Pressepräsentation Volkswagen T6: Business as unusual

Von Axel F. Busse

Vereinzelt wird es eines dritten Blicks bedürfen, wenn man den Volkswagen T6 erkennen und vom Vorgänger unterscheiden will. Zu sehr folgt die Form der Funktion, zu sehr muss die Neukonzeption eines Erfolgsmodells darauf gerichtet sein, die Kunden nicht durch allzu viele Veränderungen zu erschrecken. Die „Generation Six“ des Transporters funktioniert deshalb nicht anders als ein Golf – und doch birgt der Neue Überraschendes.

Zwei scharfe Bügelfalten auf der Fronthaube zum Beispiel, so schnittig modelliert, dass kurz vor der endgültigen Abnahme das bereits fertige Presswerkzeug noch einmal geändert werden musste, sonst wäre eine nicht den Zulassungsregeln entsprechende Kante dabei heraus gekommen. Eine elektrische Heckklappe zum Beispiel, die allerdings erst zum Herbst den Kunden das Beladen erleichtert. Und eine Zwei-Farb-Lackierung zum Beispiel, die in vier verschiedenen Tönen als rollende Reminiszenz an das T2-Sondermodell „Samba“ wirkt.

Rund zwei Drittel der VW-Transporter – landläufig als „Bulli“ bekannt – werden in Nutzfahrzeug-Konfiguration verkauft. Händlern, Handwerkern, Logistik- und Service-Unternehmen dienen sie also zum Geldverdienen. Das Prädikat „Businessmobil“ haben sie sich daher redlich verdient, auch wenn die erste Fahrt mit dem an diesem Wochenende zur Markteinführung anstehenden Auto nicht „as usual“, also wie gewöhnlich verlief. Der T6 liefert seinen Nutzern nämlich vieles, was bisher den Insassen von reinen Personenwagen vorbehalten war.

Dazu gehört die große Spreizung des Leistungsangebots. Ähnlich wie bei vielen Pkw-Produkten auch bietet das Top-Modell der Baureihe mehr als doppelt soviel Pferdestärken an wie die Einstiegsversion. Beim T6 lauten Eckdaten 62 kW / 84 PS für den Basis-Diesel und 150 kW /204 PS für die beiden stärksten Aggregate der Diesel- und Ottomotoren. Vier TDI- und zwei TSI-Antriebe umfasst das Angebot. Gleichzeitig können noch zwei verschiedene Radstände, zwei Dachhöhen sowie der Allradantrieb 4Motion

bestellt werden. Zusammen mit vier verschiedenen Ausstattungslinien verspricht Volkswagen-Nutzfahrzeuge Kombinationsmöglichkeiten für mehr als 500 verschiedene Fahrzeugvarianten. Vielfalt herrscht folgerichtig ebenso in der Preisliste. Die Bandbreite reicht vom 84-PS-Kastenwagen mit Fünf-Gang-Getriebe zu 27 411,65 Euro (dessen Abgasausstoß noch der EU-5-Norm entspricht) bis zum 67 990, 65 Euro teuren Multivan mit 204-PS-Diesel, DSG und Allradantrieb.

Jeder einzelnen Ausführung schreibt der Hersteller eine wichtige Eigenschaft zu – schonender mit der Geldbörse des Käufers umzugehen als die Vorgänger es taten. Die neuen Euro-6-Motoren verbrauchen bis zu 15 Prozent weniger Kraftstoff, was bei den 75 und 110 kW starken Blue-Motion-Motoren in einem Durchschnittswert von 5,5 Litern je 100 Kilometer gipfelt. Was den Antrieb des Kasten- oder Pritschenwagens, des neunsitzigen Kleinbusses oder der beliebten Großraum-Limousine angeht, sind die Sympathien der Deutschen klar verteilt: Nur einer von hundert Bullis in Deutschland wird mit einem Benzinmotor bestellt. Der stärkste Selbstzünder bietet außer 150 kW / 204 PS auch noch 450 Newtonmeter maximales Drehmoment, das bereits ab 1400 Umdrehungen anliegt. So befeuert knackt der T6-Bus erstmals in seiner mehr als 65-jährigen Geschichte die 200 km/h-Marke.

Während die Nutzfahrzeuge in der Regel mit Fünf- oder Sechs-Gang-Handschaltung ausgeliefert werden , greifen komfortbedürftige Privat-Nutzer häufig zur Doppel-Kupplungs-Automatik. Das geschmeidige Sieben-Gang-DSG wurde so verstärkt, dass es auch die enormen Drehmomente des Zweiliter-Topdiesels übertragen kann. Spürbar verbessert ist die Traktionsfähigkeit der Vorderachse. Kunden hatten immer wieder moniert, dass herzhaftes Anfahren zu einem Radiereffekt der Räder führt. Bei dieser Testfahrt war nichts mehr davon zu spüren.

Der Dynamik-Gewinn zog weitere Änderungen nach sich. Das Fahrwerk wurde angepasst, die Insassen erleben ihre Beförderung als noch näher am Pkw-Standard. Als Option ist ein verstellbares Fahrwerk lieferbar, das den sportlich orientierten Bulli-Fahrern auf Knopfdruck ein griffigeres und strafferes Auto beschert. Den gewachsenen Fähigkeiten in Längs- und Querbeschleunigung entsprechend wurden die Sitze angepasst, die nun mehr Seitenführung gewährleisten.

Der Transporter beherrscht seinen Markt noch deutlicher als die Marke VW den deutschen Pkw-Sektor. Während insgesamt etwa jede fünfte Neuzulassung auf das Konto von Volkswagen geht, kommt das aus Transporter, Caravelle und Multivan bestehende Dreigestirn auf rund 44 Prozent in seinem Wettbewerbsumfeld.

Entsprechend den Bedürfnissen der heterogenen Kundschaft präsentiert sich die Innenarchitektur stark verändert. Während im Kleinlaster die schlichte Eleganz strapazierfähiger Oberflächen und offener Ablagen dominiert, spiegelt das Interieur des Sondermodells „Generation Six“ am Armaturenbrett den Außenlack wider und die Mittelkonsole hat eine zusätzliche verschließbare Kleinteilbox.

Laut Chefentwickler Hans-Joachim Rothenpieler ist der Bulli „so vielfältig wie seine Kundschaft“. Das Arsenal an Komfort- und Sicherheitssystemen steht dem, was Business-Limousinen ihren Insassen bieten, kaum nach. Je nach Bedürfnis und Geldbeutel des Bestellers können ein Front-Assist-System, City-Notbremsfunktion, Multikollisionsbremse, adaptiver Tempomat, Fernlichtautomatik, Frontscheibenheizung, Müdigkeitswarner, LED-Hauptscheinwerfer und Rückleuchten, Rear Assist, Bergabfahrassistent und/oder Gespannstabilisierung an Bord geholt werden. Ob die gehobene Soundanlage von Dynaudio wirklich nötig ist, sollte eine individuelle Hörprobe entscheiden, denn die Standard-Musikanlage bietet einen erstaunlich transparenten und wohltönenden Sound. Kein Wunder: Die verwendeten Lautsprecher machen bereits Golf- und Passat-Fahrern Freude.

Zu dem wenigen, was der T6 nicht bieten kann, gehören alternative Antriebe. Da nicht zu erwarten ist, dass der neue Bulli auf zwölf Jahre Laufzeit wie sein Vorgänger kommt, bleiben Erdgas- und Elektroantrieb dem T7 vorbehalten. An dem wird schon eifrig geplant und gebaut, laut Rothenpieler „mit Vollgas“. Ein modular aufgebautes Batteriepaket wird den Kunden genau so viel elektrische Energie anbieten, wie sie im Schnitt für ihre Nutzfahrzeug-Einsätze brauchen. „Niemand“, so der Entwicklungschef, „fährt dann Akkugewicht spazieren, dessen Kapazität er nicht braucht“.

Daten VW Transporter Multivan 2.0 TDI 4Motion Trendline

Länge x Breite x Höhe (m): 5,00 (5,40 bei langem Radstand) x 1,90 x 1,97
Radstand (m): 3,00 (3,40 bei langem Radstand)
Motor: R4-Turbo-Dieselmotor, 1968 ccm, Direkteinspritzer
Leistung: 75 kW / 102 PS bei 3000 - 3750 U/min
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1500 - 2750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 157 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 17,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,9 Liter
CO2-Emissionen: 149 - 155 g/km
Testverbrauch: 6,2 Liter/100 km
Effizienzklasse B

Leergewicht / Zuladung: 1946 kg / 1054 kg
Wendekreis: 11,9 m
Reifen: 215/65 R 16 (Ganzjahresreifen)
Grundpreis: 36 414 Euro

Bilder zum Artikel

Volkswagen T6.

Volkswagen T6.

Volkswagen T6.

Volkswagen T6.

Volkswagen T6.

Volkswagen T6.

Volkswagen T6.