



1 Pflügt dynamisch durch die Baustelle: der lächelnde neue VW Transporter.

2 Eigene Rückleuchten unterscheiden den neuen VW Transporter vom Kollegen.

3 Schicke Pkw-Variante: Caravelle in feiner Ausführung mit lackierten Stoßfängern.

4 Cockpit mit VW-Elementen: eigenes Multifunktionslenkrad, individuelle Instrumente, Mittelkonsole und teils auch Ablagen.



SMILEY am Bau

IAA Transportation 2024: Vorfahrt für den neuen VW Transporter, entwickelt und gebaut von Ford. Aber mit eigenem Gesicht und Varianten speziell fürs Handwerk.

Autor **Randolf Unruh**

Wie gewinnt ein Transporter an Profil, der federführend von einem Partner entwickelt und gefertigt wird? Der zuvor als der Transporter schlechthin galt und einer ganzen Fahrzeugkategorie seinen Namen gab? Es ist kein Geheimnis, dass der neue VW Transporter in Zusammenarbeit mit Ford entstanden ist, grüßen lässt der Transit Custom. VW Nutzfahrzeuge (VWN) hat auf dem Beifahrersitz Platz genommen. Aber auch Beifahrer können eine wichtige Rolle spielen. Sie unterstützen den Fahrer. Und zur Not greifen sie ins Steuer ein.

Grinst der neue VW Transporter ob dieser Gemengelage etwas verlegen? Bereits seit Dezember vergangenen Jahres können Interessenten den Neuen bestellen (ab netto 43.768 Euro). Ein Blind Date. Denn die Sache zieht sich hin, bis zur Premiere auf der IAA Transportation im September und den ersten Auslieferungen. Das Vorgängermodell ist längst nicht mehr konfigurierbar. Es gibt nur noch Restbestände beim VW-Händler.

Das alles lächelt der Newcomer mit seinem Smiley-Kühlergrill einfach weg. Blickt aus schmalen LED-Scheinwerfern und zeigt markant-dynamische Nüstern im Stoßfänger. Die umlaufende „Bulli-Linie“ nicht zu vergessen. Sie fasst den Transporter ein, typisch VW. Identisch mit Ford sind Rohbau, Karosserie, Heck. Nur klammern eigene LED-Rückleuchten das Heck ein. VWN legt Wert auf robuste Alltagsdetails: Bei Modellen im typisch weißen Lack sind Elemente in der Frontpartie durchgefärbt, ebenso die Ecksäulen links und rechts hinten. Das verhin-

dert hässliche Schrammen, sollte der Transporter im harten Alltag anecken.

Der Neue tritt in zahlreichen Varianten an. Viele, aber längst nicht alle, kennt man von Ford. Da wäre der Kastenwagen, hier auch mit Hochdach. Oder der Kombi mit maximal neun Sitzen. Beide verbindet ein Kastenwagen mit zweiter Sitzreihe sowie die Multicab, ein Kastenwagen mit zweistufiger Trennwand: in der zweiten Reihe rechts zwei Sitze, links Laderaum bis hinter den Fahrerplatz. Dann wäre da der Bus Caravelle als Shuttle oder Großraumtaxi, als feinerer „Life“ und „Style“.

EXKLUSIVES DOKA-DERIVAT

Nur bei VW pflügt ein „Panamericana“ in Offroad-Optik mit Verkleidungen von Seitenschwellern und Radläufen, lackiertem Kühlerschutzgitter und individueller Ausstattung durch die Baustelle. Ganz wichtig, vor allem für Handwerk, Bau und Kommunen: Exklusiv für VW gibt es eine Doppelkabine mit Pritsche.

Der neue VW Transporter streckt sich auf 5,05 Meter (plus 14,6 Zentimeter), der Radstand um 9,7 Zentimeter auf 3,1 Meter. Mit langem Radstand dehnt er sich auf 5,45 Meter Länge. Mit 2,03 Meter geht die Karosserie deutlich in die Breite. Die Höhe bleibt haarscharf unter zwei Metern. Je nach Ausführung fasst der Laderaum zwischen 5,8 (Kasten kurz flach) und 9,0 Kubikmetern (lang hoch). Praktisch: Der Freiraum zwischen den Radkästen wächst deutlich auf 1,39 Meter. Die Nutzlast beziffert VWN auf maximal 1,33 Tonnen, die Anhängelast auf bis zu 2,8 Tonnen.

Vorn ist die Grundstruktur der Armaturentafel mit 12-Zoll-Instrumenten- und 13-Zoll-Infotainmentdisplay vom Zwilingsbruder bekannt. VW-Fahrer greifen

jedoch an ein markeneigenes Multifunktionslenkrad und blicken – zum Glück angesichts der schwer genießbaren Ford-Instrumente – auf eigene Armaturen. Sie sind durchweg digital und konfigurierbar. Individuell sind die Ablagen im Obergeschoss der Armaturentafel sowie unten die breite Konsole für den Schalthebel samt Ablage. Rechter Hand profitiert der VW mit einem tiefen geschlossenen Fach vom Beifahrer-Frontairbag in der Dachverkleidung.

REICHHALTIGE MOTOREN-RANGE

Die Zweiliter-Diesel des neuen Transporter heißen wie gewohnt TDI, indes stammen sie von Ford. Das Leistungsspektrum reicht von 81 kW/110 PS über 110 kW/150 PS bis 125 kW/170 PS. Groß wird das Angebot – endlich – der E-Antriebe. Hier stehen drei vollelektrische Varianten zur Wahl: 100 kW/136 PS, 160 kW/218 PS und in der Spitze 210 kW/286 PS. Die Brutto-Batteriekapazität beläuft sich auf 83 kWh, netto sind dies lediglich 64 kWh – eine überraschende Differenz. Im Zulauf ist eine Ausführung mit reduzierter Leistung und kleinerer Batterie. Die Rede ist von 54 kWh.

Hinzu kommt ein Plug-in-Hybrid auf Benzinerbasis mit einer Systemleistung von 171 kW/232 PS, ebenso ein 4x4 auf Grundlage der E-Variante. Während TDI und Plug-in-Hybrid die Vorderräder antreiben, verfügen die vollelektrischen Varianten über einen Heckantrieb mit E-Motor im Bereich der Hinterachse. Die beiden unteren TDI-Leistungsstufen sind mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt, die stärkste Ausführung mit einer Achtgang-Automatik, verfügbar auch für den mittleren TDI.

VW verzichtet auf die Fortsetzung der bisherigen Namensgebung: Der Neue ist kein T7. Er heißt wie das, was er ist. Einfach Transporter. **hm**

patrick.neumann@handwerk-magazin.de



Ford Transit Custom im Test

So schlug sich das Schwestermodell des neuen VW Transporter auf unserer Testrunde:
handwerk-magazin.de/fahrzeug