



VW T5 Multivan 2.0 TDI BlueMotion (DPF)

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse
(84 kW / 114 PS)

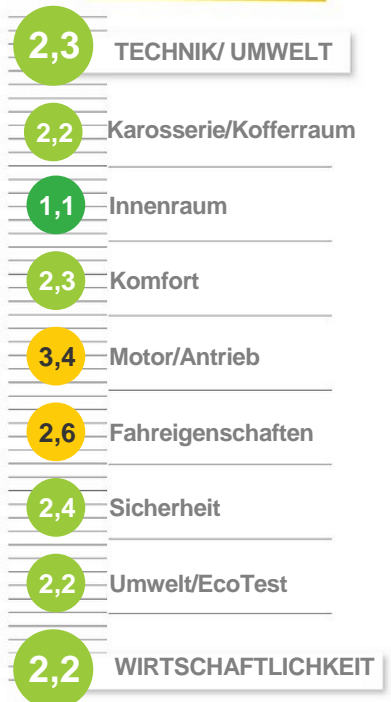
Der Multivan wird bereits in der dritten Generation gebaut. Fast jeder kennt den praktischen Multifunktions-Bus. Seit Juli 2011 ist er nun auch in der BlueMotion-Variante erhältlich. Spezielle Technologie wie rollwiderstandsoptimierte Reifen und ein Start-Stopp-System reduzieren den Kraftstoffverbrauch. Vor allem soll aber der Zweiliter-Dieselmotor mit 84 kW/114 PS laut VW dafür sorgen, dass der T5 BlueMotion das sparsamste Fahrzeug seiner Klasse ist. Und tatsächlich hinterlässt der Bus mit einem Testverbrauch von 6,6 l/100 km und einem CO₂-Ausstoß von 172 g/km beim ADAC EcoTest einen guten Eindruck. Weniger positiv fallen die Fahrleistungen aus. Manchmal fällt es schwer, im Verkehr mitzuschwimmen. 35.730 € Grundpreis ist kein Super-Schnäppchen, aber fair. **Karosserievarianten:** langer Radstand. **Konkurrenten:** u. a.: Mercedes Viano, Opel Vivaro, Renault Trafic, Toyota Hiace.

- +** funktionelle Bedienung, sehr gute Kindersicherheit, sichere Straßenlage, großzügiger Innenraum, großer, praktikabler Kofferraum, variable Sitzanordnung
- umständliche Sitzeinstellung im Fond, mäßige Fahrleistungen

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



ADAC-URTEIL



2,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

⊕ Die Karosserie präsentiert sich mit einwandfreier Verarbeitung. 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 aufwendig 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. 880 kg Zuladung sind üppig. Im Testwagen war nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches sich bei größeren Beschädigungen nutzlos zeigt. Gegen Aufpreis wäre ein Reserverad erhältlich.

⊖ Die komplett lackierten Stoßfänger verzeihen keine groben Berührungen, verlangen dann gleich nach teuren Reparaturen. Umständlich: Der Tankdeckel kann nur bei offenstehender Fahrertür geöffnet werden.

3,3

Sicht

Die Sichtverhältnisse aus dem T5 sind durchschnittlich. Die Front des Multivan ist für den Fahrer nicht zu sehen. Das eingeschränkte Wischfeld behindert den Ampelblick. Xenonlicht ist gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen nicht verbaut), aber schon das serienmäßige Halogenlicht sorgt für gute Sicht.

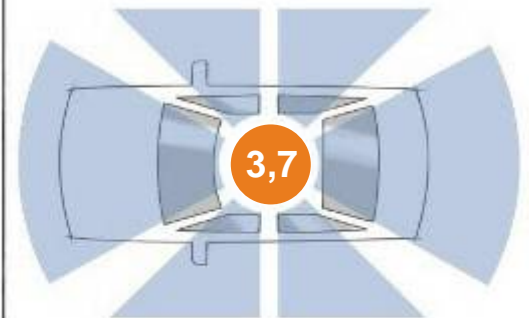
⊕ Multivan-Fahrer schätzen die erhöhte Sitzposition, die einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen ermöglicht. Die beheizten Außenspiegel (links asphärisch) sind sehr groß, der Innenspiegel blendet auf Wunsch automatisch ab. Gegen Aufpreis sind Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht lieferbar.

⊖ Vor allem die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen und die breiten B-Säulen schränken die Rundumsicht stark ein. Weder vor noch hinter dem Fahrzeug können Hindernisse gut erkannt werden. Die Sicht im Innenspiegel ist stark behindert. Die optionalen Einparkhilfen waren am Testwagen nicht verbaut, wodurch das Rangieren des großen Fahrzeugs bei engen Platzverhältnissen zum Abenteuer wird.

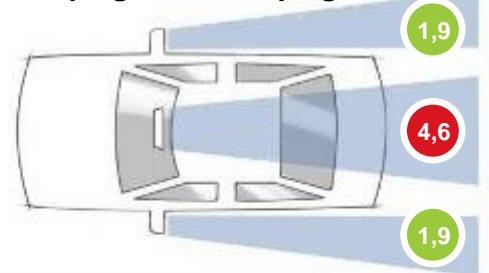


Trotz der großen Fensterflächen schränken die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen die Sicht erheblich ein.

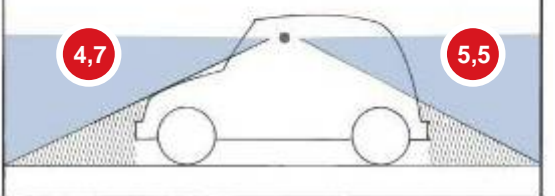
Rundumsicht



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.

3,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen kann nur durchschnittlich bewertet werden.

+ Die großen Türausschnitte vorn erleichtern den Zustieg. An allen äußeren Sitzen sind am Dach Haltegriffe angebracht, an den A-Säulen ist innen zusätzlich ein Griff zum leichteren Einsteigen montiert. Hinten ist der Zustieg zur zweiten und auch zur dritten Sitzreihe einwandfrei. Die geöffneten Schiebetüren rasten fest ein. Die 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. Auch an den vorderen Einstiegen sind Leuchten angebracht.

- Sowohl der Schweller als auch die Sitzfläche liegen sehr hoch über der Straße. Zum Einsteigen muss hoch aufgestiegen und 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, außer man bedient die Fernbedienung ein zweites Mal und deaktiviert somit die Safe-Lock-Funktion. Sind Türen geöffnet (mit Ausnahme der Fahrertür), kann das Fahrzeug verriegelt werden, wodurch die Gefahr des Aussperrens besteht.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Selbst bei voller Besetzung mit sieben 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 bis unters Dach beladen werden.



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

1,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die schwere Heckklappe gibt eine sehr große Ladeöffnung frei - damit ist der Kofferraum einwandfrei zugänglich. Auch wenn die Heckklappe leicht zu öffnen ist und selbständig nach oben schwingt, erfordert das "Herunterziehen" zum Schließen sehr viel Kraft. Mit der optionalen Schließautomatik wird die Klappe ins Schloss gezogen und muss nicht mehr zugeschlagen werden. Die Ladekante ist mit 57 cm angenehm niedrig, von innen stört keine Kante beim Ausladen. 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 zwei Metern sehr großzügig.

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. 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.

1,1

INNENRAUM

0,8

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 Klimaanlage sind in idealer Höhe positioniert. Schlecht zu finden ist die Steuerung der Sitzheizung, welche in den Drehreglern der Klimaanlage sitzt. Hervorragend positioniert ist das aufpreispflichtige Navigationssystem, das sich einfach bedienen lässt (per Touchscreen und Lenkradtasten) 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. Vorn wie hinten kann man Dosen und Flaschen in zahlreichen Haltern unterschiedlicher Größen unterbringen. Vorn sind vielfältige offene und geschlossene Ablagen vorhanden, welche hinten durch Schubladen unter den Sitzen und einen Zeitschriftenhalter ergänzt werden. Das Handschuhfach ist gekühlt und die Form praktikabel, es ist 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 Nutzfahrzeuherkunft des Multivan wieder, der guten Funktionalität tut dies keinen Abbruch.

1,2

Raumangebot vorne*

⊕ Reichhaltige Platzverhältnisse erlauben 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 sieben vollwertige Sitzplätze.

⊕ 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.

2,3 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.

2,1 Sitze

- + Die tendenziell straff gepolsterten und serienmäßig höheninstellbaren Vordersitze sind gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Eine in der Intensität verstellbare Lordosenstütze ist vorhanden. Auch auf den Einzelsitzen der zweiten Reihe kann man bequem sitzen, der Seitenhalt ist wie auf den Vordersitzen gut, die Sitzfläche aber etwas kurz. Die Lehnen bieten auf allen Sitzplätzen selbst großen Passagieren eine ausreichende Höhe. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze, Armlehnen nur für die erste und zweite Sitzreihe. Gut ist die Sitzposition des Fahrers. Seine Beine und Füße werden sehr gut unterstützt. Nur die Fußstütze links des Kupplungspedals liegt etwas weit hinten. Alle Passagiere nehmen eine entspannte Haltung ein.
- Weil die Dreier-Rückbank ganz hinten einen Kompromiss aus Sitzbank und Liegefläche darstellt, ist das Sitzen nicht so bequem. Weder Lehnen noch Sitzflächen sind ausreichend ausgeformt. Es mangelt auf der ebenen Sitzfläche vor allem an Seitenhalt.

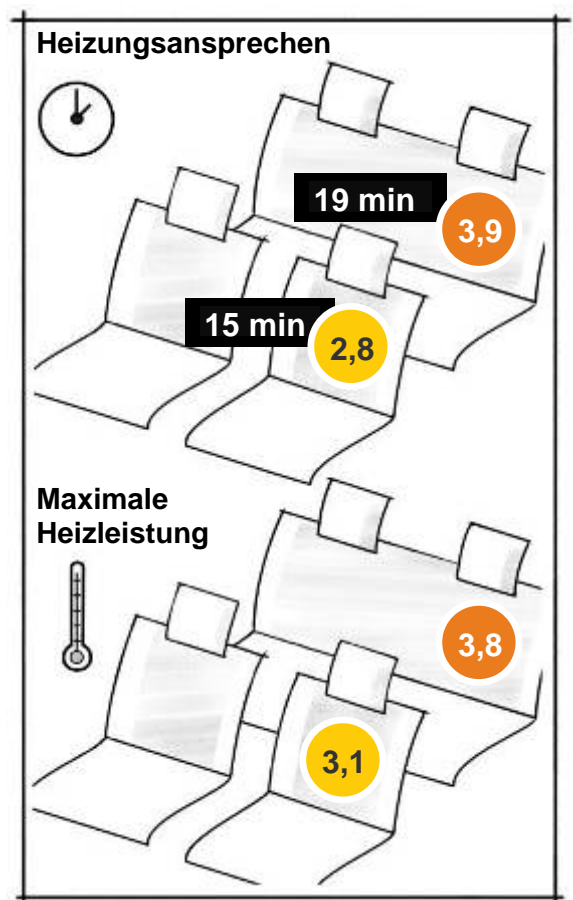
2,4 Innengeräusch

- + 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. Den Dieselmotor hört man im Innenraum deutlich arbeiten. Unangenehmen Lärm entwickelt er aber nicht.

2,7 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorn und hinten nur durchschnittlich an. Auch die Heizwirkung liegt im Mittelfeld, der große Innenraum stellt für das Heizsystem eine echte Herausforderung dar. Um eine Raumtemperatur von 22° C zu erreichen, vergehen vorn 15 Minuten und hinten sogar 19 Minuten. Die Luftverteilung und die Temperatur können nicht für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

+ Klimaanlage und Pollenfilter gibt es serienmäßig, gegen Aufpreis eine Drei-Zonen-Climatronic mit zweitem Verdampfer für den Fahrgastraum zur besseren Kühlung (im Testwagen nicht verbaut). Die automatische Umluftsteuerung sorgt für einen geruchsfreien Innenraum.

3,4 MOTOR/ANTRIEB

5,5 Fahrleistungen*

- Der kleine 84 kW/114 PS Diesel des Testfahrzeugs wirkt mit dem schweren Multivan überfordert. Weder bei voller Beschleunigung noch bei den Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang kann er ausreichend Leistung präsentieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) benötigt er 11,6 Sekunden. Ein besseres Beschleunigungspotential würde Fahrsicherheit verbessern.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Selbstzünders ist durchschnittlich. Zwar läuft er weitgehend vibrationsfrei und unter 3.000 Touren auch ohne störende Brummfrequenzen, oberhalb beginnt er aber deutlich zu dröhnen. Ab 4.000 Touren wird das Dröhnen fast unerträglich - in der Praxis wird man diesen Drehzahlbereich aber eher meiden.

2,0 Schaltung

+ Das Fünfgang-Schaltgetriebe ist sauber geführt und lässt sich präzise schalten. Nur selten tritt leichtes Haken auf. Die Schaltwege sind kurz, die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist hoch. Um Kraftstoff zu sparen, ist eine Gangempfehlung vorhanden, die dem Fahrer die richtigen Schaltpunkte signalisiert. Der Rückwärtsgang ist per Zugring gegen versehentliches Betätigen gesichert - ein Einlegen bei noch rollendem Fahrzeug quittiert das Getriebe mit deutlichem Rasseln.

3,0 Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Getriebe ist zwar ordentlich abgestuft, man vermisst aber gelegentlich die sechste Schaltstufe, mit der man dem schwachen Motor etwas auf die Sprünge helfen könnte. Bei 130 km/h dreht der Diesel bereits mit 2.700 Touren. Eine längere Gesamtübersetzung würde dem T5 aber das letzte Temperament rauben.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

+ 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.

Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Multivan kaum von der Bahn ab. Durchdrehende Räder werden von der Traktionskontrolle eingebremst. Die Motorschleppmomentregelung (MSR) unterbindet ein Blockieren der Räder, wenn man auf glattem Untergrund zurückschaltet und der Motor bremsen würde. Beim ADAC-Ausweichtest bekommt der Multivan 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. Durchschnittlich zwölf Meter Wendekreis sind nur Mittelmaß.

3,4 Bremse

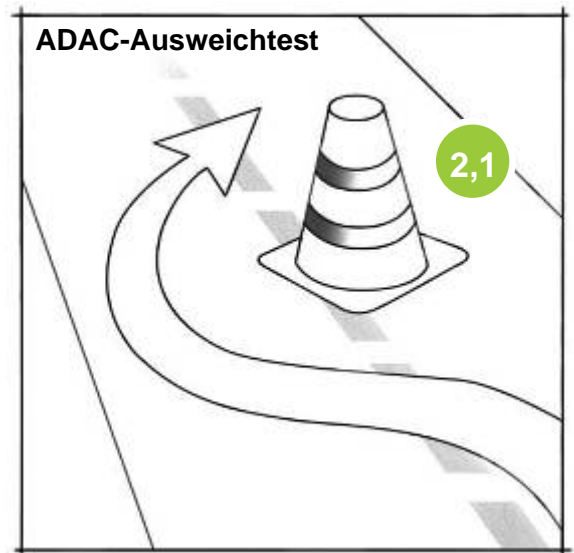
Ein mittlerer Bremsweg aus 100 km/h von 41 Meter ist durchschnittlich (Reifen: 215/65 R16 T Continental Vanco Eco). Die Bremsanlage ist aber standfest und zeigt keinerlei Fading. Die Bremse ist gut dosierbar.

2,4 SICHERHEIT

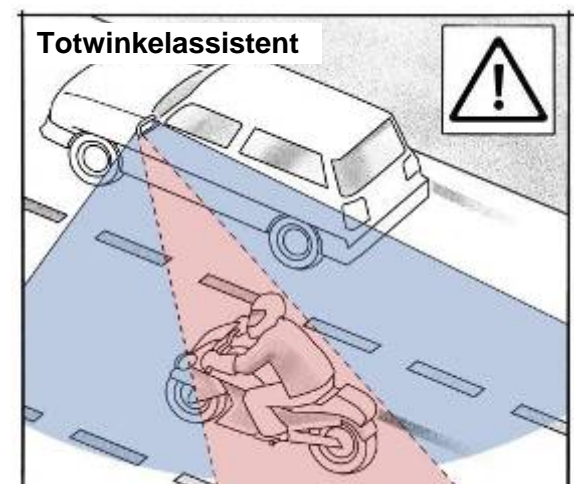
2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und BAS (Bremsassistent) sind serienmäßig an Bord. Das Reifendruck-Kontrollsystem ist optional für nur 55 € erhältlich. 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 Motor kann nur mit gedrückter Kupplung gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anrollen verhindert wird.

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



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.



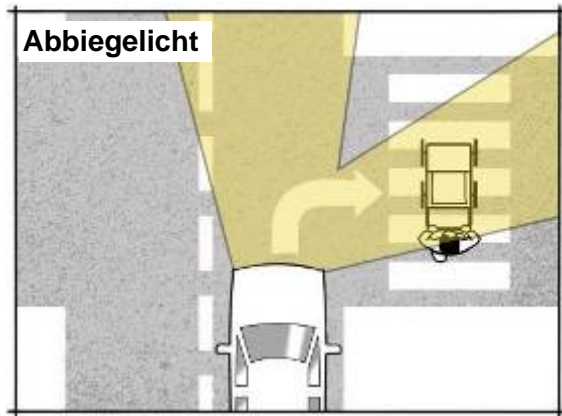
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

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 vier von fünf 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 elf von maximal 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 war - 16 von maximal 18 Punkten. Während die vorderen Kopfstützen für Personen bis 1,80 m ausgelegt sind, reichen die hinteren nur für Passagiere bis 1,75 m. Mit den stabilen Türgriffen lassen sich auch leicht verklemmte Türen öffnen.

- An den hinteren Sitzen sind keine Gurtwarner vorhanden.



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.

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. Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: jeweils VW Bobsy G 0/1 Isofix (rückwärts- bzw. vorwärtsgerichtet).

+ Auf allen fünf Sitzplätzen im Fond kann man Kindersitze unkompliziert und stabil befestigen, auch mittels ISOFIX-System. Fest installierte Gurtschlösser und großzügig dimensionierte Gurtlängen erleichtern das Anschnallen der Kindersitze - insgesamt ein sehr familienfreundlicher Maxi-Van. Der Beifahrerairbag ist jetzt serienmäßig deaktivierbar. Beim Crashtest fällt das Schutzpotenzial für Kinder insgesamt gut aus, 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 drei von max. 36 Punkten beim EuroNCAP-Crashtest.

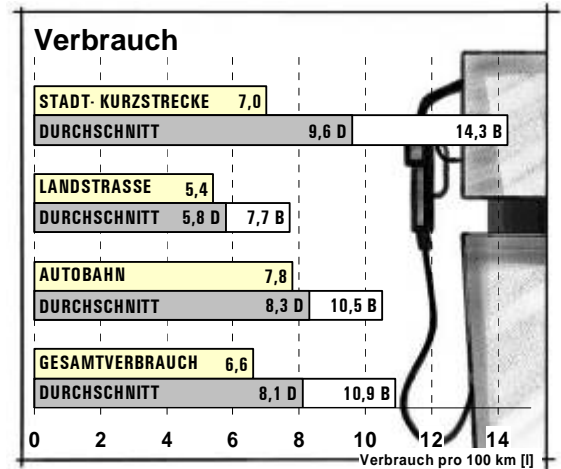
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Testverbrauch liegt bei durchschnittlichen 6,6 l Diesel auf 100 km. Für einen Bus dieser Größe ein beachtlicher Wert. Sowohl in der Stadt (7,0 l/100 km) als auch auf der Landstraße (5,4 l/100 km) oder auf der Autobahn (7,8 l/100 km) - alle Einzelbewertungen können sich sehen lassen. Der Multivan hat einen CO₂-Ausstoß von 172 g/km und erreicht somit beim ADAC EcoTest 39 Punkte.

2,2 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des BlueMotion TDI liegt noch im guten Bereich. Beim ADAC EcoTest verdient er sich 38 Punkte und erreicht somit ein Gesamtergebnis von 77 Punkten und somit vier Sternen.



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

2,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,1 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt.

⊕ Ein niedriger Verbrauch von relativ günstigem Dieselmotorkraftstoff führt zu geringen Betriebskosten.

0,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ VW gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,1 Wertstabilität*

⊕ Der T5 Multivan ist praktisch und beliebt, die sparsame Dieselmotormaschine zeitgemäß. Deswegen wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

2,5 Kosten für Anschaffung*

⊕ Ein Grundpreis von 35.730 € ist in dieser Fahrzeugklasse vollkommen akzeptabel.

⊖ Die Ausstattungsliste ist lang. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, sind Optionen im Wert von 7.790 € nötig.

3,0

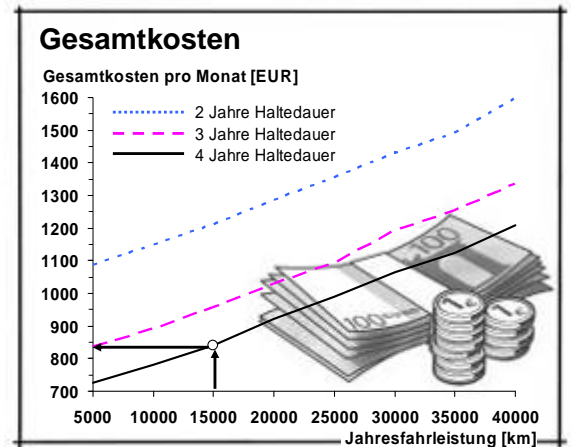
Fixkosten*

Um die Fixkosten des Multivan zu begleichen, darf etwas tiefer in die Tasche gegriffen werden. Schon die Kfz-Steuer schlägt mit 288 €/Jahr zu Buche. Richtig teuer wird es bei der Versicherung. Die Vollkaskoklasse liegt noch im Mittelfeld, aber für Haftpflicht und Teilkasko muss sehr viel Geld bezahlt werden.

2,2

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Der monatliche Unterhalt des Multivan ist erschwinglich. Nur die Fixkosten liegen im erhöhten Bereich. Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten sind günstig. Der geringe prozentuale Wertverlust sorgt in Zusammenspiel mit den akzeptablen Anschaffungskosten für einen niedrigen tatsächlichen Wertverlust.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 839 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	2.0 TSI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI BlueMotion	2.0 TDI	2.0 BiTDI
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	85(115)	150(204)	62(84)	75(102)	84(114)	103(140)	132(180)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	170/2700	350/1500	220/1250	250/1500	250/1500	340/1750	400/1500
0-100 km/h[s]	17,8	9,5	23,6	18,9	16,5	14,2	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	200	146	157	164	173	191
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,9 S	11,1 S	8,0 D	7,5 D	6,6 D	8,0 D	8,3 D
CO2 [g/km]	243	247	193	193	169	198	205
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/18/21	20/23/21	22/22/30	20/22/30	20/22/30	19/24/30	19/24/30
Steuer pro Jahr [Euro]	286	294	336	336	288	346	360
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	963	1192	848	852	839	879	1070
Preis [Euro]	30.815	47.124	30.815	32.862	35.730	35.242	48.433

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	84 kW (114 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/65R16T
Reifengröße (Testwagen)	215/65R16T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	11,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/ 5,4/ 7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	169g/km / 172g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4892/1904/1970 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2280 mm
Leergewicht/Zuladung	2120 kg/880 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1650 l/2870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	1210 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	138 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	542 Euro
Monatliche Gesamtkosten	839 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/30
Grundpreis	35.730 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Nebelscheinwerfer)	303 Euro°
Totwinkelassistent (im Ausstattungspaket)	928 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor (im Ausstattungspaket)	ab 238°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.541 Euro

INNEN

Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfairbag)	470 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (inkl. Seitenairbag)	470 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht & Sicht-Paket)	238 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (RNS 315)	ab 1309°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	857 Euro
Lackierung Metallic	904 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen