Transporter

Artikel vom **23. Januar 2021**



In Zusammenarbeit mit dem Engineeringdienstleister Dirks aus Emden hat VW-Nutzfahrzeuge einen Transporter T6 mit 48-Volt-Mild-Hybrid-Antrieb ausgerüstet.

Vor 65 Jahren begann die Karriere des VW-Busses und die Gründung eines kompletten Fahrzeugsegmentes. 2015 wurde die sechste Generation der T-Baureihe in den Markt eingeführt. In Deutschland ist die T-Baureihe, im Volksmund Bulli genannt, seit Jahrzehnten die Nummer 1. Weltweit verkaufte sich sein Vorgänger innerhalb von 13 Jahren knapp 2 Millionen Mal. Über die gesamte Baureihe waren es in 65 Jahren rund 12 Millionen Fahrzeuge. Diese Erfolgsgeschichte wird der neue Transporter T6 nun fortschreiben. Grundsätzlich gibt es dabei nach wie vor drei Grundkategorien der T-Baureihe: Kastenwagen, Pritsche, Doppelkabine und Kombi, die für den beruflichen und privaten Einsatz konzipierten Großraumlimousinen (Multivan und Caravelle) sowie die Freizeitmobile (California). Zwei Radstände und drei Dachhöhen multiplizieren zudem die hohe Variabilität und Funktionalität der Baureihe, so dass sich mit der Vielzahl an Aggregate-Kombinationen über 500 Varianten ergeben. Der Transporter wird in alter Tradition als geschlossener oder verglaster Kastenwagen (maximal drei Sitzplätze) als Pritsche (maximal drei Sitzplätze), als Doppelkabine (maximal sechs Sitzplätze) oder als

Kombi (maximal neun Sitzplätze) angeboten. Alle geschlossenen Versionen sind serienmäßig mit einer Schiebetür auf der rechten Seite ausgestattet. Das Motoren-Programm umfasst insgesamt sechs Aggregate – vier neue TDI und zwei TSI. Je nach Leistung sind diese mit einem 5- oder 6-Gang-Schaltgetriebe oder mit einem 7-Gang-DSG gekoppelt. Zudem lassen sich viele Varianten, ungeachtet der Getriebeversion, mit dem Allradantrieb 4Motion bestellen. In der T-Baureihe startet demnach für die EU6-Märkte eine komplett neue TDI-Motorengeneration, die auf den werksinternen Namen EA288 Nutz hört. Dieser Motor ist speziell im Hinblick auf die harten Anforderungen an ein Nutzfahrzeug entwickelt worden. Langlebigkeit und Robustheit standen damit an oberster Stelle. Angeboten werden die quer eingebauten und um acht Grad nach vorn geneigten TDI (1968 cm³) mit 62 kW/84 PS, 75 kW/102 PS, 110 kW/150 PS und 150 kW/204 PS. Auf Seite der Benziner steht gleichfalls ein 2,0 l großer Vierzylinder im Programm. Er leistet entweder 110 kW/150 PS oder 150 kW/204 PS. Die maximalen Drehmomente liegen bereits ab 1500 U/min an und beziffern sich auf 280 oder 350 Nm. Analog zu den TDI-Motoren verfügen auch die TSI-Motoren über Motor-Start-Stopp. Der 84 kW-TDI-Motor ergänzt ab sofort die Motorenpalette der T-Baureihe um eine attraktive Variante und schließt die Lücke zwischen dem 75 kW-TDI und dem 110 kW-TDI. Damit stehen für die T-Baureihe nun fünf Diesel- und zwei Benzinmotoren mit einer Bandbreite von 62 kW bis 150 kW zur Wahl. Der Crafter ist das größte Modell aus dem Hause Volkswagen Nutzfahrzeuge. Er steht im direkten Schulterschluss zum Transporter und macht in Zuladung und Frachtvolumen da weiter, wo sein kleinerer Bruder aufhört. Um diesen steigenden Anforderungen gerecht zu werden, fächert sich beim Crafter das zulässige Gesamtgewicht und Ladevolumen in Abhängigkeit der Radstände auf. Die zulässigen Gesamtgewichte beziffern sich auf 3 t, 3,5 t oder 5 t. Auf Wunsch können einzelne Modelle zusätzlich ab- oder aufgelastet werden. So lässt sich der Crafter 30 zum Beispiel auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,8 t reduzieren. Den geschlossenen Crafter bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge in drei Höhen und vier Längen an. Das verfügbare Ladevolumen reicht dabei in acht Stufen von 7,5 m³ im kompakten, insgesamt nur 5,24 m kurzen und 2,42 m flachen Kastenwagen mit kurzem Radstand und Normaldach bis hin zum 17,0 m³ großen Raumwunder. Dieser Crafter mit langem Radstand, nochmals um 0,4 m gestrecktem Karosserieüberhang und Superhochdach misst 7,34 m in der Länge und 2,99 m in der Höhe. Die Laderaumlänge reicht je nach Karosserieversion von 2,6 m bis 4,7 m. Das Frachtabteil erstreckt sich über eine Höhe von 1,65 m bei der Normaldach-Variante. Zwei weit aufschwingende Heckflügeltüren, die eine Durchgangsbreite von 1,6 m gewähren, erleichtern das Beladen. Sie sind auf Wunsch auch mit Laderampen verfügbar. Die seitliche Schiebetür auf der Beifahrerseite gewährleistet beim mittleren und langen Radstand einen 1,3 m breiten Zugang zum Laderaum und eine Öffnungshöhe beim Hochdach von 1,8 m. Auf Wunsch ist zudem eine zweite Schiebetür für die Fahrerseite lieferbar. Besonderen Sinn für praktische Details beweist auch die serienmäßige Ausgestaltung des Laderaums. So besitzt der Crafter ab Werk in Abhängigkeit des Radstandes bis zu zwölf aufstellbare Verzurrösen im Boden und zwei weitere in den B-Säulen. Optional sind auch seitliche Verzurrschienen für den Ladeboden, die Seitenwände und den Dachrahmen erhältlich, mit denen sich die Fracht besonders effektiv 1,94 m im Crafter mit Hochdach und 2,14 m in Modellen mit Superhochdach sichern lässt. Dem gleichen Zweck dient auch das Ladesicherungsnetz inklusive intelligentem Expander-System, das ein besonders schnelles Be- und Entladen erlaubt, sowie die Spannstangen aus dem Volkswagen Nutzfahrzeug Zubehör-Programm. Diese stehen für die vertikale und horizontale Stabilisierung der Ladung zur Verfügung. Der Laderaum des Kastenwagens wird durch eine serienmäßig geschlossene Trennwand zum Fahrerhaus abgegrenzt. Alternativ zur geschlossenen Trennwand sind auch Varianten mit starrem oder verschiebbarem Fenster sowie eine Schiebetür im Angebot. Nützlich ist zudem die offene Ablage über dem Fahrerhaus des, die es auf Wunsch für das Hoch- sowie Superhochdach gibt. Auch den Pritschenwagen bietet Volkswagen mit drei unterschiedlichen Radständen sowie in drei Gesamtgewichtsklassen von 3,0 t über 3,5 t bis Pritschenwagen mit Einzel- oder

Doppelkabine an. Die serienmäßige Rückbank der Doppelkabine bietet vier Personen Platz. Vorne können mittels der optionalen Beifahrer-Doppelsitzbank bis zu drei Personen mitfahren. Schutzhelme, Werkzeug, Getränke etc. lassen sich in den zahlreichen Ablagemöglichkeiten verstauen. Je nach Kabinenversion und Radstand bietet der Crafter Pritschenwagen ein vielfältiges Angebot an Ladelängen. Die Bandbreite reicht von 2,12 m für die Doppelkabine mit kurzem Radstand bis hin zur 4,3 m langen Ladefläche der Einzelkabine mit langem Radstand. In der Breite misst die Ladefläche beim Crafter 30 und Crafter 35 durchgehend 2,03 m, im Falle des Crafter 50 sogar 2,13 m. Mit anderen Worten: Die Grundfläche des Pritschenaufbaus erstreckt sich bis zu 9,2 m². Das Derivateangebot des Crafter umfasst neben dem Kastenwagen, der Einzel- und Doppelkabine auch einen Kombi. Bei der Bestuhlung des Crafter Kombi haben die Kunden von Volkswagen Nutzfahrzeuge nahezu freie Hand. Das Angebot beginnt mit einem Einzelsitz oder einer Doppelsitzbank auf der Beifahrerseite für bis zu drei Personen im Fahrerhaus. Die zweite und dritte Sitzreihe im Fahrgastraum kann mit einer 2er- oder 3er-Sitzbank geordert werden. Die vierte Sitzreihe steht für den Kombi mit einem mittleren oder langen Radstand zur Auswahl. Ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleisten die in den Sitzen serienmäßig verbauten Dreipunkt-Sicherheitsgurte und 4-Wege-Kopfstützen. Für den Crafter mit Euro 5 stehen drei Leistungsvarianten mit 80, 100 und 120 kW zur Wahl. Für den anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard (EURO VI) für Lkw und Busse wird ein 84-kW- sowie ein 120-kW-Motor angeboten. Bei allen Varianten handelt es sich um 2,0-l-TDI mit Common-Rail-Direkteinspritzung aus dem Konzern-Motorenbaukasten, die speziell für den Einsatz im Crafter abgestimmt wurden. Schon die Einstiegsmotorisierung mit dem 80 kW/109 PS-starken TDI verfügt über hohe Kraftreserven. Gegenüber dem gleichstarken Vorgängermodell steht bei diesem Motor das maximale Drehmoment über einen breiteren Bereich – von 1500 bis 2250 U/min – konstant zur Verfügung. Alle Aggregate sind optional mit der effizienten BlueMotion-Technology erhältlich. Dazu gehört das Motor-Start-Stopp-System mit Rekuperation. Noch sparsamer ist der Crafter BlueMotion. Er steht in den zwei Leistungsvarianten mit 80 und 100 kW zur Wahl. Stärkste Variante ist der Crafter 50 mit 120 kW-TDI (163 PS). Bereits in der Basisversion eines Crafter 30 mit Normaldach und kurzem Radstand wurden jedoch schon alle spritsparenden Elemente kombiniert: Start-Stopp-System mit Energiemanagement und Rekuperation, rollwiderstands-optimierte Reifen, Geschwindigkeitsregelanlage sowie eine drehzahlabsenkende, länger übersetzte Hinterachse. Schon bei der Konzeptlegung des neuen Crafter war der Elektroantrieb als Antriebsvariante eingeplant. Seit 2017 sind die ersten e-Crafter in Kundenhand. Der Charakter des neuen Crafter hat sich durch den E-Antrieb nicht verändert. Die Studie bietet nach wie vor robuste innere Werte wie eine größtmögliche Nutzlast, ein ideales Ladevolumen von 11,3 m³ und eine maximale Laderaumhöhe von 1961 mm. Dabei steht eine Durchladebreite zwischen den Radkästen von 1380 mm und eine maximale Laderaumlänge von 4855 mm zur Verfügung – und damit keine Veränderungen bei den Packagemaßen. Der 100 kW starke E-Antrieb beschleunigt die fahrfähige Studie mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4,25 t auf die erlaubte maximale Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Dank eines maximalen Drehmoments von 290 Nm, das quasi ohne Verzögerung zur Verfügung steht, sind praxisgerechte Fahrleistungen auch bei einer maximalen Zuladung von 1709 kg eine leichte Übung. Das Batteriepaket der in Hannover erstmals gezeigten Studie, bestehend aus 312 Zellen mit einer Gesamtkapazität von 43 kWh, ist platzsparend unterhalb des Ladebodens platziert. Die Laderaumkapazität bleibt dadurch unverändert. Die Batterieeinheit ermöglicht eine Reichweite von – je nach Fahrzeugauslegung – mehr als 200 km. Je nach Ladestromkapazität sind zudem die Akkus bereits nach 45 Minuten wieder zu 80 % geladen. Das Fahrzeugkonzept des e-Crafter berücksichtigt bereits kommende Batterieentwicklungen, mit denen frei konfigurierbare Reichweiten bis zu 400 km möglich werden – je nach Kundenbedarf und Anforderungsprofil. Der auf der IAA 2016 erstmal vorgestellte e-Crafter wurde von einem Elektromotor mit 100 kW angetrieben. Energiequelle war eine Lithium-Ion (26 x 12 Zellen)-Batterie mit 43 kWh, 384 V.



Die sechste Generation des VW-Kastenwagens läuft unter der Bezeichnung Transporter 6.1.

Nach der Weltpremiere des Multivan 6.1 im Februar 2019 zeigt Volkswagen Nutzfahrzeuge ab dato in München erstmals den neuen Transporter 6.1. Der Rahmen für das Debüt des technisch weitreichend neu konzipierten Nutzfahrzeug-Bestsellers konnte auf der Bauma 2019 kein besserer sein. Der neue Transporter 6.1 debütiert mit einer im Wettbewerbsumfeld einzigartigen Vielfalt der Karosserievarianten: als Kastenwagen und Kombi sowie als Einzel- und Doppelkabine mit Pritsche. Damit bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge für jeden Einsatzzweck das richtige Fahrzeug und somit eine Lösung für jedes individuelle Transportproblem in diesem Segment. Volkswagen Nutzfahrzeuge hat für das tiefgreifende Update der sechsten Transporter-Generation bewusst die neue Zusatzbezeichnung 6.1 gewählt. Denn die realisierten technischen Maßnahmen gehen weit über eine gewöhnliche Modellpflege hinaus. Stellvertretend zeigt, dass der Wechsel von einer hydraulischen auf eine elektromechanische Servolenkung – ein derart komplexer Systemtausch findet innerhalb einer Baureihe für gewöhnlich nur bei einem vollständigen Generationswechsel statt. Durch die elektromechanische Lenkung hielt ein völlig neues Spektrum der Assistenzsysteme und damit ein deutliches Plus an Sicherheit und Komfort Einzug in die Baureihe. Zu den neuen Assistenzsystemen gehören Technologien wie der »Lane Assist« (aktives Spurhaltesystem), der »Park Assist« (ermöglicht das Parken mit automatischer Lenkung), der Flankenschutz (warnt bei kritischer Annäherung an Hindernisse und Personen), der Ausparkassistent (schützt beim rückwärts Ausparken) und der »Trailer Assist« (macht das Manövrieren mit Anhänger durch das automatische Lenken zum Kinderspiel). Ergänzt wird das Spektrum der neuen Systeme durch eine Verkehrszeichenerkennung (in Kombination mit Navigationssystem erhältlich). Im Kastenwagen und Kombi serienmäßige an Bord ist zudem der neue Seitenwindassistent. Er stabilisiert den Transporter 6.1, falls der Wagen zum Beispiel auf einer Brücke von einer Windböe erfasst wird. Ebenfalls serienmäßig: die Multikollisionsbremse und der Berganfahrassistent. Darüber hinaus perfektionieren völlig neue Features den Arbeitsalltag mit dem im Frontbereich neu designten Transporter 6.1. Dazu gehören eine 230-Volt-Steckdose am Fahrersitz und ein abschließbares Fach unter der Doppelsitzbank auf der Beifahrerseite. Neu konzipiert wurde zudem eine Lademöglichkeit für langes Transportgut; es kann nun bis unter die Beifahrerdoppelsitzbank geschoben werden (Unterladefunktion). Dadurch steigt die maximale Laderaumlänge von 2450 mm auf 2800 mm, respektive von 2900 mm auf

3300 mm (bei verlängertem Radstand). Serienmäßig ist der Transporter 6.1 darüber hinaus mit einer separaten Laderaumschließung ausgestattet (Kastenwagen und Kombi mit Trennwand). Dabei kann der Laderaum getrennt vom Fahrerhaus verriegelt werden. Möglichkeit 1: Es wird nur der Laderaum verschlossen (Modus »Postbote«). Möglichkeit 2: Es wird nur das Fahrerhaus abgeschlossen (Modus »Werkstatt«). Folgen wird ein »Kurierpaket« mit einer extrem robusten Auslegung für stark beanspruchte Fahrzeugteile wie Generator, Batterie und Antriebswellen. Deutlich erweitert wurde die Serienausstattung des Transporters 6.1. Neu hinzugekommen sind in allen Versionen elektrische Fensterheber, die Zentralverriegelung, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, neue H7-Scheinwerfer, helle und energieeffiziente Innenleuchten in LED-Technik sowie das Radiosystem »Composition Audio« mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Volkswagen Nutzfahrzeuge hat den Arbeitsplatz im Transporter 6.1 konsequent auf die Anforderungen der digitalen Welt zugeschnitten. Neu an Bord ist optional die dritte Generation des Modularen Infotainmentbaukasten (MIB3); die neuen Systeme ermöglichen völlig neue Anwendungen und Onlinedienste. Das wichtigste Ausstattungsfeature der neuen Bordnetzarchitektur ist zudem eine integrierte »SIM-Card« (eSIM). Mit dieser eSIM öffnet sich ein neues Spektrum online-basierter Funktionen und Services. Der Bulli 6.1 wird mit effizienten 2,0-l-Turbodieselmotoren auf den Markt kommen. Die 2.0 TDI leisten 66 kW / 90 PS, 81 kW / 110 PS, 110 kW / 150 PS und 146 kW / 199 PS. Sie alle erfüllen die Abgasnorm Euro-6d-TEMP. Die Versionen mit 110 kW und 146 kW werden optional mit Allradantrieb (4MOTION) erhältlich sein. Über eine Kooperation mit dem Partner ABT wird es den Transporter 6.1 zudem als Zero-Emission-Vehicle (82 kW / 112 PS) mit fast 1,2 t Nutzlast geben. Dank Batteriekapazitäten von bis zu 77,6 kWh sind Reichweiten von mehr als 400 km (NEFZ) möglich – und damit sind die elektrischen Versionen perfekt zugeschnitten auf die gewerbliche Nutzung in der urbanen Welt.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag