



# Von Sparspaß und Fahrspaß

**Rekordverbrauch hier, faszinierende Fahrleistungen dort – die Spannweite des VW Transporter T6 ist besonders groß.**

**T**ransporterchef Eckhard Scholz hat's versprochen: „Sie werden die 5,5 Liter erreichen können.“ VW trumpft bei seinem neuen Transporter T6 mit Rekordwerten im Verbrauch auf. Wer normgerecht fährt, soll den Spritkonsum im Idealfall auf 5,5 l/100 km drücken, außerorts sogar bis auf exakt 5 l. „Wir haben unsere Wettbewerber in allen Varianten geschlagen“, freut sich Scholz. Nun sind Normverbräuche so eine Sache, aus Erfahrung ist ihnen nicht so recht zu trauen. Aber wenn sich der Vorstandsvorsitzende von Volkswagen Nutzfahrzeuge so weit aus dem Fenster lehnt, muss sich sein neuer Transporter an den Worten messen lassen.

Als erster geht ein schlichter Kastenwagen an den Start, halb ausgeladen, Leistung 75 kW (102 PS), 250 Nm Drehmoment, nur fünf Gänge, aber mit dem Begriff Blue Motion als Supersparschwein im Programm dekla-

riert. Die Ausstattung ist eher schlicht, recht so. Der rustikale Sitzbezug namens „Robuststoff Marathon“ des neu aufgepolsterten Sitzes wirkt stabil, als könne er das Auto, den Fahrer und dessen Jeans überleben. Auch das Cockpit sieht nach Robuststoff aus, fasst sich aber angenehm an, sieht in seiner Zweifarbigkeit attraktiv aus und ist gekonnt verarbeitet. Die Sitzposition passt wie immer und das Lenkrad ist serienmäßig zweifach verstellbar.

Jede Menge Ablagen nehmen den alltäglichen Kleinkram auf, der obere Teil der offenen Ablage auf der Armaturentafel ist fürs Format DIN A4 geeignet. Wer in diesem Auto nicht alles unterbringt, der muss schon ein wahrer Messi sein. Steckdosen und USB-Anschluss sind geschickt nahe der Ablagen vorgesehen. Tasten und Regler liegen gut zur Hand, die Instrumente sind fein gezeichnet, typisch VW. Die Innenarchitekten haben nur



**Seltener Gast: VW T6 mit Euro 6 an der Tankstelle.**

den Lichtschalter gut versteckt. Wer den Golf kennt, der kennt auch das optionale Multifunktionslenkrad mit seinem dicken griffigen Lenkradkranz. Seine Tasten sind ein wenig fummelig, ihre Funktion aber ist offensichtlich, die Bedienungsanleitung bleibt zugeklappt.

### Angenehm unaufgeregt

Von den Benzinern abgesehen, arbeitet unter der Motorhaube stets ein Zweiliter-TDI. „Vollkommen neu entwickelt“, sagt Scholz. Nun, mit der Vollkommenheit ist das immer so eine Sache, die Transportervariante – intern „EA 288 Nutz“ – basiert auf dem 2012 vorgestellten TDI der PKW. Aber sie ist auf deutlich höhere Lebensdauer und Beanspruchung ausgelegt. Euro 6 mit SCR-Technik und Adblue-Zusatz kostet zurzeit netto 1.140 Euro Aufpreis, in einem Jahr wird's Pflicht.

Je nach Leistung und Modell profitiert der TDI von Ausgleichswellen. Im Kastenwagen mit kleiner Motorisierung gibt es derlei Feinheiten nicht, das spart Geld und Gewicht. Trotzdem arbeitet der Diesel gepflegt, obwohl die Common-Rail-Einspritzung jetzt bis zu 2.000 bar Druck aufbaut. Der TDI arbeitet auf sympathische Weise leicht unrund, fast, als wär's ein Fünfzylinder. Der Antritt ist überraschend gut. Die Maschine steckt auch kaum mehr als 1.000 Touren gelassen weg, grummelt dabei höchstens etwas irritiert. Bei Tempo 100 dreht das Triebwerk im höchsten Gang mit 2.200 Touren, das entspricht Nenndrehzahl bei Höchstgeschwindigkeit von knapp 160 km/h.

Der Wind zischelt leise um die aerodynamisch optimierte Karosserie. Auf rauem Asphalt ist das lauteste Geräusch an Bord das Abrollen der Reifen. Im dichten Verkehr auf Autobahnen empfiehlt sich die Kombination aus Tempomat und Abstandsregler – sie gewährleistet stets den notwendigen Sicherheitsabstand und eine entspannte Fahrweise.

ANZEIGE

3761

**Ihre Pole.Position.**  
Ersatzteil-Service. Europaweit.

[www.cargobull-serviceportal.de](http://www.cargobull-serviceportal.de)

Prompt ist Zeit für einen Blick auf das Display des Navigationsgeräts. Es ist zwar weit oben, aber recht flach angeordnet, das erschwert die Ablesbarkeit. Das neue Navi macht nun stets drei Vorschläge – schneller ist es allerdings nicht geworden. Links zischt während der Tour plötzlich ein neuer Mercedes Vito vorbei. Der Fahrer würdigt den T6 keines Blickes. Trägt der VW nicht gerade die auffällige Zweifarblackierung in „Pommes rot weiß“ des Sondermodells „Generation Six“, fährt der neue T6 ohne Aufsehen durch den Verkehr. Er erledigt dies auf angenehm unaufgeregte Weise. Das Fahrwerk des Kastenwagens rollt fast schon samtig ab, findet den Kompromiss aus Kom-

## T5.2, T6 – ja was denn bitte?

Mancherorts macht sich angesichts des VW T6 Enttäuschung breit. Radstände, Rohbau, die Seitenwände und die Türen, der Vorgänger lässt grüßen. Neu sind Front und Heck (außer Heckflügeltüren), Motor, Cockpit, Sitze und die Elektronik. Also ein neuer Transporter? Oder nur ein üppiges Facelift? Stimmt, Mercedes hat beim Vito mehr gemacht, der optische Unterschied zum Vorgänger ist größer, dazu gibt es zusätzlich Frontantrieb. Aber auch hier stammen Radstände, Rohbau, Laderaummaße vom Vormodell. Ähnlich sieht's bei den Zwillingen Renault Trafic und Opel Vivaro aus. Einzig Ford war beim Transit Custom radikaler, aber hier mussten aus einer auch zwei Modellreihen werden. Wann ist ein neues Auto neu?

Bei VW lohnt sich genaues Hinschauen. Im Sommer 2012 waren zum Antritt von Transporterchef Eckhard Scholz Transporter T5 und der Caddy als tragende Säulen des Programms knapp zehn Jahre alt, gleichzeitig stand die Ehe mit Mercedes beim Zwillingenpaar Crafter/Sprinter sechs Jahre nach Anlauf der aktuellen Modellreihen kurz vor der Scheidung. Einzig der Pick-up Amarok war frisch, in Europa aber eher eine Randerscheinung. Daraus resultierte eine Herkulesaufgabe: In Windeseile mussten Transporter und Caddy erneuert werden, galt es, ohne jede Vorlage einen eigenen Crafter-Nachfolger plus Werk dafür aus dem Boden zu stampfen, dazu zwischendrin eine Auffrischung für den Amarok. Angesichts dessen sind der Transporter T6 und der neue (neue?) Caddy eine sehr respektable Leistung. Mehr geht innerhalb von drei Jahren nicht. Mit dem VW-Vorteil, dass beide aus der Position des Marktführers starten. Spannend wird im Herbst 2016 der neue Crafter. Und gehen wir davon aus, dass es bis zum neuen Transporter T7 und zum nächsten Caddy bestimmt nicht wieder zwölf Jahre dauern wird.



VW hat das Cockpit neu gestaltet, Elemente aus Golf und Co. mit einer Unmenge durchdachter Ablagen kombiniert.



Der Laderaum blieb unverändert, Vorteil fürs Einrichten, Nachteil fürs Volumen.



TDI Blue Motion, das Supersparschein von VW, schluckt nach Norm im Bestfall nur 5,5 Liter/100 km.

Oben rechts: Die Kombination aus Tempomat und Abstandsregler ist entspannt, stilisierter Vordermann ist ein VW, was sonst.

fort und Fahrstabilität. Obendrein gehorcht die Lenkung aufs Wort. Wer es gerne handfest und straff mag, verzichtet auf die aufpreispflichtige Servotronic mit geschwindigkeitsabhängiger Unterstützung – sie wirkt bei niedrigen Geschwindigkeiten gefühllos. Ganz von allein geht das Fahren im T6 noch nicht: VW kann weder einen Spur- noch einen Parklenkassistenten liefern.

Hinter der Trennwand ist der Transporter ein Traditionalist: Der Laderaum blieb unangetastet. Das freut Besitzer eines T5 mit Werkstatteinrichtung beim nächsten Fahrzeugwechsel. Das heißt aber ebenfalls, dass die gewölbten Wände Platz kosten. Das betrifft vor allem Ausführungen mit Hochdach, die sich inzwischen mancher Wettbewerber spart. Auch auf heute so beliebte Durchladeeinrichtung bis in die Sitztruhe des Beifahrers hat VW verzichtet.

### Fast mühelos und lässig

Fahrzeugwechsel in eine rustikale Doppelkabine mit Pritsche. In der T6-Klasse ist diese Karosserievariante eine Rarität. Das gilt für so manches, was VW im Programm führt. Bis zum Herbst, verspricht Eckhard Scholz, sind sämtliche Ausführungen lieferbar.

Unter der Motorhaube sitzt nun ein TDI mit 110 kW (150 PS) Leistung und deftigen 340 Nm Drehmoment. Wirkt die schwächere Ausführung der Maschine im oberen Drehzahlbereich zugeschnürt, so dreht die stärkere Ausführung bei Bedarf fast mühelos bis 5.000 Touren hinauf. Ebenso zieht der Motor in den unteren Gängen lässig aus 1.000 Umdrehungen. Der TDI lässt sich schaltarm fahren. Die Leistungsentfaltung ist temperamentvoll, der TDI hat Biss. Dazu läuft diese Variante rund 180 Sachen – zugegeben, vielleicht nicht gerade als Doka. Tempo 100



Einmal Pommes rot weiß: VW T6 Generation Six, hier als feiner Van mit Allradantrieb 4Motion.



Rustikale Doppelkabine mit der mittleren Motorisierung (oben). Der Biturbo bringt es auf 150 kW (204 PS) und 450 Nm, gut kombiniert mit DSG-Getriebe.

entsprechen lediglich etwa 1.800 Touren. Auch hier kennt der Motor mangels Ausgleichswellen einen leicht rauen Klang, doch dafür muss der Fahrer schon genau hinhören. Gleichzeitig läuft der TDI nahezu vibrationsfrei und kennt kein Dröhnen. Indes zeigte der Testwagen ein deutliches Schütteln beim Anlassen. Passend zum tendenziell rauen Einsatz ist die Doppelkabine straff abgestimmt, aber nicht allzu hart. Mit halber Nutzlast auf dem Rücken teilt sie nicht ungebührlich aus.

Es geht auch gleichzeitig sanfter und noch explosiver, etwa in einem Multivan mit der Spitzenmotorisierung von 150 kW (204 PS), mit 450 Nm Drehmoment und Siebengang-DSG-Getriebe. Hier badet der Fahrer im Schub des Motors, er entpuppt sich als Souverän. Zumal dank Biturbo-Aufladung die volle Zugkraft bereits bei 1.400 Touren ansteht. Dieser TDI läuft dank Ausgleichswellen wie Samt und Seide. Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet sehr flink, mitunter sogar schon zu flink – es könnte die enormen Drehmomentreserven des Motors noch besser ausnutzen. Andererseits traut sich das Getriebe bei gelassener Fahrweise schon bei Tempo 80 in den höchsten Gang, macht etwa 1.300 Touren.

Wer auf den Drehzahlmesser achtet, entdeckt einen Freilauf: Auf hügeliger Strecke wechselt das Getriebe bei passender Gelegenheit in den Leerlauf, der T6 segelt ohne Bremswirkung des Motors dahin. Das kostet zwar Leerlaufverbrauch, andererseits nutzt die Technik den Schwung des tonnenschweren Busses – das kann sich rechnen. In Stufe „S“ verzichtet das Getriebe auf den Freilauf und schaltet später hinauf – im Alltag sinnlos, schließlich kann der Fahrer die Funktionen des Getriebes gut mit dem Gaspedal steuern.

### 5,3 Liter

Beim T6 mit Allradantrieb 4Motion kann die Gelegenheit dagegen bei anspruchsvollem Geläuf funktionieren – da zählt in heiklen Situationen

pure Leistung. In bekannter Weise versteckt sich der Allradantrieb unauffällig im Transporter. Man sieht ihn nicht, nur Feingefühlige spüren ihn an minimal höheren Geräuschen und Vibrationen, bedingt durch die mechanische Zusatztechnik im Untergrund. Allrad gibt es nur in Verbindung mit den beiden höchsten Leistungsstufen, das ist angemessen. Zur Wahl stehen Schalt- und DSG-Getriebe, der Transporter nach Maß ist auch hier Programm.

Und wie war das mit dem Verbrauch? Start-Stopp-Technik, Rekuperation und rollwiderstandsarme Reifen haben alle T6 ab Werk. Bei dezenter Fahrweise auf Autobahnen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen um 100 km/h schluckte der Blue Motion 5,3 l/100/km. Hut ab, da kann man sogar problemlos mit dem auf 70 l Volumen geschrumpften Tank leben. Die Euro-5-Ausführungen sind ein wenig trinkfester, da bleibt es bei 80 l Spritvorrat. Versprechen eingelöst.

R.U.



# Innovations.Träger.



**Die neue  
Trailer-Generation  
mit einzigartiger  
Chassis Technology**

**SCHMITZ  
CARGOBULL** 

The Trailer Company.

Die neuen S.CS GENIOS Curtainsider bieten Ihnen mehr Leistungsreserven im Aufbau und Chassis plus ein schnelleres Handling beim Laden und Sichern – **just more.**

[www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)

Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001