



## Versteckter Quantensprung

**Frische Optik, mehr Ausstattung, neue Motoren: VW hat dem seit 2003 mehr als eine Million Mal gebauten T5 ein optisches und technisches Update spendiert.**

Vor allem Letzteres fiel so gründlich aus, dass man bei Volkswagen Nutzfahrzeuge nicht von einem Facelift, sondern von einer Neuauflage der vier „T5-Spielarten“ Transporter, Caravelle, California und Multivan spricht.

Was die Änderungen an der Karosserie angeht – an den Grundzügen der klassischen T5-Optik wurde nicht gerüttelt – hielten sich die Hannoveraner dagegen eher zurück. Die neuen Rückleuchten dürften genauso wie die aerodynamisch optimierten Außenspiegel – sie nehmen erstmals das komplette Antennensystem auf – nur Kennern auffallen.

Wirklich neu ist nur die komplett überarbeitete Frontpartie, die mit ihrer klaren horizontalen Ausrichtung der neuen VW-Design-DNA à la Golf entspricht. Dazu kommen nun auch beim Multivan-

Basismodell „Starline“ in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger.

Apropos „Starline“: Bei ihm ist nun im Innenraum kein nacktes Blech mehr sichtbar und der praktische Klapptisch ab sofort genauso Serie wie Kopf- und Seitenairbags.

Überarbeitet wurde auch das Interieur der Baureihe. Neben neuen Lenkrädern wartet es mit neu gestalteten, jetzt weiß hinterleuchteten und mit einem Chromrand versehenen Instrumenten sowie einer neuen Generation von Radio-/Navigationssystemen auf.

Aktualisiert wurden zudem die Bedienelemente der Heizung/Lüftung und der Klimaanlage. Dazu verfügt nun jedes Modell über eine Schaltempfehlung im Kombiinstrument. Ebenfalls optimiert: der Sitzkomfort der Vorder- und hinteren Einzeldrehsitze.

Neu in der nach wie vor ellenlangen Liste der Extras: Abbiegelicht, Reifenkontrollan-

zeige, Rückfahrkamera und Spurwechselassistent.

Einem Quantensprung kommen die News in Sachen Motorentechnik gleich. Der Sechszylinder-Benziner ist genauso Geschichte wie die Pumpe-Düse-Selbstzünder mit vier und fünf Zylindern. Stattdessen kommen nun vier moderne, EU-5-konforme Common-Rail-Diesels mit zwei Liter Hubraum zum Einsatz.

Der Einstieg erfolgt mit einer die Grundbedürfnisse der Fortbewegung erfüllenden 84-PS-Variante, darüber finden sich Ausführungen mit 102 PS und 140 PS. Star in der T5-Motorenpalette ist der 2,0-Liter-Biturbo mit 180 PS und stolzen 400 Nm Drehmoment, der schon bald – auch mit noch mehr Power – in anderen Fahrzeugen des Konzerns sein Debüt geben wird.

Alle vier Diesels – ab der 140-PS-Version an ein Sechsstufen-Fünfgangschaltgetriebe

gekoppelt – gehen nicht nur deutlich leiser und kultivierter als ihre Vorgänger zu Werke, sondern glänzen auch mit einem deutlich homogeneren Drehmomentverlauf. Ferner sind sie im Schnitt um zehn Prozent sparsamer.

Fast schon frappierend: der Verbrauchsvorteil in Kombination mit dem für die beiden stärkeren TDI optional (1.755 Euro) erhältlichen Siebengang-Direktschaltgetriebe (DSG). Im Vergleich zu den bisherigen 5-Zylinder-TDI mit Sechsstufenautomatik beträgt er 1,6 Liter, beim Biturbo sogar 1,9 Liter. Die zwei stärksten neuen TDI sind zudem in Verbindung mit dem überarbeiteten Allradantrieb 4Motion erhältlich, der sich im Falle der Top-Motorisierung sogar mit dem DSG kombinieren lässt.

Dem Diesel-Quartett gemeinsam: Ein Zahnriemenwechsel-Intervall von 210.000 km sowie auf 40.000 bzw. 30.000 km (Biturbo) erweiterte Ölwechselintervalle.

Nahezu unverändert: das ausgewogene, komfortable Fahrwerk inklusive des um einen Berganfahrassistenten erweiterten ESP. Empfehlenswert: die neue, nur beim „Highline“ serienmäßige Servotronic. Sie verbessert die Lenkpräzision deutlich.

Der neue „Bullie“ präsentiert sich rundum attraktiver als je zuvor. Anschaffungstechnisch sollte man jedoch trotz – zumindest beim Starline – leicht reduzierten „Börsekurses“ – nach wie vor gut bei Kasse sein. **MMD Af**

### VW T5 Multivan

Modell	2.0	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 BITDI
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.984	R4/1.968	R4/1.968	R4/1.968	R4/1.968
Leistung (kW/PS/min)	85/115/5.200	62/84/3.500	72/102/3.500	103/140/3.500	132/180/4.000
Drehmoment (Nm/min)	170/2.700	220/1.250	250/1.500	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)	17,3	22,2	17,9	14,2	11,4
Spitze (km/h)	163	146	157	173	191
Normverbr. (l/100 km)	10,4 S	7,3 D	7,3 D	7,5 D	7,8 D
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	243	193	193	198	205
Preis (netto/Euro)	ab 25.168	ab 25.168	ab 26.848	ab 28.768	ab 39.650



Cockpit: neue Bedienelemente und feinere Optik



# PERFEKTE FLOTTEN- LÖSUNGEN NACH MASS

KOSTENEFFIZIENZ OHNE ABSTRICHE



Der Mazda CX-7 Diesel  
mtl. Rate ab € **350**<sup>1)</sup>

Der Mazda5  
mtl. Rate ab € **250**<sup>2)</sup>

Der Mazda2  
mtl. Rate ab € **160**<sup>3)</sup>

Der Mazda6  
mtl. Rate ab € **245**<sup>4)</sup>

Der Mazda3  
mtl. Rate ab € **209**<sup>5)</sup>

Nähere Informationen unter : 0700 MAZDAFLEET <sup>6)</sup> oder [fleet@mazda.de](mailto:fleet@mazda.de), Stichwort: „Autoflotte“ oder [www.mazda-fleet.de](http://www.mazda-fleet.de)

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus: 7,5 - 4,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus: 199 - 112 g/km.  
Ein gewerbliches Leasingangebot der Mazda Finance - Ein Service-Center der Santander Consumer Bank bei NULL Leasing Sonderzahlung, 36 Monaten Laufzeit und 45.000 km Gesamtlauflistung:  
1) Für einen Mazda CX-7 Prime-Line 2.2 l MZR-CD. 2) Für einen Mazda5 Comfort 2.0 l MZR-CD. 3) Für einen Mazda2 3-Türer Independence 1.6 l MZ CD. 4) Für einen Mazda6 Kombi Comfort 2.2 l MZR-CD.  
5) Für einen Mazda3 5-Türer Prime-Line 1.6 l MZ-CD. Nur bei teilnehmenden Händlern und verbindlicher Bestellung bis 31.12.2009. Alle Preise exkl. MwSt., zzgl. Überführung und Zulassung. Abbildung zeigt Fahrzeug mit höherwertiger Ausstattung. 6) 0700 62 93 23 53 38, 6,3 Ct/Min aus dem deutschen Festnetz.