



## VW Transporter T5 TDI

# Frischzellenkur für die Nummer 1

Der VW Transporter T5 trägt nun ein scharf geschnittenes Gesicht und blickt angriffslustig aus leicht zusammengekniffenen Augen.

Stärker, schneller, schöner und sauberer: Die neue Generation des Transporter T5 vereinigt hinter dem aufgefrischten Gesicht eine Menge Neuigkeiten.

**D**er Anspruch klingt gewaltig, ist aber im Grunde eine Selbstverständlichkeit: „Wir wollten den besten Transporter aller Zeiten bauen“, stellt Harald Schomburg fest, Vertriebsvorstand von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Was sonst sollen sich der Erfinder des Transporters und die Nummer 1 des Segments vornehmen?

**Rundgang um den Transporter.** Das neue Gesicht ist scharf geschnitten, der VW zeigt Stirnfalten auf der Motorhaube, blickt konzentriert und ein wenig böse durch schmale Scheinwerfer im Stil der aktuellen VW-Mode. Das Gesicht ist neu – und doch durch Golf und Polo bereits vertraut. Ein VW ist ein VW, das hat beim Transporter etwas Beruhigendes.

„Je nach Modellvariante gibt es feine Unterschiede“, so Schomburg. Die Nutzfahrzeugvarianten sind schlichter als die

feinen PKW-Ausführungen. Unlackierte Stoßfänger reagieren wenig empfindlicher auf Rempelen, gut so. Weniger gut: Die Trittstufen zum Eiskratzen und Scheibenputzen im Stoßfänger sind ver-

Anzeige



schwunden. Die Scheinwerferaugen blicken in den Nutzfahrzeugen weniger scharfäugig. Die zwei Querspangen im

Grill sind mattschwarz statt glänzend, tragen keinen Chromzierrat. Geschenk. Ebenso wie schwarze Außenspiegelgehäuse, sie nehmen Feindberührungen weniger übel, ebenso die schmucklosen Stoßfänger hinten. Und die Rückleuchten sind etwas dezenter gehalten.

Sachliche Nachteile hat die zurückhaltende Nutzfahrzeug-Ausführung nicht. Sachliche Vorteile hat die Auffrischung zum T5.2 indes ebenfalls nicht, auch wenn das pausbäckig-breite Grinsen wie weggewischt ist. Die Vorzüge verstecken sich unter dem schmuckeren Blech.

**Einsteigen in den Transporter.** Auf Anhieb überzeugen die neuen Sitze. Weich und trotzdem fest gepolstert, mit guter Seitenführung. Mehr Sessel als Sitze, der Fahrer fühlt sich geborgen. Unverändert könnten die Sitzflächen etwas länger sein, doch das ist Leiden auf sehr hohem

Niveau. Am Cockpit des T5 gab es bisher kaum etwas zu kritisieren – und doch manches zu verbessern. Das Layout blieb unverändert, aber in der Mittelkonsole hat eine neue Generation zeitgemäßer Navigationsgeräte und Radios Einzug gehalten. Dahinter verbirgt sich eine ebenfalls neue Bordelektronik. Auch die Instrumente waren bisher von hoher Qualität. Jetzt sind sie mit Chromrähmchen schicker und mit weißer Hinterleuchtung für viele Augen besser ablesbar. Neu ist das graue Zentraldisplay, trotz geringerer Größe ist die Schrift darin ebenfalls weit besser zu erkennen als die größeren Zeichen in der bisherigen roten Ausführung. Tankuhr und Kühlwasserthermometer stecken nun à la Golf als Rundinstrumente in Tacho und Drehzahlmesser, das sieht richtig fein aus. Halt: Bei den einfachen Ausführungen ist die Tankuhr Teil des Displays, das Kühlwasserthermometer ganz entfallen – ein Rückschritt.

In den Händen hält der Fahrer ein modernes Dreispeichenlenkrad, ebenfalls



**Unter den vier Varianten des neuen TDI finden sich brave Gesellen und richtige Muntermacher.**

im Stil der aktuellen VW-PKW. In den gehobenen Ausführungen des T5 sind die oberen Speichen gut mit Tastaturen gefüllt – vor dem Start erst die Bedienungsanleitung lesen. Angenehm griffig ist die Lederausführung des feineren Volants.

Der Blick aus den Seitenfenstern fällt auf neue, oval geformte Außenspiegel. Das rechte Glas ist nicht mehr hochkant geformt, sondern das exakte Spiegelbild zum Pendant links. Mit Ausnahme des Weitwinkeleinsatzes, den hat sich VW



## Wir bieten Ihnen mehr als nur einen LKW.

Unser Ziel ist es, Ihre Vorstellungen schnell und unkompliziert auf die gewünschten Achsen zu setzen. Ihr Wunschfahrzeug haben wir entweder im Bestand – oder beschaffen es kurzfristig

für Sie. Von über 1.000 ein- bis vierjährigen Secondhand-Fahrzeugen auf rund 100.000 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche in Sittensen – der ungeschlagenen „LKW-Meile Europas“.

[www.euro-leasing-rent-sales.de](http://www.euro-leasing-rent-sales.de) • Servicehotline: 0 18 05 / 25 46 73

VERKAUFZENTRALE • Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • Tel.: 0 42 82 / 93 19-0 • Fax: 0 42 82 / 93 19-30 • [mklappstein@euro-leasing.de](mailto:mklappstein@euro-leasing.de)

**EURO  
LEASING**  
Rent & Sales

**TRANSPORTER T5 MIT NEUEN MOTOREN**

Motorenvariante	TDI 84 PS	TDI 102 PS	TDI 140 PS	TDI 180 PS
<b>Bauart</b>	Turbodiesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, Nockenwellenantrieb per Zahnriemen. Turbolader mit variabler Turbinengeometrie bzw. Biturbo (180 PS)			
<b>Zyl./Hubraum</b>	4/1968 cm <sup>3</sup>	4/1968 cm <sup>3</sup>	4/1968 cm <sup>3</sup>	4/1968 cm <sup>3</sup>
<b>Leistung</b>	62 kW (84 PS)	75 kW (102 PS)	103 kW (140 PS)	132 kW (180 PS)
<b>Drehmoment</b>	220 Nm bei 1.250/min	250 Nm bei 1.500/min	340 Nm bei 1.750/min	400 Nm bei 1.500/min
<b>Kraftübertragung</b>	Fünfgang-Schaltgetriebe	Fünfgang-Schaltgetriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe
<b>Beschleunigung 0-100 km/h</b>	21,2 s	16,5 s	13,2 s	10,4 s
<b>Elastizität 80-120 km/h 4./5./6. Gang</b>	23,7/28,1/- s	15,9/20,8/- s	-/14,9/19,8 s	-/10,3/12,8 s
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	142 km/h	152 km/h	167 km/h	184 km/h
<b>Normverbrauch innerorts/außerorts/gesamt*</b>	9,4/6,0/7,2 l/100 km	9,4/6,0/7,2 l/100 km	9,5/6,2/7,4 l/100 km	9,4/6,4/7,5 l/100 km
<b>Grundpreis, Euro ohne MwSt.</b>	22.825 Euro	24.045 Euro	25.995 Euro	28.645 Euro

\* Transporter, kurzer Radstand, flaches Dach

ausgerechnet rechts gespart. Dort, wo Fahrer geschlossener Kastenwagen Sichthilfe benötigen. Da erschließt sich der Sinn neuer Extras wie der Einparkhilfe mit Rückfahrkamera – nur für T5 mit Heckklappe und dem teuersten Navi – oder dem ebenfalls teuren Spurwechselassistenten. In Kastenwagen wird man derlei Helfer kaum finden.

Also fahren, traditionell erschließen sich erst dann die wahren Qualitäten des VW Transporter. Die Motoren sind leiser

geworden: Vier statt fünf Zylinder bei den gehobenen Leistungsvarianten, durchweg Common-Rail-Einspritzung statt Pumpe-Düse – das ist nicht nur technisch eine andere Welt, auch akustisch. Verschwunden ist der leicht unruhige Klang des Fünfzylinders, der heisere Katarh der Pumpe-Düse-Maschinen. Mancher mag es als Schwund von Charakter und Individualität einstufen, doch die Ära der lärmigen Machos ist vorbei. Es geht leiser zu an Bord, plötzlich werden Windgeräusche hörbar – besser als eine raubautzige Maschine.

**Doch T5 ist nicht T5:** Im schlichten Transporter klingt der Vierzylinder prä-senter und kerniger als im feinen Multivan, da wird man dem VW noch genauer unter das Blechkleid schauen müssen. Und Vorsicht: Die beiden schwächeren Maschinen verfügen über ein Fünfganggetriebe, erst die beiden oberen Leistungsklassen über sechs Gänge. Was auf Kurzstrecken keine Bedeutung hat, entpuppt sich als Unterschied bei schneller Fahrt: Die Maschine mit 75 kW (102 PS) entfaltetet bei Höchstgeschwindigkeit lästige Dröhngeräusche.

Generell hat sich der Charakter der Motoren geändert. Waren die bisherigen Triebwerke von eher matter Kraftentfaltung im unteren Drehzahlbereich und großer Drehfreude auf der anderen Seite gekennzeichnet, so packen sie jetzt bereits um 1.500 Touren herum fest an, wirken allerdings bei hohen Drehzahlen etwas zugeschnürt. Für den Nutzfahrzeug-Alltag ist diese Auslegung geschickter, sie führt zu schaltarmer und entspannter Fahrweise: So entwickelt die kleinste Motorisierung mit 62 kW (85 PS) ihr maximales Drehmoment bereits bei



Neue Instrumentierung für die gewöhnlichen Ausgaben, das Kühlwasserthermometer fehlt

# BUCHEN SIE JETZT FÜR DIE NEUAUFLAGE 2010

ANZEIGENSCHLUSS  
30. OKTOBER 2009  
ERSCHEINT IM  
NOVEMBER 2009



**stüning's**  
Medien

Telefon 021 51/5100-1 23  
Fax 021 51/5100-2 15  
trailer-journal@stuenings.de  
www.trailer-journal.com

# „Weniger ist mehr“

**Harald Schomburg, Vertriebsvorstand Volkswagen Nutzfahrzeuge, über den erneuerten VW T5**

**KFZ-Anzeiger:** Was kann der aufgefrischte T5, was andere nicht können?

**Harald Schomburg:** Ich glaube, dass wir in der Kombination Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen, Fahrkomfort, Nutzlast und Fahrzeug-Gesamtkosten einzigartig sind.

**KFZ-Anzeiger:** Sind vier statt bisher fünf Zylinder ein Rückschritt?

**Schomburg:** In diesem Fall ist weniger mehr, ganz sicher. Die Motoren sind laufruhiger und sehr viel sparsamer. Darüber hinaus teilen wir uns jetzt Entwicklungs- und Fertigungskosten mit anderen Marken des Konzerns, das hat wirtschaftlich Sinn. Ebenfalls angesichts der



Harald Schomburg, Vertriebsvorstand Volkswagen Nutzfahrzeuge

aktuellen Fragestellungen wie CO<sub>2</sub>-Reduzierungen auch für Transporter. Da trifft der Vierzylinder einfach besser ins Ziel, ohne dass man in anderer Form Einschränkungen hat.

**KFZ-Anzeiger:** Der Vierzylinder wird in Ihrem Konzern hundert-

tausend-, wenn nicht millionenfach im Jahr gebaut, während es um den Fünfzylinder recht einsam geworden war. Müsste der T5 deshalb nicht sogar billiger werden?

**Schomburg:** Wenn sonst alles gleich geblieben wäre, hätten Sie wahrscheinlich Recht. Der T5 erfüllt aber jetzt den Abgasstandard EU 5. Und wir haben das Fahrzeug serienmäßig aufgewertet. Damit wird es im Preis-Leistungs-Verhältnis sogar günstiger.

**KFZ-Anzeiger:** Wenn Sie gegenüber einem routinierten T4-Fahrer den Begriff Zahnriemen nennen, bekommt er allerdings einen Schreck.

**Schomburg:** Das ist heute ein ganz anderes Thema. Es gibt in allen Punkten eine Lernkurve, die Materialien sind weiterentwickelt. Das sehen Sie auch anhand der langen Wartungsintervalle von 210.000 Kilometern. Das würden wir nicht tun, glauben wir nicht daran.

**KFZ-Anzeiger:** Der TDI hat in seiner stärksten Ausführung mehr Leistung und mehr Drehmoment als in den aktuellen PKW, dazu Doppelaufladung. Es gibt ihn außerdem in Verbindung mit einem DSG-Getriebe bis 400 Nm. Fahren Sie jetzt den PKW davon?

**Schomburg:** Nein, ganz bestimmt nicht. Wir arbeiten jedoch sehr eng zusammen und sind in diesem Fall für den Biturbo und das GSG-Getriebe Ersteinsetzer. Andere werden folgen, davon können Sie ausgehen.

**KFZ-Anzeiger:** Sie haben bei den stärksten Motoren anstelle von drei nur noch zwei eingefärbte Buchstaben des Begriffs TDI am Heck. Kommt da noch etwas?

**Schomburg:** Zunächst ist es eine neue Bezeichnungslogik im Konzern, dass es keine drei roten Buchstaben mehr gibt. Aber Sie können gerne Ihrer Fantasie freien Lauf lassen.

1.250 Touren. Bei den anderen Leistungsstufen liegt die maximale Zugkraft bei 1.500 respektive 1.750 Umdrehungen an.

Nach Art des Hauses helfen kurze Übersetzungen den beiden schwächeren Varianten auf die Sprünge, sie drehen bei

Höchstgeschwindigkeit deutlich über Nennndrehzahl. Bei den zwei stärkeren Ausführungen nutzt VW die Kombination aus fülligem Drehmoment und sechs Gängen zu spritsparend langen Übersetzungen. Sie erreichen die Höchstgeschwindigkeit im fünften Gang.

Parademotor ist die stärkste Ausgabe mit 132 kW (184 PS): Der Biturbo übertrifft in Leistung und Drehmoment (400 Nm) sogar die aktuellen PKW-Ausführungen der Maschine. Die Wahl der Verunfft fällt auf andere Varianten: 62 kW (85 PS) kommen dem Handwerker mit überschaubarer Kilometerleistung gerade recht. Höhere Ansprüche erfüllt der Motor mit 75 kW (102 PS). Goldrichtig liegt man mit der Maschine mit 103 kW (140 PS). Mit 340 Nm Drehmoment und Sechsganggetriebe als Kraftübertragung weiß sie Antworten auf jede Frage. „Downsizing-Gedanke in Reinkultur“, sagt Vertriebsmann Schomburg zur neuen Motorengeneration.

Anständige Fahrleistungen kennzeichnen die beiden mittleren Motorleistungen als Allrounder. Die schmalste Ausführung passt Sparern mit geringer Kilometerleistung, der stärkste TDI ist ein Fall für Vielfahrer, die es eilig haben und



Der VW ist entgegen allen Trends spürbar leichter geworden, entsprechend steigt die Nutzlast.

hohe Gewichte schleppen. Sie werden auch das Siebengang-DSG-Getriebe ins Kalkül ziehen. Auch mit ihm hängt der Transporter die PKW aus gleichem Hause ab – so viel Drehmoment verträgt DSG im PKW noch nicht. Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet in bekannter Manier blitzschnell ohne jeden Zugkraftverlust. Indes nutzte das Getriebe bei den ersten Testfahrten das bährige Drehmoment der Motoren nicht voll aus, schaltete vor allem beim Wiederbeschleunigen auf der Autobahn häufiger als notwendig – das geht noch ruhiger und souveräner. Mit seiner Kombination aus großem Komfort und hohem Wirkungsgrad schickt DSG die althergebrachte Wandlerautomatik mühelos in Rente.

**Ohnehin überzeugt** die Wirtschaftlichkeit der neuen Transporter-Generation. Der Normverbrauch zumindest liegt durchweg deutlich unterhalb der Vorgänger und auf vorbildlich niedrigem Niveau. Sollte sich dies in der Praxis bewahrheiten, dann Hut ab. Auch die Wartungskosten sind gesunken. Vier statt fünf Zylinder bedeuten von Hause aus eine geringere Ölfüllmenge. Wie zu hören ist, begeistert dies die Händlerbetriebe nicht gerade, die am Öl kräftig verdienen. Dazu erreichen die flexiblen Wartungsintervalle jetzt enorme Strecken bis zu 40.000 Kilometer bis zum Ölwechsel.

Der Griff ins Konzernregal bedeutet an mancher Stelle schlichtere Technik. Passé ist der unverwüstliche Rädertrieb der Fünfzylinder als Antrieb der zwei oben liegenden Nockenwellen. Jetzt wirbelt hier wieder ein Zahnriemen, wie beim früheren Vierzylinder mit 1,9 Liter Hubraum. Trotzdem verspricht VW lange Haltbarkeit. So beansprucht die Common-Rail-Einspritzung das Triebwerk weit geringer. Und der teure Zahnriemenwechsel ist erst nach 210.000 Kilometern fällig, bisher waren es 125.000 Kilometer.

Sauberer ist der Transporter ebenfalls: Ein Partikelfilter gehört durchweg zum Standard, als erster Transporter seiner Klasse erfüllt der T5 serienmäßig Euro 5. Vertriebsvorstand Harald Schomburg stellt fest, auch mit Blick auf moderate Preiserhöhungen: „Noch nie gab es

so viel T5 fürs Geld.“ Was nicht etwa bedeutet, dass der T5 zugenommen hätte. Abhängig von der Ausführung hat er sogar deutlich abgespeckt. „Je nach Modell fünf bis 15 Prozent mehr Zuladung“, verspricht Schomburg. Beim gewöhnlichen Kastenwagen beläuft sich der Gewichtsvorteil auf rund 40 bis 80 kg.

„Das richtige Signal zur richtigen Zeit“, sagt der Vertriebsmann zu all dem, er könnte Recht behalten. Denn mehr Argumente für einen VW Transporter gab's noch nie. Und es geht weiter: Etwa

in einem Jahr gibt es Nachwuchs für Benzinerfans: Dann hält die TSI-Technik Einzug im Transporter, die Kombination von Direkteinspritzung und Aufladung. Das verspricht mehr Mumm als der altbackene Zweiliter mit 85 kW (115 PS) bei gleichzeitig deutlich niedrigerem Verbrauch. Das passt doch prima zum besten VW Transporter aller Zeiten.

**RANDOLF UNRUH**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)**

# MIETEN

...auf den Cent genau



**PEMA**  
TRUCK-TRAILER VERMIETUNG

- Full-Service-Miete
- Eigene Werkstätten
- Schnellster Service
- Höchste Flexibilität
- Große Auswahl