



Der Transporter hat sich fein gemacht – was so ein wenig schwarzer und weißer Schmuck bei einem Senior nicht alles bewirken.

# GEREIFT UND NICHT GEALTERT

Test: VW Transporter T6.1. Vermutlich ist er der letzte klassische VW in der Liga, die er einst begründete. Vor seinem absehbaren Ende zeigt's der Alte dem Nachwuchs noch mal so richtig.

**H**eiser wie ein Raucherkatarrh röchelt der Anlasser, danach ertönt gedämpft die Reibeisenstimme des Dieselmotors, der Joe Cocker unter den Motoren. An Bord gibt es einen klassischen Zündschlüssel, einen Schaltknäuf und einen Handbremshebel. Und fast keine Assistenzsysteme. Der Fahrer kann daher – im Transporter unvermeidlich – auf kurvigen Landstra-

ßen und in Autobahnbaustellen die Begrenzungslinien touchieren, ohne ein Feuerwerk an Warnungen in Gang zu setzen. Kein übereifriger Assistent lenkt auf kurvigen Sträßchen in gut gemeinter aber in Konsequenz fast selbstmörderischer Absicht in den Gegenverkehr. Die Klimatisierung lässt sich mit drei übersichtlichen Drehreglern steuern. Und die Innenluftumwälzung ist flink per Tasten-

druck aktiviert, versteckt sich nicht in irgendwelchen Menüs.

Ja, auch das Licht muss der Fahrer selbst einzuschalten. Hier ist der Fahrer noch selbstbestimmt unterwegs, wird nicht gefahren, sondern fährt. Dieser VW T6.1, fast in Grundausstattung, ist ein Anachronismus. Aber ein herrlicher Anachronismus für Engagierte nach allerhand Ausflügen in die schöne neue

Für die vermutliche Abschiedsvorstellung hat sich der handfeste T6.1 mit wenig Aufwand nochmals schick eingekleidet.



## Volle Auswahl

Der neue vollelektrische VW ID. Buzz Cargo fährt als Einheits-Kastenwagen vor – der gute alte Transporter T6.1 bietet eine ganz andere Bandbreite. Er ist vielseitig wie kaum ein anderer Transporter seines Schlags. Kastenwagen, Kastenwagen Plus, Kombi, zwei Radstände, Hochdach, Fahrgestell mit Fahrerhaus, Doppelkabine, Pritsche und Tiefladepritsche, unterschiedliche Gesamtgewichte – der Transporter nach Maß ist hier Programm. Und was VW nicht liefert, das steuern Auf- und Ausbauer zu. Ja, die Senioren – sie wussten noch, was Service bedeutet.

leer etwas hochbeinige Karosserie des Kastenwagens, der Dreitonner lauert offensichtlich auf Fracht. Angetreten ist er als Transporter Kastenwagen Plus, hinter der Schiebetür steckt also eine Dreiersitzbank mit Kunststoff-Trennwand zum Laderaum. Ein Alleskönner zum Transport von Mann und Maus, nichts wie hinein mit der Palette, beladen mit 900 kg Putz. Baustoffhändler Thomas Greß muss zum Stapler mit den langen Gabelzinken greifen, denn anstelle praktischer Heckflügeltüren steht die geöffnete Heckklappe im Weg. Und bitte längs einladen, sonst sind wegen der Trennwand die vorderen Zurrösen nicht mehr zugänglich.

Kein Problem, der Frachtraum misst 1,4 m auf halber Höhe. Das heißt ebenfalls, dass die versprochenen zwei Paletten quer bei flächendeckender Beladung nicht passen. Aber für flache Gegenstände bis fast einsneunzig Länge ist Platz (mehr als die Werksangabe), denn die Rückbank kann über die volle Breite unterladen werden. Vor dem Verzurren liegt der sportliche Teil des Tages: Ein halbes Dutzend der 30-kg-Säcke wandert in Handarbeit nach vorn vor die Rückbank, die Achslastverteilung, klar.

## Echtes Arbeitstier

Nun muss er ran der TDI, er ackert und orgelt, rumort und röhr, schnauft und prustet, lässt die Einspritzleitungen anschwellen und den Vorderwagen bei niedrigen Drehzahlen trotz Ausgleichswellen beim Anspannen der kräftigen Muskeln vor Anstrengung leicht vibrieren. Alles nicht laut, aber rau. Trotz des schicken



Frachtabteil vor der Beladung: je nach Beladung Platz für eine bis zwei Paletten, oben eine kleine LED-Lampe, unten empfiehlt sich ein Bodenbelag.

Welt der E-Mobilität und der Assistenten mit Helfersyndrom.

## Fit und schick

Bald wird der Alte 20 Jahre, manch heutiger Führerscheininhaber war noch nicht geboren, als der VW 2003 als T5 auf die Welt kam. Und doch steht der Senior richtig gut da, hat sich feingemacht für den Test, vielleicht ist es der letzte. Mit weißem

Lack und dezenten Streifen, Stoßängern in Wagenfarbe, schwarzen Spiegelgehäusen, abgedunkelten Scheiben im Fond und dem glänzenden schwarzen Dach. Muss man nicht haben, steht ihm aber gut. Senioren sind keine faltigen Mummelgreise wie vor ein, zwei Generationen.

Das betrifft auch die Fitness, der VW ist nicht nur schick, er packt auch an. Aufmerksame Beobachter bemerken die

TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte	Antriebsstrang	Fahrwerk/Elektrik	Messwerte	Füllmengen
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 Heckklappe: 1.473/1.299 mm Laderaum über Fahrbahn: 566 mm Laderaum (L/B/H): 1.400/1.870/1.700/1.410 mm Breite zw. den Radkästen: 1.244 mm Ladevolumen: 3,5 m <sup>3</sup> Leergewicht Testwagen: 2.000 kg Nutzlast: 1.000 kg Zulässiges Gesamtgewicht: 3.000 kg Zul. Achslast vorn/hinten: 1.610/1.600 kg Anhängelast bei 12 % Steigung: 2.500 kg Zul. Zugesamtgewicht: 5.200 kg	<b>Motor:</b> 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 cm <sup>3</sup> , Leistung 110 kW (150 PS) bei 3.200-3.750/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 1.500-3.000/min. SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6d-ISC-FCM.  <b>Antrieb:</b> Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 3,92 / 2,05 / 1,70 / 1,09 / 0,82 / 0,68, R-Gang 4,95, Übersetzung Antriebsachse 4,60 (Gänge 1-4), 3,29 (5-6), 3,63 (R-Gang). Antrieb auf die Vorderachse	<b>Vorne Einzelradaufhängung</b> an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern. Reifen 215/60 R 17 auf Rädern 7 J x 17. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.  <b>Bremsen:</b> Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, elektronische Differenzialsperre EDS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.  <b>Elektrik:</b> Batterie 12 V/70 Ah, Lichtmaschine 180 A.	<b>Beschleunigung:</b> 0 – 50 km/h 5,0 s 0 – 80 km/h 9,3 s 0 – 100 km/h 12,7 s  <b>Elastizität:</b> 60 – 80 km/h IV/V 4,2/6,1 s 60 – 100 km/h IV/V 8,5/12,2 s 80 – 120 km/h VI 18,8 s Höchstgeschwindigkeit: 183 km/h  <b>Innengeräusche:</b> Stand/50/80/100 km/h 48/60/63/65 db(A) Höchstgeschwindigkeit: 72 dB(A)  <b>Kraftstoffverbrauch:</b> Normverbrauch NEFZ Stadt/überland/kombiniert: 7,6/5,4/6,2 L/100 km CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert: 164 g/km Normverbrauch WLTP Langsam/mittel/schnell/sehr schnell/kombiniert: 8,4/7,1/6,4/7,8/7,3 L/100 km CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert: 192 g/km Teststrecke beladen: 8,0 l/100 km Testverbrauch beladen min./max.: 6,8-12,5 l/100 km Testverbrauch Adblue: 1,58 l/100 km über Gesamtfahrstrecke	Tankinhalt: 70 l Adblue: 21 l Motoröl mit Filter: 8,3 l  <b>Wartung/Garantie:</b> Wartung: max. 40.000 km/2 Jahre Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung einschließlich Mobilitätsgarantie, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Optional Garantie-Schutzbriefe nach Ablauf Werksgarantie.  <b>Preis</b> Ford Transit Trail Kastenwagen L2 125 kW (170 PS) Mild Hybrid: 40.870 Euro (ohne Mehrwertsteuer)

Outfits geht hier ein Arbeiter ans Werk, kein Bürohengst. VW hat den Diesel für die letzte Stufe von Euro 6 nochmals überarbeitet: Stichworte sind motornahe Abgasreinigung mit doppeltem SCR-Kat, dreiphasige Abgasrückführung, neues Einspritzsystem, neuer Turbolader. Ganz tiefe Drehzahlen mag die Maschine nicht, ganz hohe Drehzahlen braucht sie nicht, auch wenn sie vergleichsweise famos dreht. Das tiefe Turboloch liegt, so VW, an der Konzentration auf möglichst saubere Abgase. Dazwischen fühlt sich der Motor pudelwohl, packt aufs Kommando des Gaspedals spontan und fest zu. 110 kW (150 PS) Leistung und 340 Nm Drehmoment sind ein Wort und Basis für prächtige Fahrleistungen – der Altmeister ist topfit. Kein Wunder also, dass VW 2,5 t Anhängelast spendiert. Passend dazu ist das Getriebe im ersten Gang so kurz übersetzt, dass die Fuhrer auch am Berg ohne Kupplungsschaden anfährt.

Gleichzeitig spreizt VW die sechs Gänge so weit, dass der Transporter in der höchsten Stufe gemütlich dahinbummelt. Tempo 100 bedeutet knapp 1.800 Touren, in voller Fahrt über die Autobahn wie der Gottseibeius mit 180 Sachen ist der VW mit kaum mehr als 3.000 Touren unterwegs. Längst übertönen dann Windgeräusche den kratzigen Diesel. Im Unterschied zu so manch jüngerem Kollegen liegt der Transporter selbst dann satt auf der



Das Plus beim Kastenwagen Plus: Zweite Reihe mit gut ausgeformter Dreier-Sitzbank und Ablagen.

Straße, die ruhige und präzise Lenkung hält ihn sicher auf Kurs. Selbst ein kurzer Haken beim Spurwechsel bringt ihn nicht aus dem Gleichgewicht. Angesichts der gut gewürzten Testrunde mit Stadtverkehr, anspruchsvollen Landstraßen und einer Autobahnetappe bis zum vollen Galopp liegt der Verbrauch mit exakt 8,0 l/100 km günstig, schließlich rollt der VW bei kühlen Temperaturen weitgehend ohne Start-Stopp und mit Winterreifen in seinen zwanzigsten Frühling.

**Komfortabel unterwegs**

Beladen zeigt sich der VW auch von seiner komfortablen Seite. Ja, er neigt sich dann in Kurven und der Vorderwagen taucht dann ein. Aber es passiert nichts, der Transporter steckt auch rüde Manöver gelassen weg, der ESP-Eingriff ist weit entfernt. Ohne Fracht an Bord wirkt das Fahrwerk dagegen etwas steifbeinig, es mag auch an den schmucken 17-Zoll-Rädern liegen. Mitfahrern steht neben dem eher knappen Doppelbeifahrersitz



Feines Cockpit, nicht gerade üppig, aber mit hochwertigen Materialien und rundum solide verarbeitet.



Es gibt sie noch, gut ablesbare analoge und komplette Instrumente.



Von wegen „Slider“ oder Menüs: So funktioniert eine übersichtliche Bedienung.

## WAS UNSER TESTER SAGT

Randolf Unruh



### Fahrerhaus

- + Sehr gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, komfortabler Fahrersitz, angemessenes Platzangebot, zahlreiche Ablagen. Zweite Sitzreihe mit Dreiersitzbank, Ablagen, zu öffnendem Fenster in Schiebetür.
- Etwas knappe Längsverstellung des Fahrersitzes. Außenspiegel rechts verbesserungsbedürftig..

### Antrieb

- + Motor ab mittleren Drehzahlen sehr antritts- und durchzugsstark, sehr präzise Schaltung mit kurzen Wegen, gelungene Getriebeabstufung. - Mäßige Kraftentfaltung bei sehr niedrigen Drehzahlen, übertrieben lange Gesamtübersetzung.
- Deutliches Turboloch bei sehr niedrigen Drehzahlen, dann auch leichte Vibrationen, raues Motorgeräusch. Schaltung etwas knochig.

### Fahrwerk/Sicherheit

- + Sehr sicheres Fahrwerk, zielgenaue Lenkung mit viel Fahrbahngedühl, beladen sehr guter, sonst angemessener Fahrkomfort. Große Auswahl an Assistenzsystemen mit einfacher Bedienung
- Bei Beladung Gewichtsverteilung beachten. Heck sackt bei voller Beladung deutlich ein, beladen deutliche Seitenneigung in Kurven.

### Laderaum

- + Gute Nutzlast als 3,0-Tonner, stabile Zurrösen, serienmäßig LED-Beleuchtung. - Rutschiger Kunststoff-Ladeboden, eingeschränktes zulässiger Gesamtzuggewicht.
- Prinzipbedingt kein seitlicher Zugang zum Laderaum, bei Heckklappe (Testwagen) Beladung mit Stapler eingeschränkt.

### Kosten

- + Niedriger Kraftstoffverbrauch, lange Wartungsintervalle. Umfangreiche Serienausstattung, dichtes Servicenetz..
- Listenpreis hoch, hoher Aufpreis für Motorisierung, große Wechselmenge Motoröl.

die breite Bank im Fond zur Verfügung. Die einzelnen Plätze sind leicht ausgeformt, der Raum genügt auch großen und kräftig gebauten Passagieren. Ablagen in Seitenwand und Türen nehmen allerhand Kleinkram auf, die Vollverkleidung ist von angemessener Qualität, auch an ein Schiebefenster ist gedacht. Als Mannschaftswagen macht der VW eine gute Figur.

Weiter vorn sowieso. Der Fahrersitz ist wie gewohnt mehr Sessel als Sitz, die traditionell hohe Sitzposition verleiht Übersicht, es gibt Ablagen zuhauf und die Rundinstrumente sind prima ables-

bar. Nicht zuletzt setzt der Alte in Verarbeitung und Materialqualität Maßstäbe, die seine aktuellen Nachfolger nicht mehr erreichen. Manche Schrulle gehört auch dazu, zum Beispiel lässt der Spiegel rechts immer noch einen lästigen toten Winkel. Vielleicht wäre das eine oder andere Assistenzsystem also doch nicht so schlecht.

Immerhin hat das serienmäßige Radio kein Laufwerk mehr für die alte Joe-Cocker-Musikkassette. Väterchen Transporter käme damit zurecht, ganz sicher. Also spendiert der raue Diesel den passenden Sound. Der teure Sprit an der

Tanksäule tut weh, aber er hat ihn sich verdient. 70 l passen in den Tank – da klingen Reichweitendebatten absurd, der Fahrer eines T6.1 tankt, wenn er will, nicht wenn er muss. Hinzu kommt ein ordentlicher Schluck Adblue, das spricht für eine wirksame Abgasreinigung. Vielleicht sollte man sich noch rechtzeitig ein, zwei T6.1 zurücklegen? **Randolf Unruh**

Fotos:Randolf Unruh

## Ihr Spezialist für Mehrtemperatursysteme. Auszug aus unserem Lieferprogramm


N&E Fahrzeugtechnik GmbH & Co. KG | Bruchweg 8-9, 32699 Extertal | Tel.: 05262-94860 | info@nunde-fahrzeugtechnik.de | www.nunde-fahrzeugtechnik.de