



Die Fahreigenschaften sind die Stärke des VW T5-Kombis: Wellige Fahrbahnen verdaut das Fahrwerk ebenso souverän wie es Querfugen verarbeitet.

Nach der Kür die Pflicht

VW-Nutzfahrzeuge präsentiert seinen wichtigsten Zukunftsträger in Häppchen. Zunächst zeigten die Hannoveraner den edlen Multivan, um im zweiten Aufgalopp mit dem Arbeitstier Transporter an die Öffentlichkeit zu gehen. Wir konnten die wichtigsten Varianten Probe fahren.

Auch wenn das Design den vielen Vorgaben Folge leisten musste, zeigte sich VW's neues Nutzfahrzeug gut in Form. Der Multivan, Image-träger der gesamten VW-Baureihe, setzt die Maßstäbe. Mit teurer und erlesener Ausstattung, einem fahraktiv abgestimmten Fahrwerk und neuen TDI-Mo-

toren glänzt die Großraumlimousine für den gehobenen Bedarf. Beinahe vergessen ist der Urahn des klassischen VW-Busses. Mit der puristischen Technik des VW Käfer galt der T1 als Packesel der Nation, unverwüstlich und absolut zuverlässig als Partner für Handwerk, Handel und Gewerbetreibende. Heute hat sich

der Transporter der fünften Generation (T5) von seinem Ursprung schon weit entfernt. Er ist von Generation zu Generation gewachsen, rein äußerlich, aber auch in seiner Variantenvielfalt.

Der Vorgänger T4 hat die Messlatte hoch gelegt. Mit einer fast 13-jährigen Bauzeit in einer schnelllebigen Zeit blickt



Selbst die Basisvariante des neuen VW-Busses ist mit der Reifengröße 215/65 R 16 C üppig ausgestattet.

Vernunft statt Ästhetik:
Die unlackierte Frontschürze und der Heckstoßfänger stecken einen kleinen Park-Rempler locker weg.

er auf eine beispiellose Karriere zurück. Jetzt machten die künftigen Emissionsvorschriften eine Fahrzeug-Neuentwicklung unumgänglich – für VW Grund genug, mit einem Spitzenprodukt die Zukunft der Marke zu sichern.

In der Länge hat der T5 mit plus 10 cm ein wenig zugelegt, mit 6 cm ebenso in der Breite und um 6 cm in der Höhe. Dennoch passt er in die Normgarage. Es sind weniger die Außenmaße als die steilen Karosseriewände, die den Innenraum wachsen lassen. Wem das nicht reicht, kann zu einem längeren Radstand und zu einem der beiden Hochdächer greifen. Für den gewerblichen Personenverkehr bietet VW als Basisprodukt seinen Kombi, den Shuttle als Nachfolger des Caravelle oder für eine besonders flexible Nutzung den VW Multivan.

Während der Shuttle erst zum Ende des Jahres seine Markteinführung erfährt, geht der VW T5 Kombi jetzt an den Start. Man sieht ihm seine Transporter-Verwandtschaft an – mit unlackierten Stoßfängern vorn und hinten. Mal ehrlich: Kann das bisschen Ästhetik den Nutzwert kompensieren? Wer regelmäßig im Kurzstreckeneinsatz unterwegs ist, schätzt den unempfindlichen Schutz vor kleinen Rempelen, die alle ohne Lackieraufwand abgehen.

Steigen wir ein und sehen uns am „besten Arbeitsplatz der Welt“ ein wenig um. Auch wenn die VW-Strategen hier nach den Sternen greifen, möchten wir

Made in Poznan

Die Transporter und Kombis der fünften Generation kommen künftig aus Polen – nur die hochwertigeren Varianten Multivan und Shuttle werden im VW-Nutzfahrzeugwerk in Hannover gefertigt. Der Startschuss ist bereits gefallen – das VW-Werk in Poznan produziert den neuen VW Transporter in den Varianten Kombi, Pritsche und Doppelkabine. Darüber hinaus wird ab 2004 der neue Stadtlieferwagen über die selben Bänder laufen. Die Tagespro-

duktion soll von derzeit 150 auf 600 Fahrzeuge steigen, die Belegschaft erhöht sich auf mehr als 5.000 Mitarbeiter. Für den Wandel zur modernen Automobilfabrik wurde auch kräftig investiert – seit dem Jahr 2000 sind rund 80 Prozent aller Gebäude auf dem Werksgelände neu gebaut oder modernisiert worden. Von 1996 bis 2006 wird VW Nutzfahrzeuge für den Ausbau des Werks Poznan in Summe mehr als 600 Millionen Euro investiert haben.

an dieser Stelle bestätigen, dass wir uns hinter dem VW-Lenkrad recht wohl fühlen. Ganz intuitiv und ohne Betriebsanleitung geht es wohl nicht, aber schon nach kurzer Orientierung starten wir unsere Probefahrten. Vor allem die körper-

gerecht geformten Sitze (nicht nur in der ersten Reihe) haben es uns angetan. Zusammen mit der vielfachen Lenksäulen-Verstellung findet sich rasch eine optimale Fahrposition. Die Sicht über den hochbauenden Armaturenräger ➤



Raumgewinn durch Quereinbau: im Bild der neue Reihenfünfzylinder, der ohne Zahnriemen auskommt.



Variable Sitzlandschaft mit Schnellverschlüssen: Ein- und Ausbau per Hebeldruck.

Auch für den mager ausgestatteten T5-Kombi gibt es eine Rückraumbelüftung.

befriedigt, und alle Schalter, die Bedienelemente und der Joystick-Schalthebel liegen griffgünstig in Fahrernähe. Bei der Lenkung ist den VW-Technikern der Kompromiss zwischen Fahrbahngefühl bei hohen Geschwindigkeiten und Servounterstützung für die Rangierarbeit gelungen.

Für den Kombi verlangt VW in der Einstiegsversion 20.400 Euro netto. Dass trotz der gehobenen Preise bei VW der Rotstift des Sparkommissars regiert, fällt den Fondpassagieren des T5-Kombi ins Auge. Die Fensterausschnitte sehen einfach unfertig aus, die von außen gekleb-



Der Arbeitsplatz im VW-Kombi ist etwas einfacher als im Multivan geraten. Das Lenkrad ist in beiden Ebenen verstellbar, der Joystick-Schalthebel geht gut zur Hand.

ten Scheiben hinterlassen im Innenraum einen unschönen freien Spalt zwischen Fensterrahmen und Scheibe. Der Innenraum im Heck ist asymmetrisch: Auf der rechten Seite ist der rückwärtige Wärmetauscher für die Fondheizung bis zur Scheibe verkleidet, links sehen wir nur nacktes Blech.

Untadelig ist der Aufwand für Heizung und Belüftung des Passagierabteils. Bereits serienmäßig kommen die Fahrgäste im Heck in den Genuss eines zweiten Heizgerätes. Auf Wunsch kann der Kombi auch mit einer manuell geregelten Klimaanlage bestückt werden. Die Sitzbänke im Heck lassen sich ohne Werkzeug ausbauen, die Lehnen sind für langes Transportgut klappbar. Während der Shuttle über hochwertigere Innenraumverkleidungen verfügt, muss der Kombi mit graugefärbten Hartfaserplatten auskommen. Dennoch können wir uns über die Geräuschkulisse im Kombi nicht beschweren.

An den Start geht der T5-Transporter mit neuen Dieselmotoren. Alle Selbstzünder arbeiten nun mit Pumpe-Düse-Einspritztechnik, einem Turbolader mit variabler Turbinen-Geometrie und einer Ladeluftkühlung. Als Einstiegsmotor dient ein 86 PS (63 kW) starker Vierzylinder mit 1,9 l Hubraum, wohl bekannt aus Golf und Passat. Dank der modernen Einspritztechnik und des VTG-Laders ent-

wickelt der Motor bereits ab 2.000 Umdrehungen sein maximales Drehmoment von 200 Nm. Er ist stark im Antritt und lässt sich in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen schaltarm fahren – wer überwiegend im Nahverkehr und dort nicht ständig voll besetzt fährt, findet hier den ausreichend leistungsfähigen und sparsamen Motor.

Wer oft und beladen größere Entfernungen in Angriff nehmen muss, wird wohl für knapp 1.100 Euro Aufpreis die stärkere Variante des Vierzylinders ordern. Mit einer Leistung von 104 PS (77 kW) und 250 Nm Drehmomentmaximum, die er mit einem höheren Ladedruck erzielt, lassen sich auch längere vernünftige Transportgeschwindigkeiten erzielen. Der Verbrauch ist auch hier zeitgemäß, die Geräuscentwicklung der beiden Vierzylinder ist selbst unter Volllast sehr zurückhaltend.

Die Verkaufsstatistik bestätigt: Drehmomentstarke Diesellaggregate liegen im Trend. In diesem klassischen Segment hat VW mit dem neuen Fünfzylinder-Diesel ein heißes Eisen im Feuer. Der 2,5 l große Pumpe-Düse-Motor sorgt mit 130 PS/340 Nm und 174 PS/400 Nm Drehmoment für imposante Fahrleistungen und günstige Verbräuche. Die kurze Bauform des Fünfzylinders wird durch den zur Getriebeseite verlegten Stirnradantrieb erzielt – er treibt neben den Ventilen auch



alle Peripherie-Aggregate wie beispielsweise Lichtmaschine, Wasser- und Ölpumpe an. Neben der Baulänge liegt der Vorteil des Rädertriebs vor allem in seiner Wartungsfreiheit. Mehr als 2.600 Euro muss dem Kunden der Einstieg in die Fünfzylinder-Klasse wert sein.

Im Einsatz freilich überzeugt der neue Fünfzylinder durch seine souveräne Leistungsabgabe, nur selten muss zurückgeschaltet werden, um Reserven zu mobilisieren. Sein Lauf ist weitgehend frei von Vibrationen, allenfalls beim Beschleunigen ertönt gedämpft das nicht unsympathische Trompetenkonzert des Fünfzylinders.

Der Vorgänger T4 konnte mit seinem Fahrwerk auch anspruchsvolle Kunden zufrieden stellen – soll der Neue jetzt alles besser können? Die VW-Techniker haben diesem Aspekt sicher große Aufmerksamkeit geschenkt, denn gerade hier wollte man die große Reputation nicht verspielen. Neu ist der entkoppelte Fahrschemel an der McPherson-Vorderachse. Außerdem dient der Fahrschemel als zweite Crashebene, die bei einem Frontalaufprall zusätzlich zum Energieabbau beiträgt.

In Zusammenarbeit mit den großen Silentblöcken an der Schräglenker-Hinterachse sorgt die Fahrwerks-Aufhängung für deutlich geringere Motor- und Abrollgeräusche im Fahrzeuginne-

Ein besonderes Lob für die Sitze, die großzügig Platz und Seitenhalt bieten.

Asymmetrie im Heck, die rechte Seite ist verkleidet, links gibt's nur nacktes Blech.

Die unverkleideten Fensterrahmen wirken einfach unfertig und nicht zu Ende gedacht.



ren. Im Fahreinsatz auf zum Teil rüden Fahrbahnoberflächen rund um Poznan kann der T5-Kombi beladen wie leer seine schluckfreudige Federung demonstrieren. Trotz aller Verbesserungen

bleibt alles wie es ist: VW hat die Nase vorn – auch der T5 zeigt sich, was schon den T4 auszeichnete, vor allem auf der Straße von seiner besten Seite.

WOLFGANG TSCHAKERT