



Hat zweifellos das Zeug  
zu einer langen Karriere:  
der VW Multivan T5

## Einer für alle

Mit dem neuen Multivan debütiert die mittlerweile fünfte Generation des VW-Busses. Der fast 5 m lange Kleinbus kann nahezu alles besser als sein Vorgänger: Er ist größer, leiser und noch flinker auf der Straße.



VW verwendet jetzt hochfeste Bleche für den Aufbau. Die Außenhaut ist vollverzinkt, die Seitenscheiben werden bündig verklebt.

**M**an muss schon genau hinsehen, um den VW-Newcomer einwandfrei als neues Modell zu identifizieren. Seine Form ähnelt der des Vorgängers, doch auf den zweiten Blick fallen die vielen kleinen Veränderungen auf. Er wirkt kantig, und die Frontpartie über der quer einbauten Motor-Getriebe-Einheit ist bulliger als bisher. Eine breitere Spur verstärkt den kraftvollen Eindruck. Mit steil stehenden Seitenwänden und einem fast senkrechten Heckabschluss wird ein maximales Innenraumvolumen erzielt, und auch die stärker geneigte, weiter nach vorne gezogene Scheibe kommt dem Innenraum zugute. Schließlich muss der T5, wie die fünfte Generation intern bezeichnet wird, vor al-



**Die Frontpartie ist bulliger geraten, ...**

... als Transporter mit viel Ladevolumen sein Geld verdienen. Dazu passend der große Türausschnitt der Schiebetür, der den Einstieg auch in die letzte Reihe des Fahrzeugfonds bequemer macht. Die Laufschienen der Schiebetür verstecken sich jetzt vornehm unter dem Blech, die



**... ein fast senkrechter Heckabschluss sorgt für mehr Innenraumvolumen.**

seitlichen Schiebefenster sind nicht mehr einfach nur aufgesetzt, sondern fest integriert.

Der 4,89 m lange VW-Kleinbus ist in allen Dimensionen größer als der 13 Jahre alte Vorgänger T4. Dennoch passt er auch weiterhin mit einer Höhe von knapp

2 m in Normgaragen. Um Gewicht zu sparen, verwendet VW jetzt hochfeste Bleche für den Aufbau. Die Außenhaut ist vollverzinkt und die Seitenscheiben werden bündig verklebt. Dennoch wiegt der von uns gefahrene Multivan leer 2,2 t, etwa 200 kg mehr als sein Vorgänger.

Zugelegt hat der Neue auch im Innenraum - hier zeigt er sein wahres Gesicht. Den deutlich breiteren Multivan T5 erheben fühlbar angenehme Materialien und fein rastende Regler aus der schnöden Transporterwelt. Das neue Armaturenbrett, streng geometrisch geordnet, bietet neben Charme auch ergonomische Qualitäten. Schalter, Regler und Hebel gehen ohne großen Lernprozess rasch und gut zur Hand. Wohin das Auge blickt, finden sich Ablagen und Fächer für Kleinzeug.

Für Luxus sorgen die optionalen Multimedia-Gerätschaften: das Navigationsgerät aus dem Touareg-Edeloffroader mit Freisprechanlage und digitalem ►



## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.890 mm
Gesamtbreite	1.904 mm
Gesamthöhe	1.945 mm
Radstand	3.000 mm
Leergewicht	2.200 kg
zul. Gesamtgewicht	3.000 kg
Preis	ca. 41.000,- Euro

### Antriebsstrang

**Motor:** Fünfzylinder-Reihendiesel, Pumpe-Düse-Einspritzung, VTG-Abgasturbolader (variable Turbinen-Geometrie) und Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 2.460 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 96 kW (130 PS) bei 3.500 U/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 2.000 U/min.

**Kraftübertragung:** Vorderradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe.

Soundsystem. Sogar eine digitale Gegensprechanlage mit sechs Mikrofonen lässt sich ordern, die den Passagieren im Fond die Verständigung quer durch den großen Innenraum erleichtern soll. Besonderer Einstiegsluxus wird den Fahrgästen der Highline-Variante zuteil: Die für beide Seiten orderbaren Schiebetüren öffnen und schließen per Knopfdruck elektrisch.



Besonderer Clou im Fahrzeugfond: der wandelbare **Vielzweck-Tisch** (oben)

Der T5 wird vor allem als Transporter mit viel Ladevolumen sein Geld verdienen.

Die neu geformten Sitze geben guten Seitenhalt, die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe sind drehbar und verfügen über integrierte Dreipunkt-Sicherheitsgrute. Bei Bedarf kann die Lehne als Fußstütze auf die Sitzfläche geklappt werden. Ein besonderer Clou ist der wandelbare **Vielzweck-Tisch** in der Mitte des Fahrzeugfonds. Multifunktional zeigt sich auch die Hecksitzbank – horizontal verschiebbar für wahlweise mehr Fuß- oder Kofferraum. Wie es sich für einen Multivan gehört, kann die Bank für Ruhepausen in ein Bett verwandelt werden. Direkt über den Sitzreihen im Fahrgastbereich finden sich jetzt die Auslässe für die Klimaanlage integriert in ein Bedienpanel mit schwenkbaren Dachleuchten.

### Schnelle und knackige Gangwechsel: Der im Armaturenbrett platzierte Schalthebel geht gut zur Hand.

Doch wie fährt der neue VW? Der Einstieg ins Fahrerhaus gestaltet sich genauso problemlos wie beim Vorgänger. Der Griff zum Lederlenkrad ist in jeder Sitzposition optimal, es lässt sich jetzt in Höhe und Neigung verstellen, die Pedale für Gas, Bremse und Kupplung stehen nicht zu eng beisammen.

Beim ersten Dreh am Zündschlüssel erwacht der neue Fünfzylinder-TDI unseres Testfahrzeugs. Der Leichtmetallmotor klingt ein wenig heller, aber auch leiser – er lässt die Insassen aber über sein Arbeitsprinzip nicht im Unklaren. Mit einer



Schalter, Regler und Hebel gehen ohne großen Lernprozess rasch und gut zur Hand.

Leistung von 130 PS und 340 Nm Drehmoment bei 2.000 Umdrehungen schiebt er den Dreitonner vehement auf die gewünschte Fahrgeschwindigkeit. Das Werk nennt als Spitze glaubhafte 168 km/h. Wem das zu wenig ist, sollte sich den noch stärkeren Fünfzylinder-TDI mit 174 PS und 400 Nm näher ansehen. Einstiegsmotorisierung ist der aus den Bauweisen Golf und Passat bekannte 105 PS starke 1,9-l-Vierzylinder mit Pumpe-Düse-Einspritztechnik. Mit 250 Nm Drehmoment dürfte der nicht als schwächlich bekannte Diesel schon vielen Dynamik-Ansprüchen genügen. Allerdings muss er auf den neuen wartungsfreien Stirnradantrieb der Nockenwelle des Fünfzylinders verzichten, der im 2,5-l-TDI den Zahnriemen ersetzt. Die neuen Diesel im VW-Bus erfüllen bislang nur Euro 3. Für

## Kompakt: VW Multivan T5

- ★ Steile Seitenwände und ein fast senkrechter Heckabschluss sorgen für ein maximales Innenraumvolumen
- ★ Mit einer Höhe von knapp 2 m passt der T5 weiterhin in Normgaragen.
- ★ Ein komfortables Ambiente im Innenraum schaffen fühlbar angenehme Materialien, zahlreiche Ablagen, neu geformte Sitze und die optionalen Multimedia-Gerätschaften wie das Navigations-

gerät aus dem Touareg-Edeloffroader mit Freisprechanlage und digitalem Soundsystem.

- ★ 130 PS und 340 Nm Drehmoment bei 2.000 Umdrehungen schieben den Dreitonner vehement auf die gewünschte Fahrgeschwindigkeit (Spitze 168 km/h).
- ★ Beindruckend das schon im Vorgänger überzeugende Fahrwerk: Für den T5 erfuhr es eine gründliche Überarbeitung.

Euro 4 müssen sie noch Vierventilköpfe und ein neues Abgasnachbehandlungssystem erhalten – an beidem arbeiten die VW-Techniker bereits.

### **Für den T5 erfuh das schon bei Vorgänger beeindruckende Fahrwerk eine gründliche Überarbeitung.**

Im alltäglichen Fahrbetrieb unseres Multivans nutzt man vorzugsweise niedrige Drehzahlen. Hier hat der Motor seine Stärken, und darauf ist das seilzuggesteuerte Sechsgang-Getriebe ausgelegt. Relativ lang übersetzt eignet sich das kompakte Dreiwellen-Getriebe auch für

der leichtgängigen und dennoch präzisen ZF-Lenkung lässt sich der Kleinbus exakt durch enge Innenstädte manövrieren und wenig nervös bei hohen Geschwindigkeiten über die Autobahnen steuern.

Das schon beim Vorgänger beeindruckende Fahrwerk erfuh für den T5 eine gründliche Überarbeitung. Vorn sitzen McPherson-Federbeine, ein vom Aufbau entkoppelter Hilfsrahmen eliminiert Abroll- und Antriebsgeräusche. Hinten hielt man an der Schräglenkerachse mit Miniblock-Federn und separaten Stoßdämpfern fest. Um den Abrollkomfort zu verbessern, sind alle Dämpfer lastabhängig ausgelegt, die Seitenneigung halten vorn und hinten Stabilisatoren in Zaum. Das schluckfreudige Fahrwerk, so viel lässt sich nach den ersten Metern sagen,

ist noch agiler geworden. Schon der Leerfahrkomfort der aufwändigen VW-Konstruktion überzeugt, die straffe Dämpfung lässt eine weitere Steigerung des Federungskomforts bei Ausladung vermuten.

Im April steht der Multivan als Vorbote des künftigen Bestsellers bei den VW-Händlern. Kein Zweifel, der Neue hat das Zeug zu einer langen Karriere. Was wird er kosten? Nach Aussagen der Vertriebsverantwortlichen nicht mehr als sein Vorgänger – aber natürlich ausstattungsbereinigt. Und im Mai, wenn sich schlichtere Brüdern von der Nutzfahrzeug-Verwandtschaft auf der AMI in Leipzig präsentieren, wird der neue, für kommerzielle Betreiber interessantere Kleinbus VW Shuttle die beliebte Caravelle ablösen.

WOLFGANG TSCHAKERT



**Ein wartungsfreier Stirnradantrieb der Nockenwelle ersetzt im 2,5-l-TDI den Zahnriemen.**



**Vorderachse mit McPherson-Federbeinen. Ein vom Aufbau entkoppelter Hilfsrahmen eliminiert Abroll- und Antriebsgeräusche.**

Drehmomente bis 500 Nm. Dem Trend zur Joystickschaltung wollte sich auch VW nicht entziehen – der platzsparende Schalthebel im Armaturenbrett geht gut zur Hand und erleichtert den Durchstieg zur Seite und nach hinten. So greift man gern zu dem aus dem Armaturenbrett ragenden Hebel, denn die Gangwechsel der aus dem Golf stammenden Konstruktion vollziehen sich schnell und knackig.

Der Radstand des kleinen T5-Busses wuchs auf 3 m, in der Langversion können es künftig auch 3,40 m sein. Nicht zugelegt hat dagegen der Wendekreisdurchmesser mit gerade mal 11,9 m. Mit