



Die gleißende Glacier-Lackierung gibt es exklusiv für den Blue Motion. Dabei ist er ein Spartransporter und bekommt nicht mal Radkappen.

Aus Freude am Sparen

Die Sparversion des Verkaufsschlagers und Transporter-Klassikers überrascht durch eine Kombination von Fahrdynamik und Genügsamkeit.

Dieses Jahr feiert er Geburtstag: Zehn Jahre hat der VW Transporter T5 auf dem Buckel, ist zum automobilen Senior gereift. Ein Nachfolger ist nicht in Sicht. Nun ja, bei Fahrern und Besitzern des Transporters verschiebt sich das Rentenalter ebenfalls zusehends nach oben. Und so ein Senior ist heute schließlich nicht mehr matt und klapprig, sondern drahtig und fit. Siehe T5 Blue Motion: Die sparsamste Variante im Programm entpuppt sich als überraschend kräftig und dabei verblüffend genügsam.

Unauffällige Schilder an Kühlergrill und Hecktür deuten die Künste dieser speziellen Variante an. Hinzu kommt beim Testwagen die blau glänzende Metalllackierung „Glacier blue“, sie ist allein dem Blue Motion

vorbehalten. Es sind trotzdem verborgene Werte, die den Blue Motion zum Sparschwein unter den Transportern machen. Er rollt auf Leichtlaufreifen, vor den Vorderrädern lenken kleine Spoilerchen den Fahrtwind. Eine Start-Stopp-Einrichtung gehört ebenso zur Ausstattung wie Reifendruckkontrolle, Multifunktionsanzeige und Tempomat. Batterie- und Generatormanagement helfen ebenfalls beim Spritsparen. Dazu senkt eine knapp zehn Prozent längere Achsübersetzung die Drehzahl. Damit der Transporter trotzdem gut zu Fuß ist, gibt es eine eigene kräftige Leistungsvariante mit 84 kW (114 PS) und Änderungen am Motorsteuergerät, über deren Details VW sich ausschweigt – Chiptuning ab Werk. Das zulässige Gesamtgewicht ist auf 2,7 t reduziert.



Kleine Spoiler vor den Leichtlaufreifen senken den Luftwiderstand.

Die Multifunktionsanzeige kommt serienmäßig mit, 7,6 l/100 km entsprechen exakt dem Verbrauch auf der Teststrecke.

Unauffällige Kennzeichnung des sparsamsten Transporters seiner Klasse

Wie die Zeit vergeht

Im Unterschied zum Temperament: Auf der Straße entpuppt sich der Blue Motion nicht etwa als lendenlahme und verhärmte Sparausgabe. Hellwach tritt er an, zeigt ab 1.500 Touren Biss und Geschmeidigkeit. Pumpst sich beim Tritt aufs Gas auf wie ein Maikäfer mit Frühlingsgefühlen. Das Werkstuning funktioniert prächtig.

Souveräner als vermutet

Leer agiert der Transporter viel spritziger, beladen souveräner als vermutet. Dreht bei Bedarf weit über die Nenndrehzahl von 3.500 Touren hinaus bis hoch auf 4.800 Umdrehungen. Verträgt gleichfalls niedrige Drehzahlen: Erst ab 1.200 Touren abwärts schüttelt sich der Vierzylinder unwillig, dann reicht's ihm. Dass er in diesen Niederungen in den oberen Gängen mit ein paar hundert Kilo Ballast im Heck wenig Temperament zeigt, wer wollte es ihm verdenken? Insgesamt kennzeichnet eine hervorragende Fahrbarkeit die Maschine.

Gewisse Grenzen setzt indes die Laufkultur, in dieser Ausführung muss der TDI ohne Ausgleichswellen auskommen. Ausgerechnet im wichtigen Drehzahlbereich um 2.000 Touren zeigt der VW eine lästige Brummfrequenz. Ebenso sind längere Etappen mit Höchstgeschwindigkeit von höchst begrenztem Reiz: Dann fährt der VW mit Nenndrehzahl und dröhnt heftig. Nehmen wir's als eine Art akustischer Begrenzer im Sinne sparsamer Fahrweise.

Denn die beherrscht der VW außergewöhnlich gut. Zwar sind Normwerte mit einem Schnitt von 6,3 l/100 km jenseits der Realität. Doch die 7,6 l/100 km vollbeladen auf der standardisierten Teststrecke mit Vollgasanteil sind ein Spitzenwert in dieser Gewichtsklasse. Im Überlandeinsatz bleibt der Transporter phasenweise unter 7 l/100 km, ebenso auf Rolletappen in der Stadt. Selbst wenn der Fahrer den Transporter über scharfe Langstrecken peitscht, kommt der Verbrauch nicht an die Marke von 10 l heran.

Wer sich in seiner Fahrweise auf den Blue Motion einstellt, kann verblüffend gute Werte herausfahren. Und ist dabei nicht etwa langsam unterwegs. Der Fahrer muss sich zu diesem Zweck ein wenig auf den VW einlassen. Die lange Gesamtübersetzung zum Beispiel verhindert in vielen Fällen das gewohnt schnelle Schalten von Gang eins nach zwei nach dem Anfahren – das kann hier bei gleichzeitigem Einlenken zu peinlichen Hüpfen führen. Rangiermanöver an Steigungen verlangen nach mehr Einsatz von Kupplung und Gas, speziell im Rückwärtsgang. Andererseits rollt der VW

Turbodiesel und VW Transporter, das ist eine besondere Beziehung. Ab 1986 pustet ein Lader den schwachbrüstigen 1,6-l-Heckmotordiesel im T3 auf 51 kW (70 PS) Leistung und 138 Nm Drehmoment auf. Damit rennt der Transporter knapp 130 Sachen, seinerzeit ein flottes Tempo. Wer das Tempo auf verträgliche 120 km/h reduziert, kommt mit 10 l/100 km aus. Das volle Drehmoment steht bei 2.500 Touren an, unter 2.000 Umdrehungen bricht die Maschine ein. Abgasgrenzwerte, schwefelfreier Diesel? Reden wir nicht drüber.

Zehn Jahre später krempelt der TDI mit 75 kW (102 PS) und 250 Nm bei 1.900/min die Transporterwelt um. Basis ist ein Fünfzylinder mit 2,5 l Hubraum.

Jetzt geht es leiser, schnell und stark zu. 10 l/100 km bedeuten nun schnelle Langstrecken mit 150 km/h.

Im Jahr 2013 ist der TDI im Transporter T5 wieder ein Vierzylinder, nun aber mit zwei Liter Hubraum. 84 kW (114 PS) und 250 Nm, jetzt bei 1.500 bis 2.750/min, so lauten die nackten Daten. Der Transporter rennt über 160 km/h, ist deutlich stämmiger und schwerer, komfortabler und sicherer als seine Vorgänger.

Die Zehn-Liter-Marke aber erreichen selbst Fahrer mit Bleifuß auf Langstrecken nicht mehr. Der Transporter fährt trotzdem mit sauberem Sprit, Oxidationskatalysator und Partikelfilter viel sauberer als seine Ahnen – wie die Zeit vergeht.

überraschend gut. Wer seine Strecke kennt und vorausschauend fährt, spart fassweise Sprit. Der Blue Motion läuft und läuft und läuft – um einen Klassiker der VW-Werbung aufzugreifen.

Robuster Sitzbezug

Fix arbeitet ebenfalls die Start-Stopp-Anlage: Bereits auf dem letzten Meter vor dem Halt erstirbt der Motor. Um bei noch nicht voll getretener Kupplung flink wieder zum Leben zu erwachen. Da nutzt der Fahrer auch als erster an der Ampel die Spritsparteknik ohne Bedenken. Damit der Stromhaushalt trotz Start-Stopp-Anlage nicht an seine Grenzen stößt, sind Lichtmaschine und Batterie kräftig ausgelegt. Die Anzeige im Display belohnt den Fahrer, Werte zwischen 6 und 9 l sind ein Motivationsschub. Da ist man fast schon verärgert, wenn das Display in längeren Intervallen „Start/Stop nicht möglich“ anzeigt, während die Technik mit leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl den Partikelfilter regeneriert.

Noch sparsamer und komfortabler ließe sich mit sechs Gängen und entsprechend größerer Spreizung fahren. Die VW-Argumentation von höheren Reibungsverlusten des haus-eigenen Zweiwelgenretriebes klingt ein wenig fadenscheinig, es wird schlicht zu teuer sein. Das Fünfganggetriebe setzt auch den Muskeln des Motors Grenzen. Der TDI ist in dieser Leistungsklasse für mehr als 250 Nm Drehmoment gut, das Getriebe indes ist es nicht.



ASA SCHMUTZFÄNGER
www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk
• Alle Größen - aus eigenem Werk
• Kurze Lieferzeit - Frei Haus
• Kostenlose Angebote

ANTISPRAY TYPE
APPROVALS
91/226EEC
109/2011EEC

TUV
-35°C TEST

IHR LOGO

Erhabene Logos

ASA
IHR LOGO

Deutschsprachige Beratung
Tel.: +45 86 98 35 00 Fax: +45 86 91 51 10



ALTEC
Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
Fax: 07731/8711-11
E-Mail: info@altec-singen.de
Internet: www.altec-singen.de

ALU-RAMPEN

Fakten kompakt VW Transporter Blue Motion



Maße und Gewichte

Länge gesamt 4.892 mm
Breite gesamt 1.904 mm
Höhe gesamt 1.990 mm
Radstand 3.000 mm
Wendekreis rechts/links 12,0/12,0 m
Breite/Höhe Schiebetür 1.020/1.284 mm
Breite/Höhe Hecktür 1.486/1.305 mm
Laderaum über Fahrbahn 566 mm
Laderaum (L/B/H) 2.570/1.692/1.410 mm
Breite zw. den Radkästen 1.244 mm
Ladevolumen 5,8 m³
Leergewicht Testwagen 1.900 kg
Nutzlast 800 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 2.700 kg
Zul. Achslast vorn/hinten 1.500/1.550 kg
Anhängelast bei 12% Steigung 1.800 kg
Zul. Zuggesamtgewicht 4.300 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1968 cm³, Leistung 84 kW (114 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.500 bis 2.750/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb:

Füfngang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,78/1,94/1,19/0,82/0,59, R.-Gang 3,60, Übersetzung Antriebsachse 4,56. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern. Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

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

Elektrik

Batterie 12 V/68 Ah, Lichtmaschine 140 A

Füllmengen

Tankinhalt: 80 l

Wartung/Garantie

Wartung: variabel/2 Jahre

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

Preis

VW Transporter Blue Motion

25.855 Euro*

*ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:

0–50 km/h 4,6 s

0–80 km/h 10,3 s

0–100 km/h 15,4 s

Elastizität

60–80 km/h (IV/V) 5,6/8,1 s

60–100 km/h (IV/V) 11,5/16,6 s

Höchstgeschwindigkeit

164 km/h



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

- + Gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, gutes Platzangebot, zahlreiche Ablagen
- Außenspiegel rechts verbesserungsbedürftig, bei schnellem Tempo hohe Geräuschkulisse

Antriebsstrang

- + Kraftvoller Motor, gute Fahrleistungen, präzise Schaltung, drehfreudiger Motor
- Nur fünf Gänge, zu lange Gesamtübersetzung im ersten und im Rückwärtsgang, störende Dröhnfrequenzen

Fahrwerk/Sicherheit

- + Sehr sicheres Fahrwerk, ESP serienmäßig, guter Fahrkomfort.
- Leer etwas nervös wirkende Lenkung mit mäßigem Fahrbahnkontakt

Laderaum

- + Stabile Zurrösen, pflegeleichter Boden
- Nutzlast eingeschränkt, Hecktüreweiterung auf 180 Grad unpraktisch

Kosten

- + Sehr niedriger Kraftstoffverbrauch, sehr dichtes Service-Netz, einfacher Wiederverkauf
- Hoher Mehrpreis für Variante Blue Motion

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 7,5/5,6/6,3 l/100 km
 CO₂-Emission kombiniert 166 g/km
 Teststrecke beladen 7,6 l/100 km
 Testverbrauch min./max. 6,1–9,4 l/100 km



Schwamm drüber, passt schon. Und auch die auf 1.800 kg eingeschränkte Anhängelast und das auf 4,3 t begrenzte Gesamtzuggewicht werden viele Käufer kaum stören, ja nicht einmal bemerken.

Gleiches gilt für das meiste Zubehör auf der verbotenen Liste. Dicke Reifen mit Aluminiumrädern passen ohnehin nicht zum Charakter des Spar-VW, das gilt auch für Hochdach, Unterfahrschutz, Schwellerleisten, ein verstärktes Fahrwerk oder eine elektrische Betätigung der Schiebetür.

Eigenwillig ist ein spezieller Sitzbezug für den Blue Motion – er ist nicht mal blau eingefärbt. Der Testwagen hingegen verfügte über einen sogenannten Robust-Sitzbezug. Der wirkt so haltbar, dass sich der Fahrer darauf eher seine Jeans durchschabt anstatt die Sitzhaut. Generell unterscheidet sich das Cockpit des Blue Motion nicht von anderen VW T5. Die ausladenden Sitze sind bequem, die Instrumente übersichtlich und präzise, die Ablagen reichhaltig, Materialqualität und Verarbeitung vergleichsweise gediegen. Nur ein Weitwinkelglas für den rechten Außenspiegel spendiert VW immer noch nicht.

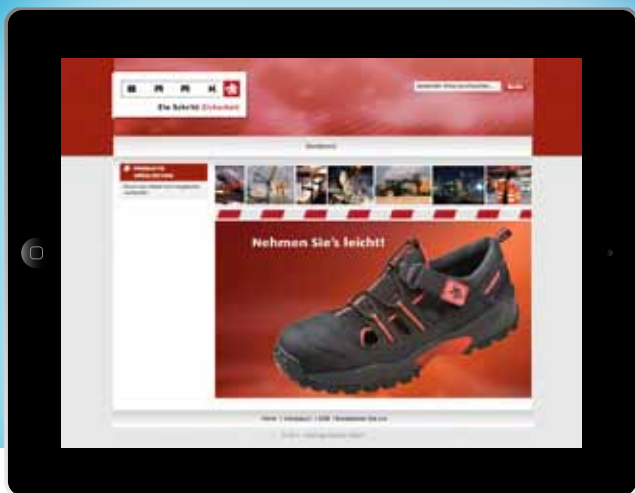
Fahrwerk und Fazit

Auch das Fahrwerk zeigt das gewohnt hohe Niveau. Leer arbeitet es straff, aber nicht hart, beladen komfortabel, aber nicht schaukelig. Das dezente Poltern bei geringer Belastung spüren nur Feinfühlige. Obwohl der Fronttriebler nicht der agilste ist, seine Fahrsicherheit bleibt beispielhaft: Bis ESP sichernd eingreift, muss man den VW schon mächtig schurigeln. Nur die markenuntypisch luftige und etwas nervöse Lenkung irritierte am Testwagen – VW führt das Verhalten auf die Leichtlaufreifen zurück. So bleibt als Fazit, dass VW mit dem Transporter T5 nahezu eine Idealkombination gefunden hat, auch wenn der Aufpreis von netto 800 Euro zum Modell mit 75 kW (102 PS) nach Art des Hauses recht deftig erscheint. Der Vorschlag ist nicht neu: Raus mit dem Tempomat aus dem Blue-Motion-Paket und runter mit dem Preis. Der Temporegler kostet laut Liste 265 Euro und wird im bevorzugten Einsatzgebiet des Blue Motion ohnehin nicht genutzt. Dazu eine höhere Gewichtsvariante und hier stünde ein nahezu perfekter Transporter – der noch lange nicht reif für die Rente ist.

Randolf Unruh

Fix arbeitet die Start-Stop-Anlage: Bereits auf dem letzten Meter vor dem Halt erstickt der Motor. Um bei noch nicht voll getretener Kupplung flink wieder zum Leben zu erwachen.

▶ ONLINE-PRODUKTBERATER für Arbeitsschutz



- ▶ Produkte für Ihre Anforderungen von diversen Herstellern vergleichen
- ▶ Produktsuche für ausgewählte Branchen
- ▶ Umfangreiche Produktbeschreibungen
- ▶ Produktdaten mobil abrufbar (z.B iPad)



JETZT VERGLEICHEN UNTER:

www.arbeitsschutz-online.de

Wir bieten Ihnen die Online-Produktberatung an:



COBA

precoderm

DS BASED MEAS

BARAKA Ein Schritt Sicherheit

DKA

JAH

LEIBER

UNICO

HKS

Ansell

CENTURION

Trubo

deb

Dolezych einfach sicher