CAR-GUIDE

SEGMENT: Große, variable Vans mit bis zu neun Sitzplätzen

KOSTEN: Multivan Basis ab 29 952 Euro, Caravelle ab 35 760 Euro

VERKAUFSSTART: Ab sofort bestellbar

KONKURRENTEN: Opel Vivaro, Ford Tourneo Custom, Mercedes V-Klasse

Seit 65 Jahren bewegt er Massen und Individualisten, Handwerker und Camper. Alle lieben ihn, doch die Konkurrenz will ihm ans Leder. Auf einer letzten Abnahmefahrt testen wir, was der Volkswagen T6 auf dem Kasten hat.

Bulli-Parade

Hurra, der VW-Bus kommt neu. Ein ebenso seltenes wie herausragendes Ereignis, nicht nur für die VW-Nutzfahrzeug-Truppe aus Hannover. Und feiern können sie, da oben an Leine und Ihme. Das bewies einst Carsten Maschmeyer – strahlender Sohn der Landeshauptstadt –, als er schwarz geschminkt auf Elefanten zu seinen Festivitäten einritt. Okay, Sie haben recht, das hat jetzt nicht direkt etwas mit VW zu tun. Und Elefanten stehen an diesem sommerheißen Tag in Valencia auch nicht parat, wohl aber charakterstarke, kräftige Typen mit hohem Nutzwert. VW lädt zur Abnahmefahrt des T6, Grund zur Freude, aber auch zu einem Hauch Sorge. Allein der T5 verkaufte sich zwei Millionen Mal, von der kompletten Baureihe entstanden in 65 Jahren rund zwölf Millionen Exemplare.

Das baut Druck auf: Schafft es die sechste Generation wieder auf die unangefochtene Nummer eins? Es wird auf jeden Fall schwerer für den Urvater, Liebling aller Familien, Aktivurlauber und sonstigen Alltags-Abenteurer. Die Jungs vom Daimler haben ja bei der V-Klasse ordentlich nachgelegt, aus dem eher rustikalen ewigen Zweiten einen knallharten Gegner gestählt. Wobei der Vorsitzende des Markenvorstands Eckhard Scholz betont, dass sie die V-Klasse im Vertrieb weniger schmerze als der neue Ford Transit im preissensiblen Transporter-Segment. Typen wie der T6 müssen sich in beiden Welten behaupten.

Viel Feinarbeit auf T5-Basis

Wir erkunden die noble Seite, steigen in den Multivan Highline (Basisversion Conceptline mit 84-PS-TDI ab 29 952 Euro, Trendline 34 301 Euro). Hui, was für ein Geruch. Leder und Alcantara, die Sitze auch im Fond sauber gesteppt, griffig bezogen und komfortabel, aber nicht zu weich gepolstert. „Bei den Polsterungen haben wir richtig was gemacht, ebenso bei der Feder-Dämpfer-Abstimmung und Geräuschdämmung“, betont Entwicklungsvorstand Hans-Joachim Rothenpieler. Die hinteren Sitze helfen mittels Easy-Entry- und Wickelfunktion beim Einstieg, der Multivan behält sein bewährtes Schienensystem.

> „Fahrwerk abstimmen bedeutet viel Arbeit, wenn man hohe Nutzlast und Komfort verbinden will“

Auch bei der sonstigen Hardware bleibt sich der T6 treu, trägt die bewährte Basis des T5 auf, doch die Nutzfahrzeug-Mannschaft aus Hannover hat intensiv an den Details gearbeitet, bis hin zu neu abgestimmten Stabilisatoren. Fahrwerk abstimmen bedeutet viel Arbeit, weiß Rothenpieler, vor allem wenn man hohe Nutzlast mit Pkw-mäßigem Komfort verbinden will.

Dazu dämpft Nummer 6 als erster T optional mit adaptiven Dämpfern (DCC). Dreistufig einstellbar, nehmen sie in Komfort-Position kleine Unebenheiten bis hin zu den in Spanien üblichen Bremsschwellen in Tempolimitzonen willig auf, verarbeiten sie zu sanftem Wiegen. Vorbei ist es mit der

VW-Nutzfahrzeuge-Markenchef Eckhard Scholz ist stolz auf die hochwertige Anmutung und den fühlbar gesteigerten Federungs- und Bedienungskomfort im T6

Die Easy-Entry-Funktion erleichtert den Einstieg zur dritten Sitzreihe

App-Connect steuert Smartphone-Anwendungen per Touchscreen

LED-Frontscheinwerfer mit Fernlichtassistent und LED-Rückleuchten optional

Erstmals dämpft der große VW adaptiv mit drei schaltbaren Kennungen

Wie beim T5 sorgen Quermotor und Vorderradantrieb für gute Raumausnutzung

TECHNISCHE DATEN

VW Multivan		2.0 TDI BMT Conceptline	2.0 TDI BMT Conceptline	2.0 TDI BMT Trendline	2.0 TDI BMT Comfortline
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm^3	1968	1968	1968	1968
Leistung	kW (PS) bei 1/min	62 (84) 2750	75 (102) 3000	110 (150) 3250	150 (204) 4000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	220 bei 1250	250 bei 1500	340 bei 1500	450 bei 1400
Länge × Breite × Höhe	mm	4904 × 1904 × 1950			
Radstand	mm	3000			
Gepäckraum	l/VDA	657–4300			
Beschleunigung 0–100 km/h	s	22,2	17,9	12,9	9,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	146	157	182	203
NEFZ-Verbrauch ges.	l/100 km	5,9 D	5,9 D	6,1 D	6,5 D
Grundpreis	ab Euro	29 952,–	30 065,–	39 252,–	51 384,–

tendenziellen Stößigkeit der Ahnen. Zieht das Tempo an, gehen die Dämpfer härtemäßig ein Stück mit, doch wer es zügig mag, wird Standard oder Sport wählen.

In letzterer Position bleibt der Aufbau ruhiger, kleine Unebenheiten kommen wieder stärker bei den Passagieren an. Dennoch: Das neue Fahrwerk fühlt sich – ohne direkten Vergleich – deutlich komfortabler als das des T5 an. Der Multivan liegt übrigens 20 Millimeter tiefer als seine Geschwister, zusätzlich ist ein strafferes Sportfahrwerk mit Karosserietieferlegung erhältlich.

Die hydraulische Lenkung bleibt von der Dämpfereinstellung des DCC unbeeinflusst, optional kommt sie mit Servotronic, die bei höheren Tempi Lenkservo zurücknimmt, was das Lenkgefühl etwas straffer macht, ohne zu sportlichen Anwandlungen zu animieren. Der T6 fährt kalkulierbar und sicher, überlässt Dynamik anderen – selbst wenn die Dämpferstellung „S“ die Gasannahme des Motors schärft, was uns zu einem Exkurs unter die Motorhaube führt. Dort wohnt nicht nur bei unseren Testexemplaren, sondern wohl auch bei den meisten ab sofort bestellbaren T6 der neue Zweiliter-Diesel. Er hört auf den Namen EA 288 Nutz und ist ein für den Einsatz im T6 optimierter TDI aus dem Pkw-Programm.

Heckklappe und Schiebetüren öffnen und schließen auf Wunsch elektrisch

Optimiert zum einen wegen der Fahrprofile im Gewerbebetrieb, zum anderen wegen maximaler 5,5 Tonnen Gesamtzuggewicht.

Auch wenn der Motor sich im Multivan unter einer schnöden Plastikkappe versteckt, findet sich dort ein cleverer Typ, der im Schnitt 14 Prozent weniger verbraucht, Euro 6 erfüllt und auch noch bessere Fahrleistungen ermöglicht. Dazu erhielt der TDI viel Detailarbeit wie Reibungsreduzierung, umgestalteten Einlasstrakt mit neuen Ventilpositionen, Abgasreinigung per Harnstoff (SCR, Nachfüllen alle 7000 Kilometer) sowie einen neuen Biturbo mit variabler Ladergeometrie des Hochdruckladers beim 204 PS starken Topmodell. Wie bei den schwächeren Varianten – etwa der empfehlenswerten, fein und flüssig antretenden mit 150 PS – verbessert das die Fahrbarkeit, weil der Motor sein Drehmoment früher und für einen längeren Zeitraum abgibt.

Hochwertiger und komfortabler

Das ist beim Fahren ebenso fühlbar wie die bessere Geräuschdämmung und die feine Laufkultur des mit 2000 bar Einspritzdruck arbeitenden Zweiliters. Er zieht gleichmäßig ohne überraschenden Power-Buckel, seine Sechsgang-Handschaltung arbeitet exakt und geschmeidig, der Hebel ist ideal positioniert, das Siebengang-DSG erhöht den Komfort nochmals.

Ebenso wie die nun erhältliche elektrische Sitzverstellung und die Hilfen für die große Heckklappe: Sie zieht sich entweder automatisch zu oder wird komplett elektrisch betrieben. Gleiches gilt für die Schiebetüren, wo man die Mechanik auf mehr Geschmeidigkeit getrimmt, dazu Bauteile gekapselt habe, so Rothenpieler.

Und ganz vorne? Hier haben die VW-Leute ordentlich zugelangt, in den höherwertigen Versionen eine Luxus-Armaturentafel installiert, die auf Wunsch mit Hochglanzschwarz und Metallapplikationen prunkt. In den einfacheren Versionen gibt es abwaschbaren genarbten Hartkunststoff mit durchweg offenen, praxisgerechten Ablagen bis hin zu Cupholdern auf dem Instrumententräger. Sogar an ein Zollstockfach haben sie gedacht. Erstmals lässt sich die Caravelle optional mit dem hochwertigen Instrumentenbrett ausstatten, wie sich auch die Geräuschdämmung der Modelle und Linien hörbar voneinander unterscheidet.

Wichtig, speziell im Premium-Bereich: Assistenzen wie Abstandsregeltempomat (ACC), Front Assist, City-Notbremsfunktion bis 30 km/h, Totwinkelassistent und Müdigkeitserkennung. Das ACC lässt sich über die etwas kleinteiligen, VW-typischen Lenkradtasten aktivieren und bremst – wenn nötig – auch bis zum Stillstand. Nett beim winterlichen Kaltstart: die Frontscheibenheizung. Ach ja, Allradantrieb gibt es auch wieder, ab sofort mit neuer Haldex-Kupplung. Nett bei jeder Fahrt: die Infotainment-Systeme, nicht nur wegen der Freisprecheinrichtung und des gut zugänglichen USB-Anschlusses. Wer sich das große System gönnt, bekommt einen 6,33-Zoll-Berührungsbildschirm mit Annäherungssensor sowie Wisch- und Zoomfunktion, was die Bedienung erleichtert, und diverse Online-Dienste. Lediglich bei starker Sonneneinstrahlung stört die etwas schräge Position.

Genau, was stört eigentlich noch, bis es für den T6 endgültig losgeht? Außer dem knisternden Zuziehgriff der vorderen Türen wenig. Scholz und Rothenpieler scheinen ebenfalls zufrieden und lächeln beide. Und Scholz ergänzt: „Für größere Probleme wäre jetzt auch der falsche Zeitpunkt."

> „Die neuen Zweiliter-TDI sind sauberer, kräftiger, sparsamer und überdies sogar kultivierter"

→Fazit

Redakteur
Jörn Thomas

Gekonntes Update

Ein VW-Bus ist ja quasi zum Erfolg verdammt. Deshalb gibt es sicherlich dankbarere Aufgaben, als ihn mit überschaubaren Mitteln an der Spitze zu halten. Denn die Konkurrenz greift von allen Seiten an. Mit günstigen Angeboten oder einem enorm hochwertigen Auftritt. Doch Volkswagen weiß sich zu wehren und holt aus der bewährten Plattform und dem prall gefüllten Regal alles raus. Komfortabler und geschmeidiger als der neue T6 fuhr jedenfalls noch kein T-Modell von VW. Und die hohe Praxistauglichkeit hat er sich bewahrt.

Harnstoffeinspritzung hilft, Euro 6 zu erreichen und den Verbrauch zu senken

Text: Jörn Thomas
Fotos: Achim Hartmann

→ Fahrbericht

Schon im Juni kommt der Caddy 4.0 – was bringt das Facelift?

Neu am Caddy: kantige Optik und ein ausgereiftes Infotainment-System. Dagegen unverändert: das üppige Raumangebot sowie das schwere, unhandliche Mobiliar

Zunächst einmal wirkt der neue Caddy stilvoller und längst nicht mehr so harmlos wie sein Vorgänger. Mittel zum Zweck: klare Linien, harte Kanten, markante Scheinwerfer. Unverändert hingegen die Verkaufsstrategie: VW bietet den weiterhin 4,41 Meter langen Caddy (und ebenso den 47 Zentimeter längeren Maxi) als Lieferwagen, als praktischen Van oder Camper an. Ende des Jahres folgt der Cross-Caddy. Am robusten Sitzkonzept halten die Hannoveraner fest. So lässt sich die massige zweigeteilte Dreiersitzbank der zweiten Reihe einklappen oder ausbauen – verschiebbar ist sie aber nicht.

Gleiches gilt für die gegen Aufpreis lieferbare Zweierbank im Kofferraum, die man lediglich umklappen oder ausbauen kann. Auf den Bänken sitzt es sich recht bequem, und natürlich mangelt es weder an Beinfreiheit noch an Laderaum. Ein paar umwerfende Literzahlen gefällig? Nach „Einwickeln“ der zweiten Sitzbank entsteht im kurzen Caddy ein Volumen von 2850 Litern (dachhoch). Im Maxi sind es sogar 3700 Liter. Und wer den erstmals umklappbaren Beifahrersitz tatsächlich umlegt, kann im kleinen Caddy bis zu 2,55 Meter lange Gegenstände nach vorne schieben. Nur bitte keine Kratzer ins Armaturenbrett machen! Hier sorgen jetzt sauber eingepasste und farbige Dekorblenden für mehr Charme im übersichtlichen und klar strukturierten Cockpit.

Ebenso frisch an Bord: das aus Golf und Co. bekannte Infotainment-System samt Touchscreen und Mirrorlink, dazu Park- und Notbremsassistenten, ACC und Rückfahrkamera. Auch unter der Haube hat sich im Zuge der Euro-6-Umstellung einiges getan. VW bietet nun drei Benziner, vier SCR-Diesel mit zwei Litern Hubraum und einen Erdgas-Verbrenner an. Weiterhin günstigste Variante: der 1.2 TSI (84 PS) für 18 243 Euro.

Deutlich reizvoller, aber erst im Herbst verfügbar: ein mit 175 Nm recht potenter Einliter-Dreizylinder (102 PS), der im Polo schon überzeugen konnte. Stärkster Benziner für den nun etwas sanftmütiger abrollenden Caddy ist der bekannte 1.4 TSI mit 125 PS (ab 22 467 Euro). Kultiviert und leise bringt er den Fünfsitzer flott und gleichmäßig, aber nicht so rasant in Schwung, wie es sich so manch einer erhofft.

Richtig in Fahrt kommt der Caddy erst mit dem Zweiliter-TDI (150 PS, ab 26 662 Euro). Laufruhig und 340 Nm stark, drückt der Diesel den Van kräftig voran und wirkt im Verbund mit dem präzise schaltbaren Sechsgang-getriebe sehr stimmig. Ebenfalls mit Durchzug behaftet: Eine 122 PS starke TDI-Variante mit 300 Nm, die ihre Power via variablen Allradantrieb an alle vier Räder abgibt (25 811 Euro). Günstiger (21 944 Euro) und letztlich die praktikabelste Lösung dürfte aber der 102 PS starke Ableger sein. Dank eines Drehmoments von 250 Nm und einer gut gestuften Fünfgangbox reichen seine Kräfte im Caddy-Alltag locker aus. Und ein feines Sechsgang-DSG gibt's für 2023 Euro.

Michael von Maydell

TECHNISCHE DATEN

Karosserie
Fünfsitziger Van, Länge x Breite x Höhe 4405 x 1794 x 1806 mm, Radstand 2681 mm.

Fahrwerk
Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, Starrachse hinten mit Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn/hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Reifen 195/65 R 15.

Kraftübertragung
Vorderradantrieb, Sechsganggetriebe.

Motor
Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 1395 cm^3, Leistung 92 kW (125 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 220 Nm bei 1500/min.

Fahrleistungen
0–100 km/h..... 10,9 s
Höchstgeschwindigkeit..... 185 km/h
Gesamtverbr. (NEFZ).....S 5,9 l/100 km

Grundpreis
VW Caddy
1.4 TSI BMT Trendline.....22 467 Euro

→ Fazit

Sehr gutes Raumangebot, sicheres Fahrverhalten, sparsame sowie kultivierte Motoren, bequemer Zustieg, gute Rundumsicht

Eingeschränkte Variabilität, magere Grundausstattung