



VW T6 Multivan 2.0 TDI BMT Trendline

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

Kaum ein Auto hat eine so große Fangemeinde und kann auf eine derart lange Modellgeschichte zurückblicken wie der VW Bus, insbesondere als Multivan ist der VW auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt äußerst gefragt. Dementsprechend groß ist die Erwartungshaltung vor jedem neuen Modell des praktischen Hannoveraners. Manch einer wird enttäuscht sein, denn der T6 ist eigentlich nur ein Facelift des T5. Bis auf das jetzt verfügbare adaptive Fahrwerk und den neuen Motoren mit Euro6 - Abgasnorm fallen die Unterschiede nur marginal aus. Im ADAC Autotest tritt der T6 Multivan mit dem zwei Liter großen Diesel und 102 PS an. Trotz des im Testwagen verbauten BlueMotion-Pakets mit tieferem Fahrwerk und verbrauchsoptimierten Reifen kann der Verbrauch nur zufriedenstellen (6,9 l/100km). Die Komforteinbußen, die das straffe Fahrwerk mit sich bringt, hätte man doch allzu gerne an der Tankstelle zurückbezahlt bekommen. Der für den großen Wagen deutlich zu schwache Motor muss mit ordentlich Gaspedaleinsatz bei Laune gehalten werden, was dem Verbrauch natürlich nicht zu Gute kommt. Erstaunlicherweise darf der T6 selbst mit dem mageren 102 PS Diesel 2,2 Tonnen ziehen. Zumindest auf längeren Strecken sollte diese Anhängelast nicht ausgereizt werden, da der Motor schlicht überfordert ist. Insgesamt kann der Multivan nach wie vor seine traditionelle Variabilität und die überragenden Platzverhältnisse ausspielen - auch beim Preis bleibt sich Volkswagen Nutzfahrzeuge aber treu: Der Multivan kostet in der mageren Trendline Ausstattung und mit dem schwachbrüstigen Motor schon mindestens 36.414 Euro. **Karosserievarianten:** langer Radstand. **Konkurrenten:** Mercedes V-Klasse, Ford Tourneo Custom.

- +** enormes Platzangebot, hohe erlaubte Zuladung, variabler Innenraum, gute Wertstabilität
- magere Serienausstattung, müder Motor, unhandliches Fahrzeugformat



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

1,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,0 Familie

5,0 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,6 Langstrecke

1,0 Transport

4,9 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

Stand: April 2016
Text: Christoph Pauly

Der T6 Multivan ist gut verarbeitet, Volkswagen hat aber an anderen Modellen schon gezeigt, dass es durchaus besser geht. Zwar sind die Spaltmaße gleichmäßig und Schweißnähte sowie Blechkanten sauber versiegelt, aber im Detail ist Verbesserungspotential vorhanden. Türrahmen und Kofferraumklappe sind nicht komplett verkleidet, deshalb ist auch im geschlossenen Zustand von innen Blech zu sehen - kein hochwertiger Eindruck. Die vorhandene und schlichte Sperrholzverkleidung an der Kofferraumklappe erinnert sehr an die Transporter Version des Fahrzeugs und nicht an einen PKW. An der Fahrzeugfront gefällt dagegen die einfach zu öffnende Motorhaube, die zudem per Gasdruckfeder offen gehalten wird. Der simpel wirkende Tankverschluss ist nur zu öffnen, wenn die Fahrertür offen steht, und ist dadurch gegen unbefugtes Öffnen gesichert. In den Radkästen ist kein Akustikdämmstoff zu finden. Beim Blick unter das Fahrzeug erkennt man, dass der T6 nicht nach modernen und Treibstoff sparenden Aerodynamikmaßstäben entwickelt wurde: Der Motorraum ist zwar weitgehend glattflächig gekapselt und so auch ausreichend vor Schmutz geschützt, der restliche Unterboden präsentiert sich allerdings komplett unverkleidet. Bleche sind sichtbar mit Wachs vor Korrosion geschützt, die frei liegenden Handbremsseile allerdings nicht. Beim Öffnen der Türen zeigt sich der Türbereich auch nach einer Fahrt durch Regen und Schmutz sauber; den gut wirksamen Dichtgummis sei Dank. Der Innenraum präsentiert sich wie auch schon die Karosserie ordentlich verarbeitet, ohne aber Detailverliebtheit erkennen zu lassen. Manche Spalten zwischen den einzelnen Bauteilen sind recht groß und beim kräftigeren Hinlangen knarzt es schon auch mal. Richtiges Transporterfeeling kommt beim Betrachten der verwendeten Materialien auf: Kein Softlack schmeichelt den Händen, keine weiche Oberfläche lässt Wohlfühlstimmung aufkommen. Ausschließlich harte Kunststoffoberflächen mögen im Arbeitsalltag eines Handwerkers pflegeleicht sein, wirken in einem PKW aber schlicht billig.

⊖ Ob Handwerker oder nicht: Um die Scheinwerferbirnen zu wechseln, braucht man viel Geduld und Fingerspitzengefühl, da nicht viel Raum zur Verfügung steht. Aufgrund des fehlenden Fehlbetankungsschutzes kann der versehentliche Griff zur falschen Zapfpistole kostspielige Folgen nach sich ziehen. Bleibt man beim Rangieren an einem Hindernis hängen, schützen keine Kunststoffleisten vor teuren Lackreparaturen.

Der Alltag mit einem derart großen Fahrzeug gestaltet sich mit Licht und Schatten.

⊕ Weite Strecken sind mit dem Multivan ohne allzu viele Tankstopps realisierbar: Auf Basis des ADAC Testverbrauchs sind mit dem 70 Liter großen Tank 1.010 Kilometer Reichweite möglich. Optional ist auch ein Tank mit 80 Litern Fassungsvermögen erhältlich. Die maximal erlaubte Zuladung ist dem voluminösen Innenraum entsprechend: Wer tatsächlich regelmäßig die erlaubten 895 kg zuladen muss, nutzt den T6 wahrscheinlich geschäftlich und kann sich die (günstigere) Transporter Version bestellen, die sogar noch etwas mehr Zuladung bietet. Das zugeladene Gewicht kann auch zum Teil auf das Dach verteilt werden, 100 kg Dachlast sind erlaubt. Ebenfalls 100 kg beträgt die maximale Stützlast der Anhängerkupplung, selbst der Transport schwerer E-Bikes stellt hier kein Problem dar. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gewicht von 2,2 Tonnen gezogen werden, ungebremste bis 750 Kilogramm. Der Multivan Trendline hat serienmäßig fünf Sitzplätze, die höheren Ausstattungslinien bieten standardmäßig zusätzlich zwei drehbare Einzelsitze im Fond. Auch der Testwagen ist mit diesen ausgestattet.

⊖ Im Alltag eher hinderlich sind die gewaltigen Ausmaße der Karosserie: Mit Spiegeln ist der Wagen 2,3 m breit, was manch eine Garage zur Tabuzone macht. Obwohl es sich beim Testwagen um die kürzere der beiden erhältlichen Versionen handelt, ist der Bus mit 4,9 m Länge ebenfalls nicht gerade als handlich zu bezeichnen. Im Fall einer Reifenpanne ist zwar ein Wagenheber an Bord, zusätzlich sollte jedoch auch das aufpreispflichtige Reserverad bestellt werden. Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich bei vielen Reifenschäden als nutzlos erweisen kann.

3,3 Sicht

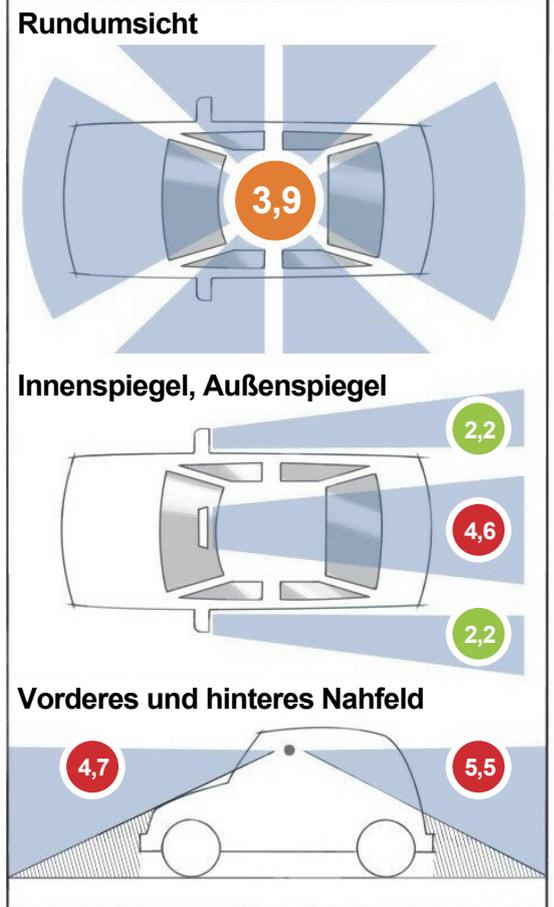
Der Sicht förderlich ist die sehr hohe Sitzposition, die jederzeit eine exzellente Übersicht im Straßenverkehr ermöglicht. Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Wagen dennoch kein gutes Zeugnis aus, hauptsächlich weil die Kopfstützen hinten nicht versenkbar sind. Der Testwagen ist mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, die zwar die Fahrbahn recht ordentlich, aber nicht annähernd so gut ausleuchten wie die heutzutage verbreiteten Xenon- oder LED-Scheinwerfer. Leider kosten die für den Multivan Trendline erhältlichen LED-Scheinwerfer unverschämte 1.800 Euro Aufpreis. Ebenfalls aufpreispflichtig sind die im Testwagen verbauten Parksensoren vorne und hinten, die beim Einparken ebenso helfen wie die großen Außenspiegel. Auch ohne die Parksensoren ist die Karosserie ordentlich abzuschätzen, hier hilft die kantige Karosserieform. Trotz der jahrzehntelangen Erfahrung im Bau von Bussen mit großen Frontscheiben hat VW noch keine absolut befriedigende Scheibenwischermechanik erdacht. Die Wischer funktionieren zwar bei jeder Geschwindigkeit zuverlässig, auf der Fahrerseite aber bleibt ein Streifen an der Dachsäule ungewischt, wie auch ein Teil der Scheibe im unteren Bereich.

⊖ Dies ist besonders ärgerlich, da niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug durch die hohe Front sowieso nicht gut einsehbar sind. Auch hinter dem Multivan müssen beispielsweise kleine Kinder weit vom Fahrzeug entfernt sein, bis sie zu sehen sind. Der Innenspiegel sollte bei einem so breiten Auto größer sein.

2,9 Ein-/Ausstieg

Serienmäßig kommt der Multivan mit einer Schiebetür rechts, gegen Aufpreis wird für den Käufer auch auf der linken Seite eine Schiebetür montiert (nicht im Testwagen, erst ab Comfortline erhältlich). In der kurzen Karosserievariante entfällt dann der Tisch im Innenraum.

⊕ Die Paradedisziplin des Busses ist der Zustieg via Schiebetür - Kinder können hier aufrecht laufend einsteigen, auch Erwachsene tun sich nicht schwer, das Passagierabteil zu betreten. Ist man körperlich nicht (mehr) so fit, kann man zusätzlich Griffe an der Dachsäule als Zustiegshilfe nutzen. Bewegt der Busfahrer den Wagen zügiger oder kommt der Bus aufgrund schlechter Straßenverhältnisse in Bewegung, können sich bei Bedarf alle Passagiere mit einem Fensterplatz an Haltegriffen festhalten. Ver- und entriegelt werden die Türen mittels der praktischen Fernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten.



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.

Auch an Steigungen arretiert die Schiebetür in der offenen Position zuverlässig und gefährdet aussteigende Personen nicht. Optional fährt die Schiebetür elektrisch auf und zu. Die vorderen Türen verfügen ebenfalls über zuverlässige Türfeststeller (drei Positionen). Stellt man das Auto im Dunkeln ab, aktiviert ein kurzer Zug am Fernlichthebel das Abblendlicht für einige Zeit und beleuchtet so das Vorfeld des Wagens.

⊖ Die vorderen Sitze sind mangels Schiebetüren nicht so mustergültig erreichbar wie die hinteren. Hier stört der hohe und breite Schweller. Die enorme Montagehöhe der Sitze macht den Zustieg sowie den Ausstieg zusätzlich beschwerlich - an der A-Säule montierte Haltegriffe erleichtern die Kletterpartie immerhin.

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraumvolumen des T6 Multivan ist schlichtweg enorm. Für die Kofferraummessung im ADAC Autotest wurden die Sitze in Reihe zwei und drei so eingestellt, dass auf allen Plätzen eine 1,84 Meter große Person entspannt sitzen kann. Dann beträgt der Kofferraum bis zur Scheibenunterkante 705 Liter - wohlgemerkt in der kurzen Karosserievariante. Klappt man die Rückenlehne der dritten Reihe um und belädt bis zur Scheibenunterkante, kommt man schon auf 1.010 Liter Volumen respektive 26 Getränkeboxen. Bis zum Dach sind es dann 2.180 Liter. Baut man alle Sitze bis auf die vorderen beiden aus, steht bis zur Fensterunterkante eine 1.310 Liter und bis zum Dach eine 3.245 Liter große Höhle zur Verfügung, die von den vorderen Sitzen bis zur Heckklappe über 2,5 Meter lang ist. Hat man tatsächlich noch mehr Platzbedarf, steht die um 40 cm längere Karosserievariante zur Wahl - allerdings nicht für die getestete Ausstattungslinie Trendline. Für den langen Multivan muss der Wagen in der Comfortline ausgestattet sein.



Bei voller Besetzung stellt der VW Multivan immer noch üppige 705 Liter Kofferraumvolumen zur Verfügung.

1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Multivan hat immer eine große Heckklappe verbaut, seitlich öffnende Flügeltüren finden sich nicht mehr in der Aufpreisliste. Die Klappe ist etwa 1,30 Meter hoch, dementsprechend muss man beim Öffnen einen Schritt zurück machen und am besten schon beim Einparken genügend Platz dafür einplanen. Das Öffnen selbst geht leicht von der Hand, Gasdruckfedern unterstützen den Vorgang.

⊕ Die sich hinter der Klappe verbergende Öffnung ist groß genug, um auch sperrigste Gegenstände (wie beispielsweise ein Fahrrad) einzuladen. Zudem liegt die Ladekante nur knapp 55 cm hoch, was das Einladen erleichtert. Der Ladeboden ist auf gleicher Höhe, Gepäck muss beim Ausladen nicht angehoben werden. Auch bei Dunkelheit findet man sich im Kofferraum zurecht, es sind zwei Lampen vorhanden.

⊖ Das Schließen der Klappe fällt recht schwer - die dafür vorgesehene Schlaufe ist weit innen an der Klappe angebracht, weshalb man sich diese beim Zuziehen versehentlich auf den Kopf schlagen kann. Steht der Kofferraum offen, müssen Personen ab 1,90 Meter außerdem aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft an den spitzen Ecken der Klappe anzustoßen.

2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig hat der Multivan Trendline eine verschieb- und ausbaubare Sitzbank für drei Personen. Der Testwagen ist darüber hinaus mit zwei drehbaren Einzelsitzen in der zweiten Sitzreihe ausgestattet, die ebenfalls verschieb- und ausbaubar sind. Je nach zu transportierendem Gepäck lässt sich der Laderaum also individuell gestalten.

– Das Klappen der Sitze geht leicht von der Hand, der Ausbau ist im Handbuch ebenfalls leicht verständlich beschrieben. Problematisch am Ausbau der Sitze ist aber deren Gewicht: Die Einzelsitze wiegen 38 Kilogramm, die Rückbank deren 90. Für Ein- und Ausbau sollten also Helfer eingeplant werden. Ablagen für kleine Utensilien sind im Kofferraum nicht vorhanden.

1,6 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Die Bedienung des T6 ist durchgehend sinnfällig und stellt keine Herausforderung dar. Allerdings sind einige Details nur zufriedenstellend gelöst, was teilweise aber an der mageren Ausstattung des Testwagens liegt: Das konventionelle Zündschloss an der Lenksäule ist nicht beleuchtet, der Testwagen verfügt außerdem über keinen Regensensor, zumindest bietet er zusätzlich zu zwei Dauerwischgeschwindigkeiten eine einstellbare Intervallschaltung. Der Heckscheibenwischer ist neben seiner Wisch-Wasch-Automatik per Intervallschaltung aktivierbar. Auch eine elektrische Sitzeinstellung ist nicht an Bord, die manuelle Einstellung klappt aber tadellos. Es fehlt eine Fahrtlichtanzeige im Kombiinstrument. Die Lautsprecher bieten einen zufriedenstellenden Klang. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur, wenn die Zündung an ist, haben aber einen Einklemmschutz.



Die Funktionalität ist gut, aber die Verarbeitungsqualität ist nur durchschnittlich und bietet Raum für Verbesserungen.

+ Der Fahrerplatz wurde ergonomisch angenehm eingerichtet: Das Lenkrad ist manuell in Höhe und Weite einstellbar, der Schalthebel ist oben im Armaturenbrett gut erreichbar platziert. In der Türverkleidung findet man den Schalter für die Außenspiegelverstellung, der gut erreichbar und leicht zu bedienen ist. Auch die Pedale sind gut gestaltet - mit großen Schuhen wird allerdings die Fläche des Kupplungspedals zu klein und man tritt auf dessen Gestänge oder bleibt an der Fußablage hängen. Links unten neben dem Lenkrad findet sich der Lichtschalter, an dem auch die Nebelleuchte betätigt wird. Angenehm weit oben in der Mittelkonsole wurde das Bedienfeld für die Klimaanlage angebracht, deren Bedienung denkbar einfach ist - eindeutige Piktogramme und gut greifbare Drehschalter helfen hier. Heckscheibenheizung und automatisierte Umluftschaltung werden ebenfalls hier aktiviert. Das Infotainmentsystem mit einer Kombination aus Touchscreen und Tastenbedienung funktioniert gut und alle Grundfunktionen sind wie das gesamte Fahrzeug intuitiv bedienbar. Da der Testwagen in der niedrigen Trendline Ausstattung und ohne bedeutende Sonderausstattung konfiguriert ist, finden sich abgesehen von Klimaautomatik und Infotainmentsystem nicht viele weitere Tasten und Schalter auf dem Armaturenbrett. Diese sind übersichtlich angeordnet - bis auf deren zwei. Die Höheneinstellung für die Scheinwerfer und die Regelung der Cockpitbeleuchtung sind versteckt links hinter dem Lenkrad angebracht. Beleuchtet sind aber alle Bedienelemente, auch alle Tasten im Dachhimmel. Das Kombiinstrument ist vorbildlich gestaltet: Klare Beschriftungen, analoge Anzeigen für Kühlmitteltemperatur und Kraftstoffvorrat und ein leicht verständlicher Bordcomputer (optional), der mittels gut ablesbarem Display über alle relevanten Daten aufklärt. Beleuchten lässt sich der Wagen im Innenraum bis in jede Ecke, allerhand Leuchten im Dach sorgen für ausreichende Helligkeit. In puncto Ablagen gibt sich der Multivan keine Blöße: Es gibt mehr als ausreichend viele Fächer und Becherhalter in verschiedensten Dimensionen. Dies gilt für alle Sitzplätze im Bus.

– Die einzige abschließbare Ablage, das Handschuhfach, ist allerdings enttäuschend: Selbst das Bordhandbuch mit der (zugegebenermaßen recht umfangreichen) Bedienungsanleitung ist zu groß dafür. Ebenfalls groß sind die vorderen Türen - sind sie ganz geöffnet, muss man sich sehr weit aus dem Fahrzeug lehnen, um sie zu schließen.

1,3 Raumangebot vorne*

⊕ In Sachen Raumangebot macht dem Bus keiner etwas vor: Der Fahrerplatz ist für Personen bis knapp zwei Metern Körpergröße leicht ausreichend, sowohl was Bein-, als auch Kopffreiheit angeht. Durch die enorme Fahrzeugbreite und die geraden und großen Scheibenflächen stellt sich auch subjektiv ein großzügiges Raumgefühl ein.

0,7 Raumangebot hinten*

⊕ In allen Sitzreihen finden Menschen auch mit über zwei Metern Körpergröße genügend Platz vor - und fühlen sich dabei nie eingeengt.

1,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Multivan bietet allerhand Sitzmöglichkeiten: Drehbare Sitze sind für alle drei Sitzreihen erhältlich, serienmäßig ist die längs verschiebbare Dreier-Rückbank. Längs verschiebbar sind stets alle Sitzmöglichkeiten. Der Testwagen bietet zwar nicht die drehbaren Sessel für Fahrer und Beifahrer, ist aber mit den Einzelsitzen in der zweiten Reihe ausgestattet, die auch entgegen der Fahrtrichtung gedreht werden können. Damit und mit dem im Multivan serienmäßigen Klapp Tisch (der aber mühselig aufzubauen ist) stellt sich im Innenraum fast schon Wohnzimmeratmosphäre ein.



Der Innenraum kann individuell umgestaltet werden. Personen über 2,0 m Körpergröße finden ausreichend Platz vor.

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Für die neue Generation des T6 ist erstmals ein adaptives Fahrwerk erhältlich, mit dem der Testwagen allerdings nicht ausgestattet ist. Verbaut ist im Rahmen des BlueMotion Effizienz-Pakets aber ein Sportfahrwerk, das den Bus um etwa 20 Millimeter tiefer legt - dieses ist in der Highline Ausstattung serienmäßig an Bord. Das Fahrwerk ist zufriedenstellend gelungen, wirkt aber recht hart und bockig, gerade wenn der Bus unbeladen unterwegs ist. Merkwürdig ist das vor allem auf kurzen Wellen, die nicht absorbiert werden, sondern den Wagen stets in Bewegung halten - besonders, wenn die linke und die rechte Fahrzeugseite nicht gleichzeitig angeregt werden. Durch das straffe Fahrwerk schwingt der Wagen auf langen Bodenwellen erst bei hohen Geschwindigkeiten nach und nickt beim Bremsen und Beschleunigen nicht übermäßig. Ausgeprägtes Wanken ist allerdings schon bei etwas höheren Kurvengeschwindigkeiten vorhanden. Positiv: Kleine Fahrbahnebenheiten regen das Auto nicht störend zum Stuckern an. Einzelhindernisse wie Gullideckel und auch Querfugen in der Fahrbahn kann der tiefergelegte Bus nur zufriedenstellend abfedern, hier wirkt der Wagen besonders hölzern. Kopfsteinpflaster aber überfordert das Ansprechverhalten der Dämpfer, hier geht jeglicher Komfort verloren. Rauer Fahrbahnbelag ist deutlich fühlbar. In der Stadt, bei niedrigen Geschwindigkeiten, könnte der Wagen etwas geschmeidiger abrollen, fällt aber nicht unangenehm auf. Belädt man den Bus, verbessert sich das Ansprechen der Dämpfer bei kurzen Stößen, ein deutlicheres Nachschwingen auf langen Wellen stellt sich aber ebenfalls ein.

2,3

Sitze

Die serienmäßigen, manuell zu verstellenden Vordersitze sind höhenverstellbar und verfügen über eine in der Intensität verstellbare Lordosenstütze. Sie bieten - wie auch die Einzelsitze in der zweiten Reihe - etwas wenig Kontur an Sitzflächen und Lehnen, so hat man wenig Seitenhalt. Bequem sind die Sitze aber dennoch, eine angenehme Sitzposition findet sich schnell. Dazu trägt beim Fahrer auch das große und stabile Trittbrett bei, auf dem der Kupplungsfuß auf der Autobahn ruhen kann. Die Polsterung der Sitze ist gelungen, schwere Fahrer wünschen sich gerade auf langer Strecke aber eine etwas gleichmäßigere Unterstützung, man sitzt nach längerer Fahrt nicht mehr so entspannt wie zu Beginn. Hier schaffen eventuell die aufpreispflichtigen und elektrisch verstellbaren Komfortsitze Abhilfe. In der letzten Sitzreihe sitzt man vor allem Dank des angenehmen Kniewinkels gut auf der straffen Sitzbank, deren Lehnenneigung so wie auf allen anderen Plätzen außerdem einstellbar ist.

+ Positiv aufgefallen sind die hohen Lehnen, die auch großen Fahrern genügend Unterstützung bieten.

3,0

Innengeräusch

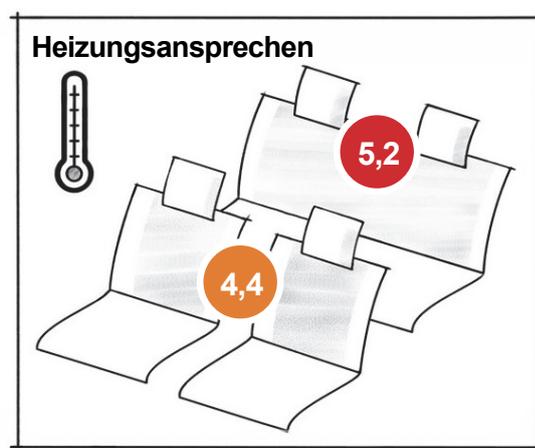
Der Geräuschpegel im Innenraum liegt hoch, das zeigt auch die Messung: Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130km/h) wurde ein Pegel von 69,6 db(A) ermittelt. In keinem Bereich zeigt sich der Multivan leise: Der Dieselmotor ist stets präsent, auch die Windgeräusche sind dem hohen Aufbau entsprechend stark vorhanden. Zusätzlich sind Reifenrollgeräusche deutlich vernehmbar und der Innenraum wummert stark, wenn die Karosserie entsprechend angeregt wird - beispielsweise auf Kopfsteinpflaster. Akustisch ist der Multivan definitiv mehr Lieferwagen als PKW.

3,3

Klimatisierung

Im Testwagen findet sich die Sonderaustattung Climatronic, die im Dachhimmel auch Ausströmer für die hinteren Sitzreihen beinhaltet. Die Temperatur kann dann auch im Fond frei gewählt werden. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur ebenfalls unabhängig voneinander einstellen, die Luftverteilung erfolgt jedoch für beide Seiten gleich. Ein Luftgütesensor erkennt Schadstoffe in der Luft und betätigt die Umluftfunktion automatisch.

- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen. Ein Aktivkohlefilter für die Frischluft kostet unverschämtermaßen Aufpreis - 24,99 Euro für eine Selbstverständlichkeit. Im ADAC Heizungstest schneidet der Multivan trotz zweitem Verdampfer und zweiter Heizung (die sich zur Standheizung aufrüsten lässt) schlecht ab. Im großen Innenraum dauert es lange, bis es angenehm warm wird.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,7

MOTOR/ANTRIEB

5,4

Fahrleistungen*

- Der Multivan ist ein großes und schweres Auto - mit dem im Testwagen verbauten, 102 PS starken Diesel ist der Wagen untermotorisiert. Im heutigen Straßenverkehr ist man meist ein Hindernis, in bergigem Gelände und unter Ausnutzung der immensen Zuladung mitunter auch für LKW.

Laut VW braucht der Bus mindestens 17,9 Sekunden, um aus dem Stand auf Tempo 100 zu kommen, bei 157 km/h soll dann Schluss sein mit dem Vorwärtsdrang. Die ADAC Messungen der Elastizität untermauern die bescheidenen Sprintfähigkeiten: Im vierten und fünften Gang vergehen 13,7 beziehungsweise 20,3 Sekunden, bis der Bus von 60 auf 100 km/h beschleunigt hat. Nutzt man die niedrigeren Gänge, um beispielhaft für einen Überholvorgang möglichst zügig im gleichen Bereich zu beschleunigen, dauert es immer noch 13 Sekunden (im dritten und vierten Gang). Auch jenseits der Messwerte wirkt der Motor immer überfordert, den Wagen angemessen zu bewegen, man fährt oft mit hoher Last und muss häufig schalten.

3,0 Laufkultur

Motorbedingte Vibrationen finden sich vor allem im Bereich bis 2.000 Umdrehungen. Brummig zeigt er sich unter Last bis etwa 1.300 Umdrehungen. In höheren Bereichen, ab 3.500 Umdrehungen, dröhnt der Motor dann. Sowohl in Bezug auf Vibrationen als auch unter akustischen Gesichtspunkten lässt sich mit dem Wagen am besten zwischen 2.000 und 3.500 Umdrehungen leben.

2,5 Schaltung

Die Schaltung ist zufriedenstellend, bietet aber noch Luft nach oben. Die Gassen sind sauber geführt und die Schaltwege gerade für einen Bus nicht zu lang. Das konventionelle H-Schema mit Rückwärtsgang links vorn erfordert keine Eingewöhnung. Der Rückwärtsgang ist durch einen Sperrring gesichert, könnte aber besser synchronisiert sein - es kracht im Getriebe, wenn der Wagen beim Einlegen noch nach vorne rollt. Die Kupplung ist fein dosierbar, so kann der Wagen auch ohne Gas rangiert werden. Das Start-Stopp-System funktioniert gut, man kann den Wagen aber nicht per Kupplungsbetätigung bei eingelegtem Gang starten.

⊕ Eine Gangempfehlung zeigt den momentan ökonomischsten Gang an. An Bergen hält eine Anfahrhilfe den Wagen kurze Zeit fest, so gelingt das Anfahren ohne Zurückrollen.

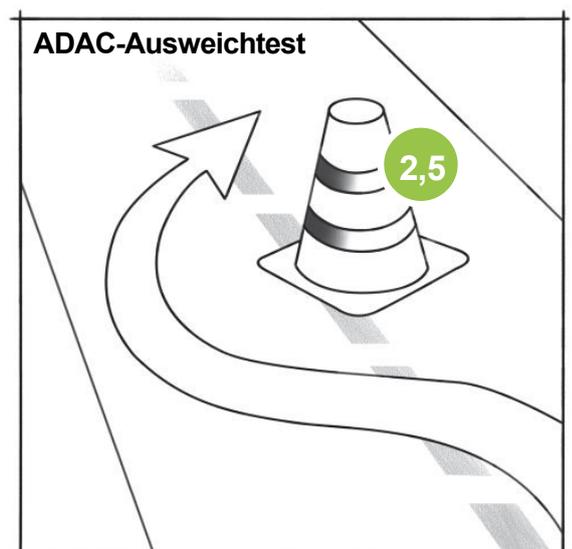
3,3 Getriebeabstufung

Die Abstufung ist dem Motors angepasst, man kann stets im Leistungsbereich des Motors bleiben, wenn man durchbeschleunigt. Insgesamt ist die Übersetzung kurz gewählt. 130 km/h entsprechen im fünften Gang 3.000 Umdrehungen. Ein sechster Gang wäre auf der Autobahn deshalb sinnvoll.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der ADAC Ausweichtest stellt dem T6 Multivan ein ordentliches Zeugnis aus. Zwar ist der Bus nicht fahraktiv, aber sicher. Er untersteuert bereits beim zackigen Anlenken, beim Gegenlenken noch mehr und baut so Geschwindigkeit ab. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in der Kurve reagiert der Bus träge und sicher.



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.

Auch Spurrinnen lassen den Wagen unbeeindruckt, nur unter Last klinkt er sich manchmal in Spuren ein. Die Traktion ist gut, der schwache Motor fordert dem Frontantrieb aber auch nichts ab.

⊖ Nach einem kurzen Lenkimpuls wankt der Wagen sehr stark und schwingt nach, der Bus stabilisiert sich erst langsam wieder.

3,0 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an, die Hinterachse folgt dem Lenkbefehl aber verzögert - je größer der Lenkwinkel, desto größer ist die Verzögerung. Das Lenkmoment ist während der Fahrt auf sehr niedrigem Niveau, was die Lenkung gefühllos wirken lässt. Dadurch und wegen des ausgeprägten Wankens muss gerade auf der Autobahn die Linie oft korrigiert werden, besonders zielgenau ist der Bus nicht. Beim Rangieren aber ist der Kraftaufwand dagegen eher hoch - die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung kostet Aufpreis und ist im Testwagen nicht verbaut. Auf kurze Anregung reagiert die Lenkung leicht stößig, Querfugen in durchfahrenen Kurven nehmen Einfluss auf die Richtungsstabilität. Der Wendekreis ist mit 12,1 Metern im Klassenvergleich durchschnittlich, mit fast dreieinhalb Lenkraddrehungen von Anschlag zu Anschlag zeigt sich die Lenkung recht indirekt.

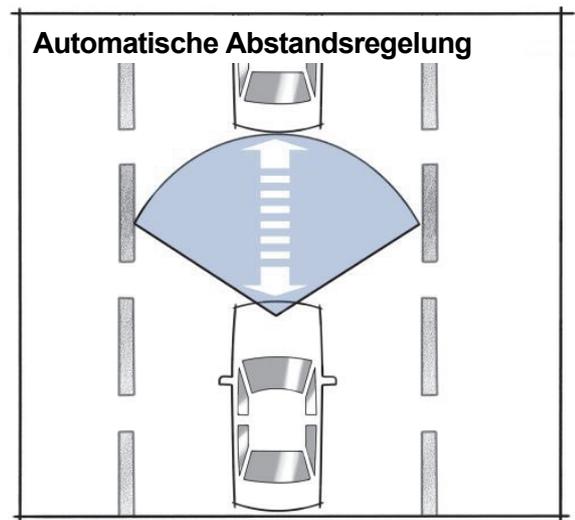
2,5 Bremse

+ Der Testwagen ist mit der optionalen größeren Bremsanlage ausgestattet, wie sie für die leistungsstärkeren Motoren serienmäßig ist. Diese spricht gut an, auch die Dosierbarkeit überzeugt. Die objektiven Messwerte ebenfalls: 37,8 Meter genügen dem schweren Wagen, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiVanContact 200; Größe: 215/60 R17 109/107 T). Bei scharfen Bremsungen in der Kurve schiebt der Wagen vom ESP begleitet über die Vorderräder und bleibt so unkritisch.

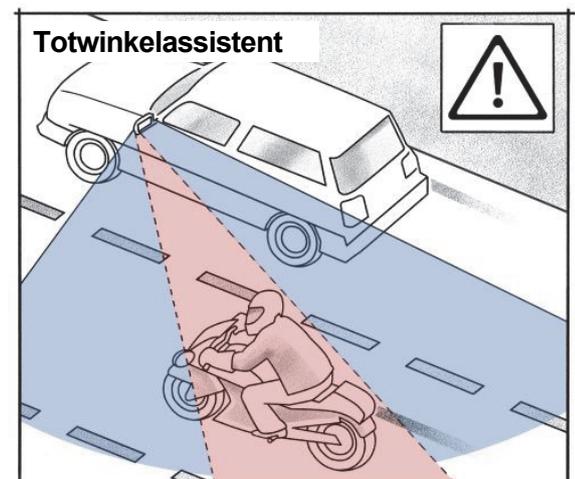
2,1 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der T6 ist zwar als neues Fahrzeug vorgestellt worden, die aktive Sicherheitsausstattung bietet allerdings keine aktuellen, kamerabasierten Systeme wie etwa einen Spurhalteassistenten. ESP und Bremsassistent sind per Gesetz Pflicht, genauso wie die (hier indirekt messende) Reifendruckkontrolle.



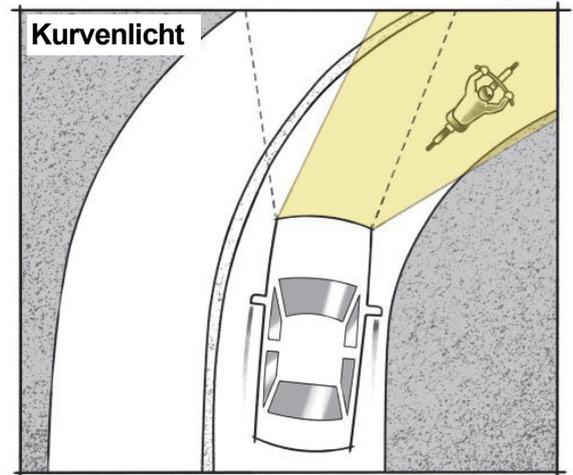
Automatische Abstandsregelung
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



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.

⊕ Gegen Aufpreis gibt es den Totwinkelassistenten "side assist" und den "front assist", der eine Kollisionswarnung für höhere Geschwindigkeiten und eine City-Notbremsfunktion beinhaltet (front assist im Testwagen). Kurven- und Abbiegelicht stehen ebenfalls in der Aufpreisliste, ein Müdigkeitswarner ist im "front assist" inbegriffen. Ein ACC-System, das den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug konstant hält, kann gegen weiteren Aufpreis geordert werden. Verbindet man das System mit dem automatischen Getriebe, funktioniert dieses System auch bis zum Stillstand. Die optionalen LED-Rückleuchten verbessern die Sichtbarkeit (nicht im Testwagen). Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage ein, um den folgenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen.

⊖ Der Warnblinkschalter ist im Cockpit nicht prominent platziert und ist deswegen im Notfall nicht sofort zu finden.



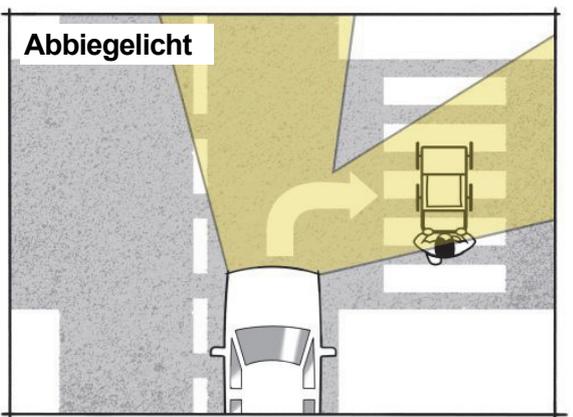
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Mit der Rechtslenkervariante des Vorgängermodells T5 wurde ein Crashtest durchgeführt, dessen Ergebnisse auch für den T6 aussagekräftig sind. Beim Modellwechsel wurde an der Karosserie nichts Grundlegendes verändert.

⊕ Beim EuroNCAP Crashtest erzielte der VW gute 79% der maximalen Punkte (Stand 11/2013). Die Kopfstützen genügen auf den vorderen Sitzen für Personen bis 1,90 Meter, der Abstand zum Kopf ist bei allen Kopfstützen im Fahrzeug gering, so können diese gut wirken. Nach einem Unfall werden die Bremsen blockiert, um die Gefahr von Folgekollisionen zu verringern. Außerdem können an den stabilen Bügeltürgriffen hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was die Rettung der Insassen erleichtert.

⊖ In den hinteren Sitzreihen sind Personen über 1,75 Meter durch die nicht hoch genug arretierbaren Kopfstützen bei einem Heckaufprall nicht gut vor einem Schleudertrauma geschützt. Nur für den Fahrer gibt es einen Gurtwarner, über den Anschnallstatus aller anderen Insassen bleibt der Fahrer im Ungewissen.



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.

1,4 Kindersicherheit

⊕ Im EuroNCAP Crashtest erreicht der Bus in Bezug auf die Kindersicherheit noch gute 74% der Punkte. Kindersitze können auf allen äußeren Plätzen per Isofix und Ankerhaken befestigt werden. Auf allen Plätzen sind Gurtlänge, Gurtanlenkpunkte und Gurtschlösser so gestaltet, dass Kindersitze sehr gut montiert werden können. Auch die Sitzpolster sind von Stabilität und Form gut dafür geeignet. Besonders hoch aufbauende Kindersitze stellen im Bus auch kein Problem dar. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig per Schlüsselschalter deaktivierbar. Auf allen Plätzen ist die Montage von Kindersitzen aller Altersgruppen per Gurt erlaubt.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

4,0 Fußgängerschutz

– Der Fußgängerschutz des T5/T6 mit der hohen Front ist mäßig und wird im EuroNCAP Crashtest mit nur 32% der Punkte bewertet.

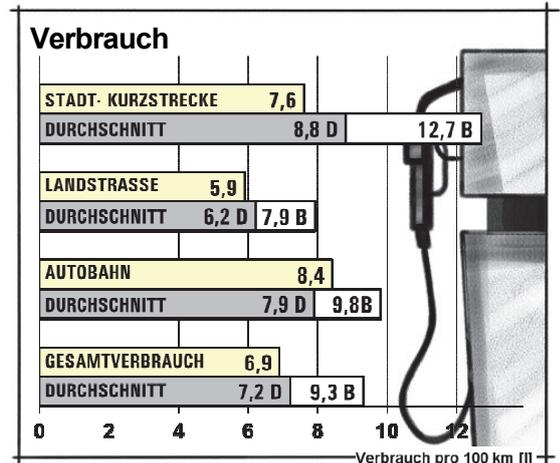
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des T6 Multivan 2.0 TDI mit 102 PS fällt nicht besonders niedrig aus. Mit einer CO2-Bilanz von 220 g/km erhält das Fahrzeug 24 Punkte im CO2-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Bus 7,6 l/100 km, außerorts 5,9 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert er 8,4 l/100 km.

1,2 Schadstoffe

+ Im Schadstoffkapitel erreicht der Diesel 48 von 50 möglichen Punkten, hier zeigt sich wieder die Sinnhaftigkeit eines AdBlue-Abgasreinigungssystems. Selbst auf der Autobahn bei hohen Lasten steigt der NOx-Ausstoß nicht so sehr an wie bei Fahrzeugen mit dem günstigeren NOx-Speicherkat. In der Summe erhält der Wagen 72 Punkte und vier Sterne im Ecotest.



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

1,9 AUTOKOSTEN

2,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der T6 erhält in diesem Kapitel eine befriedigende Bewertung.

1,6 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.

1,7 Wertstabilität*

+ Der Multivan hat eine geradezu legendäre Wertstabilität, auch das neue Modell wird hier wohl keine Ausnahme machen.

2,7 Kosten für Anschaffung*

36.414 Euro sind für den T6 2.0 TDI mit 102 PS und kurzem Radstand mindestens fällig. Die Serienausstattung ist nicht sehr umfangreich, immerhin ist eine Klimaanlage serienmäßig an Bord. Ansonsten muss für alle sinnvollen komfort- und sicherheitsrelevanten Extras zusätzlich gezahlt werden.

2,1 Fixkosten*

Die Teilkaskoeinstufung in Klasse 22 ist recht günstig.

- ⊕ Sehr positiv ist die Einstufung in die niedrige Vollkaskoklasse 18.
- ⊖ Für die Steuer muss tief in die Tasche gegriffen werden (310 Euro), auch die HaftpflichtEinstufung kommt im Klassenvergleich teuer (KH: 19).

1,7 Monatliche Gesamtkosten*

- ⊕ Die monatlichen Gesamtkosten sind im Klassenvergleich niedrig, auch wegen des geringen Wertverlusts.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TSI BMT DSG	2.0 TDI BMT	2.0 TDI BMT	2.0 TDI BMT	2.0 TDI BMT
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)]	150 (204)	62 (84)	75 (102)	110 (150)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	350/1500	220/1250	250/1500	340/1500	450/1400
0-100 km/h[s]	9,5	22,2	17,9	12,9	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	146	157	182	203
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	9,0 S	6,0 D	6,0 D	6,2 D	6,5 D
CO2 [g/km]	206	155	155	161	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/24/23	19/18/22	19/18/22	19/20/24	19/22/26
Steuer pro Jahr [Euro]	262	310	310	322	338
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1084	706	720	827	1016
Preis [Euro]	50.974	29.952	32.065	39.252	51.384

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	75 kW (102 PS)
bei	3000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/65R16C
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	17,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3. + 4. Gang)	13,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/5,9/8,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	155 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	220 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4904/1904/1970 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2300 mm
Leergewicht/Zuladung	2185 kg/895 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1010 l/1310 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1010 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	110 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	117 Euro
Monatlicher Wertverlust	502 Euro
Monatliche Gesamtkosten	788 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/18/22
Grundpreis	36.414 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (per Nebelleuchten)	327 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	1.107 Euro
Allradantrieb	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (bis 30km/h)	292 Euro°
Fernlichtassistent	150 Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (inkl. Fernlicht u. Rücklicht)	1.803 Euro
Regen- und Lichtsensor (Paket Licht&Sicht)	244 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Schiebetüren elektrisch	637 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Standheizung (Luft)	1.910 Euro
Tempomat	357,00 Euro
Totwinkelassistent	768 Euro

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/494 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht&Sicht)	244 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/1.184 Euro°
Navigationssystem	ab 1.154°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	458 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung (starr)	732 Euro
Einparkhilfe vorne (und hinten)	678 Euro°
Glas-Hubdach	970 Euro
Lackierung Metallic	1.071 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen