



VW Transporter T5 TDI

Der hat was vor: Der überarbeitete VW Transporter zeigt ein scharf geschnittenes Gesicht.

Blick-Kontakt

Test: VW Transporter T5 TDI. Der aufgefrischte VW guckt sehr ernst in die Welt. Dabei hätte er allen Anlass für ein Lächeln.

Mag sein, er schaut deshalb so streng drein, weil er in schwierigen Zeiten auf die Welt kommt. Er fährt im Moment nicht durch das Land des Lächelns. Der konzentrierte Blick des VW T5 der Generation 2.0, er passt ebenso zu einem Krisenbewältiger wie seine Stirnfalten. Und er steht einem Transporter gut, der seine Aufgaben mit dem gebotenen Ernst angeht. VW hat ihn dafür sorgsam vorbereitet: Neue Motoren und passend abgestimmte Getriebe, eine ganze Reihe funktioneller Details rund

um die Bedienung. Alles verbunden mit einigen optischen Retuschen, die den Transporter frisch halten und dafür Sorge tragen, dass die Welt die viele Mühe überhaupt bemerkt.

Herzstück aller Umwälzungen ist der aktuelle Common-Rail-TDI mit zwei Liter Hubraum, der sich zur Zeit flächendeckend im VW-Konzern ausbreitet. Im Transporter deckt er die ganze Spanne von der Einstiegsmotorisierung mit 62 kW (84 PS) bis zur Topmotorisierung mit 132 kW (180 PS) ab, das soll der Maschi-

ne erstmal einer nachmachen. Ebenso wie die Drehmomentspanne von 220 bis 400 Nm. Mehr holt niemand aus einem Zweiliter-Turbodiesel heraus. Gleichzeitig erfüllt der VW als erster seiner Klasse Euro 5, ist also nicht nur stark, sondern auch sauber.

Wie so oft, die Wahrheit liegt in der Mitte. Der starke Biturbo ist ein heißer Ofen, aber auch arg teuer. Und wer braucht schon so viel Dampf? Die schwächste Maschine kommt als Handwerkerdiesel für Kurzstrecken gerade



Die funktionelle Karosserie des VW ist im Rahmen der Überarbeitung nahezu unverändert geblieben, die wahren Werte stecken unter dem Blech.

recht, ist aber nichts für Anspruchsvolle. Schlaukäufer schauen nach dem zweitstärksten Triebwerk, es bietet neben sehr ansehnlichen 103 kW (140 PS) Leistung einen großen Drehmomentsprung auf wuchtige 340 Nm. Auch gönnt ihm VW ein lang übersetztes Sechsganggetriebe, das schon auf der Autobahn Nerven und Geldbeutel.

Der Sprung vom gewohnten kernigen Pumpe-Düse-Fünfzylinder zur sanfteren Common-Rail-Maschine ist enorm: Vorbei ist's mit dem rauen Gianna-Nannini-Timbre, jetzt klingt ein schmeichelnder Tenor aus dem Motorraum. Obwohl VW spart: Nur die feineren Pkw-Ausführungen und die Leistungsprotze mit 180 Pferdestärken erhalten generell zwei Ausgleichswellen, die dem Motorenklang den wahren Schmelz verleihen. Anderswo geht es etwas rauer zu. Wie bei manchen Tenören auch.

So schüttelt sich der Vierzylinder nach dem Kaltstart zunächst einen kurzen Moment ungnädig, bevor er rund läuft. Dann aber zeigt er seine Vorzüge: Hat die Maschine den tiefsten Drehzahlkeller bei gut 1000 Touren etwas mühevoll durchschritten, packt sie fest zu und zieht den Transporter energisch voran. 340 Nm sind eine Wonne für den 2,8-Tonner, der sich auch von voller Auslastung nicht irritieren lässt. Mit seiner großen Durchzugskraft überspielt der TDI fehlende Drehfreude: Zwar beginnt der rote Drehzahlbereich erst bei 5000 Touren, doch der Motor winkt schon vorher ab. Auch Drehzahlen oberhalb von 4000 Umdre-

hungen haben keinen rechten Sinn. Also runter mit den Touren, der VW braucht sie nicht. Brummig reagiert der Diesel nur, quält der Fahrer den Motor in den beiden höchsten Gängen unterhalb von etwa 1500 Touren. Ansonsten kennt er kein Dröhnen, macht souverän alles mit.

Bei all dem hilft das weit gespreizte Sechsgang-Schaltgetriebe mit seinen verblüffend kurzen und präzise abgesteckten Wegen. In den Gängen eins und zwei ist der VW knackig kurz übersetzt. Bevor die Schaltanzeige im Cockpit überhaupt den ersten Gang registriert hat, fahren ausgefuchste Fahrer schon im zweiten. Die kurzen Übersetzungen sind Basis für einen behändigen Antritt, auch beladen und an Steigungen. Manchmal drehen die Räder dabei trotz Schlupfregelung kurz durch. Noch nicht perfekt gelöst ist die serienmäßige Anfahrhilfe, der VW fährt am Berg häufig mit einem leichten Ruck los.

Die Lage ändert sich in den oberen Gängen. Im Vierten tourt der VW gemütlich mit 1400 Touren durch die Stadt. Der Fünfte reicht bis zur Höchstgeschwindigkeit von gut 170 Sachen, gleichbedeutend mit 3600 Touren. Im sechsten Gang dreht der VW dabei dezente 3000 Umdrehungen. Diese Schaltstufe ist so lang, dass sie im Überlandverkehr häufig Pause machen kann, dann hat der VW ein Fünfplus-Eins-Getriebe.

Wer den größten Gang fleißig nutzt und ein gewisses Phlegma beim Wiederbeschleunigen akzeptiert, erzielt hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten bei sehr moderaten Verbräuchen. Selbst auf zügi-

TECHNISCHE DATEN

Antrieb

Mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 3,92 / 2,05 / 1,70 / 1,09 / 0,82 / 0,068, R.-Gang 4,95, Achsübersetzung $i=4,60$ (Gänge I-IV), $i=3,29$ (Gänge V-IV). Antrieb auf die Vorderräder

Antriebsstrang

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 1968 cm³, Leistung 103 kW (140 PS) bei 3500/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 1750-2500/min, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, Schadstoffarm nach Euro 5

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, untere Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängungen an Schräglenkern, Schraubenfedern, Stabilisator. Reifen 215/65 R16 C auf 6,5 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ABS, ESP, ARS, Anfahrhilfe, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.892 mm
Breite gesamt	1.904 mm
Höhe gesamt	1.900 mm
Radstände	3.000 mm
Länge gesamt	4.892 mm
Wendekreis re/li	11,7/12,0 m
Höhe/Breite Hecktür	1.305/1.486 mm
Laderaum über Fahrbahn	562 mm
Laderaum (L/B/H)	2.353/1.692/1410 mm
Breite zwischen den Radkästen	5,8 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.627/1.623 mm
Leergewicht Testwagen	2.020 kg
Nutzlast	780 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.800 kg
Zulässige Achslast vor/hinten	1.550/1.550 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.500 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	5.200 kg

Füllmengen

Tankinhalt 80 L, Motoröl mit Filter 7,0 L

Elektrik

Batterie 12 Volt 61 Ah

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechselintervall verschleißabhängig/2 Jahre

Garantie: Zwei Jahre Garantie, lebenslange Mobilitätsgarantie

Preis

VW Transporter T5 TDI 140 PS, Kastenwagen: 25.995 Euro ohne MwSt.

TESTERGEBNIS

Beschleunigung

0 - 50 km/h 4,5 s
 0 - 80 km/h 8,4 s
 0 - 100 km/h 15,4 s

Elastizität

60 - 80 km/h (IV/V) 4,4/7,0 s
 60 - 100 km/h (IV/V) 9,3/13,8 s
 80 - 120 km/h (VI) 20,1 s

Höchstgeschwindigkeit

173 km/h

Innengeräusche

Stand/50/100 km/h: 51/63/71 db(A)

Kraftstoffverbrauch

Testverbrauch min./max.: 7,9/11,1 L/100 km



Zur Maschine mit 103 kW (140 PS) gehört ein lang übersetztes Sechsganggetriebe. Es senkt Verbrauch und Geräusche.

gen Autobahnetappen steigt der Wert kaum über elf Liter. Auch unter anderen Bedingungen setzt der knausrige VW Maßstäbe. Generell beeindruckend ist die Souveränität und Gelassenheit, die sich im starken VW einstellt: Man könnte ja, wenn man nur wollte, hat's aber nicht nötig.

Zur inneren gesellt sich die äußere Ruhe: Der Kastenwagen ist dank des niedrigen Drehzahlniveaus recht leise unterwegs. So leise, dass sich der Fahrer ein qualitativ besseres Radio wünscht, als die einfache Werksanlage mit der Bezeichnung RCD 210 und mäßigem Klang.

Zumal das neue Cockpit, bekannt von Golf und Kollegen, ansonsten überzeugt. Waren die Uhren bisher bereits prima ablesbar, tragen sie jetzt schon im Kastenwagen dezenten Chromschmuck. Und die Instrumentenbeleuchtung in Weiß ist viel besser abzulesen. Gleiches gilt für das graue Display in der Mitte mit seinen gestochen weißen Ziffern. VW spart sich im Transporter separate Rundinstrumente für Tankinhalt und Kühlwassertemperatur. Macht nichts, die Tankanzeige als Kreissegment ist vielleicht etwas weniger attraktiv aber keinen Deut weniger informativ. Der Entfall der Kühlmittelanzeige aber ist ein kleines Foul – kundige Fahrer wissen gern, wann der Motor nach dem Start so warm ist, dass man ihn fordern kann. Ebenso wenig perfekt sind die kleinen Drehregler für die Temperierung in der Mitte der Armaturentafel – ihre Kenn-

zeichnung ist ein wenig mickrig geraten. Opulent sind dagegen die Sitze, jetzt neu aufgepolstert. Bequem sind sie, vielleicht sogar zu bequem: Das Gesäß kräftig gebauter Fahrer registriert den harten Rahmen unter dem Schaumstoff.

Das Fahrwerk dagegen trifft wie eh und je den richtigen Kompromiss aus Komfort und Fahrsicherheit. Leer straff aber nicht hart, beladen weich aber nicht wabbelig – so soll es sein. Spursicher und gesteuert von der feinfühliglen Lenkung zieht der Transporter sicher auch durch engagiert gefahrene Kurven, kennt keine Bange vor flotten Spurwechseln, steckt auch hecklastige Beladung weg. ESP? Gut zu wissen, dass es vorhanden ist. Aber bis es eingreift, muss der Fahrer schon viel Unfug anstellen.

Die Bremsen allerdings halten dieses Niveau nicht ganz. Zwar sind sie gut dosierbar, kennen auch kein Fading, doch Bremswege von konstant rund 46 Meter auf trockener Fahrbahn sind kein Ruhmesblatt. Mag sein, dass die Bridgestone-Winterreifen am mäßigen Eindruck ihren Anteil hatten. In Verbindung mit dem stärksten TDI sowie beim zweitstärksten oberhalb von drei Tonnen Gesamtgewicht spendiert VW eine kräftigere Bremsanlage mit größeren Scheiben.

Das führt zum Laderaum, aufgrund des geräumigen Fahrerhauses nicht gerade üppig gewachsen, aber gut ausgestattet. Eine halbhohe Verkleidung ist ebenso

selbstverständlich wie eine Sammlung kräftiger und sehr Vertrauen erweckenden Zurrösen. Allenfalls durchschnittlich fällt die Nutzlast aus, jedenfalls als herkömmlicher 2,8-Tonner. Mit dachhoher Verkleidung sowie dickem und stabilem Gummiboden im Laderaum, mit Anhängerkupplung, Reserverad, Klimaanlage, Doppelsitzbank und manch anderen Annehmlichkeiten bleiben inklusive Fahrer knapp 800 kg. Einen Ausweg bieten Varianten mit 3,0 und 3,2 t Gesamtgewicht.

Unverändert sind die zahlreichen angenehmen Eigenschaften des VW. Die vielen praktischen Ablagen im Fahrerhaus, die gepflegten Materialien, die gute Verarbeitung, die einfache Bedienung. Nur eines hat man ihm im Rahmen der Überarbeitung genommen, die Trittstufen im Stoßfänger als Plattform zum Eiskratzen und Putzen der Windschutzscheibe. Das verdunkelt das Gesicht des Fahrers ein wenig, ebenso wie der Blick in den zwar breiten rechten Außenspiegel, dem jedoch ein Weitwinkelfeld fehlt. Der Gesichtsausdruck passt sich damit, wenn auch nur kurz, ein wenig dem ernstesten Ausdruck und dem grimmigen Blick des aufgefrischten VW Transporter an. Dabei hätten beide allen Anlass für ein Lächeln.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com