



Der neue T6: Kastenwagen, Kombi und Pritsche

- **Kastenwagen ab CHF 27'626.- inkl. MwSt. (2.0 TDI 84 PS / 62 kW, 5-Gang manuell), «Entry» Sondermodelle ab CHF 23'976.-**
- **Kombi ab CHF 31'482.- inkl. MwSt. (2.0 TDI 84 PS / 62 kW, 5-Gang manuell), «Entry» Sondermodelle ab CHF 26'892.-**
- **Pritsche ab CHF 25'410.- inkl. MwSt. (2.0 TDI 84 PS / 62 kW, 5-Gang manuell); «Entry» Sondermodelle ab CHF 23'328.-**

Mit dem in Serie produzierten Kastenwagen fing vor gut 65 Jahren die Erfolgsgeschichte des Transporter 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. Erst 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 1394 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 1020 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 1692 mm und die Breite zwischen den Radkästen 1244 mm. Laderaumtrennwände mit oder ohne Fenster, halbhoch mit oder ohne Polsterleiste stehen zur Wahl.

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 (3000 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 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.

Eine Sondervariante ist der Kastenwagen Plus. Er schlägt die Brücke zwischen reinem Nutzfahrzeug und komfortablem Personenwagen für bis zu sechs Personen. Kernelement ist eine 3er-Sitzbank im Fond und eine feste Trennwand mit Fenster auf Höhe der C-Säule. Damit ist das Fahrzeug ganz klar geteilt: Während der Laderaum nur durch das Heck zugänglich ist, sind die bis zu zwei Schiebetüren der Crew vorbehalten. Zudem ist das Heckabteil des Fahrzeugs seitlich geschlossen. Das maximale Laderaumvolumen entspricht je nach Radstand 3,5 oder 4,4 Kubikmeter. Zur Wahl stehen darüber hinaus zwei Ausstattungsvarianten sowie zwei Einzelsitze oder Einzelsitz in Kombination mit Beifahrerdoppel-Sitzbank in der ersten Sitzreihe.

Kombi

Ähnlich dem Kastenwagen gestaltet sich das Kombi-Programm. Der komplett verglaste Kombi kann in allen Ausführungen schrittweise 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 für den Kombi erhältlichen Sitze im Fahrgastraum sind ohne Werkzeug ausbaubar, während sich die 3er-Bank auch „wickeln“ lässt. Ausserdem können alle Bank- und Einzelsitzlehnen – auch die der optionalen Beifahrersitzbank - bei Fahrzeugen ohne Trennwand – 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. Optional 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 aus Stahlblech, wahlweise mit Gummibelag zu bestellen. Eine umfangreiche Ausstattungsliste ermöglicht den individuellen Ausbau des Kombi: Sei es wie schon erwähnt zur Personenbeförderung oder zum Warentransport.

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.

18. September 2015, Volkswagen Kommunikation

AMAG Automobil- und Motoren AG Volkswagen Kommunikation

Livio Piatti

Leiter PR

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Telefon 056 463 94 61

Telefax 056 463 93 52

E-Mail: vw.pr@amag.ch

Internet: www.vw-nutzfahrzeuge.ch