



Ein frischer VW T6? Zur Identifizierung müssen Kenner auf Chromspange und unteren Kühlergrill achten.

Transporter im Blaumann

Ein kurzer schlichter Kastenwagen, eine überschaubare Motorisierung, verpackt in Arbeitskleidung – wie gut ist der VW T6 in einer Jedermann-Ausführung?



Prompt haben wir wieder das klassische Thema: Du fährst einen neuen VW – und niemand merkt's. Keiner schaut hin, den Passanten sind weder das leicht veränderte Gesicht noch die tiefergelegten Außenspiegel oder die geänderten Rückleuchten einen Blick wert. Gut also, wenn auf dem Nummernschild „NT“ steht, von Eingeweihten als „neuer Transporter“ interpretierbar. Kenner bemerken die feine Chromspange als Verbindung zwischen den Scheinwerfern. Sie setzt sich in den Gläsern fort und lässt den früher etwas verhärtet erscheinenden Transporter mit dunklem Grill und Stoßfänger wertvoller erscheinen. Kennt man vom Golf und wirkt wie der Brillen im Ohr oder das Einstecktuch in der Brusttasche. Hier fährt nicht irgendein Transporter, hier kommt der Transporter schlechthin.

Aber nicht als leitender Angestellter in feinem Zwirn, sondern als kurzer Kastenwagen aus der Arbeiterklasse im Blaumann. Zwar trumpfen VW-Entwickler nur zu gern mit

kunstvoll doppelt aufgeladenen TDI-Motoren bis 150 kW (204 PS) Leistung auf. Hier aber arbeitet mit 75 kW (102 PS) buchstäblich ein Halbstarker. Schließlich greifen zwei Drittel der Käufer des kurzen Kastens zu den beiden unteren Motorisierungsstufen mit 62 kW (86 PS) und eben 75 kW (102 PS). Die Mehrzahl von ihnen bescheidet sich sogar mit der kleineren Ausführung, forciert von zahlreichen Post-Transportern. Und vom Preis: Die schwächste Ausführung ist seit Modellstart ausschließlich mit Euro 5 lieferbar und damit mit Abstand die günstigste Ausführung. Der Sprung zur nächst stärkeren Ausführung kostet netto rund 1.300 Euro. Wer dann die modernere und zukunftsträchtige Euro-6-Variante wählt, legt nochmals rund 1.800 Euro obendrauf, ein deftiger Zuschlag.

Diese Leistungsstufe hat einschließlich des maximalen Drehmoments von 250 Nm beim Transporter Tradition: Vor gut 20 Jahren startete damit der erste T4 TDI, ein Fünfzylinder mit

2,5 l Hubraum. Seinerzeit galt er als überaus muskulös, heute schüttelt dies der Zweiliter-Vierzylinder lässig aus dem Ärmel. Er klingt nicht so kernig wie sein Vorfahre, aber doch ein wenig heiser und beileibe nicht unangenehm. Dazu hat VW dem TDI eine solide technische Mitgift mitgegeben, nicht umsonst trägt die Maschine intern die Bezeichnung „EA 288 Nutz“. Das riecht nach langer Lebensdauer – und war in der Vergangenheit nicht immer so.

Souveräner Auftritt

Im Vergleich zum ersten TDI im Transporter hat sich neben der Laufkultur auch die Leistungsentfaltung verändert. Der aktuelle Diesel ist nach heutigen Maßstäben zwar kein Temperamentsbündel und eher Kaltblut als Heißsporn. Doch die Charakteristik steht ihm gut, denn er reagiert als gut erzogener Mitarbeiter verblüffend spontan auf Gaspedalbefehle. Und im Unterschied zum Urahn zieht er in den unteren Gängen souverän und ohne Murren aus Drehzahlen selbst um 1.000 Touren. Rollt der beladene Transporter gelassen dahin, mahnt die Schaltanzeige schon unter 2.000 Umdrehungen zum Hinaufschalten und schickt den Diesel in Anschlussdrehzahlen um 1.400 Touren. Es juckt die Maschine wenig. Und der Gangwechsel bereitet mit der knackigen Schaltung und ihren kurzen Wegen geradezu Vergnügen. Die Fahrleistungen reichen mehr als aus, auch beladen schwimmt der halbstarke T6 zügig im Verkehr mit.

Obwohl als T6 bezeichnet, fährt der Transporter mit Fünfganggetriebe. Das ist dem Handwerker auf Kurzstrecken schnurzippe, doch außerorts sieht es anders aus. Dann liegen bei Tempo 100 rund 2.200 Touren an, bei Höchstgeschwindigkeit von knapp 160 Sachen orgelt der Diesel etwa mit Nenndrehzahl. Arbeitet er von Natur aus friedlich, so ruft er dann lauthals seinen Unmut in die Kabine.

Das Fünfganggetriebe verhindert auch einen noch niedrigeren Praxisverbrauch. Voll ausgeladen auf 2,8 t schluckte der VW auf der anspruchsvollen Redaktions-Hausstrecke 8,4 l/100 km, somit einen guten Schluck mehr als der stärkere Kastenwagen mit 110 kW (150 PS) und sechs Gängen (8,0 l). Plus einen Zuschlag Adblue, im Test nicht messbar.

Interessant wird's im Detail. In der Stadt genügte dem Testwagen gut 7 l/100 km, im Überlandbereich knapp 8 l. Hier wie dort profitiert er an Ampeln von der perfekten Start-Stopp-Technik. Dezenteste Fahrweise auf der Autobahn heißt ebenfalls knapp 8 l. Das alles ist gut, richtig gut – wer mit solch einem Streckenprofil fährt, ist sehr sparsam unterwegs. Auf der



Der aktuelle T6 ist hinterrücks kaum zu identifizieren, allein die Leuchtengrafik macht den Unterschied.



Fünf Gänge müssen genügen – das passt auf Kurz- und Überlandetappen, aber nicht auf der Autobahn.



Freundliches Cockpit mit ausreichend Platz und hochwertigen, gut verarbeiteten Materialien.



Den Laderaum hat VW beim Schritt von T5 zu T6 unangetastet gelassen.

Update zum Thema Abgase

Thema Abgase und kein Ende: Der VW-Skandal um illegale Abschaltvorrichtungen hat Folgen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat mehr als 50 Autos mit Blick auf die NO_x-Emissionen gründlich unter die Lupe genommen.

Getestet wurde sowohl auf dem Rollenprüfstand als auch auf der Straße. Das Ergebnis der Abgasmessungen war ernüchternd: Rund zwei Dutzend Autos aller Klassen zeigten Abweichungen zu den Schadstoff-Grenzwerten in einer Größenordnung, die sich, so das KBA, technisch nicht ausreichend erklären lässt. Darunter auch leichte Nutzfahrzeuge.

Mit generellen Abweichungen war dagegen zu rechnen. So testete das KBA jedes Fahrzeug nach acht Prüfzyklen. Die Mehrzahl davon ohne intensive Vorkonditionierung, wie sie die Autohersteller für optimale Testergebnisse pflegen. Auch führen Tests auf der Straße zu deutlichen Überschreitungen der Grenzwerte im Vergleich zu Prüfstandsmessungen. Das ist aufgrund anderer Bedingungen bekannt und auch legal. Jedoch hat die Angelegenheit auch eine zweite Dimension. Eine wesentliche Ursache erheblicher Überschreitungen der NO_x-Werte: Zum Schutze des Motors und anderer Aggregate dürfen Hersteller die Reinigung der Abgase bei niedrigen Außentemperaturen zurückfahren. Vorgeschrieben ist volle Funktion ausschließlich bei nicht näher definierten „normalen Betriebsbedingungen“ – eine Schwachstelle in den Vorschriften.

Die Begrenzung hat zwar generell Sinn, indes legen einige Hersteller dieses so genannte Thermofenster sehr großzügig aus. Das ist zwar aufgrund mangelhafter Vorgaben durchaus regelkonform, erscheint gleichzeitig jedoch moralisch fragwürdig. Und dient damit bei manchen Anbietern offensichtlich weniger dem Schutz der Technik, sondern

entpuppt sich als Schlupfloch für eine milde statt effiziente Abgasreinigung.

Vergleichsweise dezent überschrift der Mercedes Sprinter Euro 5 mit 2,7- bis 3,7-facher Überschreitung der Grenzwerte die Vorgaben, kein Einspruch des KBA. Deutlicher eine V-Klasse Euro 6 mit 2,6- bis sechsfacher Überschreitung. Mercedes hat prompt Änderungen und Nachrüstungen in Aussicht gestellt. Ob dies auch für den Vito gelten wird, ist in Prüfung, heißt es. Der getestete VW Crafter Euro 5 überschritt den Grenzwert klar bis zum Neunfachen, ähnlich der VW Amarok. Ursache: Die volle AGR-Rate erreicht der Crafter nur bei Außentemperaturen zwischen 15 und 30°C sowie Kühlwassertemperaturen zwischen 15 und 98°C. VW wird in den kommenden Monaten 194.000 Fahrzeuge mit einer geänderten Software nachbessern. Mit Blick auf die jüngste Abgas-Historie ein unausweichlicher Schritt.

Wenig rühmlich schnitten in PKW Renault-Dieselmotoren ab, wie sie auch in Lieferwagen und Transportern laufen. Während bei PKW Nachbesserung in Sicht ist, heißt es zu den Nutzfahrzeugen, man sei nicht betroffen und eine Nachbesserung nicht nötig.

Der getestete Fiat Ducato überschritt beim Straßentest mit 10°C Außentemperatur den NO_x-Grenzwert um das Neunfache. Ursache ist die Rücknahme der Abgasrückführungsrate bereits ab Außentemperaturen von 20°C und Kühler sowie bei bestimmten Fahrzuständen. Dazu das KBA: „Diese von der Außentemperatur abhängige Abgasminderungsstrategie reduziert die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind.“

Fazit: Vielleicht wäre manche Diskussion um Fahrverbote oder kommende blaue Plaketten überflüssig, würden Hersteller ihre Hausaufgaben machen. Übrigens: Die Durchschnittstemperatur liegt in Deutschland bei etwa 10°C.



Die Erweiterung der Hecktüren von 90 auf 180° funktioniert anderswo praktischer als mit den sperrigen Drucktasten.

obligatorischen Vollgasetappe aber genehmigte sich der T6 fast 14 l – arg viel. Und Vorsicht bei der Verbrauchskontrolle: Den Anzeigen des Bordcomputers sollte man ein gesundes Misstrauen entgegenbringen – bei beiden Testwagen lagen die getankten Mengen durchweg über der der angezeigten Angabe. Und jetzt bitte keine lästerlichen Bemerkungen über VW-Mogelsoftware ...

Der Blick hinein

Viel einfacher ist's, die handfesten Qualitäten des VW einzuordnen. Das Cockpit zum Beispiel vereint auf nahezu perfekte Weise Komfort und Nützlichkeit. Komfortabel ist der Fahrersitz, auch wenn die Längsverstellung eine Raste weiter sein könnte. Komfortabel sind ebenfalls die gediegenen Materialien, sie sehen gut aus und fassen sich ebenso gut an, sind vorbildlich verarbeitet. Nützlich sind fein gezeichnete Instrumente und eine Vielzahl kleiner und großer Ablagen plus reichlich Steckdosen. Allenfalls das Handschuhfach ist etwas klein geraten, die Mappe mit der Bedienungsanleitung passt nicht hinein. Wenn man sie denn überhaupt benötigt – ein VW ist ein VW ist ein VW. Kritik heimst der rechte Außenspiegel ein. Er ist groß, doch es fehlt ein Weitwinkelglas – Autos auf der Nachbarspur können im toten Winkel verschwinden.

Ein Abteil weiter hinten ist alles wie gehabt. Der Laderaum – hier vollverkleidet plus seitliche Zurrleisten und Holzfußboden – fasst bis zu 5,8 m³. Die Schiebetür öffnet weit, die Entriegelung der Hecktüren auf 180° ist etwas umständlich. Die Zurrösen wirken ausgesprochen handfest; auf Wunsch gibt es jetzt eine helle und stromsparende LED-Beleuchtung. Auch das Verbandszeug ist hier gelagert, warum auch immer.

Einpacken ist kein Problem: Mit Klimaanlage, den Laderaum-Verkleidungen und ein paar Annehmlichkeiten wog der Testwagen

Technische Daten: VW Transporter T

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.904 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.904/2.297 mm
Höhe gesamt	1.990 mm
Radstand	3.000 mm
Wendekreis	11,9 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.017/1.282 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.486/1.305 mm
Laderaum über Fahrbahn	566 mm
Laderaum (L/B/H)	2.324/1.692/1.410 mm
Breite zw. den Radkästen	1.244 mm
Ladevolumen	5,8 m³
Leergewicht Testwagen	1.884 kg
Nutzlast	916 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.800 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.550/1.450 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.200 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	4.900 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Aufladung mit Abgas-Turbolader, variable Turbinengeometrie. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 75 kW (102 PS) bei 3.000–3.750/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.500–2.750/min. SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern. Reifen 205/65 R 16 C auf Rädern 6,5 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, elektronischer Differenzialsperrung EDS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik: Batterie 12 V/95 Ah, zusätzliche Pufferbatterie für Startvorgang, Lichtmaschine 200 A

Elektrik

Batterie 12 V/68 Ah, Lichtmaschine 180 A.

Füllmengen

Tankinhalt Diesel:	70/80 l
Tankinhalt Adblue:	13 l
Motoröl inkl. Filter	7,4 l

Wartung/Garantie

Wartung: variabler Intervall, maximal 40.000 km oder zwei Jahre.

Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre Lackgarantie, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung, lebenslange europaweite Mobilitätsgarantie.

Preis

VW Transporter T6 Kastenwagen, kurzer Radstand, 75 kW (102 PS) Euro 6, 26.180 Euro (ohne MwSt.).

Messwerte

Beschleunigung:	
0–50 km/h	4,9 s
0–80 km/h	10,5 s
0–100 km/h	17,8 s

Elastizität:

60–80 km/h IV/V 4,8/7,0 s
60–100 km/h IV/V 9,7/14,2 s
Höchstgeschwindigkeit 157 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/80/100 km/h 55/63/65/68 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit 78 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch	
Innerorts/außerorts/kombiniert	6,8/5,1/5,7 l/100 km
CO ₂ -Emissionen kombiniert	150 g/km
Teststrecke beladen	8,4 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,1–13,9 l/100 km

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

- +** Sehr gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, angemessenes Platzangebot, zahlreiche durchdachte Ablagen.
- Außenspiegel rechts verbesserungsbedürftig, Längsverstellung Fahrersitz etwas knapp.

Antrieb

- +** Motor überraschend kraftvoll und durchzugsstark, sehr präzise Schaltung mit kurzen Wegen, gelungene Getriebeabstufung.
- Nur Fünfganggetriebe.

Fahrwerk/Sicherheit

- +** Sehr sicheres Fahrwerk, zielgenaue Lenkung, beladen sehr guter, sonst guter Fahrkomfort.
- Heck sackt bei voller Beladung tief ein, etwas spät einsetzendes ESP.

Laderaum

- +** Gute Nutzlast als 2,8-Tonner, stabile Zurrösen, praktische Verkleidungen und Extras zur Ladungssicherung, pflegeleichter Boden.
- Keine Raffinessen wie Verlängerung bis unter Beifahrersitz.

Kosten

- +** Niedriger Kraftstoffverbrauch, lange Wartungsintervalle.
- Listenpreis nicht ganz billig.

1.884 kg, das lässt als 2,8-Tonner reichlich Luft für Fracht. Auf Raffinessen wie Laderaumverlängerungen bis in die Sitztruhe oder gar den Beifahrer-Fußraum verzichtet VW.

Nicht hingegen auf ein fein abgestimmtes Fahrwerk. Poltergeräusche sind Fehlanzeige. Und egal, ob leer oder voll ausgeladen, der VW wirkt angenehm straff, aber nicht hart – Kompliment an die Fahrwerker. Dazu agiert die Lenkung überaus feinfühlig, aber nicht nervös, allenfalls bei Landstraßentempo etwas luftig. Vor allem entpuppt sich der VW als ausgesprochen

fahrsicher. Dass beladen die Hinterachse tief einsackt, ist deshalb höchstens ein Schönheitsfehler. Man muss schon viel Unsinn anstellen, um den Transporter aus dem Gleichgewicht zu bringen. Entsprechend lässt das ESP sehr breiten Raum, für manchen Geschmack sogar etwas zu viel.

Trotzdem sieht selbst flotte Kurvenhatz sieht so unspektakulär aus wie der ganze VW T6. Da guckt einfach keiner hin. Viel wichtiger: gekauft wird er. Und die, die dies tun, die wissen warum.

Randolf Unruh

Die Lenkung agiert überaus feinfühlig, aber nicht nervös. Allenfalls bei Landstraßentempo ist sie etwas luftig.