motorrummet är svåråtkomligt men alla kontroller och påfyllningar är åtkomliga och väl markerade. Vi saknar en stänkskåp under motorn och gasdämpare för den tunga motorhuven.

Skåpet har en bred sidodörr. Trägolvet och laminat på sidorna och bakdörrarna är standard. Hjulhusen är plåtrena liksom mellanväggen. Fyra led-lampport i taket gav bra arbetsljus. De borde vara standard, istället för tillval för 1 750 kronor. De sidohängda bakdörrarna låser i 90- men inte i 180 grader. Tio lastsäkringsöglor och förberett för lastsäkringssystem på sidorna.

Jämfört med gamla Crafter är i stort sett allt bättre. Den rullar komfortabelt med och utan last. Den hastighetsberoende elektromekaniska styrningen med automatisk återgång av ratten är ett plus. Fjädringen/dämpningen sväljer ojämnheter effektivt. Den har också måttlig fördröjning i reaktionerna när den körs med maxlast.



VW Crafter 4Motion präglas av okomplicerad och prisvärd automatiskt inkopplingsbar fyrhjulstrift av Haldex-typ. Systemet arbetar utan att föraren behöver hjälpa till och ger bra grepp på alla underlag. Merkostnaden är blygsamma 39 000 kr, inkl moms.

Framhjuldriven spinner drivhjulerna lätt loss i uppförslut, på lösgrus och naturligtvis i halka innan antispinnsystemet försöker hjälpa till. Beträffande vårt fyrhjuldrivna provexemplar, se vad vi skrev i inledningen.

Ljudnivån på knagglig svensk asfalt är normal för biltypen. Vi mätte upp 69 decibel på sexans växel vid 110 km/tim, 66 vid 90 km/tim och 64 vid 70 km/tim. I tätortstrafik vid 70 km/tim på femman, fyran och trean låg vi på 65 decibel. Vid 50 km/tim var bullret 64 decibel oavsett växel. Bränsleförbrukningen betraktar vi som låg. Vårt snitt över distributionsrundan med till 3,5 ton maxlastad bil låg på 9,9 l/100 km.

Text och foto: Christer Andersson

PLUS & MINUS

- + Bra fyrhjulsdraft
- + Motor med hög körbarhet
- + Låg bränsleförbrukning
- + Komfortabel förarmiljö
- + God åkkomfort
- + Bra förvaringsutrymmen i hytten
- + Bred sidolastdörr
- + Hög släpvagnsvikt
- + Omfattande tillvalsutbud
- Eftersatt passagerarsäkerhet
- Eftersatt passagerarkomfort
- Bakdörrarna låser ej i 180 grader
- Led-belysning i skåpet är tillval
- Svåråtkomligt motorrum
- Speglingar i vindrutan



Usel säkerhet i hytten. Endast förarkrockkudde är standard. Passagerarkomforten är eftersatt eftersom soffan inte går att justera. I övrigt har förarplatsen hög komfort. Bra förarstol, överskådliga instrument och goda förvaringsmöjligheter.



Stort och lättlastat skåp med låg lasthöjd. Ståhöjd i kombination med en lämplig inredning kan ge en bra arbetsplats. Inklädseln är standard i Sverige. Dörrarna spärrar i 90 grader, men inte i 180-graders öppning. 10 lastsäkringsöglor.