



Lang, flach und neu: Der VW T6 knüpft erfolgreich an eine große Transporter-Tradition an. Rechts oben: Der Laderaum stammt unverändert vom Vorgänger. Er glänzt durch gute Raumaussnutzung und mit stabilen Zurrösen. Rechts unten: Aus dieser Perspektive ist der T6 mit Ausnahme der Rückleuchten nicht vom Vorgänger zu unterscheiden.

Transporter mit Sechs-Appeal

Sechste Generation, Abgasstufe EU 6 – dieser Transporter ist sechsy. Er ist nicht billig, aber praktisch. Er ist schnell und trotzdem sparsam.

Misstrauische Gemüter könnten vermuten, dass es mit den aktuellen Problemen des VW-Konzerns zusammenhängt: Der Testwagen trat zunächst ohne die obligatorische grüne Umweltplakette zum Test an. Doch der T6 erhält weiterhin unangefochten die Einfahrtgenehmigung in Umweltzonen, ein Scheibenwechsel hatte den Testwagen seiner Plakette beraubt.

Der zeigte als Kastenwagen, was ein T6 zu leisten vermag: langer Radstand, 6,7 m³ Laderaum, maximal 3,2 t Gesamtgewicht, obendrein 2,5 t Anhängelast. Fehlt nur ein Hochdach zum maximalen Transport-Glück, es findet sich wie immer in der Preisliste. Hier aber rückt Nutzlast in den Mittelpunkt, denn der lange T6 übertrifft je nach Ausstattung mit rund 1,2 t für Fracht und Fahrer pro-

blemlos den 3,5-Tonner VW Crafter. Aber das alles kennt man seit einem Dutzend Jahren vom T5. Warum bitte soll's bei nahezu unveränderter Karosserie jetzt ein T6 sein?

Äußerlich bemerken schließlich nur Kenner den Unterschied: Das Blech ist bis zu den Heckflügeltüren fast unverändert, nur das Gesicht des T6 schärfer konturiert. Der Begriff Facelift ist hier



wörtlich zu nehmen, erinnert an manch veränderten prominenten Kopf. Der untere Lufteinlass dehnt sich über die ganze Breite. Eine Chromspange betont den Anspruch, dass hier nicht irgendein Transporter zur Arbeit fährt. Die Außenspiegel liegen eine Handbreit tiefer, sozusagen auf Vito-Niveau. Das verbessert die Sicht beim Abbiegen nach links, rechts fehlt wie immer ein Weitwinkelglas. Die eher zarten Änderungen sprechen für den T5 als prima Basis. Das „weiter so“ genügt aber nicht als Verführung, damit jemand nach Liste netto mindestens 23.000 Euro investiert. Für den langen T6 nach Abgasstufe EU 6 mit 110 kW (150 PS) sind sogar 29.655 Euro fällig – oha.

Hinter dem Lenkrad

Also einsteigen. Oder besser aufsteigen, zur unverändert hohen Sitzposition im funktionell eingerichteten Arbeitszimmer. Die Tür fällt blechern ins Schloss, aber ein fast schmuseweich gepolsterter üppiger Sitz empfängt den Fahrer. Die hohe Warte verschafft Übersicht, auch

über das neue Cockpit mit einer wahren Flut an Ablagen. Große Papierformate lagern oben quer, Getränkeflaschen passen in die Türfächer, Kleinkram verschwindet in einem halben Dutzend Öffnungen. Steckdosen und Anschlüsse liegen gleich nebeneinander. Aus der mittleren Lehne klappt ein Tisch aus, unten schluckt die Sitztruhe der Doppelsitzbank größere Gegenstände. Irgendwann bei der Rückgabe des T6 wird man wie in ägyptischen Pyramiden einige Grabkammern mit längst vergessenen Gegenständen finden.

Das zweifach verstellbare Lenkrad passt und sitzt, Instrumente und Bedienung sind tadellos, VW eben. Auch die wesentlichen Funktionen der kleinen Lenkradtasten erschließen sich schnell. Die Hand fällt wie von selbst auf den neu positionierten Schalthebel mit seinen kurzen Wegen. Nur den Lichtschalter haben die Entwickler versteckt, und die Taste des Warnblinkers ist mäßig gekennzeichnet – Kritik an diesen Kleinigkeiten unterstreicht das hohe Niveau

des T6. An Materialien und Verarbeitung gibt es nichts auszusetzen, alle Komponenten des zweifarbigen Cockpits sitzen perfekt – ein ungewöhnlich gediegener Transporter. Beim Testwagen machte sich ab und zu ein Zirpen aus Richtung Instrumentenabdeckung bemerkbar. Es fiel nur auf, weil es drumherum überraschend leise zugeht.

Hinter der blechernen Trennwand hat sich im Rahmen des Schritts zum T6 nichts geändert. Die bauchige Form der Karosserie verhindert zwar eine perfekte Raumausnutzung, doch mit den stabilen Zurrösen und Extras wie dem beschichteten Holzboden, Vollverkleidung und Zurrleisten fährt ein Transportprofi vor. Im Detail bleibt Optimierungspotenzial. Wie wär's mit einer stabileren Verriegelung der geöffneten Schiebetür, mit hellen LED-Leuchten, einer Verlagerung von Werkzeug und Verbandspäckchen in die Sitztruhe oder einer optionalen Verlängerung des Frachtabteils bis in diese Truhe? Beim Schritt von T5 zu T6 waren Fahrer am Werk, keine Frächter.



Klar gezeichnete Instrumente: Der Diesel dreht tatsächlich bis 5.000 Touren, die 240 Sachen auf dem Tacho sind übertrieben.

Auf dem Gaspedal

Unter der Motorhaube arbeiteten sie einfallreicher, diesmal kein Seitenhieb auf eine fantasievolle Ermittlung günstiger Abgaswerte. Im Transporter arbeitet als Einheitsdiesel der Zweiliter-TDI in einer speziellen robusten Nutzfahrzeugausführung. Passend zum gewichtigen Testwagen spendierte VW die zweitstärkste Ausführung mit 110 kW (150 PS) Leistung und 340 Nm Drehmoment. Der Sprung vom schwächeren Triebwerk mit 75 kW (102 PS) ist groß und mit netto gut 2.600 Euro nicht ganz billig. Aber lohnend: Dank des Turboladers mit variabler Geometrie steht volle Zugkraft konstant über



Kleine, aber inhaltlich schlüssige Lenkradtasten, zum Beispiel zur Bedienung des Abstandsregeltempomaten

einen breiten Drehzahlbereich von 1.500 bis 3.000 Touren an, kurz darüber ist bereits die Nenndrehzahl erreicht. In der Praxis tritt der Motor bereits knapp über 1.000 Touren kraftvoll an und benimmt sich dabei verträglich, auch ohne Fines-

sen wie die Ausgleichswellen der feineren T6-Varianten.

Beim Tritt aufs Gas holt der VW kurz Luft, spannt die Muskeln an, kneift den Kühlergrill zusammen und zieht dynamisch los vor Anspannung leicht vibrierend. Der Vierzylinder röhrt heiser, der Antritt ist leer fast explosiv und beladen souverän. Wer will, kann den Diesel bis 5.000 Touren drehen. In dieser Region zeigt er zwar deutliche Ermattung, trotzdem ist das nutzbare Drehzahlband extrem breit.

Zur Motorcharakteristik passt das weit gespreizte Sechsgang-Schaltgetriebe. Der superkurze erste Gang sichert Anfahrmanöver vollgepackt am Berg, die ultralange sechste Schaltstufe gewährleistet sanfte und spritsparende Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten. Tempo 100 heißt knapp 1.800 Touren, bei Höchstgeschwindigkeit von beachtlichen 182 Sachen galoppiert der VW somit exakt mit seiner niedrigen Nenndrehzahl von 3.250 Umdrehungen dahin. An deftigen Steigungen gerät der VW mit seinen langen Schritten mitunter aus der Puste, der Fahrer muss zum Schalthebel greifen oder etwas Geduld mitbringen. Er wird belohnt: Selbst bei voller Fahrt ist problemlos eine Unterhaltung möglich, untermalt vom Rauschen des Winds um die Karosserie.

Die nächste Belohnung gibt es an der Tankstelle: Auf der anspruchsvollen Teststrecke schluckte der VW T6 im Schnitt nur 7,9 l/100 km Diesel. Ein hervorragender Wert, wenn auch ein gutes Stück entfernt von den Super-Normangaben, die zurzeit kontrolliert werden. Aber auf dem Prüfstand fährt der T6 nicht voll ausgeladen, gibt es keine Vollgasetappe,

Update II zum Abgasskandal

Erwischt? Mitte November tauchte – entgegen ersten Angaben von VW – auch der VW T6 mit „unplausiblen CO₂-Werten“ auf einer ellenlangen Tabelle des VW-Konzerns mit Fahrzeugen des aktuellen Modelljahrs 2016 auf. Exakt die hier getestete Leistungsstufe mit 110 kW (150 PS) stand unter Verdacht.

Unplausible CO₂-Werte, das heißt unverkleistert: geschönte Verbrauchs- und Emissionsangaben. Eilig haben die Ingenieure nachgemessen und, so VW, eine Abweichung von ein bis zwei Prozent oberhalb der erlaubten Toleranz registriert. Als Ursache stellte sich Rekuperation heraus, im Schiebepetrieb gewinnt der T6 Strom für die Batterie zurück, das erhöht den Fahrwiderstand minimal. Eine kleine Software-Änderung, schon war

der T6 laut VW wieder im grünen Bereich.

Praktiker wundern Abweichungen von der Norm nicht: Kann ein ansehnlicher Transporter um 3 t zGG tatsächlich um 6 l/100 km verbrauchen? Selbst unter Idealbedingungen scheint dies nahezu unmöglich. Selbst wenn der stets optimistische Bordcomputer des sparsamsten T6 beim gemütlichen Rollen auf streng limitierten und topfebenen Autobahnen schon

eine Fünf vor dem Komma anzeigte. Mit dem geplanten neuen Testzyklus werden in den Daten von Transportern vermutlich schon ab 2017 höhere und realistischere Werte auftauchen. Bei allen Transportern aller Marken, denn dann ist es mit Norm-Fabelwerten vorbei. Gut so, wenn damit branchenweit unsinnige Rennen um die niedrigste Normangabe ein Ende finden. Angaben, denen ohnehin längst niemand mehr glaubt.

Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen

Erhebliche Mängel, die bei technischen Kontrollen an Lkw, Kleintransportern und Bussen sowie deren Anhängern entdeckt werden, sind auf vernachlässigte Wartung, Pflege und unsachgemäße Instandsetzungen zurückzuführen. Oftmals halten sich Fahrzeughalter aus wirtschaftlichen Gründen nicht an Wartungsvorgaben der Fahrzeughersteller hinsichtlich Umfang, Qualität und Wartungsintervallen. Aber auch Fahrzeugführer führen Abfahrtskontrollen teilweise gar nicht oder nur oberflächlich durch und starten ihre Fahrt, obwohl sie die erheblichen Mängel ihres Fahrzeugs hätten erkennen müssen. Mitunter wurden auch schon unmittelbar nach einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung technische Mängel festgestellt, da spezifische Verschleißmerkmale unbekannt waren.



Das „**Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen**“ ist die Fortsetzung des bekannten Werkes „Handbuch Mängelerkennung am Lkw und Kleintransporter“. Die lange erwartete **3. Auflage** wurde nicht nur überarbeitet, sondern von Grund auf neu gefasst und um ca. 370 Seiten erweitert. Neu aufgenommen wurden die Erkennung technischer Mängel an **Kraftomnibussen** und die Besonderheiten des elektronischen Bremssystems (**EBS**). Der deutlich gestiegene Gesamtumfang des Werks ergibt sich vor allem aus der vollständig überarbeiteten und erweiterten Bilddokumentation: In einzigartiger Weise werden **auf über 1.600 Bildern** technische Mängel und verschiedene Verschleißzustände von Fahrzeugteilen dokumentiert sowie deren genaue Lage am Fahrzeug dargestellt, um dem Leser eine schnelle Orientierung am Fahrzeug zu er-



Burkhard Köhler
3. Auflage – Mai 2015
724 Seiten, 17 x 24 cm, kartoniert
ISBN 978-3-7812-1743-0

möglichen. Zusammen mit zahlreichen von den Herstellern bereitgestellten technischen Angaben und den umfassenden Verweisen auf die einschlägigen europäischen Bau- und Betriebsvorschriften ermöglichen sie eine fundierte Bewertung unvorschriftsmäßiger Bauteile. Darüber hinaus wurde das Werk völlig neu gegliedert und in seiner Struktur an den neuen Mangelkatalog des § 29 StVZO, basierend auf den Richtlinien 2010/47/EU und 2010/48/EU, angepasst. Damit ist es weiterhin ein unverzichtbares Handbuch für die Ausbildung und Kenntnisvertiefung von Sachverständigen, Kontrolleuren beim BAG und der Polizei, aber ebenso für Technische Verantwortliche im Fuhrpark, die sich vor Sanktionen und teuren Mangelfolgeschäden schützen wollen.

Bestellschein

Bitte senden Sie Ihr Bestellfax an:

► **02 28 / 9 54 53-27**

Oder schicken Sie die Bestellung per Post:

KIRSCHBAUM VERLAG GmbH
Postfach 21 02 09
53157 Bonn

Ja, wir bestellen

____ Exemplar(e) „**Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen**“ für 68,- € inkl. MwSt. und Versand
ISBN 978-3-7812-1743-0

Firma, Abteilung

Name, Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon/Fax

E-Mail

Unterschrift/Datum

Technische Daten: VW-Transporter T6

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.406 mm
Breite gesamt/mit Spiegeln	1.904/2.297 mm
Höhe gesamt	1.990 mm
Radstand	3.400 mm
Spurweite vorn/hinten	1.620/1.629 mm
Wendekreis	13,2 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)	2.724/1.692/1.410 mm
Breite zw. den Radkästen	1.244 mm
Ladevolumen	6,7 m³
Leergewicht Testwagen	2.060 kg
Nutzlast	1.140 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.200 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	5.200 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 1.968 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 3.250 bis 3.750/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 1.500 bis 3.000/min. SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,92/2,05/1,70/1,09/0,82/0,68, R.-Gang 4,95, Übersetzung Antriebsachse 4,60 (Gang 1-4), 3,29 (Gang 5/6), 3,63 (R-Gang). 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 k.A.

Füllmenge

Tankinhalt Diesel: 70/80 l

Tankinhalt Adblue 13 l

Motoröl inkl. Filter 7,4 l

Wartung/Garantie

Wartung: variabel/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 Kasten, langer Radstand, 110 kW (150 PS) EU 6 29.655 Euro (ohne MwSt.)

Messwerte

Beschleunigung:

0–50 km/h 4,4 s

0–80 km/h 9,0 s

0–100 km/h 12,4 s

Elastizität:

60–80 km/h (IV/V) 3,7/7,7 s

60–100 km/h (IV/V) 5,5/11,4 s

Höchstgeschwindigkeit 182 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/100 km/h 53/64/68 db(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch

innerorts / außerorts / kombiniert

7,2 / 5,3 / 6,0 L/100 km

CO2-Emission kombiniert

167 g/km

Teststrecke beladen

8,0 L/100 km

Testverbrauch min./max.

7,4-13,0 L/100 km

Was unser Tester sagt



Randolf Unruh

Fahrerhaus

+ Sehr gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, angemessenes Platzangebot, zahlreiche durchdachte Ablagen, sehr niedrige Geräuschkulisse, üppiger und bequemer Fahrersitz.

- Außenspiegel rechts verbesserungsbedürftig, Längsverstellung Fahrersitz etwas knapp.

Antrieb

+ Sehr kräftiger Motor, gute Fahrleistungen, präzise Schaltung, sehr breites nutzbares Drehzahlband, präzise Schaltung, weit gespreiztes Getriebe.

- Wegen langer Übersetzungen häufiges Schalten.

Fahrwerk/Sicherheit

+ Sehr sicheres Fahrwerk, zielgenaue Lenkung, beladen sehr guter Fahrkomfort, zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar.

- Leer nur mäßiger Fahrkomfort, sehr spät einsetzendes ESP, leichte Pendelneigung beladen bei schnellen Lenkmanövern.

Laderaum

+ Hohe Nutzlast als 3,2-Tonner, stabile Zurrösen, praktische Verkleidungen und Extras zur Ladungssicherung, pflegeleichter Boden.

- Keine zeitgemäßen Raffinessen wie helle LED-Beleuchtung.

Kosten

+ Niedriger Kraftstoffverbrauch, lange Serviceintervalle, sehr dichtes Servicenetz, einfacher Wiederverkauf.

- Hoher Mehrpreis für Euro 6, Adblue notwendig.



Von links: Der Transporter glänzt mit Ablagen, zum Beispiel in der geräumigen Sitztruhe unter dem Doppelsitz. Werkzeug und Verbandtasche hinten links im Laderaum – wie wär's mit einem Platz im Fahrerhaus, etwa in der Sitztruhe? Mit dem Schritt zu EU 6 bekommt der T6 SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung.

keine Verkehrsbehinderung, nur zarte Beschleunigung. Der Testverbrauch liegt nur knapp über dem Niveau des früheren T5 Blue Motion, doch dieses Spritsparschwein wog eine halbe Tonne weniger und erreichte längst nicht die Fahrleistungen des T6. Und trotz Mehrgewichts unterbietet der T6 auch die getesteten Wettbewerber.

Selbst bei sehr schneller Autobahnfahrt fällt die Spritrechnung noch moderat aus, dann schluckt der voll ausgeladene VW knapp 13 l. Wer sich mit Tempo 130 bescheidet und die Kraftreserven allein an Steigungen oder zum Beschleunigen nutzt, kommt mit rund 8 l/100 km aus. Das ist für einen 3,2-Tonner ebenso aller Ehren wert wie Stadt- und Überlandwerte zwischen 7 und 8 l. Deshalb erzielt der T6 trotz des verknappten 70-l-Tanks große Reichweiten. Früher maß der Behälter 80 l, dafür verlangt VW jetzt Aufpreis, lohnt sich das?

Nicht vergessen: Bei Abgasstufe EU 6 folgt ein Zuschlag für Adblue. VW kalkuliert einsatzabhängig etwa 0,2 l/100 km. Im Testbetrieb lag der Wert höher. Wann und wie viel des Stoffs nachzufüllen ist, darüber informiert sehr präzise das Display zwischen den Instrumenten.

Im Untergeschoss

Zur Rundumerneuerung des VW gehört das Fahrwerk im Untergeschoss. Der 3,2-Tonner fällt dabei etwas aus der Rolle: Leer ist er stramm gefedert. Gewich-

tige Fracht steht ihm besser, dafür ist er schließlich gemacht. Beladen wiegt sich der T6 zwar tief in den Federn, entpuppt sich indes als angenehm komfortabel. Verschwunden ist das tiefe Eintauchen in schnellen Kurven, minimiert sind Karosseriebewegungen, dazu arbeitet das Fahrwerk polterfrei. Die Lenkung ist zielgenau und präzise, auch nicht schlabbbrig-leichtgängig, das beruhigt Fuhre wie Fahrer. Erst bei voller Beladung und sehr schneller Fahrt gerät der VW an Grenzen, dann neigt er bei flotten Spurwechseln kurz zum Pendeln. Auf die rettende Wirkung von ESP ist der T6 jedenfalls kaum einmal angewiesen, er wetzt schneidig um die Kurven. Allerdings lässt das ESP für Unerfahrene schon zu hohe Kurvengeschwindigkeiten zu.

Unterstützung erhält der Fahrer deshalb meist von anderen Assistenzsystemen, so sie der Käufer spendiert. Herausragend ist die gekonnt abgestimmte automatische Distanzregelung, praktisch die Fernlichtregulierung, hilfreich der Spurwechselassistent. Und das City-Notbremsystem warnt den Fahrer mit einem Bremsruck vor einem möglichen Unfall, manchmal etwas voreilig. Auf der Liste der Helfer fehlt allerdings ein Spurassistent.

Generell führt der Schritt vom T5 zum T6 zu einem ungewöhnlich reifen Transporter von hoher Qualität, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit. Nein, er ist nicht ganz so neu, wie VW behauptet. Aber er ist richtig gut. Vielleicht auch genau deshalb, weil er nicht komplett neu ist. Wer wird sich da schon an einer fehlenden Umweltplakette stören, denn die hat der VW-Händler von nebenan schnell zugesteuert.

Randolf Unruh

Variationen eines Themas

Kurz, lang, halbhoch, hoch – was fast nach Morsezeichen klingt, meint die Karosserievarianten des VW Transporter als Kastenwagen. Den gibt es als „Kasten plus“ auch mit Fahrgastabteil. Und dann wäre drumherum die ganze Palette von Kombi,

Caravelle und Multivan, von Fahrgestell und Doppelkabine. Vom Rockton fürs Grobe bis zum California fürs Reisen. Mit EU 5 und EU 6 (hoher Aufpreis netto rund 2.000 Euro), mit Front- und Allradantrieb. Mit 62 kW (84 PS) bis 150 kW (204 PS) Leis-

tung, mit fünf, sechs und sogar sieben Gängen mit Doppelkupplungsgetriebe. VW wirft über Transporteräufer regelrecht ein Netz aus. Die Idee ist einfach: Angesichts der vielen Ausführungen fällt es bereits schwer, keinen VW zu nehmen. Und weil deshalb jedes Jahr um die 170.000 Käufer zugreifen, lohnen sich auch viele Ausführungen.