

Der Fortschritt steckt hier im Detail

Fahrbericht | Optisch hat Volkswagen beim neuen T6 zum Vorgänger wenig verändert. Umso deutlicher soll der Unterschied zum T5 beim Fahren spürbar sein. Ob's stimmt, zeigt unsere erste Testfahrt.



Ich bin der Neue! | Optisch hat sich wenig getan beim Dauerläufer aus Hannover



Griffig | Der Armaturenräger ist neu, das Lenkrad ist aus dem Pkw-Fundus entnommen

— Eine neu gestaltete Front- und Heckpartie, jetzt auf Höhe der Gürtellinie angeordnete neue Außenspiegel und ein überarbeiteter Armaturenräger. Das ist alles, was VW seiner sechsten Transporter-Generation optisch mit auf den Weg gab, um sich vom Vorgänger abzugrenzen.

Ein erstes Aufhorchen zeigt sich indes nach dem Schlüsseldreh – und zwar wortwörtlich: Der 2,0-I-TDI ist auch in den einfacher gedämmten Nutzfahrzeugversionen nochmals dezenter zu vernehmen. Weniger überraschend: Alle Schalter und Knöpfe des neuen Armaturenbretts sind VW-typisch übersichtlich angeordnet, die Bedienlogik erschließt sich auch Neulingen problemlos.

Überarbeitetes Fahrwerk | Neben dem Handschuhfach finden sich jetzt – bei den Transporter-Versionen allerdings offene – Fächer vor dem Beifahrer und auf der Mittelkonsole. Viel Kleinkram passt zudem in die neuen, größeren Türtaschen.

Größte optische Neuerung ist allerdings das aus der Pkw-Abteilung entlehene Lenkrad. Das allerdings weiterhin den wenig handschmeichlerischen Kunststoff des Vorgängers trägt, weshalb wir auch im T6 raten, 142 Euro für das Paket „Lenkrad und Schaltknäuf in Leder“ zu investieren. In allen Lebenslagen verbindliche Rückmeldung

bietet die Lenkung dagegen serienmäßig. Hier zahlt es sich aus, dass VW im Gegensatz zu manchen Konkurrenten auf eine elektrisch gesteuerte und nicht selten synthetisch anfühlende Steuerung verzichtet. Dafür nehmen wir gerne in Kauf, dass dadurch die Option auf einen Einparkassistenten weiterhin verwehrt bleibt.

Gut zur Lenkung passt die neue Dämpfer- und Federungsabstimmung, die den T6 auch beladen auf dem Asphalt kleben lässt. Einziger Wermutstropfen: Das T5-typische Poltern der Vorderachse beim Überfahren von Bodenwellen blieb erhalten, wenn auch deutlich dezenter. Komplette Überarbeitung haben will Volkswagen auch den 2,0 Liter

VW T6 Kastenwagen | Daten und Preise

2,0-I-TDI BMT (84 PS) ab 23.035 Euro

R4/1.968 cm³ | 62 kW/84 PS | 220 Nm/1.250 U/min
5-Gang | 146 km/h | 6,7-7,0 D | 176-184 g/km

2,0-I-TDI BMT (102 PS) ab 24.330 Euro

R4/1.968 cm³ | 75 kW/102 PS | 250 Nm/1.500 U/min
5-Gang | 157 km/h | 6,7-7,0 D | 176-184 g/km

2,0-I-TDI BMT (140 PS) ab 26.645 Euro

R4/1.968 cm³ | 103 kW/140 PS | 340 Nm/1.750 U/min
6-Gang | 173 km/h | 6,9-7,2 D | 182-189 g/km

2,0-I-TDI BMT (180 PS) ab 29.240 Euro

R4/1.968 cm³ | 132 kW/180 PS | 400 Nm/1.500 U/min
6-Gang | 191 km/h | 7,0-7,3 D | 184-192 g/km

4.904 x 1.904 x 1.990 mm | 5,8 – 6,7 m³

Öl: jährlich/20.000 km, 1. Service: 2 Jahre/40.000 km
dann Service: jährlich/30.000 km

AUTO & TRANSPORTER: Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

großen TDI-Vierzylinder. Der arbeitet mittels SCR-Kat nun Euro-6-sauber, serienmäßig allerdings zunächst nur in den verglasten Modellen Kombi, Caravelle und Multivan. Die Kasten-, Pritschenwagen und Fahrgestelle sind bis zum Euro-6-Termin (September 2016) auch noch mit den bisherigen und günstigeren Euro-5-Einstellungen zu haben.

Aus dem Drehzahlkeller | Der Vierzylinder reagiert spontaner auf Gaspedalbefehle, ist stets präsent und rettet sich souverän aus dem Drehzahlkeller von 1.100 U/min, ohne dass der Fahrer eingreifen muss. Der Griff zur 204 PS starken, aber auch 29.240 Euro teuren Biturbo-Topversion ist daher purer Luxus. Über einstufige Aufladung verfügen die Einstiegsdiesel über 84 und 102 PS. Vor allem Letzterer bietet mit 250 Newtonmetern Drehmoment für viele Einsätze schon genug Kraft – auch wenn fünf Gänge reichen müssen. Aber: Der 23.035 Euro teure Kastenwagen liegt laut VW rund 1.500 Euro unterhalb eines vergleichbaren T5. | Jan Burgdorf



Bequem | Für die Personentransporte bietet der Niedersachse einen einfachen Zugang