

# Großer Freude folgt wenig Neues

**Vorstellung** | Spartechnik, Helferlein und leichte Retuschen zeichnen die Neuauflage des VW-Klassikers. Von jeder Menge Kraftreserven bis zu cleveren, aber aufpreispflichtigen Assistenten reicht das Angebot.



Fotos: VW

**Hoch und tief** | Die Karosse liegt nun satter auf den Rädern, die Außenspiegel wandern leicht nach oben



**Ablagereich** | Der Armaturenräger wurde überarbeitet und bietet jetzt zahlreiche Staumöglichkeiten

auskommen, ansonsten sind sechs Schaltstufen Standard oder man greift zum Siebenstufen-DSG-Automaten.

**Hartplastik** | Auch innen werden T5-Fahrer die Basis wiedererkennen. Zwar bekam der T6 einen komplett neu gestalteten Armaturenräger spendiert, der besteht allerdings bei den einfachen Nutzfahrzeug-Versionen aus dem gleichen Hartplastik wie der des Vorgängers, weshalb das neue Lenkrad die größte optische Abgrenzung zu die-



**Transporter** | Auch der T6 bleibt ein zuverlässiger, aber unspektakulärer Begleiter durch den Alltag

— Auf den ersten Blick fällt auf: Der Neue sieht fast aus wie sein Vorgänger und baut auch auf dessen Grundkonstruktion auf.

Darüber können auch die neu gestaltete Front- und Heckpartie nicht hinwegtäuschen, die optisch dem VW-Pkw-Design angeglichen wurden. Damit wandern die Außenspiegel auf Höhe der Fensterlinie.

**Adblue-Tank** | Zur Verbrauchsverringering beitragen soll der neu entwickelte, Euro-6-reine 2,0-Liter-TDI mit SCR-Technik. Weshalb nun das regelmäßige Wiederauffüllen des Adblue-Tanks obligatorisch wird. Für knapp 7.000 Kilometer reicht der 13-Liter-Vorrat laut VW-Angabe. Mehr freuen, sofern in der Praxis realisierbar, werden sich die Eigner über den satten Liter Diesel, den der neue Common-Railer im Vergleich zum

Vorgänger-TDI pro 100 Kilometer einsparen soll. Dafür ist das Start-Stopp-System nun Serie. Darüber hinaus will Volkswagen dem neuen TDI mehr Robustheit für den harten Transporteinsatz mitgegeben haben. Was sicher nötig ist, wenn in der per Biturbo beatmeten Topversion 204 PS und gewaltige 450 Newtonmeter Drehmoment an die angetriebenen Vorderräder geleitet werden.

Vernünftiger für den Transport-Einsatz sind die drei alternativen Einstellungen mit 84, 102 oder 150 PS. Wer wenige Kilometer sammelt, kann darüber hinaus weiterhin zum 2,0-Liter-TSI-Benziner mit 150 oder 204 PS greifen – auch hier ist Start-Stopp serienmäßig an Bord. Wenig verändert hat VW bei der Kraftübertragung. Weiterhin müssen die schwächeren TDI mit nur fünf Gängen

sem darstellt. Wichtiger dürfte den meisten Nutzern aber ohnehin die Vielzahl von neuen praktischen Ablagen sein, welche die Designer in den Armaturenräger implantierten. Komplettes Neuland sind beim Transporter dagegen die elektronischen Assistenzsysteme, die VW für den T6 gegen die jeweiligen Aufpreise bereithält.

**Viele Optionen** | Apropos Preise: Weiterhin eher karg fällt zumindest beim Kastenwagen die Serienausstattung aus. Auch im T6 muss für elektrische Spiegel oder Fensterheber extra bezahlt werden und selbst die Trennwand steht weiterhin in den Optionslisten. Zudem versäumte Volkswagen es, praktische Ausstattungen, wie eine Durchladevorrichtung in der Trennwand zur Verlängerung der Ladefläche, zu realisieren, die mittlerweile fast jeder Konkurrent im Repertoire hat. Der T6-Eigner muss auf diese weiterhin verzichten. Verzicht gibt es auch beim Preis. So sollen die Versionen des Niedersachsen bisweilen deutlich unterhalb ihrer Vorgänger landen. Der T6-Transporter startet ab Sommer bei 23.035 Euro, der Multivan bei 25.170 Euro. Der Startline wird dabei vom aufgewerteten Trendline (ab 28.824 Euro) beerbt. | Jan Burgdorf, Rocco Swantusch