

# Bulli mit Ford-Genen

Mit dem neuen Transporter begann bei VW eine neue Ära. Denn dieser „Bulli“ ist keine eigene Entwicklung, sondern ein Ford Transit Custom. Wie viel VW im Neuen steckt, klärt unser Test.



Fotos: Verkehrsrundschau/jan Burgdorf

Anders als beim schicken Testwagen kann VW die Stoßfänger vorn und hinten auch unlackiert liefern.

**Die erste Begegnung** auf der Messe IAA Transportation, wo der VW Transporter 2024 sein Debüt feierte, weckte offen gestanden wenige Sympathien beim Autor. Dass der Neue Transporter auf dem Ford Transit Custom basieren würde, war im Vorfeld zwar klar. Dass er sich optisch wie technisch jedoch so wenig von diesem abgrenzen würde, nicht.

Lediglich die Front gestaltete VW nach eigenen Vorgaben, ansonsten braucht es das entsprechende Logo, um erkennen zu können, mit welcher Marke man es zu tun hat. Damit kein falscher Eindruck entsteht: Natürlich gehört der Ford zu den aktuell besten

Vans am Markt. Dass er mit nur leicht veränderter Hülle aber auch als „echter“ VW durchgehen soll, wie das Marketing in Hannover beteuert, nimmt man ihm nicht recht ab.

## Schmuckes Sondermodell

Allerdings dürften solche Befindlichkeiten im Segment der preissensiblen Kastenwagen für den Großteil der Kundschaft zweitrangig sein. Zeit also, dem neuen Bulli genauer auf den Zahn zu fühlen. Als top ausgestattetes „Edition“-Modell hat dieser leichtes Spiel, Gefallen zu finden. Allerdings dürften viele aufgrund des

happigen Aufpreises von 3.800 Euro diese Variante von vornherein aussortieren. Zumal sich das Normalmodell mit seinen unlackierten Stoßfängern vorne und hinten deutlich robuster dem rauen Transportalltag entgegenstellen wird.

Hinter dem VW-Lenkrad Platz genommen gehört der erste Blick dem digitalen Zentraldisplay. Dieses hat Volkswagen nach seinem Gusto gestaltet und die Rundinstrumente gefallen uns besser als die Lösung im Ford. Weitere Abgrenzungen zu diesem durften die VW-Designer innen offenkundig nicht angehen. Selbst die Hebel rechts und links an der Lenk-



**1** Der teildigitalisierte Arbeitsplatz bietet unzählige Ablagen. **2** Die serienmäßigen Digital-Instrumente sind gut ablesbar. **3** Heckflügeltüren gibt es gegen einen Aufpreis von 305 Euro. **4** Tolles Zugfahrzeug: Bis zu 2,8 Tonnen dürfen an den Haken. **5** Easy-Fuel? Von wegen, volltanken ohne Dieseleckern ist mit dem von Ford stammenden System nahezu unmöglich.

## VW Transporter Kastenwagen Edition 2.0 TDI 170 PS AT

Preis: ab 41.637 €

R4/1.996 cm<sup>3</sup> | Common-Rail-Einspritzung | Turboaufladung  
Ladeluftkühlung | Achtgang-Wandlerautomatik | Frontantrieb  
125 kW/170 PS | 390 Nm bei 1.500  
0–100: 14,0 s | 175 km/h  
Wartung: 2 Jahre/40.000 km  
Maße: 5.050 x 2.275 x 1.982 mm  
Radstand: 3.100 mm | Laderaum:  
2.602 x 1.777 x 1.427 mm  
Wendekreis: 11,9 m  
max. Ladevolumen: 5,8 m<sup>3</sup>  
zulässiges Gesamtgewicht: 2,8 t  
Testwagengewicht: 2.050 kg  
Nutzlast: 750 kg | Testgewicht  
(700 kg Ballast): 2750 kg  
Anhängelast gebremst: 2.800 kg  
Testverbrauch: 7,7 l/100 km  
Tankinhalt Adblue: 20 l  
Abgasnorm: EU 6.2

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

säule stammen vom Transit. Daraus ergibt sich zwar keinerlei Nachteil, echtes VW-Feeling will aber so nicht aufkommen. Wozu auch die zu kurz geratenen Armlehnen am Fahrersitz oder die fest in den Spiegelgehäusen verbauten und daher nicht verstellbaren Weitwinkelspiegel beitragen. Und wo wir grad beim Thema sind: Warum musste VW ausgerechnet auch das deckellose „Easy-Fuel“-Tanksystem von Ford übernehmen, das ein Volltanken ohne lästiges Dieseleckern nahezu unmöglich macht?

### Souveräner Triebstrang

Als echtes Sahnestück erweist sich der geschmeidige Vierzylinder-Dieselmotor mit knapp zwei Litern Hubraum, bei dem wir es ebenfalls mit einer Ford-Entwicklung zu tun haben. Gleiches gilt für die Achtstufen-Wandlerautomatik, die für die schwächer motorisierten Modelle für 2.320 Euro zu haben ist. Beim Topdieselmotor, den unser Testfahrzeug antreibt, ist sie dagegen Serie. Der Automat schaltet in allen Lebenslagen butterweich, exakt und fast immer zum richtigen Zeitpunkt. Lediglich auf der Autobahn reagiert die Steuerungselektronik zu sensibel auf den Gasfuß und schaltet unnötig früh in eine niedrigere Fahrstufe – ei-

ne Kritik, die allerdings für fast jede Automatik gilt. Erst recht, wenn 390 Newtonmeter Drehmoment zur Verfügung stehen, die der leistungsstärkste Diesel mit 170 PS Leistung entwickelt. Mit dieser Power mutiert der Lieferwagen zum echten Eil-Transporter, ungeachtet unseres 700 Kilo Testballasts im 5,8 Kubik fassenden Frachtabteil.

Damit ist das gut ausgestattete und daher (gewogen) 2,05 Tonnen schwere Testfahrzeug übrigens schon fast am Limit, bevor es seine zugelassenen 2.800 Kilogramm sprengen würde. Hier könnte die für 725 Euro angebotene Auflastung auf drei Tonnen Gesamtgewicht Abhilfe schaffen.

Serienmäßig fährt dagegen ein niedriger Dieserverbrauch im neuen Transporter mit. Unsere gemischte VW-Testrunde überwand der in der Türkei gefertigte Niedersachse mit 7,7 l/100 km, womit er ziemlich exakt auf dem angegebenen WLTP-Verbrauch liegt. Weiteres Sparpotenzial gefällig? Wir empfehlen die vernünftigeren 150-PS-Einstellung des Selbstzündermotors, die satte 5.155 Euro weniger kostet. Der würden wir dann noch die hier aufpreispflichtige Automatik spendieren. Ergäbe laut Liste immer noch eine Ersparnis von 2.835 Euro.

Jan Burgdorf