

VW T5

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse (75 kW / 102 PS)

Seit über 50 Jahren ist der VW Bus unangefochten die Nummer 1 unter den Transportern und Kleinbussen in Deutschland. Die ab 2003 gebaute 5. Generation überzeugt durch funktionelle Bedienung, gute Sicherheitsausstattung, viel Platz und gute Straßenlage. In der ADAC-Pannenstatistik ist zum Vorgängermodell ein deutlicher Qualitätssprung auszumachen, auch wenn der T5 nicht unbedingt als völlig unproblematisch gilt. Besonders bis Baujahr 2006 waren verschiedene Mängel erkennbar, die jedoch im Zuge von Modellpflegemaßnahmen weitgehend der Vergangenheit angehören. **Empfehlung:** der T5 ist ein robuster, sicherer und wertstabiler Kleinbus, der spätestens ab Baujahr 2006 auch ein hohes Qualitätsniveau aufweist. Besser als die durstigen Benzinern passen zum T5 die beiden Dieselmotoren, die in verschiedenen Leistungsstufen auch mit Katalysator angeboten werden. Reicht der 1,9 l-Diesel für gemächliches Mitschwimmen im Verkehr, bieten die 2,5 l-Aggregate durchaus auch Fahrspaß. Dies lässt sich Volkswagen aber gut bezahlen, der T5 ist weder als Neuwagen noch als Gebrauchtwagen ein Schnäppchen.

Testergebnis VW T5 Caravelle 1.9 TDI Trendline kurz (DPF)

getestet: 01.2008

- + funktionelle Bedienung
- + gute Sicherheitsausstattung
- + sichere Straßenlage, ESP
- + sehr viel Platz
- + selbst mit 9 Personen großer Kofferraum
- + variable Sitzanordnung
- + gut geeignet für Kindersitze

- umständliche Sitzverstellung im Fond
- mäßige Fahrleistungen
- lauter Motor



Karosserie/Kofferraum

Verarbeitung/Handhabung

+ Die Karosserie des VW Caravelle präsentiert sich einwandfrei verarbeitet, nicht zuletzt belegen dies gleichmäßig geringe Spaltmaße und eine saubere Lackierung. Die Stoßfänger sind solide und aus unlackiertem Kunststoff gefertigt. Im Innenraum hingegen zeigt sich ein deutlicher Qualitätsunterschied zum teuren Multivan, hier kommen überwiegend einfache Kunststoffe zum Einsatz, der subjektive Eindruck der Solidität ist nur durchschnittlich. Auf dem Dach kann Gepäck bis 150 kg transportiert werden. Eine Dachreling gibt es gegen Aufpreis.

- Die Karosseriefanken sind ungeschützt und können daher bereits bei kleinen Parkremplern beschädigt werden. Der Unterboden ist zerklüftet, der Motorraum ungeschützt, an-

ders als beim Multivan. Ein vollwertiges Ersatzrad kostet ca. 75 Euro, es ist unter dem Fahrzeugheck befestigt. Umständlich: der Tankdeckel kann nur bei offen stehender Fahrertür geöffnet werden.

Übersichtlichkeit

+ VW-Bus-Fahrer schätzen die recht ordentliche Rundumsicht sowie die besonders hohe Sitzposition, die einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen ermöglicht. Gegen Aufpreis gibt es eine akustische Einparkhilfe (hinten oder vorne und hinten). Die Außenspiegel sind sehr groß und gegen Aufpreis elektrisch einstell- und beheizbar, der Innen Spiegel blendet auf Wunsch automatisch ab.

- Die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen schränken die Sicht ein. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können leicht übersehen werden, die Rückwärts-Einparkhilfe sollte man

auf jeden Fall dazubestellen. Für das Modell Caravelle sind keine Xenonscheinwerfer erhältlich.

Ein/Ausstieg

Der Zustieg zum VW-Bus ist insgesamt durchschnittlich. Negativ fällt das hohe Schweller- und Sitzflächenniveau auf, welches die Passagiere dazu zwingt, über eine Stufe zum Innenraum hinauf zu steigen.

+ Die hohe Karosserie und die großen Türausschnitte erlauben dann vorne wie hinten einen bequemen Zustieg, beinahe "aufrechten Hauptes". An der rechten A-Säule ist innen zusätzlich ein Griff zum leichteren Einsteigen angebracht. Die geöffnete Schiebetür auf der rechten Seite rastet fest ein, gegen Aufpreis gibt es eine weitere Schiebetür links. Alle Trittstufen verfügen über eine Beleuchtung. Eine praktische Fernbedienung für die Zentralverriegelung gibt es beim Caravelle ebenfalls, allerdings hier gegen Aufpreis. Die Schiebetür wird elektrisch unterstützt verriegelt.

- An Steigungen haben die Türaufhalter ihre liebe Not, die sehr schweren Vordertüren zu fixieren.

Kofferraum-Volumen*

+ Selbst bei voller Besetzung mit bis zu neun Personen stehen noch 650 l Ladevolumen zur Verfügung. Im Sechspersonen-Betrieb bei ausgebauter dritter Sitzreihe wächst der Stauraum bereits auf stattliche 1650 l. Werden beide hinteren Sitzreihen entfernt, kann man den T5 auch für Umzüge nutzen - 2870 l Stauraum sind üppig (gemessen bis Fensterunterkante), dabei können immer noch drei Personen mitfahren, wenn auch auf der vorderen Sitzbank etwas beengt.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Optional sind an Stelle der normalen Heckklappe zwei seitlich angeschlagene Hecktüren erhältlich, die je nach Einsatzgebiet Vorteile (Platz zum Hintermann, Kraftaufwand) und Nachteile (Zugänglichkeit, fehlender Regenschutz bei offenem Kofferraum) bieten.

+ Die schwere Heckklappe lässt sich nicht besonders leicht öffnen, gibt dann aber eine sehr große Ladeöffnung frei - damit ist der Kofferraum einwandfrei zugänglich. Die Ladekante ist mit 57 cm angenehm niedrig, eine störende Bordwand gibt es nicht. Mit seinem praktischen rechteckigen Format und seiner verhältnismäßig geringen Tiefe kann man den ebenen Laderaum sehr gut nutzen.

- Das "Herunterziehen" der Heckklappe erfordert sehr viel Kraft. Beim Nachdrücken von außen, was meist erforderlich ist, macht man sich die Hände schmutzig.

Kofferraum-Variabilität

Ablagemöglichkeiten für kleine und lose Gegenstände fehlen, aber es gibt viele stabile Zurrösen am Boden des Kofferraumes.

+ Etwas geringer als beim teuren Multivan, aber dennoch gut fällt die Variabilität der hinteren Sitze und damit verbunden des Kofferraumes aus. Die Einzelsitze und die Rückbank lassen sich einzeln umklappen und herausnehmen, so kann man den Innenraum sehr variabel nutzen. Auf Schienen verschiebbar sind die Sitze aber hier nicht. Unter der Rückbank gibt es Luken, durch die lange Gegenstände geschoben werden können und so bei deren Transport keine großen Umbauten erfordern, wenn man die gesamte Innenraumlänge nutzen möchte.

- Die Klappmechanismen der Bestuhlung sind nicht sehr leichtgängig, teilweise umständlich und kompliziert. Das Ausbauen der Rückbank gleicht einer Herkulesaufgabe - 95 kg und die Unhandlichkeit sind selbst für zwei kräftige Personen eine echte Herausforderung.

Innenraum

Bedienung

+ Der T5 Caravelle lässt sich sehr leicht und ohne lange Eingewöhnung bedienen, alle Schalter, Knöpfe und Hebel sind übersichtlich und gut erreichbar angeordnet. Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) und Fahrersitz können verschiedenen Personengrößen gut angepasst werden. Die klaren und schlichten Instrumente sind einwandfrei ablesbar. Gegen Aufpreis zeigt ein Bordcomputer u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Die Bedienelemente der Klimaanlage (Aufpreis) sind in idealer Höhe positioniert. Gegen Aufpreis gibt es einen Regensensor und einen automatisch abblendenden Innenspiegel, auch sind verschiedene Navigationssysteme verfügbar. Die elektrischen Fensterheber kosten beim Caravelle in der Basisversion ebenfalls Aufpreis, im Paket mit elektrischen Außenspiegeln; sie verfügen über Antippautomatik und Einklemmschutz. Für jeden Mitfahrer ist eine Leselampe vorhanden, selbst in der hintersten Sitzreihe. Vorne kann man Dosen und Flaschen unterschiedlicher Größe in praktischen Haltern unterbringen.

- Die Kontrollleuchte für das Fahrlicht fehlt. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet, die nach oben öffnende Klappe kann leicht versehentlich von allein wieder zufallen, wenn sie nicht korrekt eingerastet ist.

Raumangebot vorne*

+ Reichhaltige Platzverhältnisse erlauben auch 1,95 m großen Personen eine bequeme Sitzposition; in der Höhe ist

das Raumangebot mehr als ausreichend. Es können bis zu drei Personen nebeneinander sitzen, dann allerdings wird es seitlich eng.

Raumangebot hinten*

+ Selbst für Van-Verhältnisse ist der Fahrgastraum üppig dimensioniert, so dass Personen bis über 2,0 m Größe in der mittleren Sitzreihe angenehm sitzen können. In der ganz hinteren Reihe ist auch noch genügend Platz, freilich nicht mehr ganz so üppig wie vorne und in der Mitte, aber dennoch ausreichend für Personen bis 1,80 m Größe.

Innenraumvariabilität*

+ Die Einzelsitze und die Rücksitzbank können einzeln umgeklappt und entfernt werden (siehe Kofferraum-Variabilität).

Komfort

Federungskomfort

+ Das serienmäßige Fahrwerk ist tendenziell eher weich ausgelegt, so dass sich der T5 in schnellen Kurven schon mal deutlich (aber unproblematisch) neigt, dafür aber ausgezeichneten Komfort bietet. So steht eine für jede Fahrsituation passende Abstimmung zur Verfügung, die Fahrkomfort, Straßenlage und Fahrsicherheit optimal gewährleisten. Bei voller Beladung treten Wanken und Seitenneigung ausgeprägter auf, zu einer kritischen Situation kommt es jedoch dennoch nicht. Der Fahrkomfort ist auch für die Insassen ganz hinten noch in Ordnung.

Sitzkomfort

+ Die tendenziell straff gepolsterten Vordersitze (Härte der Sitzflächen vorne mit Drehrad einstellbar) sind gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Sie passen sie den meisten Personengrößen recht gut, der Fahrersitz ist in der Höhe variabel. Vorne können auf der rechten Seite zwei Personen sitzen, allerdings nicht besonders bequem. Auf den Sitzen der zweiten und dritten Reihe kann man entspannt sitzen, der Seitenhalt ist ähnlich wie auf den Vordersitzen recht gut, die Lehnen sind erfreulich hoch. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze. Wegen der günstigen Anordnung der Sitze haben die Insassen eine gute Oberschenkelauflage und somit eine entspannte Sitzposition.

Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist bis 130 km/h niedrig, auch subjektiv werden die Motor- und Windgeräusche selbst bei hohem Tempo als unaufdringlich empfunden.

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne durchschnittlich an, hinten etwas

schwächer. Auch die Heizwirkung ist durchschnittlich, der große Innenraum stellt für das Heizsystem eine echte Herausforderung dar, trotz der optionalen Zusatzheizung. Das Seitenfenster in der Schiebetür auf der rechten Seite lässt sich aufschieben.

+ Eine Klimaanlage gibt es gegen Aufpreis, auf Wunsch auch zusätzlich für den hinteren Bereich. An den B-Säulen kann man zusätzliche Luftausströmer ordern.

- Ganz hinten sind die Fenster nicht zu öffnen, auch nicht ausstellbar.

Motor/Antrieb

Fahrleistungen*

- Die 102 PS des 1,9 Liter TDI-Aggregates haben mit dem 2 Tonnen schweren T5 einiges zu tun, die Fahrleistungen sind entsprechend schwach, Beschleunigung und Endgeschwindigkeit sind für ein Fahrzeug dieser Art jedoch passabel.

Laufruhe

Die Laufkultur des 1,9 l TDI-Motors ist maximal durchschnittlich, Vibrationen treten auf und insbesondere nach dem Kaltstart nagelt der Diesel nicht unerheblich.

Schaltung

+ Das Fünfgang-Schaltgetriebe ist sauber geführt und lässt sich überwiegend gut schalten. Auch das Einlegen des Rückwärtsganges gelingt immer geräuschlos.

Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen der fünf Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Fahrzeuges, allerdings würde man sich in manchen Situationen eine feinere Abstufung wünschen, insbesondere bei voller Beladung oder an Steigungen.

Fahreigenschaften

Fahrstabilität

In Kombination mit dem 2,5-Liter-Diesel gibt es auch einen Allradantrieb (4-Motion).

+ Der T5 zeigt ein sehr sicheres Fahrverhalten, die Richtungsstabilität ist gut, ebenso lässt sich das große Auto auch von plötzlichen Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen - hier greift das serienmäßige ESP ein und hilft dem Fahrer, die Schleuderneigung zu verringern. Entsprechend gut schneidet das Fahrzeug auch im ADAC-Ausweichtest ab, wo es außer einer deutlichen Neigung zum Untersteuern keine negativen Auffälligkeiten gab. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Bus kaum von der Bahn ab. Durchdrehende Räder werden von der Traktionskontrolle eingebremst.

Kurvenverhalten

+ Sehr schnell durchfahrene Kurven nimmt der T5 untersteuernd und damit gut beherrschbar. Im Grenzbereich greift zusätzlich ESP hilfreich ein. Plötzliches Gaswegnehmen in der Kurve bringt den schweren Bus nicht aus der Ruhe.

Sicherheit

Kinder

+ Auf den Sitzplätzen im Fond kann man Kindersitze unkompliziert und stabil befestigen, an (nur) zwei Sitzen auf der mittleren Sitzreihe auch mittels Isofix-System. Fest installierte Gurtschlösser und großzügig dimensionierte Gurtlängen erleichtern das Anschnallen der Kindersitze - insgesamt ein familienfreundlicher Kleinbus.

- Die Zweier-Sitzbank auf der Beifahrerseite eignet sich nicht zum Befördern von Kindern. Die Gurte sind dazu ungünstig angeordnet, die Sitzkontur ist nicht optimal und die Airbags können nicht deaktiviert werden. Ein Aufkleber weist darauf hin.

Verbrauch/Umwelt

Verbrauch

Die Kraftstoffverbräuche des Caravelle mit dem 1,9 Liter TDI-Motor liegen im Durchschnittsbereich. In der Stadt verbraucht der Wagen 9,1 l, außerorts 6,3 l und auf der Autobahn 9,1 Liter Diesel auf 100 km - so ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 7,9 l/100 km.

Abgas

+ Die Anteile an Schadstoffen im Abgas liegen auf durchschnittlichem Niveau. Ein gutes Ergebnis kann durch den optionalen Rußpartikelfilter erzielt werden, mit dem das Testfahrzeug ausgestattet ist.

Wirtschaftlichkeit*

Betriebskosten*

+ Angesichts der Fahrzeuggröße hält sich der Spritkonsum des Caravelle 1.9 TDI im Rahmen. Zudem wird der nicht

ganz so teure Dieselmotorkraftstoff benötigt, wodurch sich noch moderate Kosten für den Betrieb des Fahrzeugs ergeben.

Werkstatt und Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,9-Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 90.000 km gewechselt werden muss. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

+ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen sollen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz sind bei Verwendung der Seriengröße erfreulich günstig.

- Die Werkstattstundenpreise sind hoch und der Longlife-Service ist nur mit speziellem, teurem Motoröl möglich.

Wertverlust*

+ Auch bei den Anschaffungskosten leistet sich der Caravelle keinen Ausrutscher, ist allerdings im Vergleich zum Multivan nicht so komfortabel ausgestattet.

Fixkosten*

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber.

+ In der Vollkaskoversicherung ist der T5 für diese Klasse relativ günstig eingestuft und verhilft ihm letztendlich noch für eine gute Note bei den festen Kosten.

- Die verhältnismäßig teure Haftpflichtversicherung trübt jedoch ein wenig die insgesamt positive Kostenbilanz.

Technische Daten (Testwagen)

Motor und Antrieb

Mot.-Bauart/Zylinder	Diesel/4
Schadstoffklasse	Euro4 III
Hubraum	1896 ccm
Leistung	75 kW(102 PS)
bei	3500 U/min
Drehmoment	250 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5 Gang-Schaltgetriebe

Fahrwerk und Reifen

Reifengröße (Serie)	205/65R16CT
Bremse v./h	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m /12,05 m

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	18,9 s
Überholvorgang 60-100km/h	12,5 s im 2. und 3. Gang
Elastizität	- s im 4. Gang

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	4890 mm /1904 mm /1959 mm
Kofferraumvolumen	1650 l / - l
Leergewicht/Zuladung	2025kg /975kg
Dachlast	100kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	2200kg /750kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	1010 km

ADAC-Messwerte fett

Modellgeschichte

02/2003	Modellwechsel zu T5, mit neuen Motoren: 1.9 TDI (77 kW/105 PS), 2.5 TDI (96 kW/131 PS) und 2.5 TDI (128 kW/174 PS)
09/2003	Neue Motoren: 2.0 (85 kW/115 PS) und 3.2 V6 (173 kW/235 PS); der 3.2 V6 und die 2.5 TDI auch mit Allradantrieb 4motion
01/2006	Neuer Motor: 1.9 TDI (75 kW/102 PS) ersetzt 1.9 TDI (77 kW/105 PS), alle Dieselmotoren mit Rußpartikelfilter
11/2006	Neuer Motor: 1.9 TDI (62 kW/84 PS) mit Rußpartikelfilter

Häufigste Mängel im Detail

Allgemein	Der aktuelle T5, der vieles nochmals deutlich besser kann als der Vorgänger, ist allerdings mit einigen markanten Mängeln gestartet, die aber über die Bauzeit, siehe unten, kontinuierlich beseitigt wurden. Im Rahmen der Hauptuntersuchung fallen als Schwerpunkte starker Bremsenverschleiß, Korrosion am Auspuff und Elektrikprobleme auf.
Motor	Risse im Abgaskrümmer (2.5 TDI 2004 - 2006) - geänderte Krümmer und Dichtung - Sonderkulanzregelung, Defekte und Geräusentwicklung Turbolader (bis 2006) - div. Änderungen Sonderkulanzregelung, abgerutschte Turboladerschläuche (bis 06/2007) - Saug-Druckrohrbefestigung geändert, Motorschäden (meist 2.5 TDI bis 2006) - diverse Änderungen in der Fertigung
Einspritzanlage	Div. Fehler im Motormanagement (TDI bis 2006) - div. Softwareupdates,
Kühlsystem	Defekte Wasserpumpen (meist 2.5 TDI bis 2005) - geänderte Wasserpumpen
Allgemeine Elektrik	Entladene Batterien wegen erhöhter Ruhestromaufnahme (2003 bis Ende 2004) - Softwareänderungen diverser Steuergeräte, Defekte Anlasser (TDI bis 2005) - geänderte Magnetschalter und opt. Leitungsquerschnitt, Ausfälle Generatoren (meist TDI bis 2005) - Änd. Verschraubung Plusladeleitung
Antrieb	Defekte Kupplungen (meist 1.9 TDI bis 2006) - Änderungen am Belagmaterial und Druckplatte; Defekte Schaltgetriebe (meist 2.5 TDI bis 2005) - div. Änderungen
Karosserie	Wassereintritt seitliche Schiebefenster (bis 08/2004) - geändertes Scheibenfenster und Dichtgummi (Aktion 27S in 2004), Ablösung Softlack von inneren Türgriffen.
Rückrufe	Lenkgetriebebefestigung (2004), Kühllüftersteuergerät (2004), Handbremshebel (2005), Gasanlage (2005), Sitzlehnenverrasterung (2007), Kraftstoffleitung (2008)

Wichtige Motorvarianten in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0	3.2 V6 Aut.	1.9 TDI (DPF)	1.9 TDI	1.9 TDI (DPF)	1.9 TDI	2.5 TDI (DPF)	2.5 TDI (DPF)
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/3189	4/1896	4/1896	4/1896	4/1896	5/2461	5/2461
Leistung [kW(PS)]	85/116	173/235	62/84	63/86	75/102	77/105	96/131	128/174
Max. Drehmoment [Nm]bei U/min	170/2600	315/2950	200/2000	200/2000	250/2000	250/2000	340/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	17,8	10,5	23,6	23,6	18,9	18,4	15,3	12,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	205	146	146	157	159	168	188
Verbrauch pro 100 km [l]	10,5 S	12,7 SP	8,0 D	7,5 D	7,9 D	7,5 D	8,3 D	8,4 D

(Herstellerangaben)

Kraftstoff: N = Normalbenzin, S = Superbenzin, SP = SuperPlus, D = Diesel,

Steuer und Versicherung

Typ	2.0	3.2 V6 Aut.	1.9 TDI (DPF)	1.9 TDI	1.9 TDI (DPF)	1.9 TDI	2.5 TDI (DPF)	2.5 TDI (DPF)
Kfz-Steuer pro Jahr	135	216	293	327	293	327	386	386
Typklassen KH/TK/VK	18/21/20	18/21/23	20/25/19	20/25/19	20/25/19	20/25/19	19/25/20	19/29/21
Versicherung pro Jahr (in Euro)	748/225/ 809	748/225/ 972	835/327/ 727	835/327/ 727	835/327/ 727	835/327/ 727	790/327/ 809	790/553/ 850

Die Versicherungsbeiträge basieren auf den Normal-Tarifen der ADAC Autoversicherung (Prämieinstufung 100%). Die angegebene Steuer bezieht sich auf die zuletzt gültige SchadstoffEinstufung.

Wichtige Werkstattkosten (Ersatzteile und Arbeitslohn in Euro incl.MwSt)

Wartung 1	360	375	375	295	375	295	345	345
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24
Wartung 2	195	230	225	45	225	45	250	250
bei km/Monate	/36	/36	/36	/36	/36	/36	/36	/36
Wartung 3	195	230	225	45	225	45	250	250
bei km/Monate	/60	/60	/60	/60	/60	/60	/60	/60
Zahnriemen	345		295	415	295	475		
bei km/Monate	180000/	/	120000/	90000/	120000/	90000/	/	/
Bremsscheiben und Beläge vorne	495	495	495	405	495	405	495	495
Bremssch./-trommeln u. Beläge hinten	575	575	575	385	575	385	575	575
Auspuffanlage(nach Kat)	k.A.	k.A.	410	k.A.	410	k.A.	k.A.	k.A.
Kupplung	410	485	410	905	410	905	410	410
Generator	390	490	405	450	405	550	505	505
Anlasser	285	350	285	335	285	335	335	335

bei einem durchschnittlichen Arbeitslohn pro Stunde von 76 Euro

Kosten (Ohne Wertverlust in Euro)

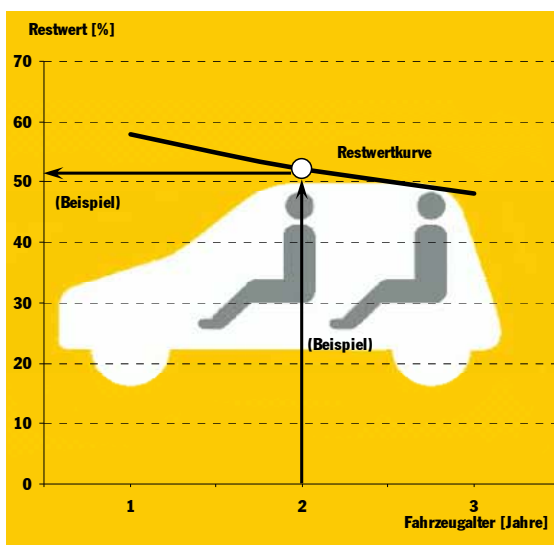
Fixkosten pro Monat	93	106	106	109	106	109	115	117
Betriebskosten pro Monat	181	226	128	122	127	122	132	133
Werkstattkosten pro Monat	90	111	91	81	91	83	94	96
Gesamtkosten pro Monat	364	443	325	312	324	314	341	346
Gesamtkosten pro km [Cent]	29,1	35,4	26,0	25,0	25,9	25,1	27,3	27,7

bei einer Fahrleistung von 15000 km pro Jahr

Restwertverlauf für VW T5 Caravelle 1.9 TDI Trendline kurz (DPF) (in Basisausst.)

Sie möchten den Wert eines VW T5 Caravelle 1.9 TDI Trendline kurz (DPF) ermitteln? Ganz einfach: Suchen Sie auf unserem Diagramm das Fahrzeugalter, gehen Sie senkrecht nach oben und finden Sie den Schnittpunkt mit der Restwertkurve, dann nach links und Sie erhalten damit den Restwert in Prozent. Multiplizieren Sie diesen Prozentwert mit dem Neupreis des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Erstzulassung (rechter Kasten) und Sie erhalten den im Augenblick gültigen Gebrauchtwagenwert.

Dieser Wert gilt für unfallfreie, betriebs- und verkehrssichere Fahrzeuge mit einem dem Alter entsprechenden Zustand. Der Wert ist als Anhaltspunkt zu sehen, Abweichungen sind aufgrund verschiedener Faktoren (z.B. Zusatzausstattungen) möglich.



Erstzulassung	Neupreis
2009	33.820 Euro
2008	33.820 Euro
2007	32.921 Euro
2006	32.091 Euro

Beispiel: Bei einem zwei Jahre alten VW T5 Caravelle 1.9 TDI Trendline kurz (DPF) beträgt der Restwert noch ca. 52% des Neupreises. Bei einem Neupreis von 32.921 Euro im Jahre 2007 (2 Jahre) ergibt dies einen Restwert des Fahrzeugs von ca. 17.000 Euro.

Stand der Kostenangaben November 2009

Aktuelle Gebrauchtwagenpreise erfahren Sie unter der ADAC-Service-Telefonnummer 01805/10 11 12 (0,12 Euro/min.) oder unter www.adac.de. Gebrauchtwageninformationen über alle wichtigen Modelle finden Sie auf der ADAC Special Gebrauchtwagen CD-ROM, erhältlich im Buchhandel und bei den meisten ADAC-Geschäftsstellen.

Als weitere Unterstützung zum Kauf / Verkauf eines Gebrauchtwagens bietet Ihnen Ihr ADAC: Prüfung des Fahrzeugs, Checkliste Kaufvertrag