

---

## Fahrbericht Volkswagen T5 Caravelle (lang): Klassenbester

Von Peter Schwerdtmann

In diesen Tagen findet man weltweit wohl keine Gegend mit größerer Dichte an Volkswagen-Caravelle und -Multivan als die Westküste Dänemarks. Dort, wo der große Familienurlaub im Ferienhaus hoch im Kurs steht, finden sich VW Bullis aus vielen Jahren und in jeder Form. Die neuste Variante – der T5 – ist auch in diesem Umfeld privat betriebener Busse schon gut vertreten. Und dennoch ernten wir selbst von deren Fahrern neidische Blicke; denn wir fuhren eine T5 Caravelle mit langem Radstand und damit mit reichlich Kofferraum.

Im Kofferraum des T5 mit normalem Radstand kann es bei einem Familienurlaub schon mal eng werden. Anders bei langem Radstand. Die 40 Zentimeter mehr Länge vergrößern das Innenraumvolumen um 1,2 Kubikmeter – bei einer Bestuhlung mit sieben Sitzen kommen die voll und ganz dem Gepäck zugute. Dafür nimmt ein Familienvater mit Pampers-Passagieren gern den von 11,9 Meter auf 13,2 Meter vergrößerten Wendekreis und die Länge von 5,29 Metern in Kauf.

An der Westküste Dänemarks mit der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf Landstraßen kann unser Fronttriebler mit seinem Zwei-Liter-TDI von 103 kW / 140 PS und einem maximalen Drehmoment von 340 Newtonmeter einen seiner Vorteile voll ausspielen: Zwischen fünf und sechs Litern Diesel braucht er – je nach Windrichtung. Das ist für ein Fahrzeug mit fast vier Quadratmetern Stirnfläche und einem Leergewicht von rund 2,2 Tonnen ein beachtlich guter Wert.

Im Schnitt (nach Eu-Norm) soll der Verbrauch bei 7,5 Litern auf 100 Kilometer liegen, entsprechend einer Kohlendioxidemission von 198 Gramm pro Kilometer. In der Praxis bestätigt sich dieser Wert fast. Wir lagen im Schnitt bei 8,2 Liter, im Stadtverkehr natürlich noch höher. Unser T5-Exemplar mit Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) beschleunigte in 14,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h; seine Höchstgeschwindigkeit wird mit 172 km/h angegeben. Unser Exemplar lief schneller – gemessene 181 km/h.

Die Caravelle in der besseren Ausstattung namens Comfortline kostet mindestens 42 661 Euro. Aufgerüstet um Metalliclackierung (880 Euro), mit der besseren Mobiltelefon-Vorbereitung (452 Euro), der großen VW-Navigation mit Infotainment (2576 Euro), der halbautomatischen Klimaanlage (1654 Euro) und dem zweiten Verdampfer im Fahrgastraum (785 Euro) sowie vielen anderen Extras und Assistenzsystemen, die so manches Familienoberhaupt zu schätzen weiß, ist die 50 000-Euro-Grenze rasch übersprungen.

Das Staunen über die Preise schwindet allerdings, wenn man sich das Angebot an Siebensitzern anschaut. Da liegt der Volkswagen zwischen hübsch gemachten kleineren, importierten Bussen und großen SUV so ziemlich genau in der Mitte, selbst dann, wenn man den Aufpreis für den Allradantrieb „4Motion“ noch dazurechnet. Und den SUV hat er nicht nur die Chance voraus, auch neun Sitze unterzubringen, ihm fehlt auch das Image, das den SUV von scheinbar Wohlmeinenden immer angeklebt wird. SUV-Besitzer müssen sich rechtfertigen, warum sie einen solchen „Benzinfresser“ fahren, selbst wenn der nur so viel verbraucht wie eine normale Limousine. Bus-Besitzer müssen nie begründen, warum sie sich für ihr Auto entschieden haben, selbst wenn der Bus mehr verbrauchen sollte als ein dickes SUV.

Gegenüber dem SUV-Eigner hat der T5-Besitzer noch weitere Vorteile auf seiner Seite: Zum Beispiel den Einstieg durch die Schiebetür. Der fällt leichter als der durch die hinteren

---

Türen eines SUV, zumal dann, wenn es auf die dritte Sitzreihe gehen soll. Für 1178 Euro Extra kann der T5-Fahrer seinen Bus auch noch mit einer zweiten Schiebetür links erwerben. Unabhängig von der Tür-Ausstattung: Das Raumgefühl im Caravelle ist dem im SUV überlegen. Setzt man beim T5-Kauf auf noch ein paar Kreuze bei Zusatzausrüstung – zum Beispiel für Einzelsitze in Leder –, dann entsteht auch beim VW ein Komforteindruck, wie man ihn bei vielen SUV zu schätzen gelernt hat. Allerdings schwindet mit jedem Kreuz der Abstand zum Preis eines Premium-SUV.

Das Fahren eines T5 kann man regelrecht lieb gewinnen, besonders auf Langstrecken. Die aufrechte Sitzposition, die Ellenbogen auf den einstellbaren Armlehnen, das mittlerweile schon fast wie im Personenwagen senkrecht stehende, in zwei Ebenen einstellbare Lenkrad, die klassischen Rundinstrumente im Blickfeld des Fahrers, die Mittelkonsole mit Klima und Navi – nichts ist einem hier fremd, alles lädt zum entspannten Fahren ein. Am liebsten mit gut beladenem Auto, denn dann hat der T5 das Schwingen um die Querachse verlernt und federt anständig. An der Lenkung gibt es nichts zu meckern. Sie ist ausreichend direkt und arbeitet sehr präzise. Und über das DSG müssen wir an dieser Stelle nicht schon wieder ein Loblied anstimmen. Das kennt man schon, ebenso wie das Gesamturteil über den T5: Klassenbester. (ampnet/Sm)

Daten Volkswagen Caravelle 2.0 TDI Comfortline, langer Radstand (mit DSG)

Länge x Breite x Höhe (m): 5,29 x 1,90 x 1,99

Motor: Vierzylinder-Diesel, 1968 ccm, Common Rail-Direkteinspritzung, Turbolader,

Leistung: 103 kW / 140 PS bei 3500 U/min

Max. Drehmoment: 340 Nm zwischen 1750 und 2500 U/min

Leergewicht/Zuladung: 2075 bis 2341 kg / 659 bis 925 kg

Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm): 7,5 Liter

Emissionen: 198 g/km, Euro 5

Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 14,7 Sekunden

Wendekreis: 13,2 Meter

Anhängelast (maximal, gebremst): 2500 kg

Basispreis: 42 661 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Volkswagen T 5 Caravelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Volkswagen T 5 Caravelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Volkswagen T 5 Caravelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Volkswagen T 5 Caravelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Volkswagen T 5 Caravelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T 5 Caravelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T5 Caravelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T5 Caravelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---