



**Fast schon neutral: Die problemlose Kurvdynamik des neuen Multivan**

ten Gang die letzte Fahrstufe recht lang ausgelegt werden konnte. Das senkt spürbar das Geräuschniveau im Innenraum und wirkt spritsparend. Im Praxisbetrieb macht der Sechste jedoch erst jenseits der 80 km/h wirklich Sinn. Dennoch schlägt sich der mit fast 2,3 Tonnen Leergewicht recht massive Multivan in den Elastizitätswerten wacker. Mit rund 18 Sekunden von 60 auf 120 im vierten Gang erreicht er ohne weiteres das Niveau des 102 PS starken Vorgängers. In der absoluten Beschleunigung von Null auf Tempo Hundert hingegen kann der Neue trotz eines Schaltvorgangs mehr die Zeit des T4 gar um zwei Zehntelsekunden toppen.

Hörbare Verbesserungen gibt es auch im Abrollkomfort des Fahrwerks: Kurze Stöße werden trotz der insgesamt wankstabilen und strafferen Abstimmung nun etwas besser ausgefiltert, die Lenkansprache ist für ein Fahrzeug dieser Klasse angenehm direkt, Antriebsinflüsse sind nicht spürbar. Auch auf schlechten Pisten macht der Multivan eine gute Figur. Zugute kommen ihm hier die recht langen Federwege und die lastabhängig progressiven Dämpfer. In der Kurvdynamik hat der T5 nun endgültig das Nutzfahrzeug-Image abgestreift. Fast schon neutral und präzise an der Lenkung hängend, lässt er sich mit erstaunlich hohen Tempi um die Ecken zirkeln. Das Reifenformat von 215/65 R 16 C sorgt für beeindruckende Seitenführung, 235er Breitpneus sind zudem gegen Aufpreis zu haben. Spontan ist ebenso das Einsetzen der Bremswirkung zu bezeichnen. Der Bremsassistent unterstützt den Fahrer ab einer definierten Pe-

dalgeschwindigkeit, um bei zu zaghaftem Zutritt stets im Regelbereich des ABS optimal zu verzögern.

Zum Fahrgastraum: Die Schiebetür öffnet – für Bully-Verhältnisse – fast geräuschlos, die Führungen sind nun vollständig abgedeckt. Neu und serienmäßig, aber auf Wunsch auch abwählbar ist ab Comfortline die zweite Schiebetür auf der Fahrerseite. Mit ihr entfällt die Möglichkeit, an der bislang und auch in der Basisversion nach wie vor feststehenden Wand den Tisch und diverse Ablageflächen zu montieren. Statt dessen sind im Boden des Comfortline zwei zusätzliche Schienen eingelassen, auf denen ein durchdachtes Tisch-Modul seinen Platz findet. Mit wenigen Handgriffen lässt sich die im zusammengeklappten Zustand nur pilotenkoffergroße Einheit in einen dreh- und verschiebbaren Tisch verwandeln.

Die hinteren Einzelsitze sind nach bewährtem Muster dreh-, verschieb- und herausnehmbar, was durch die Rollenlagerung in den Schienen nun merklich leichter von der Hand geht. Auch das Verschieben und Klappen der schweren Bank geht eigentlich recht einfach. Einziger Kritikpunkt ist Lehnenarretierung der Einzelsitze: Durch die komplexe Zwei-Tasten-Bedienung ist eine intuitive Handhabung kaum möglich. Bei ganz nach hinten gerückter Bank ist das Raumangebot natürlich gewaltig, der Kofferraum schrumpft dabei allerdings auf Lupo-Format. Werden Bank und Einzelsitze in vernünftigen Abständen verrastet, ergibt sich bei ordentlicher Beinfreiheit der Mitreisenden und dachhoher Beladung ein Kofferraumvolumen von mindestens 1200 Litern. Das Spiel lässt sich natürlich weiter treiben: So findet sich hinter der ersten Fondreihe, nach Demontage der Bank oder der Einzelsitze, ein Ladevolumen von 2,7 Kubikmetern. Werden alle hinteren Sitze entfernt, stehen gar 4,5 Kubikmeter Laderaum zur Verfügung. Verzurrösen im Boden sorgen dabei für sichere Befestigungsmöglichkeiten der Ladung.

Trotz dieser Optionen ist der Multivan weniger für das Transportieren von Lasten konzipiert, dafür ist die Innenausstattung mit Velourboden und schicken Seitenver-



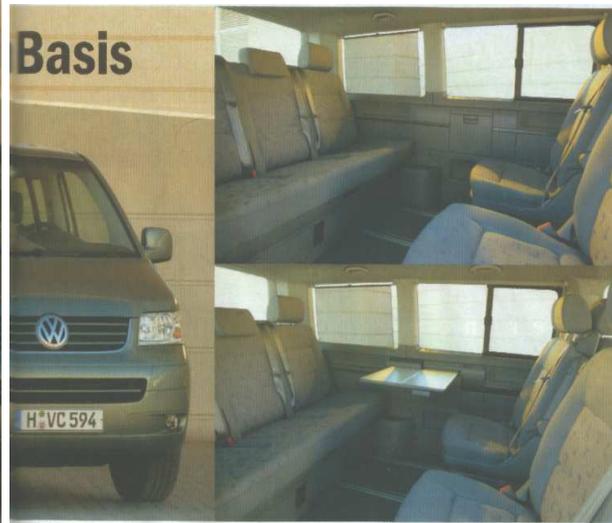
## Der Multivan Basis

### DER MULTIVAN

#### Multivan Basis

- Funkfernbedienung für Zentralverriegelung
- Fensterheber vorn elektrisch
- Außenspiegel elektrisch
- Scheibenwaschdüsen beheizbar
- Wärmeschutzverglasung
- Lenksäule verstellbar
- Klimaanlage
- Fahrersitz höhenverstellbar
- Beifahrersitz höhenverstellbar
- Fahrer- und Beifahrerairbag
- Deaktivierung Beifahrerairbag
- Seitenairbags vorn
- Kopfairbags A- bis B-Säule
- Schienenensystem
- Sitz-/Liegebank in 3. Reihe Einzelsitz in 2. Reihe drehbar (6 Sitzplätze)
- Schiebefenster links
- Sonnenrollos
- Scheibenantenne

Multivan Preise		
2.0 115 PS	32900 Euro	
V6 3.2 230 PS	-	
1.9 TDI 95 PS	33700 Euro	
2.5 TDI 130 PS	35500 Euro	
2.5 TDI 174 PS	-	



### Die Serienausstattungen im Detail



Comfortline (Mehrausstattung gegenüber Multivan Basis)	Highline (Mehrausstattung gegenüber Multivan Comfortline)
Schiebetür links	Leder-alcantara-Ausstattung Sitze
zusätzlicher Einzelsitz drehbar (7 Sitzplätze)	Climatronic
Schiebefenster rechts	Elektrische Betätigung der Schiebetüren
Lederpaket	Dunkel eingefärbtes Glas für Fahrgastraum
Sitzheizung	Geschwindigkeitsregelanlage
Mitteltisch	Diebstahlwarnanlage mit Innenraumüberwachung
Trennnetz Gepäckraum	Heckklappe mit elektrischer Zuziehhilfe
Teppichboden	235er-Bereifung
Alufelgen	Regensensor
35300 Euro	-
45300 Euro	49500 Euro
36100 Euro	-
37900 Euro	42100 Euro
41300 Euro	45500 Euro

Alle Preise circa Preis

**Rund 2400 € weniger als der Comfortline kostet die Basisvariante des Multivan. Alufelgen, seitliche Zierleisten und Nebelscheinwerfer sind dann nur gegen Aufpreis erhältlich**

kleidungen doch zu edel ausgeführt. Viele seiner Anhänger schätzen aber die Option, die multifunktionale Bank vorübergehend in ein Bett zu verwandeln. Das lässt sich mit wenigen gekonnten Handgriffen bewerkstelligen: Einzelsitze nach vorn, die Lehnen vorgeklappt, die Bank flachlegen, fertig ist die Laube. Die serienmäßigen Sichtschutzrollen an den hinteren Seitenscheiben sind schnell hochgezogen. Wer's komfortabler und dunkler mag, kommt um das aufpreispflichtige „Gute Nacht Paket“ mit Bettverlängerung, glättenden Extra-Polstern und blickdichten Gardinen nicht herum.

Wie ist das Reisen hinten? Auch das haben wir ausprobiert: angenehm, sicher und durchweg auf Sitzen mit integrierten Dreipunktgurten samt Isofix-Vorbereitung. Zudem verbessert der nun angehobene Fondboden die Nach-Vorn-Sicht aller Mitreisenden. Die Klimatisierung für die hinteren Plätze wird zentral von vorne geregelt, die Belüftung lässt sich aber für jeden Platz einzeln und weitgehend zugreifbar über die Ausströmer im Dachhimmel einstellen. Zusätzlich sorgen zwei seitliche, außenbündige Schiebefenster für maximale Frischluftzufuhr.

Offensichtlich wurde auf ideale Klimatisierung des neuen T5 großen Wert gelegt. Es fällt einerseits die Geräuscharmheit auf, mit der die Anlage arbeitet, andererseits sind etliche Ausströmer ausschließlich dafür vorgesehen, Scheiben beschlagfrei zu halten. Ein weiteres, den mit Climatronic ausgerüsteten Modellen vorbehaltenes Extra ist die Funktion der Restwärmenutzung. Die erlaubt noch nach dem Abstellen des betriebswarmen Motors die Aufheizung des Innenraums durch die in Triebwerk und Kühlwasser gespeicherte Wärme.

Fazit: Ein Multivan, der hinter seiner auf den ersten Blick nur zurückhaltend modifizierten Fassade eine gewaltige Menge an erfahr- und erlebbaren Verbesserungen verbirgt. Besonders der Comfortline mit seiner mehr als vollständigen Ausstattung und dem vernünftigen 130 PSTDI zeigt zum Preis ab rund 37900 Euro eine interessante und multifunktionale Alternative zu manchem Oberklassen-Kombi auf. **THEMO FLECK**

Übersichtlich und ergonomisch: Die Armaturentafel jetzt mit nach oben verlegtem Schalthebel



Klar gegliedert: Tachometer und Drehzahlmesser in Konzern-Optik



Aufnahmebereit: Ablagen, Fächer und Getränkehalter gibt's im Multivan reichlich



Edel: Navigation und Climatronic – beides gegen Mehrpreis zu haben



Praktisch und vielseitig verwendbar: Das schicke Tischmodul im Detail



Das voll gekapselte Pumpedüse Triebwerk: satte 340 Newtonmeter und 130 PS



Im Comfortline Paket enthalten: Fünfspeichen-Räder mit 215er Pneu

### Test KOMPAKT

Das ist der durchdachteste und damit praktischste Multivan, den wir je gefahren haben. Alles geht leichter, alles ist komplett. Dass der Neue im Startgewicht nun 200 Kilo über seinem Vorgänger liegt, gleicht die kräftigere und dennoch sparsame Motorisierung wieder aus. Auch fahrdynamisch ist der Multivan eine echte Alternative zu manch großem Kombi



Kofferraum für sieben Reisende: Die Beinfreiheit vorn bleibt ordentlich

Klimaanlage. In Optik und Haptik erinnert all dies keineswegs an ein Nutzfahrzeug. Vielmehr schafft das Ensemble aus edel genarbt oder soflackierten Flächen zusammen mit den großen Aluminium-Drehknöpfen und dem chromumrandeten Schalthebel fast das Ambiente einer Oberklassenlimousine.

Kein Raum bleibt ungenutzt im Fahrerabteil des T5, allorts sind Klappen und Fächer untergebracht, die das tägliche Leben im Automobil einfach ordentlicher gestalten. Da wäre etwa das große, nach oben zu öffnende Ablagefach über der Mittelkonsole, prädestiniert für Landkarten oder die Bordliteratur. Dann das gewaltige Handschuhfach, das sich wie beim Passat nun durch einen integrierten Ausströmer der Klimaanlage kühlen lässt. In derangedeuten Mittelkonsole findet sich ein praktischer Auszug mit zwei Becherhaltern plus Aschenbecher, ein ausklappbarer Flaschenhalter nimmt selbst Literflaschen problemlos auf.

Wir starten den Diesel. Die aufwändige Kapselung des Pumpedüse-Aggregats leistet ganze Arbeit. Das typische Arbeitsgeräusch des sehr gut gedämmten Motors ist zwar zu hören, doch störend ist es nicht. Erster Gang und los, die Schalthebel des routinierten Bullyfahrers greift ins Leere. Wie gesagt: der Joystick sitzt jetzt oben. Widerstandsarm lässt sich der Gang einlegen. Die erste Fahrstufe fällt überraschend kurz aus, das darf sie auch. Denn erstens gibt es deren sechs und zweitens ist bei Hängerbetrieb mit einem zulässigen Gesamtzuggewicht von nun bis zu 5,2 Tonnen eine kleine Anfahrübersetzung wirklich kein Fehler. So geschmeidig das Aggregat hochdreht, so lassen sich auch die Fahrstufen bis in den sechsten Gang durchschalten. Die Spreizung ist so gewählt, dass neben dem kürzeren ers-

## MULTIVAN 2.5 TDI 130 PS

**MOTOR:** Fünfzylinder Reihen-Diesel, vorn quer, elektronisch gesteuerte Pumpedüse-Direkteinspritzung (EDC), Zahnradantrieb für Nockenwellen, VTG-Abgasstabilisator mit Ladeluftkühlung, Oxi-Katalysator, EU 3. Leistung 96 kW (130 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 340 Nm bei 2000/min, Hubraum 2460 cm<sup>3</sup>, Bohrung 81,0 x Hub 95,5 mm, Verdichtung 18,0 : 1

**KRAFTÜBERTRAGUNG:** Sechsgang-Schaltgetriebe, Frontantrieb, Übersetzung: 1. Gang 3,57; 2. Gang 1,90; 3. Gang 1,62; 4. Gang 1,16; 5. Gang 0,86; 6. Gang 0,73; R-Gang 4,50, Achsübers. Gang 1-2: 4,60; Gang 3-6: 3,286; R.-Gang: 3,632.

**FAHRWERK:** Vorn McPherson-Federbeine, untere Dreiecksquerlenker, Schräglenkerachse hi., Stabi v/h, innenbel. Scheibenbremsen v/h, ABS, EDS, ASR, EBV (optional ESP und Bremsassistent), Reifen 215/65 R 16 C auf Felgen 6,5 J x 16

**KAROSSERIE:** 7-sitziger MaxiVan, drei- oder viertürig. Länge x Breite x Höhe 4890 x 1904 x 1945 mm, Radstand 3000 mm, Spur v/h 1628/1628; min. Leergewicht (inkl. Fahrer) 2274 kg, zul. Gesamtgewicht 3000 kg, Zuladung 800 kg, Anhängelast (12%) 2500 kg, Zulässiges Gesamtzuggewicht 5200 kg, Kofferraum bis Dachhimmel (VDA) 1208 - 4525l (ohne 2./3. Sitzreihe).

**FAHRLEISTUNGEN:** GF-Messwerte  
Beschleunigung  
0 - 60 km/h ..... 5,9 s  
0 - 80 km/h ..... 10,2 s  
0 - 100 km/h ..... 15,8 s  
0 - 120 km/h ..... 24,2 s  
0 - 140 km/h ..... 33,8 s  
80 - 120 km/h ..... 13,7 s  
Elastizität 4./5./6. Gang  
60 - 80 km/h ..... 4,5/7,9/9,4 s  
60 - 100 km/h ..... 10,4/15,5/18,7 s  
60 - 120 km/h ..... 18,1/25,1/28,9 s  
Tachoanzeige 100 ..... eff. 97 km/h  
Höchstgeschwindigkeit ..... 168 km/h

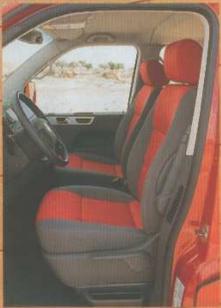
**VERBRAUCH:** Diesel/PME  
Testverbrauch ..... 10,1 l/100 km  
Minimum ..... 7,8 l/100 km  
Maximum ..... 11,1 l/100 km  
Stadtzyklus ..... 10,5 l/100 km  
Überlandfahrt ..... 6,6 l/100 km  
Gesamt ..... 8,0 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emission ..... 167 g/km  
Tankinhalt ..... 80 l

**JAHRESKOSTEN:**  
Steuer (Euro 3) ..... 345 €  
Haftpflicht 20 (unbegr.) ..... 941 €  
Teilkasko 34 (SB 150) ..... 196 €  
Vollkasko 23 (SB 300) ..... 1439 €

(VVO-Tarif: Stuttgart 100%, Neuwagen, Garagenf., Fahrermünd., Alter 23 Jahre, Jahresfahrst. bis 17.000 km, Halbjährl. inkl. Schuldfrei)

**PREISE:**  
Multivan TDI Basis 130 PS ca. 35.500 €  
Multivan TDI Comfortline ca. 37.900 €

Arbeitsplatz: Sitze und Lenk-  
rad sind vielfältig einstellbar



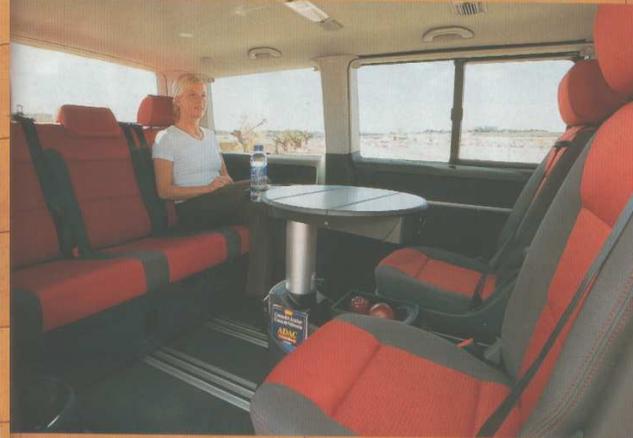
Van-Sinn: Sieben Sitze in Fahrtrichtung für  
problemloses und komfortables Reisen



Raumgefühl: Bei nach hinten gerückter Dreier-  
Bank ist die Beinfreiheit mehr als üppig



Wohnzimmer oder Büro: Mit gewendeten  
Einzelstühlen und praktischem Tischmodul



Séparée: Die Bettstatt taugt ohne „Gute  
Nacht“-Paket eher nur für kurze Ruhepausen



TEST Der neue Multivan mit 2.5 TDI und 130 PS



# UP TO DATE

Mit einer neuen Fünfzylinder-TDI Generation, Sechsganggetriebe und jeder Menge frischer Ideen geht der Multivan-T5 an den Start – die erste Bewährungsprobe für den Comfortline mit 130 PS TDI

PHOTO: DAVID J. ...

Volkswagen hat sich für die Einführung der Pumpedüse-Technologie in der Nutzfahrzeugsparte einen ganz besonderen Anlaß ausgesucht: Der neu entwickelte 2,5 Liter-Fünfzylinder präsentiert sich nämlich jetzt im ebenso brandneuen Multivan-T5 mit Leistungen bis zu 174 PS bei einem Drehmoment von maximal 400 Newtonmetern. Nein, es handelt sich dabei keineswegs um eine weitere in der Leistung angehobene Variante des bekannten Fünfzylinders aus dem T4, es ist vielmehr eine direkte Ableitung des im Volkswagen Touareg vorgestellten V10 TDI. Gewissermaßen die Halbierung desselben: Aus dem V-Zehn-Zylinder wird so ein Reihenmotor. Wie der große Bruder verfügt auch der T5-Fünfzylinder zur Ventilsteuerung über einen Stirnradsatz, der für den Antrieb der Nockenwelle und damit auch der fünf Pumpedüse-Elemente zuständig ist.

Zum ersten Test bittet jedoch ein Multivan Comfortline in der „kleinen“ Fünfzylinder-Variante. Bei gleichen technischen Voraussetzungen bringt der Diesel hier 130 PS und 340 Newtonmeter Drehmoment – auch er ist serienmäßig mit Sechsganggetriebe ausgerüstet. Sitzprobe: Mit dem nun höhenverstellbaren Gestühl und dem ebenso längs- und höhenverstellbaren Lenkrad ist schnell eine perfekte Sitzposition gefunden. Auch großgewachsene Fahrer werden mit den gegebenen Einstelloptionen eine ergonomische und zugleich sichere Arbeitshaltung finden. Der Blick streift über die klar gegliederte Landschaft der Armaturentafel. Aha, der Schalthebel ist nun wie bei etlichen Mitbewerbern auch nach oben in die Konsole gewandert. Rechts daneben, in griffgünstiger Entfernung, die Bedienelemente für Radio, Navigationssystem und

FOTOS: MIO