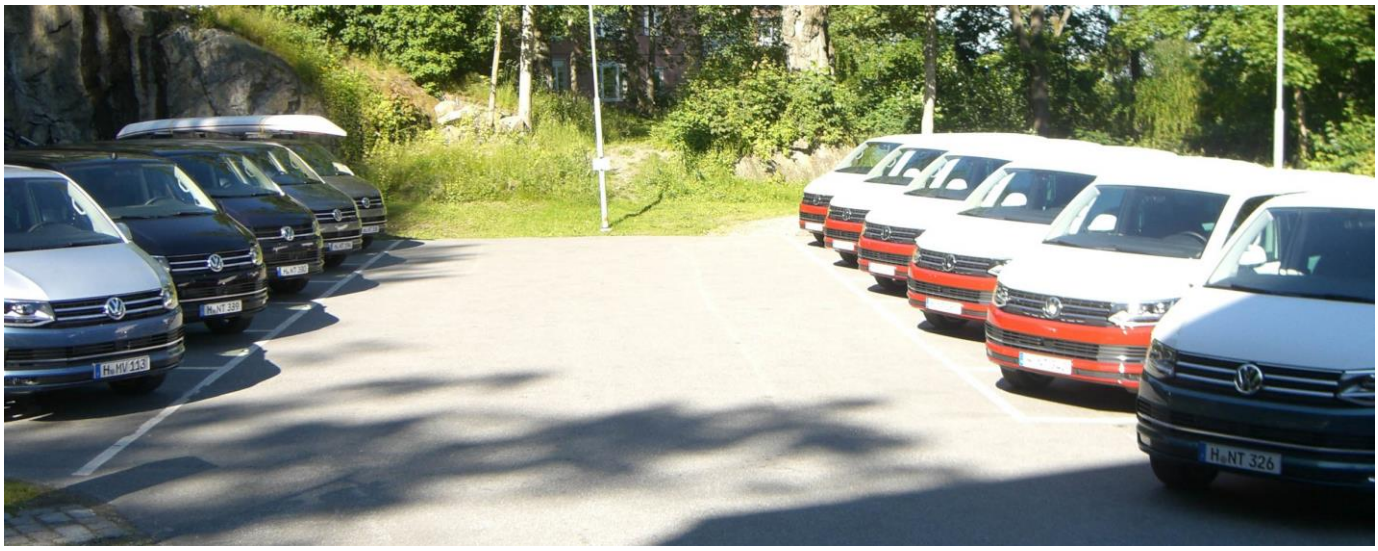
VW T6 – Große Vielfalt

„Welches Schweinderl hätten‘s denn gern?“ fragte der unvergessene Robert Lemke bis Ende der 1980er-Jahre die Teilnehmer seiner Rate-Sendung „Was bin ich“. „Welchen Bulli hätten’s denn gern?“ müsste in abgewandelter Form die Frage lauten, die VW den Interessenten des neuen T6 stellt: Caravelle oder Multivan (den Transporter lasse ich außen vor)? Ausstattungslinie Conceptline, Trendline, Comfortline, Highline oder Business (für „repräsentativen und nicht alltäglichen Komfort für Geschäftsreisende“ beim Multivan)? „Einstiegsmotorisierung“ mit 84 PS bzw. 102 PS oder Top-Aggregate mit 150 PS bzw. 204 PS? Diesel oder Benziner? Handschalter oder Automatik (DSG)? Front- oder Allradantrieb? Kurzer oder langer Radstand? Fragen über Fragen …

Rund um Stockholm hatte ich am Wochenende die Gelegenheit, ein erstes persönliches Bild von den zahlreichen T6-Varianten zu „erfahren“. Bevor ich die oben angesprochenen Punkte thematisiere, erst noch einige generelle Eindrücke vom T6: das Raumangebot für – bis zu 9 – Passagiere und das Gepäck ist phantastisch. Hinzu kommt die hohe Variabilität, die zügig unterschiedlichste Sitzkonfigurationen erlaubt und in diesem Rahmen den Kofferraum je nach Bedarf vergrößert oder verkleinert. Hat der Fahrer seinen Sitz – bequem und für lange Strecken bestens geeignet – geentert, findet er ein Cockpit im bekannten VW-Look vor: alles sitzt dort, wo es hingehört, mit einer Bedien-Logik, die u.a. bereits aus Golf und Passat bekannt ist und sich sofort erschließt. Vom höher platzierten Fahrersitz aus kann man nicht nur die schöne schwedische Landschaft genießen, sondern verfügt zudem über eine exzellente Übersicht. Bei Rangiermanövern unterstützt außerdem die optionale Rückfahrkamera. Darüber hinaus sind zahlreiche weitere Assistenzsysteme wie das Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ oder die automatische Distenzregelung („ACC“) inklusive City-Notbremsfunktion erhältlich. Nicht zuletzt mit weiteren Ausstattungs-Features wie der adaptiven Fahrwerksregelung DCC, elektrischen Schiebetüren, Ledersitzen oder 18“-Leichtmetallfelgen mit Reifen der Größe 255/45 R 18 verströmt der T6 Premium-Feeling. Zumal auch Qualität und Verarbeitung hochwertig sind, sowie das Infotainment auf dem aktuellen Stand und die Optik edel ist.

Hohen Ansprüchen genügt zudem der Komfort an Bord, sowohl bezüglich der Federung wie auch des Geräuschniveaus. Die Benziner und die Diesel halten sich mit ihrer guten Laufkultur im Hintergrund. Mit den stärkeren Motorvarianten mit 150 PS und 204 PS kann man es durchaus forcierter angehen, allerdings bietet das strenge Tempolimit in Schweden – u.a. 110 km/h auf Autobahnen – wenig Gelegenheiten, detailliertere Eindrücke zur Leistungsfähigkeit der Triebwerke und der Fahrdynamik zu sammeln. Beeindruckend ist vor allem, dass man die schiere Größe des Bulli – fast fünf Meter lang und zwei Meter hoch – beim Fahren nahezu nicht registriert. Überhaupt hat man am Lenkrad das Gefühl, einen PKW zu steuern, auch mit Blick auf die hohe Fahrsicherheit. Die Lenkung arbeitet präzise und der Schaltknauf des handgeschalteten Getriebes ist nicht nur griffgünstig hoch platziert, sondern auch die Gänge lassen sich einfach einlegen. Meine erste Wahl bleibt jedoch das DSG, das die Gänge flott und zum richtigen Zeitpunkt wechselt. Kommen wir zu den Motoren: der Benziner mit 204 PS weiß zwar zu gefallen, die erste Wahl bleiben für mich aber die drehmomentstarken Diesel mit 150 PS oder 204 PS. Auf meiner Runde lag der Verbrauch der stärkeren Diesel-Variante laut Bordcomputer bei akzeptablen 8,2 Litern.

Wie soll DER T6 also aussehen? Einfache Antwort: es gibt nicht DEN EINEN Bulli für alle. Stattdessen muss jeder Käufer mit Blick auf sein Anforderungsprofil und Budget die individuell beste Variante zusammenstellen. Während VW im Caravelle den „klassischen Shuttle-Bus zur Personenbeförderung“ sieht, wird der Multivan als „flexibler Maxi-Van“ definiert, der in sich „Transporter, Alltagswagen und Freizeitmobil“ vereint. Bei den Ausstattungslinien bietet sich insbesondere die Comfortline an, die aus meiner Sicht das beste Preis-/Leistungsverhältnis bereithält. Für alle, die Wert auf „Premium-Ambiente“ legen, führt jedoch kein Weg an der Highline vorbei. Auch die passende Motorisierung wird durch die Erwartungshaltung bestimmt: wem es reicht, im Verkehr mitzuschwimmen, wird schon mit den beiden Einstiegsdiesel mit 84 PS und 102 PS glücklich. Will man den T6 aber auch mal „laufen lassen“, sollte man sich für eines der stärkeren Aggregate mit 150 PS oder 204 PS entscheiden. Gerade dann empfiehlt sich zudem das DSG. Die Frage, ob man den langen Radstand oder den Allradantrieb braucht, beantworten letztlich die jeweiligen Einsatzbereiche. „Mein“ T6 würde übrigens so ausschauen: ein Multivan mit 204 PS-Diesel, DSG, Allrad, kurzem Radstand und Highline-Ausstattung. Dafür müsste ich übrigens

den stolzen Grundpreis von knapp 68.000 Euro investieren. Eine interessante Alternative stellt das zur Markteinführung angebotene Sondermodell „Generation SIX“ dar. Dank Zweifarblackierung besitzt es das Flair der Ikone Bulli T1 …