

Test_VW Transporter T6.1

Etwas mehr Chrom, ein größerer Lufteinlass, neue Scheinwerfer: Wer den T6.1 erkennen will, muss genau hinschauen.



Die Quadratur des Kreises

Überraschend sparsam, erstaunlich kräftig und gleichzeitig sauber – der jüngst zum T6.1 aufgewertete VW Transporter bringt scheinbar Unvereinbares zusammen.

Fix mit dem Stapler eine Palette mit 22 Säcken à 40 Kilo Beton-Estrich hineinschieben und sicher verzurren. Der Anlasser wirft den Diesel des T6.1 fast schockartig an. Hinausbeschleunigen auf die Strecke, hinein in die erste Steigung. Der Vierzylinder unter der kurzen Motorhaube ackert, krepelt die Ärmel hoch. Wahrscheinlich treten jetzt vor Anstrengung Einspritzleitungen wie dicke Adern hervor. Der Klang erinnert an eine Kreuzung aus Bruce Springsteen und Gianna

Nannini. Heiser, rau und kräftig. Klingt nach Stiefeln, Jeans und großkariertem Hemd. Bestimmt rinnen jetzt ein paar Schweißtropfen am Motorblock hinunter. Und das alles stemmt ein kompakter Zweiliter-Vierzylinder mit 81 kW (110 PS) Leistung und 250 Nm Drehmoment. Also sehr normal – und doch unnormal stark.

Ob Springsteen, Nannini oder der VW Transporter, alle drei sind – Verzeihung – nicht mehr die jüngsten. Aber unverdrossen gehen sie ihrem Job nach. Pro-

fessionell, leidenschaftlich und mit Reife und Souveränität, erfahrene Köpfe eben. VW hat dem T6 auf dem Weg zum T6.1 ein frisches Hemd übergeworfen: neue Scheinwerfer, daran angedockt die Plakette mit der Baureihenbezeichnung, vorn eine zweite Chromleiste, dazu ein größerer Lufteinlass. Der Stoßfänger macht auf dicke Backen. Das alles sieht gefällig, schlüssig und alterslos aus, VW eben. Oder Springsteen und Nannini. Ein paar Falten stören die Fans nicht.



Der aktuelle T6.1 ist hinterrücks kaum als neu zu identifizieren, allein die Leuchtengrafik macht den Unterschied.

Ein wahrer Knauser

Den laut seinen Daten so harmlosen rauen Vierzylinder hinter der neuen Nase haben die Entwickler richtig gut hinbekommen. Sauber ist er nach Euro 6d-Temp, zeigt einen verblüffend spontanen und bissigen Antritt. Das maximale Drehmoment steht früh an und bleibt konstant fast bis zur niedrigen Nenndrehzahl von nur 3.200 Touren. Ergebnis: Die TDI arbeitet sehr elastisch, kann trotzdem drehen, orgelt wenn's sein muss bis hinauf auf 4.800 Touren. Wobei solche Kletterpartien bei dieser Leistungsvariante wenig bringen. Fällt die Drehzahl in Niederungen von knapp mehr als 1.000 Touren, dann schüttelt sich die Maschine ein wenig, rumort verärgert. Da machen sich die fehlenden Ausgleichswellen bemerkbar, die spart sich VW beim Transporter in dieser Leis-

tungsstufe. Dies gilt ebenso für ein Sechsganggetriebe. Anfangs startet der Fahrer außerorts immer wieder den Versuch,

ANZEIGE



vom fünften einen weiteren Gang hochzuschalten, doch da ist nichts. Generell aber haben die Ingenieure die Schaltbox gut abgestimmt. Der erste Gang knackig kurz

zum Anfahren am Berg, im Fünften geht's dann im gestreckten Galopp mit 3.500 Touren bei Tacho 170 über freie Strecken. Objektiv ist der Transporter auch dann nicht laut, aber er klingt lärmig. Da sind sie wieder, die Rockröhren Nannini und Springsteen.

Während anderen Rockmusikern ein Hang zu eher ungezügelter Trinksitten nachgesagt wird, entpuppt sich der VW als wahrer Knauser. Voll ausgeladen begnügte er sich mit nur 7,6 l/100 km auf der anspruchsvollen Teststrecke – neuer Rekord für seine Klasse. Trotz Großstadtgewühls, anspruchsvoller Land- und Bundesstraßen, trotz Autobahn mit Vollgasanteil. Und trotz des fehlenden sechsten Gangs. Hut ab. Und wer den T6.1 auch mal leer und eher gemütlich fährt, der kann ihn sogar unter 7 l drücken. Entsprechend

Technische Daten: VW Transporter T6.1

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 Heckklappe	1.473/1.299 mm
Laderaum über Fahrbahn	566 mm
Laderaum (L/B/H)	2.324/1.700/1.410 mm
Breite zw. den Radkästen	1.244 mm
Ladevolumen	5,8 m³
Leergewicht Testwagen	1.920 kg
Nutzlast	1.080 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.000 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.680/1.625 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 81 kW (110 PS) bei 3.200–3.750/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.400–3.000/min. SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6d-Temp Evap ISC.

Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 3,78/1,94/1,19/0,82/0,59, R-Gang 3,60, Übersetzung Antriebsachse 4,93. Antrieb auf die Vorderachse.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern. Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 6,5 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektro-mechanischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, elektronische Differenzialsperre EDS, ASR, elektronisch ge-

regelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/68 Ah, Lichtmaschine 180 A.

Füllmengen

Tankinhalt Diesel: 70 l
 Tankinhalt Adblue: 13 l
 Motoröl inkl. Filter 6,4 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 T6.1 Kastenwagen, kurzer Radstand, 81 kW (110 PS) Euro 6d-Temp, 28.655 Euro (ohne MwSt.).

Messwerte

Beschleunigung:

0–50 km/h	5,0 s
0–80 km/h	10,1 s
0–100 km/h	14,9 s

Elastizität:

60–80 km/h IV/V	5,0/7,1 s
60–100 km/h IV/V	9,3/14,1 s
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/80/100 km/h	47/60/64/68 db(A)
Höchstgeschwindigkeit	72 db(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch NEFZ Stadt/überland/kombiniert	7,5/5,7/6,3 l/100 km
CO ₂ -Emissionen	199/151/167 g/km
Teststrecke beladen	7,6 l/100 km
Testverbrauch beladen min./max.	6,6–11,5 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	0,11 l/100 km über
Gesamtfahrstrecke	

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

⊕ Sehr gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, komfortabler Fahrersitz, angemessenes Platzangebot, zahlreiche Ablagen.

⊖ Außenspiegel rechts verbesserungsbedürftig, Längsverstellung Fahrersitz etwas knapp.

Antrieb

⊕ Motor überraschend antritts- und durchzugsstark, sehr präzise Schaltung mit kurzen Wegen, gelungene Getriebeabstufung.

⊖ Bei sehr niedrigen Drehzahlen Vibrationen, raues Motorgeräusch, nur Fünfganggetriebe.

Fahrwerk/Sicherheit

⊕ Sehr sicheres Fahrwerk, zielgenaue Lenkung mit viel Fahrbahngefühl, beladen sehr guter, sonst guter Fahrkomfort. Große Auswahl an Assistenzsystemen mit einfacher Bedienung

⊖ Heck sackt bei voller Beladung tief ein, beladen deutliche Seitenneigung in Kurven.

Laderaum

⊕ Gute Nutzlast als 3,0-Tonner, stabile Zurrösen, serienmäßig LED-Beleuchtung, pflegeleichter Boden.

⊖ Finessen wie Durchlade bis unter Beifahrersitz nur gegen Aufpreis.

Kosten

⊕ Sehr niedriger Kraftstoffverbrauch, lange Wartungsintervalle. Umfangreiche Serienausstattung

⊖ Nicht ganz billig. Hoher Aufpreis für Motorisierung.

niedrig fällt der Adblue-Konsum aus, beim Testwagen kaum mehr als 0,1 l/100 km, vernachlässigbar. Macht trotz kleinem Behälter mehr als 10.000 Kilometer Reichweite.

Üppige Serienausstattung

Gar nicht mehr sparsam ist der Transporter beim Blick auf die Serienausstattung.

Zentralverriegelung mit Fernbedienung, elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbare Spiegel, zweifach verstellbares Lenkrad, Radio, ein Airbag auch für den Beifahrer, abschließbares Fach für die Doppelsitzbank Start-Stopp-Anlage – neue Zeiten, alles drin und dran. Fast wird die Aufpreisliste überflüssig, sie dient der Individualisierung für den jeweiligen Job.

Davon hat VW beim Cockpit Abstand genommen, seine Grundform ist nun für sämtliche Ausführungen des T6.1 einheitlich, abgesehen von Schmuck für feine Varianten. Das heißt für den Transporter als Nützlichling: etwas schlichtere, aber sehr funktionelle Instrumente, angespitzte Luftdüsen und ein hohes Niveau von Material und Verarbeitung. Nur

Heizelmännchen an Bord

Siehst Du des Schutzmanns Brust und Rücken, musst Du auf die Bremse drücken: Die Fahrschulweisheit ist von gestern, heute greift auf Wunsch ein ganzes Rudel Assistenten ein. Ein Glanzstück ist der Spurwechselassistent: Er schaut sehr weit nach hinten, warnt unübersehbar mit kräftigen orange leuchtenden LED im Gehäuse der Außenspiegel – vorbildlich. Zuverlässig arbeitet der Flankenschutz. Die Sensoren bemerken sowohl Poller beim engen Abbiegen als auch Querverkehr beim rückwärtigen Rangieren aus Einfahrten – Schutzleisten könnten trotzdem nicht schaden. Die vielstufig einstellbare automatische Distanzregelung bremst den VW bei Bedarf sanft aber konsequent ein, beschleunigt bei freier Strecke zügig, meldet kreuzendem Verkehr zuverlässig und lässt sich vom ihm nicht irritieren.

Tadellos funktioniert die Verkehrszeichenerkennung, aber die Anzeige im Display ist arg mickrig. Der aktive Spurhalteassistent greift unauffällig aber effizient ein, besser als vor längerer Zeit im Crafter. Vielleicht wegen der geringeren Fahrzeugbreite, vielleicht wegen feinfühler Abstimmung. Die Rückfahrkamera zeigt präzise, wo's lang geht. Zusammen mit der Silhouette aus Vogelperspektive füllen allerdings diverse Linien den



Einfacher geht's kaum: Einstellung der diversen Assistenzsysteme am berührungsempfindlichen Monitor.

Bildschirm. Zu viele, denn schlanke Hindernisse wie Pfosten verschwinden im Liniengewirr. Gut also, dass der Transporter zusätzlich akustisch sowie mit einem Bremsruck vor Hindernissen warnt. Licht und Schatten bietet der Parklenkassistent. Zwar erkennt er Lücken gut, steuert den Transporter zügig und gekonnt hinein. Aber wenn er sich an der Flanke des Vordermanns zur Straße orientiert, kann's peinlich enden: Hinter einem schlanken Pkw steht der VW mit den rechten Rädern auf dem Bordstein, hinter einem Lkw einen halben Meter davon entfernt. (



Das Fahrerhaus ist nach heutigen Maßstäben eher knapp geschnitten, sachlich-funktionell eingerichtet und prima verarbeitet.



Wie fast überall, so verlangt auch hier die Klaviatur der Lenkradtasten nach Gewöhnung, klappt aber markentypisch recht fix.



Die Instrumente haben die frühere Chronometeroptik verloren, aber es gibt keinerlei sachliche Beanstandungen.



Das Handschuhfach trägt seinen Namen, weil kaum mehr hineinpasst, aber generell finden sich reichlich Ablagen an Bord.



Dem rechten Außenspiegel fehlt eine Weitwinkeloptik, aber vorbildlich arbeitet der Spurwechselassistent.

die Fahrerhaustüren schließen schepfernd wie gewohnt. Hinzugekommen sind weitere Ablagen, zum Beispiel ein zweites offenes Fach auf der Armaturentafel. Im praktischen Format für DIN A4, jedoch mangels Abdeckung mit lästigen Spiegelungen in der Wundschuttscheibe. Erhalten geblieben ist das schmale Zollstockfach auf der Beifahrerseite, es trägt

seinen Namen durchaus zu Recht. Ebenso das Handschuhfach, denn dort passt kaum mehr hinein – anders als in die praktischen Türfächer.

Ohnehin geht es im Cockpit nicht üppig zu – ist die Menschheit gewachsen, oder sind es die Ansprüche? Jedenfalls zwick und zwackt es ein wenig. Dagegen hat der Transporter beim Thema Vernet-

zung und Assistenzsysteme einen mächtigen Satz gemacht. Zahlreiche Helfer stehen in Reihe für nahezu alle Lebenslagen und in hoher Güte (siehe Kasten). Diese Wertung trifft wie gewohnt ebenfalls auf die Bedienung zu. Konservativ sind Zündschlüssel und Handbremshebel. Die Sitze fallen bequem aus, die Außenspiegel üppig. Rechts aber verschwinden Spurnachbarn im toten Winkel – wo ist das Weitwinkelglas? Das kann auch der vorbildlich agierende Spurassistent mit seiner deutlichen Kennung nicht ersetzen.

Unkomplizierte Menüführung

Fortschrittlich ist die Lenkradtastatur, Fahrer finden sich in den wesentlichen Funktionen schnell zurecht. Ein Kapitel für sich schlägt VW mit dem großen Display rechterhand auf. Im Unterschied zu den meisten Transportern neigt es sich



Seltenes Ereignis: Sowohl der Kraftstoffverbrauch als auch der Adblue-Konsum fallen sehr niedrig aus.

im T6.1 höflich zum Fahrer, lässt sich daher sehr gut ablesen. Die unkomplizierte Menüführung gibt keine Rätsel auf, vorbildlich ist die Aktivierung von Assistenzsystemen anhand einer simplen grafischen Darstellung. Außerdem lässt der Transporter mit sich reden. Auf den Zuruf „Hallo Volkswagen“ folgt prompt die Frage: „Was möchten Sie tun?“ Danach geht es bei der Navigation, etwas langsam und kompliziert vorwärts. Vergessen wir Chauvi-Sprüche über kartenlesende Beifahrerinnen, denn die Abfolge verhindert Fehler und Missverständnisse. Auch ist die Damenstimme im Off zum Glück nicht übertrieben geschwätzig.

Eine Etage tiefer verbindet das gelungene Fahrwerk Klassik und Moderne. Leer fährt sich der VW straff, mit Beladung sehr komfortabel. Dann irritiert allenfalls die deutliche Seitenneigung in Kurven. Dort erreicht der Transporter

Laderaum wie gehabt, jetzt allerdings mit LED erleuchtet. Dach- und Seitenverkleidung sind Serie, der stabile Bodenbelag kostet extra.

ohne Sicherheitseinbußen enorme Kurvengeschwindigkeiten – weit höhere, als es Fahrer und Fracht guttun. Moderne Zeiten sind mit der elektromechanischen Lenkung eingezogen. Sie spart ein wenig

ANZEIGE



Kraftstoff und bietet vor allem die Basis für zahlreiche Assistenzsysteme. Die Abstimmung ist prima: Ob Lenkunterstützung bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Präzision oder Fahrbahngefühl – so muss es sein.

Schließlich fällt der Blick in den nahezu unveränderten Laderaum. Sein Volu-

Von der Luft- zur Wasserkühlung

Bis Mitte der siebziger Jahre war es Gesetz: Jeder VW wird von einem luftgekühlten Boxermotor im Heck angetrieben. An dieser Monokultur drohte die Marke schließlich zu ersticken, tat sich extrem schwer mit dem Systemwechsel zu wassergekühlten Reihenmotoren. Unter der Überschrift „Generationswechsel“ zeigt das Automuseum Volkswagen in Wolfsburg noch bis zum 1. März 2020 die verschlungenen Pfade zu den neuen Motoren am Ende der Käfer-Ära. Ein Dutzend teils kurioser Motoren sowie Begleittexte dokumentieren die Kämpfe der Entwickler von VW, Audi und Porsche mit- und gegeneinander. Zu den Irrungen und Wirrungen gehören die Transporter, der damalige T3 erhielt ab 1982 wassergekühlte Boxermotoren. Die passenden Fahrzeug- und Motorenexponate stehen gleich nebenan. Das Begleitbuch mit technischem Tiefgang für Insider trägt ebenfalls den Titel „Generationswechsel“. Es zeigt zahlreiche Prototypen von Motoren und Autos. Das spannende Stück Technik- und Industriegeschichte mit 176 Seiten gibt es für 14,95 Euro im Automuseum Wolfsburg oder per Mail zuzüglich Versand unter info@automuseum-volkswagen.de.

men leidet ein wenig unten dem Einzug der Wände, aber das ist seit 16 Jahren unverändert. Als Dreitonner ist die Nutzlast von 1.080 Kilo angemessen. Und die Funktionalität kennt keinen Tadel, vielleicht abgesehen von der nur federbetätigten Verriegelung der geöffneten Schiebetür. Trittstufe an der Seite, große und kräftige Zurrösen, eine LED-Beleuchtung (wenn auch nicht üppig), halbhohe Seitenverkleidung, ausgekleidetes Dach. Da fehlt nicht viel, je nach Einsatz der beschichtete Holzboden oder seitliche Zurrschienen.

So ist das mit erfahrenen Profis wie dem T6.1, bei dem es sich eigentlich um einen seit vielen Jahren fortlaufend weiterentwickelten T5 handelt: Wenn's drauf ankommt, dann zeigen sie's dem Nachwuchs nochmals so richtig. Ob Bruce Springsteen, Gianna Nannini oder der VW T6.1. **Randolf Unruh**