



VW T6 Multivan 2.0 TDI BMT Generation Six DSF

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse (146 kW / 199 PS)

Der VW Bus ist eine ähnliche Ikone wie der Wolfsburger Käfer. Besonders schöne Exemplare der ersten Generation erzielen inzwischen Liebhaberpreise im sechsstelligen Bereich. Auch wenn das im ersten Moment nach einem enormen Preis klingt - für einen gut ausgestatteten aktuellen VW Bus liegt man von dieser Marke gar nicht so weit weg. Natürlich erhält man damit weit mehr Ausstattung und Leistung als vor sechzig Jahren.

Das größte Argument für einen aktuellen T6 Multivan ist freilich sein Platz. Der ist enorm, ein riesen Kofferraum schluckt beispielsweise das komplette Reisegepäck einer sechsköpfigen Familie, wobei die Passagiere trotzdem noch fürstlich Platz zur Verfügung haben. Es gibt verschiebbare Einzelsitze in der Mitte und eine flexible Rückbank hinten. Die Vordersitze sind auf Wunsch drehbar. Für eine spontane Übernachtung im Multivan kann man Vorhänge für die Fenster ordern - Schwamm drüber, dass die in früheren Multivans mal Serie waren. Dafür gibt es in der Ausstattung Generation Six ein paar Assistenten serienmäßig, beispielsweise die Einparkhilfe, den Spurwechsel- und den Notbremsassistenten sowie den Abstandsregeltempomat. Gegen Aufpreis erhält man z.B. LED-Scheinwerfer, Navigationssystem und adaptive Dämpfer fürs Fahrwerk. Ansonsten halten sich die technischen Innovationen in Grenzen - das Konzept des T6 ist eben nicht mehr das neueste. Und wie fährt sich der aktuelle Multivan? In jedem Fall gemütlich. Dynamische Kurvenhatz ist nicht seins, der Aufbau wankt schon bei dem Versuch forcierter Gangart; das ESP regelt dann auf Nummer sicher ein. Dabei kann der doppelt aufgeladene Dieselmotor mit seinen 199 PS den sehr schweren Bus durchaus nachdrücklich beschleunigen. Der Motor reinigt seine Abgase zwar vorbildlich, angesichts von Gewicht und Aerodynamik ist er beim Spritsparen aber auf verlorenem Posten. Wer in den fließenden Verkehr schnell einfädeln will, findet die träge einsetzende Beschleunigung beim Anfahren nicht lustig - hier sollte die Automatik deutlich spontaner reagieren. Betrachtet man die Preisvorstellungen von VW für den T6 Multivan - der Testwagen hat einen Listenpreis von fast 72.000 Euro - kommt einem das, angesichts des nicht mehr ganz taufrischen technischen Stands, sehr selbstbewusst vor. Denn die technische Basis des T6 ist eigentlich schon 16 Jahre alt, bei anderen Baureihen entspricht das zwei komplett neuen Modellgenerationen. Vielleicht ist beim T6 ja schon ein Oldtimer-Aufschlag mit einkalkuliert. **Konkurrenten:** u.a. Citroen Spacetourer, Ford Tourneo Custom, Mercedes V-Klasse, Toyota Proace Verso.

+ variabler Innenraum, hohe Zuladung erlaubt, enormes Platzangebot, gute Wertstabilität, sehr niedrige Schadstoffemissionen

- recht laut im Innenraum, teils billig wirkende Materialien, verzögertes Anfahren, poltriges Fahrwerk, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

	Familie	1,4
	Stadtverkehr	4,8
	Senioren	4,3
	Langstrecke	3,0
	Transport	0,7
	Fahrspaß	3,5
	Preis/Leistung	3,1

EcoTest **★★★★☆**

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Auch der Ausstattungsvariante Generation Six merkt man an der ein oder anderen Stelle an, dass das Basisfahrzeug ein Lieferwagen ist. So müssen beispielsweise die Türrahmen ohne Verkleidung auskommen und die schweren Türen scheppern recht uncharmant, wenn sie ins Schloss fallen. Immerhin sind sie mit wirksamen Dichtgummis versehen. An der Fahrzeugfront gefällt die einfach zu öffnende Motorhaube, die zudem per Gasdruckfeder hochgedrückt und offen gehalten wird. Der simpel wirkende Tankverschluss ist nur zu öffnen, wenn die Fahrertür offen steht, und ist dadurch gegen unbefugtes Öffnen gesichert. Beim Blick unter das Fahrzeug erkennt man, dass der T6 nicht nach modernen und Treibstoffsparenden Aerodynamikmaßstäben entwickelt wurde: Der Motorraum ist

zwar weitgehend verkleidet und so auch ausreichend vor Schmutz geschützt, der restliche Unterboden präsentiert sich allerdings komplett unverkleidet. Bleche sind sichtbar mit Wachs vor Korrosion geschützt.

Der Innenraum präsentiert sich zwar mit den serienmäßigen Alcantara-Sitzbezügen, den mit Stoff bezogenen Dachsäulenverkleidungen sowie den teilweise lackierten Oberflächen samt Alu-Applikationen optisch ansprechend, doch besteht beispielsweise das gesamte Armaturenbrett aus ungeschäumtem und damit hartem Kunststoff. An den Türen sind immerhin die oberen Bereiche etwas weicher gestaltet. Die harten und kratzempfindlichen Seitenverkleidungen im Kofferraum erinnern sehr an die Transporter-Version des Fahrzeugs.

2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ In der Basisausstattung bietet der Multivan serienmäßig fünf Sitzplätze, ab Comfortline gibt es zusätzlich zur Sitzbank im Fond noch zwei drehbare Einzelsitze in der mittleren Reihe. Serienmäßig sind die hinteren Plätze durch die Schiebetür rechts erreichbar, gegen Aufpreis wird auf der Fahrerseite eine weitere Schiebetür verbaut. Dem Testwagen dürfen maximal 705 kg zugeladen werden, das reicht für sieben Erwachsene samt etwas Gepäck. Die zulässige Dach- und Stützlast beträgt jeweils 100 kg. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gewicht von 2,5 Tonnen gezogen werden, ungebremste bis zu den üblichen 750 kg.

Weite Strecken sind mit dem Multivan ohne allzu viele Tankstopps realisierbar: Auf Basis des ADAC Testverbrauchs sind mit dem 80 Liter großen Tank (Achtung: nur TSI-Modelle und der Generation Six TDI sind serienmäßig damit ausgestattet, sonst 70 l) Distanzen bis rund 930 Kilometer möglich.

⊖ Im Alltag eher hinderlich sind die gewaltigen Ausmaße der Karosserie: Mit Spiegeln ist der Wagen 2,3 m breit, die Höhe ist mit 1,97 m auch erheblich, was manch eine Garage zur Tabuzone macht. Obwohl es sich beim Testwagen um die kürzere der beiden erhältlichen Versionen handelt, ist der Bus mit 4,90 m Länge ebenfalls nicht gerade handlich. Im Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, immerhin ist gegen Aufpreis ein Reserverad in Fahrbereifung erhältlich. Dann sind auch Wagenheber und Werkzeug dabei. Der AdBlue-Tank fällt mit 13 l klein aus, häufiges Nachfüllen bei hoher jährlicher Kilometerleistung ist die Folge; immerhin befindet sich der Einfüllstutzen auch unter dem Tankdeckel und ist damit gut zugänglich. Aufgrund des fehlenden Fehlbetankungsschutzes für den Dieseltank kann der versehentliche Griff zur falschen Zapfpistole kostspielige Folgen nach sich ziehen.

3,4 Licht und Sicht

Die hohe Sitzposition ermöglicht zwar eine sehr gute Sicht auf das Verkehrsgeschehen, die ADAC Rundumsichtmessung beweist aber, dass der Blick aus dem Fahrzeug - vor allem nach hinten - dennoch eingeschränkt wird. Maßgeblich verantwortlich dafür sind die nicht versenkbaren Kopfstützen und die voluminösen Dachsäulen.

In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Multivan serienmäßig mit LED-Scheinwerfern und -Rückleuchten ausgestattet. Das Licht besitzt eine tageslichtähnliche Farbe, das Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn ordentlich aus. Aktiviert man allerdings das Fernlicht (Fernlichtassistent optional erhältlich), ist der Lichtkegel recht inhomogen und fleckig. Bei

störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie).

Parksensoren vorn wie hinten gehören zur Serienausstattung, eine Rückfahrkamera ist optional erhältlich. Die großen Außenspiegel (samt zusätzlichem asphärischen Bereich links) bieten eine gute Übersicht nach hinten.

⊖ Niedrige Hindernisse oder auch spielende Kinder sind sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug durch die hohe Karosserie sehr schlecht erkennbar. Damit man diese sieht, müssen sie weit genug vom Fahrzeug entfernt sein.

Der Innenspiegel sollte größer ausfallen, da er nicht einmal die gesamte Heckscheibe abdeckt.

Dass für den Multivan weder ein Kurvenlicht noch ein dynamischer Fernlichtassistent angeboten wird, ist angesichts des Fahrzeugpreises bzw. des Preissegments, in dem man sich bewegt, nicht nachvollziehbar.

2,5 Ein-/Ausstieg

Serienmäßig rollt der Multivan mit einer Schiebetür rechts vom Band, gegen Aufpreis wird für den Käufer auch auf der linken Seite eine Schiebetür montiert (im Testwagen). In der kurzen Karosserievariante entfällt dann der ausklappbare Tisch in der Seitenverkleidung.

⊕ Ver- und entriegelt werden die Türen über die Fernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten. Die Schiebetüren arretieren, wenn sie ganz geöffnet sind, und bleiben auch an Steigungen zuverlässig offen. Optional fährt bzw. fahren die Schiebetüre(n) elektrisch auf und zu. Die vorderen Türen werden an drei Positionen festgehalten, die Fixierung könnte aber etwas kräftiger dimensioniert sein. An starken Steigungen fallen die schweren Türen von alleine wieder zu.

Die Paradedisziplin des Busses ist der Zustieg via Schiebetür - Kinder können hier aufrecht einsteigen, auch Erwachsene tun sich deutlich leichter als mit Standardtüren, den Innenraum zu erklimmen. Ist man körperlich nicht (mehr) so fit, kann man zusätzlich Griffe an den B-Säulen als Zu-/Ausstiegshilfe nutzen. Bewegt der Busfahrer den Wagen zügiger oder kommt der Multivan aufgrund schlechter Straßenverhältnisse in Bewegung, können sich bei Bedarf alle Insassen mit einem Fensterplatz an Haltegriffen am Himmel festhalten. 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 (Serie).

⊖ Die vorderen Sitze sind nicht so mustergültig erreichbar wie die hinteren. Hier stört der hohe und breite Schweller; die enorme Höhe der Sitze (87 cm über der Fahrbahn) macht den Zu- sowie Ausstieg zusätzlich beschwerlich - immerhin erleichtern an der A-Säule montierte Haltegriffe sowie die Trittstufe die Kletterpartie etwas.

0,6 Kofferraum-Volumen

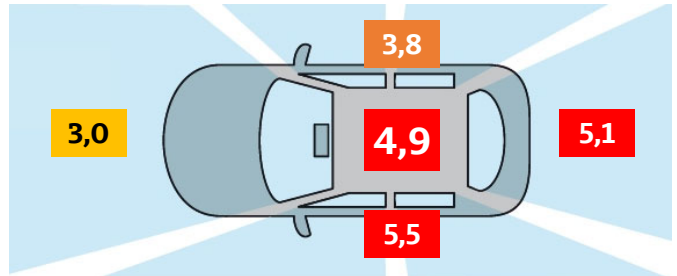
⊕ Das Kofferraumvolumen des T6 Multivan ist schlichtweg enorm. Für die Kofferraummessung im ADAC Autotest wurden die Sitze in Reihe zwei und drei so eingestellt, dass auf allen Plätzen eine 1,85 Meter große Person sitzen kann. Dann beträgt das Volumen bis zur Kofferraumabdeckung 655 l und bis unter das Dach bereits 1.265 l. In dieser Konfiguration passen bis zu 26 Getränkekisten hinein. Klappt man die Rückenlehne der



Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

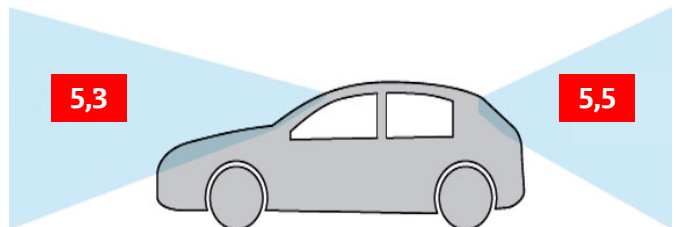
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Enorme 655 l Gepäck passen mindestens in den Kofferraum des Multivan. Und dabei können auf allen Sitzreihen (längverschiebbar) auch große Personen bequem mitfahren.

Sitze in der dritten Reihe um und schiebt diese bis zur zweiten Sitzreihe vor, passen bis zur Fensterunterkante 1.115 l hinein. Nutzt man die Sitzlehne ebenfalls als Ablage und stapelt bis unter das Dach, finden 2.835 l Platz. Klappt man auch die Lehnen der zweiten Sitzreihe um und schiebt diese sowie die

dritte Sitzreihe so weit wie möglich nach vorn, beträgt das Volumen hinter der dritten Sitzreihe bis zur Fensterkante 1.270 l. Bis zum Dach sind es dann 3.685 l. Baut man die zweite und dritte Sitzreihe aus, beträgt das gesamte Volumen bis unter das Dach 4.745 l.

1,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Multivan Generation Six hat eine große Heckklappe verbaut. Die Klappe selbst ist gute 1,30 Meter hoch, dementsprechend muss man beim Öffnen einen Schritt zurück machen und am besten schon beim Einparken genügend Platz hinter dem Auto einplanen, weil sie weit nach hinten schwingt.

⊕ Optional öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch - die Entriegelung ist per Taste außen an der Klappe oder auch vom Innenraum aus möglich. Sie gibt eine enorme

Ladeöffnung frei (ca. 1,25 m breit und hoch), und die Ladekante liegt mit 56 cm über der Fahrbahn beladungsfreundlich niedrig. Im Dunkeln erhellen zwei Lampen, je eine links und rechts, das Ladeabteil.

⊖ Steht der Kofferraum offen, müssen Personen ab rund 1,95 Meter aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft an den spitzen Ecken der Klappe zu stoßen.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig hat der Multivan Generation Six eine verschieb- und ausbaubare Sitzbank (90 kg) für drei Personen sowie zwei verschieb- und ausbaubare Einzelsitze (je 38 kg) verbaut. Je nach zu transportierendem Gepäck lässt sich der Laderaum also individuell gestalten. Zum Absichern der

Insassen gibt es ein Trennnetz, das sich zwischen Lade- und Innenraum spannen lässt. Zur Ladungssicherung gibt es Zurrösen am Ladeboden. Kleinkram kann in Stauräumen unter den Sitzen untergebracht werden.

1,8 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist übersichtlich aufgebaut, die meisten Bedienelemente liegen gut zur Hand und sind eindeutig in ihrer Funktion. Die Menüstruktur des Infotainmentsystems ist weitgehend logisch aufgebaut. Ungünstig ist allerdings, dass sich manche Einstellungen über das Kombiinstrument und andere am Hauptbildschirm vornehmen lassen. Der Touchscreen in der Mitte reagiert sensibel auf Fingerberührung, seine Direktwahltasten außen für die wichtigsten Funktionen sowie das Drehrad zum Zoomen und Scrollen durch die Menüs erleichtern die Handhabung. Sitze und Lenkrad sind manuell einstellbar, der Motorstart erfolgt noch klassisch mit Schlüssel und Schloss am Lenkstock. Sensoren steuern das Abblendlicht und die Scheibenwischer vorn, die Fensterheber vorn arbeiten elektrisch angetrieben und verfügen über eine Automatik mit Einklemmschutz. Das Kombiinstrument ist vorbildlich gestaltet: klare Beschriftungen, analoge Anzeigen für Kühlmitteltemperatur und Kraftstoffvorrat und ein leicht verständlicher Bordcomputer, der mittels gut ablesbarem Display alle

relevanten Daten liefert. Beleuchten lässt sich der Wagen im Innenraum bis in jede Ecke, allerhand Leuchten im Dach sorgen für ausreichende Helligkeit.



An der Materialauswahl und der Verarbeitungsqualität im Innenraum lässt sich teilweise erahnen, dass der Multivan doch aus der Nutzfahrzeugsparte von VW stammt. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist der T6 Generation Six mit einem Radio samt CD-Player, AUX-, SD- und USB-Anschluss ausgestattet. Während eine Telefonschnittstelle werksseitig vorhanden ist, kostet eine Sprachsteuerung ebenso Aufpreis wie ein

Navigationssystem samt Verkehrsinformationen in Echtzeit (RTTI). Gegen weiteren Aufpreis sind Annehmlichkeiten wie DAB+, Apple CarPlay und Android Auto oder Multimediabildschirme für hinten erhältlich.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ In Sachen Raumangebot macht dem Bus keiner etwas vor: Der Fahrerplatz ist für Personen bis knapp zwei Meter Körpergröße mehr als 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.

1,1 Raumangebot hinten

⊕ Auf beiden hinteren Sitzreihen finden Menschen selbst mit über zwei Metern Körpergröße genügend Platz vor - und fühlen sich dabei nie eingeengt. Eines der Erfolgsgeheimnisse des VW Busses ist sein überragendes Platzangebot auch bei voller Besetzung, das im klassischen Pkw-Bereich nur schwer zu finden ist.

1,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Multivan bietet allerhand Sitzmöglichkeiten: Drehbare Sitze sind für alle drei Sitzreihen erhältlich. Längs verschiebbar sind stets alle Sitze.

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. Mit dem optional verschiebbaren



Auf den Rücksitzen finden Personen bis über 2,0 m Größe bequem Platz.

Multifunktionsstisch samt Fächern und Becherhaltern fällt die Ablagenanzahl sehr umfangreich aus.

2,5 KOMFORT

2,7 Federung

Neben dem Standardfahrwerk sind für den Multivan optional elektronisch geregelte Dämpfer (DCC) erhältlich. Diese lassen sich im Comfort-, Sport- oder Normal-Modus betreiben. Letzterer ist ausschlaggebend für die Bewertung des Federungskomforts.

Unbeladen spricht die Federung bei niedrigen bis mittleren Geschwindigkeiten, vor allem für adaptive Dämpfer, bei kurzen Stößen und Einzelhindernissen sowie Querfugen recht steif-beinig an und untermalt dies zusätzlich noch mit lautem Poltern. Kopfsteinpflaster beispielsweise bringt nicht nur das Lenkrad zum Schütteln, sondern auch die Karosserie bzw. die Verkleidungen zum Scheppern - ein solcher Auftritt mag für

ein Fahrzeug in diesem Preissegment nicht ganz passen. Auch im Comfort-Modus ändert sich das Ansprechen nicht grundlegend, die Karosserie schwingt noch etwas mehr nach. Bei höheren Geschwindigkeiten bzw. längerer Anregung zeigt der T6 stärkere Aufbaubewegungen, reicht die Unebenheiten aber nicht so trocken bis zu den Insassen durch. Auch trotz des adaptiven Fahrwerks ist der Multivan keine Sänfte, federt jedoch deutlich feiner und komfortabler als das Standardfahrwerk. Wer also viel unterwegs ist, für den könnte das aufpreispflichtige DCC eine gute Wahl darstellen - daher vor dem Kauf am besten eine Probefahrt machen.

2,7 Sitze

Beim Generation Six sind die Sitze serienmäßig mit Alcantara bezogen und die Einzelsitze verfügen über Armlehnen. Die vorderen Sitze sind manuell höhenverstellbar, in ihren Lehnen sind in der Intensität verstellbare Lordosenstütze eingebaut. Gegen Aufpreis gibt es auch elektrisch einstellbare Vierwege-Lordosenstützen.

Die Einzelsitze sind bequem gepolstert - je nach Statur wünscht

man sich aber gerade auf langer Strecke eine etwas gleichmäßigere Unterstützung, um auch die komplette Fahrt entspannt sitzen zu können. Darüber hinaus könnten die Sitze etwas mehr Seitenhalt bieten. In der letzten Sitzreihe ist die seitliche Unterstützung noch ein Stück weniger ausgeprägt, die Sitzposition aber vor allem dank des angenehmen Kniewinkels dennoch recht bequem.

3,3 Innengeräusch

Trotz des beim Testwagen serienmäßigen Akustik-Dämmglaspakets (u.a. Doppelverglasung vorn) fällt der Geräuschpegel bei Tempo 130 nicht gerade niedrig aus: Gemessen wurden 68,9 dB(A). Der Dieselmotor ist zwar im Innenraum präsent, stört aber nicht über Gebühr und auch die Windgeräusche werden

bis zu mittleren Geschwindigkeiten nicht zur Belastungsprobe. Störend sind dagegen die deutlichen Poltergeräusche, die den teuren Multivan wenig solide wirken lassen - hier ist er zu sehr Transporter bzw. Nutzfahrzeug mit geringen Ansprüchen geblieben.

1,5 Klimatisierung

⊕ Der Generation Six ist serienmäßig mit einer 3-Zonen-Klimaautomatik samt Luftgütesensor ausgestattet. Dann gibt es nicht nur vorn, sondern auch im Fond am Dachhimmel Ausströmer für die hinteren Sitzreihen. Eine Sitzheizung vorn gehört zum Serienumfang, eine beheizbare Windschutzscheibe kostet ebenso Aufpreis wie eine Standheizung. Damit es im Innenraum erst gar nicht so heiß wird, sind die

hinteren Scheiben getönt und es gibt Rollos an den Seitenfenstern.

⊖ Standardmäßig lassen sich die hinteren Seitenscheiben nicht öffnen, gegen Aufpreis sind aber zumindest Schiebefenster für Türen erhältlich.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der im Testwagen verbaute 2,0 l-Turbodiesel wird von zwei Turboladern zwangsbeatmet und liefert so ein maximales Drehmoment von 450 Nm schon bei 1.400 1/min ab; seine Nennleistung liegt bei 199 PS. Trotz seines beachtlichen Gewichts von fast 2,4 Tonnen - Leergewicht wohlgemerkt - und einer Front mit der Aerodynamik vergleichbar einer

Schrankwand kann der Multivan mit diesem Motor angemessen flott bewegt werden. So absolviert er den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in 6,2 Sekunden. VW verspricht glaubhafte 9,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 203 km/h.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Man merkt dem Diesel zwar sein hartes Arbeitsprinzip an, Vibrationen wie auch Brummen oder Dröhnen hat VW jedoch gut gedämmt; nur unterhalb von etwa 1.300 1/min ist in den hohen Gängen Brummen zu vernehmen. Das Ansprechverhalten ist

aber auffällig. Denn während bei mittleren Drehzahlen das Aggregat gut auf Gasbefehle reagiert, sind die Reaktion bei niedrigen Drehzahlen oder gar beim Anfahren trotz der Stufenaufladung mit deutlichem Zeitverzug behaftet.

2,5 Schaltung/Getriebe

Den 199 PS-TDI bietet VW im T6 ausschließlich mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an. Das Getriebe wechselt die Fahrstufen recht schnell, aber nur wenn klar ist, welcher Gang als nächstes eingelegt werden soll. Ändert sich der

Fahrzustand, beispielsweise von Verzögerung hin zum Beschleunigen, dann dauert es etwas, bis das Getriebe den richtigen Gang gefunden und eingelegt hat. Die Schaltvorgänge an sich sind meist komfortabel, kräftiges Rucken tritt nur selten

auf. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion leicht verzögert ein und lässt sich auch nicht gut dosieren - oftmals fährt man mit eigentlich zu hoher Drehzahl an.

⊕ Die Gänge kann man auf Wunsch auch manuell am Wählhebel wechseln. VW hat die sieben Fahrstufen sehr weit gespreizt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit etwa 2.200 1/min. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Beim Anfahren an Steigungen unterstützt die Berganfahrhilfe.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Der Bus zeigt sich - wie man es von einem solchen Fahrzeug aber auch nicht anders erwarten würde - nicht besonders fahraktiv. Dynamische Lenkbewegungen setzt der T6 in kräftige Aufbaubewegungen um und wankt auch ausgeprägt nach einem Lenkimpuls. Spurrinnen und hängende Fahrbahn beeinflussen die Richtungsstabilität des VW merklich, allerdings mit den verbauten serienmäßigen 235er-Reifen etwas weniger als mit den optionalen 255er-Reifen. Beim plötzlichen Gasweg-

nehmen in einer Kurve reagiert der Bus träge und letztlich sicher. Die Traktion ist nicht optimal, beim starken Beschleunigen tritt Schlupf auf.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der T6 Multivan durch rigiden ESP-Einsatz zwar sicher, da er während des Ausweichvorgangs viel Geschwindigkeit in Form von Untersteuern abbaut. Dies führt allerdings dazu, dass sich der Bus nicht optimal lenken lässt.

3,2 Lenkung

Neben der Standard-Servolenkung wird für den Bus auch die im Testwagen verbaute geschwindigkeitsabhängige Servolenkung optional angeboten. In Verbindung mit der Testbereifung lässt sich der Mittelpunkt recht gut erfüllen, und man erhält als Fahrer auch eine ordentliche Rückmeldung. Die Kombination aus wankender Karosserie, etwas verzögertem Ansprechen an der Hinterachse und einer gewissen Empfindlichkeit auf Spurrinnen oder Ungleichmäßigkeiten der Fahrbahn erlaubt aber keine exakte Linie - hier und da muss am Lenkrad

korrigiert werden. Bei moderater Fahrweise erlaubt die Lenkung entspanntes Dahinrollen. Ein Kurvenräuber möchte der Bus ohnehin nicht sein, was auch an der indirekten Übersetzung zu sehen ist. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, braucht es deutlich über drei Lenkradumdrehungen.

⊖ Beim kräftigen Beschleunigen mit Lenkeinschlag sind Antriebseinflüsse spürbar.

3,4 Bremse

Die Bremse des Testwagens spricht sauber an und lässt sich einwandfrei dosieren. Allerdings gibt es bei der Verzögerungsleistung durchaus Verbesserungspotenzial - der Testwagen

benötigt für die Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 37,7 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen).

2,5 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Dass der T6 schon in die Jahre gekommen ist und eigentlich eher ein überarbeiteter T5 ist, merkt man am ehesten an den Assistenzsystemen. Heute schon in Kleinwagen verfügbare Assistenzsysteme wie Spurhalte- oder Parkassistent sind nicht erhältlich. Auch sonst in dieser Preisklasse eigentlich übliche Unterstützer wie Stauassistent oder Verkehrszeichenerkennung sind nicht verfügbar.

⊕ Bei der getesteten Ausstattungsvariante sind aber wenigstens alle die Systeme serienmäßig, die verfügbar sind. Zu diesen gehören der Front Assist, der eine Kollisionswarnung samt - falls erforderlich - Bremsengriff für höhere Geschwindigkeiten und eine City-Notbremsfunktion beinhaltet. Darüber hinaus gehören auch der Side Assist (Spurwechsel-/Totwinkelassistent) und ein Müdigkeitswarner zur Serienausstattung. Ein ACC-System, das den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug konstant hält, ist beim Generation Six stets an Bord - zumindest eines, das bis Tempo 160 arbeitet. Gegen Aufpreis ist auch ein bis 210 km/h regelndes System erhältlich.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Mit der Rechtslenkervariante des Vorgängermodells T5 wurde 2013 ein Crashtest durchgeführt. Da beim Modellwechsel an der Karosserie nichts Grundlegendes verändert wurde, ist das Resultat auch für das aktuelle Modell gültig. Im Crashtest erzielte der VW beim Insassenschutz 79 Prozent der maximalen Punkte (Stand 11/2013). Die Kopfstützen reichen auf den hinteren Sitzen für Personen bis etwa 1,75 m Größe.

⊕ Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,95 m guten Schutz. Nach einem Unfall werden die Bremsen betätigt, um die Gefahr von Folgekollisionen zu verringern (Multikollisionsbremse).

⊖ Nur für den Fahrersitz gibt es einen Gurtwarner, über den Ansnallstatus aller anderen Insassen bleibt der Fahrer im Ungewissen. Kopfairbags im Fond müssen extra bezahlt werden.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Im EuroNCAP Crashtest erreicht der Bus in Bezug auf die Kindersicherheit noch gute 74 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze können im Fond auf allen Plätzen per Isofix und Ankerhaken befestigt werden. Darüber hinaus sind Gurtlänge, Gurtanlenkpunkte und Gurtschlösser so gestaltet, dass Kindersitze auch damit sehr gut montiert werden können.

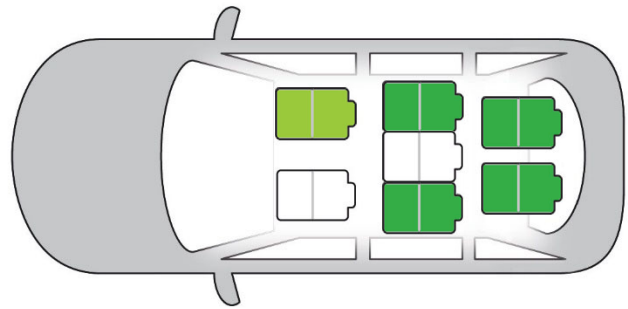
DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

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. Insgesamt lassen sich bis zu sechs Kindersitze gleichzeitig montieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

5,5 Fußgängerschutz

⊖ Der Fußgängerschutz des T6 mit der hohen Front ist mäßig und wird im Crashtest mit nur 32 Prozent der maximalen Punkte bewertet. Sowohl die vordere Kante als auch der Bereich um den unteren Windschutzscheibenrand sind zu unnachgiebig gestaltet.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO2

⊖ Ein hoher Aufbau und ein hohes Gewicht sind immer von Nachteil für den Verbrauch - so auch beim VW T6 Multivan. Der 199 PS-TDI hat viel Kraft und muss diese auch häufig einsetzen, um den großen Bus in Schwung zu bringen. So verwundern der Durchschnittsverbrauch von 8,6 l Diesel pro 100 km im Ecotest nicht. Immerhin, von der Herstellerangabe von 8,3 l/100 km (nach WLTP) ist das nicht weit weg. Die CO2-Bilanz im Ecotest beträgt 272 g pro km. Dafür gibt es keine Punkte mehr. Innerorts verbraucht der T6 Multivan 9,6 l, außerorts 7,2 l und auf der Autobahn sehr hohe 9,9 l Diesel pro 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	96	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Mit der Euro 6d-TEMP-Einstufung garantiert VW, dass die Schadstoffgrenzwerte auch auf der Straße eingehalten werden. In der Tat schafft der T6 TDI sehr niedrige Emissionswerte selbst im schwierigen Bereich NOx - und das unter allen Bedingungen, auf dem Prüfstand wie auf der Straße. Egal ob innerorts, außerorts oder auf der Autobahn, die

Schadstoffemissionen hat die Abgasreinigung in allen Situationen gut im Griff. Dafür gibt es dann volle 50 Punkte. Das ist schließlich der Gesamtpunktstand, aus dem drei von fünf Sterne im ADAC Ecotest resultieren.

3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Ein Bus von VW ist schon seit vielen Jahren ein wirklich teures Vergnügen. Die eingefleischte Fangemeinde ermöglicht es VW, für den T6 Multivan Preise aufzurufen, deren Rechtfertigung über die Qualität oder die technischen Eigenschaften den kühl und rational Rechnenden ratlos zurücklässt. Denn nüchtern betrachtet ist der T6, dessen Entwicklung im Grunde auf das Jahr 2003 zurückgeht, abgesehen vom sauberen Motor technisch nicht mehr auf der Höhe der Zeit - gut zu sehen an den

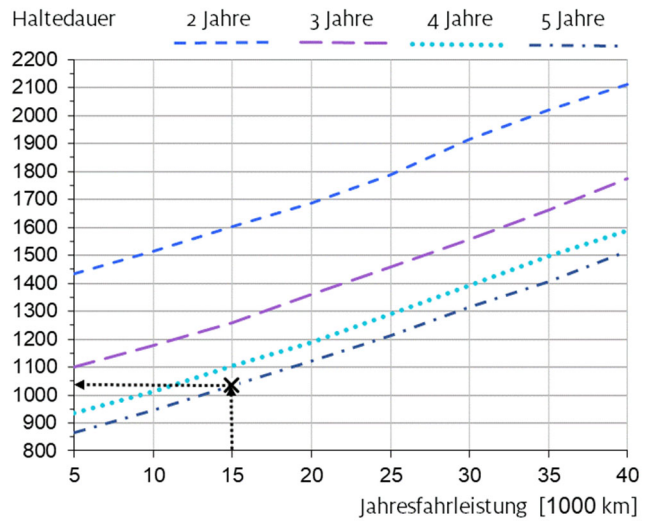
wenigen verfügbaren Assistenzsystemen oder dem in dieser Preisklasse völlig überholten Infotainmentsystem. Die Inneneinrichtung ist zwar hübsch gemacht, lange dauert es aber nicht, bis die Einrichtung zum Rascheln und leisen Klappern über schlechten Straßen neigt - das passiert bei Polo, Golf oder Passat schon seit gut zwei Jahrzehnten so nicht mehr. Zur Beliebtheit des T6 trägt auch seine Konkurrenzlosigkeit bei -

VW liefert hier ein Fahrzeug, dass viele Bedürfnisse genau richtig abdeckt. Die Konkurrenten sind meist ein Stück kleiner oder größer und können damit dem T6 nicht mehr vollständig das Wasser reichen.

In der getesteten Generation Six mit dem 199 PS starken Dieselmotor startet der Preis bei stolzen 58.066 Euro. Die Serienausstattung ist zwar in dieser Variante recht umfangreich - zumindest für VW Nutzfahrzeug Verhältnisse - die Liste der Sonderausstattungen aber dennoch lang. Beim Testwagen, der beispielsweise zusätzlich noch mit einem Navigationssystem, einer weiteren Schiebetür links, adaptiven Dämpfern sowie Kopfairbags im Fond ausgestattet ist, liegt der Preis bei knapp 72.000 Euro. Immerhin erfreut sich der Multivan aufgrund seiner Beliebtheit einer guten Wertstabilität. Die jährliche Steuer schlägt mit 434 Euro (nach WLTP-CO2-Wert) zu Buche, und für die Versicherung sind aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls recht hohe Beträge nötig (Haftpflicht 18, Teilkasko 24, Vollkasko 22).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1035 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Multivan 2.0 TDI BMT Trendline	Multivan 2.0 TDI BMT Family	Multivan 2.0 TDI BMT Comfortline DSG
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	110 (150)	146 (199)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	340/1500	450/1400
0-100 km/h [s]	17,9	12,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	182	203
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,3 D	7,7 D	8,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	178	183	185
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/20	18/21/21	18/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	380	404	418
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	843	844	1103
Preis [Euro]	38.806	37.818	56.793

Aufbau

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- C = Cabriolet
- RO = Roadster
- KT = Kleintransporter
- HKB = Hochdachkombi
- TR = Transporter
- BU = Bus
- SUV = Sport Utility Vehicle
- KB = Kombi
- GR = Van
- 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
- E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Dieselmotor, Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP), SCR-Kat, DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	146 kW/199 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	8,3/7,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	217/185 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	3,27 m²/0,35
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R17 H
Länge/Breite/Höhe	4.904/1.904/1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	2.337/743 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	n.b.
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	80 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Hannover

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Reifengröße Testwagen	235/55 ZR 17
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport Maxx TT
Wendekreis links/rechts	12,1 m
EcoTest-Verbrauch	8,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,6/7,2/9,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	226 g/km (WTW* 272 g/km)
Reichweite	930 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.300 mm
Leergewicht/Zuladung	2.375/705 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1115/1.270/3.685 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	168 Euro	Werkstattkosten	99 Euro
Fixkosten	144 Euro	Wertverlust	624 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1035 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹⁾	434 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/24		
Basispreis T6 Multivan 2.0 TDI BMT Generation Six DSG	58.066 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.10.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	71.964 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.313 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹⁾ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.416 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	158 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	309 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/524 Euro°
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/232 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.672 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	976 Euro
Metalllackierung	1.142 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.041 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

3,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	3,3
Kofferraum-Volumen	0,6	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,0	Lenkung	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	3,4
Innenraum	1,8	Sicherheit	2,5
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,9
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	1,1	Fußgängerschutz	5,5
Innenraum-Variabilität	1,5	Umwelt/EcoTest	3,3
Komfort	2,5	Verbrauch/CO2	5,5
Federung	2,7	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,7		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	1,5		

Stand: August 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer