

Eine erste Hatz mit dem neuen VW T6. Er sieht seinem Vorgänger sehr ähnlich, fährt sich jedoch viel besser.



Wie bei Müttern

Der Anblick wirkt auf Anhieb vertraut, doch hinter der Schale steckt jede Menge Neues. So fährt sich der neue Transporter.

Durch die Nervenbahnen kriecht ein vertrautes Gefühl von Heimat. Einen neuen VW Transporter zu fahren, das ist wie ein Besuch bei Müttern zum Sonntagsbraten: Man weiß schon Tage vorher, was sie auf-tischen wird, wie es duftet und wie die Mahlzeit schmecken wird. Das kann man als langweilig empfinden. Als beruhigend. Oder einfach als lecker, richtig lecker. Vorfreude macht sich breit. Denn Müttern pflegt ja eine der Leibspeisen aufzu-tragen. Und hier geht es um ein Gericht von der Mutter aller Transporter.

Es wird munden, so viel ist von vornher-ein klar. Nur wie? Nutzfahrzeugchef Eckhard Scholz, womit wir bei den Vätern des Transporter angekommen sind, steht vor dem T6 und zeichnet mit den Händen die neue und gleichzeitig so vertraute Linienführung am Auto nach. Der präzise Faltenwurf der Karos-serie hat es ihm angetan, der T6 wirkt straffer als sein Vorgänger, ohne störende Pölsterchen. Besonders gern schaut Scholz dem T6 in die Augen: „Ich bin ein Fan von dem Tagfahrlicht.“ Aber es geht nicht um Schönheit bei dieser ersten Tour mit dem T6, es geht um seine Qualitä-

ten – schmeckt’s bei Müttern so gut wie früher? Oder gar besser?

Hinein in einen Caravelle, denn VW will die Bus-Variante des Transporter zu neuem Leben erwecken. Zwar sind die Grundmaße außen wie innen geblieben, doch vieles ist anders. Beim feinen Multifunktions-Lederlenkrad etwa bedient sich VW im PKW-Regal, daran kurbeln auch Fahrer eines Golf oder Passat. Das Lenkrad fasst sich weich an wie ein Handschmeichler, für Vielfahrer ist es in jeder Beziehung ein guter Griff. Die Hand fällt wie von selbst auf den Schalthebel gleich nebenan. Durchweg ist die Bedienung simpel, typisch VW, die Bedie-nungsanleitung bleibt zugeklappt. Die Klima-regler kennt man, aber die Entwickler haben die Tasten neu gruppiert, weisen auf die neue Position des Warnblinkschalters direkt vor dem Schalthebel hin – nun ja. Aber den Licht-schalter haben sie links so versteckt, dass seine Position und Stellung nur erahnt werden kann. Die fein gezeichneten Instrumente informieren präzise wie eh und je. Und die Ablagenland-schaft rund um die Armaturen setzt vor allem in der schlichteren Nutzfahrzeug-Schalttafel neue Maßstäbe in dieser Klasse. Das Cockpit dieser Transporterausführung trägt eine robuste aber genarbte Oberfläche, das passt zum strapazier-ten Nutzfahrzeug. Obendrein vermittelt die schlanke Konsole der Schaltung vermittelt ein



Serienmäßig verfügen die neuen Transporter über Spritsparteknik wie zum Beispiel Start-Stopp.



Mit DCC-Fahrwerk: weiche Dämpfung für empfindliche Passagiere, straffe für engagierte Fahrer.



Schon die Variante mit 75 kW (102 PS) hat Mumm – weil er Leistung dort hat, wo sie bei einem Transporter hingehört.



Ihn werden die Meisten nur von hinten zu sehen bekommen: der VW mit 204 PS und 450



gutes Raumgefühl. Auch die Sitze hat VW neu geformt. Wobei man eher von Sesseln sprechen muss. Weiche Schale, harter Kern ist das Motto der Sitzfläche – die obere Polsterschicht fängt den Fahrer weich auf, drunter stützt sie straff. Die gerundete Rückenlehne ist etwas gewöhnungsbedürftig geformt, vermittelt aber guten Seitenhalt, Entwicklungsleiter Dirk Butterbrodt spricht anschaulich von „Schüsselung“ und fühlt sich auf dem Beifahrersitz sichtlich wohl. Nur die Sitzvorderkante ist ein wenig hoch, drückt auf die Oberschenkel.

Motor: fast alles neu

Am Motor stammt mit Ausnahme des Kurbelgehäuses kaum etwas vom Vorgänger. Es ist ein Zweiliter-TDI, das war's schon an Gemeinsamkeiten. VW hat ihn speziell für Transporter auf 300.000 Kilometer Lebensdauer ausgelegt, das beruhigt angesichts von Hochleistungsvarianten bis 150 kW (204 PS). Die spezielle Nutzfahrzeugausführung mit dem internen Kürzel „EA 288 Nutz“ lohnt sich: geschätzt 180.000 T6 im Jahr, vielleicht bald bis zu 100.000 neue Crafter – für derlei Stückzahlen lohnen sich Eigenentwicklungen. Und erklärt, warum VW über alle Baureihen hinweg auf ein Standardtriebwerk setzt. Scholz über kompakte Motoren in Wettbewerbern: „Da soll jeder seine eigene Grenze definieren.“

In der zweitstärksten von vier Euro-6-Varianten mit 110 kW (150 PS) hängt die Maschine ab knapp 1.500 Touren prächtig am Gas und zeigt Biss, drunter wirkt sie im Caravelle etwas rau. Bis etwa 4.500 Touren läuft der Motor temperamentvoll hoch, danach geht ihm etwas die

Der neue T6 mit 150 PS ist bereits ein Fall für Anspruchsvolle. Viel Drehmoment bereits ab 1.500 Touren.

Modelle, Preise, Ausstattungen

VW fährt zum Start des neuen T6 zweigleisig: Der neue EU-6-Antrieb kommt zunächst in den Ausführungen mit PKW-Zulassung zum Einsatz, da ist die Abgasstufe ab Herbst Pflicht. Bei LKW-Zulassung startet Euro 6 erst im Herbst kommenden Jahres, deshalb gibt es T6 Kasten & Co. zunächst mit den bisherigen Euro-5-Motoren, das spart netto etwa einen halben Tausender und den Umgang mit Adblue. Euro 6 folgt in Kürze.

Die Listenpreise für den Kastenwagen mit Euro 5 beginnen bei netto 23.055 Euro, für den Kombi mit Euro 6 bei 26.055 Euro. Doch keine Bange, VW wird beim Kasten darunter noch eine Einstiegsvariante ansiedeln. An der Ausstattung wird man dabei kaum sparen können, die wirkt schon jetzt

eher karg. Zwar ist jetzt auch ein Beifahrer-Airbag an Bord, auf ein Reifen-Reparaturset verzichtet VW nicht, und Start-Stopp ist jetzt Standard. Für einen höhenverstellbaren Fahrersitz, die Multifunktionsanzeige, Zentralverriegelung und sogar eine Trennwand verlangt VW dagegen Aufpreis. Faszinierend ist die Fülle der Sonderausstattungen – der ganz persönliche T6 ist keine Hexerei.

Das Programm des Neuen ist weit aufgefächert. Wie gehabt bietet VW den Kastenwagen in zwei Radständen und mit gleich drei unterschiedlichen Dachhöhen sowie von 2,8 über 3,0 bis 3,2 Tonnen Gesamtgewicht an. Dazu gibt es Kombi, Fahrgestelle, Doppelkabinen und Pritschen. Der Caravelle deckt die weite Spanne vom funktionellen Shuttle bis zum feinen Bus ab. Der Multivan schließlich und ab Herbst der Campingbus California erfüllen die Wünsche der privaten Kundschaft.



Das schicke PKW-Cockpit lockt mit farbigen Blenden, die schlichere Transporter-Ausgabe ist praktischer.

Komplett neu geformte Vordersitze, sehr bequem, guter Seitenhalt, jedoch liegt die Sitzvorderkante etwas hoch.

Typisch VW sind klar gezeichnete Instrumente. Neu im Transporter sind eine ganze Handvoll Assistenzsysteme.

Hinter der neuen großen Tankklappe liegen die beiden Einfüllstutzen für Diesel und AdBlue.

Puste aus – geschenkt. Das Sechsgang-Schaltgetriebe portioniert die Kraft knackig und auf kurzen Wegen. Bei Tempo 100 liegen spritsparende 1.800 Touren an, der Motor steckt's mühelos weg. So macht der neue T6 Spaß, zumal 340 Nm Drehmoment kraftvoll ziehen.

Auch beim Fahrwerk hat VW Hand angelegt. Die Grundkonstruktion ist geblieben, doch die Ausprägung gänzlich anders. Die ersten Zentimeter der Federung sind sanft und verbindlich, dann verfestigt sich das geschmeidige Fahrwerk. Das erinnert an die Sitze. Und funktioniert prächtig, der Caravelle federt komfortabel, wirkt aber nicht weich. Technik-Vorstand Joachim Rothenpieler bestätigt: „Fahrwerk und Sitze sind aufeinander abgestimmt.“ Verschwunden ist das Eintauchen des Vorderwagens bei schnellen Kurven. Selbst rüde Unebenheiten filtert das Fahrwerk souverän. Und nun kann man im Caravelle auch hinten sitzen, ohne um die Gesundheit von Magen oder Rücken fürchten zu müssen. „Da steckt viel Feinarbeit drin“, unterstreicht Rothenpieler. Den starken Maschinen spendiert VW eine Servotronic-Lenkung mit variabler Unterstützung. Sie agiert zwar sehr feinfühlig, arbeitet jedoch bis Tempo 80 arg leicht und luftig, mit etwas mehr Straffheit hätte der Fahrer das Auto besser in der Hand.

Die Komfortvariante

Fahrzeugwechsel in einen Multivan Highline, den Edelmann der neuen Baureihe. Es duftet dezent nach Leder, eine Absteppung verleiht den Sitzen noch bessere Passform, dank einer Neigungsverstellung passt nun auch die Sitzfläche. Fürs Ausprobieren der vielfältigen Assistenzsysteme bleibt auf der kurvigen Landstraße keine Zeit, aber für einen ersten Test des adaptiven Fahrwerks DCC. Auf Tas-

tendruck arbeiten die Stoßdämpfer wahlweise komfortbetont, im normalen Modus oder einer sportlichen Abstimmung. Die Komfortvariante ist die passende Wahl für den Chauffeur mit anspruchsvollen Fahrgästen in der Stadt oder auf der Autobahn, für flotte Landstraßenetappen taugt sie nicht, da zu weich. Hier ist die Sportvariante in ihrem Element, damit fühlen sich aktive Fahrer wohl, die Fondpassagiere empfinden sie vielleicht als etwas herb. Sport ist Mord? Nicht im T6.

Beim Abbiegen gleitet der Blick leicht über die sehr großen, nun aber deutlich tiefer ange-setzten Außenspiegel hinweg – diesen Trick kennt man vom Wettbewerber mit dem Stern. Nur das Weitwinkelglas rechts hat VW auch diesmal vergessen. Umstieg in einen Caravelle Highline, Personentransporter für feine Hotels, Shuttle für gute Gäste. Er trägt drinnen das PKW-Cockpit. Das sieht mit seinen farbigen Blenden prächtig aus, und die Oberflächen sind weich hinterschäumt. Jedoch gehen im Vergleich zum derberen Transporter Ablagen verloren. Das PKW-Cockpit ist schick, das Nutzfahrzeugcockpit gut – „praktisch“ verbessert Transporterchef Scholz sofort.

Unter der Haube steckt hier die stärkste Ausführung des TDI mit 150 kW (204 PS) und vor allem beachtlichen 450 Nm Drehmoment. Der Biturbo zeigt in jeder Lebenslage Muskeln, zieht geradezu explosiv aus dem Nichts, mit ihm ist der VW ein Souverän der Straße. Der Transporter mit dem stärksten Vierzylinder entpuppt sich beim Fahren als Lust-Laster, der T6 verwandelt sich in einen TSex.

Der Diesel bleibt selbst bei forcierter Fahrt leise und recht kultiviert, denn VW hat intensiv an der Geräuschkulisse gearbeitet: Die Motoren sind hörbar besser gedämmt, die Windgeräusche niedriger. Poltergeräusche des

Fahrwerks? Vergessen. Zum stärksten Motor passt das blitzschnelle DSG-Getriebe. Hier hat VW offensichtlich beruhigend eingegriffen, es schaltet beim Tritt aufs Gas weniger hektisch als früher, nutzt das bullige Drehmoment besser aus.

Das Arbeitstier

Doch so verlockend das stärkste Triebwerk arbeitet, es geht problemlos eine Stufe drunter. Und auch zwei Stufen, wenn der Transporter ein reines Arbeitstier sein soll. Wechsel in einen T6 mit 75 kW (102 PS) und 250 Nm Drehmoment. Zu Beginn der TDI-Ära im Transporter vor genau 50 Jahren waren exakt diese Daten das Maß der Dinge. Und auch heute reicht diese Spannkraft für den Alltagsbetrieb völlig aus. Zumal der Diesel im unteren Drehzahlbereich zugelegt hat und im Rahmen seiner Kräfte einen überraschend spontanen Antritt zeigt. Er hat Leistung jetzt dort, wo sie bei einem Transporter hingehört, bei niedrigen Touren. Weitgehend verschwunden ist das lästige Rumoren bei hoher Last mit wenig Drehzahl – die frühere Vierzylinder-Rasselbande ist ruhiggestellt. Bis gut 130 Sachen läuft der T6 auch in der Sparkombination mit Fünfganggetriebe leiser als gedacht. Und mit seiner strafferen Lenkung liegt der einfachere VW T6 sogar sympathischer weil berechenbarer in der Hand als mit der Servotronic der starken Ausführungen.

Mit dieser Maschine erreicht der T6 fabelhafte Normverbrauchswerte deutlich unter 6 l, ein späterer Test wird zeigen, was davon zu halten ist. „Wir wollen die besten sein“, betont Nutzfahrzeugchef Scholz selbstbewusst, aber „wir wollen ehrliche CO₂- und Verbrauchswerte liefern“. Jedenfalls ist mit Euro 6 schon mal der serienmäßige Dieseltank von bisher 80 auf 70 Liter geschrumpft.

Und dann dreht sich das Gespräch nochmals um die zurückhaltende Optik. „Wir haben ein schlüssiges und glaubwürdiges Auto gemacht“, sagt Eckhard Scholz, „optisch sind wir in der konservativen Spur gewesen.“ Der Nutzfahrzeugchef fasst zusammen: „Es ist ein richtiger VW.“ Also alles vertraut, wie immer bei Muttern. Und geschmeckt hat’s auch wieder ganz prima – her mit einem ordentlichen Nachschlag.

Randolf Unruh

Der Transporter mit dem stärksten Vierzylinder entpuppt sich beim Fahren als Lust-Laster, der T6 verwandelt sich in einen TSex.



NEU 2015: TELEMATIK-FORUM



Ihre Vorteile:

- Branchenübergreifende Experten-Plattform
- Zukunftssträngige Gesamtlösungen im Dialog mit Anwendern und Entwicklern
- Ihre Fachkompetenz im Fokus
- Unkomplizierte Komplettlösung
- Umfangreiche Kommunikationsleistungen in Marketing und Öffentlichkeitsarbeit inklusive
- Kostenloser Vortrag auf der zentralen Vortragsbühne
- Catering inklusive
- Teilnahme zum attraktiven Einstiegspreis

Seien Sie dabei!

HINTE
EXPO & CONFERENCE

HINTE GmbH
Banwaldallee 60
76185 Karlsruhe

Georg Bercker
Tel. +49 721 93133-680
gbercker@hinte-messe.de



Kooperationspartner
im Telematik-Forum:



Veranstalter: DVW e.V. | Ausrichter Kongress: DVW GmbH | Ausrichter Messe: HINTE GmbH

Sponsoren:
esri Deutschland
HEXAGON
Trimble

Foto: © Pixator - Fotolia.com