



Der T5 TDI mit DSG. Vorteil dieses Getriebes: wenig Gewicht, keine Zugkraftunterbrechung, sieben Gänge und billiger als eine Wandlerautomatik

VW Transporter T5 TDI mit DSG

Starkes Stück

180 Pferdestärken plus DSG-Doppelkupplungsgetriebe – dieses Antriebspaket im Hochdach-Transporter versetzt manchen in Erstaunen.

Eben pendelte der ungeduldige PKW-Fahrer im Rückspiegel noch drängelnd von links nach rechts. Suchte auf der linken Spur der Autobahn die Nähe des Transporterhecks unter dem hoch aufgeschossenen Dach wie ein Rüde das Hinterteil der Hündin. Dann löst sich die Kolonne auf, der Fahrer des Transporters tritt aufs Gas, aus 100 km/h werden 130, bald 160, schließlich 180 Sachen. Und hinter dem Transporter ist die Autobahn plötzlich so frei.

Fahrer eines VW T5 mit gehobener Motorisierung kennen derlei Szenen.

Transporter plus Hochdach gleich lahm, so lautet die Gleichung unaufgeklärter Autofahrer. Und dann bläst ihnen plötzlich ein hochgewachsener VW um die Ohren, dass ihnen Hören und Sehen vergeht. Schnell. Sauschnell. Da stürzt das Seelenheil in sich zusammen. Darf der das? Er darf. Kann's richtig gut. Und muss dabei nicht mal ein schlechtes Gewissen haben.

Das Ziel ist schlicht die Quadratur des Kreises: rauf mit der Leistung, runter mit Verbrauch und Schadstoffen. In diesem Spannungsfeld bewegen sich Entwickler



von Transportern. Der aktuelle Vierzylinder TDI im VW Transporter kann beides: Die kompakte Bauweise mit nur zwei Liter Hubraum und hoher Aufladung sowie reichlich Drehmoment bei wenig Drehzahlen verspricht hohe Effizienz. Die Kombination aus Partikelfilter und Euro-5-Zulassung bedeutet Sauberkeit. 132 kW (180 PS) und 400 Nm aus nur zwei Liter Hubraum – das traut sich sonst kein Transporterhersteller. Erst recht einzigartig wird der Transporter mit dem DSG-Getriebe, es lässt die althergebrachte Wandlerautomatik vergessen.

Ein Doppelturbo beatmet den Zweiliter auf sein Rekordniveau. Und VW wird nicht müde zu erklären, dass der Biturbo sogar robuster arbeitet als ein TDI mit individuellem Lader und variabler Turbinengeometrie. Der habe mehr bewegliche Teile. Die Konzentration aber gilt dem wesentlichen beweglicheren Teil, dem heißesten VW Transporter.

Der hat schon bei tiefen Drehzahlen reichlich Mumm, die vollen 400 Nm Dreh-

moment liegen bereits bei 1.500 Touren an. Und nach oben kennt er kaum Grenzen, jubelt trotz niedriger Nenndrehzahl von nur 3.500 Umdrehungen willig hinauf bis fast 5.000 Touren. Viel lebendiger als seine schwächeren Geschwister. Egal, wo der Fahrer hintritt – hier geht die Post ab, auch ohne gelben Lack auf der Karosserie.

Typisch für den TDI ist das dezente Prasseln der Common-Rail-Einspritzung. Doch das ist allemal verträglicher als das heisere Röhren des früheren Pumpe-Düse-TDI. Zwei Ausgleichswellen zähmen den stärksten Zwei-Liter-Diesel von VW. Etwas ungehalten und brummig reagiert er nur auf viel Gas bei 1.400 Umdrehungen und weniger. Sonst jubiliert er geradezu vor Schnellkraft.

Der Diesel kann's also und wird perfekt abgeschmeckt mit dem neuen DSG-Getriebe. Das lässt althergebrachte Wandlergetriebe wie Steinzeit-Technik erscheinen: kaum mehr Gewicht als ein



Mit Holzboden und Seitenverkleidung einschließlich Ladungssicherung wird der T5 zum echten Transportprofi.

Schaltgetriebe, ruckfreier Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung, herausragender Wirkungsgrad. Und der Mehrpreis ist zwar nicht wirklich günstig, jedoch im Vergleich zur früheren Automatik um mehrere hundert Euro auf netto 1.755 Euro zusammengeschnürt.

Das Getriebe passt sich den Gepflogenheiten im Transporter und der Spann-

Besuchen Sie uns auf der IAA in Hannover, 23. bis 30. Sept. 2010, Halle 27, Stand F-22



Wir gratulieren dem Fußballweltmeister 2010!

18 Mitarbeiter des Teams von Schmitz Cargobull

Noch mehr Volltreffer bei uns auf der IAA!

Für Ihren Erfolg kämpfen auch wir mit Höchstleistungen: Bei Trailern und Services!

Sie können sich auf Ihr Schmitz Cargobull Dreamteam verlassen. Denn für Sie stecken wir unsere gesamte Energie in die beste



The TrailerCompany.

Lösung. Schicken Sie uns jetzt aufs Spielfeld. Ihr Team von Schmitz Cargobull schießt die Tore für Sie. **just more.**

www.cargobull.com

Mehr Infos: +49 (0) 2558 81-7001

TECHNISCHE DATEN

Motor

Vierzylinder-Dieselmotor in Reihe, quer eingebaut, Turbolader, Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen, gesteuert über Zahnriemen.

Bohrung/Hub 81/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 132 kW (180 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 400 Nm bei 1.500–2.000/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antriebsstrang

Automatisiertes Siebengang-Schaltgetriebe mit Doppelkupplung, Übersetzungen 3,56/2,53/1,59/0,94/0,71/0,69/0,57, R.-Gang 2,97, Achsübersetzung i=4,65 (Gänge I-V), i=3,95 (Gänge VI-VII). Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, untere Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern, Stabilisator. Reifen 215/60 R 17 C auf 6,5 J x 17 (Serie: 235/55 R 17 C). Zahnstangenlenkung Servotronic mit hydraulischer, geschwindigkeitsabhängiger Servounterstützung.

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Durchmesser vorn/hinten 340/294 mm, ABS, ESP, ASR, Anfahrhilfe, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Maße und Gewichte

Länge gesamt 5.292 mm
 Breite gesamt 1.904 mm
 Höhe gesamt 2.476 mm
 Radstand 3.400 mm
 Wendekreis re./li. 12,5/12,8 m
 Höhe/Breite Hecktür 1.694/1.486 mm
 Höhe/Breite Schiebetür 1.824/1.020 mm
 Laderaum über Fahrbahn 571 mm
 Laderaum (L/B/H) 2.970/1.692/1.940 mm
 Breite zw. den Radkästen 1.244 mm
 Ladevolumen 9,3 m³
 Spurweite vorn/hinten 1.618/1.616 mm
 Leergewicht Testwagen 2.100 kg
 Nutzlast 700 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 2.800 kg
 Zul. Achslast vorn/hinten 1.575/1.550 kg
 Anhängelast bei 12 % Steigung 2.500 kg
 Zul. Zuggesamtgewicht 5.300 kg

Tankinhalt 80 l
 Motoröl mit Filter 7,0 l
 Elektrik: Batterie 12 Volt 61 Ah
 Wartung: Ölwechsel-Intervall verschleißabhängig/2 Jahre
 Garantie: Zwei Jahre Garantie, lebenslange Mobilitätsgarantie.

Preis

VW Transporter T5 TDI 180 PS, DSG, Kastenwagen, Hochdach 32.600 Euro ohne MwSt.

kraft des Biturbos bestens an. Wer den Motor mit Vollgas kitzelt, jubelt ihn bis 4.000 Touren hoch. Kickdown führt zu Schaltdrehzahlen von 4.800 Umdrehungen. Doch derlei Drehorgien sind im Alltag überflüssig. Wer ein wenig feinfühlig mit dem Gaspedal umgeht, hält die Maschine mühelos in gesunden und spritsparenden Drehzahlen zwischen 1.500 und 2.500 Touren. Und kommt trotzdem mit dem beladenen Transporter sehr zügig vorwärts. Ruhige Gemüter landen bereits bei 80 Sachen im siebten Gang mit 1.400 Touren.

Beim ruhigen Anfahren flutscht nach einem Wimpernschlag der zweite Gang hinein. Die Technik lässt die Schaltstufe beim Heranrollen an Kreuzungen oder vor anderen Hindernissen bis zur Schrittgeschwindigkeit stehen. Umgekehrt schaltet das Getriebe beim Verzögern im Gefälle zurück, nutzt die Bremswirkung des Motors. Beim Rangieren kann der Fahrer die Kriechfunktion nutzen und manövriert selbst unter ungünstigen Bedingungen wie rückwärtigem Einparken an Steigungsstrecken sanft und ruckfrei.

Einzig auf der Autobahn reagiert das DSG-Getriebe mitunter unnötig hektisch, spürbar im Transporter mit Hochdach und seinem großen Fahrwiderstand: Bereits an leichten Steigungen schaltet das Getriebe bei kräftig Gas in Gang sechs zurück. Schlaue Fahrer begegnen der Unart, indem sie bei schneller Fahrt in den manuellen Modus wechseln, den siebten Gang fest einlegen und die starke Maschine ziehen lassen. Dann schnürt der schnelle Transporter bei Höchstge-

TESTERGEBNIS

Beschleunigung

0–50 km/h 4,7 s
 0–80 km/h 9,0 s
 0–100 km/h 13,4 s

Elastizität

60–80 km/h (IV/V) 3,5/4,5 s
 60–100 km/h (IV/V) 7,6/9,8 s
 80–120 km/h (VI) 12,9 s

Höchstgeschwindigkeit 176 km/h
 Bremsweg kalt/warm 49,0/51,0 m
 Innengeräusche Stand/50/100 km/h:
 52/63/68 db(A)

Kraftstoffverbrauch

Teststrecke beladen 9,9 l/100 km
 Testverbrauch min./max. ... 8,0/13,2 l/100 km

windigkeit mit nur 3.200 Umdrehungen gelassen dahin, im sechsten Gang wären es grelle 4.000 Touren.

In der höchsten Schaltstufe ist Ruhe an Bord, dank niedriger Drehzahlen in Kombination mit sanfter Common-Rail-Einspritzung arbeitet der TDI dezent. Dass bei schnellen Tempi Windgeräusche anschwellen – speziell mit Hochdach – ist im Vergleich zum Lärm des früheren Pumpe-Düse-TDI leicht zu verschmerzen.

DSG lässt althergebrachte Wandlergetriebe wie Steinzeit-Technik erscheinen.

Manuelle Eingriffe ins Getriebegehäuse sind nahezu überflüssig – es sei denn, man will nicht nur die Drehzahl auf der Autobahn niedrig halten, sondern



Unter dem Hochdach ist Platz für 9,3 m³ Fracht. Wer wirklich laden will, wählt nicht 2,8 sondern 3,0 oder 3,2 t Gesamtgewicht.

umgekehrt in steilen Gefällen zur Erhöhung der Bremswirkung vergrößern. Gänzlich unnötig ist die „S“-Funktion des Getriebes, in der später hinauf- und früher hinuntergeschaltet wird.

Eine Eigenart zwang beim Testwagen zum manuellen Eingriff: Nach zwei Einsatztagen mit wenig Kilometern und dezenter Fahrweise mahnte eine gelbe Kontrollleuchte einen zugesetzten Partikelfilter an. Die Betriebsanleitung empfiehlt für Schaltwagen in solchen Fällen eine gewisse Fahrtstrecke mit erhöhter Drehzahl zum Freibrennen des Filters. Den DSG-Fahrer schickt sie in die Werkstatt. Als ob der nicht ebenfalls die Drehzahl anheben könnte.

Auf den Dieselverbrauch hat die Prozedur keinen mäßigen Einfluss. Doch wer den stärksten TDI erwirbt, dürfte tendenziell als Kilometerfresser einzuordnen sein, der sehr bewusst Dampf abfordert. In Anbetracht der enormen Fahrleistungen des Kraftprotzes sowie seiner stattlichen Statur ist der Testverbrauch von 9,9 l/100 km deshalb ausgesprochen günstig. Die Extreme bewegten sich zwischen 8,0 l für ruhige Überlandfahrt auf recht anspruchsvoller Strecke und 13,2 l/100 bei Autobahnhatz – alles beladen, versteht sich. Das hat mit den extrem niedrig angesetzten Normwerten zwar wenig zu tun und ist trotzdem vorteilhaft. So vorteilhaft, dass die Heizwirkung auf der Strecke bleibt.

Und aufs Gewicht achten: Gut ausgestattet mit Klimaanlage, Anhängerkupplung, Reserverad und einer Seitenverkleidung mit Zurrleisten im Frachtabteil, belief sich das Eigengewicht des Testwagens auf 2,1 t. Dazu ein kräftig gebauter Fahrer, schon reduziert sich die Nutzlast als klassischer 2,8-Tonner auf nur 600 kg. Für einen Hochdach-Transporter mit 9,3 m³ Volumen entschie-

den zu wenig. Der Ausweg heißt Auflastung: VW bietet den Transporter auch mit 3,0 und 3,2 t Gesamtgewicht an.

Zur Serienausstattung gehört dagegen immer ESP, auch wenn es beim stabil laufenden langen Radstand kaum zur Anwendung kommt. Überzeugt doch das Fahrwerk durch seine Kombination aus hohem Fahrkomfort und großer Fahrsicherheit. Aufmerksamkeit verdient sich die Servotronic-Lenkung mit geschwin-

digkeitsabhängiger Unterstützung: spielerisch leicht in der Stadt, straff auf der Autobahn. Dass der Testwagen nur durchschnittliche Bremswege erreichte, dürfte an den vergleichsweise schlanken Winterreifen gelegen haben – mit den serienmäßigen 235er Walzen und Sommerprofil sollte er fix zum Stehen kommen. Denn der T5 mit der stärksten Maschine, er darf nicht nur, er kann's auch. Und das richtig gut.

RANDOLF UNRUH

PEMA
TRUCK-TRAILER VERMIETUNG

Qualität
Mobilität
Flexibilität

Qualität genießen. Erstklassig fahren.

Ob Miete oder Kauf: PEMA verfügt mit 15.000 Fahrzeugen über eine große Auswahl an hochwertigen Fahrzeugen. Alle Modelle durchlaufen strengste Qualitätskontrollen in erstklassigen PEMA Werkstätten.

Wenn Sie bei PEMA mieten, profitieren Sie von Full Service Qualität – damit Sie Ihren Fuhrpark bedarfsgerecht und effizient organisieren können. **Mehr erfahren Sie unter www.pema.eu**

SG
Equipment Finance
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE GROUP

Ihr Kontakt zu PEMA 0049 (0) 55 21 86 00 | www.pema.eu