



VANTASTISCH

Iglhaut stellt den VW Crafter auf ein potentes Allrad-Fahrgestell, das Ergebnis ist der perfekte Offroad-Van. Wenn nur der Preis nicht wäre

Hohe Wattiefe, bis zu 80 Prozent Steigung, endlose Traktion – den Crafter schüchtert nicht viel ein

Jedes Land der Welt hat auch seinen typischen Camper. Die einen stehen auf Pickup-Kabinen, andere auf Dachzelte, in Deutschland ist es der Kastenwagen. Egal ob kleiner Bulli oder großer Sprinter – wir lieben das Vanlife. Kein Wunder, hat diese Fahrzeuggröße doch ein gutes Platzangebot, ist bezahlbar, alltagstauglich, dezent. Und bei Bedarf auch mit vier angetriebenen Rädern erhältlich.

Beim Crafter von VW fiel dieses Antriebskonzept zuletzt wenig geländetauglich aus, der 4Motion genannte Allradantrieb basiert auf einer automatisch

regelnden Haldex-Kupplung, Höherlegung gibt es nur gegen Aufpreis – und auch dann nur in homöopathischer Dosis. Schön also für den Trip auf der verschneiten Fahrbahn ins Skigebiet, auf der rauen Piste abseits der Zivilisation wird es für den VW aber schnell dünn.

Eine Lösung für dieses Dilemma kommt nun von überraschender Stelle, nämlich von dem als Mercedes-Umrüster bekannt gewordenen Unternehmen Iglhaut Allrad. Dort, wo eigentlich Sprinter und Vitos hochgelegt und umgebaut werden, hat man sich im vergangenen Jahr auch intensiv mit dem

McPherson-Federbeine an der Vorderachse, an der blattgefederten Hinterachse gibt es eine Höherlegung durch Klötze. Der gesamte Vorderachsträger wurde neu konstruiert, Unterfahrschutzplatten aus Alu schützen Motor und Getriebe vor äußeren Einflüssen. Das ist spürbares Mehrgewicht, mindestens 300 Kilogramm kommen zusammen



DER 4X4-UMBAU GIBT DEM CRAFTER GROSSES OFFROAD-POTENTIAL, VERSCHLINGT ABER AUCH ENORMES GELD

Hannoveraner Rivalen beschäftigt. Und festgestellt, dass sich ein Großteil der beim Sprinter bewährten Komponenten auch am Volkswagen montieren lässt. Auf der Abenteuer & Allrad 2019 wurde der erste fahrfertige Prototyp präsentiert, unlängst hatte der EXPLORER als erstes Magazin die Möglichkeit, den Offroad-Crafter im Gelände zu bewegen.

VOLLES PROGRAMM AUS MARKTBREIT

Dass man bei Iglhaut gern aus dem Vollen schöpft, ist kein Geheimnis, und so gibt sich auch der Crafter wenig dezent. Die Höherlegung um 15 Zentimeter ist amtlich, die für den Test montierten Räder im Format 265/75 R16 noch nicht das Ende der Fahnenstange, hier soll noch mehr möglich sein, aber nur mit Änderungen an der Karosserie. Die ist beim Testwagen unverändert. Für den Umbau setzt Iglhaut auf den Crafter mit Heckantrieb, wer lieber MAN fahren will, nimmt stattdessen den TGE. Die Fahrzeuge sind baugleich und der TGE

ist sogar etwas günstiger zu bekommen als der Konzernbruder aus Hannover.

Im Antriebsstrang setzt Iglhaut alles auf Null zurück. Hinter den Motor wird das bewährte Verteilergetriebe geflanscht, das auch im Sprinter-Umbau seit vielen Jahren seinen Dienst versieht. Die Kraftverteilung läuft permanent zu 50 Prozent an Vorder- und Hinterachse, die Zentral-Differentialsperre wird auf

Knopfdruck geschaltet. Das Untersetzungsgetriebe reduziert bei Bedarf um den Faktor 2,5, so klettert der Crafter im Standgas souverän auch steilere Anstiege bergauf – die Steigfähigkeit gibt Iglhaut mit 80 Prozent an (TGE/Crafter 4Motion: 60 Prozent, Untersetzungsgetriebe nicht im Angebot). Ergänzt wird das System mit je einer Differentialsperre an jeder Achse, damit ist der Crafter technisch auf Augenhöhe mit allem, was offroad Rang und Namen hat.



Ein Video und weitere Bilder des Crafter gibt es online:
explr.de/2035

LEERES KONTO NACH BESTELLUNG

Dass ein so komplexer Umbau nicht ganz billig ist, dürfte keinen überraschen. Und doch ist die Summe, die für eine Vollausstattung fällig wird, respekt-einflößend – verdoppelt sie doch mit Leichtigkeit noch einmal den Kaufpreis des Basisfahrzeuges. Mindestens 38.000 Euro sind für ein Basis-Setup fällig, 41.000 Euro kostete die Umrüstung des Testwagens, zusammen mit einem Anschaffungspreis von rund 30.000 Euro



1 Das Cockpit des Crafter vermittelt Pkw-Gefühl, die Lenkung ist extrem leichtgängig, die Übersicht gut

2 Der Ersatzradhalter hängt an den Scharnieren der Tür, bei der Bereifung geht Iglhaut bis auf 265/75 R16 hoch

3 Die Schaltereinheit für alle drei Sperren liegt außerhalb des Sichtfeldes auf Kniehöhe – kein guter Platz

4 Das Verteilergetriebe wird per Hebel bedient. Das sieht zwar rustikal aus, funktioniert aber absolut tadellos

für einen durchschnittlich ausgerüsteten Crafter, sind das über 70.000 Euro für einen leeren Van – das ist nah dran am Niveau des Iveco Daily 4x4, der bereits ab Werk mit einer vergleichbar potenten Ausstattung, wenngleich aber höherem Leergewicht daherkommt.

Und das ist ein entscheidendes Detail: Zu Redaktionsschluss hat Volkswagen dem Iglhaut-Umbau noch keinen Segen erteilt, und auch nicht in Aussicht gestellt, dass es eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung geben wird – entgegen der Aussage des Umrüsters. Das bedeutet: Hersteller-Garantie und -Gewährleistung fallen für alle Baugruppen weg, die im Zusammenhang mit dem Umbau stehen. Und das sind nicht wenige. Hier sollte sich Iglhaut, wie beim Test angekündigt, um eine zügige Freigabe seitens VW bemühen. Auch ärgerlich: Für die Differentialsperre der Hinterachse setzt man einen Aufpreis von fast 4.000 Euro an. Ab Werk Hannover kostet die originale Sperre nur 738 Euro, wird aber nur für

die 4Motion-Variante angeboten, nicht jedoch für den Hecktriebler, der als Umbaubasis genutzt wird.

ATTRAKTIVE GEWICHTSBILANZ

Mindestens 300 Kilogramm Mehrgewicht müssen für die Umrüstung einkalkuliert werden, wer noch größere Räder möchte, Unterfahrschutz und Ersatzradträger, landet auch schnell bei 400 Kilogramm. Gut, dass der Crafter ab



Brüder im Geiste: Sprinter und Crafter teilen sich bei Iglhaut viele gleiche Teile, auch die Leistung ist ähnlich

Werk sehr leicht daherkommt, der größte Kastenwagen bringt gerade einmal 2,3 Tonnen auf die Waage, der kleinste und kürzeste fast 400 Kilogramm weniger. Die perfekte Mitte, der sechs Meter lange Hochdach-Van, bietet demnach auch nach dem Umbau noch eine gute Tonne Zuladung, genug für einen offroadfesten Ausbau mitsamt Zulade-Reserve. Und robust sollte das Mobiliar sein, denn mit dem Iglhaut-Crafter kann man es abseits der Straße ordentlich krachen lassen. Mehr, als sich vermutlich jeder Reisende auf seiner Tour trauen wird.

KAUM GRENZEN IM GELÄNDE

Mit gut 70 PS pro Tonne ist der Crafter ordentlich motorisiert und lässt spätestens bei eingelegter Reduktion an keiner Stelle das Gefühl aufkommen, dass es an Kraft mangle. Egal ob steile Rampen, lockerer Sand oder zäher Lehmboden, überall zieht der Wagen eine souveräne Spur. Und zwar bereits mit softer AT-Bereifung und Straßen-Luftdruck. Manchmal kommt



Die minimale Verschränkung des Vans kompensieren die Achssperren vorn und hinten

der Crafter schon zu spielerisch daher: Die elektrische Servolenkung gibt dem Fahrer keine Rückmeldung darüber, mit welchen Widerständen er in Wahrheit zu kämpfen hat. Das kann gerade bei eingelegerter Vorderachssperre Schäden provozieren, weil die Lenkunterstützung gegen die Belastung innerhalb der Achse anarbeitet. Hier ist Mitdenken gefragt! Ungeschickt: Die Bedienelemente der drei Sperren liegen außerhalb des Sichtbereiches des Fahrers auf Kniehöhe.

In Kombination mit den 265/75 R16 des Testwagens liegt die Bodenfreiheit bei respektablen 24 Zentimetern. Das genügt, um auch tiefe Ausspülungen und Bodenrinnen zu überwinden. Umgekehrt ist die Fähigkeit zur Verschränkung weiterhin nur minimal, eine kastenwagen-typische Eigenschaft. Der Griff zur Hinterachssperre ist also schnell nötig, diese schaltet elektromechanisch, zuverlässig und schnell. Das straffe Fahrwerk (vorn McPherson-Federbeine, an der Hinterachse arbeitet eine Blattfeder) sorgt auf der Straße für

ein gutes Fahrverhalten, das auch die AT-Reifen gut ergänzen. In schlammigem oder felsigem Gelände sind diese aber im Test der limitierende Faktor: Reduzierter Luftdruck und ein grobes Reifenprofil könnten den Crafter noch an Plätze bringen, die man sich mit einem Kastenwagen nicht zugetraut hätte.

Eine sorgfältige Abstimmung verlangt die Achsübersetzung. Der Testwagen

kam mit sehr kurzen Achsen und lief im Reisetrott bei 80 Stundenkilometern bereits über 2.000 Umdrehungen – hatte dafür aber offroad erhebliche Reserven und könnte noch ein größeres Reifenformat vertragen (am Sprinter 906 montiert Iglhaut auf Wunsch bis zu 37 Zoll große Räder). Wer auch bei Tempo 120 auf ein ruhiges Fahrerhaus Wert legt, sollte schon von Beginn an eine längere Übersetzung ordern.

UMBAU AUCH FÜR GEBRAUCHTE

Das beantwortet auch die Frage, inwieweit eine Nachrüstung des Iglhaut-Allrad bei Gebrauchtwagen möglich oder sinnvoll ist. Allein die Kosten legen nahe, keinen weitgereisten, drei Jahre alten Wagen umzurüsten. Ist jedoch das Funktionssteuergerät verbaut, und passt die Übersetzung zur Wunsch-Reifengröße, können auch im Nachhinein alle Crafter und MAN TGE mit Heckantrieb auf 4x4 umgerüstet werden. **X**

T: Martin-Sebastian Kreplin

F: Sönke Heinrichs

VW CRAFTER IGLHAUT

Basis	✓	VW Crafter/MAN TGE
Allrad		permanent, sperrbar
Sperren (Option)		Mitte (Heck, Front)
Untersetzung		1:2,5
Räder		bis 265/75 R16
Mehrgewicht		300 Kilogramm
Preis Umbau		ab 38.000 Euro
Hersteller		iglhaut-allrad.de