

Transporter und Co. in gestraffter Volkswagen Design-DNA

- **Front- und Heckpartie tragen die markanten Züge des neuen Marken-Designs**
- **Neues Räderprogramm mit 16-, 17- und 18-Zoll-Dimensionen**

Zwei mal zwei Meter sind im Segment der leichten Nutzfahrzeuge die Eckdaten der Quadratur zum vielzitierten Kreis. Hinzu kommen fünf Meter in der Länge, die das Viereck zum Raummaß streckt. Maße, die der durchschnittliche Parkraum auf Straßen und in Tiefgaragen diktiert. Maße, die maximales Ladevolumen bei gleichzeitig guter Zugänglichkeit versprechen. Maße, die Volkswagen Nutzfahrzeuge seit jeher gut verpackt. Auch die sechste Generation des Transporters trägt unverkennbar die Stilmerkmale seiner Vorgänger und bündelt diese zu einem kraftvollen Gesamtdesign, das erneut seine Zeit nachhaltig prägen wird. Der neue Transporter ist der VW Bus – er ist das Original.

Frontpartie: Die neue Generation ist vor allem an ihrer komplett neuen Frontpartie zu erkennen. Ihr Design verbindet stilvolle Geradlinigkeit mit einem hohen Maß an Kraft. Bewusst gesetzte, klar definierte Linien geben der Baureihe ein zeitgemäßes aber doch zeitloses und damit stets modernes Gesicht. Mit der tiefgezogenen Bugschürze, die sich knapp über dem Straßenniveau nahezu vertikal aufrichtet, hat die neue Generation zudem an Charisma, Exklusivität und Dynamik gewonnen. Dennoch gibt es zwischen Transporter, Multivan und Caravelle sowie einzelnen Karosserie- und Ausstattungsversionen feine Unterschiede. So sind beispielsweise die Stoßfänger der Transporter und des Caravelle Trendline in dunkel genarbttem Kunststoff gehalten. Die Pendants aller anderen Versionen sind in Wagenfarbe lackiert. Darin integriert sind die optionalen, rechteckigen Nebelscheinwerfer. Die Kühlerschutzgitter sind dabei stets in schwarz ausgeführt – in Abhängigkeit der Ausstattung matt oder hochglänzend, mit ein oder drei verchromten Querspangen. Beim Multivan Highline gesellt sich zur Differenzierung zu den anderen Multivan-Lines noch eine vierte Chromleiste im unteren Lufteintrittsgitter hinzu. Ausgehend von den Scheinwerfern, die es in Abhängigkeit der Ausstattung als H4, H7 und LED-Ausführung gibt, zeichnen sich markante Linien über die Front und Seite. Besonders auffällig ist dabei die aufschwingende V-Linie, die sich über die gesamte Motorhaube

erstreckt. Die neu entwickelten und beim Multivan Highline serienmäßigen LED-Scheinwerfer geben der neuen Generation selbst bei Nacht ein unverwechselbares Äußeres.

Heckpartie: Die Eigenständigkeit gilt auch für die Heckansicht, die mit einer waagrechten Sicke die Breite des Fahrzeugs markant in Szene setzt. Das wird durch das breite Heckfenster und die tiefgezogene, in ihrer geometrischen Gliederung klar umrissene Nummernschild-Einfassung nebst LED-Kennzeichen-Beleuchtung nochmals unterstrichen. Diese horizontale Gliederung nimmt auch der Heckstoßfänger auf, der mit plan gezeichneten Flächen das Heck nochmals ausdrucksvoll konturiert.

Seitenpartie: Auffällig sind die tiefer angesetzten Außenspiegel und der dynamisch in der Sicke liegende Seitenblinker. Darüber hinaus prägen zahlreiche, neu konzipierte Felgen die Seitenansicht. Dabei reicht das serienmäßige beziehungsweise optionale Spektrum von 16 und 17 Zoll großen Stahlfelgen, sowie den neuen Leichtmetallfelgen in den Größen 16 und 17 Zoll namens Clayton bzw. Devonport bis hin zu den neuen 18 Zoll Felgen Springfield. Letztere lassen viel Durchblick auf die dahinterliegenden Bremsscheiben zu und wirken dadurch besonders leicht und sportlich. Mit seinem expressiven Design beweist der erfolgreichste europäische Transporter einmal mehr den gelungenen Spagat zwischen Lastenesel und Business-Limousine.

Lackierungen: Den neuen Transporter gibt es in 17 Außenfarben. Viele davon sind neu im Programm, wie zum Beispiel Mojave Beige Metallic. Dieser Farbton ist dann auch neben Kirschrot und Bambusgarden Metallic die Konträr-Farbe zu Candyweiß, die im oberen Bereich der Karosserie den Grundton für drei der vier auffälligen Zweifarblackierungen stellt. Die Zweifarblackierungen stehen exklusiv für das Launchmodell Multivan Generation SIX zur Verfügung. Einzig Acapulcoblau Metallic wird mit Reflexsilber kombiniert. Je nach Karosserie- und Ausstattungsversion ergeben sich darüber hinaus spezifische Kombinationen. So werden beispielsweise die Farben „Leuchtorange“ und „Pure grey“ ausschließlich für die Nutzfahrzeuge und den Caravelle Trendline angeboten, während „Candyweiß“ und „Kirschrot“ für die gesamte Baureihe zur Verfügung stehen. Als optionale

Metallic-Lackierungen bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge die Lacke „Black Berry“, „Reflexsilber“, „Bambusgarden“, „Indiumgrau“, „Chestnut brown“, „Starlight Blue“, „Acapulcoblau“ und „Mojave Beige“ an. Die edle Perleffektlackierung „Deep Black“ rundet das breite Farbspektrum perfekt ab.

Interieur: Ein Highlight stellt das Cockpit-Design der sechsten Transporter-Generation dar: Es zeichnet sich traditionell durch innovative Gestaltung, hochwertige Materialien und Liebe zum Detail aus. Die Instrumententafel präsentiert sich klar und geometrisch, die waagrechte Gliederung in vier Ebenen betont die Breite des Cockpits. Elegant wirken zudem die leicht abzulesenden Instrumente unter der mit zwei Sicken versehenen Gegenlicht-Hutze und der mittige Infotainment- und Funktionsblock. Drei Lenkradtypen (Kunststoff, Leder und Multifunktion-Leder) unterstreichen den modernen Arbeitsplatz des Fahrers. Alles in Allem korrespondieren horizontale Elemente optisch mit vertikalen Akzenten - eine klare Ordnung und Symmetrie, die mit ihrer ruhigen Architektur dem Ideal hoher Funktionalität und Qualität entspricht. Diese wird unterstützt durch zahlreiche neu gestaltete Sitzbezüge aus Stoff, Kunstleder, Alcantara und Leder.

Die sogenannte Standard-Schalttafel folgt in ihren Funktionen den Anforderungen des Arbeitsalltags. Zahlreiche Ablagefächer stehen zur Verfügung. So finden sich auf dem Instrumententräger zwei außenliegende Cupholder und eine offene Mittelablage. Weitere Fächer für Zollstock und Handy öffnen sich vor dem Beifahrer. Das unterste davon ist mit einer verschließbaren Klappe als Handschuhkasten ausgeformt. Hinzu kommt ein schmaler Schaltkorb, der genügend Platz für den mittig auf der Doppelsitzbank sitzenden Beifahrer verspricht. Anders im zweisitzigen Cockpit. In Abhängigkeit der Ausstattung kommen folglich drei unterschiedliche Instrumententräger zum Einsatz. So gibt es erstmals zwischen der reinen Nutzfahrzeug- und Pkw-Schalttafel einen „Zwitter“, der ausschließlich im Multivan Trendline verbaut wird. Zu der Standard-Instrumententafel gesellt sich in diesem Fall eine breite Mittelkonsole, die aus dem Multivan Comfortline bekannt ist. In ihr befinden sich ein Ablagefach mit Deckel, das optional mit der Mobiltelefon-Schnittstelle „Comfort“ für das Handy ausgestattet ist, sowie in einer kleinen Schublade zwei Cupholder. Direkt darunter:

ein Bottleholder, der mittels der Klimaanlage gekühlt werden kann. Das gilt im Übrigen auch für den Handschuhkasten im Knieraum des Beifahrers. Die Komfort-Schalttafel präsentiert sich darüber hinaus geschlossener. Markant sind bei dieser vor allem die Dekorelemente, die unter anderem die Drehregler der Lüftungsanlage aufnehmen und so ein durchgehendes Band von Tür zu Tür spannen. Darüber befinden sich die Instrumente, das Infotainment und die vier Lüftungsausgänge sowie ein geschlossenes Handschuhfach.

Abmessungen: Die Außenabmessungen des neuen Transporters bleiben dem Fahrzeugsegment, das der VW Bus vor gut 65 Jahren gegründet hat, treu. Kompakte Parkraummaße bei einem Maximum an Innenraumvolumen charakterisieren auch die sechste Generation des Transporters. Insgesamt stehen zwei Fahrzeuglängen und drei Fahrzeughöhen zur Wahl. Zudem gibt es vom Band drei Standhöhen: Standardhöhe (Transporter), 20 mm tiefer (Multivan), 40 mm tiefer (BlueMotion und Dynamikfahrwerk). Zudem gibt es eine Höherlegung über die hauseigene Business Unit für Spezialfahrzeuge um 30 mm (Seikel-Fahrwerk). Die Radstände messen 3.000 mm und 3.400 mm, die Fahrzeuglängen 4.892 mm und 5.292 mm. Beim Standard-Fahrwerk messen die Höhen 1970 mm beim Multivan (Highline 1950 mm), 2.176 mm beim Mittelhochdach und 2.476 mm beim Hochdach. Die möglichen Ladevolumina liegen in Abhängigkeit von Radstand und Fahrzeughöhe bei bis zu 9,3 m³ (Kastenwagen mit Hochdach).

Gewichte: Je nach Ausstattungsvariante und Motorisierung reicht das zulässige Gesamtgewicht des neuen Transporter Kastenwagens von 2.600 kg bis zu 3.200 kg. Dabei wird in Abhängigkeit der Motorisierung eine maximale Zuladung zwischen 502 kg und 1.224 kg gewährleistet. Das zulässige Gesamtzuggewicht beträgt beim Kombi und beim Kasten einheitlich 4.800 kg bis 5.300 kg. Gleiches gilt für die Dachlast mit 150 kg. Die maximale Anhängelast reicht bis zu 2.500 kg und bestätigt mit diesem Spitzenwert die Zugeigenschaften des neuen Transporters.

Motoren und Fahrwerk

- **TDI – neue Motoren mit bis zu einem Liter weniger Verbrauch**
- **TSI – nun auch die Otto-Motoren serienmäßig mit Start-Stopp-System**
- **BlueMotion – Spritsparmeister der Baureihe**
- **DCC – adaptive Fahrwerksregelung und neue Alufelgen**

Die Anforderungen und Ansprüche an die T-Baureihe können kaum unterschiedlicher sein. Vom einfachen Transporter bis hin zum voll ausgestatteten Multivan sollen alle Wünsche der Kunden und deren Vorstellungen an Mobilität und Agilität erfüllt werden. Volkswagen Nutzfahrzeuge antwortet darauf mit einem breit gefassten Leistungsspektrum, das von 62 kW / 84 PS bis zu 150 kW / 204 PS reicht.

Das Aggregate-Programm umfasst insgesamt sechs Motoren – vier neue TDI und zwei TSI. Je nach Leistung sind diese mit einem 5- oder 6-Gang-Schaltgetriebe oder mit einem 7-Gang-DSG gekoppelt. Zudem lassen sich viele Varianten, ungeachtet der Getriebeversion, mit dem Allradantrieb 4MOTION bestellen. Darüber hinaus arbeiten alle Motoren äußerst wirtschaftlich. Über die gesamte Baureihe sparen die neuen Motoren rund einen Liter Kraftstoff gegenüber der Vorgängergeneration. Alle Motoren verfügen serienmäßig über ein Start-Stopp-System.

Dieselmotoren: In der T-Baureihe startet demnach für die EU6-Märkte eine komplett neue TDI-Motoren-Generation, die auf den werksinternen Namen EA288 Nutz hört. Dieser Motor ist speziell im Hinblick auf die erschwerten Anforderungen eines Nutzfahrzeugs entwickelt worden. Langlebigkeit und Robustheit standen damit an oberster Stelle. Angeboten werden die quer eingebauten und um acht Grad nach vorn geneigten TDI (1.968 cm³) mit 62 kW / 84 PS, 75 kW / 102 PS, 110 kW / 150 PS und 150 kW / 204 PS. Bis zur Leistungsstufe von 150 PS sorgt jeweils ein Turbolader mit variabler Turbinen-Geometrie für Schub; in der 204 PS starken Topversion kommt eine zweistufig geregelte Aufladung zum Einsatz. In ihr liegt das maximale Drehmoment von 450 Nm bereits zwischen 1.400 bis 2.400 U/min an. Mit

dieser Leistung ist der dieselangetriebene VW Bus auch erstmals über 200 km/h schnell. Generell erreichen alle Motoren aufgrund des dynamischeren Drehmomentverlaufs deutlich bessere Elastizitätswerte.

Herausstechend ist unter anderem der Zylinderkopf. Bei ihm sind die jeweiligen Ein- und Auslass-Ventile nicht mehr nebeneinander, sondern hintereinander angeordnet. Das hat zur Folge, dass beide Nockenwellen sowohl Ein- als auch Auslassventile steuern. Vorteil: Aufgrund der verschiedenen Kanallängen lässt sich ein besserer, maximaler Durchfluss bei gleichzeitig besserer Gemisch-Aufbereitung und Verbrennung realisieren. Das spart trotz höherer Leistungsausbeute Sprit und senkt den CO₂-Ausstoß. Im Mittel reduziert sich der Dieserverbrauch um gut einen Liter. Das sind rund 24 Gramm weniger CO₂ pro Kilometer. An der Spitze steht natürlich der 75 kW / 102 PS oder 110 kW / 180 PS starke BlueMotion mit einem sehr geringen Verbrauch (Einsatz zeitverzögert zur Markteinführung). In ihm bündeln sich traditionell alle noch wirtschaftlichen Maßnahmen zur Verbrauchsreduzierung wie beispielweise eine Tieferlegung, eine Gewichtsreduzierung und rollwiderstandsarme Reifen. Das mittlerweile bekannte Motor-Start-Stopp-System ist bei allen EU6-Fahrzeugen mit an Bord. Im Frühjahr 2016 folgt der sparsame 2.0 TDI 84 kW / 114 PS.

Mit der vorgeschriebenen Abgasnorm EU6 ist für Dieselmotoren eine NO_x-mindernde Abgasnachbehandlung für alle diesetriebene Fahrzeuge notwendig. Dazu werden bei der NO_x Abgasnachbehandlung die Verbrennungsgase, nachdem sie den Brennraum verlassen haben, auf katalytischem oder chemischem Wege gereinigt. Dafür wird ein SCR-Katalysator (Selective Catalytic Reduction) nachgeschaltet, der die Abgaskomponente Stickoxid (NO_x) ohne Bildung von unerwünschten Nebenprodukten selektiv zu Stickstoff und Wasser umwandelt. Die Umwandlung erfolgt unter Verwendung einer synthetisch hergestellten, 32,5prozentigen Harnstofflösung wie beispielsweise AdBlue® (ISO 22241-1 /AUS 32), das in einem 13 Liter fassenden Zusatztank mitgeführt wird. Hierzu muss unabhängig der Serviceintervalle nach rund 7.000 Kilometern der Betriebsstoff AdBlue® selbstständig oder durch eine Vertragswerkstatt nachgefüllt werden. Die Dosierung erfolgt automatisch.

Benzinmotoren: Auf Seite der Benziner steht gleichfalls ein 2,0 Liter großer Vierzylinder im Programm. Er leistet entweder 110 kW / 150 PS oder 150 kW / 204 PS. Die maximalen Drehmomente liegen bereits ab 1.500 U/min an und beziffern sich auch 280 oder 350 Newtonmeter. Werksintern hört er auf den Namen EA888 und ist bereits aus dem Vorgänger bekannt und in vielen Fahrzeugen des Konzerns vertreten. Die wesentlichen Entwicklungsziele wie Leichtbau, die Erhöhung des Fahrkomforts, die Verringerung des Verbrauchs und Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie die Verbesserung der Wartungsfreundlichkeit sind im neuen Transporter nun gänzlich umgesetzt. So besitzt der Motor beispielsweise zur Verbesserung des Fahrkomforts einen Massenausgleich zweiter Ordnung, dessen Ausgleichswellen direkt im Zylinderkurbelgehäuse gelagert sind. Diese werden, wie auch der Steuertrieb und die Ölpumpe, über einen Kettentrieb angetrieben, der auf Lebensdauer ausgelegt ist. Das wiederum senkt die Wartungskosten und steigert die Robustheit des Motors im täglichen Einsatz eines Nutzfahrzeuges. Analog zu den TDI-Motoren verfügen auch die TSI-Motoren über Motor-Start-Stopp.

Fahrwerk: Das Fahrwerk des Transporters weiß seit jeher zu begeistern. Ein sicheres und exzellentes Handling stand bei der Entwicklung stets an oberster Stelle. Selbst bei maximaler Beladung unter Vollast besticht der front- oder allradangetriebene Transporter mit einer hervorragenden Dynamik und Fahrstabilität. Diese außergewöhnliche Fahrdynamik wird nochmals durch die hohe Steifigkeit der Karosserie unterstützt. Die Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen vorne und einer Schräglenker-Hinterachse mit separaten Federn und Stoßdämpfern verhelfen dem Transporter zu Pkw-ähnlichen Fahreigenschaften. Anders als bei den meisten McPherson-Achsen sind die Querlenker und der Stabilisator nicht unmittelbar mit der Karosserie verbunden, sondern an einem Hilfsrahmen angebracht, der seinerseits wiederum über schwingungsdämpfende Lager mit der Karosserie verschraubt ist. Das führt zu einer äußerst wirksamen und komfortsteigernden Schwingungsentkopplung. Darüber hinaus unterdrücken Stabilisatoren an beiden Achsen die Seitenneigung des Fahrzeugs in Kurven, während lastabhängige Stoßdämpfer, die je nach eingefedertem Weg härter oder weicher dämpfen, den Federungskomfort erhöhen.

Noch individueller agiert die adaptive Fahrwerksregelung DCC für die sogenannten geschlossenen Aufbauten. Mit ihr kann das Fahrzeug an drei „Gangarten“ angepasst werden: komfortabel, normal und sportlich. In diesen Fällen passt sich die elektrisch einstellbare Dämpfung via vorgewähltem Programm dem ausgewählten Fahrstil an. Damit sorgt das „vorausschauende“ DCC nochmals für eine Verbesserung der ohnehin vorbildlichen Fahreigenschaften. Je nach Fahrzeugtyp unterscheiden sich die Standhöhen. So ist zum Beispiel der Multivan um rund 20 Millimeter tiefergelegt. Eine nochmalige Tieferlegung gelingt mit dem optionalen Sportfahrwerk, das mit einer anderen Federkennung und härteren Stoßdämpfern arbeitet. Im Multivan Highline ist serienmäßig das Dynamikfahrwerk verbaut, das für eine optimale Abstimmung zwischen Fahrkomfort, agilem Fahrverhalten und Tieferlegung steht.

Einen weiteren Beitrag zum ausgewogenen Fahrkomfort stellt die servounterstützte Zahnstangenlenkung dar, die sich durch geringe Bedienungskräfte und hohe Lenkpräzision auszeichnet. Mit einer Übersetzung von 1:15,8 sind nur 3,3 Lenkradumdrehungen von einem zum anderen Anschlag notwendig. Trotz des Radstands von mindestens 3000 Millimeter liegt der Wendekreis des Fronttrieblers gerade einmal auf 11,8 Metern. Daher zählen Spurtreue, Agilität und Handlichkeit zu den vorrangigen Charaktereigenschaften, die das Fahrwerk des Multivan beschreiben. Beim Multivan Highline ermöglicht die serienmäßige Servotronic durch maximale Unterstützung ein leichtes Einparken und Rangieren, sowie andererseits ein sicheres Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten durch gute Rückmeldung der Lenkung.

Ein neues Felgenprogramm rundet den Auftritt der neuen Baureihe ab. Den Anfang macht die Radvollblende aus Kunststoff mit zehn Speichen für die 16 Zoll große Stahlfelge, die in ihren Dimensionen vom Vorgänger übernommen wird. Sie ist Serienumfang beim Caravelle Comfortline und ,Multivan Trendline. Die erste Alufelge misst 16 Zoll, hat fünf Doppelspeichen und nennt sich „Clayton“. Eine Nummer größer, und in der Serie für die stärkeren Motorisierungen vorbehalten, ist die 17-Zoll-Alufelge „Devonport“ mit fünf breiten Speichen. Sie ist auch serienmäßig beim Multivan Comfortline verbaut. Ausschließlich im

optionalen Programm findet sich die 18 Zoll große Alufelge „Springfield“. Sie ähnelt im Designaufbau der „Clayton“. Gänzlich anders präsentieren sich die gleichfalls 18 Zoll großen Leichtmetallräder „Disc“. Sie sind eine Reminiszenz an die Urahnen und erinnert stark an die Stahlfelgen des T1 und T2 mit verchromter Radkappe und ist vorerst nur für das Sondermodell „Generation SIX“ erhältlich.

Komfort- und Assistenzsysteme zur Fahrsicherheit

- **Front-Assist**
- **City-Notbremsfunktion**
- **Multikollisionsbremse**
- **Distanzregelung (ACC)**
- **Fernlichtregelung (Light-Assist)**
- **Frontscheibenheizung**
- **Müdigkeitserkennung**
- **DVE (Digital Voice Enhancement)**
- **LED Kennzeichenbeleuchtung**
- **LED Hauptscheinwerfer und Rückleuchten**
- **Rear Assist**
- **Bergabfahrassistent**
- **Gespannstabilisierung**

Veränderte Einsätze, unterschiedliche Anforderungen: Volkswagen Nutzfahrzeuge hat den neuen Transporter konsequent auf die unterschiedlichen Nutzer sowie deren Lebens- und Arbeitsszenarien zugeschnitten. Eine Vielzahl an innovativen Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen unterstützen dabei den Fahrer und schützen die Insassen. Während viele Systeme wie ABS, ESC oder eine Reifendruckkontrolle heute gesetzlich vorgeschrieben sind, gibt es darüber hinaus noch eine Zahl an elektronischen Helfern, die im immer dichter werdenden Verkehr das automobilen Leben vereinfachen und sicherer machen. Zudem ermöglichen sie ein deutlich entspannteres Reisen – egal, ob in den Urlaub oder nur auf dem täglichen Weg in die Arbeit. Volkswagen Nutzfahrzeuge hat dazu im neuen Transporter einen bunten Strauß an intelligenten Assistenzsystemen gebunden.

Das optional im Transporter erhältliche Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ erkennt mittels Radar kritische Abstände zum Vordermann und hilft, den Anhalteweg zu verkürzen. In Gefahrensituationen warnt das System den Fahrer optisch und akustisch sowie mit einem

leichten Bremsruck. Dabei reagiert „Front Assist“ in zwei Stufen: in der ersten warnt das Assistenzsystem den Fahrer mit akustischen und optischen Signalen vor plötzlich stark verzögernden oder langsam vorausfahrenden Fahrzeugen und der damit verbundenen Nutzfahrzeuge Kollisionsgefahr. Parallel dazu wird das Fahrzeug auf eine Notbremsung vorbereitet – durch Anlegen der Bremsbeläge und Sensibilisierung des Bremsassistenten. Sollte der Fahrer nicht auf die Warnung reagieren, wird er in der zweiten Stufe durch einen einmaligen kurzen Bremsruck auf einen drohenden Auffahrunfall hingewiesen und das Ansprechverhalten des Bremsassistenten weiter erhöht. Tritt der Fahrer dann auf die Bremse, steht sofort die volle Bremsleistung zur Verfügung. Ist die Bremsung nicht stark genug, erhöht „Front Assist“ den Bremsdruck auf das erforderliche Maß, damit das Fahrzeug vor dem Hindernis zum Stehen kommen kann.

Einstellbar ist die optionale, automatische Distanzregelung („ACC“), die bei einer Geschwindigkeit von 0 bis 160 km/h (DSG) oder 30 bis 160 km/h (Schaltgetriebe) aktiviert werden kann. Sollte das nicht ausreichen, ist auch eine Variante mit einer Aktivierung bis zu 210 km/h erhältlich. In beiden Fällen misst ein Sensor die Entfernung und die Relativgeschwindigkeit zum vorausfahrenden Fahrzeug. Der Fahrer stellt den gewünschten zeitlichen Folgeabstand und die Geschwindigkeit über entsprechende Tasten am Multifunktions-Lederlenkrad ein. Ein Sensor überwacht nun innerhalb seiner Reichweite laufend den Bereich vor dem Fahrzeug. Mit dem Gaspedal kann der Fahrer die ACC-Regelung unterbrechen und stärker beschleunigen. Das Betätigen des Bremspedals führt wiederum zum sofortigen Deaktivieren der ACC-Funktion. Alle Meldungen des Systems erfolgen in der zentralen Multifunktionsanzeige Plus oder Premium. In Verbindung mit dem DSG bremst „ACC“ das Fahrzeug, beispielsweise in Kolonnen oder in Stausituationen, auch bis zum völligen Stillstand ab. Situationsabhängig fährt ACC danach innerhalb einer definierten Zeit selbstständig wieder an.

Bestandteil von „Front Assist“ und „ACC“ ist die City-Notbremsfunktion. Sie unterstützt bei niedrigen Geschwindigkeiten unterhalb von 30 km/h. Übersieht der Fahrer ein Hindernis,

bremst das System automatisch ab und sorgt für eine Verringerung der Aufprallgeschwindigkeit. Im Idealfall wird der Auffahrunfall so gänzlich vermieden.

22% aller Unfälle mit Personenschäden sind Kollisionen mit mehreren Hindernissen. Um das Risiko zu diesem Szenario zu minimieren, kommt im Transporter serienmäßig die Multikollisionsbremse zum Einsatz. Sie leitet nach einer Kollision automatisch eine Bremsung ein, wenn der Fahrer nicht mehr selbst eingreifen kann. Folgekollisionen können dadurch verhindert werden. Die Multikollisionsbremse wird aktiv, wenn zwei voneinander unabhängige Sensoren einen Unfall erkennen. In diesem Fall wird das Fahrzeug nach voreingestellter Verzögerung schubweise auf 10 km/h abgebremst. Der Fahrer kann die Kontrolle über das Fahrzeug jedoch jederzeit wieder übernehmen. Alle drei Funktionen sind im genannten Standby-Modus. Sie können vom Fahrer nicht deaktiviert werden.

Gegen Aufpreis gibt es einen „Light Assist“. Dieser sorgt durch ein kameragesteuertes Ein- und Ausschalten des Fernlichts für Komfort und Sicherheit im Straßenverkehr. Das System erkennt vorausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge und agiert entsprechend.

Optional ist auch die „Müdigkeitserkennung“. Sie erkennt Abweichungen vom normalen Fahrverhalten und empfiehlt dem Fahrer eine Pause, wenn es anscheinend nötig ist. Dazu wertet das System ab einer Geschwindigkeit von 65 km/h kontinuierlich das Fahrverhalten aus und zieht Rückschlüsse auf die Fahrtüchtigkeit des Fahrers. Ausgewertet werden dabei verschiedene Signale, wie zum Beispiel das Lenkverhalten. Bei untypischen Aktionen wird dem Fahrer durch ein optisches und ein akustisches Signal empfohlen, eine Pause zu machen.

Während der Fahrt hilft die auf Wunsch erhältliche elektronische Sprachverstärkung dem Fahrzeuglenker, seinen Blick konzentriert auf das Straßengeschehen zu richten. Ohne den Kopf zu drehen, wird die Stimme des Fahrers und des jeweils Sprechenden automatisch über die Lautsprecher der Radioanlage verstärkt.

In Verbindung mit den Radios Composition Color, Composition Media sowie dem Navigationssystem Discover Media und Discover Media Plus lässt sich optional eine Rückfahrkamera („Rear View“) ordern. Sie wird über das Einlegen des Rückwärtsgangs aktiviert und überträgt ein genaues Bild des Bereichs hinter dem Fahrzeug. Die Darstellung des Fahrwegs erfolgt mittels eingezeichneten Hilfslinien.

Gleichfalls für die Unterstützung beim Einparken erhältlich: der ParkPilot. Mit akustischen Tönen unterstützt er den Fahrer beim Einparken. Je nach Entfernung zum Hindernis erhöht sich die Frequenz der Signaltöne. Beträgt der Abstand zum Hindernis weniger als 30 cm, ertönt ein Dauerton.

Für alle Fahrzeuge mit 4MOTION gibt es auf Wunsch den Bergabfahrassistenten. Er sorgt mit gezielten Bremsingriffen an den einzelnen Rädern, wie es der Fahrer mit der Betriebsbremse im einzelnen nicht kann, und durch Abregelung der Motordrehzahl für ein sicheres und kontrolliertes Bergabfahren. Dabei wird das Fahrzeug bei extremen Gefällen im Rahmen des Möglichen konstant auf Schrittgeschwindigkeit gehalten. Die elektronische Gespannstabilisierung bei Fahrzeugen mit Anhängervorrichtung nutzt gleichfalls die Komponenten des ESP und trägt damit einen großen Teil zur Sicherheit während der Fahrt mit angekuppelten Anhänger bei. Das System erkennt eine Instabilität des Fahrzeugs, die durch einen mitgeführten Anhänger bei nicht angepasster Fahrgeschwindigkeit verursacht wird. Durch die gezielte Reduzierung des Motormoments und geeignetes Abbremsen einzelner Räder wird das Gespann beruhigt.

Vor allem für schneereiche und kalte Regionen empfiehlt sich die Frontscheibenheizung. Sie unterstützt das Gebläse dahingehend, als dass sie spielend mit starkem Raureif und Vereisungen fertig wird. Zudem beinhaltet die mittels Heizdrähten beheizbare Scheibe einen Regensensor, einen automatisch abblendenden Innenspiegel sowie die „Coming Home“ und „Leaving Home“- Funktion. In beiden Fällen werden via Verzögerung oder Funkfernbedienung das Abblendlicht, das Schlusslicht der Heckleuchten und die Kennzeichenbeleuchtung genutzt, um das Umfeld auszuleuchten.

Gegen Aufpreis lassen sich Frontscheinwerfer und Rückleuchten mit LED-Technik aufrüsten (LED-Rückleuchten nicht für Pritsche und DoKa erhältlich). Hier liegt der Vorteil vor allem in der Lebensdauer und dem geringen Stromverbrauch. Im Vergleich zu einem herkömmlichen Halogenlicht beträgt die Betriebsstundenzahl mehr als das zehnfache und erreicht damit wohl den Lebenszyklus des gesamten Fahrzeugs. Die LED-Frontscheinwerfer und LED-Rückleuchten sind serienmäßig im Multivan Highline.

Infotainment – Vernetzung von Netzwerken

- **Volkswagen Media Control und Mirror Link**
- **Car-Net**

Volkswagen Nutzfahrzeuge stattet den Transporter mit einer völlig neuen Generation von Radio- und Radio-Navigationssystemen aus. Für die Sicherheit beim Fahren sind alle Geräte mit einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung ausgestattet. Außer dem Einstiegsradio verfügen alle Geräte serienmäßig über einen Touchscreen. Die neue Gerätegeneration gibt es in unterschiedlichen Ausbaustufen und die Touchscreens in den zwei verschiedenen Größen 5 und 6,33 Zoll.

Leichte Bedienung auch während der Fahrt. Beim 6,33 Zoll großem Bildschirm setzt Volkswagen Nutzfahrzeuge erstmals auf ein Display, das mittels einer Annäherungssensorik arbeitet: Sobald sich der Fahrer oder Beifahrer dem Touchscreen mit der Hand nähert, schaltet das System automatisch vom Anzeige- in einen Bedienmodus. Der Anzeigemodus zeichnet sich durch eine auf das Wesentliche reduzierte Darstellung aus. Im Bedienmodus hingegen werden ab Composition Media die via Touchscreen aktivierbaren Elemente besonders hervorgehoben und größer dargestellt, um so die intuitive Bedienung zu erleichtern. Darüber hinaus verfügen die Displays über eine Funktion, bei der über Wischgesten Listen gescrollt oder in CD-Covern der zum Beispiel auf einer SD-Karte befindlichen, eigenen Mediathek geblättert werden kann. Weiterhin gibt es je nach Ausstattungsumfang die Mobiltelefon-Schnittstelle „Comfort“. Sie beinhaltet eine induktive Antennenkopplung an eine Außenmobilfunkantenne nach Ablage des Handys in der Mittelkonsole. Das gilt auch für das Ablagefach über dem Handschuhfach.

Insgesamt stehen vier Radios beziehungsweise Radio-Navigationssysteme in der neuen T-Baureihe zur Wahl. Den Beginn macht das serienmäßige „Composition Audio“ mit 2 x 20 Watt Ausgangsleistung und zwei Lautsprechern (vier beim Caravelle Comfortline und Multivan Trendline). Der Funktionsumfang umfasst unter anderem einen SD-Kartenleser und einen USB- sowie AUX-IN-Anschluss.

Die nächste Ausbaustufe ist das Radio „Composition Color“ mit einer Ausgangsleistung von 2 x 40 Watt. In diesem Fall beinhaltet das Gerät zudem einen Doppel-Tuner und Phasen-Diversity für bestmöglichen Radioempfang, sowie 4 Lautsprecher vorn (bei Fahrzeugen mit Formverkleidung im Fahrgastraum zusätzlich 4 Lautsprecher hinten). Der USB-Anschluss ist sichtgeschützt im Handschuhfach beziehungsweise im Zollstockfach. Optional ist DAB+, eine Media-IN-Schnittstelle und für den Multivan Comfort- und Highline mit kurzem Radstand das Soundsystem Dynaudio bestellbar. Bereits mit diesem Radio kann die Rückfahrkamera „Rear View“ kombiniert werden.

Noch umfangreicher ausgestattet ist das Radio „Composition Media“. Das kapazitive Farbdisplay ist in diesem Fall 6,33 Zoll groß und verfügt über eine Wisch- und Zoomgestiksteuerung, ähnlich wie sie auch bei modernen Smartphones eingesetzt wird. Zusätzlich ist je nach Ausstattung der Zugriff auf die Menüebenen „Phone“ und „Voice Control“ (Sprachsteuerung) möglich. Hinzuwählbar sind DAB+, eine Media-IN-Buchse, das Soundsystem Dynaudio und die elektronische Sprachverstärkung. In diesem Fall wird die Stimme des Fahrers während der Unterhaltung mit den Fondinsassen über das Radio verstärkt und über die Lautsprecher wiedergegeben. So muss sich der Fahrer nicht umdrehen und kann seinen Blick stets nach vorn auf den Straßenverkehr richten.

Im Radio-Navigationssystem Discover Media ist bis auf die integrierten Navigationsdaten mit Europa-Kartendaten und dem dazugehörigen zweiten SD-Kartenleser der Ausstattungs- und Funktionsumfang identisch wie im Radio Composition Media. Im Preis sind zudem kostenlose Updates der Navigationskarten enthalten. Zudem steht optional App-Connect zur Verfügung. Sie ermöglicht es, ausgewählte Smartphone-Apps über das Touchscreen-Display anzeigen zu lassen und zu bedienen. Das gleiche gilt für das Volkswagen Media Control. Es erlaubt beispielsweise die Bedienung des Radios über einen per WLAN mit dem Infotainment verbundenen Tablet-PC.

Höchste Ausbaustufe ist Discover Media Plus und ist für Multivan Comfort- und Highline erhältlich. In diesem Fall sind alle zuvor optionalen Funktionen serienmäßig vorhanden. Das gilt beispielsweise für die Steuerung via Sprachbefehl. Das Navigationsgerät reagiert auf Nennung von Orts- und Straßennamen und berechnet die Route nach Anweisung.

In den letzten Jahren ist die Nutzung des Internets auf mobilen Endgeräten wie z.B. Smartphones und Tablet PCs stark angewachsen. Dies spiegelt den wachsenden Bedarf an Informationen überall und jederzeit wieder. Diesem Trend folgend sind die Navigationsgeräte „Discover Media und Discover Media Plus“ mit den Guide & Inform Diensten von Car-Net ausgestattet. Der Nutzer kann nach interessanten Zielen, freien Parkplätzen oder günstigen Tankstellenpreisen in seiner Umgebung suchen, er erhält hochaktuelle Verkehrsinformationen direkt aus dem Internet, die unmittelbar in die Navigationskarte integriert werden und noch vieles mehr.

Eine Baureihe, vier Typen, zig Ausstattungen – Variabilität auf höchstem Niveau

- **Kastenwagen, Kombi und Pritsche**
- **Caravelle**
- **Multivan**
- **California**

In Österreich ist die T-Baureihe seit Jahrzehnten die Nummer 1. Weltweit verkaufte sich sein Vorgänger innerhalb von 13 Jahren knapp 2 Millionen Mal. Über die gesamte Baureihe waren es in 65 Jahren rund 12 Millionen Fahrzeuge. Diese Erfolgsgeschichte wird der neue Transporter nun fortschreiben. Grundsätzlich gibt es dabei nach wie vor drei Grundkategorien der T-Baureihe – das Nutzfahrzeug (Kastenwagen, Pritsche, Doppelkabine und Kombi), die für den beruflichen und privaten Einsatz konzipierten Großraumlimousinen (Caravelle und Multivan) sowie die Freizeitmobile (California). Zwei Radstände und drei Dachhöhen multiplizieren zudem die hohe Variabilität und Funktionalität der Baureihe, so dass sich mit der Vielzahl an Aggregate-Kombinationen über 700 Varianten ergeben.

Nutzfahrzeuge: Der Transporter wird in alter Tradition als Kastenwagen (maximal drei Sitzplätze) als Pritsche (maximal drei Sitzplätze), als Doppelkabine (maximal sechs Sitzplätze) oder als Kombi (neun Sitzplätze) angeboten. Alle geschlossenen Versionen sind serienmäßig mit einer Schiebetür auf der rechten Seite ausgestattet. Im Transporter nehmen Fahrer und Beifahrer auf strapazierfähigen Stoffsitzen im Dessin „Austin Titanschwarz“ Platz. Wahlweise steht neben anderen Stoffen die Kunstlederausstattung „Mesh“ und für den harten Kuriereinsatz der besonders strapazierfähige Robuststoff mit dem passenden Namen „Marathon“ zur Verfügung.

Großraumlimousinen: Den Multivan ordnet Volkswagen Nutzfahrzeuge traditionell in drei Ausstattungsebenen. Hier stehen auch in Zukunft die Ausstattungslinien Trend-, Comfort- und Highline zur Verfügung. Eine Sonderstellung nimmt das Launchmodell „Generation SIX“

ein, in dem aus zahlreichen Extras ein Paket zu einem preislich interessanten Ganzen geschnürt ist. In drei Ausstattungslinien präsentiert sich der Caravelle. Den Bus zur Personenbeförderung gibt es als Trend-, Comfort- und ab Herbst 2015 auch als Highline. In allen Versionen kommen neue Sitzstoffe sowie optional Kunstleder und ein Nappa Lederbezug (Serie Caravelle Highline) zum Einsatz.

Cockpit: Alles ist griffgünstig am richtigen Platz. Nach wie vor zeichnet sich die hohe Alltagstauglichkeit des Cockpits durch ausgewogene Ergonomie-Eigenschaften und zahlreiche Ablagen und Staufächer aus. So lässt zum Beispiel ein in Neigung und Tiefe verstellbares Lenkrad jeden Fahrer seine optimale Sitzposition finden. Polster mit ausreichend Seitenhalt, eine Rückenlehne inklusive einer modellabhängig serienmäßigen Lendenwirbelstütze, beidseitige Armlehnen und eine Höheneinstellung unterstreichen dabei den Sitzkomfort. Modellabhängig und in Verbindung mit der Alcantara- oder Leder-Nappa-Ausstattung sind auf Wunsch der Fahrersitz und Beifahrersitz elektrisch einstellbar. Viele der zahlreichen Verstellmöglichkeiten lassen sich dann per Knopf- oder Kippschalter bedienen. Vorteil: Die Sitzeinstellung ist für den Fahrersitz abspeicherbar. Vor allem bei häufig wechselnden Fahrern findet jeder so schnell seine geeignete Sitzposition. Zudem verfügen die elektrisch verstellbaren Sitze serienmäßig über eine Sitzheizung.

Das übersichtliche Layout der Armaturen erlaubt eine sichere und leichte Bedienung. Klar ablesbare Rundinstrumente und Skalen informieren über Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Kraftstoffmenge und Kühlwassertemperatur. Auf einem zentralen Display lässt sich beispielsweise die jeweilige Fahrstufe des 7-Gang-DSG-Getriebes ablesen. Gekoppelt mit dem optionalen Bordcomputer gibt das Display der Multifunktionsanzeige weitere Informationen über Verbrauch, zurückgelegten Weg oder die Durchschnittsgeschwindigkeit. Zudem weist an dieser Stelle das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem „Discover Media“ den richtigen Weg. Navigationssystem oder Radio sind mittig in der Schalttafel optimal für Fahrer und Beifahrer platziert. Darunter liegt griffgünstig die Drehregler- und Tasten-Steuerung der Heizungs- und Lüftungsanlage sowie der modellabhängig serienmäßigen Klimaanlage. Die leicht verständliche Symbolik ermöglicht eine intuitive

Bedienung. Die Luftausströmer befinden sich unter anderem im Fußbereich und zum Beispiel beim Caravelle Comfortline im Dachhimmel des Fahrgastraums um u. a. die Seitenscheiben beschlagfrei zu halten. Für die Windschutzscheibe ist optional eine beheizbare Frontscheibe ins Programm aufgenommen worden. Sie wird auch in kürzester Zeit mit Raureif und Eis fertig und verhindert ein Festfrieren der Scheibenwischblätter. Gleichfalls in der Mittelkonsole: die „Joystick“-Schaltung. Sie öffnet einen freien Durchstieg in den Fond und vermittelt mit kurzen Schaltwegen ein hohes Maß an Ergonomie und Freude am Fahren.

In Abhängigkeit des Modells gestalten sich die Ablagen und Fächer. Grundsätzlich ist dabei die mögliche Anzahl der Sitzplätze im Cockpit entscheidend. Da beispielsweise im Nutzfahrzeug stets die Option zur Beifahrersitzbank gegeben ist, darf folglich der Knieraum für den dritten Mann in der Fahrzeugmitte nicht verbaut werden. Das führt zu zwei unterschiedlichen Layouts der Instrumententräger. Während sich die Fächer und Ablagen mal offen, mal geschlossen präsentieren, fällt aus diesem Grund vor allem die anders gestaltete Mittelkonsole auf. Sie definiert sich im Nutzfahrzeug ausschließlich über eine schmalere Mittelkonsole. Anders bei den Pkw-Varianten. Die deutlich breitere Mittelkonsole beherbergt zusätzlich zwei „integrierte“ Cupholder, ein Multimediafach inklusive der Mobiltelefon-Schnittstelle „Comfort“ fürs Handy (optional) sowie einen ausklappbaren Flaschenhalter, der wie das zugehörige Handschuhfach über die Klimaanlage gekühlt werden kann. Getränkeflaschen können unabhängig der Versionen in den Türinnenverkleidungen deponiert werden. Der Komfort der „Kommandozentrale“ lässt sich noch steigern: Ein optionales Multifunktions-Lederlenkrad mit Bedientastatur für Radio, Tempomat und Navigationssystem sowie eine serienmäßige Dachkonsole mit Leselichtschaltern und offenem Fach (Transporter) für die optionale Standheizung runden das Angebot ab.

Kastenwagen, Kombi und Pritsche

- **Universalboden**

Mit dem in Serie produzierten Kastenwagen fing vor gut 65 Jahren die Erfolgsgeschichte des Transporters an. Noch im gleichen Jahr folgte der verglaste Kombi. Nur ein Jahr später gesellte sich der legendäre Samba dem Verkaufsprogramm hinzu. Auf den ersten Pritschenwagen mussten die Kunden allerdings bis zum August 1952 warten. Etwas länger dauerte es, bis die praktische Doppelkabine die Werksbänder verließ. 1958 gab es auch diese Karosserieform, die eine Modellpalette komplettierte, die bis heute ihre Gültigkeit hat.

Kastenwagen: Der Laderaum des Kastenwagens ist sowohl von hinten als auch von der rechten Fahrzeugseite aus zugänglich. Die Laderaumfläche hat ein Maß von 4,3 m². Serienmäßig ist der Kastenwagen mit Normaldach mit einer Heckklappe ausgestattet, die eine Ladehöhe von 1.394 mm erlaubt. Optional gibt es zwei symmetrische Heckflügeltüren. Der Öffnungswinkel der zwei Hecktüren beträgt 90 Grad mit und 180 oder 270 Grad ohne eingerasteten Türfeststeller. Beim Schließen schlägt die linke Tür vor die rechte. Vorteil: Wenn die Fahrzeuge in Reihe geparkt sind, lässt sich der Laderaum vom Straßenrand aus sicher erreichen. Das lichte Maß dieser Hecköffnung ist nahezu identisch mit dem der Heckklappe.

Die serienmäßige Schiebetür mit einer großen Öffnungsbreite von 1.020 Meter auf der rechten Fahrzeugseite ermöglicht einen bequemen Zugang zu tief im Gepäckraum transportierter Ladung. Wem das nicht reicht, der kann den neuen Transporter auch als Doppellader mit einer zweiten Schiebetür auf der linken Fahrzeugseite ordern. Eine Leuchte auf Höhe der jeweiligen Schiebetür sorgt für ausreichend Illumination. Auf Wunsch lässt sich der geschlossene Kasten auch mit ein oder mehreren Scheiben im Frachtabteil bestellen. Ein leichtes Be- und Entladen ermöglicht die relativ niedrige Ladekante von nur 566 mm. Die maximale Ladebreite entspricht 1.692 mm und die Breite zwischen den Radkästen 1.244 mm.

Der durchweg ebene Fahrzeugboden erlaubt ein leichtes Beladen. Je nach Radstand dienen sechs oder acht klappbare Verzurrösen dabei der optimalen Transportgutsicherung mit Spanngurten. Zum Schutz der Karosserie-Außenhaut ist der Laderaum verkleidet. Bodenbeläge unterschiedlicher Art sind optional zu wählen. Gänzlich in seiner Funktion überarbeitet ist hingegen der klassische Holzboden zum Universalboden. Er dient im neuen Transporter als generelle Vorbereitung zum nachträglichen Einbau von Schranksystemen unterschiedlicher Hersteller, wie beispielsweise Aluca, Bott, Sortimo und Würth. Die Anbindung des Holzbodens erfolgt über die Verschraubung der Verzurrösen und ist bei Bedarf auch wieder ausbaubar. Die Besonderheit sind jedoch die länglichen Aussparungen, die ohne weitere Bohrungen mittels einer Bajonett-Befestigung (Adapter) die Anbindungspunkte für das Geschränk stellen.

Der Laderaum (maximale Nutzlast bis zu 1,058 Tonnen) überzeugt in der Grundversion (3.000 mm Radstand und Normaldach) mit einer Ladefläche von 4,3 m² und einem Stauvolumen von 5,8 m³. Dieses wächst mit einem 27,6 cm höherem Mittelhochdach auf 6,7 m³. Darüber hinaus ist der Kastenwagen optional mit 40 Zentimeter verlängertem Radstand erhältlich, der sich bei einer Gesamtlänge von 5,29 Metern durch eine Ladefläche von 5,0 m² auszeichnet. Dies ergibt in der Normaldach-Version ein Ladevolumen von 6,7 m³ und in Verbindung mit dem Mittelhochdach ein 7,8 m³. Die Hochdach-Variante ist ausschließlich mit langem Radstand erhältlich und besitzt ein Volumen von 9,3 m³. Gegen Aufpreis ist eine erhöhte Schiebetür lieferbar, die Heckflügeltüren ragen bis ins Dach.

Kombi: Ähnlich dem Kastenwagen gestaltet sich das Kombi-Programm. Der komplett verglaste Kombi kann in allen Ausführungen mit bis zu neun Sitzplätzen bestellt werden. In Abhängigkeit des Radstands ist die maximale Sitzplatzzahl – nach Wunsch – in drei oder vier Reihen realisierbar. Das variationsreiche Sitzangebot dient in erster Linie der Beförderung von Mitarbeitern und Arbeitstrupps an den jeweiligen Bestimmungsort – wie zum Beispiel Baustellen.

Die Sitze im Fahrgastraum sind ohne Werkzeug ausbaubar, während sich die 3er-Bank auch „wickeln“ lässt. Außerdem können alle Bank- und Einzelsitzlehnen – auch die der Beifahrersitzbank – zum Sandwich auf die Sitzpolster geklappt werden. Zudem sind die Einzelsitze des Fahrgastraums mit einer Easy-Entry-Funktion versehen. In diesem Fall lässt sich die Lehne nach vorne klappen, damit der Zugang zu den rückwärtigen Sitzen erleichtert wird. Die Einzelsitze mit Easy-Entry-Funktion sind für die linke als auch für die rechte Seite verfügbar – ein Novum im Transporter-Segment. Mit an Bord: ein Wärmetauscher für den Fond mit Bodenausströmern in der rechten, hinteren Seitenteilverkleidung. Mittelhochdach und Hochdach sind unverkleidet. Die Hochdachvariante bietet im Innenraum eine Stehhöhe von 1940 mm. Der Ladeboden aller Kombis ist mit Gummibelag versehen.

Pritsche und Co: Zur bekannten Modellvielfalt des Kombi oder Kastenwagen stehen gleichfalls Pritsche und Tiefladepritsche sowie das Fahrgestell zur Verfügung. Je nach Radstand sind Single- oder Doppelkabinen kombinierbar. Der lange Radstand vergrößert bei der Einzelkabine die Größe der Ladefläche. Sie wächst von etwa 4,75 auf zirka 5,50 Quadratmeter. Die Höhe der zu allen Seiten abklappbaren Aluminium-Bordwände beträgt 39 Zentimeter. Die Doppelkabine bietet eine Ladefläche von 4,05 Quadratmeter. Neben dem Staufach unter der serienmäßigen Beifahrer-Sitzbank befindet sich in der Doppelkabine ein weiterer Stauraum unter der Rückbank. Zusammen mit dem großen Sonderausstattungsprogramm und den werkseigenen Spezialausstattungen bietet diese Variationsvielfalt für nahezu jede Aufgabe eine Transportlösung.

Caravelle

- **Easy-Entry-Sitze vor den jeweiligen Schiebetüren**
- **Caravelle Highline – neue Topversion**

Auch der klassische Shuttle-Bus zur Personenbeförderung erblickte während der dritten Transporter-Generation Anfang der 80er-Jahre erstmals das Licht der automobilen Welt. Anders als beim Multivan kann die ausbaubare Sitzlandschaft des Caravelle mit einer Vielzahl an feststehenden Sitzkombinationen gestaltet werden.

Die Sitzplatzzahl im Fond des Caravelle lässt sich den jeweiligen Ansprüchen entsprechend variieren. Alle Sitzbänke sind ohne Werkzeug ausbaubar. Je nach gewähltem Radstand sind bis zu drei Fondsitzreihen möglich. So kann zum Beispiel die in den Führerscheinklassen B und 3 erlaubte Maximalsitzplatzzahl von neun Personen auf unterschiedlichen Grundrissen verwirklicht werden. So sind insgesamt bis zu 21 Sitzkombinationen möglich. Ein optionales Befestigungssystem erlaubt zudem das Verwenden der 3er-Sitzbank – die sich je nach Position auch wickeln lässt – in jeder Reihe des Fonds. Die entsprechenden Gurte für die Außensitzplätze sind dann an der jeweiligen Seitenwand verbaut, so dass der Ausbau durch das so geringere Gewicht der Sitze vereinfacht wird. Außerdem können alle Bank- und Einzelsitzlehnen zum Sandwich auf die Sitzpolster geklappt werden. Das Gleiche gilt auch für die Lehne der Beifahrersitzbank. Zudem ist eine Easy-Entry-Funktion für die beiden Sitze an den jeweiligen Schiebetüren verfügbar. In diesem Fall lässt sich ein Teil des Gestühls nach vorne klappen, damit der Zugang zu den rückwärtigen Sitzbänken erleichtert wird. Alle Seitenwände des Innenraums sind verkleidet.

Beim **Caravelle Comfortline** ist der gesamte Fahrzeugboden des Shuttlefahrzeugs mit Teppich ausgelegt. In den Seitenverkleidungen des Fahrgastraumes sind integrierte Sonnenrollos. Hier kommt auch die aus dem Multivan bekannte halbautomatische Klimaanlage „Climatic“ mit Umlufthimmel zur Belüftung des Fahrgastraums inklusive der integrierten Leuchtenbänder zum Einsatz. Mit an Bord: ein Wärmetauscher für den Fond mit Bodenausströmern in der rechten, hinteren Seitenteilverkleidung. Weiterer Standard im

Caravelle Comfortline sind jeweils zwei Armlehnen, Lendenwirbelstütze und Höhenverstellung für den Fahrersitz. Abgerundet wird die Serienausstattung mit dem Radio Composition Audio mit SD-Kartenslot, einer USB-Buchse und einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung.

Highline: Die Ausstattungslinien des Caravelle orientieren sich mehr oder weniger an denen des Multivan und schlüsseln sich nun gleichfalls in Trendline, Comfortline und Highline auf. Neu im Angebot ist ab Herbst 2015 dabei der Caravelle Highline. Grundsätzlich mit Aggregaten ab 110 kW / 150 PS motorisiert definiert er sich als hochwertiges und exklusives Shuttlefahrzeug. Analog zum Multivan Highline ist er von außen an 17-Zoll-Leichtmetallfelgen „Cascavel“ in Silber, Nebelscheinwerfern, Privacy-Verglasung, zwei Schiebetüren und einer umlaufenden Chromleisten-Applikation zu erkennen. Der Innenraum wartet mit gediegener Atmosphäre auf. 3-Zonen-Climatronic, Lederbezüge, beleuchtete Trittstufen sowie eine Komfortbeleuchtung laden zum längeren Reisen ein. Kaum weniger repräsentabel gestaltet sich mit der aus dem Multivan Highline bekannten Schalttafel der Arbeitsplatz. Zudem sind das Radio Composition Color, unter anderem mit mehrfarbigem 5-Zoll-TFT-Touchscreen und Bluetooth-Freisprecheinrichtung, sowie eine elektrische Zuziehhilfe für die Heckklappe und für beide Schiebetüren serienmäßig mit an Bord.

Multivan

- **Elektrische Heckklappe**
- **Komfortable Bedienung der Sitze und Sitzbank und des Sitzschienensystems**
- **Integrierte Kindersitze**
- **Launchmodell „Generation SIX“**

Vor über 30 Jahren präsentierte Volkswagen einen Fahrzeugtyp, der eine eigene Fahrzeugklasse kreierte: den Multivan. Bis heute hat der flexible Familien-Van ein Alleinstellungsmerkmal unter den Großraumlimousinen – er ist Transporter, Alltagswagen und Freizeitmobil in einem. Kernelement seiner Vielseitigkeit ist die variationsreiche Sitzlandschaft im Fond. Egal, was es zu transportieren oder zu befördern gibt, der Multivan hält für fast alle Aufgaben eine Antwort parat.

In der vorderen Fondreihe sind je nach Ausstattungsversion ein oder zwei drehbare Einzelsitze installiert. Beide Sitze sind am Boden in den modifizierten Trägerschienen verankert, auf denen sie ohne Ausbau in ihrer Position unabhängig einrasten, sich drehen und mittels Laufrollen leicht verschieben lassen. Das ermöglicht zum Beispiel eine bequeme „vis-à-vis“-Stellung zur hinteren Liegesitzbank oder eine entspannte Sitzposition mit viel Knieraum in Fahrtrichtung. Zahlreiche Ablagen und Cupholder komplettieren die reisegerechte Ausstattung. So sind zum Beispiel in der Seitenwandverkleidung entsprechende Halter für Flaschen und Getränkedosen zu finden. Je nach Ausstattung sind ein herausnehmbarer Abfalleimer und Schubladen im Sockel der Liegesitzbank sowie in den Einzelsitzen weitere Speicher im Fond. Auch der Ausbau der Sitze und der Sitzbank sind möglich, um so einen großen Transportraum zu erhalten.

Auf jedem Einzelsitz und den äußeren Sitzplätzen der 3er-Sitzbank sind Isofix-Aufnahmen vorhanden. Sie helfen, den externen Kindersitz in die Fahrzeugstruktur zu integrieren, und bieten den Vorteil, dass Fehlbedienungen jeder Art weitestgehend ausgeschlossen bleiben. Ein Ausbau des vorhandenen Sitzkissens ist bei der Verwendung des Isofix- Systems nicht

notwendig. Wer auf die Nachrüstlösung von Kindersitzen verzichten möchte, kann auch einen Einzelsitz mit integriertem Kindersitz bestellen. In diesem Fall ist ein Teil des Sitzpolsters anheb- und Teile der Rückenlehne mit entsprechenden Gurten ausklappbar. Optional können auch Einzelsitze an Stelle der 3er-Bank bestellt werden.

Die rollengelagerte Liegesitzbank ist ebenfalls auf den Bodenschienen verankert und lässt sich an beliebiger Stelle im Fond arretieren. Dazu sind alle drei Plätze mit sitzintegrierten Drei-Punkt-Gurten ausgestattet, die jeweils äußeren mit Isofix-Aufnahmen. Das Verstellen der Sitzbank ist denkbar einfach: Egal, ob vom Fond oder vom Kofferraum aus, nach dem Ziehen eines Hebels oder einer Schlaufe lässt sie sich ohne Umklappen nahezu stufenlos verschieben. Eventuell angeschnallte Kindersitze können währenddessen montiert bleiben. Auf diese Art lässt sich nach dem Einkauf leicht der Kofferraum oder beispielsweise beim Abholen diverser Freunde die Beinfreiheit auf der hintersten Sitzreihe vergrößern. Für den Umbau zur Liege gibt es einen weiteren Entriegelungshebel. Nach dem Ziehen lässt sich die Lehne zurück drücken und schon entsteht im Fond eine fast ebene Liegefläche. Die Kopfstützen der Bank und die umgeklappten Lehnen der Fond-Einzelsitze erweitern die Schlafstätte je nach Bedarf. Wer den Multivan zum Campen einsetzt, mag die Bettverlängerung ordern, die ebenfalls auf dem Schienensystem fixiert wird. Dann können die beiden Einzelsitze getrost zu Hause bleiben. Unter die hohe Liegefläche passen problemlos Getränketräger oder Einkaufskörbe. Natürlich kann auch die Liegesitzbank ausgebaut werden.

Die Grundversion des Multivan bietet als Trendline traditionell eine Schiebetür. Damit verbunden: ein Seitenwandtisch, der sich in der Schiebetür befindet und auf der gegenüberliegenden Seite in einer Schiene unterhalb der Fensterlinie eingehakt wird. Zwei von den insgesamt vier aufklappbaren Beinen stützen die Tischplatte im Innenraum ab. Ungeachtet dieses Verwendungszwecks lässt sich der Tisch auch außerhalb des Fahrzeugs einsetzen. Anders im Comfort- und Highline. Während sich der Highline serienmäßig über zwei Schiebetüren definiert, steht für den Comfortline diese Mehrausstattung optional zur Verfügung. In diesen Fällen entfällt der Tisch in der Schiebtür. Zum Einsatz kommt ein

optionalen Mitteltisch mit luxuriöser Funktionalität. Er ist auf separaten Bodenschienen montiert und entfaltet sich je nach Bedarf schrittweise. Als Meister an Funktionalität bietet er im geschlossenen wie geöffneten Zustand zwei Fächer für Kartenmaterial, zwei Speicher für Getränkeflaschen, ein Schubfach und ein Ablagefach für diverse Kleinteile. Unter der runden und drehbaren Tischplatte sind zusätzlich vier Cupholder und ein Aschenbecher angebracht. Im Highline öffnen und schließen sich die Schiebetüren serienmäßig per Griffimpuls oder Knopfdruck sowie über die Schlüssel-Funkfernbedienung. Eine, beziehungsweise zwei elektrisch betätigte Schiebetüren sind auf Wunsch auch für die anderen Ausstattungslinien des Multivan erhältlich.

Die Variabilität der Sitzlandschaft macht den Fond zu einem wahren Spielraum in Sachen Umgestaltung. Vom normalen Koffer- bis zum großen Frachtraum - alles ist möglich. Wer einen großen Frachtraum in der Mitte oder im Heck des Multivan braucht, schiebt die Sitze schlichtweg hintereinander. Oder: Man baut das Gestühl je nach Bedarf einzeln aus und steigert so das Kofferraumvolumen stufenweise bis auf das Maximum. Dazu müssen lediglich die einteiligen, vorderen Abdeckungen des Schienensystems entfernt werden und schon lassen sich an dieser Stelle die Sitze und die Sitzbank nach oben herausziehen. Danach erfreut man sich an einem ausgeräumten Transportraum, wahlweise mit Kunststoffboden oder Teppich. In dessen ebenen Boden sind sechs Verzurrösen integriert, um die Ladung rutschsicher zu fixieren - und damit die hochwertigen Innenraum-Verkleidungen vor Beschädigungen zu schützen. Eine Netztrennwand bildet, je nach Bedarf vertikal eingehängt, eine Trennung zwischen Fracht und Passagieren. Ein Gepäckrollo dient im Kofferraum als Schutz vor unbefugten Einblicken. Besonders einfach gestaltet sich das Öffnen und Schließen der Heckklappe. Unabhängig der reinen Betätigung von Hand gibt es in der ersten Steigerung eine automatische Zuziehhilfe. Sie ermöglicht das Schließen mit deutlich geringerem Kraftaufwand und lässt die Klappe zudem mit einem wesentlich dezenteren Geräusch ins Schloss „fallen“. Noch komfortabler ist die komplett elektrische Variante. Sie öffnet automatisch über den Heckklappengriff, schließt per Schlaufenzug oder öffnet und schließt per Knopfdruck über die im Fahrzeugschlüssel

integrierte Funkfernbedienung. Das erleichtert vor allem das Schließen der auf rund zwei Meter Höhe offenstehenden Heckklappe. Optional sind für den Trend- und Comfortline auch die Heckflügeltüren des Transporter zu bekommen. Sie bieten vor allem in engen Parksituationen am Straßenrand Vorteile.

Trendline: Volkswagen Nutzfahrzeuge stellt den neuen Multivan wieder in vier Ausstattungslinien zur Wahl, deren Serienausstattungen gegenüber dem Vorgänger erweitert wurden. Der Einstieg in die Multivan-Range gelingt mit dem fünfsitzigen Trendline. Er löst den bislang bekannten Startline namentlich ab und gefällt durch einen vollständig verkleideten Innenraum mit frischen Farben und Dekoren sowie durch bereits in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger. Gleichfalls schon an Bord: eine Klimaanlage mit Umluft-Himmel im Fahrgastraum als auch das Radio Composition Color mit SD-Kartenslot, einer USB-Buchse und einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung.

Comfortline: Mit höherem Reisekomfort und stilvollen Ausstattungsdetails überzeugt der siebensitzige Multivan Comfortline. Dies zeigt sich bereits optisch: Das schwarz lackierte Kühlerschutzgitter des mehrteiligen Stoßfängers wird von drei eleganten Chromleisten verziert. 17 Zoll große Leichtmetallräder mit Breitreifen der Dimension 235/55 R 16 betonen den dynamischen Auftritt. Dieser setzt sich im Innenraum mit Dekor-Applikationen und Stoffeinlagen für die Seitenverkleidung fort. Hinzu kommen so angenehme Features wie die halbautomatische Klimaanlage „Climatic“, Sonnenschutzrollos im Fahrgastraum, eine Gepäckraumabdeckung, der in der Seitenwand integrierte Klapptisch, ein Multifunktionslenkrad, Regensensor für die Frontscheibe und der automatisch abblendende Innenspiegel.

Generation SIX: Zur Markteinführung steht das Sondermodell „Generation SIX“ zur Verfügung. Es basiert auf dem Multivan Comfortline und ist um exklusive Ausstattungsumfänge bereichert, die es vom Serienmodell deutlich abhebt. So sind die Privacy-Verglasung LED-Frontscheinwerfer und –Rückleuchten, Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht sowie ein Chrom-Paket Serienstand. Exklusiv sind weiterhin optional insgesamt

4 Zweifarblackierungen mit farblich abgestimmten Dekorelementen in der Schalttafel, sowie 18 Zoll große Leichtmetallräder „Disc“ im Retrodesign in zwei Farben erhältlich. Äußerst umfangreich ist die Ausstattung an elektronischen Helfern. Parkpilot vorn und hinten, Side Assist mit elektrisch anklappbaren Spiegeln, Geschwindigkeitsregelanlage und Adaptive Cruise Control (ACC) sind beispielsweise serienmäßig mit an Bord, um nur einige zu nennen. Das Gleiche gilt für die Radioanlage Composition Media. Sitze in Alcantara, ein Multifunktions-Lederlenkrad und Schalthebel mit abgesetzten Nähten sowie Textilfußmatten mit abgesetzter Umrandung schmeicheln im Innenraum dem Auge. Sitzheizung und Climatronic sorgen indes für Wohlfühltemperaturen. Für eine stets gute Straßenlage sorgt die adaptive Fahrwerksregelung DCC.

Highline: Luxuriöser Stil und entsprechend hoher Komfort charakterisiert den gleichfalls siebensitzigen und mit Alcantara-Ausstattung versehene Multivan Highline. Auf Kosten eines Sitzplatzes ist der Fond aber auch optional mit vier Einzelsitzen ausstattbar. Äußerlich ist der Highline unter anderem an einer zusätzlichen Chromzierleiste im unteren Kühlerschutzgitter, Nebelscheinwerfern mit Abbiegelichtfunktion, den 17 Zoll großen Leichtmetallrädern „Cascavel“ in Silber, sowie Full-LED- Frontscheinwerfer und LED Rückleuchten zu erkennen. Eine zusätzliche Schiebetür auf der linken Seite erleichtert den Zugang zum Innenraum. Beide Türen öffnen und schließen dank elektrischer Unterstützung auf Knopfdruck. Serienmäßig sorgt eine 3-Zonen-Climatronic für optimale klimatische Bedingungen. Im Vergleich zur Climatic bietet sie einen nochmals höheren Bedienkomfort, da hier nur noch die Temperatur vorgewählt werden muss. Alle anderen Parameter inklusive des Gebläses regelt die Climatronic vollautomatisch. Darüber hinaus kann die Temperatur für beide Innenraumseiten individuell geregelt werden. Hinzuzufügen wäre noch der neue, rahmenlose Innenrückspiegel. Er fällt durch sein ansprechend leichtes Design auf.