



Obwohl die Außendimensionen gewachsen sind, wiegt der neue Multivan kaum mehr als der alte



Fond-Klima und schwenkbare Dachleuchten für Atmosphäre



Exzellente Beladbarkeit, bis zu 4500 Liter Stauraum



Hochwertig und funktional: das Armaturenbrett



Im Fond gibt es Platz und Variabilität im Überfluss

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Siebensitziger Van, Länge × Breite × Höhe 4890 × 1904 × 1945 mm, Radstand 3000 mm, Leergewicht 2274 kg, zul. Gesamtgewicht 3000 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten. Reifengröße 235/60 R 16.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Sechsganggetriebe.

Motor

Fünfsylinder-Reihen-Dieselmotor (Pumpe-Düse) mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 2460 cm³, Leistung 128 kW (174 PS) bei 3500/min, maximales Drehmoment 400 Nm bei 2000/min.

Fahrleistungen

Beschleunigung (Werksangaben)

0 – 100 km/h 11,8 s

Höchstgeschwindigkeit 188 km/h

Preis

VW Multivan 2.5 TDI Comfortline Ca. Euro 41 500,-

Schaltknüppel versetzten die Ingenieure kurzerhand in das Armaturenbrett. So schaltet sich das Sechsgang-Getriebe jetzt knackig und präzise wie bei einer Limousine. Eine Sechsgang-Automatik ergänzt das Programm im Laufe des Jahres.

Im Fond des großen VW, der ab Anfang April bei den Händlern stehen wird, sind die Änderungen nicht ganz so dramatisch. Ab der Comfortline-Version dürfen sich T5-Mitfahrer serienmäßig über einen ausfahrbaren dreh- und schwenkbaren Teleskopisch freuen. Zusammen mit den ebenfalls schwenkbaren Halogen-Dachleuchten und der optionalen Fond-Klimaanlage herrscht fast Lounge-Atmosphäre.

Besonderer Einstiegsluxus wird Passagieren der Highline-Variante zuteil: Hier öffnen sich die jetzt links und rechts orderbaren Schiebetüren per Knopfdruck elektrisch. Die günstigeren Varianten benötigen dafür noch einen starken Arm. Und damit ist auch schon eine der wenigen kleinen Unpässlichkeiten am Multivan angesprochen: Speziell am Hang schließen sich die manuellen Schiebetüren und die Heckklappe nur mit entsprechendem Nachdruck.

Doch das sind nur Peanuts, wenn man im Multivan dieses ureigene Fahrgefühl hoch oben und kurz hinter der Vorderachse sitzend genießen kann. Das straffe, bei wachsender Zuladung harmonischer werdende Fahrwerk erlaubt eine zügigere Fahrweise, als so manchem Transportgut lieb sein dürfte.

Es kostet schon viel Selbstdisziplin, das üppige Drehmoment des neuen 174-PS-Turbodiesels nicht auszukosten. Der 2,5-Liter-Fünfsylinder zieht einfach wie ein Stier. Dabei verleugnet der Pumpe-Düse-Motor nicht seine Diesel-Herkunft. Um eine kleine Dimension leiser als der Vorgänger klingt er trotzdem. Nur die Einstufung nach Euro 4-Schadstoffnorm fehlt, wie auch bei den beiden weiteren Dieselmotoren, zum Glück. Die zwei Benzinere schaffen die Norm.

25 000 Multivans gingen letztes Jahr an die Kunden, damit hat er in seiner Klasse 70 Prozent Marktanteil. Mit dem gelungenen Nachfolger stehen die Chancen gut, dass die von VW angepeilten 35 000 Vans pro Jahr drin sind – trotz des hohen Preisniveaus.

Text: **Alexander Bloch**
Fotos: **Reinhard Mutschler**

Altgediente Multivan-Fahrer werden bei ersten Fahrten schon einmal ins Leere greifen. Dort wo früher ein mächtiger Schaltstock weilte, herrscht jetzt freier Raum. Den

Er is optisch toch aardig weinig verschil met mijn T4 van nu 5 weken oud.
Een chroomrandje hier en daar. Die komen bij de toebehoor-leveranciers wel.
Heldere koplampen worden voor de T4 ook nog wel leverbaar en dan voila de T4.5 ☺

Kijk en vergelijk:



Das Design des
neuen Multivan bietet
wenig Aufregendes



Roter Riese

*VW nennt den neuen **Multivan** in einem Atemzug mit Phaeton und Touareg. In der fünften Generation soll er Luxus und mehr transportieren.*

Nein, es ist keine Liebe auf den ersten Blick. Man muss schon genauer hinschauen, um festzustellen: Aha, der neue VW Multivan! Doch dann fallen sie auf, die kleinen, aber feinen Änderungen, die den Neuen vom seit 1990 gebauten Vorgänger unterscheiden. Der Transporter der Generation fünf oder einfach T5, wie er intern abgekürzt wird, wirkt jetzt muskulöser und eleganter zugleich. Höher, breiter und stämmiger in der Gestalt, aber ohne all die kleinen optischen Unzulänglichkeiten des T4.

Die Laufschiene der Schiebetür verstecken sich jetzt unter dem Blech, die seitlichen Schiebefenster sind nicht mehr ein-

fach nur aufgesetzt, sondern fest integriert, und die Scheinwerfer leuchten aus modischem Klarglas auf die Straße. Wahrlich kein Design-Feuerwerk, das VW da abbrennt. Gefällig wirkt der Neue trotzdem.

Wie es sich für eine Liebe auf den zweiten Blick gehört, kommt sie erst mit den inneren Werten. Im Innenraum legt der Multivan seine Schüchternheit ab und zeigt ein völlig neues Gesicht. Kein zweckmäßiges Hartplastikensemble empfängt mehr den Fahrer. Das neue Armaturenbrett umweht dank großzügigen Metalleinlagen (Comfortline-Version) und feiner Gummierung der qualitätsbewusste Charme von Passat und Touareg.

Haptisch angenehme Materialien und fein rasternde Regler erheben den Multivan aus der schnöden Transportwelt, ohne dass die Funktionalität darunter leidet. Egal, wo man hindrückt, es tun sich immer wieder neue Fächer auf. Man bräuhete schon Krakenarme, um die Vielzahl an Klappen unter Kontrolle zu bringen.

Für Luxus sorgen auch die optionalen Multimedia-Gerätschaften: ein Navigationssystem aus dem Touareg nebst Nokia-Freisprechanlage und digitalem HiFi-Soundsystem. Sogar eine digitale Gegensprechanlage lässt sich ordern, die mit Hilfe von sechs Mikrofonen die Verständigung über die Busdimensionen hinweg erleichtert.