



**Klarglas-Scheinwerfer, Trittstufen in den Stoßfängern: Optik und Funktion vereint**

## Gerne groß

Er ist das neue Spitzenmodell in der Flotte des VW Transporter T5: Mit 3,2 t Gesamtgewicht grenzt der VW schon an die nächst höhere Liga.

**D**er VW Transporter hat ordentlich zugelegt, doch das hat nichts mit den vergangenen Feiertagen zu tun: Es gibt ihn nun auch mit 3,2 t Gesamtgewicht. Mit langem Radstand und höchstem Dach ausgerüstet, könnte man da schon ins Gröbeln kommen – bildet der Transporter womöglich eine reizvolle, weil ganz anders geartete Alternative zu klassischen 3,5-Tonnern? Ist er ein echter Gerne groß?

Hier nun gilt es, das Pferd ausnahmsweise von hinten aufzuzäumen. Langer Radstand heißt im Fall VW Transporter 3.400 mm. Damit streckt sich der Emporkömmling auf 5,3 m Länge. Unter gestandenen 3,5-Tonnern zählt man damit noch zu den Halbwüchsigen, genauso wie mit einer Breite von exakt einsneun-

zig und mit Wänden sowie einem Heckabschluss die nach oben deutlich eingezogen sind. Andererseits reckt sich der VW auf knapp 2,5 m Höhe, stattlich, stattlich. Macht unter dem Strich 9,3 m<sup>3</sup> Volumen. Unter seinesgleichen ist der VW damit ein Riese, unter den 3,5-Tonnern muss er sich hinten anstellen.

Der große Kastenwagen ist eben sehr automobil geprägt, optisch wie technisch ein zweieiiger Zwilling des feinen Multivan. Da heißt es in der Nutzfahrzeugfakultät Kompromisse eingehen. Andererseits steht dem VW die schlanke Figur bestens, hier kommt keine eckige Schuhschachtel auf Rädern daher. Die Karosserie kennt auch keine rustikalen Vertikalnähte an den Flanken, das Hochdach passt sich sehr harmonisch wie aus ei-

nem Gusse der Linie an. Wenn dann die Schiebetür noch einen Hauch leichter schließen würde und die praktische Verriegelung der Hecktüren zur Erweiterung der Öffnung auf 180 Grad etwas leichtgängiger wäre, man könnte gar von Perfektion sprechen.

56 cm niedrig liegt der Ladeboden über der Fahrbahn, dem Frontantrieb sei's gedankt. Große Stufen und Haltegriffe zum Einsteigen sind nicht nötig. Und wer will, bekommt gar eine Schiebetür, die bis ganz nach oben hinauf zum Dach ragt.

Drinne sichern acht stabile Zurrösen die Ladung, ist alles ordentlich verarbeitet, sind die Elektrokabel auf ihrem Weg zum Heck gut verpackt. Gleich drei Deckenleuchten spenden Licht, dazu ein



**Gestalt wie aus einem Guß: Der schlanke VW Transporter mit seinem maßgerechten Hochdach tritt automobil auf.**

Dachnase täte eine Unterteilung oder eine Anti-Rutsch-Einlage gut. Bis zu 1,4 t Nutzlast verspricht VW für sein Kastenvan-Spitzenmodell mit 3,2 t Gesamtgewicht – damit läge er auf gutem Niveau klassischer 3,5-Tonner. Doch wie immer ist Vorsicht geboten, mit artgerechter Ausstattung schmilzt die Nutzlast gehörig zusammen. Der standesgemäße Fünfzylinder-Dieselmotor mit dem damit verbundenen Sechsganggetriebe soll es sein? Schon sind 75 kg verschwunden. Ein wenig Komfort für den Vielfahrer in Form von Klimaanlage und elektrischen Helfern für Fensterheber und Außen-

Das an PKW orientierte Fahrwerk des VW mit seiner Schräglenker-Hinterachse kennt Belastungsgrenzen. Maximal 1,72 t Achslast hinten sind nicht eben viel, da heißt es, die Lastverteilung gut im Auge zu behalten. Kräftig gebaute Transporterkollegen wie der LT vertragen auf der Hinterachse eine halbe Tonne mehr. Ein gewisser Ausgleich besteht in der erstaunlich hohen Anhängelast von 2,5 t. Zwar setzt das zulässige Gesamtzuggewicht von 5,2 t Grenzen, doch wer den Transporter nicht komplett auslastet, darf ansehnliche Brocken ziehen.

Wer jetzt meint, das anspruchsvolle Fahrwerk des Transporter würde vor hohen Lasten angstvoll in die Knie gehen, der sieht sich in der Realität angenehm enttäuscht. Zwar sackt das Heck



**Wertvolle Materialien gut verarbeitet: Im Fahrerhaus lässt es sich prima leben.**

**Perfekt ablesbare Instrumente erleichtern die Arbeit des Fahrers.**

Lämpchen in der Trittstufe. Eine Trennwand indes kostet Aufpreis – gehört sich das in Zeiten, in denen viel über Ladungssicherung gesprochen wird? Und der simplen Sperrholzplatte vorn in der

spiegel, dazu Nützliches wie eine schützende Seitenverkleidung im Laderaum, ein rutschfester und dämpfender Gummiboden, die Anhängerkupplung? Schon bleiben nur mehr 1,14 t übrig.

bei Beladung deutlich ein, doch mit seinem ausgezeichneten Fahrwerk setzt der VW in dieser Liga Maßstäbe. Leer wie beladen federt er elastisch und komfortabel, für einen Transporter geradezu samtig.

**Maße und Gewichte**

Gesamtlänge .....	5.290 mm
Gesamtbreite .....	1.904 mm
Gesamthöhe .....	2.465 mm
Radstand .....	3.400 mm
Wendekreisdurchmesser .....	13.200 mm
Höhe/Breite Schiebetür .....	1.740/1.020 mm
Höhe/Breite Hecktür .....	1.694/1.485 mm
Laderaum über Fahrbahn .....	558 mm
Länge Laderaum .....	2.943 mm
Breite Laderaum .....	1.692 mm
Höhe Laderaum .....	1.940 mm
Breite zw. Radkästen .....	1.244 mm
Ladevolumen maximal .....	9,3 m <sup>3</sup>
Spurweite vorn/hinten .....	1.628/1.628 mm
Leergewicht Testwagen .....	2.060 kg
Nutzlast .....	1.140 kg
zGG .....	3.200 kg
zul. Achslast vorn/hinten .....	1.650/1.720 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung .....	2.500 kg
zul. Zuggesamtgewicht .....	5.200 kg

**Antriebsstrang**

**Motor:** Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik, elektronische Steuerung, oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Strinräder, zwei Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 81/95,5 mm, Hubraum 2.460 cm<sup>3</sup>, Leistung 96 kW (130 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 2.000/min

**Fahrwerk**

**Federung:** Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

**Bremsen:** Vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser vorn 308, hinten 294 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

**Lenkung:** Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

**Reifen/Räder:** Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 6 J x 16

**Füllmengen/Elektrik**

**Füllmengen:** Tankinhalt 80 l; Motoröl mit Filter 7,4 l

**Elektrik:** Batterie 12 Volt 80 Ah; Lichtmaschine 120 A

**Wartung/Garantie/Preis**

**Wartung:** Ölwechsel alle 30.000 km

**Garantie:** Zwei Jahre Händler-Gewährleistung ohne Kilometerbegrenzung inklusive Mobilitätsgarantie

**Grundpreis VW Transporter 3,2 t, 96 kW (ohne MwSt.):** ..... € 25.675,-

**TEST VW Transporter TDI 3,2 t**



**Das Tor macht weit:** Die Schiebetür reckt sich wahlweise bis zum Hochdach. 9,3 m<sup>3</sup> Laderaum – viel für einen Transporter aus der Eintonner-Klasse, nicht viel für einen 3,5-Tonner

Da poltert und hüpfert nichts bei kurzen Bodenunebenheiten, da schwingt nichts nach bei langen Wellen. Beladen schlägt die Federung weder bei Schwellen durch, noch bringt ein schneller Spurwechsel auf der Autobahn den Transporter aus dem Gleichgewicht – mustergültig. Darüber hinaus läuft der lange VW spurtreu geradeaus und zielsicher durch Kurven,

die präzise Lenkung trifft exakt den Kompromiss zwischen Leichtgängigkeit und Straffheit, arbeitet hübsch direkt und erlaubt einen erstaunlich kleinen Wendekreis.

Ein echtes Fahrerauto also. Vor allem, wenn der richtige Motor unter der Haube steckt. Nur zwei Triebwerke stehen für den schwersten Transporter zur Wahl.

Für Handwerker und andere Kurzstreckenfahrer kommt der TDI mit 1,9 l Hubraum und 77 kW (105 PS) gerade recht. Der spart rund 1.500 Euro in der Anschaffung und wiegt mitsamt einem Fünfganggetriebe sympathische 75 kg weniger als die Alternative, der TDI mit fünf Zylindern und 2,5 l Hubraum. Der leistet 96 kW (130 PS), bringt es vor allem auf ein maximales Drehmoment von 340 Nm. Dazu spendiert VW ein Sechsganggetriebe.

Hinzu kommt eine ausgeprägte Laufkultur. Dank seinen fünf Zylindern zieht dieser Diesel nicht nur kraftvoll, sondern auch vergleichsweise elegant und seidig

gungen schneller als erwartet die Puste ausgeht.

Was leer in den oberen Gängen noch funktioniert, entpuppt sich voll ausgeladen als lästig. Nur mühsam ackert sich der Transporter aus Tempo 50 km/h im fünften Gang hoch. Wer auf der Autobahn Geschwindigkeit verliert, muss zum zügigen Wiederbeschleunigen unmittelbar in die fünfte Schaltstufe hinunter, sonst kommt die Fuhre nicht in Schwung. Beladen verlangt der VW an deftigen Autobahnsteigungen gar nach dem vierten Gang. Hintergrund: VW hat in Relation zu Gesamtgewicht und Hoch-

dach eine sehr lange Gesamtübersetzung gewählt.

Ein Glück also, dass der Joystick präzise und mit kurzen Wegen arbeitet. Auch hier setzt VW Maßstäbe. Wer sich geschickt anstellt, und jeweils zu rechten Zeit den bulligen Motor entweder ziehen lässt oder seine Drehfreude testet, der kann in Relation zu Fahrleistungen und Gewicht einen erstaunlich günstigen Verbrauch herausfahren. 9,5 l/100 km sind mit voller Ausladung auf der anspruchsvollen Redaktions-Hausstrecke ganz prima, noch besser sieht's leer bei einem Mix aus Stadt und Überlandfahrt aus, da

---

### ***Mit 8,4 bis 13,9 l/100 km fällt die Verbrauchsspanne sehr groß aus, stark abhängig von der Beladung.***

aus dem Drehzahlkeller. Das Triebwerk wehrt sich kaum gegen Niedrigst-Drehzahlen von unter 1.500/min, läuft vielmehr hoch wie eine Turbine. Fünf Zylinder? Ist der Transporter leer, wirkt die Kombination so wuchtig, als würden noch mehr Töpfe unter der Haube arbeiten.

Mit seinen gut 2 t Leergewicht beschleunigt der VW leer wie beladen ausgesprochen leichtfüßig und behände. Wie er nach einem Tritt aufs Gaspedal tief durchatmet, die Muskeln anspannt, und nach vorne schnell, das ist schon beeindruckend. Auch rennt er trotz Hochdach gestoppt 161 km/h, genug für einen Transporter mit 3,2 t Gesamtgewicht.

Sechs Gänge? Die Angelegenheit erinnert an längst vergangene Zeiten, als VW-PKW dank „Vier-plus-E-Getriebe“ Sprit sparen sollten. Das wollte mangels Fahrdynamik bloß keiner haben und ist deshalb vergessen. Im Transporter feiert diese Auslegung eine Auferstehung, sechs Gänge sind hier ein „Fünf-plus-E-Getriebe“. In der sechsten Schaltstufe dreht der Motor bei Höchstgeschwindigkeit nur 3.000 Touren, im fünften Gang erreicht er die identische Geschwindigkeit mit Nenndrehzahl. Kein Wunder, dass dem TDI, von Hause aus sehr stämmig, in der höchsten Schaltstufe an Stei-



**Mittagstisch oder Vergrößerung des Laderaums bei fehlender Trennwand: Klapplehne des Doppelsitzes**



**Ein Stauraum als Versteck: die Sitzruhe des Doppelsitzes**

schluckt der VW im Schnitt zwischen 8 und 9 l. Vom langen sechsten Gang profitiert der Transporter bei schneller Autobahnfahrt: Knapp 14 l bei Vollgasfahrt dürften schwer zu unterbieten sein. Insgesamt fällt die Verbrauchsspanne des VW mit 8,4 bis 13,9 l/100 km sehr groß aus, stark abhängig von der Beladung und vor allem dem Fahrer. Dabei ist das Fahrerhaus des Transporter durchaus so

enmäßigen Lenkradverstellung und der optionalen Sitzhöhenjustierung.

Herausragend ist die Zahl der Ablagen. Große Türfächer, Fächer im und auf dem Armaturenbrett sowie links neben dem Fahrersitz, ein Handschuhfach, das auch noch eine Ladung Butterbrote aufnimmt, das Karten- und Zeitungsnetz – klasse. Dazu addiert sich die große Sitztruhe unter dem Beifahrerdoppelsitz, gleichzeitig ein sympathisches Versteck für Dinge, die neugierige Augen nicht erblicken sollen – wenngleich VW die Elek-

trik darin besser schützen sollte.

Die Bedienungsqualität ist kaum zu steigern: perfekt gestaltete Instrumente, dazu Hebel, Regler und Tasten logisch belegt und in Reichweite – so soll es sein. Nur der Handbremshebel fällt aus dem Rahmen, an dem man sich beim kräftigen Anziehen die Finger klemmt – Kontakt mit dem Doppelsitz ist fast unvermeidlich. Zwei weitere Wermutstropfen: Das Blickfeld des rechten Spiegels dürfte größer sein. Und bei strengem Frost leitet die an sich kräftige Heizung zu wenig Warmluft in den Fußraum.

Die Alternative zum herkömmlichen 3,5-Tonner, fährt sie hier also vor? Na klar, auch wenn es dafür Kompromisse zu schließen gilt. Ob Nutzlast, Volumen oder speziell die Hinterachslast – da hält der VW Distanz. Er ist kein echter Großer, er bleibt ein Gernegroß, ganz im positiven Sinn. Wer auf das letzte Quäntchen an Volumen und Last verzichten kann, der ist mit dem VW bestens bedient. Aktive Fahrer sind es sowieso, die sitzen hier in einem richtigen Auto statt in einem langweiligen und rustikalschlichten Lastesel. Sie fahren womöglich lieber zwei Mal im VW Transporter ihre Tour, als in einem Rutsch alles im LT zu transportieren. **RANDOLF UNRUH**

## Wer den Transporter nicht komplett auslastet, darf ansehnliche Brocken ziehen.

angelegt, dass man's gerne längere Zeit drin aushält. So ist im Innern kein Zentimeter Blech zu sehen, alles verkleidet und dies auf eine Art, vor der man in einem Kastenwagen den Hut ziehen muss: Speziell die dunkle Oberfläche des Armaturenbretts ist grifffsympathisch ledrig gestaltet, dazu angenehm weich. Nachgiebig ist auch der untere Bereich der Instrumententafel.

Angenehm gestaltet sind auch die Sitze. Wobei an der optionalen Beifahrer-Doppelsitzbank auffällt, dass der innere Platz weit mehr ist als ein Notsitz. Und auch sonst passt und sitzt alles wie angegossen, unter anderem dank der seri-

### MESSWERTE

#### Beschleunigung

0–50 km/h.....	5 s
0–80 km/h .....	10 s
0–100 km/h.....	15 s
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	<b>161 km/h</b>

#### Elastizität (4./5. Gang)

50–80 km/h.....	6/10 s
50–100 km/h .....	10/15 s
80–120 km/h (6. Gang) .....	17 s

#### Innengeräusche

Stand/50/80 km/h .....	54/64/66 dB(A)
100/130 km/h.....	68/72 dB(A)

#### Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal .....	8,4 l/100 km
Verbrauch maximal .....	13,9 l/100 km
Teststrecke beladen .....	9,5 l/100 km

#### Testverbrauch gesamt

Verbrauch Ø .....	10,3 l/100 km
Ø = Durchschnitt	