

diesem Grund schließen beispielsweise die beiden Schiebetüren rundum bündig mit der Karosserie-Außenhaut ab. Das heißt: Während beim Vorgänger die Schiebetüren von unten dem Spritzwasser und Steinschlag der Vorderräder ausgeliefert waren, schützt beim Multivan der gesamte Schweller den unteren Abschluss aller Türen.

7.1 Unterbodenverkleidung und Verzinkung

Volkswagen Nutzfahrzeuge beschreitet in der Disziplin des Korrosionsschutzes segmentbezogen neue Wege. Hauptaugenmerk wurde dabei auf den Unterboden gelegt. Der gängige aufgespritzte Unterbodenschutz wird beim neuen Multivan von einer mehrteiligen Kunststoff-Verkleidung abgelöst. Dadurch entfällt auch die Wachs-Versiegelung der Bodengruppe. Positiver Nebeneffekt der Vollverkleidung: Außengeräusche, verursacht etwa durch Steinschlag oder Spritzwasser, werden merkbar gedämpft, zumal alle Radhäuser gleichfalls mit einer Radhausschale aus Kunststoff verkleidet sind. Weiterhin ist die komplette Bodengruppe des Multivan feuerverzinkt. Die Karosserie-Außenhaut sowie Hauben, Türen und Kotflügel bekommen eine elektrolytische Verzinkung, um die hohe Qualität der Oberflächengüte zu gewährleisten.

7.2 Karosserieabdichtung und Hohlraumkonservierung

Im Vergleich zu früheren Verfahren arbeitet die neue Karosserie-Abdichtungsanlage, die in der Produktion des neuen Multivan zum Einsatz kommt, verträglicher für Mensch und Umwelt. Denn zum Einen reduziert die robotergesteuerte Verarbeitung die gesundheitsschädliche Über-Kopf-Arbeit und zum Anderen erfolgt der Auftrag wesentlich gezielter, was in der Summe Material spart. Der Verlust durch Sprühnebel geht dank des speziellen Verfahrens gegen Null. Gleichfalls umweltfreundlich: die Lackiererei. Alle farbgebenden Lacke sind Wasser-Basis-Lacke.

Die Hohlraumkonservierung erfolgt mittels dem von Volkswagen patentierten Wachsfluten. Im Gegensatz zum herkömmlichen Verfahren werden dabei die Hohlräume der Bodengruppe nicht nur ausgespritzt, sondern komplett mit Wachs aufgefüllt und wieder geleert. Gegen Trittbeschädigungen und Steinschlag kommen an diversen Stellen der Karosserie Schutzfolien zum Einsatz. Das Ergebnis all dieser Maßnahmen ist eine dreijährige Garantie auf Lack und eine 12-Jahres-Garantie gegen Durchrostung. Asbest oder Schwermetalle finden im neuen Multivan keine Verwendung.

Des weiteren greift ESP in das Motormanagement ein und drosselt, wenn erforderlich, beispielsweise die Gasannahme. Erstmals kommt ESP nun neben der vorderradgetriebenen Großraumlimousine (Serie ab 128 kW) auch in der Allradversion des Multivan optional zum Einsatz. Denn mit dem Schritt zu einer im Multivan neuen Allrad-Technik, der Haldex-Kupplung, ist es nun möglich, die jeweilige Bremsleistung der einzelnen Räder auch beim Vierrad-Antrieb getrennt zu dosieren, ohne eine Kopplung zwischen Vorder- und Hinterachse zu bewirken. Diese unabhängige Bremsen-Steuerung vereitelte die früher verbaute Visco-Kupplung. Einen weiteren Vorteil dieser Technik beschreibt die Möglichkeit, die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse mittels CAN-BUS nahezu unbegrenzt variabel an den jeweiligen Fahrzustand anzupassen. Das führt zu einer überlegenden Fahrsicherheit und Traktion bei allen Witterungs- und Straßenverhältnissen.

6.6 Zuladung und Anhängelast

Je nach Ausstattungsvariante reicht das zulässige Gesamtgewicht des Multivan bis zu 3000 Kilogramm. Unangetastet bleiben davon die Pkw-Fahreigenschaften. Mit einer maximalen Anhängelast von 2,5 Tonnen präsentiert sich der Multivan außerdem als ideales Zugfahrzeug. Dabei liegt das Zuggesamtgewicht in Abhängigkeit der jeweiligen Motorisierung. So darf das gesamte Gespann, angetrieben durch einen Vierzylinder-Diesel, 4,9 Tonnen wiegen. Mobilisiert durch einen Fünf- oder Sechszylinder sind es 5,2 Tonnen.

6.7 Lenkung, Reifen und Räder

Einen weiteren Beitrag zum ausgewogenen Fahrkomfort stellt die servounterstützte Zahnstangenlenkung dar, die sich durch geringe Bedienungskräfte und hohe Lenkpräzision auszeichnet. Mit einer Übersetzung von 1:15,8 sind nur 3,3 Lenkradumdrehungen von einem zum anderen Anschlag notwendig. Und obwohl Spur sowie serienmäßige Reifengröße (215/65 R 16 102 H) des neuen Multivan gewachsen sind und der Radstand nun 3000 Millimeter misst, verbesserte sich der Wendekreis des Fronttrieblers auf 11,8 Meter. Daher zählen Spurtreue, Agilität und Handlichkeit zu den vorrangigen Charaktereigenschaften, die das Fahrwerk des neuen Multivan beschreiben.

7. Korrosionsschutz, Umwelt und Recycling

Rundum gut geschützt

Umweltverträglichkeit und Korrosionsschutz stehen oftmals in einem Spannungsverhältnis. So sind Materialien, die den natürlichen Zersetzungsprozess von Metallen eindämmen oder gar verhindern, oftmals schwer recycelbar, wenn nicht gar gesundheitsschädlich – sei es nun in der Herstellung, der Verarbeitung oder der Abfallbeseitigung. Um den Einsatz korrosionsdämmender Materialien gering zu halten, beginnt der Korrosionsschutz schon bei der Konstruktion. So wurde beispielsweise darauf geachtet, eventuelle „Rostnester“ gar nicht erst entstehen zu lassen. Aus

angebracht, der seinerseits wiederum über schwingungsdämpfende Lager mit der Karosserie verschraubt ist. Auf diesem separaten Fahrschemel stützt sich auch das Aggregat ab und führt damit zu einer äußerst wirksamen und komfortsteigernden Schwingungsentkopplung. Außerdem dient der Fahrschemel als zweite, unterstützende Crashebene, die zusätzlich zur Energieabsorption bei einem Frontalaufprall beiträgt.

In Zusammenarbeit mit den großen Silentblöcken an der Hinterachse sorgt diese Fahrwerks- und Aggregate-Aufhängung für eine auffällige Reduzierung der sonst durchdringenden Motor- und Abrollgeräusche ins Fahrzeuginnere. Stärkere Stabilisatoren und eine Standhöhenreduzierung um weitere 15 Millimeter an der Vorderachse und 20 Millimeter an der Hinterachse optimieren auf Wunsch nochmals die fahrdynamischen Eigenschaften der Großraumlimousine.

6.3 Bremsassistent

Als erster Hersteller bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge im Segment der Maxi-Vans neben dem optionalen ESP (Serienausstattung im V6) einen Bremsassistenten an (Serienausstattung im V6 und 128 kW-TDI). Untersuchungen zeigen, dass die Fahrer bei Vollbremsungen das Pedal meist nicht fest genug durchtreten, um den Regelbereich des ABS zu erreichen. Das führt zum Verlust wertvoller und auch lebensrettender Meter Bremsweg. Um das zu vermeiden, unterstützt der Bremsassistent ab einer gewissen Pedalgeschwindigkeit den normalen Bremskraftverstärker, in dem er einen zusätzlichen Bremsdruck hinzusteuert. Die Folge: ein schnellerer Aufbau des maximalen Bremsdrucks im Hauptbremszylinder und somit ein leichteres Erreichen des ABS-Regelbereichs. Weiterhin senkt ein größerer Tandem-Bremskraftverstärker die vom Fahrer aufzubringende Pedalkraft erheblich.

6.4 16- und 17-Zoll-Fahrwerk, ABS, MSR, ASR und EDS serienmäßig

Maßstäbe setzt Volkswagen Nutzfahrzeuge auch in der Dimension der Bremsanlage, bestehend aus vier Einkolben-Faustsätteln und innenbelüfteten Bremsscheiben rundum. So verzögern bei den Motorisierungen bis 128 Kilowatt die Bremsscheiben des 16 Zoll und beim 170 Kilowatt starken V6 die Bremsscheiben des 17 Zoll großen Fahrwerks alle Multivan-Modelle. Damit erreicht Volkswagen Nutzfahrzeuge in der Klasse der Maxi-Vans hervorragende Bremswerte. Die Handbremse wirkt auf die Hinterräder. Ein serienmäßiges Vierkanal-ABS und ein gleichfalls der Grundausstattung zugehöriges Antriebs-Schlupf-Regelsystem (ASR), das auch regelnd in das Motor- Management eingreift, runden das aktive Sicherheitspaket des neuen Multivan ab. Eine Motor-Schlepp-Momentenregelung (MSR) und eine Elektronische-Differenzial-Sperre (EDS) sind gleichfalls serienmäßig an Bord.

6.5 ESP im Multivan ab 128 kW serienmäßig

Das ESP (Elektronisches-Stabilitäts-Programm) bremst bei Bedarf einzelne Räder getrennt voneinander ab, um ein Kippen des Fahrzeugs bei abrupten Lenkmanövern zu verhindern oder ein Ausbrechen aus der Spur zu vermeiden.

Großraumlimousine führt. So wird die bisher bekannte Bezeichnung „Syncro“ durch den konzerneigenen Namen „4motion“ abgelöst.

6. Karosserie, Fahrwerk und Bremsen

Einzelradaufhängung und leistungsstarke Bremsen

Die neue Generation des Multivan fällt sofort durch ihr exzellentes und sicheres Handling auf. Selbst bei maximaler Beladung unter Volllast besticht der frontgetriebene Maxi-Van mit einer hervorragenden Dynamik und Fahrstabilität.

Die Gründe dieser außergewöhnlichen Fahrdynamik sind vor allem in der hohen Steifigkeit der Karosserie und in der Neuentwicklung des gesamten Fahrwerks zu suchen. McPherson-Federbeine vorne und das ausgereifte Prinzip der Schräglenker-Achse mit Miniblok-Federn und separaten Stoßdämpfern hinten verhelfen dem Multivan zu Pkw-ähnlichen Fahreigenschaften. Darüber hinaus unterdrücken ausreichend dimensionierte Stabilisatoren an beiden Achsen die Seitenneigung des Fahrzeugs in Kurven (den Rollwinkel), während lastabhängige Dämpfer, die je nach eingefedertem Weg härter oder weicher dämpfen, den Federungskomfort erhöhen.

6.1 Karosserie

Ein richtungsstabiles Fahrwerk erfordert eine steife Karosse. Weiterhin tragen umfangreiche Verstärkungsmaßnahmen im Karosserie-Rohbau zur Sicherheit bei. Das betrifft vor allem die Längsträger, die als „Hauptlastpfade“ dienen und sich während eines Unfalls gezielt verformen sollen. Erreicht wird das berechnete und gewollte Verformen durch Schott- und Schließbleche, die den Längsträger zur Fahrgastzelle hin kontinuierlich versteifen. Das führt im Crashfall zum so genannten Faltenbeulen, das einen großen Teil der Energie absorbiert. Bei Kollisions-Geschwindigkeiten bis zu 15 Kilometer pro Stunde nehmen die zwei Deformations-Töpfe des jeweiligen Stoßfängers die Energie auf, sodass bei leichten Zusammenstößen dahinter liegende Karosserieteile unbeschädigt bleiben.

Die Verstärkung des Radhauses erhöht die Stabilität des Türrahmens, was im Falle eines Falles die Öffnung der vorderen Türen erleichtert und somit die schnellere Rettung der Insassen ermöglicht. Ein weiterer Bestandteil der aufwändig verarbeiteten Sicherheitskarosserie ist ein hoch wirksamer Seitenaufprallschutz. Groß dimensionierte Schweller, Seitenaufprallträger in den Türen sowie die bauartbedingt hohe Sitzposition schützen die Insassen bei Kollisionen von links oder rechts.

Zusätzliche Verstärkungen in den Knotenpunkten der Säulen verbessern nochmals die Schwingungssteifigkeit der Karosserie.

6.2 Vordere Fahrschemelentkopplung

Neu am Multivan ist der entkoppelte Fahrschemel an der Vorderachse. Anders als bei den meisten McPherson-Achsen sind die Querlenker und der Stabilisator nicht unmittelbar mit der Karosserie verbunden, sondern an einem Hilfsrahmen

5.4 3,2-Liter-Sechszylinder-Otto

Die Topmotorisierung stellt der aus dem VW Phaeton bekannte V6 mit vier Ventilen pro Zylinder, der im Multivan nun mit 3,2 Litern Hubraum an den Start geht. Die Hubraumerweiterung kommt vor allem der Elastizität des 230 PS starken Triebwerks zu Gute. Schließlich wuchs das maximale Drehmoment auf satte 315 Newtonmeter. Damit erreicht der Multivan V6 eine Höchstgeschwindigkeit von 206 Kilometer pro Stunde. Der durchschnittliche Verbrauch liegt bei adäquaten 12,2 Litern.

5.5 Fünf-Gang-Schaltgetriebe

Die Vierzylindermotoren laufen mit dem bekannten und bewährten Fünf-Gang-Getriebe des Vorgängers vom Band. Das MQ 250 T5 wurde lediglich in den Übersetzungen den neuen Aufgaben angepasst, die eine größere Karosserie an ein Getriebe stellt. Gekoppelt mit dem Vierzylinder-Benziner stellt diese Getriebe-/Motor-Paarung die Basisversion des Multivan.

5.6 Sechs-Gang-Schaltgetriebe

Alle Multivans mit Fünf- und Sechszylinder-Motoren werden serienmäßig mit einem Sechs-Gang-Getriebe ausgeliefert. Dazu musste ein völlig neues Getriebe entwickelt werden, das den hohen Drehmomenten der großen Motoren und den Massen der Fahrzeuge gewachsen ist. Vorteil der sechs Gänge: Aufgrund der geringeren Spreizung können die Übersetzungen der einzelnen Gänge besser an die individuellen Lastzustände des Motors angepasst werden. Die Folgen sind weitreichend: Da der Motor immer im Drehzahlfenster seines maximalen Drehmoments arbeiten kann, reduziert sich der Verbrauch.

5.7 Sechs-Gang-Automatikgetriebe

Eine Neuentwicklung und weltweit einmalig ist die Sechs-Gang-Tiptronic für den Quereinbau, die ausschließlich für die vorderradgetriebenen Multivans und ebenfalls nur in Verbindung mit den Fünf- und Sechszylinder-Motoren geordert werden kann. Der Vorteil der Tiptronic liegt in ihrer manuellen Schaltbarkeit. Dazu wird der Schalthebel entweder nach hinten gezogen, um einen längeren Gang zu wählen, oder nach vorne gedrückt, damit das Getriebe in einen kleineren Gang schaltet. Da das Getriebe Motordrehzahl und Gang-Kombination verifiziert, ist ein versehentliches Verschalten ausgeschlossen. Eine Wandlerüberbrückungskupplung reduziert dabei den Verbrauch. In der Stellung „S“ wird ein sportliches Schaltprogramm aktiviert.

5.8 4motion

Zeitversetzt wird es den Multivan auch in einer Allradversion geben. Anders als bei seinem Vorgänger kommt dann nicht mehr die Visco-Kupplung, sondern eine Haldex-Kupplung zum Einsatz. Verständlich, dass die geänderte Allradtechnik auch zu einer neuen Namensgebung der allradgetriebenen

Verbrennungsgeräusch deutlich reduziert.

5.1 1,9-Liter-Vierzylinder-Diesel

Ein 77 kW (104 PS) starker Vierzylinder markiert den Einstieg in die Dieselrange des Multivan. Dank der hoch effizienten Pumpe-Düse-Technologie, einem Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG), der für höchste Wirkungsgrade sorgt, und einer Ladeluftkühlung entwickelt der Motor bereits ab 2000 Umdrehungen pro Minute sein maximales Drehmoment von 250 Newtonmetern. Gekoppelt mit einem Fünfgang-Getriebe gibt sich der Multivan 1,9 TDI mit einem Durchschnittsverbrauch von lediglich 7,7 Liter zufrieden. Mit dem 80 Liter fassenden Tank ergibt sich daraus eine Reichweite von über 1000 Kilometer. Die Abgasreinigung übernimmt ein Oxidations-Katalysator.

5.2 2,5-Liter-Fünfzylinder-Diesel

Die Verkaufszahlen bestätigen: Starke Dieselaggregate sind im Multivan die beliebtesten Motoren. Keine Frage, dass der völlig neu konstruierte 2,5 Liter große Pumpe-Düse-Diesel mit jeweils zwei Ventilen pro Zylinder diesem Trend folgt. So verhelfen die turboaufgeladenen Fünfzylinder dem Multivan zu imposanten Fahrleistungen bei günstigen Verbräuchen. Wahlweise gibt es den neuen Motor in einer 96 (130 PS) oder 128 (174 PS) Kilowatt starken Version. Das maximale Drehmoment von 340 Newtonmeter der kleineren Ausführung steht bei 2000 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung, während die stärkere Version bei gleicher Drehzahl ein maximales Drehmoment von imposanten 400 Newtonmeter entwickelt. Mit diesem Kraftpaket erreicht die Großraumlimousine nach nur 11,8 Sekunden die Tempo 100. Besonders auffällig sind die äußerst kurze Bauform und das geringe Gewicht des Fünfzylinders. Erreicht wird dieses durch einen zur Getriebeseite angeordneten und schrägverzahnten Stirnrädertrieb, der neben den Ventilen auch alle Peripherie-Aggregate wie beispielsweise Lichtmaschine, Wasser- und Ölpumpe sowie die Servopumpe und den Klimakompressor antreibt. Neben der Baulänge liegt der Vorteil des Rädertriebs vor allem in seiner Wartungsfreiheit. Ein in der Kurbelwelle integrierter Schwingungstilger rundet die Kompaktheit des Motors ab.

5.3 2,0-Liter-Vierzylinder-Otto

Als Basisaggregat kommt ein 85 kW (115 PS) starker Vierzylinder-Ottomotor mit einer obenliegenden Nockenwelle und zwei Ventilen pro Zylinder zum Einsatz. Das zwei Liter große und aus dem VW Sharan bekannte Triebwerk zeichnet sich besonders durch seine exzellente Laufruhe aus. Das maximale Drehmoment von 170 Newtonmetern steht über ein Drehzahlfenster von 2600 bis 4000 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung. Der Durchschnittsverbrauch des sparsamen Reihen-Vierzylinders mit Drei-Wege-Katalysator beträgt im Durchschnitt 11 Liter auf 100 Kilometern.

4.5 Wasserzusatzheizung

Optional lässt sich bei allen Motorisierungen des Multivan eine Wasserzusatzheizung bestellen. Sie definiert sich über den Zuheizer und arbeitet mit einer zusätzlichen Batterie auch bei stehendem Motor und heizt dank einer Ventilsteuerung ausschließlich den Wasserkreislauf der Heizung. Die erwärmte Luft wird durch die Ausströmer im Armaturenbrett und an der B-Säule im Innenraum verteilt. Die Regelung im Standheizbetrieb erfolgt entsprechend der Ausstattung manuell oder über die Climatronic. Eine programmierbare Zeitschaltuhr erlaubt ein freies Wählen der automatischen Einschaltzeit. Gänzlich unabhängig lässt es sich aber auf Wunsch mit der Fernbedienung leben. Sie ermöglicht über eine Distanz von maximal 600 Metern ein Ein- und Ausschalten per Knopfdruck bequem von der Wohnung aus. Die Wasserzusatzheizung übernimmt bei den Dieselsonversionen die Funktion des Zuheizers.

4.6 Warmluft-Standheizung

Für die Nutzung des Multivan als Wohnraum bietet sich die Luftstandheizung an (Aufpreis). Denn im Gegensatz zur Wasserzusatzheizung ermöglicht sie aufgrund ihres geringeren Stromverbrauchs einen erheblich längeren Betrieb. Dabei erfolgt die Warmluft-Verteilung über einen in der rechten B-Säule verbauten Bodenausströmer, der den Luftstrom entsprechend teilt und lenkt. Während das Gros der Warmluft in den Fond geleitet wird, gelangt ein kleinerer Teil in den Fahrer- und Beifahrerraum. Die gleichfalls programmierbare und in die Dachkonsole integrierte Zeitschaltuhr erlaubt ein freies Wählen der Einschaltzeit und Temperaturhöhe. Das Kühlsystem des Motors wird von der Warmluft-Standheizung nicht mitgeheizt.

5. Motoren und Getriebe

Moderne Pumpe-Düse-Diesel
und Sechsgang-Getriebe

Im Multivan kommt eine neue Dieselmotoren-Generation zum Einsatz. Alle Selbstzünder arbeiten nun mit der Pumpe-Düse-Einspritztechnik und einem Abgasturbolader mit variabler Turbinen-Geometrie sowie mit Ladeluftkühlung.

Grundlage dieser Motorentechnologie ist die Verwendung einer separaten Einspritzpumpe pro Zylinder, die unmittelbar über der Einspritzdüse angeordnet ist und mit dieser eine Einheit, die Pumpe-Düse, bildet. Diese äußerst kompakte Bauform ermöglicht Einspritzdrücke bis zu 2050 bar, wobei der Kraftstoff direkt in den jeweiligen Brennraum eingespritzt wird. Der Vorteil dieser Technik ist die von Drehzahl und Belastung des Motors abhängige genaue und bedarfsgerechte Bemessung der Einspritzmenge sowie die exakte Bestimmung des Einspritz-Zeitpunktes. Damit ist eine wesentlich bessere Verteilung und Verbrennung der eingespritzten Kraftstofftröpfchen gewährleistet. Durch eine Voreinspritzung wird der Verbrennungsprozess nochmals optimiert und das

4.2 Fahrgastraumbelüftung

Die optionale Fahrgastraumbelüftung steigert den Komfort auf den hinteren Sitzen. Sie verfügt über multifunktionale Ausströmer, die neben vier Lese-Spots, dem Bedienteil der Fond-Klimatisierung und der Innenraumbelichtung in zwei Funktionsleisten unter dem Wagenhimmel integriert sind. Mit diesen Ausströmern kann jeder Fondgast den Luftstrom entweder abschalten, gezielt auf seine Person lenken oder indirekt und zugfrei am Dachhimmel entlang ziehen lassen (Serie ab Comfortline).

4.3 Drei-Zonen-Climatronic

Der Multivan Highline verfügt serienmäßig über eine Drei-Zonen-Klimaanlage mit elektronischer Regelung – die Climatronic. Mit ihr können sich Fahrer, Beifahrer und die Fondpassagiere „ihre Reisetemperatur“ ganz individuell und unabhängig voneinander einstellen. Ein wesentlicher Vorteil der automatischen Steuerung ist die Klimatisierung des Innenraums ohne nennenswerte Temperaturschwankungen. Die Climatronic regelt unabhängig von der Sonneneinstrahlung und den Witterungseinflüssen die Temperatur, Luftverteilung und Luftmenge auf den individuell festgelegten Wert. Ein Luftgütesensor kontrolliert zusätzlich die von außen angesaugte Frischluft und schaltet automatisch auf Umluft, wenn die Schadstoffkonzentration in der Frischluft einen festgelegten Wert überschreitet. Dabei werden die angesaugte und die im Fahrzeug umgewälzte Luft kontinuierlich gefiltert. Natürlich ist es auch möglich, die Umluftstellung über einen separaten Schalter zu aktivieren. Die Fahrgastraumklimatisierung ist bei der Climatronic Serie. Fahrgastraumbelüftung und Climatronic sind als Mehrausstattung zur Multivan-Basisversion bestellbar. Im Comfortline gibt es optional die Climatronic.

4.31 Restwärmenutzung

Für den kurzen Stopp zwischendurch steht im Multivan mit Climatronic eine Restwärmenutzung zur Verfügung. Diese erlaubt noch nach dem Abstellen des betriebswarmen Motors die Erwärmung des Innenraums durch die im Kühlmittel enthaltene Wärmeenergie bis zu einer halben Stunde.

4.4 Zuheizer

Die im Multivan eingesetzten Pumpe-Düse-Dieselmotoren liefern durch ihre optimierten Wirkungsgrade im Winter nicht die Wärmemenge, die zum Heizen des Innenraums erforderlich ist. Um dennoch „Wohlfühltemperaturen“ im Fahrzeug zu erreichen, kommt ein kraftstoffbetriebener Zuheizer zum Einsatz. Dieser regelt automatisch und stellt dem Heizkreislauf des Fahrzeugs immer genau die Wärmemenge zur Verfügung, die benötigt wird. Mit einer Heizleistung von maximal fünf Kilowatt verkürzt er die Kaltlaufphase des Motors und wirkt günstig auf den Verbrauch und den Schadstoffausstoß.

oder die Köpfe verdrehen zu müssen. Das Prinzip ist einfach: Sechs kleine, im Dachhimmel installierte Mikrofone verstärken das jeweils gesprochene Wort über die Lautsprecher der Stereoanlage. Das Radio- oder Musikhören ist weiterhin uneingeschränkt möglich.

Da immer nur ein Mikrofon automatisch aktiv wird („wer am lautesten spricht, hat das Sagen...“) und die anderen damit ausschaltet, ist ein durch die Anlage verstärktes Sprachgewirr nicht möglich. Die Lautstärke des Systems regelt der Fahrer stufenweise mit einem externen Schalter am Armaturenbrett. Bestellt der Kunde außerdem eine Telefon-Freisprechanlage, können alle Insassen gleichberechtigt am Telefonat teilnehmen, da das gesendete Telefonsignal immer das Mikrofonsignal des momentanen Sprechers ist. Ergo: Alle Insassen können gleichwertig am Telefonat teilnehmen. Unerwünschte Geräusche, wie sie beispielsweise während einer Regenfahrt entstehen, filtert die Software der DVE-Anlage heraus. Natürlich lässt sich die Anlage auch abschalten. Als Grundbausteine sind das Delta6-Radio oder das Navigationssystem in Verbindung mit einem Soundsystem notwendig.

4. Heizung und Klimatisierung

Komfort, Leistung, Vielfalt ohne Gleichen

Ein wichtiger Faktor für das Wohlbefinden ist ein gleichmäßig gutes Klima. Das gilt insbesondere für den Platz am Lenkrad: Ausgewogene Temperaturen fördern den Komfort, die Kondition und damit die Fahrsicherheit. Temperatur, Feuchtigkeit, Ausströmpositionen und Luftmenge müssen aufeinander und der jeweiligen Witterung entsprechend abgestimmt werden. Schnelles Abkühlen beziehungsweise Aufheizen ist ebenso wichtig wie eine zugfreie und geräuscharme Arbeitsweise.

4.1 Klimaanlage serienmäßig

Die umfangreiche Serienausstattung des Multivan beinhaltet eine manuell geregelte Klimaanlage. Durch die Auswahl und Abstimmung neuer Komponenten konnte die Leistungsfähigkeit des gesamten Klimasystems erhöht werden. Außerdem wird gekühlte Luft in das großzügig dimensionierte Handschuhfach geleitet. Für angenehme Temperaturen im Fond sorgt ein zusätzliches Heizgerät in der rechten Seitenwand mit eigenem bodennahen Ausströmer.

4.11 Defrost der Seitenscheiben

Die klimatisierte Luft gelangt über verschiedene Ausströmer der Instrumententafel in den Innenraum. Eine Besonderheit sind jedoch die individuell einstellbaren Ausströmer in den B-Säulen. Sie lenken die austretende Luft zum Defrosten an die mittleren Seitenscheiben und in den Fond. Zwei separat einstellbare Lüftergebläse (Booster) regeln dabei den klimatisierten Luftstrom. Die Bedienung des hinteren Heizgeräts und der beiden Booster erfolgt über ein zentral im Wagenhimmel angeordnetes Bedienteil.

des Multivan braucht, schiebt die Sitze schlichtweg hintereinander. Oder: Man baut die Sitze je nach Bedarf einzeln aus und steigert so das Kofferraumvolumen stufenweise bis auf das Maximum von 4500 Litern (SAE) – und freut sich damit über einen aufgeräumten sowie gurtfreien Transportraum. In dessen ebenen Boden sind sechs Verzurrösen integriert, um die Ladung rutschsicher zu fixieren – und damit die hochwertigen Innenraum-Verkleidungen vor Beschädigungen zu schützen. Ein Gepäcknetz bildet, je nach Bedarf vertikal eingehängt, eine Trennwand zwischen Fracht und Passagieren. Ein waagerechtes Rollo dient beim Kofferraum als Schutz vor unbefugten Einblicken.

„Leichter und leiser“ hieß die Devise bei der Entwicklung des Betätigungsmechanismus der Heckklappe. Gegenüber dem Vorgängermodell lässt sie sich mit deutlich weniger Kraftaufwand öffnen und schließen und rastet mit wesentlich dezenterem Geräusch ins Schloss.

3.6 Kommunikationselektronik

Die Audio-Anlagen sowie das Navigationssystem mit integriertem Radio werden im zentralen Doppel-DIN-Schacht in der Mittelkonsole installiert. Damit haben sowohl Fahrer als auch Beifahrer einen schnellen, bequemen Zugriff auf die Unterhaltungs- und Kommunikationselektronik. Das Top-Radio Delta und das Navigationssystem arbeiten mit einem Mehrantennen-Empfangssystem, das Störungen minimiert, wie sie meist durch die Reflektion und Überlagerung der Funkwellen entstehen. Das Delta-Radio ist unter anderem mit einem großen Dotmatrix-Display (168 x 32 Punkte) sowie einem integrierten CD-Laufwerk ausgestattet. Diese Radioanlage ist außerdem der Grundbaustein für die optionale Kommunikationshilfe DVE (Digital Voice Enhancement). Allerdings ist dazu die Erweiterung mit einem Soundsystem inklusive 8-Kanal-Verstärker (bzw. 12-Kanal bei der Navigation) notwendig.

3.61 Navigationssystem

Die neue Generation des Navigationssystems überzeugt mit einer verbesserten Haptik, ihre Handhabung erklärt sich von selbst. Der Menüpunkt „dynamische Routenwahl“ warnt frühzeitig per Display-Anzeige und Textmeldung vor Staus und Straßensperren und errechnet bei Bedarf die kürzeste Umleitung. Wer dabei seine Fremdsprachenkenntnisse auffrischen möchte, kann sich in Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch, Portugiesisch oder Niederländisch wegweisen lassen. Ein nun 8x14 Zentimeter großer Bildschirm vereinfacht vor allem das Ablesen von Stadtplänen.

3.62 DVE (Digital Voice Enhancement)

Je schneller, desto lauter: Bei hoher Geschwindigkeit schwillt der Geräuschpegel im Fahrgastraum an, und das Gespräch verstummt. Beim neuen Multivan muss das nicht mehr sein: Volkswagen Nutzfahrzeuge hat eine spezielles Akustiksystem zur unangestregten Kommunikation der Passagiere entwickelt: Digital Voice Enhancement, kurz: DVE, das auf Wunsch in allen Ausstattungsversionen zu haben ist. Mit dessen Hilfe können sich die Fahrgäste auf allen Plätzen unbeschwert unterhalten, ohne die Stimmbänder strapazieren

Optional können auch für die hintere Reihe zwei Einzelsitze bestellt werden, die sich allerdings nicht drehen lassen. Alle Einzelsitze können voraussichtlich ab Sommer 2003 mit einem integrierten Kindersitz geordert werden.

3.3 Bank und Liege

Die rollengelagerte Liegesitzbank ist ebenfalls auf den Bodenschienen verankert und lässt sich an beliebiger Stelle im Fond arretieren. Alle drei Plätze sind mit sitzintegrierten Drei-Punkt-Gurten ausgestattet, die jeweils äußeren mit Isofix-Aufnahmen. Der Umbau zur Liege geht leicht von der Hand. Einfach den Entriegelungshebel ziehen, die Lehne zurück drücken, und schon entsteht im Fond eine fast ebene Liegefläche. Die Kopfstützen der Bank und die umgeklappten Lehnen der Fond-Einzelsitze erweitern die Schlafstätte je nach Bedarf.

Wer den Multivan zum Campen einsetzt, mag die Bettverlängerung ordern, die ebenfalls auf dem Schienensystem fixiert wird. Dann können die beiden Einzelsitze getrost zu Hause bleiben. Unter die hohe Liegefläche passen problemlos Getränketräger oder Einkaufskörbe. Mit den serienmäßigen Sonnenrollos in den Seitenpanelen lässt sich der Multivan-Innenraum leicht verdunkeln, blick- und lichtdicht wird der Fond durch optionale Vorhänge.

3.4 Zwei Schiebetüren und zwei Tische

Die Grundversion des Multivan bietet traditionell eine Schiebetür. Damit verbunden: ein Seitenwandtisch. Neu ist allerdings, dass sich der Tisch während des Sitzens ausklappen lässt. Dazu zieht man den rechteckigen Wandtisch aus dem linken Seitenpanel nach oben heraus und klappt ihn anschließend zu seiner vollen Größe auseinander.

Anders im Comfort- und Highline. Beide Ausstattungslinien definieren sich unter anderem über zwei Schiebetüren mit integrierten Schiebefenstern – der Wandtisch entfällt. Zum Einsatz kommt ein Mitteltisch mit luxuriöser Funktionalität. Er ist auf separaten Bodenschienen montiert und entfaltet sich je nach Bedarf schrittweise. Als Meister an Funktionalität bietet er im geschlossenen wie geöffneten Zustand zwei flache Fächer für Kartenmaterial, zwei Speicher für Getränkeflaschen, ein Schubfach (beispielsweise für die Fotokamera) und ein Ablagefach für diverse Kleinteile (Zigarettenpackungen oder Kugelschreiber). Unter der runden und drehbaren Tischplatte sind zusätzlich vier Cupholder und ein Aschenbecher angebracht.

Wer jedoch die alt bewährte Bauart bevorzugt, kann auch die Comfortline-Ausstattung mit nur einer Tür bestellen. In allen Fällen sind die oberen Laufschienen der Schiebetüren im Innenraum verdeckt. Während die Türen im Comfortline von Hand zu betätigen sind, öffnen und schließen sie sich im Highline per Knopfdruck elektrisch. Diese Mehrausstattung lässt sich aber auch für den Comfortline bestellen.

3.5 Kofferraum

Die Variabilität der Sitze macht den Fond zu einem wahren Spiel-Raum in Sachen Umgestaltung. Vom normalen Koffer- bis zum großen Frachtraum – alles ist möglich. Wer einen großzügigen Frachtraum in der Mitte oder im Heck

Crash aus ihren Sitzen gehoben werden und beim Rebound höher sitzen.

Die Folgen sind bei beiden Unfallformen gefährliche Überstreckungen der Halsmuskulatur und das Entstehen des gefürchteten Schleudertrauma-Syndroms. Vorbeugende Abhilfe und ein Minimieren der Gefahr schafft eine Kopfstützenverstellung, die unbetätigt zwar nach wie vor ein Verschieben nach oben, aber nicht mehr nach unten zulässt. Für die Verstellung nach unten ist eine bewusste Entriegelung notwendig. Ungeachtet dessen können alle Kopfstützen in ihrem Neigungswinkel verändert werden.

3.2 Einzelbestuhlung im Fond

In der vorderen Fondreihe sind je nach Ausstattungsversion ein oder zwei drehbare Einzelsitze installiert. Beide Sitze sind in den Trägerschienen verankert, auf denen sie sich in ihrer Position unabhängig befestigen und mittels Laufrollen leicht verschieben lassen.

Das ermöglicht zum Beispiel eine bequeme vis-à-vis-Stellung zur hinteren Liegesitzbank oder eine entspannte Sitzposition mit viel Knieraum in Fahrtrichtung. Zahlreiche Ablagen und Cupholder komplettieren die reisegerechte Ausstattung. In der hinteren Radhausverkleidung lassen sich größere Getränkeflaschen sowie eine herausnehmbare Sammelbox mit Klappe verstauen. In der Basisausstattung können Getränkedosen kippsicher in den aufklappbaren Cupholder an der linken, mittleren Schachtleiste gestellt werden. Weitere Ablagen und Staufächer sind in der Seitenverkleidung darunter. Ein herausnehmbarer Abfalleimer und drei Schubladen im Sockel der Liegesitzbank sowie je eine Schublade in den Einzelsitzen sind weitere Speicher im Fond. Der Ausbau der Sitze gestaltet sich mit wenigen Handgriffen denkbar einfach. Günstige Schwerpunkte und praktische Griffmöglichkeiten erleichtern das Handling der einzelnen Sitzmöbel. Aber auch ihr Gewicht ist angemessen, vor allem in Anbetracht der aufwändigen Verstellmechanik und der integrierten Sicherheits-Features wie beispielsweise Drei-Punkt-Gurt oder mechanische Sicherheitsabfragen.

3.21 Kindersicherung und Kopfairbags

Die sitzintegrierten Gurte der Einzelsitze beinhalten die so genannte KiSi-Funktion. Sie lässt im angeschnallten Zustand das wiederholte Nachlaufen des Gurtes nicht mehr zu. Hintergrund: Eine sichere Befestigung von handelsüblichen Kindersitzen lässt sich mit herkömmlichen Automatikgurten nicht durchführen, da das Gurtband bei normalen Bewegungen während der Fahrt nicht gesperrt ist. Um das zu vermeiden, lässt sich nun durch Herausziehen der gesamten Gurtlänge aus den Aufroll-Automaten die KiSi-Funktion aktivieren. Die Folge: Die Gurtlänge lässt sich jetzt nur noch verkürzen – nicht mehr verlängern. Erst ein Abschnallen und vollständiges Aufrollen des Gurtes deaktiviert diese Sicherheits-Funktion.

Zusätzlich sind auf jedem Einzelsitz Isofix-Aufnahmen vorhanden. Sie helfen, den externen Kindersitz in die Fahrzeugstruktur zu integrieren, und bieten den Vorteil, dass Fehlbedienungen jeder Art weitestgehend ausgeschlossen bleiben. Ein Ausbau des vorhandenen Sitzkissens ist bei der Verwendung des Isofix-Systems nicht notwendig.

beidseitige Armlehnen unterstreichen dabei den Sitzkomfort. Das klassische Zwei-Farb-Design der Sitzbezüge wirkt elegant und ist robust im alltäglichen Gebrauch.

Das übersichtliche Layout der Armaturen erlaubt eine sichere und leichte Bedienung. Klar ablesbare Rundinstrumente und halbkreisförmige Skalen informieren über Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Kraftstoffmenge und Kühlwassertemperatur. Auf einem zentralen Display lässt sich beispielsweise die jeweilige Fahrstufe der Sechs-Gang-Automatik ablesen. Gekoppelt mit dem optionalen Bordcomputer gibt das Display weitere Informationen über Verbrauch, zurückgelegten Weg oder die Durchschnittsgeschwindigkeit. Zudem weist an dieser Stelle das gegen Aufpreis lieferbare Navigationssystem den richtigen Weg. Navigationssystem und Radio sind in der Mittelkonsole platziert. Darunter liegt griffgünstig die Drehregler- und Tasten-Steuerung der Heizungs- und Lüftungsanlage. Gleichfalls in der Mittelkonsole: die Joystick-Schaltung. Sie eröffnet einen freien Durchstieg in den Fond und vermittelt mit kurzen Schaltwegen ein hohes Maß an Ergonomie und Freude am Fahren. Des weiteren findet der Fahrer am Armaturenbrett zwei ausklappbare Cupholder mit integriertem Aschenbecher und Münzhalter sowie diverse gut eingreifbare Ablagen mit Anti-Rutschbelägen. Die Handyhalterung mit angeschlossener Freisprechanlage liegt in einer Flucht mit dem Lenkrad. Eine Tasche im Beifahrer-Knieraum fixiert die Reiselektüre – von der Zeitschrift bis zum Buch. Größere Getränkeflaschen können in einem klappbaren Staufach unterhalb des Joysticks sowie in einem atlantengroßen Seitenfach der Türinnenverkleidung deponiert werden. Ein geschlossenes und bei Bedarf gekühltes Handschuhfach sowie eine klappbare Abdeckung auf der Mittelkonsole vereiteln den Blick auf das Sammelsurium des fahralltäglichen Bedarfs.

Elektrische Fensterheber und Spiegelverstellung sind Serienstandards. Der Komfort der „Kommandozentrale“ lässt sich noch steigern: Ein aufpreispflichtiges Multifunktionslenkrad mit Bedientastatur für Radio, Tempomat und Navigationssystem sowie eine serienmäßige Dachkonsole mit Brillenetui, Leselichtschaltern runden das Angebot ab.

3.11 Airbags und Sicherheitslenksäule

Selbstverständlich zählen in allen Multivan-Versionen Airbags für Fahrer und Beifahrer – letzterer ist im Handschuhfach per Schlüssel abschaltbar – Seiten- und Kopfairbags zur Serienausstattung. Zum weiteren Schutz des Fahrers ist die Lenksäule mit deformierbaren Crashelementen versehen, damit das Lenkrad bei einem Frontalaufprall nicht in den Innenraum eindringt. In diesem Fall schiebt sich die Sicherheitslenksäule über teleskopierbare Zwischenwellen zusammen. Sollte der Fahrer dennoch mit dem Lenkrad kollidieren, ermöglicht ein gesonderter Crashmechanismus das Eintauchen des Lenkrades bis zu 50 Millimeter. Energieabsorbierende Kunststoffe helfen, die Gefahr von Kopf- und Körperverletzungen gering zu halten.

Des weiteren haben Untersuchungen gezeigt, dass beim Frontal- oder Heck-Crash die oft zu niedrig eingestellten Kopfstützen abtauchen und sich somit auf ihren Minimum-Wert verstellen. Hinzu kommt, dass die Insassen beim Offset-

Eindruck. Die großen Glasflächen sind außenbündig, ihre kleinen Radien und präzisen Einpassungen liegen auf Pkw-Niveau. Die großen Klarglasscheinwerfer wirken modern und stehen symbolisch für die technologische Leistung des Multivan. Wie bei den exklusiven Volkswagen-Limousinen ist der Kühlergrill dreidimensional ausgeformt: Die Mimik aus horizontalen Linien, Scheinwerfern und Kühlermaske macht das inzwischen typische und charakteristische „Volkswagen-Gesicht“ aus. Grill sowie Stoßfänger sind aus einem Formteil und beim Multivan in Wagenfarbe lackiert. Eine waagerechte Sicke lockert die glatten Seitenflächen auf, sie schließt mit den Oberkanten der Leuchten vorn und hinten ab. Zweite horizontale Note: eine kleinere Sicke im Schwellerbereich als optische Verlängerung des hinteren Stoßfängers. Zusammen mit dem durchgehenden Seitenteil, das eine senkrechte Schweißnaht unnötig macht, betonen diese Elemente die gestreckte und schlanke Linie des Multivan.

2.2 Interieur

Ein Highlight in dieser Klasse stellt das Innenraum-Design des neuen Multivan dar: Es zeichnet sich durch innovative Gestaltung, hochwertige Materialien und Liebe zum Detail aus. Die Armaturentafel präsentiert sich klar und geometrisch, die horizontale Gliederung betont die Breite des Cockpits. Eine bogenförmige Hutze spannt sich über den Instrumenten und dem mittigen Funktionsblock, horizontale Elemente korrespondieren optisch mit vertikalen Akzenten – eine klare Ordnung und Symmetrie, die mit ihrer ruhigen Architektur dem Ideal hoher Funktionalität und Qualität entspricht.

3. Infit und Ausstattung

Multivariabel und vielseitig nutzbar

Der Multivan bietet ein Raumkonzept, das in idealer Weise Variabilität, Funktionalität und Komfort vereint. Ob als hochwertiges Büromobil, als Familien- oder Freizeitfahrzeug – der Multivan wird mit ein paar Handgriffen und dem umfangreichen Sonderausstattungs-Programm nahezu jedem Anspruch gerecht.

Maxi-Vans müssen mit Raum und Komfort allen nur erdenklichen Einsatzzwecken dienen. Um aber ein hohes Maß an Variabilität zu erreichen, bedarf es eines ausgeklügelten Befestigungssystems, das jede Art der vorgesehenen Einrichtung tragen und sichern kann. Beim Multivan besteht dieses Grundsystem aus vier Gleitschienen im Fond, die fest mit dem Fahrzeugboden verschraubt sind. Alle weiteren Einbauten sind so konzipiert, dass sie sich leicht auf die Trägerschienen montieren und verschieben lassen.

3.1 Optimales Fahrerhaus

Ein vielfältig verstellbarer Sitz sowie ein in Höhe und Neigung justierbares Lenkrad lassen jeden Fahrer seine optimale Sitzposition finden. Straffe Polster mit ausreichend Seitenhalt, eine Rückenlehne inklusive Lordosenstütze und

1.3 Die drei Ausstattungslinien

Als Konsequenz aus den Ergebnissen der Marktuntersuchungen wird der neue Volkswagen Multivan in drei Grundversionen angeboten, die jeder Käufer über eine umfangreiche Liste an Sonderausstattungen seinen individuellen Wünschen entsprechend gestalten kann:

- Als Basismodell fungiert der sechssitzige Multivan, den es ausschließlich mit einer rechten Schiebetür gibt. Dennoch weiß der Umfang der Grundausstattung zu begeistern. Ob nun ABS, ASR, EDS, manuelle Klimaanlage, Zentralverriegelung, Airbags, Liegesitzbank oder Seitentisch – alles ist schon an Bord.

- Mehr Serienausstattung bietet der Multivan Comfortline. Er zeichnet sich vor allem durch die zweite Schiebetür, sieben Sitzplätze, den mittigen Tisch sowie einen Teppichboden aus. Auf Wunsch kann die zweite Tür jedoch entfallen.

- Die Ausstattungslinie Highline steht für das siebensitzige Topmodell. Sie beinhaltet unter anderem Lederbezüge, Climatronic, Tempomat, Regensensor für den Scheibenwischer und zwei elektrische Schiebetüren, die sich auf Knopfdruck öffnen und schließen. Als Motoren stehen die Fünf- und Sechszylinder zur Auswahl.

2. Design

Kraftvoller Auftritt und straffe Formen

Erst ein überzeugendes Konzept und ein charakterstarkes Design schaffen die Voraussetzungen, die Kunst der Kontinuität zu pflegen. 13 Jahre ist es nun her, dass Volkswagen Nutzfahrzeuge mit dem Generationswechsel vom T3 zum T4 die Konstruktion der legendären Multivan- und Caravelle-Baureihen tiefgreifend änderte: Motor und Antrieb wanderten von hinten nach vorn (aus Heckmotor mit Hinterradantrieb wurde Frontmotor mit Vorderradantrieb). Ein Wendepunkt, der die Designer vor völlig neue Aufgaben stellte. Wie seine drei Heckmotor-Generationen vor ihm setzte dann aber auch der T4 Zeichen in Design und Konzeption und eroberte damit eine Sonderstellung im Segment der Maxi-Vans. Eine Position, die der neue Multivan unterstreicht und noch weiter ausbaut.

2.1 Exterieur

Schon der Vorgänger des neuen Multivan hat stilistische Akzente gesetzt. Standards, die er der jüngsten Generation mit in die Wiege gelegt hat: Eine kurze, schräg abfallende Haube – die Silhouette wirkt trotz der frischen Formgebung auf Anhieb vertraut. Ebenso wie die geometrischen Linien, die klar definierte Formensprache: Sie verleiht dem Multivan einen unverwechselbaren Charakter. Mit seinen glatten Flächen und zarten Wölbungen, dem gleichmäßigen Fugenverlauf der Türen, Hauben und Leuchten wirkt er ästhetisch sachlich, weckt aber gleichzeitig Emotionen.

Im Vergleich zum Vorgänger fallen vor allem straffere Linien und eine stärkere Ausprägung der Designelemente auf, die die Silhouette zu einem persönlichen Profil summieren. Eine breitere Spur und Schulter verstärken den kraftvollen

Facts und Informationen zum neuen T5

1. Das universelle Talent

Der Multivan – modernes Kleid, frische Talente

Der Trend zur luxuriösen Großraumlimousine wächst beständig und zeichnet sich innerhalb Europas immer deutlicher ab. Zunehmend wird das eigene Fahrzeug in Sport, Hobby und Beruf eingebunden – als Ausdruck des Lebensstils und der Individualität seines Besitzers. Das beweisen die steigenden Zahlen der Neuzulassungen. Immer mehr Neukunden kommen aus dem Segment der Kombi-Fahrer und entscheiden sich für einen Van, der bei vergleichbarer Verkehrsfläche deutlich mehr Variabilität und Nutzen bietet.

1.1 Der Markt des Multivan

In den kommenden fünf Jahren wird das MPV-Segment weiter wachsen, so die Aussage der Markt-Analysten. In Deutschland werden dabei neben den Kompakt-Vans vor allem die gut ausgestatteten, in ihrer Variabilität großzügigen Maxi-Vans die steigenden Verkaufszahlen bestimmen. Für viele europäische Länder sieht Volkswagen Nutzfahrzeuge eine Wachstumsrate im zweistelligen Bereich. Vor allem dort, wo der Multivan bislang eine untergeordnete Rolle spielte. Mit einer weiteren Absatzsteigerung rechnet Volkswagen Nutzfahrzeuge im Luxuskombi- und Oberklasse-Segment. Dort also, wo die Kundschaft einen deutlich gehobenen Anspruch vor allem an den Komfort und die Vielseitigkeit eines Fahrzeugs stellt. Die Käufer erwarten ein hochwertiges Auto mit einem enormen Platzangebot, das die Individualität des Besitzers dokumentiert und die typischen Vorzüge einer Großraumlimousine mit der fahrdynamischen Agilität eines Personenkraftwagens paart.

1.2 Die Zielgruppen

Kernzielgruppe des Multivan ist neben den kinderreichen Familien der oberen Mittelschicht vor allem die Berufssparte der Selbstständigen, die mit ihrem Fahrzeug repräsentieren möchten, es als Büromobil oder auch „nur“ als Reiselimousine einsetzen. Laut einer Markt-Untersuchung beläuft sich das durchschnittliche Haushaltsnetto-Einkommen dieser nutzenorientierten Zielgruppe auf mehr als 3000 Euro pro Monat. Sie stellen den größten Anteil der potenziellen Kundschaft. Geringfügig kleiner und nicht minder zahlungskräftig zeigt sich die lifestyle-orientierte Käuferschicht. Sie setzt sich zum Teil aus der schon genannten Klientel und aus kinderlosen Paaren sowie Singles zusammen, die den Van hauptsächlich als Reise- und Freizeitfahrzeug für das gemeinsame Hobby nutzen. Last but not least:

Die steigende Zahl der Individualisten und „Überzeugungstäter“, die sich aus emotionalen Gründen für einen Multivan entscheiden, für die das Design eine Rolle spielt und die in einem VW-Bus den Trendsetter aller Maxi-Vans sehen.