



# Gemeinsam im Strom

Äußerlich ein unauffälliger VW T6.1, abgesehen von der Kriegsbemalung des Testwagens.

E-Mobilität muss sein, doch weil VW nicht alle Entwicklungen gleichzeitig stemmt, springt Auto-Veredler Abt für ein Gemeinschaftsprojekt in die Bresche.

**M**anche mögen's heiß: Nur zu gern pustet Autoveredler Abt den VW T6.1 kräftig auf, macht einen TDI 166 kW (226 PS) Leistung. Dazu kräftig aufgetragene Schminke mit markentypischen



Kennzeichen E: Elektromobilität ist die grüne Seite von Veredler Abt

Accessoires, fertig ist der Edel-VW für Extrovertierte. Er gehört zu den Bestsellern im Programm von Abt Sportsline. In jeder Hinsicht alternativ ist die grüne Abteilung Abt E-Line. Dort wurzelt der Abt E-Transporter T6.1, anzutreffen beim VW-Händler für vermutlich eher introvertierte Fahrer. Eine spannende Kombination: Abt entwickelt das E-Paket, VW liefert den Transporter an Chassis-Spezialist Alko, dort wird er ausgebeißt und umgebaut, der ursprüngliche Motor geht im Umlauf zurück für den nächsten Transporter. Der VW-Händler verkauft den elektrifizierten VW wie einen Trans-

porter mit Aufbau im Zweirechnungsmodell, wickelt aber auch den Service ab und ist alleiniger Ansprechpartner.

Abt? VW? Auf jeden Fall elektrisch. Denn der E-Transporter fährt sich wie ein Auto aus einer Hand. Er nimmt zügig aber nicht überhastet Fahrt auf, gleitet elegant dahin. Wer die volle Leistung von 83 kW und alle 200 Nm Drehmoment benötigt, tritt feste aufs Fahrpedal und nutzt den Kickdown. Bis zu dieser Schwelle gibt es maximal 75 Prozent Leistung, das hilft Strom sparen. Je nach Voreinstellung ist dann bei 90 Sachen Schluss oder erst bei 120, das passt. Runter vom Fahrpedal,

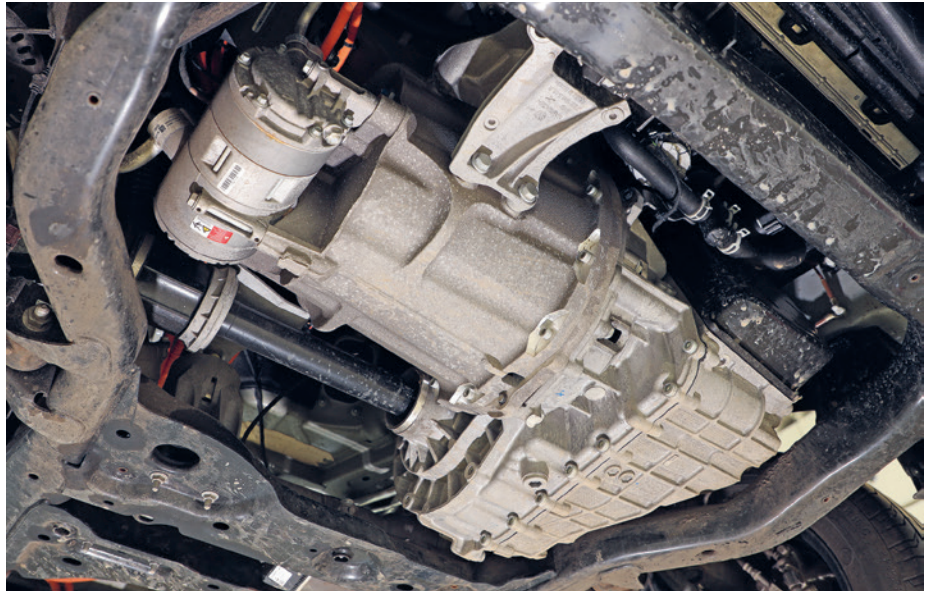
jetzt rekuperiert der Transporter. Abt hat einen Mittelweg zwischen dahinsiebeln und Ein-Pedal-Fahren gewählt, die Verzögerung entspricht etwa der Motorbremswirkung beim Hinunterschalten. Wahlmöglichkeiten gibt es nicht, auch keine Fahrprogramme. Einsteigen und losfahren heißt die Devise.

### Mit leiser Geschmeidigkeit

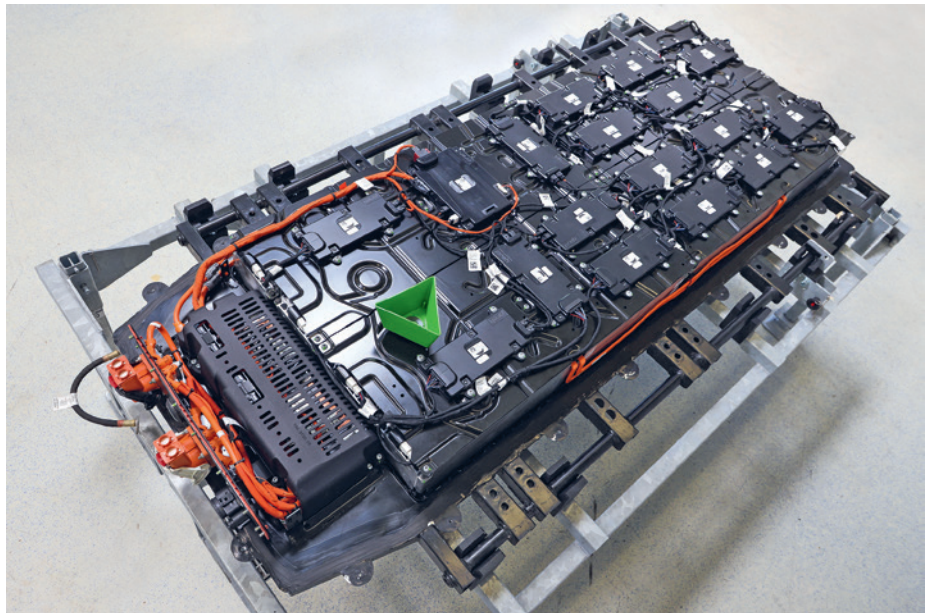
Unter dem Bauch des Abt/VW ruht gut verwahrt ein gewichtiges Paket von gut 330 Kilo Batterien. Das senkt den Schwerpunkt, führt zu einer gleichmäßigen Gewichtsverteilung und zusammen mit dem passend konfektionierten VW-Fahrwerk zu einem fast samtigen und doch präzisen Fahrverhalten. Vor allem aber: kein heiseres Anlasserröcheln à la Raucherhusten, kein kratziger TDI, stattdessen die leise Geschmeidigkeit des Vollelektrikers.

Der ist hier ein wenig anders angelegt als bei einer Entwicklung ab Werk. Abt koppelt einen Bosch-Synchronmotor mit dem DSG-Getriebe von VW, nutzt davon die ersten drei Gänge. Das verleiht dem VW zunächst mehr Temperament, vor allem aber ermöglicht die kurze Übersetzung der ersten Stufe von 18:1 eine Anhängelast bis 1,5 Tonnen. Das ist für E-Transporter herausragend, indes eingeschränkt auf 3,8 t Zuggesamtgewicht. Beim Beschleunigen ist vom Gangwechsel wenig zu spüren, beim Verzögern bemerken Feinfühlige einen leichten Ruck von Gang drei nach zwei, geschenkt.

Aus dem Regal des VW-Konzerns stammen Ladegerät und Lademanager, Hochvoltheizer und Klimakompressor. Das Steuergerät liefert Schaeffler zu, die



Abt koppelt den Elektromotor mit dem DSG-Getriebe von VW.



Die Batteriemodule stammen von Großanbieter CATL und werden bereits im chinesischen VW Lavida eingesetzt.

**Schoon**   
Fahrzeugsysteme

Zubehör zur Selbstmontage

Mehr auf der neuen mobilen Website!



LEO Stampfer-Hebelift



Stirnwandgitter



ALU Werkzeugkiste



FSK Säulendrehkran

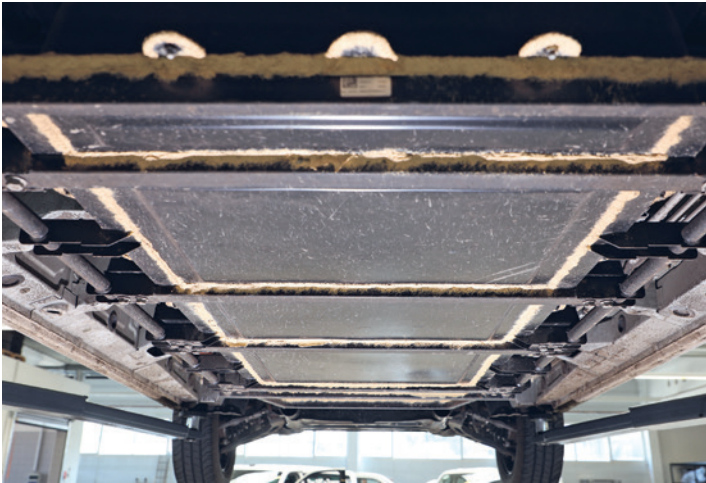


Anhängelasterhöhung

☎ 0 49 44 / 91 696-0

🌐 [www.fahrzeugsysteme.de](http://www.fahrzeugsysteme.de) 🌐

[schoon@fahrzeugsysteme.de](mailto:schoon@fahrzeugsysteme.de)



Hier noch ohne Abdeckhaube: raumgreifendes Batteriepaket beim T6.1 (links). Das Interieur ist bis auf die Instrumente unverändert, auch als Abt bleibt der VW ein VW.

eigene Abt-Software darin überspielt die weiterhin vorhandene VW-Steuerung. Ob ESP oder andere Assistenzsysteme, alles funktioniert auch weiterhin.

Verbrenner raus, E-Motor und Batterien hinein – mit seiner Elektrifizierung nimmt der VW 174 Kilo zu, Käufer können zwischen 2,8 und 3,2 t Gesamtmasse wählen, das macht im Bestfall gut eine Tonne Nutzlast. Zum Gewicht der Batterien gesellt sich der Stahlrahmen für die Aufhängung mit 42 Kilo, er ist mit 80 Nieten am Unterbau befestigt. Eine stählerne Wanne schützt die Batterien ebenso vor Beschädigung wie seitliche Längsträger, das haben Crashtests gezeigt. Die Bodenfreiheit ändert sich durch den Antriebswechsel nicht, wohl aber der Rampenwinkel. Also Obacht

Abt? VW? Auf jeden Fall elektrisch. Denn der E-Transporter fährt sich wie ein Auto aus einer Hand. Er nimmt zügig Fahrt auf, gleitet elegant dahin.

bei steilen Einfahrten. Der Batteriesatz wirkt recht schlank, ist mit brutto 37,3 kWh nicht eben üppig. Nutzbar davon sind 32,5 kWh. Eine anfangs überlegte Variante mit doppelter Kapazität wird es wohl nicht geben. Auch beschränkt sich Abt auf den T6.1 mit langem Radstand. Ganz billig ist die gemeinsame Operation

der drei Partner Abt, Alko und VW nicht, der Kastenwagen kostet netto ab 44.990 Euro. Der Tarif orientiert sich offensichtlich am Wettbewerb mit Stern und passt nicht mehr in die maximale Förderung für E-Fahrzeuge, sie endet bei einem Listenpreis von netto 40.000 Euro.

### Bis Ende 2021

Abt nennt für den Kastenwagen einen Verbrauch nach der realistischen WLTP-Norm zwischen etwa 27 und 35,5 kWh/100 km. Gut also, dass ein Display präzise Informationen zu Verbrauch und Reichweite liefert. Nach der ersten längeren Proberunde, abwechslungsreich zusammengesetzt aus Kurz- und Überlandtour mit einem Spritzer Autobahn, zeigt das Display trotz hart arbeitender Klimaanlage in der Sommerhitze einen moderaten Schnittverbrauch von 25,7 kWh. Geladen wird an der Wallbox mit 7,2 kW, bei Gleichstrom dürfen es 50 kW sein.

Der eine kommt, der andere geht: Die kurze Karriere des Abt E-Caddy ist nach 1.200 Einheiten zusammen mit dem Modellwechsel bei VW bereits wieder beendet – eine Elektrifizierung des neuen Caddy ist seitens VW nicht vorgesehen. Das Projekt Abt E-Transporter T6.1 ist zunächst bis Ende 2021 angelegt und soll deutlich höhere Stückzahlen erreichen. Im Hintergrund reifen bei Abt bereits die nächsten Pläne heran, da ist von Wasserstoff die Rede, von Batteriesätzen mit 55 und 85 kWh und der VW-Elektroplattform MEB. Das klingt nach Zukunft. Und der Kontrast zum aufgepushten TDI von Abt könnte kaum größer sein.

Randolf Unruh



Ende einer Dienstfahrt: Verbrauch 25,7 kWh über einen Mix aus Stadt, Land und Autobahn. Das ergibt rund 140 Kilometer Reichweite.