

# Fortschritt in kleinen Etappen

**Test |** Auf der Vergleichsfahrt musste der 102 PS starke Bluemotion-Spartransporter beweisen, ob er seinen Bruder T5 im Verbrauch unterbieten kann. Was gelang – aber deutlich auf Kosten des Adblue-Verbrauchs ging.



**Leer |** Mit 2.025 Kilogramm wiegt der T6 so viel wie der Vorgänger. Hinzu kommen 700 Kilo Test-Ballast

— Sie können nicht genau sagen, ob Ihnen der neue VW Transporter schon auf der Straße begegnet ist? Kein Wunder, denn Sie müssen schon genau hinsehen, um den T6 vom T5 zu unterscheiden. Kleiner Tipp: Am leichtesten geht es beim Blick auf die Außenspiegel. Die sind beim „Neuen“ nämlich auf Höhe der Fensterlinie angebracht und damit knapp zehn Zentimeter tiefer als beim T5.

Mehr als alle Optik zählen für Transporterflotten sowieso die inneren Werte. Und hier hat der T6 mehr Neues zu bieten. Zwar schlägt unter der etwas höher gezogenen Motorhaube weiterhin der 2,0-Liter-Konzerdiesel, der erfüllt jetzt aber per ins Abgas eingespritzter Harnstofflösung die Euro-6-Werte und soll noch einen Liter weniger verbrauchen.

**Der Testkandidat |** Ob das stimmt, musste der T6 auf der Testrunde unseres Schwesterblattes VerkehrsRundschau beweisen. Dafür schickte VW die zweitschwächste Dieseleinstellung mit 102 PS. Sicher nicht zufällig. Schließlich steht das optionale Bluemotion-Paket (75 Euro) nur in Kombination mit dieser Leistungseinstellung zur Disposition. Zusätzlich zu der bei allen T6 nun löblicherweise serienmäßigen Start-Stopp-Anlage sollen Energiesparreifen, die tiefer gelegte Karosserie und eine auf niedrigen Verbrauch getrimmte Motorsteuerung dafür sorgen, dass sich der VW-Vierzylinder auf Werte bis zu 5,5 l/100 km runterhungert. Das wären dann

0,2 l/100 km weniger als der Normverbrauch des Standardmodells. Und das übrigens weiterhin nur mit fünf Gängen, denn auch die VW-Tradition, sechs Fahrstufen nur den beiden stärkeren Selbstzündern zu spendieren, übernahm der T6 vom Vorgänger.

**Kein Poltergeist |** Was er glücklicherweise nicht übernahm sind dessen Dröhngeräusche, die das Fahrerhaus bei niedrigen Drehzahlen durchzogen. Die sind beim besser gedämmten T6 ebenso nahezu verschwunden wie das bislang VW-typische Poltern der Vorderachse auf schlechten Straßen. Ein Verdienst der überarbeiteten Achsaufhängung, die zudem bewirkte, dass der VW jetzt noch verbindlicher auf der Fahrbahn klebt, ohne an Fahrkomfort verloren zu haben. Lediglich abrupte Lastwechsel quittiert der Transporter bei beladenem Frachtabteil weiterhin mit – allerdings ungefährlichem – Schwanzwedeln. Auch hinten setzte der Testwagen Traditionen

## Testdaten und Preise | VW T6 Bluemotion

**Testwagen (Kastenwagen L1H1): 26.255 Euro**  
 R4/1.968 cm<sup>3</sup> | 75 kW/102 PS | 250 Nm/1.500 – 2.750 U/min | 5-Gang | 18,9 s | 6,9 D

5.006 x 2.297 x 1.990 mm | 5,8m<sup>3</sup>  
 Frontantrieb

Wartung: 40.000 km

Schadstoffklasse: Euro 6

Garantie: 2 Jahre, Lack (3 Jahre), Rost (12 Jahre)

Foto: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München

**Stauraum |** Vom Vorgänger stammen die Fächer unter der Sitzbank

**Ablagen |** Das neue Armaturenbrett bietet viele offene Staufächer

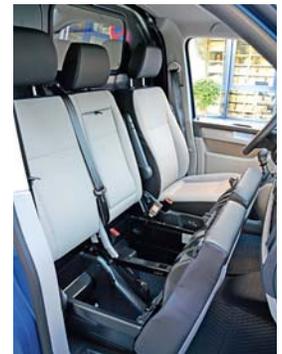


Foto: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München



Foto: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München

fort. Denn das 5,8-Kubikmeter-Frachtabteil blieb zum T5 unverändert und in Sachen Nutzlast setzt der Niedersachse weiterhin keine Bestwerte. 775 Kilogramm durften in den Laderaum des 2,8-Tonnners. Wer hier mehr Zuladung benötigt, kann sich den T6 bis auf 3,2 Tonnen auflasten, wofür dann mindestens 1.465 Euro fällig werden. Mit 710 Euro deutlich günstiger – und für die meisten Nutzer wahrscheinlich ausreichend – ist die Erhöhung des Gesamtgewichtes um 200 Kilogramm.

**Adblue-Zugabe |** Lediglich 6,9 l/100 km zog sich der TDI auf der genormten und mit 700 Kilogramm Ballast befahrenen Testrunde aus dem 70-Liter-Tank. Damit reiht sich der T6 zwar ganz vorne in seiner Klasse ein, unterbot den T5 Bluemotion allerdings nur um 0,2 l/100 km. Deutlich über Werksangabe lag mit 0,3 l/100 km der Adblue-Verbrauch. Weshalb der 13-Liter-Vorrat anstatt für 7.000 lediglich für knapp 4.300 Kilometer gereicht hätte. Wo wir gerade bei den Kosten sind: Ab 26.255 Euro steht der Bluemotion in den Preislisten. Aber wer auf gewissen Komfort, der bei anderen Fabrikaten selbstverständlich ist, nicht verzichten möchte, muss weiterhin zusätzlich investieren. | Jan Burgdorf

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer