



Für den vollkommenen Überblick fehlt ein Weitwinkel-Feld im rechten Außenspiegel.

Der neue VW-Transporter überzeugt mit überlegenen Fahreigenschaften und solider Technik.



## Für Vielfahrer empfohlen

Der Millionen-Seller T4 von VW hat jetzt einen Nachfolger, der nach Aussagen seines Herstellers alles besser kann. Hat der Neue das Rüstzeug für den harten Transporteralltag?

**D**ie kommende Abgas-Gesetzgebung gab letztendlich den Ausschlag – damit rollte der bewährte und universell im T4 eingesetzte Fünfzylinder aufs Abstellgleis. Neue Motoren mussten her und somit ein neues Auto. Vorerst hatte der neue Multivan als Vorbote der gesamten T5-Transporter-Baureihe für allseits positive Kritiken ge-

sorgt. Ein Herzensbrecher ist das VW-Nutztier nicht, vielmehr muss man schon genau hinsehen, um ihn von seinem Vorgänger zu unterscheiden. Doch wenn es um Ladevolumen, Zugänglichkeit und Nutzlast geht, zählen andere Tugenden.

Konsequent hatte VW Nutzfahrzeuge einen spartanischen Vertreter der Zunft entsandt. Am Fahrzeugbug dominiert schwarzer Plastiklook, der große Stoßfänger kann auch kleine Rempfer wegstecken, ohne Schäden davon zu tragen. Auf den ersten Blick in den Innenraum vielleicht etwas enttäuschend: ohne Klimaanlage und ohne Zuheizung, keine elektrischen Fensterheber und keine elektrisch verstellbaren Außenspiegel. Im Laderaum vermissen wir weder eine robuste Innenverkleidung an Wänden und Boden noch stabile Zurrösen für die Ladungssicherung. An sechs Punkten über den ganzen Boden verteilt kann das Ladegut befestigt werden. Die breite Schiebetür gibt eine palettenbreite Öffnung für die Staplerbeladung frei, der Freiraum

zwischen den Radkästen im Heck lässt ebenfalls keine Wünsche offen. Das Ganze präsentiert sich gut verarbeitet, allenfalls Kleinigkeiten stören: so der Kunststoff-Einstieg an der Schiebetür oder der Wagenheber, der störend links hinten im Laderaum festgemacht ist.

Beinahe senkrechte Seitenwände, mehr Fahrzeugbreite und -länge lassen den Laderaum anwachsen. Mit stattlichen 5,8 m<sup>3</sup> kann der neue VW-Transporter zu den meisten Wettbewerbern aufschließen. In Sachen Nutzlast legt unser 2,8-Tonner 1.000 kg in die Waagschale. Wer mehr möchte, greift für 600 Euro mehr zum Dreitonner mit 1.200 kg. Wer mehr Raum und Nutzlast benötigt, muss sich noch ein Weilchen gedulden – das angekündigte Sortiment des T5-Programms beinhaltet einen längeren Radstand, zwei unterschiedliche Hochdächer und zulässige Gesamtgewichte bis 3,5 t.

Einsteigen und losfahren: Der Arbeitsplatz hinter dem Lenkrad gibt keine Rätsel auf. Alles ist in Griffnähe, das in Höhe



**Kräftiger Pumpe-Düse-Diesel: Der bekannte Vierzylinder beschleunigt druckvoll bereits aus niedrigen Drehzahlen.**



*(links)*  
**Am T5-Arbeitsplatz:  
Gute Sitze und sparsame  
Ausstattung**  
*(rechts)*  
**Glatte Flächen im 5,8 m<sup>3</sup>  
fassenden Laderaum,  
sechs massive Zurrösen  
zur Ladungssicherung**

und Neigung verstellbare Lenkrad ebenso wie alle Schalter. Man sitzt gut auf dem VW-eigenen Gestühl – selbst die Beinauflage ist ausreichend lang. Nur ausgesprochene Langbeiner sind nach hinten durch die Trennwand beschränkt. Durch die Joystick-Schaltung im Armaturenbrett kann der Fahrer problemlos zur rechten Seite rutschen. Man fasst gerne zu dem kleinen Schaltknopf, der auf knappen Schaltwegen und mit geringen Schaltkräften exakt durch die Schaltgassen flutscht.

Mit 104 PS Motorleistung herrscht selbst bei 2,8 t Fahrzeuggewicht kein Mangel. Allerdings werkt jetzt im Bug anstelle des famosen Fünfzylinders ein kleinvolumiges Aggregat mit vier Töpfen, einem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Pumpe-Düse-Direkteinspritzung. Bekannt ist der Antrieb aus Golf und Passat, Bedenken in Sachen Leistung und Zuverlässigkeit sind nicht angebracht. 250 Nm Drehmoment Spitze sind nicht wenig, im Hauptfahrbereich von 1.500 bis 3.000 Umdrehungen stehen 220 Nm zur Verfügung. Hat man mit etwas Gas die leichte Anfahrschwäche bis 1.400 Umdrehungen überwunden, geht der Vierzylinder kräftig zu Werke. Bei über 3.000 Umdrehungen geht dem Triebwerk ein wenig die Puste aus, doch da rollt der Transporter schon mit der

Marschgeschwindigkeit von 135 km/h und nimmt die meisten Autobahnanstiege bravorös ohne Schaltvorgänge.

Auch mit einem Topf weniger als sein Vorgänger benimmt sich der Vierzylinder gesittet. Er bleibt im Normalfall leise im Hintergrund, doch unter Last tritt bei 2.000 Umdrehungen das typische Brum-

### ***Mit einer Motorleistung von 104 PS herrscht selbst bei 2,8 t Fahrzeuggewicht kein Mangel.***

men mit deutlichen Resonanzen bis in den Fahrzeugkörper auf. Nutzt man nicht ständig die volle Kapazität oder zusätzlich einen Anhänger, ist man mit dem stärkeren Vierzylinder gut bedient. Scharfe Autobahnfahrten quittiert der stärkere 1,9-l-Motor mit einem Durchschnittsverbrauch von 10 l, einen vernünftigen Umgang mit dem Gaspedal honoriert er mit 8 l/100 km.

Das Fahrwerk ist die eigentliche Schokoladenseite des VW-Transporters – mit Einzelradaufhängung an beiden Achsen. Die Federung zeigt sich schon bei Leerfahrten schluckfreudig, ohne bei voller Ladung über wellige Fahrbahnen zu tor-

keln. Der T5 folgt den Befehlen der Lenkung präzise und willig, ohne stark zu untersteuern und vermittelt ein sehr exaktes Gefühl für die Fahrbahn und den Lenkeinschlag. Gleichzeitig lässt er sich mit 11,9 m Wendekreis spielend einfach durch enge Gassen dirigieren. Nach vorn ist er übersichtlich, nach hinten vermischen wir einen Außenspiegel mit Weitwinkelfeld.

Eingespart wurde für den T5-Transporter das Sicherheitssystem ESP samt Bremsassistent. Dafür überzeugt ohne Wenn und Aber die Bremsanlage, die auch wiederholte Vollbremsungen aus hohen Geschwindigkeiten ohne Leistungsabfall, Scheibenunwucht und Rubbeln der Beläge absolviert. Die vier Scheibenbremsen packen kraftvoll zu und bleiben in jeder Lage tadellos dosierbar.

**Fazit:** Wie sein Vorgänger zählt der T5 nicht zu den Sonderangeboten. Schon in der Grundausstattung liegt er deutlich über seinen Wettbewerbern, ohne einen ähnlichen Umfang an Serienausstattung zu bieten. Doch mit seiner Wertstabilität steht er hoch in der Gunst von Gebrauchtwagenkäufern, was den Mehrpreis verschmerzen lässt. Für Vielfahrer zählen Komfort und Fahreigenschaften – nicht zuletzt auch das hohe Maß an Sicherheit. Im Problemfall hilft zudem das größte Servicenetz Europas. **WOTAN**