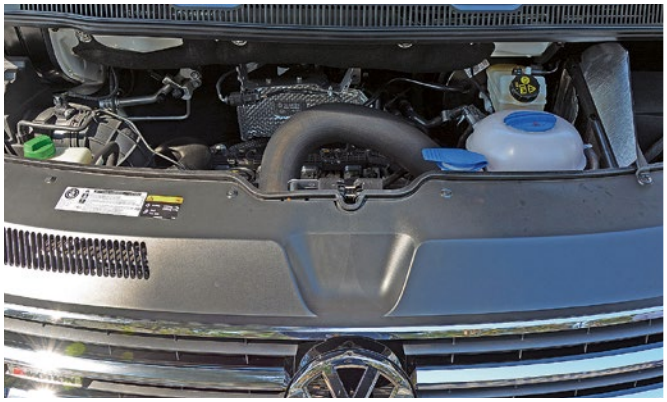

Foto: VWN

Noch der Standard | Wer zum Transporter greift, ordert in der Regel den 2,0-Liter-Diesel. Aber was wird den Hannoveraner künftig antreiben? TSI statt TDI?

Auslaufmodell Diesel?

Motoren | **Hauptantriebsquelle des VW T6 ist der 2,0 Liter große Selbstzünder. Doch damit könnte es bald vorbei sein, wie VW erklärt. Dann schlägt die Stunde alternativer Antriebskonzepte oder des TSI-Benziners.**

Noch liegt der Anteil des Diesel beim VW Transporter weit über 90 Prozent. Und dennoch liegt laut Eckhard Scholz, Vorstandsvorsitzender von Volkswagen Nutzfahrzeuge, die Betonung auf dem Wort „noch". Obwohl sich der Siegeszug des 2,0-Liter-TDI-Aggregates auch beim neuen T6 zunächst fortsetzen wird.

„Trotzdem könnte es für den Diesel bald eng werden, wenn immer mehr europäische Metropolen Diesel-Transporter aus ihren Städten verbannen," erklärt Scholz. Spätestens mit der Euro-6-Einstufung hängt dem Selbstzünder – zwar zu Unrecht, aber eben immer noch – sein negatives Umweltimage nach. Und dann könnte auch der Benziner als günstige Alternative ins Spiel kommen.

Zwei Fremdzünder-Versionen mit 150 und 204 PS haben die Niedersachsen bei Volkswagen Nutzfahrzeuge bereits im T6-Programm. Beide werden vom 2,0 Liter großen TSI-Vierzylinder gestellt, der auch schon im T5 für Vortrieb sorgte. Und nebenbei fährt hier auch ein Hauch GTI im Transporter mit – denn eben jener Motor treibt auch das Sportmodell des Golf an. Diese Tatsache könnte zwar die Erwartungen leicht in die Höhe treiben, im Fahrtest erfüllt der ohne Adblue-Zusatz Euro-6-saubere Vierzylindermotor diese aber locker.

Benziner fährt wie ein Diesel | Dank Turboaufladung lässt sich der 204-PS-Benziner fahren wie ein Diesel. Ab 1.500/min liegt bereits das komplette Drehmoment von 350 Newtonmetern (Nm) an. Das sorgt für souveräne Kraftentwicklung bei niedrigen Drehzahlen. Der Nachteil: Bei Bedarf dreht der TSI gierig bis auf 6.000 Touren rauf. Auch wenn solche Drehzahlregionen wenig Sinn ergeben, werden die 204 Pferdestärken bereits bei 1.800/min früher voll abgerufen. Zumal man die Selbstzünder-Alternative damit in wenig wirtschaftliche Regionen treibt. Wer dagegen zarter mit dem Gasfuß umgeht, schafft bei der Verbrauchsanzeige locker eine sieben vor dem Komma.

Der Hannoveraner mit kurzem Radstand und 2,0-Liter-TSI-Motor samt 7-Gang-DSG und der Topmotorisierung von 204 PS kostet 30.860 Euro. Zum Vergleich: Der Top-Diesel mit 180 PS und 400 Newtonmeter Drehmoment ist ab 29.240 Euro zu haben (siehe Autoflotte 8/2015, S. 44).

Für den Nutzfahrzeug-Einsatz geeigneter ist die schwächere TSI-Version (150 PS, 280 Nm), die noch nicht eingepreist ist. Dass aber der Benziner allein den Diesel nicht ersetzen kann, ist den VW-Verantwortlichen klar. Die GTE-Technologie aus Passat und Golf mit Kopplung von Benziner und E-Motor könnte ebenso eine Option sein wie der TGI-Erdgasmotor aus dem Caddy. | *Jan Burgdorf, rs*

Anzeige