



## VW T6.1 Multivan 2.0 TDI BMT Cruise

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Obwohl der VW Transporter gerade erst eine umfangreiche Überarbeitung erfahren hat und seitdem die nach Digitalisierung klingende Modellbezeichnung T6.1 trägt, dreht im hohen Norden bereits der grundlegend neu entwickelte Nachfolger T7 nur noch leicht getarnt seine Runden. Wir sind daher gespannt, wie lange der neue T6.1 auf dem Markt sein wird. Mit der Überarbeitung hat VW dem hierzulande meistverkauften Transporter einige Schwächen des T6 gekonnt ausgemerzt. Während sich äußerlich nur wenig getan hat, überrascht der T6.1 mit einem vollkommen neu gestalteten Interieur. Das Cockpit bietet neben einem digitalen Kombiinstrument (in der Ausstattung Cruise Serie) auch einen größeren Touchscreen samt neuer Bedienoberfläche. Leider vermisst man in der Topausführung die praktischen Drehregler für Lautstärke und zum Zoomen bzw. Scrollen. Zudem wurde dem nun breiteren Display fahrerseitig der rechte Luftausströmer geopfert. Stark aufgeholt hat der T6.1 bei den Assistenzsystemen. Hier ist der große VW nun wieder auf dem aktuellen Stand der Technik, im Multivan Cruise sind die meisten Systeme sogar serienmäßig an Bord. Abgesehen davon behält der Transporter auch als T6.1 die bekannten Stärken und Schwächen. Auf der Habenseite stehen der immens große und variable Innenraum, die sicheren Fahreigenschaften und die gute Wertstabilität, wohingegen die einfachen Materialien im Innenraum ebenso wie die recht laute Innengeräuschkulisse nicht zum - und das ist der größte Makel am VW Multivan - hohen Preisniveau passen. Im Falle des Testwagens mit dem 150-PS-TDI beträgt der Fahrzeugpreis inklusive einiger Extras knapp 71.000 Euro. Damit ist der VW Multivan preislich weit entfernt von einem Transporter fürs Volk. **Konkurrenten:** u.a. Citroen Spacetourer, Ford Tourneo Custom, Mercedes V-Klasse, Opel Zafira Life, Toyota Proace Verso.

- + variabler und großer Innenraum, hohe Zuladung erlaubt, gute Wertstabilität, viele Assistenzsysteme Serie (als Cruise), geringe Schadstoffemissionen
- recht laut im Innenraum, teils billig wirkende Materialien, Infotainmentsystem ohne Drehregler

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **3,4**

### Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

## 2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,0 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie ist zufriedenstellend. Das Blechkleid ist sauber gefertigt, die Spaltmaße sind gleichmäßig und schmal. Ungewöhnlich für einen VW: Die Türrahmen sind mehrteilig und daher geschweißt. Eine Türrahmenverkleidung fehlt ebenfalls, darauf muss aber selbst der VW Passat verzichten. Die Seitenwände des Kofferraums sind mit kratzempfindlichem Kunststoff verkleidet und dürften nicht lange frei von Kratzern bleiben.

Der neu gestaltete Innenraum ist gut verarbeitet, lediglich die Drehregler der Klimabedieneinheit haben etwas Spiel und bei

näherer Betrachtung findet sich der ein oder andere unschöne Gussgrat. Das Armaturenbrett ist vollständig aus hartem Kunststoff gefertigt. Das ist besonders in Anbetracht der selbstbewussten Preisgestaltung beim T6.1 schwach. Hier wird die Nähe des T6.1 Multivan zum Nutzfahrzeug sichtbar und spürbar. Dass es auch hochwertiger geht, beweist die Mercedes V-Klasse, deren Cockpit hinsichtlich der verwendeten Materialien einem Premium-Pkw in Nichts nachsteht.

Der Unterboden ist großflächig verkleidet, der Motorraum von unten gut gegen Verschmutzung geschützt.

### 2,6 Alltagstauglichkeit

⊕ In der Basisausstattung bietet der Multivan serienmäßig fünf Sitzplätze, ab Comfortline gibt es zusätzlich zur Sitzbank im Fond 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 770 kg zugeladen werden, das reicht für sieben Erwachsene samt etwas Gepäck. Die zulässige Dachlast beträgt tüppige 150 kg, eine Dachreling ist gegen Aufpreis erhältlich. Die zulässige Stützlast liegt bei 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 70 Liter großen Tank Distanzen bis rund 930 Kilometer möglich. Gegen Aufpreis ist auch ein 80 Liter großer Tank erhältlich.

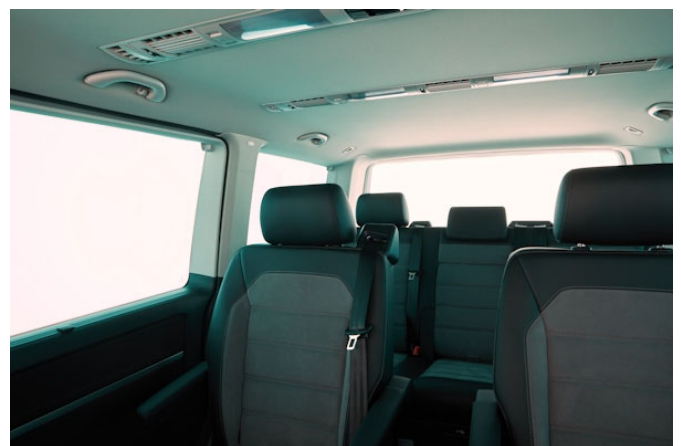
⊖ Im Alltag eher hinderlich sind die gewaltigen Ausmaße der Karosserie: Mit Spiegeln ist der Wagen 2,3 m breit, die Höhe ist mit 1,97 m auch erheblich, was manch eine Garage zur Tabuzone macht. Obwohl es sich beim Testwagen um die kürzere der beiden erhältlichen Versionen handelt, ist der Bus mit 4,90 m Länge ebenfalls nicht gerade handlich. Beim Thema Reifenpannen zeigt sich VW kleinlich: Selbst ein Reparaturset ist nur gegen Aufpreis an Bord. Immerhin ist gegen Aufpreis auch ein Reserverad in Fahrbereifung erhältlich, Wagenheber und Werkzeug sind auf Wunsch ohne Mehrpreis dabei.

Der AdBlue-Tank fällt mit 13 l klein aus, häufiges Nachfüllen bei hoher jährlicher Kilometerleistung ist die Folge. Zumindest 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 haben.

### 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 gut aus. Das Fernlicht wirkt allerdings etwas fleckig, zudem ergibt sich zwischen Abblend- und Fernlicht ein dunkler Bereich. Ist der optionale Fernlichtassistent an Bord, blendet das System das helle Fernlicht automatisch ab, sobald die Kamera in der Frontscheibe andere



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

Verkehrsteilnehmer vor dem Fahrzeug erkennt. Das serienmäßige Abbiegelicht leuchtet den Bereich seitlich vom Fahrzeug gut aus, obwohl es lediglich über die Nebelscheinwerfer realisiert wird.

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

Beim Multivan Cruise ist neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera serienmäßig. 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 nicht nachvollziehbar.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Serienmäßig rollt der Multivan mit einer Schiebetür hinten rechts vom Band, gegen Aufpreis wird 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.

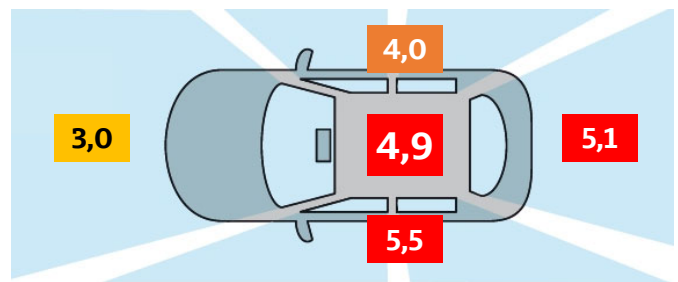
Die Paradedisziplin des Busses ist der Zustieg via Schiebetür - Kinder können hier aufrecht einsteigen, auch Erwachsene gelangen deutlich leichter als bei Standardtüren in den Innenraum. Ist man körperlich nicht (mehr) so fit, kann man zusätzlich Griffe an den B-Säulen als Zu-/Ausstiegshilfe nutzen. Bewegt der Fahrer 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

## 0,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen des T6.1 Multivan ist schlichtweg enorm. Für die Kofferraummessung im ADAC Autotest wurden

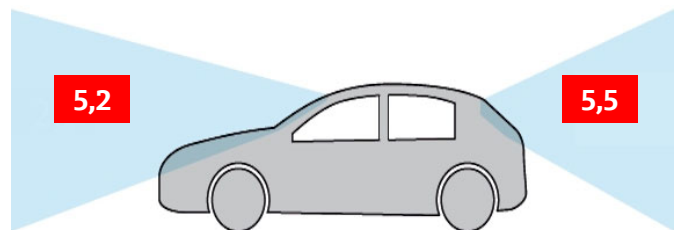
## Rundumsicht

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.



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 (84 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.



Enorme 655 l Gepäck passen mindestens in den Kofferraum des Multivan.

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 Getränkeboxen hinein. Klappt man die Rückenlehne der 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.

## 1,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Multivan 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, dass sie sich den Kopf nicht schmerzhaft an den spitzen Ecken der Klappe stoßen.

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig hat der T6.1 Multivan Cruise eine verschieb- und ausbaubare Sitzbank für drei Personen sowie zwei verschieb- und ausbaubare Einzelsitze verbaut. Je nach zu transportierendem Gepäck lässt sich der Laderaum also individuell gestalten. Zum Absichern der Insassen gibt es

gegen Aufpreis 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.

# 1,9 INNENRAUM

## 2,3 Bedienung

⊕ Während sich beim neuen T6.1 im Vergleich zum Vorgänger außen nur wenig geändert hat, blickt der Fahrer im Innenraum auf ein vollkommen neu gestaltetes Cockpit. Grundsätzlich überzeugt auch die neue Instrumententafel mit guter Bedienbarkeit, besser geworden ist sie allerdings nicht. Verantwortlich dafür sind beispielsweise die beim Top-Infotainmentsystem (Discover Pro, im Testwagen verbaut) fehlenden Drehregler für die Lautstärke sowie zum Scrollen und Zoomen. Wer darauf nicht verzichten möchte, greift besser zum Discover Media (beim T6.1. Cruise Serie). Das kleinere Infotainmentsystem ist zudem mit praktischen Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen (u. a. Navi, Radio und Telefon) ausgerüstet, die die Bedienung spürbar flüssiger und angenehmer machen.

Positiv ist hingegen, dass der Touchscreen mit acht (Discover Media) bzw. 9,2 Zoll (Discover Pro) nicht nur größer ist, sondern auch eine bessere Grafik bietet.

Der Testwagen in der Ausstattung Cruise hat serienmäßig das neue digitale Kombiinstrument verbaut, die niedrigeren Ausstattungsstufen haben noch klassische Rundinstrumente.

Zwar bietet das analoge Kombiinstrument nicht die vielfältigen Darstellungsmöglichkeiten des digitalen Cockpits, die Ablesbarkeit der konventionellen Zeigerinstrumente für



An der Materialauswahl und der Verarbeitungsqualität im Innenraum lässt sich teilweise erahnen, dass der Multivan doch aus der Nutzfahrzeugsparte von VW stammt. Die neugestaltete Bedienung mit einem digitalen Kombiinstrument weiß nicht in jeder Hinsicht zu überzeugen.

Geschwindigkeit und Motordrehzahl ist aber merklich besser. Das serienmäßige Multifunktionslenkrad ist mit seinen 18

Tasten recht unübersichtlich, die Bedienung erfordert vom Fahrer dementsprechend viel Aufmerksamkeit.

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Auf dem Gebiet der Konnektivität hat der T6.1 im Vergleich zum Vorgänger mächtig aufgeholt und ist auf dem aktuellen Stand der Technik. Als Cruise bringt der Multivan bereits ab Werk vieles mit. Zur Serienausstattung zählen ein Festplattennavigationssystem (Discover Media), zwei USB-Schnittstellen (Typ C), eine Bluetooth-Freisprechanlage samt -Audiostreaming, Smartphone-Integration via Apple CarPlay (kabellos) und Android Auto, sowie diverse Online-Dienste, die VW unter dem Begriff We Connect zusammenfasst. Deren Nutzung ist das erste Jahr kostenfrei (bei Discover Pro drei

Jahre), im Anschluss schlagen die Online-Services mit 75 Euro (mit Online Navigation 145 Euro) jährlich zu Buche. We Connect beinhaltet beispielsweise Pannruf, Fahrzeugortung und -status oder Service-Terminplanung. We Connect Plus bietet zudem u. a. Online-Verkehrsinformationen und -Kartenaktualisierung, Webradio und WLAN-Hotspot. Gegen Aufpreis kann der Kunde seinen T6.1 u. a. mit digitalem Radioempfang und induktiver Lademöglichkeit für das Smartphone aufrüsten.

## 1,7 Raumangebot vorn

⊕ In Sachen Raumangebot macht dem Bus keiner etwas vor: Der Fahrerplatz ist für Personen bis knapp zwei Meter Körpergröße mehr als ausreichend groß, 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. Das Raumgefühl ist dabei insbesondere durch die sehr großen Fensterflächen und die niedrige Gürtellinie hervorragend. Gleiches gilt für die Dreiersitzbank in der dritten Reihe.

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Ist der optionale, verschiebbare Multifunktionsstisch samt Fächern und Becherhaltern an Bord, findet man in der zweiten Sitzreihe viele Ablagemöglichkeiten vor. Fehlt dieser allerdings wie im Falle des Testwagens, gibt es lediglich Lehnentaschen an den Vordersitzen sowie zwei Becherhalter unten links an der C-Säule.

⊕ Der Multivan bietet allerhand Sitzmöglichkeiten: Serienmäßig ist der T6.1 in der Ausstattung Cruise mit zwei längerschiebbaren und drehbaren Einzelsitzen in Reihe zwei und einer ebenfalls in Längsrichtung verschiebbaren Dreiersitzbank in Reihe drei ausgerüstet. Alternativ kann man anstatt der Bank ohne Mehrpreis auch zwei Einzelsitze wählen. Zudem lassen sich auf Wunsch auch die beiden Vordersitze drehen.



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

⊖ Während sich die Becherhalter im T6 gut erreichbar zwischen den Vordersitzen befanden, findet man diese nun außen auf dem Armaturenbrett vor. Nicht nur, dass größere Becher oder Flaschen dadurch etwas die Sicht einschränken, sie sind dort auch deutlich schwerer zu erreichen.

## 2,4 KOMFORT

### 2,4 Federung

⊕ Neben dem Standardfahrwerk sind für den Multivan optional elektronisch geregelte Dämpfer (DCC) erhältlich. Die Dämpferregelung lässt sich von Comfort über Normal bis Sport einstellen - beim T6.1 geht das über einen Schieberegler in 15 Stufen.

Im Vergleich zum T6 mit adaptiver Dämpferregelung hat sich der Federungskomfort etwas gebessert. Das Fahrwerk spricht im Stadtverkehr feinfühlicher an und hält Unebenheiten besser von den Insassen fern. Auf der Landstraße bietet der T6.1 ebenfalls einen angenehmen Komfort, allein bei kräftigen Bodenwellen und einseitigen Unebenheiten kommt aufgrund

der hohen Karosserie mehr Bewegung in den Aufbau. Besonders gut gefällt die Federung auf der Autobahn - hier entpuppt sich der Multivan als entspannter Gleiter, mit dem sich mühelos auch lange Strecken stressfrei zurücklegen lassen.

Nicht unbedeutend für das gesteigerte Komfortempfinden ist der nun deutlich höhere akustische Komfort. Während beim Vorgänger speziell die Vorderachse beim Überfahren von Unebenheiten laute Poltergeräusche von sich gab, ist beim T6.1 nun deutlich weniger vom Fahrwerk zu hören.

### 2,6 Sitze

Die Vordersitze im Multivan Cruise sind bequem gepolstert, könnten aber etwas mehr Seitenhalt bieten. Sie sind manuell höhenverstellbar und bieten je zwei höhenverstellbare Armauflagen. Gegen Aufpreis gibt es eine manuelle (Intensität einstellbar) sowie eine elektrische Lordosenstütze (Intensität und Höhe einstellbar).

Die Einzelsitze in der zweiten Reihe sind bequem gepolstert. Je nach Statur wünscht man sich aber gerade auf langer Strecke

eine etwas gleichmäßigere Unterstützung, um während der kompletten Fahrt entspannt sitzen zu können. Darüber hinaus könnten die Sitze etwas mehr Seitenhalt bieten. Auf der Dreier-Rückbank 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.

### 3,4 Innengeräusch

Trotz des beim Testwagen serienmäßigen Akustik-Dämmglaspakets (u. a. Doppelverglasung vorn) fällt der Geräuschpegel bei Tempo 130 nicht gerade niedrig aus: Gemessen wurden 69,4 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. Auch wenn das Fahrwerkspoltern im Vergleich zum Vorgänger deutlich reduziert wurde, liegen die Fahrwerksgeräusche dennoch über dem üblichen Pkw-Niveau.

### 1,8 Klimatisierung

⊕ Der T6.1 Cruise ist serienmäßig mit einer 3-Zonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik 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.

⊖ Die neu gestalteten Lüftungsdüsen sind im Alltag ein echtes Ärgernis. Der Luftausströmer rechts vom Lenkrad hatte wegen des nun deutlich größeren Touchscreens keinen Platz mehr, weshalb sich rechts vom Mitteldisplay nun zwei Ausströmer befinden. Allerdings ist es damit nicht möglich, sich die kalten Finger der rechten Hand zu wärmen. Dies ist

besonders ärgerlich, da es für den T6.1 keine Lenkradheizung gibt. Zweites Ärgernis sind fehlenden Drehregler zur Regulierung des Luftstroms - die hat sich VW aus Kostengründen einfach gespart. Dreist ist es allerdings, dass VW diese Sparmaßnahme als Besonderheit herausstellt, obwohl sich Luftmenge und -richtung nun nicht mehr unabhängig voneinander einstellen lassen. Wörtlich in der Pressemeldung: „Perfektion im Detail: Die Luftausströmer in der Schalttafel können jetzt mit einem Schieberegler in alle Richtungen eingestellt und gleichzeitig geöffnet oder geschlossen werden; bislang war zum Öffnen und Schließen ein zweiter Regler notwendig.“

Die hinteren Seitenscheiben lassen sich standardmäßig nicht öffnen, gegen Aufpreis sind aber zumindest Schiebefenster in den Türen erhältlich.

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 3,3 Fahrleistungen

Für den T6.1 hat VW die Benziner aus dem Programm genommen. Damit beschränkt sich das Motorenangebot auf den Zweiliter-Turbodiesel, den es in Leistungsstufen von 110 bis 199 PS (dann mit zweistufiger Aufladung) gibt. Der Testwagen hatte mit dem 150 PS starken Diesel die mittlere Ausbaustufe an Bord. Trotz des sehr hohen Leergewichts von 2,3 Tonnen ist der Multivan damit ordentlich motorisiert. Weniger Leistung

sollte es allerdings nicht sein - vor allem, wenn man häufiger mit mehreren Personen und viel Gepäck unterwegs ist. Das zulässige Gesamtgewicht liegt immerhin bei knapp 3,1 Tonnen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Multivan in 8,8 s. VW gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 12,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit endet bei 183 km/h.

### 3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Man merkt dem Diesel zwar sein hartes Arbeitsprinzip an, Vibrationen wie auch Brummen oder Dröhnen hat VW jedoch ordentlich gedämmt. Nur unterhalb von etwa 1.300 1/min ist ein Brummen zu vernehmen, Vibrationen sind vor allem im

Schalthebel und in der Pedalerie zu spüren. Dank des recht früh anliegenden Drehmoments packt der Selbstzünder bereits knapp oberhalb von 1.500 Umdrehungen pro Minute ordentlich an.

### 1,9 Schaltung/Getriebe

Der 150-PS-TDI ist serienmäßig an ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt, optional steht ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zur Wahl.

⊕ Das manuelle Getriebe rangiert in puncto Schaltbarkeit und Präzision auf Pkw-Niveau - die Schaltarbeit bereitet Anhängern des manuellen Gangwechsels durchaus Freude. Das liegt auch an der gut dosierbaren Kupplung, Schaltschläge treten nur selten auf. Das Anfahren gelingt dank der

automatischen Drehzulanhebung ebenfalls spielerisch. VW hat die sechs Gänge passend gestuft. Die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Gängen fallen nicht zu groß aus, im höchsten Gang rotiert die Kurbelwelle bei 130 km/h mit 2.400 Touren. Damit steht noch ausreichend Antriebskraft zur Verfügung, ohne dass das Drehzahlniveau zu hoch ausfällt. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Beim Anfahren an Steigungen unterstützt die serienmäßige Berganfahrhilfe.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,9 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 T6.1 in kräftige Aufbaubewegungen um und wankt auch ausgeprägt nach einem Lenkimpuls. Spurrinnen und seitlich hängende Fahrbahnen beeinflussen die Richtungsstabilität des VW merklich, was zum Teil auch auf das Konto der optionalen 255er-Reifen geht. Neu ist der Seitenwindassistent, der ab 80 km/h aktiv ist und bei plötzlich auftretendem Seitenwind durch radselektive

Bremseingriffe gegenlenkt und damit die Fahrstabilität erhöht. Beim plötzlichen Gaswegnehmen 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 T6.1 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.

### 2,6 Lenkung

VW hat im Zuge des Modellwechsels von einer hydraulischen auf eine elektromechanische Lenkung gewechselt. Damit lassen sich nicht nur neue Funktionen wie etwa der Parkassistent oder der Trailer Assist realisieren, bei denen das Fahrzeug die Lenkarbeit übernimmt, auch die Fahreigenschaften profitieren

davon. Die Lenkung ist zudem direkter übersetzt, wodurch die Präzision zu- und die Lenkarbeit abgenommen haben. Die Servolenkung zentriert sauber und spricht aus der Mittellage heraus gut an. Die Lenkkräfte fallen nicht zu hoch aus, der passende Lenkkräftenstieg sorgt für ein gutes Lenkgefühl.

**2,9 Bremse**

Der Testwagen hatte anstatt der serienmäßigen 16-Zoll-Bremsanlage die optionale 17-Zoll-Ausführung verbaut. Die Dosierbarkeit der Bremse ist nur durchschnittlich. Das Pedalgefühl ist weich, der Druckpunkt nicht klar definiert.

⊕ Aus Tempo 100 steht der VW T6.1 bei einer Vollbremsung nach 36,1 m - ein gute Leistung für einen Bus, der bei den Bremsmessungen immerhin 2,7 Tonnen auf die Waage bringt. Trotz des hohen Gewichts zeigt die Bremsanlage dabei keinerlei Ermüdungserscheinungen (Fading).

**2,2 SICHERHEIT**

**0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Bei der aktiven Sicherheit hat der VW Multivan mit der neuen Generation einen großen Schritt nach vorn gemacht und ist nun wieder auf dem aktuellen Stand der Technik. Beim Multivan Cruise sind zudem die meisten der elektronischen Helfer serienmäßig an Bord. Dazu zählen ein Spurhalte- sowie ein Totwinkelassistent samt Querverkehrserkennung beim Rückwärtsausparken. Zudem sind eine radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (bis 210 km/h), ein Limiter sowie ein Notbremssystem inklusive Abstands- und Kollisionswarner serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis lässt sich der VW zudem mit einer Verkehrszeichenerkennung sowie einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem aufrüsten.
























**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 1,80 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 Anschnallstatus aller anderen Insassen bleibt der Fahrer im Ungewissen. Kopfairbags im Fond müssen extra bezahlt werden.

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	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



## 1,7 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, -anlenkpunkte und -schlösser so gestaltet, dass Kindersitze auch damit sehr gut montiert werden können. 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.

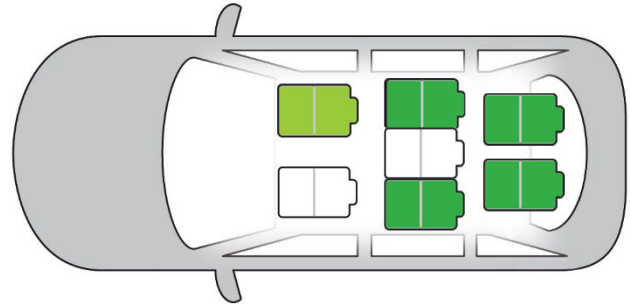
## 5,1 Fußgängerschutz

⊕ Das Notbremsystem des T6.1 verfügt über eine Fußgängererkennung, die das Fahrzeug automatisch verzögert, sofern eine Kollision mit einem Passanten droht.

⊖ Der Fußgängerschutz des T6 mit der hohen Front ist mäßig und wird im Crashtest mit nur 32 Prozent der maximalen

## 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)

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 natürlich nicht förderlich für einen geringen Verbrauch. So verwundert es nicht, dass der Durchschnittsverbrauch im Ecotest mit 7,5 l Diesel pro 100 km recht hoch ausfällt. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz beträgt 238 g/km. Dafür gibt es lediglich vier Punkte. Innerorts verbraucht der T6.1 Multivan 7,1 l, außerorts 6,8 l und auf der Autobahn hohe 9,0 l Diesel pro 100 km.

### 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 NO<sub>x</sub> - und das unter allen Bedingungen, auf dem Prüfstand wie auf der Straße. Egal ob innerorts, außerorts oder auf der Autobahn, die Abgasreinigung hat die Schadstoffemissionen in allen Situationen bestens im Griff. Zusammen mit den vier Zählern

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

aus dem Verbrauchskapitel kommt der T6.1 Multivan 2.0 TDI damit auf 54 Punkte, wofür er drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest erhält.

## 3,4 AUTOKOSTEN

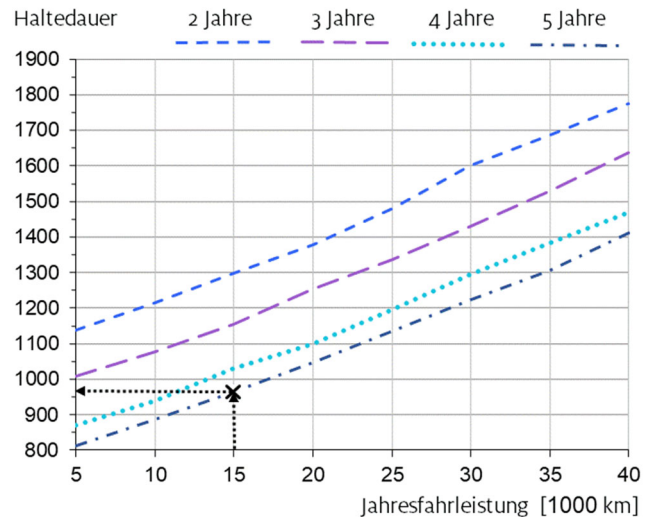
### 3,4 Monatliche Gesamtkosten

VW ruft auch für die neueste Transporter-Generation sehr stolze Preise auf - und die Kundschaft zahlt diese anstandslos. Mit dem mittleren Diesel als gut ausgestatteter Multivan Cruise kostet der Hannoveraner stolze 59.899 Euro. Macht man noch einige Häkchen in der Preisliste, durchbricht man wie im Falle des Testwagens rasch die 70.000-Euro-Marke.

Immerhin erfreut sich der Multivan aufgrund seiner Beliebtheit einer guten Wertstabilität. Die jährliche Steuer schlägt mit 404 Euro zu Buche, und für die Versicherung fallen aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls recht hohe Beträge an (Haftpflicht 18, Teilkasko 23, Vollkasko 22).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 964 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TDI BMT Family	2.0 TDI BMT Family	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)]	81 (110)	110 (150)	146 (199)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1250	340/1500	450/1400
0-100 km/h [s]	16,3	12,9	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	183	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,4   D	7,5   D	8,1   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	167	171	167
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/18	18/22/23	18/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	390	392	428
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	771	813	1118
Preis [Euro]	36.890	39.419	58.935

#### 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-Zylinder Diesel (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 cm³
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.250 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	171 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/60 R17 C
Länge/Breite/Höhe	4.904/1.904/1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	2.047/953 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	-/4.300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/150 kg
Tankinhalt	70 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Hannover

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3. Gang)	8,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	10,2/15,9/23,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R18 103H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	12,1 m
EcoTest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/6,8/9,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	198 g/km (WTW* 238 g/km)
Reichweite	930 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.300 mm
Leergewicht/Zuladung	2.310/770 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1115/1.270/3.685 l

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

Betriebskosten	157 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	141 Euro	Wertverlust	586 Euro
Monatliche Gesamtkosten	964 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	404 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/23		
Basispreis T6.1 Multivan 2.0 TDI BMT Cruise	59.899 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.06.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.860 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.540 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	298 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	286 Euro
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/571 Euro°
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/232 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
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	774 Euro°
Metalllackierung	ab 1.142 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**3,4**

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

Stand: Februar 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner