



schließlich soll der rund zwei Tonnen schwere Multivan nicht als Verkehrshindernis die Landstraße blockieren.

Am positiven Urteil ändert sich auch nichts, sobald man die vorgegebene Strecke aus dem Roadbook verlässt und Schneematsch sowie gefrorenen Boden unter die vier Füße bekommt. Jetzt schlägt im Multivan die Stunde des verbesserten 4x4-Antriebs. Statt des bisher mechanisch

geregeltten Hal-dex 2 - Modul setzt VW Nutz-fahrzeuge nun auf eine elektro-nische Steue-rung. Ein Schritt, der sich bezahlt macht, ins Schwitzen kommt der Han-noveraner nicht. Den Traktions-verlust der vier



Herzensangelegenheit: Der VW Multivan 4Motion kostet rund 2.600 Euro mehr als der Fronttriebler.

Pneus verhindert die elektro-nische Differenzialsperre EDS per Bremsengriff. Auf Wunsch ist auch eine mechanische Dif-ferenzialsperre für die Hinter-achse erhältlich (+720 Euro).

Einzige Schwachstelle des klasse verarbeiteten Nieder-sachsen: der ambitionierte Preis. Zwar rollt schon die Basis mit ESP, ABS, ASR sowie Berg-anfahrassistent vom Band – längere Wartungsintervalle noch on top. Doch unter an-dere-m Klimaanlage (ab 1.390 Euro), Radio (ab 390 Euro), Mul-tifunktionsanzeige (+160 Euro) und ParkPilot vorn und hinten (+530 Euro) finden sich in der langen Rubrik Sonderausstat-tungen wieder. P N Af

Auf allen vieren

Den aufgefrischten VW Multivan gibt es jetzt auch als 4Motion. Der erste Ausflug mit dem Allradler.

Wer sich an den Marktstart des ersten VW-Transporters mit 4x4-Antrieb erinnern kann, hat ein ziemlich gutes Gedächtnis. Damals, 1985, regierte noch Kanzler Helmut Kohl von Bonn aus die Republik und ein 17-jähriger Leimener erspielte sich in seinem späteren Wohnzimmer eine bedeutende Tennistrophäe.

Und 25 Jahre später? Welcher Schritt steht jetzt an? Zur Orientierung: Vor einem halben Jahr begrüßte die optisch und technisch frisch gemachte T5-Baureihe den Markt. Die Fünfzylinder machten Euro-5-Vierzylindern Platz, ebenso verabschiedete sich die Pumpe-Düse-Technik in den wohlverdienten Ruhestand. Doch damit nicht genug. Erstmals

gibt es bei Multivan, Caravalle, Transporter und California (ab Juni) mit 2.0 BiTDI (180 PS) nun ein Tête-à-Tête von Allrad und Automatik. Eine harmonische Verbindung (ab Comfortline), so sanft und zügig wählt das Doppelkupplungsgetriebe die sieben Gänge an. Der Aufpreis gegenüber dem präzisen Sechsganghandschalter: 1.755 Euro.

Als Normverbrauch geben die Hannoveraner hier einen Wert von 8,8 Litern für die 100-Kilometer-Distanz an. Dementsprechend belaufen sich die CO₂-Emissionen auf 232 Gramm je Kilometer.

Möchte man seine Kostenstelle entlasten, dann bietet sich der VW Multivan 4Motion Startline mit 2.0 TDI an. Der 140 PS leistende, partikelgefilterte Selbstzünder geht

manierlich zu Werke. Agil und mit viel Komfort reist man von A nach B – Außengeräusche dringen nur selten bis zum Fahrer vor. Derart gut untergebracht, verblasst schnell die Erinnerung an den Topdiesel.

Das manuelle Sechsganggetriebe lässt keine Wünsche offen, die Gänge fünf und sechs sind eher lang ausgelegt. Das hilft dabei, dass die Tanknadel nicht allzu hektisch zap-pelt. Gemeinsam mit der in Serie verbauten tollen Schalt-punktanzeige wird auf der Test-runde der Normverbrauch von 8,3 Litern (CO₂-Ausstoß: 219 g/km) relativ exakt erreicht – vorbildlich. Das gilt auch bei flotterem Galopp,

VW Multivan 4Motion

Modell	2.0 TDI	2.0 BiTDI
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.968	R4/1.968
Leistung (kW/PS/min)	103/140/3.500	132/180/4.000
Drehmoment (Nm/min)	340/1.750	400/1.500
L x B x H (mm)	4.892 x 1.904 x 1.970	
0–100 km/h (s)	15,3	11,8
Spitze (km/h)	170	188
Normverbr. (l/100 km)	8,3 D	8,4 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	219	221
Preis (netto/Euro)	ab 31.358	ab 42.275



Auch beim Trapo: Auf Wunsch ziert das 4Motion-Logo jede der vier T5-Grundversionen.