



Ganz schön lang: Der große VW Transporter mit L-Trennwand streckt sich auf knapp 5,5 Meter.

ZUWACHS in der Großfamilie

Kasten, Kombi, Kasten-Doka, Doppelkabine, Caravelle – war's das? Von wegen, den VW Transporter gibt's als ungewöhnlichen Kastenwagen mit L-Trennwand. Ein Fall fürs Handwerk.

Autor & Fotograf **Randolf Unruh**

N

Nachwuchs bei VW Nutzfahrzeuge: Die junge und breit grinsende Transporterfamilie findet am Tisch Platz für eine weitere Variante. Der VW Transporter als Kastenwagen mit L-Trennwand sortiert sich neben dem Transporter Plus ein. Handelt es sich bei ihm um einen Sechssitzer, so entpuppt sich der Neue als Fünfsitzer.

sitzer für Mannschaft und Material, wie es ihn noch nicht gab. Mit der Namensfindung tun sich die Eltern etwas schwer: Transporter mit L-Trennwand, das klingt nüchtern-niedersächsisch wie ein abgernteter Kartoffelacker. Die nahe Verwandtschaft von Ford ist mit ihrem Parallelmodell Transit Custom Multicab munterer unterwegs.

Die L-Trennwand entspricht von oben gesehen eher einem „Z“ mit vertikalem Strich in der Mitte. Der Sinn erschließt sich vor allem bei der Variante mit langem Radstand. Sie erinnert mit dreieinhalb Metern zwischen Achse eins und zwei optisch an einen Hush Puppie

oder eine Stretchlimousine. Wer die Flügeltüren öffnet und linker Hand die Schiebetür, der entdeckt auf knapp 60 Zentimetern Breite neben einer vollflächigen Trennwand eine Verlängerung des Laderaums von etwa 1,7 auf rund drei Meter. Gedacht vor allem für Langmaterial wie Teppichrollen, Rohre, Bretter, Handläufe, Ziergitter – was auch immer.

Die wattenartige Abdeckung des Bodens – Rutschgefahr bei Nässe – erinnert an den Ford als Keimzelle. Oben gibt es zwei ungeschützte Kabelverbinder, aber auch eine LED-Innenbeleuchtung einschließlich Vorfeldstrahlern hinten. Unten dann stabile Zurrösen. Nicht zuletzt

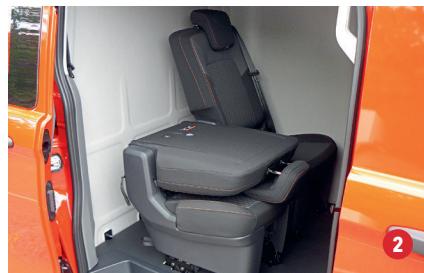
VW Transporter

Abmessungen (L/B/H):	5.450/2.032/1.989 mm
Radstand:	3.500 mm
Wendekreis:	13.000 mm
Laderaum (L/B/H):	1.675-3.022/575-1.777/1.427 mm
Breite zw. Radkästen:	1.392 mm
Ladekapazität:	4,5 m ³
Leergewicht Testwagen:	2.323 kg
Nutzlast:	902 kg
Zul. Gesamtgewicht:	3.225 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung:	2.400 kg
Zul. Zuggesamtgewicht:	5.725 kg
Motor:	Turbodiesel
Hubraum:	1.996 cm ³
Leistung:	125 kW/170 PS
Drehmoment:	390 Nm
Getriebe:	Achtgang-Wandlerautomatik
Antrieb:	Allradantrieb 4Motion
Höchstgeschwindigkeit:	170 km/h
Verbrauch WLTP:	8,7 l/100 km
CO₂-Emissionen:	227 g/km
Teststrecke beladen:	8,4 l/100 km
Testverbrauch beladen:	min./max. 7,5/14,5 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	0,26 l/100 km
Preis (exkl. MwSt.):	ab 51.760 Euro

entfallen die bisher so spießig-lästigen Aufsteller der Hecktüren. Mit der Bezifferung des Volumens tut sich der Autobauer schwer, es dürften rund 4,5 Kubikmeter sein. Die Nutzlast beläuft sich auf rund 900 Kilogramm, trotz umfangreicher Ausstattung inklusive Anhängerkupplung. Ungleiche Lastverteilung spielt angesichts üppiger Achslasten von 1,7 und 1,9 Tonnen kaum eine Rolle. Zusätzlich sind 2,4 Tonnen Anhängelast drin.

MÖNCHSZELLE MIT EINZELSITZEN

Die Plätze in der zweiten Reihe ähneln trotz heller Trennwand und einem Türfenster einer kargen Mönchszelle. Doch hochwertige Einzelsitze und viel Bewegungsfreiheit machen den ersten Eindruck mehr als wett. Dort hinten sitzen Mitfahrer sogar besser als auf dem ebenfalls angenehm gepolsterten Doppelsitz vorn. Der Spatenplatz indes ist jener für den Steuermann, hier in einer Top-Ausführung mit verlängerbarem Sitzkissen – eine Wohltat für lange Strecken. Wesentliches Plus der neuen Transporter sind hier die größere Bewegungsfreiheit, auch die üppigen Ablagen. Bis zum neuen und sehr tiefen zweiten Handschuhfach – der Beifahrer-Airbag ist nach oben unter das Dach ausgewichen. Die gesamte Umgebung wirkt seriös, solide und gepflegt, ein angenehmer Arbeitsplatz.



1 Üppiger Laderaum: Linker Hand passt anstelle von Ballastsäcken auch Langmaterial hinein.

2 Geräumige Kabine: Die Mönchszelle mit Einzelsitzen in der zweiten Reihe.

3 Komfortables Cockpit: drei Plätze vorn, prächtiger Fahrersitz.

Das Lenkrad ist nahezu rund. Eine Binsenweisheit? Falsch, hier unterscheidet sich der VW von seinem Ford-Kollegen. Ebenso in der Bedientastatur und den prima ablesbaren Instrumenten. Identisch ist dagegen die Grundform der Armaturentafel, sind Details wie der eigenwillig hoch liegende Startknopf oder der Drehregler für die Lautstärke des Infotainmentsystems. Bei der Bestellung den elektrischen Zuheizer nicht vergessen, sonst bleibt es lange kühl an Bord.

Weiter vorn rackert im Maschinenraum ein Zweiliter-TDI genannt, obwohl er nicht von VW stammt. Wer genau hinschauen will: Zweifaches Ziehen am Entriegelungshebel im Cockpit genügt, das Tasten im Schmuddelbereich unter der Motorhaube entfällt. Der knurrige Diesel arbeitet selbst in der stärksten Ausführung mit 125 kW/170 PS etwas behäbig.

Die optionale Achtgang-Automatik hält den Motor bevorzugt in Drehzahlen ab etwa 1.500 Touren. Da fühlt er sich wohl. Indes schaltet der Automat etwas übereifrig und nervös hin und her. Trotzdem funktioniert die Angelegenheit wirtschaftlich: Der Testverbrauch mündete beladen im gemischten Einsatz auf der anspruchsvollen Hausstrecke inklusive schneller Autobahnetappe bei 8,4 l/100 km – nicht übel für einen 3,2-Tonner.

WACKERER ALLRADANTRIEB

Der ja noch mehr kann, siehe 4Motion-Allradantrieb. Ob mit allen vier Rädern auf Schotter oder mit unterschiedlichem Grip links und rechts: Er zieht den VW wacker und ohne jedes Zicken am eigenen Schopf aus der Bredouille. Der Zusatzantrieb schaltet sich bei Schlupf automatisch innerhalb von Millisekunden zu, scheint notwendige Eingriffe gar vorherzusehen. Wegen seines ellenlangen Radstands verwandelt sich der Niedersachse zwar nicht in einen Geländewagen. Aber Traktion für Baustelle, Feldwege, Wiese oder Schnee – die bringt er mit. Dran denken: abseits der Straße den eifrigen Notbremsassistenten für Rückwärtsfahrt abschalten. Denn er definiert beim Rangieren jedes harmlose Zweiglein als Hindernis und schließt zum Schrecken der Besatzung prompt vehement die Bremse.

Zu den großen Vorzügen des Testwagens zählt sein komfortables Fahrwerk, egal ob leer oder beladen. Da steckt offensichtlich eine Menge VW drin, von der breitspurigen Schräglenger-Grundkonstruktion bis zur Abstimmung. Und die Lenkung arbeitet bei niedrigem Tempo zwar recht luftig, aber insgesamt so präzise wie gewünscht und gewohnt.

Dann war da noch eine Kleinigkeit: Bei genauem Hinschauen entdeckt der Fahrer aus seiner Warte unten links in der Windschutzscheibe die skizzierte Silhouette eines Transporters. Jetzt grinst er, der Tester!

patrick.neumann@handwerk-magazin.de



Noch mehr Lust auf Tests?

Dann sofort im Netz unsere Online-Rubrik „Fahrzeug“ ansteuern und die Testberichte lesen:
handwerk-magazin.de/fahrzeug