



# Eine

# runde Sache

Fahrbericht  
Volkswagen T5  
Kastenwagen

In wenigen Wochen, genau gesagt am 8. März, wird der Volkswagen-Transporter 60. Wieviel hundertfache Erfahrungen mögen in dieser Baureihe stecken? Was einmal 1947 mit der groben Skizze und einigen handschriftlichen Vorschlägen im Notizblock des niederländischen Volkswagen-Generalimporteurs Ben Pon als VW Typ 2 seinen Anfang nahm und später über Jahrzehnte den liebevollen Beinamen „Bulli“ trug, heißt 2010 Volkswagen T5 Transporter und darf getrost als das Original einer ganzen Fahrzeug-Kategorie gelten. Und obwohl die Baureihe über Jahrzehnte ausreifen konnte, sahen die Ingenieure bei Volkswagen Nutzfahrzeuge für den Modellwechsel T4/T5 offenbar immer noch weiteres deutliches Entwicklungs-Potenzial.

So wurden alle Turbodiesel (TDI) durch eine neue Euro-5-Motoren-Generation mit neuester Common-Rail-Einspritzung ersetzt. Die insgesamt vier neuen TDI-Vierzylinder für die T5-Baureihe mit jeweils 2,0 Liter Hubraum leisten zwischen 62 kW/84 PS und 132 kW/180 PS, Flottenmanagement stand ein Testwagen mit dem zweitstärksten Aggregat und 103 kW/140 PS zur Verfügung. Volkswagen hat hier vor allem in eine deutlich dynamischere Drehmomentcharakteristik, die Verbesserung der Akustik und niedrigere Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Werte investiert. Bis zur Leistungsstufe von 103 kW/140 PS sorgt jeweils ein Turbolader mit variabler Turbinen-Geometrie für Schub; in der 132 kW/180 PS-Topversion kommt eine zweistufig geregelte Aufladung zum Einsatz. Für die getestete Versi-

on mit dem 103 kW-Aggregat konnte laut Volkswagen Nutzfahrzeuge die Motorgeräuschentwicklung um fünf dB(A) gesenkt werden.

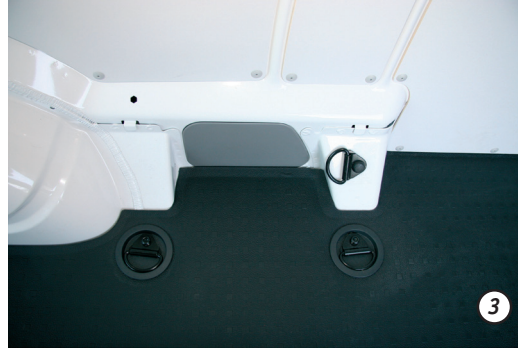
Dank einer neu entwickelten Pumpe soll jetzt auch die Servolenkung sparsamer arbeiten, weil nach Herstellerangaben die neue Energiesparpumpe im Vergleich zur sogenannten Konstantpumpe konventioneller Bauart ein bedarfsgerechtes und damit stets optimales Fördervolumen des zur Lenkunterstützung notwendigen Servoöls liefert. Das soll die Leistungsaufnahme der Lenkhilfpumpe und damit zusätzlich den Kraftstoffverbrauch verringern.

Größere Weiterentwicklungsschritte wurden auch auf dem Feld der Sicherheit unternommen. So wartet der Volkswagen T5 serienmäßig mit einem ESP der neuesten Generation inklusive Gesspannstabilisierung und Berganfahrassistent auf. Die Bremslichter beinhalten jetzt eine neue Notbremswarnanzeige. Zudem wurden die optional lieferbaren Assistenzsysteme, wie beispielsweise Side Assist für die Warnung vor Fahrzeugen im toten Winkel, weiter perfektioniert. Ebenfalls optional erhältlich ist die Rückfahrkamera Rear Assist, die beim Einlegen des Rückwärtsganges aktiviert wird und die akustische Parkdistanzkontrolle um

eine Bilddarstellung im Display des Radio-Navigationssystems ergänzt. Dabei markieren dynamische Hilfslinien je nach Lenkradeinschlag den gewählten Fahrweg. Auf Wunsch ist eine komplett neu entwickelte Servotronic lieferbar, die die Lenkpräzision deutlich verbessern soll.

Das Interieur wiederum weist ein neu konzipiertes Dreispeichen-Lenkrad sowie neugestaltete, weiß hinterleuchtete und mit einem Chromrand versehene Instrumente auf. Die grundlegend überarbeitete Bord-Elektronik bereitet auch etlichen neuen Elektronik-Features den Weg in diese Baureihe, weil die Funktionen mehrerer ehemals dezentral angeordneter Steuergeräte zu einer Recheneinheit zusammengefasst wurden, dem sogenannten Body-Computer-Modul (BCM).





Die Version „Standard“ für den Transporter bietet bereits ein mittiges Zentralsdisplay mit digitaler Tankanzeige und die Schaltempfehlung zur Unterstützung einer besonders kraftstoffsparenden Fahrweise. In Kombination mit Freisprecheinrichtung und/oder Navigationssystem enthält die Kombiinstrumente-Version „High“ zusätzlich die Multifunktionsanzeige (MFA) sowie zwei kleinere Rundinstrumente für Motortemperatur und Tankanzeige, die unten im Drehzahlmesser und Tachometer integriert sind. Zudem ist eine neue, aktualisierte Generation von Radio-/Navigationssystemen (mit Touchscreen-Steuerung im Fall der Navigationssysteme RNS 310 und RNS 510) und LED-Beleuchtungssystemen lieferbar.

Für einen ersten Test stand Flottenmanagement die Version mit langem Radstand und Hochdach zur Verfügung. In dieser Ausführung ist der T5 5,29 Meter lang, die Außenhöhe beträgt etwas über 2,45 Meter. So bietet dann der VW T5 im Laderaum eine sehr bequeme Stehhöhe von 1,94 Meter und ein Fassungsvermögen von 9,3 Kubikmeter. Bei einem Leergewicht von 2.070 Kilogramm beträgt das zulässige Gesamtgewicht bei dieser Version 3,2 Tonnen. Da ist bei einem Wendekreis von 13,20 Meter schon ein ganzes Stück Auto durch die Gegend zu bewegen, das der Fahrer vor allem auch im Hinblick auf die Dimensionen stets im Auge behalten sollte.

Nun wird seit einiger Zeit seitens diverser Transporter-Hersteller immer wieder auf das Pkw-Ambiente im Cockpit, und mehr als das, auch auf das Pkw-ähnliche Fahrverhalten verwiesen, was eine gewisse Leichtgängigkeit in Bedienung und Handling unterstreichen soll. Die Umsetzung dieses Anspruches ist beim Volkswagen T5 voll gelungen. Und interessanterweise beginnt dieses Plus an Fahrkomfort beim Hannoveraner schon bei Laufkultur und Leistungscharakteristik des TDI-Motors.

Denn das 103 kW-Aggregat des Testwagens bot einen geradezu souveränen Durchzug aus vergleichsweise sehr niedrigen Drehzahlen. Laut Drehzahlmesser aus kaum etwas über 1.000 U./min. beschleunigte der T5 leer auch im vierten und fünften Gang (des Sechsgang-Getriebes), ab Tempo 80 km/h ließ er sich im sechsten fahren. Wohlgermerkt, der Wagen wiegt in dieser Ausführung leer schon mehr als zwei Tonnen. Auch bei minus 10 Grad sprang der Motor willig an, die Vorglühphase dauerte auch dann kaum länger als zwei Sekunden. Die Geräuschentwicklung bei sonorem Klang war durchaus gut erträglich, das Radio war auch leiser eingestellt immer zu hören. Das Sechsgang-Getriebe ließ sich leichtgängig schalten, wobei der Schalthebel kaum der Führung bedurfte, auch mit zwei Fingern bedient, fluppte der Gangwechsel.

Die Servolenkung konnte ebenfalls mit zwei Fingern bedient werden und gehorchte in ihren Reaktionen sehr exakt auf kleinste Lenkausschläge. Desweiteren unterstützte die sehr stimmige Ergonomie im Cockpit den Fahrkomfort beträchtlich. Alle Bedienelemente erklären sich nicht nur von der Lage und den Symbolen her von selbst – hier gab der VW T5 einfach gar keine Rätsel auf –, sondern befinden sich auch in unmittelbarer Reichweite der Hände. Zudem bietet der Fahrersitz eine rechte Armlehne, die genau in der richtigen Höhe positioniert ist, um ihren Teil zur Entspannung beizutragen. Alles in Summe betrachtet, prädestiniert dies den VW T5 geradezu auch für Transporte auf der Langstrecke.



Wer die Leistungs-Charakteristik des Motors richtig auszunutzen weiß, wird den VW T5 darüber hinaus für einen Transporter überaus sparsam beim Treibstoffverbrauch fahren. Selbst die besonders hohe, lange und schwere Testwagen-Version begnügte sich leer mit einem Durchschnitt von 8,4 Liter auf 100 Kilometer, was die entsprechenden Werksangaben sogar noch ausdrücklich bestätigte. Im übrigen hat Volkswagen bei der neuesten Transporter-Generation auch noch den einen oder anderen Schritt in punkto Wartungsfreundlichkeit und Senkung der TCO unternommen. So wurde beispielsweise das Intervall für den Motor-Zahnriemenwechsel von 125.000 Kilometer auf 210.000 Kilometer erweitert.

1. Transporter-Cockpit 2010: neu konzipiertes Dreispeichen-Lenkrad, neu gestaltete Instrumente mit mittigem Zentralsdisplay, digitaler Tankanzeige und Schaltempfehlung
2. Raum ist in der kleinsten Nische: großzügiges Ablagefach über der Fahrerkabine
3. Hilfestellung für das Lademanagement: Verzurrösen auf dem Ladeboden
4. Seitliche Schiebetür rechts: Da geht auch mancher Kleiderschrank durch
5. So lässt sich bequemer arbeiten: Die Stehhöhe beträgt 1,94 Meter

### VW T5 2.0 TDI Kasten, Hochdach, langer Radstand

Motor / Hubraum in ccm:	Vierzyl.-Diesel / 1.968
kW (PS) bei U/min:	103 (140) bei 3.500
Drehmoment bei U/min:	340 Nm bei 1.750-2.500
Getriebe:	6-Gang-Schaltung
Schadstoffklasse / CO <sub>2</sub> -Ausstoß:	Euro 5 / 214-221 g/km
0-100 in Sek. / V-max. in km/h:	12,7 / 161
EU-Verbrauch	8,1-8,4 l / 1.176 km
Reichweite in km:	950-987 (80 l)
Nutzlast kg/ Ladevolumen in cbm:	1.130 / 9,3
Typklasse HP / VK / TK:	20 / 13 / 17
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	55-60%
Dieselanteil:	100%
Basispreis (netto):	<b>28.195 Euro</b>
Betriebskosten pro Monat / km**:	811,34 / 0,32 Euro

\*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen \*\*bei 30.000 km p.a., 36 Monate