



Raumleiter mit Power: Der 3,2 l V6 mit 230 PS und ein vom V10 TDI abgeleiteter Reihen-Fünfzylinder mit 174 PS als Topmotoren.

VORSTELLUNG Volkswagens neuer Van T5

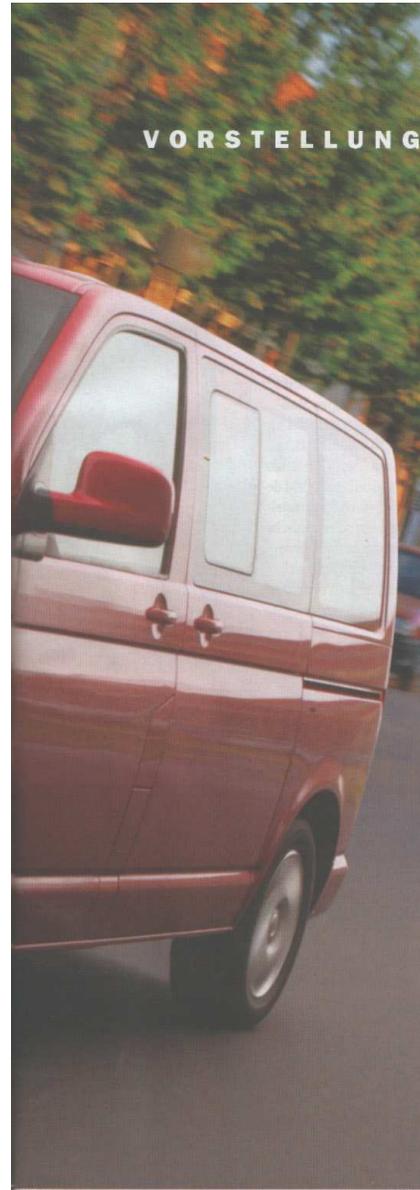
TAKE FIVE

Nach 12 Jahren T4 nun der T5 – und alles wird anders. Zum Start der Multivan für mehr Lebensqualität, Wertigkeit und Fahrdynamik – nur der Preis bleibt fast gleich

Es ist, als wenn's erst gestern gewesen wäre. Doch es ist sage und schreibe 12 Jahre her, dass der T4, das erste Transportermodell mit Frontmotor und Frontantrieb, das VW-Werk in Hannover verließ. Jetzt steht Wachablösung an. Der Neue heißt, wenngleich die Nomenklatur nicht ganz lückenlos zurückverfolgt werden kann, im internen Sprachgebrauch T5. Zu allererst ist es die Multivan-Baureihe, die der Öffentlichkeit vorgestellt wird, ab Mai folgen die Transporter-Modelle und zur Jahreswende werden die ersten Reisemobile zu sehen sein.

Doch was sich da auf den ersten Blick nur wie sanftes Facelift des bisherigen T4 darstellt, hat es in Wirklichkeit faustdick unterm Blech. Der T5 ist eine komplette Neukonstruktion, das Ziel hieß Maxi-Van – weg vom Transporter-Image, hin zur komfortablen Großraum-Limousine mit bestmöglichem Komfort und PKW-ähnlichem Fahrverhalten.

Seinen Fortschritt durch Technik vermittelt der neue Multivan auch äußerlich über die markant-typische und ausgesprochen bullig wirkende Front mit Klarglas-Scheinwerfern. Seitlich fällt die auf ein ab-



Klappe nach klassischem Muster, der T5 mit klarem Heck-Design



... dazu gibt's Fahrkomfort auf Oberklasseniveau



Dynamisch und schnörkellos. Der neue T5 überzeugt mit den Qualitäten einer komfortablen Upper Class-Limousine

solutes Mindestmaß reduzierte Anzahl von Karosseriefugen auf. Glatte Flächen sowie bündig eingepasste Fenster sorgen für reduzierten Luftwiderstand und geringe Windgeräusche. Sogar die multivan-typischen Schiebefenster liegen völlig plan außen an. Auch die Schiebetüren selbst – ab Comfortline-Ausstattung wird der große Van auch links damit ausgestattet – besitzen eine weitgehend verdeckte und damit schmutzunempfindliche Rollenführung.

Wie schon zu erwarten war, fällt der Neue natürlich etwas größer aus als sein Vorgänger. Der kurze Radstand wuchs um acht Zentimeter auf stattliche drei Meter, die Breite um sechs Zentimeter auf 1,90 Meter und die Gesamtlänge nahm um kaum sichtbare zehn auf nun insgesamt 4,89 Meter zu. In der Höhe hielt man sich letztendlich mit 1,91 Meter erfreulich deutlich unter dem Tiefgaragenlimit von zwei Metern.

Auch unter dem Wagenboden des T5 kam etliches hinzu:

So arbeiten an der Vorderachse jetzt wie in den meisten Limousinen McPherson-Feder/Dämpferelemente, hinten bleibt's bei den bekannten Schräglenkern und Miniblockfedern mit dem Unterschied, dass nun vorne ein entkoppelter Fahrschemel für Fahrwerks- und Aggregatelage nach Art des Sharan Abroll- und Antriebsgeräusche weitgehend vom Innenraum fernhält.

Neu ist auch die jetzt durchgängige Kunststoff-Abdeckung des Unterbodens. Während bislang konventioneller PVC-Unterbodenschutz im Spritzverfahren flächig aufgetragen wurde, werden jetzt lediglich kritische Fugen und Falze präzise abgedichtet, die Schutzfunktion der heute vollverzinkten Karosserie übernimmt ein vollflächiges Kunststoff-Cover, das einerseits die Geräuschübertragung auf den Fahrzeugboden minimiert und andererseits im Reparatur- und Versorgungsfall einfach abgeschraubt werden kann. Für eine weitere Verbesserung der schon sprichwörtlichen Agilität der VW-Busse sind beim Neuen

auch großformatigere Räder und Reifen vorgesehen.

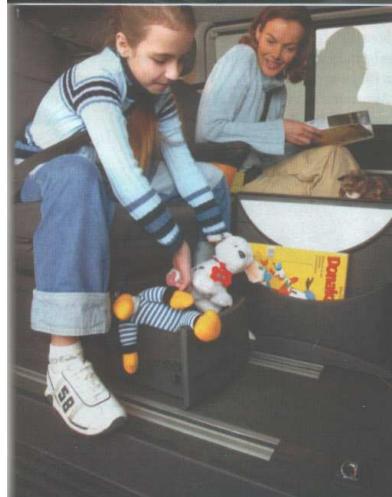
Mit Ausnahme der Basismodelle mit 205/65 R 16 Reifen sind auf den kräftigeren Multivan bereits werksseitig 215/65 R 16 Pneu vorgesehen. Sportliche Versionen werden auch mit bis zu 235 mm Reifenbreite auf 17 Zoll-Felgen zu haben sein.

Grundsätzlich werden im neuen T5 lastabhängige Stoßdämpfer eingesetzt, das sind Absorber die sich automatisch und abhängig vom jeweiligen Belastungszustand auf eine exakt definierte Dämpfrate einstellen. ABS und eine elektronische Differenzialsperre sind konsequenterweise immer mit an Bord, ein ESP (Serie V6) wird gegen Aufpreis zu haben sein.

Und der Antrieb? Für das Einführungsvolumen sind bislang fünf Motoren vorgesehen. Die Benzinerseite wird abgedeckt durch den bekannten 115 PS-Zweiliter-Vierzylinder mit 170 Nm, der auch in Sharan, Passat und Golf Dienst tut sowie durch den ebenso nicht ganz unbekanntem 3,2 Liter VR6 aus Phaeton, Touareg und Golf, der im T5 jedoch mit 230 PS Leistung und 315 Newtonmeter Drehmoment auskommen muss.

Besser abgedeckt, weil weit häufiger nachgefragt, das Diesel-Angebot im neuen T5: Den Einstieg markiert hier ein 1,9 Liter großer Pumpdüse-Vierzylinder mit hier 104 PS und rund 240 Newtonmeter. Der nächste Schritt betritt Neuland, denn bei dem im T5 debutierenden 150 PS starken Fünfzylinder-TDI handelt es sich mitnichten um eine Weiterentwicklung des bekannten Aggregats, sondern

vielmehr um eine Neukonstruktion die sich aus dem Konzept des Zehnzylinder TDI im Touareg ableitet. 340 Nm wuchtet die Basisversion des Alu-Fünfzylinder auf die Kurbelwelle, befeuert wird er von fünf Pumpdüse-Injektoren, den wartungsintensiveren Zahnriemen löst nun ein entkoppelter Stirnradantrieb ab. Der große Bruder dieses Diesel bringt bei ebenso 2,5 Liter Hubraum gar stramme 400 Nm und 174 PS, die entweder über ein Sechsgang-Handschaltgetriebe oder optional über eine ebenso sechsgängige Wandler-Automatik an die Vorderachse weiter-



Überlegt: Das multifunktionale Klapp-Tischmodul lässt sich ab der Comfortline-Variante zwischen den drehbaren Einzelsitzen hindurch in jeder beliebigen Position einrasten. Auch die rollengelagerten Sitze sind wie die Bank in ihren Schienen spielend leicht frei positionierbar. Die Isofix-Kindersitzbefestigung sowie sitzfeste Dreipunktgurte sind an allen Außenplätzen Serie



Variabel: Durch die bis weit nach hinten verschiebbare Bank lässt sich einerseits maximaler Beinraum oder optimaler Kofferraum realisieren. Die nun deutlich höher angeordnete Liegefläche erlaubt höheres Ladevolumen sowie bessere Zugänglichkeit



geleitet werden. Sechs Gänge sind grundsätzlich für die Fünf- und Sechszylindermodelle vorgesehen. Die beiden Vierzylinder, der 1.9 TDI und der 2.0 Benziner kommen bis auf weiteres wohl mit Müllfangantriebe daher.

Ansonsten ist der Multivan seinen bisherigen Tugenden treu geblieben. Maximal variabler Innenraum, Platz für bis zu sieben Personen sowie nach Ausbau aller Sitze rund 4,5 Kubikmeter Laderaum, das konnte auch schon der T4. Der T5 kann es jedoch besser: Herzstück des Innenraumkonzepts sind etwa im Multivan Basis vier und im Comfortline gar sechs im Fondboden eingelassene Zahnschienen. In diesen Schienen lassen sich die Rückbank, die Einzelsitze und ab Comfortline auch das mittig zwischen den Einzelsitzen verschiebbare Tischmodul in Längsrichtung an jeder beliebigen Stelle sicher fixieren. So kann die

Bank entweder für opulentes Raumangebot im Innenraum beinahe bis zur Heckklappe nach hinten geschoben werden oder aber bei erhöhtem Kofferraumbedarf – dann natürlich zu Lasten der Beinfreiheit – weiter nach vorne gerückt werden. In den Basisversionen mit nur einer Schiebetür rechts ist der Klappstisch nach bisherigem Muster in der Seitenwand untergebracht, mit der Änderung, dass er nun nach oben aus einem Fach herausgezogen und so auch bei davor stehendem Einzelsitz ausgeklappt werden kann.

Optimale Sicherung aller Mitreisenden ist dabei selbstverständlich, denn Dreipunktgurte sind sowohl in der Dreier-Liege-Sitzbank wie auch in den Dreh-Einzelsitzen untergebracht, zudem schützt ein über die gesamte Fahrgastraumlänge reichender, optionaler Fensterairbag die Mitfahrenden bei Seitenkollisionen. Besseren Schutz beim Seitencrash und bessere Nach-Vorn-

Sicht der Mitreisenden erlaubt der nun angehobene Fondboden. Zwischen Fahrerhaus und Abteil ist demnach keine Stufe mehr vorhanden, wodurch allerdings die Ladekante am Heck vier Zentimeter höher als bisher liegt.

Auch auf die Kritik an der im T4 recht unebenen Liegefläche der Klapp-Sitzbank hat man in Hannover reagiert. Wie bisher kann die Bank zum Schlafen nach vorn gezogen und flachgelegt werden. Über einen ausgeklügelten Mechanismus ergibt die Bank aber zusammen mit den nach vorn geklappten Lehnen der Einzelsitze eine fast ebene und auch höher angeordnete Liegefläche, die allemal für ein kurzes Nickerchen hinter den bereits serienmäßigen Sichtschutzrollos hinten reichen dürfte. Länger währende Nachtruhe wollen die Hannoveraner mit einem „Gute Nacht-Paket“ inklusive zusätzlicher Matratze, optionaler Bettverlängerung sowie blickdichten Gardinen versüßen.

Der schönste Platz im neuen Multivan befindet sich aber dennoch im Fahrerhaus links. Wow: eine Armaturentafel, wie man sie in einem solchen Van nie erwarten würde: Edel und

ausgesprochen funktionell. Hier das formschöne, jetzt höhenverstellbare Lenkrad, dort die griffigünstig neben dem Volant ins Armaturenbrett integrierte Joystick-Handschialtung die jetzt via Seilzug mit dem Getriebe verbunden ist.

Nicht unerwähnt sollten auch die Instrumente bleiben, die, wie auch die Climatronic-Regelung, optische Nähe zum Touareg vermitteln. Ablagen, Klappen und großzügige Schubfächer gibt es an allen erdenklichen Stellen, selbst ausgewachsene Leitz-Ordner haben nun im Handschuhkasten Platz. Sogar die Thermoskanne findet sicheren Unterschlupf in einem ausklappbaren Halter der Mittelkonsole.

Volkswagen ist mithin ein guter Wurf gelungen. Der neue Multivan verspricht als erster der neuen T5-Reihe sowohl auf den ersten wie auch auf den zweiten Blick Lebensqualität, Wertigkeit sowie Fahrdynamik. Das Ganze zu einem Preis von rund 32 000 Euro für das Multivan-Einstiegsmodell mit 115 PS Benziner, der somit quasi nur um den Wert der nun serienmäßigen Klimaanlage über dem Preis des Vorgängers liegen dürfte. **THEIMO FLECK**



Bully: Hinter der ausdrucksstarken Front verbergen sich kräftige TDIs