

# Schadensbild und Marktprobleme der Volkswagen-Transporter T5, T6 und T6.1

## Executive Summary

Die Schadenslage der Baureihen T5, T6 und T6.1 ist stark **baujahr-, motor- und nutzungsprofilabhängig**. Pauschal gilt: Der frühe T5 ist technisch riskanter als spätere Facelift-Modelle, während sich bei T5.2, T6 und T6.1 die größten Kostenrisiken vor allem auf **stärkere 2.0-TDI-Diesel, AGR-/DPF-Peripherie, Ölverbrauch, Kühlmittelverlust und daraus folgende Motorschäden** konzentrieren. Einzelne aktuelle Gebrauchtwagenquellen fassen T6 und T6.1 bis 2024 zusammen; die Kernaussagen zu den hier angefragten Baujahren 2015–2021 bleiben davon unberührt. <sup>1</sup>

Beim **T5 vor allem bis etwa 2006** sind die Schwachstellen vergleichsweise breit gestreut: Offiziell dokumentiert sind Risse im Abgaskrümmer, Turboladerprobleme, Wasserpumpendefekte, Fehler im Motormanagement, entladene Batterien, Anlasser-/Generatorausfälle, Kupplungsprobleme und Schäden an Schaltgetrieben. In der Hauptuntersuchung fallen bei älteren T5 zudem besonders **Bremsenverschleiß, Auspuffkorrosion und Elektrikprobleme** auf. Das macht den frühen T5 vor allem dann heikel, wenn Wartungslücken, hohe Laufleistung und Gewerbeinsatz zusammenkommen. <sup>2</sup>

Der **größte technische Problemblock der gesamten Familie** sitzt im Dieselantrieb. Beim T5.2 gilt der **2.0 BitDI CFCA (180 PS)** als besonders kritisch; ein gerichtlich beauftragtes Gutachten sieht den AGR-Kühler mit „mangelhaften Materialeigenschaften“ als Ursache für erhöhten Ölverbrauch und Motorschäden. Beim T6 mit **199/204 PS** verdichten sich Berichte über hohen Ölverbrauch, Kühlwasserverlust, Leistungsverlust, Turbo- und DPF-Folgeschäden; der Hersteller räumt selbst eine Reparaturroutine mit sehr hohem Teileumfang ein. Dagegen wirkt der **150-PS-Diesel** im Gebrauchtwagenmarkt oft als der vernünftiger Kompromiss – nicht problemfrei, aber deutlich weniger stigmatisiert. Diese Einordnung ist eine analytische Schlussfolgerung aus Gebrauchtwagenführern, Fehlerschwerpunkten und Schadenberichten. <sup>3</sup>

Beim **T6.1** stehen bislang weniger klassische Altersmängel als **Rückrufe, Elektronik- und Komfortthemen** im Vordergrund. Öffentlich gut dokumentiert ist die Rückrufaktion wegen der Türverriegelungsmechanik bei Frost. Ergänzend häufen sich in Foren Berichte über **eCall-/Notruffunktionsfehler und Infotainment-Ausfälle**. Hinzu kommt ein vom Hersteller selbst beschriebenes Problemfeld: Bei ausgeprägten Kurzfahrprofilen kann die DPF-Regeneration unvollständig bleiben, was **DPF-Zusetzen, Ölverdünnung und erhöhten Wartungsbedarf** begünstigt. <sup>4</sup>

Marktseitig ist das Bild paradox: Die Fahrzeuge sind **teuer und relativ wertstabil**, gerade deshalb werden aber auch grenzwertige Exemplare weiter zu hohen Preisen gehandelt. Ein sauber dokumentierter Wartungsstand, nachvollziehbare Reparaturhistorie, belegte Ölverbrauchs-/Kulanzfälle und ein unauffälliger Kaltstart sind wichtiger als gute Ausstattung. Besonders kritisch bleiben für den Gebrauchtkauf: **frühe T5 mit 2.5 TDI, T5.2 CFCA, T6/T6.1 mit 199/204 PS**, Fahrzeuge aus hartem Flotteneinsatz ohne saubere Historie und Busse mit Anhänger-, Kurzstrecken- oder Ausbaunutzung ohne technische Nachweise. <sup>5</sup>

## Technische Schwachstellen des Antriebsstrangs

- **T5 bis etwa 2006, vor allem 2.5 TDI:** Offizielle Gebrauchtwageninfos nennen Risse im Abgaskrümmer (2.5 TDI 2004–2006), Turboladerdefekte bzw. Geräusentwicklung bis 2006, abgerutschte Turboladerschläuche bis 06/2007, häufige Motorschäden beim 2.5 TDI bis 2006, Wasserpumpendefekte bis 2005 sowie Fehler im Motormanagement der TDI bis 2006. Promobil ergänzt als markante Schwachstellen außerdem Zylinderlaufbahn- und Pumpe-Düse-Themen. 6
- **T5.2 2.0 BiTDI CFCA (180 PS):** Das ist die problemträchtigste Motorvariante der Familie. Ein unabhängiges, gerichtlich beauftragtes Gutachten sieht den AGR-Kühler wegen mangelhafter Materialeigenschaften als Ursache für erhöhten Ölverbrauch und Motorschäden; AUTO BILD spricht von einem schweren Konstruktionsfehler. In der Praxis ist diese Variante ohne exzellente Historie und belegte Abhilfemaßnahmen ein klares Hochrisiko. 7
- **T6/T6.1 2.0 TDI mit 199/204 PS:** Der ADAC nennt die Abgasrückführung bei stärkeren Dieseln ausdrücklich als Mängelschwerpunkt, der zum Teil zu Motorschäden führt. AUTO BILD und auto motor und sport beschreiben das wiederkehrende Muster aus **Leistungseinbußen, Kühlwasserverlust, hohem Ölverbrauch, DPF-Problemen, Turboladerschäden und frühem Motorausfall**. Das Risiko ist nicht gleichmäßig über alle Motoren verteilt, konzentriert sich aber klar auf die starken Diesel. 8
- **Benziner:** Auf dem Gebrauchtwagenmarkt spielen die Benziner nur eine Nebenrolle. In Gebrauchtwagenführern gelten der **T5-2.0-Saugbenziner** und der **3.2-VR6** im Grundsatz als weniger systemisch problematisch als die kritischen Diesel, allerdings mit deutlich höherem Verbrauch; beim VR6 werden in Foren wiederum Spannungs- bzw. Steuerkettenthemen genannt. Beim T6 sind TSI-Modelle selten und im Markt meist weniger gesucht, auch wegen des höheren Praxisverbrauchs. 9
- **Schaltgetriebe, Kupplung, ZMS, Antriebswellen:** Der frühe T5 hat offiziell dokumentierte **Kupplungsprobleme** vor allem beim 1.9 TDI bis 2006 und **Schaltgetriebeschäden** vor allem beim 2.5 TDI bis 2005. Kaufberatungen und Foren nennen zusätzlich verschleißende Synchronringe, rechte Antriebswellenverzahnungen und ZMS-/Kupplungsthemen unter hoher Last als typische Kostenblöcke. Das ist besonders relevant bei Handwerker-, Camper- und Anhängerfahrzeugen. 10
- **DSG/DQ500:** Das DSG ist nicht der am breitesten dokumentierte Seriendefekt der Baureihen, wird aber im T5/T6 regelmäßig als Schwachpunkt genannt, weil ein Defekt sehr teuer wird. Zusätzlich gab es 2020 eine Rückruf-/Softwareaktion für 103-kW-Diesel mit DQ500 wegen NOx-Thematik. Instandsetzungs- und Austauschpreise aus dem Getriebespezialistenmarkt zeigen, wie schnell die Wirtschaftlichkeit kippt. 11
- **AGR, DPF, Turbo, Kühlung als Verbundproblem:** Für T6/T6.1 ist weniger das einzelne Bauteil als vielmehr die **Kette aus AGR-Problemen, fehlerhafter DPF-Regeneration, Ölverdünnung, hoher thermischer Belastung, Turboschaden und Kühlmittelverlust** entscheidend. Der Hersteller weist für Transporter 6.1 selbst darauf hin, dass ausgeprägte Kurzfahrprofile zu unvollständiger Regeneration, DPF-Zusetzen und Ölverdünnung führen können. Fachartikel beschreiben diese Themen als zentrale Vorschadenssymptome. 12

## Elektrik, Fahrwerk, Karosserie und Komfort

- **Elektrik und Bordnetz:** Beim frühen T5 sind Batterieentladung durch erhöhte Ruhestromaufnahme, defekte Anlasser und Generatorausfälle offiziell dokumentiert. Beim T6 nennt der ADAC als häufige Bauteilfehler unter anderem **Anlasser (2015)** und **Starterbatterie (2022)**. Beim T6.1 zeigen Forencluster zusätzlich wiederkehrende Meldungen zur **Notruffunktion/eCall**. Das Forenbild ist nicht amtlich-statistisch, aber für den Alltag relevant. <sup>13</sup>
- **Infotainment und Steuergeräte beim T6.1:** Nutzer berichten über schwarze Displays, Verkehrszeichenerkennungs- und Notruf-Ausfälle sowie OCU-/Kommunikationseinheiten als Fehlerquelle. VW pflegt für Transporter 6.1 heute eigene OTA-/Softwareupdate-Strecken, was das Problemfeld „Software/Elektronik“ grundsätzlich unterstreicht, auch wenn daraus keine genaue Defektquote ableitbar ist. Hier ist die Evidenz überwiegend anekdotisch. <sup>14</sup>
- **Fahrwerk und Lenkung:** Das hohe Fahrzeuggewicht belastet Vorderachse und Lagerung spürbar. Der ADAC sagt zum T6 ausdrücklich, dass das Fahrwerk oft unter dem hohen Gewicht leidet. Mobile.de nennt beim T5 gebrochene Federn, verschlissene Traggelenke, Buchsen, Lager und Dämpfer; ältere DEKRA-Auswertungen nennen ausgeschlagene Fahrwerksgelenke, ungleiche Bremswirkung, gebrochene Federn, defekte Leuchtweitenregulierungen und erhöhtes Spiel an der Stabilisatorlagerung. <sup>15</sup>
- **Bremsen:** Beim T5 nennt die offizielle Gebrauchtwageninfo „starken Bremsenverschleiß“ als HU-Schwerpunkt. Der aktuelle TÜV-Report für den VW Transporter zeigt bei älteren Fahrzeugen steigende Auffälligkeiten an **Bremstrommeln/-scheiben**, parallel zu Ölverlust und Beleuchtung. Praktisch heißt das: Tragbild hinten, Handbremse/Feststellbremse, Leitungen und Korrosionszustand müssen konsequent geprüft werden. <sup>16</sup>
- **Karosserie, Wasser, Rost:** Der T5 ist nicht so flächig rostberüchtigt wie ältere Bulli-Generationen, aber unkritisch ist er nicht. Offiziell dokumentiert sind **Wassereintritt über seitliche Schiebefenster** bis 08/2004 und sich ablösender Softlack an inneren Türgriffen. Gebrauchtwagenführer nennen zusätzlich Rostpunkte an **Türgriffen und Schiebetürschienen**, besonders bei älteren Baujahren. Beim T6/T6.1 ist Rost meist eher alters- und nutzungsbedingt als konstruktiv flächendeckend. Prüfen sollte man immer Schwellerkanten, Falze, untere Türbereiche, Schiebetürlaufbahn, Heckklappe und Unterboden. <sup>17</sup>
- **Klima, Heizung, Zusatzheizung:** Hier ist die Datenlage schwächer als bei Motor und Fahrwerk. Kaufberatungen raten dennoch ausdrücklich dazu, **Klimaanlage** gezielt zu prüfen. In Werkstatt- und Forenfällen werden insbesondere Kondensator-/Kompressor- und Leitungsthemen samt teils hoher Kosten genannt; vereinzelt kommen Lieferprobleme bei speziellen Klimakomponenten hinzu. Das ist kein amtlicher Massenmangel, aber ein klassischer Kostenposten im Gebrauchtag. <sup>18</sup>
- **Innenraum und Schiebetüren:** Offiziell belegt ist beim T5 der Softlackverschleiß an Türgriffen. Beim T6 nennen Gebrauchtwagenartikel darüber hinaus Verarbeitungsmängel wie schlecht sitzende Verkleidungen und problematische Klappen/Schlösser. In ADAC-Mängelmeldungen tauchen beim T5.2 auch defekte Türschlösser auf. Für den Gebrauchtkauf heißt das: alle Schiebetüren, Schlösser, Soft-Close-Funktionen, Klapptische, Schubladen, Sitzschienen und Camping-/Ausbaukomponenten mehrfach testen. <sup>19</sup>

## Rückrufe und Serviceaktionen

Öffentlich gut dokumentiert sind bei T5, T6 und T6.1 vor allem **Rückrufe, Softwareaktionen und herstellereitige Hinweise**, weniger frei zugängliche interne TPI-Unterlagen. Für den Gebrauchtkauf sind deshalb vor allem Rückrufnachweise, Werkstattbelege und per FIN verifizierte Herstellereinträge relevant. Besonders wichtig sind frühe Sicherheitsrückrufe des T5, mehrere Airbag-/Kraftstoff-/Emissionsaktionen beim T6 sowie die Türverriegelungsaktion und die laufende Takata-Prüfung. <sup>20</sup>

### timeline

title Relevante Rückrufjahre bei T5, T6 und T6.1

2007 : T5 Sitzlehnenverrasterung

2010 : T5.2 Motorhaubenschloss-Schrauben

2016 : T6 Seitenairbag falsch montiert

2017 : T6 Airbag/Gurtstraffer Autoliv

2018 : T6 Kraftstoffschläuche / Beifahrerairbag

2019 : T6 Euro-6-Softwareaktion wegen NOx-Abweichung

2021 : T6.1 Türverriegelungsmechanik bei Frost

2024 : T5 AGR-Reduktion / Softwareupdate

2025 : Takata-FIN-Prüfung für Baujahre 2006–2017

- **T5 frühe Rückruflage:** In der ADAC-Zusammenfassung der frühen T5-Baureihe werden Rückrufe zu **Lenkgetriebebefestigung (2004), Kühllüftersteuergerät (2004), Handbremshebel (2005), Gasanlage (2005), Sitzlehnenverrasterung (2007) und Kraftstoffleitung (2008)** genannt. <sup>21</sup>
- **T5.2 Motorhaubenschloss (2010):** Befestigungsschrauben des Motorhaubenschlosses konnten sich lösen; ADAC nennt 563 betroffene Fahrzeuge in Deutschland. <sup>22</sup>
- **T6 Airbag-/Gurtstraffer-Themen (2016/2017/2018):** Fehlerhaft montierter Seitenairbag links vorne (2016), fehlerhaftes Treibladungsverhältnis bei Airbags/Gurtstraffern von Autoliv (2017), sowie Kraftstoffschlauch- und Beifahrerairbag-Aktionen (2018) sind öffentlich dokumentiert. <sup>23</sup>
- **T6 Euro-6-Softwareaktion (2019):** Für 2.0 TDI Euro 6 nennt der ADAC eine Motorsteuergeräte-Neuprogrammierung wegen Überschreitung des Euro-6-NOx-Grenzwerts während der DPF-Regeneration; betroffen waren 86.741 Fahrzeuge in Deutschland. <sup>23</sup>
- **T6.1 Türverriegelung/Bowdenzüge (2021):** Öffentliche Rückrufbeschreibung: eindringendes Wasser kann bei Frost zu einer Beeinträchtigung der Türverriegelungsmechanik und zu Scheinverriegelung führen; ADAC nennt 239.000 betroffene Fahrzeuge weltweit, Safety Gate beschreibt das Risiko eines selbsttätigen Öffnens von Fahrer- oder Beifahrertür während der Fahrt. <sup>24</sup>
- **T5 AGR-Reduktion / „Thermofenster“ (2024):** Für den T5 09/2009–05/2015 dokumentiert der ADAC eine Aktion wegen ungenügender AGR-Reduktion mit Softwareupdate; angegeben sind 295.744 Fahrzeuge in Deutschland. Formal ist das eher eine emissionsrechtliche Softwareaktion als ein klassischer Sicherheitsrückruf, marktrelevant ist sie trotzdem. <sup>22</sup>

- **Takata-Airbag-Kampagne (laufend, Stand 09/2025):** Der Hersteller weist darauf hin, dass Modelle mit Takata-Airbags aus dem Zeitraum **2006–2017** betroffen sein können; entscheidend ist die FIN-Prüfung. Das betrifft späte T5 und frühe T6 potenziell unmittelbar. <sup>25</sup>

## Marktanalyse

- **Ersatzteilverfügbarkeit:** Normale Verschleißteile sind in der Regel kein Hauptproblem. Engpässe werden eher bei **speziellen Elektronik-, Tür- und Komfortkomponenten** berichtet. Forenfälle nennen unter anderem nicht verfügbare oder geänderte **Kupplungsgeberzylinder, Türschlösser/Zuziehhilfen, Fensterhebermotoren und OCU-/Notrufmodule**. Das ist keine amtliche Statistik, aber ein wiederkehrendes Praxisbild, das besonders bei Standzeiten in Werkstätten relevant wird. <sup>26</sup>
- **Typische Reparaturkosten:** Für den T6 nennt der ADAC als Referenzgrößen **710 Euro** für vordere Bremsscheiben/-beläge, **620 Euro** hinten, **1.390–1.530 Euro** für die Kupplung, **680–740 Euro** für den Anlasser, **1.110–1.170 Euro** für den Generator und **740–860 Euro** für den Zahnriemen. EGR-Reparaturen liegen je nach Ausführung grob im Bereich **150–1.200 Euro**, Turboladerwechsel häufig bei **1.200–4.500 Euro**, DPF-Reinigung bei **400–500 Euro** und DPF-Ersatz grob bei **1.000–4.500 Euro**, Wasserpumpenwechsel meist bei **280–780 Euro**. Sobald Rumpfmotor, DPF, Kat oder Turbo zusammenkommen, wird es schnell **fünfstellig**; AUTO BILD nennt beim T6 Materialkosten um **12.800 Euro**, in Einzelfällen wurden **20.000 Euro** oder mehr prognostiziert. <sup>27</sup>
- **Wertverlust und Preisniveau:** Das Marktproblem ist weniger schneller Wertverlust als vielmehr das Gegenteil: **gute Fahrzeuge bleiben teuer**. Der ADAC bescheinigt dem T6 guten Werterhalt; in der Gebrauchtwagenpreisliste Frühjahr/Sommer 2026 liegen T6-Multivan-Versionen – je nach Baujahr, Motor und Radstand – grob im Bereich **rund 28.000 bis 32.000 Euro**. Parallel berichten Gebrauchtwagenartikel, dass T6 unter 200.000 km mit einem Jahr TÜV bei ungefähr **25.000 Euro** starten und gute Exemplare sehr schnell verkauft werden. Das schützt den Käufer nicht, sondern erhöht das Risiko, technische Baustellen zu überbezahlen. <sup>28</sup>
- **Typische Mängel beim Gebrauchtwagencheck:** Die wichtigste Reihenfolge lautet: **Motor kalt prüfen**, Ölverbrauch/Kühlmittelstand dokumentieren, Abgaswarnungen und Regenerationshistorie auslesen, Rechnungen zu AGR/DPF/Turbo/Motor prüfen, DSG-/Getriebeservice belegen lassen, Vorderachse/Fahrwerk/Bremsen auf der Bühne prüfen, alle Türen/Schlösser/Schiebemechaniken testen, Klimaanlage und beim T6.1 eCall/Infotainment fehlerfrei demonstrieren lassen. Streng genommen ist die Historie wichtiger als die Ausstattung. <sup>29</sup>
- **Leasing- und Flottenfahrzeuge:** Solche Fahrzeuge sind nicht automatisch schlecht, tragen aber oft ein spezifisches Risikoprofil: **Kurzstrecke, Anhängerbetrieb, viele Fahrer, Innenraumverschleiß, Schiebetürbelastung und frühe Kupplungs-/ZMS-Probleme**. Forenfälle zeigen zudem, dass Leasingrückläufer trotz Rücknahmegutachten versteckte kosmetische oder karosserieseitige Schäden haben können. Diese Aussage ist bewusst vorsichtig formuliert, weil die Evidenz hier überwiegend aus Praxisberichten stammt. <sup>30</sup>

## Vergleichstabelle

Die folgende Matrix ist **inferenzbasiert**: Sie verdichtet offizielle Werkstattwerte, Prüfstatistiken, Herstellerhinweise und Reparaturkorridore zu einer Kaufhilfe. Die Häufigkeit bezieht sich auf das

**Gesamtrisiko im Markt**, nicht auf jede einzelne Motor-/Ausstattungsvariante; die Kostenspannen sind **Schätzbereiche**, keine Werkstattangebote. 31

Hauptkategorie	Häufigkeit	Typische Reparaturkosten (EUR)	Empfohlene Prüfpunkte beim Gebrauchtkauf
Motor / innere Schäden	<b>hoch</b> bei frühem 2.5 TDI sowie 179/180/199/204-PS-Dieseln, sonst <b>mittel</b>	800–20.000+	Kaltstart, Ölverbrauch, Kompression/Endoskopie bei Verdacht, Kühlmittelstand, Rauch, Laufkultur, dokumentierte Motorarbeiten
Getriebe / Kupplung / ZMS / Antriebswellen	<b>mittel bis hoch</b>	800–10.000	DSG-Servicebelege, Schaltbarkeit, Ruckeln, Lastwechsel, Geräusche im Leerlauf, Spiel rechte Antriebswelle
AGR / DPF / Abgasnachbehandlung	<b>hoch</b>	400–4.500	Fehlercodes, Regenerationshistorie, Notlauf, Differenzdruckwerte, Kurzstreckenprofil, AdBlue-/NOx-Themen bei späteren Modellen
Elektrik / Elektronik	<b>mittel</b>	150–1.800	Ruhestrom, Batteriealter, Anlasser, Fensterheber, Zentralverriegelung, eCall-/Notruffunktion, Infotainment-Reset/Updatezustand
Fahrwerk / Lenkung	<b>hoch</b>	400–1.500	Traggelenke, Buchsen, Koppelstangen, Dämpfer, Federn, Spurtreue, Reifenbild, Anhängerbetrieb
Karosserie / Rost / Wassereintritt	<b>mittel</b> , beim alten T5 teils <b>hoch</b>	300–6.000+	Schiebetürlaufbahnen, Türunterkanten, Heckklappe, Falze, Unterboden, Lack an Griffen, nasser Innenraum, Seitenscheiben/Schiebefenster

Hauptkategorie	Häufigkeit	Typische Reparaturkosten (EUR)	Empfohlene Prüfpunkte beim Gebrauchtkauf
Klima / Heizung / Kühlung	<b>mittel</b>	280–1.650	Klimaleistung, Kompressorgeräusche, Kondensator, Kühlmitteldruck, Zusatz-/Standheizung und Leitungen testen
Bremsen	<b>hoch</b>	620–1.200	Tragbild hinten, Handbremse/ Feststellbremse, Leitungen, Korrosion, Rubbeln, HU-Berichte
Innenraum / Türen / Camperausbau	<b>mittel</b>	100–1.500	Schiebetüren, Soft-Close, Schlösser, Sitzschienen, Tische, Klappen, Softlack, California-/ Ausbaukomponenten

## Quellenverzeichnis

### ADAC <sup>32</sup>

- Gebrauchtwageninfo VW T6 (2015–2024) Diesel: <https://assets.adac.de/Autodatenbank/GWInfo/gw0360-vw-t6-2015-2024-diesel-bericht.pdf>
- VW Nutzfahrzeuge T5 Multivan 2.0 TDI Startline (09/09–05/15), Rückrufe & Mängel: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/vw-nutzfahrzeuge/transporter/t5-facelift/220456/>
- VW Nutzfahrzeuge T6.1 Multivan 2.0 TDI BMT Trendline, Rückruf: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/vw-nutzfahrzeuge/transporter/t61-facelift/306378/>
- Gebrauchtwagenpreise Frühjahr/Sommer 2026: [https://assets.adac.de/Autodatenbank/Autokosten/gebrauchtwagenpreise\\_s-z.pdf](https://assets.adac.de/Autodatenbank/Autokosten/gebrauchtwagenpreise_s-z.pdf)
- Ältere Gebrauchtwageninfo VW T5 (PDF-Mirror): <https://polomagazin.de/index.php?attachment/27599-gw0152-vw-t5-pdf-pdf/>

### Volkswagen Nutzfahrzeuge <sup>33</sup>

- Airbag-Sicherheitsrückruf / Takata-FIN-Check: <https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/besitzer-und-service/rueckrufe-und-vorschriften/rueckrufe/airbag-sicherheitsrueckruf.html>
- Kurzfahrprofile und Ölverdünnung / Standregeneration: <https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/besitzer-und-service/hilfreiches/kurzfahrprofile-und-oelverduennung.html>

## European Commission <sup>34</sup>

- Safety Gate Alert A12/01012/21: <https://ec.europa.eu/safety-gate-alerts/screen/webReport/alertDetail/10004036>

## TÜV-Verband <sup>35</sup>

- TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2025: [https://www.tuev-verband.de/fileadmin/user\\_upload/Content\\_local/2025\\_TUEV-Report\\_Nutzfahrzeuge.pdf](https://www.tuev-verband.de/fileadmin/user_upload/Content_local/2025_TUEV-Report_Nutzfahrzeuge.pdf)

## promobil <sup>36</sup>

- Kaufberatung gebrauchter VW T5 (2003–2015): <https://www.promobil.de/kaufberatung/vw-t5-kaufberatung-gebrauchter-campingbus/>
- Motorschäden an VW T5- und T6-Campingbussen: <https://www.promobil.de/werkstatt/motorschaden-vw-t5-t6-campingbusse/>

## AUTO BILD <sup>37</sup>

- VW T5: Konstruktionsfehler / AGR-Kühler / Motorschäden: <https://www.autobild.de/artikel/vw-t5-vor-diesem-gutachten-zittert-vw-konstruktionsfehler-22720979.html>
- VW T6: Probleme mit Dieselmotor / Motorschäden: <https://www.autobild.de/artikel/vw-t6-probleme-mit-dieselmotor-22893247.html>

## auto motor und sport <sup>38</sup>

- Teure Motorschäden durch AGR an VW T5/T6: <https://www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/motorschaden-vw-t5-t6-abgasrueckfuehrung/>
- Transporter im TÜV-Vergleich 2025: <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/sprinter-crafter-transit-und-co-typische-tuev-maengel-dieser-11-transporter/>

## mobile.de <sup>39</sup>

- VW T5 als Gebrauchtwagen: Kaufberatung: <https://www.mobile.de/magazin/artikel/vw-t5-bus-fahren-teuer-6918>

## MOTOR-TALK <sup>40</sup>

- Kaufberatung VW T5: Klassenlos, aber nicht Klasse: <https://www.motor-talk.de/news/kaufberatung-vw-t5-klassenlos-aber-nicht-klasse-t6256111.html>

## TX-Board <sup>41</sup>

- Fehler Notruffunktion – viele T6.1 betroffen: <https://tx-board.de/threads/fehler-notruffunktion-notrufmodul-und-kommunikationseinheit-viele-t6-1-betroffen.161252/>
- Geberzylinder für VW T6 nicht lieferbar: <https://tx-board.de/threads/geberzylinder-fuer-vw-t6-nicht-lieferbar.169498/>

- Fensterheber Fahrerseite nicht mehr lieferbar?: <https://tx-board.de/threads/fensterheber-fahrerseite-nicht-mehr-lieferbar.160617/>

### CaliBoard <sup>42</sup>

- Notruffunktion / Steuergerät: <https://www.caliboard.de/topic/31037-notruf-funktioniert-nicht/>
- Systemausfälle / OCU / Infotainment: <https://www.caliboard.de/topic/22064-systemausfaelle/>
- T6.1 Drehfallenschloss / Ersatzteil nicht lieferbar: <https://www.caliboard.de/topic/33493-loesung-t61-drehfallenschloss-zuziehhilfe-kaaputt-ersatzteil-71a-843-604-g-nicht-lieferbar/>

### FairGarage <sup>43</sup>

- AGR-Ventil Kosten: <https://www.fairgarage.com/de-de/agr-ventil-kosten>
- Partikelfilter wechseln Kosten: <https://www.fairgarage.com/de-de/partikelfilter-wechseln-kosten>
- Diesel-Partikelfilter Reinigung / Wechsel: <https://www.fairgarage.com/de-de/dieselpartikelfilter-verstopft>
- Klimaanlage defekt / Kosten: <https://www.fairgarage.com/de-de/vw-klimaanlage-defekt>

### AUTODOC <sup>44</sup>

- VW T6 AGR wechseln Kosten: <https://www.autodoc.de/s/vw-t6-agr-wechseln-kosten>
- VW T6 Turbolader wechseln Kosten: <https://www.autodoc.de/s/vw-t6-turbolader-wechseln-kosten>
- VW T5 Wasserpumpe wechseln Kosten: <https://www.autodoc.de/s/vw-t5-wasserpumpe-wechseln-kosten>
- VW Stoßdämpfer wechseln Kosten: <https://www.autodoc.de/info/vw-stossdampfer-wechseln-kosten>

---

1 2 5 6 10 13 16 17 19 20 21 29 32 33 34 38 39 42 44 <https://polomagazin.de/index.php?attachment%2F27599-gw0152-vw-t5-pdf-pdf%2F=>

<https://polomagazin.de/index.php?attachment%2F27599-gw0152-vw-t5-pdf-pdf%2F=>

3 7 43 <https://www.autobild.de/artikel/vw-t5-vor-diesem-gutachten-zittert-vw-konstruktionsfehler-22720979.html>

<https://www.autobild.de/artikel/vw-t5-vor-diesem-gutachten-zittert-vw-konstruktionsfehler-22720979.html>

4 24 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/vw-nutzfahrzeuge/transporter/t61-facelift/306378/>

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/vw-nutzfahrzeuge/transporter/t61-facelift/306378/>

8 15 23 27 28 31 <https://assets.adac.de/Autodatenbank/GWInfo/gw0360-vw-t6-2015-2024-diesel-bericht.pdf>

<https://assets.adac.de/Autodatenbank/GWInfo/gw0360-vw-t6-2015-2024-diesel-bericht.pdf>

- 9 <https://www.bild.de/bild-plus/auto/auto-news/auto-news/vw-t5-gebraucht-kaufen-die-groessten-schwachstellen-am-bulli-86875948.bildMobile.html>  
<https://www.bild.de/bild-plus/auto/auto-news/auto-news/vw-t5-gebraucht-kaufen-die-groessten-schwachstellen-am-bulli-86875948.bildMobile.html>
- 11 <https://www.promobil.de/kaufberatung/vw-t5-kaufberatung-gebrauchter-campingbus/>  
<https://www.promobil.de/kaufberatung/vw-t5-kaufberatung-gebrauchter-campingbus/>
- 12 <https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/besitzer-und-service/hilfreiches/kurzfahrprofile-und-oelverduennung.html>  
<https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/besitzer-und-service/hilfreiches/kurzfahrprofile-und-oelverduennung.html>
- 14 40 <https://www.caliboard.de/topic/53334-ausfall-infotainment-system/>  
<https://www.caliboard.de/topic/53334-ausfall-infotainment-system/>
- 18 [https://www.mobile.de/magazin/artikel/vw-t5-bus-fahren-teuer-6918?srsltid=AfmBOoq9EQFBvnFvKe7AmiQWuJUry9D5\\_ZS6btDIWxD7OT4nld3KdFBg](https://www.mobile.de/magazin/artikel/vw-t5-bus-fahren-teuer-6918?srsltid=AfmBOoq9EQFBvnFvKe7AmiQWuJUry9D5_ZS6btDIWxD7OT4nld3KdFBg)  
[https://www.mobile.de/magazin/artikel/vw-t5-bus-fahren-teuer-6918?srsltid=AfmBOoq9EQFBvnFvKe7AmiQWuJUry9D5\\_ZS6btDIWxD7OT4nld3KdFBg](https://www.mobile.de/magazin/artikel/vw-t5-bus-fahren-teuer-6918?srsltid=AfmBOoq9EQFBvnFvKe7AmiQWuJUry9D5_ZS6btDIWxD7OT4nld3KdFBg)
- 22 35 37 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/vw-nutzfahrzeuge/transporter/t5-facelift/220456/>  
<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/vw-nutzfahrzeuge/transporter/t5-facelift/220456/>
- 25 <https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/besitzer-und-service/rueckrufe-und-vorschriften/rueckrufe/airbag-sicherheitsrueckruf.html>  
<https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/besitzer-und-service/rueckrufe-und-vorschriften/rueckrufe/airbag-sicherheitsrueckruf.html>
- 26 36 <https://tx-board.de/threads/geberzylinder-fuer-vw-t6-nicht-lieferbar.169498/>  
<https://tx-board.de/threads/geberzylinder-fuer-vw-t6-nicht-lieferbar.169498/>
- 30 41 <https://www.mobile.de/magazin/artikel/vw-t5-bus-fahren-teuer-6918?srsltid=AfmBOorTiHEuhMPTIfzULZZhg9kHKetsSgLoqEnpOP-d98Uyc2PdKNE->  
<https://www.mobile.de/magazin/artikel/vw-t5-bus-fahren-teuer-6918?srsltid=AfmBOorTiHEuhMPTIfzULZZhg9kHKetsSgLoqEnpOP-d98Uyc2PdKNE->