



VW T5 Multivan 2.0 TDI Startline (DPF)

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

Bereits für 32.445 € bekommt man den VW T5 2.0 TDI mit 75 kW/102 PS in der Startline-Ausstattung - nicht viel Geld für einen Van seiner Klasse, mit dem VW-typischen Qualitätsniveau. Viel ist dann allerdings auch nicht an Bord. Selbst die Klimaanlage muss separat bestellt werden. Die 75 kW-Maschine ist mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe gepaart. Mit Sicherheit nicht der beste Triebstrang für einen 3-Tonnen-Van mit 2,2 Tonnen Anhängelast. Dem Motor fehlt es an Durchzugskraft, das Getriebe verursacht zu große Drehzahlsprünge beim Schalten und neigt zum Haken. Wer für erschwingliches Geld einen Multivan kaufen will, der fährt mit dem Startline gut, allerdings nicht luxuriös. Soll er auf längeren Strecken und mit viel Zuladung betrieben werden, empfiehlt sich die größere Motorisierung (103 kW) mit Sechsgang-Schaltgetriebe. **Karosserievarianten:** langer Radstand.

Konkurrenten: u. a. Mercedes Viano, Nissan Primastar, Opel Vivaro, Renault Trafic.

+ funktionelle Bedienung, sehr gute Kindersicherheit, großzügiger Innenraum, großer, praktikabler Kofferraum, variable Sitzanordnung, niedrige Werkstatt-/Reifenkosten, sicheres Fahrverhalten

- umständliche Sitzverstellung im Fond, schlechte Fahrleistungen, schwacher Fußgängerschutz, teure Kfz-Versicherung

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



⊕ Die Karosserie ist einwandfrei verarbeitet, gleichmäßig geringe Spaltmaße und saubere Lackierung belegen dies. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort, die verwendeten Materialien wirken hochwertig und sind passgenau zusammengesetzt. Nur einzelne Kanten von der Bearbeitung trüben den perfekten Eindruck. Der Motorraum ist komplett geräuschgekapselt und somit auch einwandfrei gegen Verschmutzung geschützt. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert. Auf dem Dach kann Gepäck bis 100 kg transportiert werden. Die Türen sind rundum abgedichtet und schützen die Türfalze vor Verschmutzung. Eine Stoßleiste im Einstieg ist vorhanden. 845 kg Zuladung sind üppig.

⊖ Die komplett lackierten Stoßfänger verzeihen keine groben Berührungen, verlangen dann gleich nach teuren Reparaturen. Am Testwagen waren keine Seitenleisten verbaut, gegen Aufpreis können lackierte Stoßleisten bestellt werden. Umständlich: der Tankdeckel kann nur bei offener Fahrertür geöffnet werden. Das vollwertige Ersatzrad muss optional bestellt werden, serienmäßig ist nur ein Pannenset an Bord.

Die Sichtverhältnisse aus dem T5 sind durchschnittlich. Die Front des Multivan ist für den Fahrer nicht zu sehen. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung liegt der sechssitzige Bus im Mittelfeld. Im Gegensatz zu den Modellen mit zwei Sitzen in der vorderen Passagierreihe ist die Sicht nach schräg hinten deutlich besser. Das eingeschränkte Wischfeld behindert den Ampelblick. Xenonlicht ist nicht erhältlich, aber das Halogenlicht sorgt für gute Lichtverhältnisse. Als Einparkhilfe war die optionale Rückfahrkamera an Bord, Ultraschallsensoren mit akustischer Warnung (gegen Aufpreis) wären ebenso hilfreich.

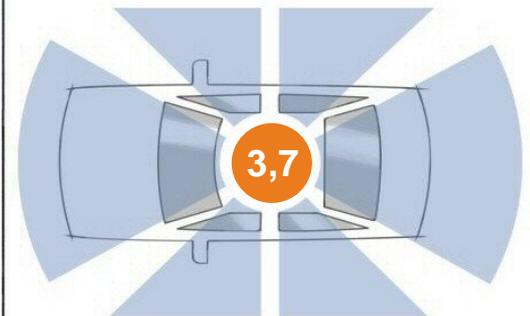
⊕ Multivan-Fahrer schätzen die erhöhte Sitzposition, die einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen ermöglicht. Die beheizten Außenspiegel (links asphärisch) sind sehr groß, der Innenspiegel blendet auf Wunsch automatisch ab. Gegen Aufpreis ist mit den Nebelscheinwerfern Abbiegelicht kombiniert.

⊖ Weder vor noch hinter dem Fahrzeug können Hindernisse gut erkannt werden. Die Sicht im Innenspiegel ist stark eingeschränkt.

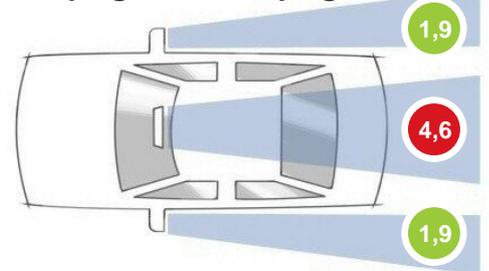


Trotz der großen Fensterflächen schränken die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen die Sicht erheblich ein.

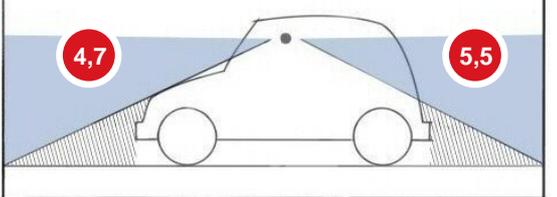
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

3,1

Das Ein- und Aussteigen kann nur durchschnittlich bewertet werden.

⊕ Die großen Türausschnitte vorne erleichtern den Zustieg. An allen äußeren Sitzen sind am Dach Haltegriffe angebracht, an den A-Säulen ist innen zusätzlich ein Griff zum leichteren Einsteigen installiert. Hinten ist der Zustieg zur zweiten und auch zur dritten Sitzreihe einwandfrei. Die geöffneten Schiebetüren rasten fest ein. Alle Trittstufen verfügen über eine Beleuchtung. Eine praktische Fernbedienung für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig. Mit ihr lassen sich auch die vorderen Fenster öffnen und schließen. An den Einstiegen sind Leuchten angebracht.

⊖ Sowohl der Schweller als auch die Sitzfläche sind sehr hoch über der Straße. Zum Einsteigen muss einerseits hoch aufgestiegen, andererseits muss auch ein großer Schritt in den Innenraum gemacht werden. An Steigungen haben die Türaufhalter ihre liebe Not, die sehr schweren Vordertüren zu fixieren. Mit der Zentralverriegelung können Personen im Innenraum eingesperrt werden. Sind Türen geöffnet (mit Ausnahme der Fahrertür) kann das Fahrzeug verriegelt werden. So kann man sich leicht aussperren.

0,6

Kofferraum-Volumen *

⊕ Selbst bei voller Besetzung mit 7 Personen stehen noch 650 l Ladevolumen zur Verfügung. Baut man die Sitze aus, kann man den T5 auch für Umzüge nutzen - 2870 l Stauraum sind üppig (gemessen bis Fensterunterkante). Problemlos kann auch bis unters Dach beladen werden.



Selbst bei voller Besetzung stellt der Multivan mit 650 l Volumen ein riesiges Gepäckabteil zur Verfügung.

1,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die schwere Heckklappe gibt eine sehr große Ladeöffnung frei - damit ist der Kofferraum einwandfrei zugänglich. Die Ladekante ist mit 57 cm angenehm niedrig, beim Ausladen behindert keine Kante. Mit seinem praktischen rechteckigen Format und seiner verhältnismäßig geringen Tiefe kann man den ebenen Laderaum sehr gut nutzen. Die Öffnungshöhe der Heckklappe ist mit über 2 Metern sehr großzügig.

⊖ Auch wenn die Heckklappe leicht zu öffnen ist und selbständig nach oben schwingt, erfordert das "Herunterziehen" zum Schließen sehr viel Kraft. Damit das Schloss zuverlässig rastet muss von außen nachgedrückt werden.

2,5

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Einzelsitze, das Tischmodul und die Rückbank lassen sich auf Schienen verschieben, die Sitze umklappen und herausnehmen, so kann man den Innenraum sehr variabel nutzen. 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 ganze Innenraumlänge nutzen möchte.

⊖ Die Klapp- und Schiebemechanismen der Bestuhlung sind nicht sehr leichtgängig, teilweise umständlich und kompliziert zu bedienen. Zum Verschieben der hinteren Bank muss erst die Lehne komplett umgeklappt werden. Das Ausbauen der Rückbank gleicht einer Herkulesaufgabe die selbst für zwei kräftige Personen eine echte Herausforderung darstellt. Auch das Aus- und Einbauen der schweren Einzelsitze fällt in die Kategorie Krafttraining. Kleine Gegenstände können im Gepäckraum kaum befestigt werden.

1,2 INNENRAUM

1,1 Bedienung

⊕ Der T5 von VW lässt sich sehr leicht und ohne lange Eingewöhnungsphase bedienen, alle Schalter, Knöpfe und Hebel sind übersichtlich und gut erreichbar angeordnet. Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) und Sitz können verschiedenen Personengrößen gut angepasst werden. Die klaren und schlichten Instrumente sind einwandfrei ablesbar. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Die Bedienelemente der optionalen Klimaanlage sind in idealer Höhe positioniert. Schlecht zu finden ist die Steuerung der Sitzheizung, welche in den Drehreglern der Heizung angebracht ist. Hervorragend positioniert ist das aufpreispflichtige Navigationssystem, das einfach per Touchscreen zu bedienen ist und gut funktioniert. Gegen Aufpreis gibt es einen Regensensor und einen automatisch abblendenden Innenspiegel. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Antippautomatik und Einklemmschutz. Im Fahrgastraum gibt's für jeden Mitfahrer eine schwenkbare Leselampe. Vorne wie hinten kann man Dosen und Flaschen in zahlreichen Haltern unterschiedlicher Größen unterbringen. Vorne sind die vielfältigsten Ablagen vorhanden, welche hinten durch Schubladen unter den Sitzen und einem Zeitschriftenhalter ergänzt werden. Das Handschuhfach ist praktikabel, aber nicht sehr groß. Berganfahrhilfe und Blinker-Antippfunktion (1x Tippen, 3x Blinken) sind serienmäßig an Bord, der vorwählbare Tempomat kostet Aufpreis.



Die verwendeten Materialien spiegeln die Nutzfahrzeugherkunft des Multivan wieder, der guten Funktionalität tut dies keinen Abbruch.

1,2 Raumangebot vorne*

⊕ Großzügige Platzverhältnisse ermöglichen auch 1,96 m großen Personen eine bequeme Sitzposition. Die üppige Kopffreiheit wäre auch ausreichend für Personen bis 2,11 m. Das subjektive Raumgefühl ist hervorragend.

1,4 Raumangebot hinten*

Der Multivan verfügt über 6 vollwertige Sitzplätze, im Einzelsitz der vorderen Passagierreihe ist ein Kindersitz integriert.

⊕ Selbst für Van-Verhältnisse ist der Fahrgastraum üppig dimensioniert, so dass Personen bis 1,88 m Größe angenehm sitzen können.

1,3

Innenraum-Variabilität

⊕ Die Einzelsitze, das Tischmodul und die Rückbank können auf vier Schienen individuell im Fahrgastraum positioniert und auch ausgebaut werden (siehe Kofferraum-Variabilität). Anstatt der Sitzbank sind in der zweiten Reihe auch zwei Einzelsitze lieferbar.



Der Innenraum kann völlig individuell umgestaltet werden.

2,4 KOMFORT

2,3 Federung

- + Das Fahrwerk ist eher weich ausgelegt, so dass sich der T5 in schnellen Kurven schon mal deutlich (aber unproblematisch) neigt, dafür aber ausgezeichneten Komfort bietet. Kurze Wellen und Einzelhindernisse werden sehr gut abgefedert. Die Stuckerneigung ist gering, dafür tritt eher vertikales Nicken auf. Durch Beladen wird das Fahrwerk erfreulicherweise straffer, es schwingt weniger durch.
- Auf langen Wellen schwingt der Multivan sehr stark durch, was die Fahrstabilität negativ beeinflusst und nicht mehr als komfortabel empfunden wird.

2,2 Sitze

- + Die tendenziell straff gepolsterten Vordersitze sind gut geformt und bieten dem Rücken festen halt. Der Fahrersitz ist höhenstellbar, beim drehbaren Beifahrersitz entfällt diese Möglichkeit. Eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze ist vorhanden. Auch auf dem Einzelsitz der 2. Reihe kann man bequem sitzen, der Seitenhalt ist wie auf den Vordersitzen gut, die Sitzfläche ist etwas kurz. Die Lehnen bieten auf allen Sitzplätzen selbst großen Passagieren eine ausreichende Höhe. Armlehnen gibt es nur für die 1. und 2. Sitzreihe. Auf den Stoffsitzen schwitzt man auch im Sommer kaum. Gut ist die Sitzposition des Fahrers. Beine und Füße werden sehr gut unterstützt. Nur die Fußstütze links des Kupplungspedals ist etwas weit hinten. Alle Passagiere nehmen eine entspannte Haltung ein.
- Auf der hinteren Bank ist das Sitzen nicht so bequem. Weder Lehnen noch Sitzflächen sind ausreichend ausgeformt. Es mangelt auf der ebenen Sitzfläche vor allem an Seitenhalt.

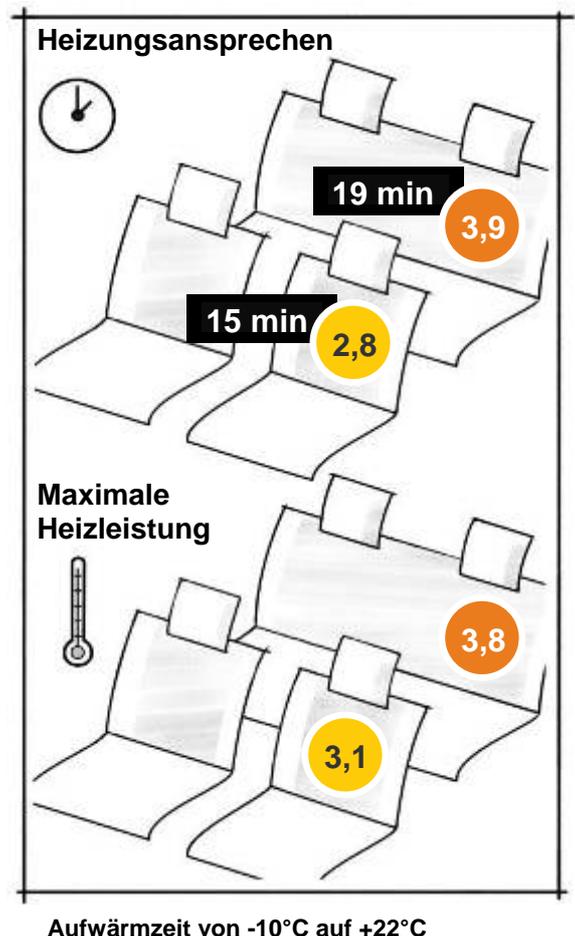
2,3 Innengeräusch

- + Bei 130 km/h wurde ein Innenraumgeräusch von 69 dB (A) gemessen. Dies ist ein guter Wert. Fahr- und Windgeräusche sind auch bei höheren Geschwindigkeiten kaum zu vernehmen. Auch die Triebwerksgeräusche halten sich in Grenzen.

2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne und hinten nur mäßig an, daran kann auch die Diesel-Zusatzheizung nichts ändern. Eine angenehme Raumtemperatur von 22° C stellt sich vorne nach 15, hinten nach 19 Minuten ein. Auch die Heizwirkung ist durchschnittlich, der große Innenraum stellt für das Heizsystem eine echte Herausforderung dar. Die Luftverteilung und die Temperatur kann nicht für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Selbst die Klimaanlage ist bei der Startline-Ausstattung Option.



3,6

MOTOR/ANTRIEB

5,5

Fahrleistungen*

⊖ Der kleine Diesel (75 kW/102 PS) des Testfahrzeugs wirkt mit dem schweren Multivan überfordert. Weder bei voller Beschleunigung noch bei der Elastizitätsmessung im 5. Gang bringt der Motor ausreichend Leistung. Man sollte nicht vergessen, dass ausreichende Motorleistung auch zur Fahrsicherheit beiträgt, indem man sich zügig aus Gefahrensituationen entfernen kann.

2,7

Laufkultur

Die Laufkultur des Selbstzünders ist durchschnittlich. Vibrationen werden im Innenraum wahrgenommen, aber von den Passagieren nicht als unangenehm empfunden. Ab 3.000 Umdrehungen pro Minute beginnt der Motor zu dröhnen, über 4.000 Umdrehungen ist das Dröhnen sehr unangenehm.

2,6

Schaltung

Dem Fünfgang-Schaltgetriebe fehlt die Präzision des Sechsgang-Getriebes von VW. Vor allem beim Gangwechsel vom vierten in den fünften Gang bzw. vom dritten in den zweiten Gang bleibt man gerne etwas hängen.

+ Die Schaltwege sind recht kurz. Durch die Leichtgängigkeit der Schaltmechanik lassen sich Gangwechsel zügig vollziehen. Das Einlegen des Rückwärtsganges gelingt immer geräuschlos, er ist synchronisiert. Er ist gegen versehentliches Einlegen mit einem Zugring verriegelt. Um Kraftstoff zu sparen ist eine Gangempfehlung vorhanden, die dem Fahrer die richtigen Schaltpunkte signalisiert.

3,0

Getriebeabstufung

In der Ebene reichen die fünf Gänge aus. Am Berg, unter schwerer Beladung, unter Umständen sogar mit einem Anhänger von 2,2 Tonnen sind die Drehzahlspünge aber sehr groß. Hier kämpft der schwache Motor mit stumpfen Waffen, das Drehzahlband muss voll ausgenutzt werden. Die Gesamtübersetzung ist kurz, bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit 2.900 Touren.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

+ Der T5 fährt sich sehr sicher, 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.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Multivan kaum von der Bahn ab. Durchdrehende Räder werden von der Traktionskontrolle eingebremst. Beim ADAC-Ausweichtest bekommt er die Note 2,1. Auch hier reagiert das Auto gutmütig, größtenteils untersteuernd. Nur bei sanftem Ausweichen drängt die Hinterachse nach außen.

2,0 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 Van nicht aus der Ruhe. Auch bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich das Fahrverhalten nicht spürbar.

2,6 Lenkung*

Beim Anlenken reagiert der VW etwas verzögert. Zielgenauigkeit und Lenkgefühl sind gut, allerdings könnte die Lenkung etwas direkter übersetzt sein. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist angenehm gering. 12,1 Meter Wendekreis sind nur Mittelmaß.

2,4 Bremse

Ein mittlerer Bremsweg aus 100 km/h von 38 Meter ist durchschnittlich (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: 245/45 R18Y Continental Sport Contact 3 103).

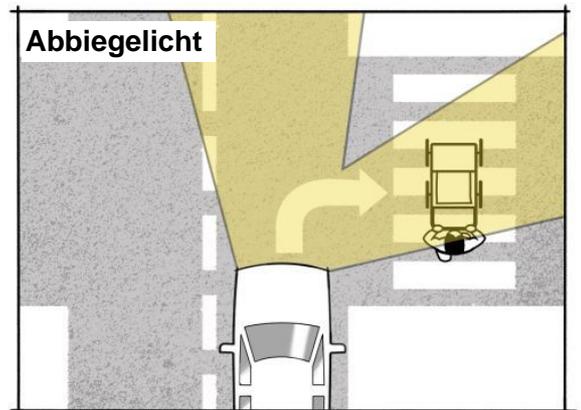
⊕ Die Bremsanlage ist aber standfest und zeigt keinerlei Fading. Die Bremse ist gut dosierbar und spricht schnell an.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

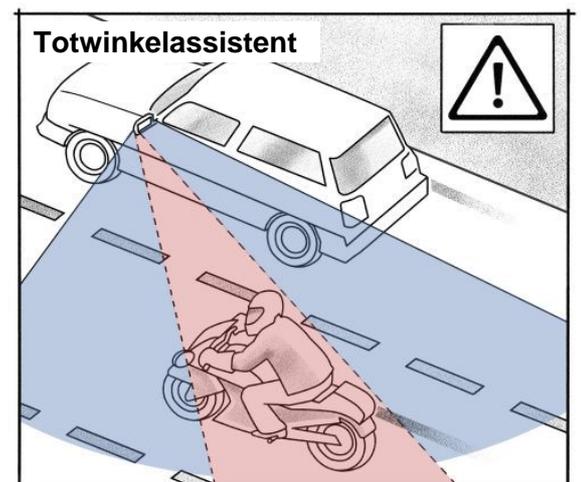
⊕ ESP und BAS (Bremsassistent) sind serienmäßig an Bord. Das Reifendruckkontrollsystem ist optional für nur 55 € erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). Ebenfalls als Option kann ein mit den Nebelscheinwerfern kombiniertes Abbiegelicht geordert werden. Im Falle einer Gefahrenbremsung wird der Warnblinker aktiviert. Seit dem Facelift ist auch ein Totwinkelassistent lieferbar, welcher dem Fahrer anzeigt, wenn sich direkt neben dem Fahrzeug ein anderer Verkehrsteilnehmer befindet.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der dem Verkehr zugewendeten linken Fahrzeugseite.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Totwinkelassistent

Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

2,4

Passive Sicherheit - Insassen

Der EuroNCAP-Crashtest wurde mit einem VW T5 vor Facelift durchgeführt. Da sich die beiden Modelle aber sicherheitstechnisch kaum unterscheiden, kann man gute Rückschlüsse auf die Crashesicherheit des Facelift-Modells ziehen. Das gute Ergebnis des alten Modells wird durch das neue vermutlich geringfügig übertroffen.

+ Der schwere VW T5 Kombi ist gut beim Seitencrash, zeigt aber beim Frontcrash Schwächen. Die serienmäßige Sicherheitsausstattung besteht aus Frontairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer an den Vordersitzen. Auch Seitenairbags mit Kopfschutz an den Vordersitzen gibt es nun serienmäßig. Mit insgesamt 27 Punkten werden beim EuroNCAP-Crashtest 4 von 5 Sternen für die Insassensicherheit erreicht. Beim Frontalcrash bleibt die Insassenzelle stabil. Harte Strukturen unter dem Armaturenbrett erhöhen aber beim Fahrer und Beifahrer das Verletzungsrisiko für Knie und Oberschenkel. Auch die Brustbelastungen sind beim Beifahrer erhöht. Nur 11 von max. 16 Punkten werden erreicht. Dank hoher Sitzposition ist der Seitenschutz gut. Ein Pfahlaufpralltest wurde nicht durchgeführt, da das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Crashtests noch nicht serienmäßig mit einem seitlichen Kopfairbag ausgestattet ist. 16 von max. 18 Punkten. Während die vorderen Kopfstützen für Personen bis 1,80 m ausgelegt sind, reichen die hinten die äußeren nur für Passagiere bis 1,75 m. Die Kopfstützen am hinteren Mittelsitz ist noch kürzer. Mit den stabilen Türgriffen lassen sich auch leicht verklemmte Türen öffnen.

- An den hinteren Sitzen sind keine Gurtwarner vorhanden.

1,3

Kindersicherheit

Der EuroNCAP-Crashtest wurde mit einem VW T5 vor Facelift durchgeführt. Da sich die beiden Modelle aber sicherheitstechnisch kaum unterscheiden, kann man gute Rückschlüsse auf die Crashesicherheit des Facelift-Modells ziehen. Das gute Ergebnis des alten Modells wird durch das neue vermutlich geringfügig übertroffen.

+ Auf allen 4 Sitzplätzen im Fond kann man Kindersitze unkompliziert und stabil befestigen, auch mittels Isofixsystem. Fest installierte Gurtschlösser und großzügig dimensionierte Gurtlängen erleichtern das Ansnallen der Kindersitze - insgesamt ein sehr familienfreundlicher Maxi-Van. Der Beifahrerairbag ist jetzt serienmäßig deaktivierbar. Beim Crashtest ist das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, lediglich die Brustbelastungen sind beim größeren Dummy leicht erhöht.

4,8

Fußgängerschutz

Der EuroNCAP-Crashtest wurde mit einem VW T5 vor Facelift durchgeführt. Da sich die beiden Modelle aber sicherheitstechnisch kaum unterscheiden, kann man gute Rückschlüsse auf die Crashesicherheit des Facelift-Modells ziehen. Das Ergebnis des alten Modells wird durch das neue vermutlich geringfügig übertroffen.

- Der Fußgängerschutz ist bei diesem Fahrzeug noch sehr schlecht, fast alle Aufschlagbereiche an der Fahrzeugfront sind zu aggressiv. Lediglich 3 von max. 36 Punkten beim EuroNCAP-Crashtest.

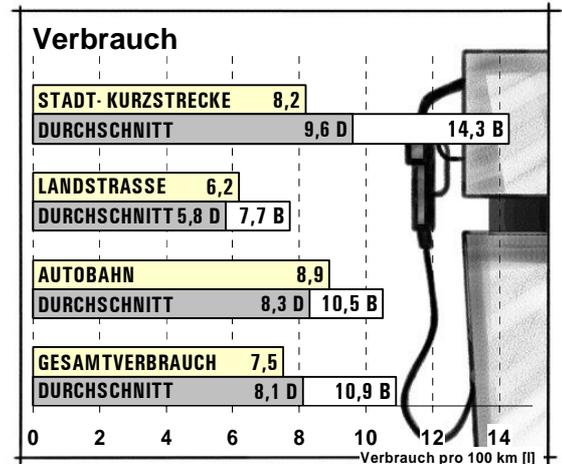
2,5 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der Testverbrauch liegt bei durchschnittlichen 7,5 l Diesel alle 100 km. Sowohl auf der Landstraße (6,2 l/100 km) als auch auf der Autobahn (8,9 l/100 km) sind die Werte nur Mittelmaß. Alleine der Stadtverbrauch von 8,2 l/100 km wird gut bewertet. Der Multivan hat einen CO₂-Ausstoß von 197 g/km und erreicht somit beim ADAC EcoTest 32 Punkte.

2,2 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des Multivan ist erfreulich niedrig. Beim ADAC EcoTest erreicht er 38 Punkte. Addiert mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß reicht es zu insgesamt 70 Punkten und somit gerade so zu vier Sternen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Deswegen ist es nicht verwunderlich, dass der große VW, mit seinem durchschnittlichen Verbrauch, auch bei den Betriebskosten eine nur durchschnittliche Bewertung bekommt. Dass er mit günstigem Dieselmotorkraftstoff befeuert wird, kann daran nichts ändern.

1,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

⊕ VW gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,1 Wertstabilität*

⊕ Der VW Multivan gilt schon immer als wertstabil und erzielt vor allem als Diesel gebraucht gute Preise.

2,2 Kosten für Anschaffung*

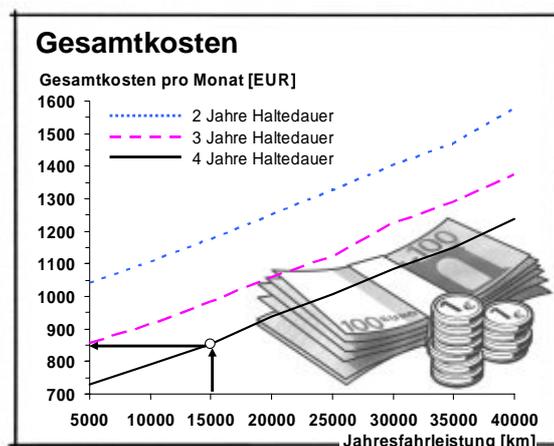
⊕ Mit einem Grundpreis von 32.445 € zählt der T5 Startline in seiner Klasse zu den erschwinglicheren Fahrzeugen. Die Ausstattung ist dann aber mager. Um das ADAC Standardausstattungslevel zu erreichen müssen Optionen im Wert von 7.483 € zusätzlich geordert werden.

3,1 Fixkosten*

Die Kfz-Versicherungsklassen sind teuer. Vor allem bei Haftpflicht und Teilkasko rangiert der T5 in den höchsten Klassen. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 336 € fällig.

2,1 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Insgesamt liegen die monatlichen Gesamtkosten auf niedrigem Level. Der Wertverlust ist gering, ebenso sind Werkstatt- und Reifenkosten erschwinglich. Fix- und Betriebskosten liegen im Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 822 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 BiTDI
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	85(115)	62(84)	75(102)	103(140)	132(180)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	170/2700	220/1250	250/1500	340/1750	400/1500
0-100 km/h[s]	17,8	23,6	18,9	14,2	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	146	157	173	191
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,9 S	8,0 D	7,5 D	8,0 D	8,3 D
CO2 [g/km]	243	193	193	198	205
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/21	20/22/30	20/22/30	19/23/30	19/24/30
Steuer pro Jahr [Euro]	286	336	336	346	360
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	970	864	852	884	1062
Preis [Euro]	30.416	30.416	32.445	34.802	47.909

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	75 kW (102 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	245/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	18,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3. + 4. Gang)	13,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/ 6,2/ 8,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	193g/km / 197g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4892/1904/1970 mm
Leergewicht/Zuladung	2155 kg/845 kg
Kofferräumvolumen normal/geklappt	1650 l/2870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	1065 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelight (inkl. Nebelscheinwerfer)	297 Euro°
Regen- und Lichtsensor (nur Regensensor)	164 Euro°
Totwinkelassistent (im Ausstattungspaket)	1.315 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	55 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	327 Euro°
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/464 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht & Sicht-Paket)	ab 238°
Kindersitz, integriert	ab 244°
Klimaanlage	ab 1.678°
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (RNS 310)	ab 1.386°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 684°
Lackierung Metallic	893 Euro
Schiebe-Hubdach	910 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	144 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	537 Euro
Monatliche Gesamtkosten	852 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/30
Grundpreis	32.445 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	2,1
Sicht	3,1	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,2	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Bedienung	1,1	Kindersicherheit	1,3
Raumangebot vorne*	1,2	Fußgängerschutz	4,8
Raumangebot hinten*	1,4	Umwelt/EcoTest	2,5
Innenraum-Variabilität	1,3	Verbrauch/CO ₂ *	2,8
Komfort	2,4	Schadstoffe	2,2
Federung	2,3		
Sitze	2,2	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,3
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	2,7
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,9
Motor/Antrieb	3,6	Wertstabilität*	2,1
Fahrleistungen*	5,5	Kosten für Anschaffung*	2,2
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	3,1
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,1
Getriebeabstufung	3,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen