



Hinsichtlich der nächsten Generation des Bully spannt VW seine Kunden noch auf die Folter. Doch warum sollten sich die Wolfsburger da auch beeilen? Der T5 ist noch immer einer der besten Transporter, die es gibt, und punktet inzwischen auch mit einer BlueMotion-Variante

überzeugende Details

souveräne Motorisierung, üppig dimensioniertes Ladevolumen und clevere Detaillösungen: der Transporter überzeugt auf ganzer Linie

Autor | Peter Leuten
Fotos | Peter Leuten

Veteran auf Höhe der Zeit



Vierzylinder leistet 62 kW (84 PS), 75 kW (102 PS), 103 kW (140 PS) oder 132 kW (180 PS) und soll sich, so VW, durch eine dynamische Drehmoment-Charakteristik auszeichnen. Es ist im Übrigen das gleiche Kraftwerk, dass unter der Haube von Golf, Passat und Co werkelt.

➔ BlueMotion spart Sprit

Im letzten Jahr schließlich stellten die Wolfsburger die besonders sparsame BlueMotion-Variante dieses Diesels vor, den wir in der stärksten lieferbaren Leistungsstufe mit 103 kW/140 PS auf den Zahn gefühlt haben.

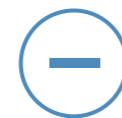
BlueMotion, das ist die VW-eigene Namensgebung für ein Spar-Paket, welches mit Hilfe mehrerer technischer Kunstgriffe den Durst des Zweiliter-TDI mit einem Drehmoment von 340 Nm zügeln soll. Es umfasst unter anderem ein Start-Stopp-System, Bremsenergieerückgewinnung, rollwiderstandsoptimierte Reifen und eine Geschwindigkeitsregelanlage. Immerhin: Im Zusammenspiel mit dem gut abgestuften Sechsgang-Schaltgetriebe (lieferbar ist auch ein siebengängiges Doppelkupplungs-Automatikgetriebe) sinkt damit der Verbrauch gegenüber der Normalausführung um knapp sieben

Seit zehn Jahren schon bewährt sich die fünfte Generation des Bully – und noch ist kein Ende in Sicht. Das ist an sich nichts Schlimmes, bedeutet es doch, dass der T5 sich bestens bewährt hat und noch immer den Anforderungen von Handwerksbetrieben und KEP-Diensten genügt. Dies um so mehr, als Volkswagen den Bully kontinuierlich mit neuen Updates ausstattet und er sich dadurch mit dem Attribut „Facelift“ versehen, auch gerne wieder einmal für einen neuen Test empfiehlt.

Dennoch: Seitdem der Multivan 2007 auch mit verlängertem Radstand von 3.400 mm eingeführt wurde, datiert die letzte größere Überarbeitung aus dem Jahr 2009. Dabei ersetzte VW vor allem die zuvor lieferbare Top-Motorisierung mit einem Fünfzylinder-Diesel durch ein neues, in verschiedenen Leistungsstufen erhältliches Vierzylinder-Aggregat mit zwei Litern Hubraum. Der TDI-



Geräumig, übersichtlich und absolut zuverlässig: Der Transporter ist unangefochten Handwerkers Liebling. Beim Erscheinen der letzten Überarbeitung staubte er den Nutzfahrzeugpreis ab



Die Suche nach der Stecknadel: Kritikpunkte sucht man beim T5 vergebens. Abgesehen vom Preis





Prozent, wenn auch die vom Hersteller angegebenen absoluten Verbrauchswerte eher theoretischer Natur sind. Während der von uns zurückgelegten rund 425 Kilometer (davon entfielen gut die Hälfte auf Autobahnfahrten) lag der nagelneue Bully zwei Liter über den von VW angegebenen 7,1 Litern. Das mag natürlich auch daran liegen, dass wir den Transporter durchaus sportlich bewegten: Der bärige Antritt des Zwei-Liter-Diesels ist beeindruckend – nicht nur für den Fahrer selbst, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer... Darüber hinaus sollte man die Kirche im Dorf lassen: Für diesen leer locker zwei Tonnen schweren Riesenkasten können die von uns ermittelten 9.1 Liter auf 100 gefahrene Kilometer durchaus als sparsam gelten.

↔ Satte Transport-Kapazitäten

Ein wenig gewöhnungsbedürftig hingegen zeigt sich das Start-Stop-System. Wer es vom Benziner zum Beispiel bei Daimler gewohnt ist, unmittelbar nach dem Anspringen des Aggregats bei mäßigem Gas die Kupplung kommen zu lassen, würgt den sonst so kraftstrotzenden Diesel gerne auch einmal ab; abermaliges Treten der Kupplung führt immerhin sogleich zu erneutem Anspringen. Mit sattem Tritt aufs Gaspedal lässt sich die anfängliche Trägheit des Diesels jedoch weitestgehend austricksen. Alternative: man lässt es eine Spur gemütlicher angehen. Ansonsten glänzt das Dickschiff mit einem beachtlichen Fahrkomfort, was nicht zuletzt auf die mittels Fahrschemel vom Fahrgastraum entkoppelte Vorderachse zurückgeht, und lässt, insbesondere im Stadtverkehr, dank des ausgesprochen kultivierten Laufs seines Antriebs bisweilen vergessen, dass man in einem Transporter sitzt. Wäre da nicht die stattliche Länge von über fünf Metern. U-Turns auf schmalere Straßen sind ohne zumindest einmaliges Zurücksetzen nicht möglich, dennoch zeigt sich das Dickschiff beim Rangieren



Egal, ob sich Europaletten quer stellen; der Transporter bietet auch ihnen zwischen den Radhäusern ausreichend Platz. Die Bodenfläche reicht locker für drei Europaletten

auf engen Höfen sehr übersichtlich. Und was man gegebenenfalls selbst übersehen hätte, registriert zuverlässig der Parkassistent. Angesichts seiner Gardemaße ist der Blick auf die Transport-Kapazitäten unseres Probanden angezeigt: Der Bulli Kastenwagen mit verlängertem Radstand bietet bei einer Gesamtlänge von 5,29 Metern eine Ladefläche von 5,0 Quadratmetern was schon bei der von uns getesteten Normaldach-Version ein Ladevolumen von 6,7 Kubikmetern ergibt. Die ausschließlich mit langem Radstand erhältliche Hochdach-Variante kommt sogar auf ein Volumen von 9,3 Kubikmetern. Bei einem zulässigem Gesamtgewicht von 3.000 Kilogramm kommt unser Kombi bei einem je nach Ausstattung zwischen 1.848 und 2.292 kg variierenden Leergewicht im Übrigen auf eine Zuladung von bis zu einer Tonne. Da kann man schon einmal die eine oder andere Palette Zeitschriften laden. Gesagt, getan: Ein Anruf bei unserem Zeitschriften-Logistiker reicht und schon stellt man uns für die obligaten Standfotos gerne eine üppig beladene Palette des Verlags-Flaggschiffs DAZ AutoTOTAL auf



Störe meine Kreise nicht...

Kaum anders zu erwarten: U-Turns auf schmalere Nebenstraße sind mit dem T5 mit langem Radstand nicht in einem Zug möglich. Zumindest einmaliges Zurückstoßen ist hier kaum vermeidbar

die Ladefläche. Sie passt selbst auf Höhe der Hinterachse quer hinein – so könnten wir locker drei Paletten mitnehmen.

Beim Öffnen der seitlichen Schiebetür fallen einige elektrische Kontakte ins Auge, deren Sinn sich nicht auf Anhieb erschließt. Erst als die Tür nach dem Fotografieren mit zu wenig Schwung zugezogen wird, löst sich das Rätsel auf: Ein Elektromotor zieht, sobald sie vorne ins Schloss gefallen ist, zuverlässig an den Wagenkasten heran.

Für die Beladung von Hinten lassen sich die Flügeltüren weitestmöglich um bis zu 270 Grad öffnen und werden dann von magnetischen Gummipuffern aufgehalten. Hier zeigt sich, dass dieses Fahrzeug über Generationen gereift ist und sich der Sinn vieler Detaillösungen erst in der Praxis offenbart. Bei der Ladungssicherung schließlich helfen Zurrösen im Wagenboden und entsprechende Schienen an Seitenwänden und Führerhaus-Rückwand.

↔ Cockpit und Bedienung

Auch sonst macht der Bully eine gute Figur: Selbst die dreisitzige Kasten-Version für Handwerksbetriebe und Zustelldienste weiß durch ein gefälliges Erscheinungsbild und enorme Verarbeitungsqualität zu überzeugen und führt Umstehende leicht in Versuchung, doch schnell mal einen Blick ins Cockpit zu werfen. Hier herrscht eine aufgeräumte Atmosphäre; zahlreiche Ablage-Fächer helfen, Ordnung zu halten. Die große Ablage auf dem Armaturenbrett weist sogar einen Zettelhalter auf; hier lassen sich schnell die wichtigsten Papiere für den nächsten Auftrag festklemmen. Ist man allein oder zu zweit unterwegs, mutiert die Rückenlehne des mittleren Sitzes zu einer zusätzlichen Ablage, auf der sich mittels Stretch-Band Kartenmaterial oder Lieferscheine rutscht sicher bereithalten lassen. Den Komfort an Bord runden eine Klima-Anlage und ein Autoradio ab. Das Handling am Steuer gestaltet sich VW-typisch intuitiv. Alles? Nun



Frachtraum

Zurrösen und Sicherungsschienen allenthalben: Der Raumkreuzer bringt von Haus aus beste Voraussetzung für die Sicherung jeglicher Ladung mit. Auch der rutschfeste Bodenbelag bürgt für beste Handlingeigenschaften



Stecker...

sobald beim Schließen der seitlichen Schiebetüre der Stecker Kontakt zur Buchse findet, beginnt ein Elektromotor;

und Buchse

die Türe an den Wagenkasten heranzuziehen. Zum Schließen muss somit kaum noch Kraft aufgebracht werden

ja, Blinker- und Scheibenwischer-Hebel am Lenkrad sind mit einer Vielzahl von Funktionen übersät, zur Entschlüsselung der einen oder anderen Funktion hilft da schon einmal der Blick ins Handbuch. Dabei wird auch klar, dass der Bulli über serienmäßiges ESP und einen Berganfahrassistenten sowie eine Notbremswarnanzeige verfügt.

Hinsichtlich der Langzeitqualitäten, bei denen die Marke VW ja ohnehin für sich selber spricht, bleibt festzuhalten, dass die vom eingangs erwähnten Fünfzylinder bekannte Nockenwellensteuerung per Stirnradantrieb zwar wieder einem Zahnriemen gewichen ist; der jedoch muss bei den neuen Motoren erst bei Erreichen von 210.000 Kilometern gewechselt werden.

➔ Fazit:

Auch im zehnten Jahr ist der T5 einer der besten Transporter, die man für Geld kaufen kann. Der hohe Preis hingegen sorgt bisweilen dafür, wie von anderen Transporter-Fahrern an der Laderampe zu hören war, dass man ihn sich nicht leisten kann, wenn man ihn an meisten braucht – und dann nicht mehr braucht, wenn man ihn sich leisten könnte.

Wer, dies einmal beiseite gelassen, angesichts der langen Bauzeit der fünften Bulli-Generation nun versucht ist, auf das Erscheinen des T6 zu warten, muss sich in Geduld üben: Erst 2016 soll es so weit sein. Δ



Aufgeräumt: präsentiert sich das Cockpit des T5. Dank kontinuierlicher Überarbeitung sind auch modernste Features an Bord



Durchdacht: scheinbar belanglose Details wie ein geräumiges Handschuhfach oder der Zettelhalter bewähren sich schnell der Praxis



Pfiffiges Detail: Zu zweit unterwegs mutiert der Rücksitz in der Mitte zu einem Kartenhalter mit Cupholdern

➔ VW T5 Kasten

zul GG: 3,0 t

Leergew.: 1.848-2.292 kg

zul. Achslast vorn/hinten: 1.575/1.625 kg

zul. Anhängelast (gebremst/ungebremst): 2.500/750 kg

Hubraum: 1.968 ccm

Leistung/Drehzahl: 103 kW (140 PS)/3.500 min-1

Drehmoment: 340 Nm bei 1.750-2.500 min-1

Höchstgeschwindigkeit: 173 km/h

CO₂ Ausstoß: (komb.) 189 g/km (entspri. 7,1 l komb. Verbr.)

Verbrauch (VW): innero. 8,8-9,1/außero. 5,6-6,1/komb. 6,9-7,2

gemessener Verbrauch: 9,1 l/km = 241,15 g/km CO₂

Emissionsklasse: Euro 5

Bereifung: 225/55 R17C 104 T vorn/hinten

Länge/Breite/Höhe: 5.292/1.904/1.970-1.990 mm

Radstand: 3.400 mm (LR), 3.000 mm (KR)

Wendekreis: 13,2 m

Sitzplätze: 3