



VW T6.1 Multivan 2.0 TDI BMT Edition 4MOTION DSG

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

Zur Geschichte des VW-Busses muss man kein Wort mehr verlieren, unzählige Berichte, Retrospektiven und VW-Sondermodelle befassten sich schon mit der gut 70 Jahre zurückreichenden Geschichte des Bullis. VW hat damals weit vor den Wettbewerbern erkannt, dass es einen Markt für ein mit Sitzen und etwas Komfort aufgewertetes Transportfahrzeug gibt. Dadurch konnte sich VW recht unbedrängt eine dominante Marktstellung erarbeiten, die sich in unglaublich stabilen Gebrauchtwagenpreisen und einer mittlerweile überaus selbstbewussten Preisgestaltung äußern. Seit der Mitte des letzten Jahrhunderts hat sich aber etwas geändert: Der Bulli hat Konkurrenz bekommen, und zwar viel. Deshalb und auch weil die technische Grundlage des hier getesteten T6.1 seit mittlerweile 18 Jahren auf dem Markt ist, staunt man angesichts der aufgerufenen Preise. Die Wettbewerber bieten technisch gleichwertige Fahrzeuge für weniger Geld oder höherwertige für ähnliche Preise. Was alle eint: Sie sind moderner als der T6.1. Zwar kam mit dem Facelift 2019 einiges an Technik, gerade im Bereich der Fahrassistenz in den Hannoveraner, aber für die Technologieführerschaft im Segment reicht das nicht. Wenn wenigstens der teure Bus von der Sparpolitik bei VW verschont wäre, aber auch bei diesem Modell dreht man die Schraube enger, was die Materialanmutung im Innenraum angeht. Dennoch, und das gilt seit langem: Der Bulli ist ein richtig gutes Auto und kommt da groß raus, wo für normale Pkw Schluss ist: Er bietet vor allen Dingen sehr viel Platz und Variabilität, auch zum Übernachten reicht es locker und VW hat viele entsprechende Ausstattungsvarianten im Angebot. Dennoch sind sichere Fahreigenschaften und in Verbindung mit dem knapp 200 PS leistenden Diesel im Testwagen auch überaus souveräne Fahrleistungen Teil des Bulli-Pakets. Wirklich sparsam ist der potente Biturbo-Diesel im Allrad-T6.1 aber nicht mehr, wobei die vom ADAC Ecotest ausgewiesenen 8,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer angesichts von Größe und Gewicht auch noch im Rahmen bleiben. Dieser wird wie erwähnt eher vom Einkaufspreis mindestens ausgereizt, denn um die 85.000 Euro sind für den mitnichten opulent ausgestatteten Testwagen schon grenzwertig. Aber bisher behielt VW recht: Egal, wie teuer der Bulli ist, er wird verkauft und ist meistverkauft in seiner Klasse. **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, geringe Schadstoffemissionen
- überteuerte Preise, teurer Unterhalt, recht laut im Innenraum, teils billig wirkende Materialien, Infotainmentsystem ohne Drehregler, kaum Assistenzsysteme Serie (als Edition)

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **4,4**

Zielgruppencheck

	Familie	1,4
	Stadtverkehr	4,8
	Senioren	4,3
	Langstrecke	3,0
	Transport	0,7
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	3,6

Ecotest **★★★★☆**

2,3

KAROSSERIE / KOFFERRAUM**3,1 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 eine

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 sicht- 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.

2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ In der Basisausstattung bietet der Multivan serienmäßig fünf Sitzplätze, ab Comfortline und damit auch im getesteten Edition gibt es in Serie zusätzlich zur Dreier-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 665 kg zugeladen werden, das reicht für sieben Erwachsene, dann muss man aber das Gepäckgewicht im Auge behalten. Die zulässige Dachlast beträgt üppige 150 kg, aber nur bei Verwendung von drei Dachträgern. Verteilt man das Gewicht auf nur zwei Träger, sinkt die zulässige Dachlast auf 100 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 von 8,6 Litern Diesel pro 100 Kilometer sind mit dem 70 Liter großen Tank Distanzen bis rund 810 Kilometer möglich. Gegen Aufpreis ist auch ein 80 Liter großer Tank erhältlich, dann kommt man etwa 930 Kilometer weit.

⊖ 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. Der Wendekreis liegt bei 12,1 m. 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. Als Multivan gibt es den T6.1 mit langem Radstand nur in der Comfortline-Ausstattung - dann ist der Bus 40 Zentimeter länger. Beim Thema Reifenpannen zeigt sich VW nicht sehr spendabel. Immerhin ist das Reifenreparaturset mittlerweile serienmäßig. Nur gegen Aufpreis ist auch ein Reserverad in Fahrbereifung erhältlich, Wagenheber und Werkzeug sind auf Wunsch ohne Mehrpreis dabei - aber nur, wenn man auch ein Reserverad oder zusätzliche Winterreifen wählt. Der AdBlue-Tank fällt mit 13 Litern klein aus, häufiges Nachfüllen bei hoher Fahrleistung 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

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 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 ab Comfortline automatisch ab. Beim Multivan Edition sind keinerlei Einparkhilfen serienmäßig. Parksensoren vorn und hinten sowie zur Überwachung der Flanken an der Fahrzeugseite gibt es gegen Mehrpreis. Eine Rückfahrkamera findet sich ebenfalls in der Aufpreisliste - eine 360-Grad-Darstellung der Fahrzeugumgebung über mehrere Kameras beherrscht der VW aber nicht.

⊖ 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. 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. Die optionalen Einparkhilfen und die Rückfahrkamera sind dringend empfohlen. 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 wie im Testwagen auch auf der linken Seite eine Schiebetür montiert. In der kurzen Karosserievariante entfällt dann der ausklappbare Tisch in der Seitenverkleidung.

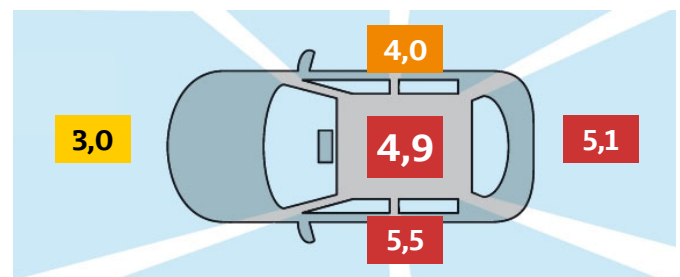
⊕ Ver- und entriegelt werden die Türen über die Fernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten. Die Schiebetüren arretieren, wenn sie ganz geöffnet sind, und bleiben auch an Steigungen zuverlässig offen. Optional fährt bzw. fahren die Schiebetüre(n) elektrisch auf und zu. Die



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

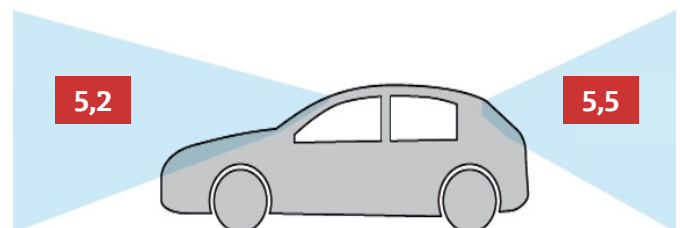
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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 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.

0,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen des T6.1 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 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. Zur Veranschaulichung: Das ist in etwa das Volumen einer mittelgroßen Litfaßsäule.



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

1,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Multivan hat eine große Heckklappe verbaut. Die Klappe selbst ist gute 1,30 m 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.

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.

⊕ 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

⊖ Steht der Kofferraum offen, müssen Personen ab rund 1,95 m 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 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 günstigeren Discover Media. 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 hat serienmäßig das beim Edition optionale, neue digitale Kombiinstrument verbaut, serienmäßig sind klassische Rundinstrumente. Zwar bietet das analoge Kombiinstrument nicht die vielfältigen Darstellungsmöglichkeiten des digitalen Cockpits, die Ablesbarkeit der konventionellen Zeigerinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl ist aber merklich besser.

2,1 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 Edition bringt der Multivan aber noch nicht alles mit. Zur Serienausstattung zählen ein Radio mit analogem und digitalem Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und die kabelgebundene Möglichkeit, Android Auto, Apple CarPlay und MirrorLink zu nutzen. USB-C-Schnittstellen sind ebenso an Bord, und zwar zwei für die vorderen und zwei für die hinteren Insassen. Serienmäßig sind auch schon einige Online-Dienste, die VW unter dem Begriff We Connect zusammenfasst. Über das Smartphone kann man aus der Ferne diverse Statusmeldungen oder auch die Parkposition abfragen. Ein Festplattenavigationssystem (Discover Media oder Discover Pro mit größerem Bildschirm), kabelloses Apple CarPlay und

Das serienmäßige Multifunktionslenkrad ist mit seinen 18 Tasten recht unübersichtlich, die Bedienung erfordert vom Fahrer dementsprechend viel Aufmerksamkeit.



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.

eine induktive Ladeschale für das Smartphone kosten extra. Ebenfalls aufpreispflichtig sind weitergehende Online-Dienste namens We Connect Plus. Deren Nutzung ist in Verbindung mit Discover Media 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 Plus bietet zudem u. a. Online-Verkehrsinformationen und -Kartenaktualisierung, Webradio und WLAN-Hotspot. VW informiert auf seinen Internetseiten über die aktuell verfügbaren Dienste.

⊖ Für einen CD-/DVD-Player war im VW-Bus kein Platz mehr. Auch ist ein höherwertiges Soundsystem nicht in der Aufpreisliste zu finden.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Im Bus hat man Platz: 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 eingengt. Das Raumgefühl ist dabei insbesondere durch die sehr großen Fensterflächen und die niedrige Gürtellinie hervorragend.

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 Edition mit zwei längerverschiebbaren 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.

2,6 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 feinfühlig 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.

2,6 Sitze

Die Vordersitze im Multivan Edition sind bequem gepolstert, könnten aber etwas mehr Seitenhalt bieten. Sie sind manuell höhenverstellbar und bieten je zwei höhenverstellbare Armlehnen. 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



Auf den Rücksitzen finden Personen auch 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. Auch passen nicht viele Flaschen und Becher in die recht kleinen Halter. Von einem Bus, mit dem man gern auch auf Reisen fährt, erwartet man sich hier deutlich mehr Kompetenzen.

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.

können. Darüber hinaus könnten die Sitze etwas mehr Seitenhalt bieten - zur Not helfen immerhin die wie in der ersten Sitzreihe vorhandenen, beidseitigen Armstützen weiter. Auf der Dreiecke 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.

3,2 Innengeräusch

Der Geräuschpegel bei Tempo 130 fällt nicht gerade niedrig aus: Gemessen wurden 68,5 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.

2,8 Klimatisierung

⊕ Der T6.1 Edition ist serienmäßig mit einer Klimaanlage für das Fahrerhaus und einer zweiten Heizung samt Lüftdüsen im Dachhimmel für den Fahrgastraum ausgerüstet, um den großen Innenraum warm zu bekommen. Eine getrennt regelbare manuelle Klimaanlage für den Fahrgastraum ist optional. Die sicherlich komfortabelste Option ist aber die Dreizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik. Dann kann man den linken und rechten Bereich im Fahrerhaus und den Fahrgastraum getrennt auf eine vorgewählte Temperatur klimatisieren. Eine Sitzheizung vorn gibt es gegen Aufpreis, wie auch eine beheizbare Windschutzscheibe. Eine reichhaltige Auswahl an Standheizungen findet man ebenfalls in der Aufpreisliste: Von Luftheizung über Wasserheizung bis hin zu einer kombinierten Lösung. Zeitprogrammierbar sind alle Standheizungen, eine Fernbedienung kostet bei der reinen Luft- bzw. Wasserheizung satte 300 Euro Aufpreis. Die Fernbedienung der Standheizung ist aber auch mit der Online-Funktion We Connect Plus möglich. Hier gilt es, die eigenen Bedürfnisse bei der Fahrzeugbestellung genau abzuwägen. 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 die 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.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,3 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 204 PS (dann mit zweistufiger Aufladung) gibt. Der Testwagen hatte die stärkste Ausbaustufe an Bord, die bis Ende 2020 noch 199 PS hatte und jetzt 204 PS stark ist. Trotz des sehr

hohen Leergewichts von 2,4 Tonnen ist der Multivan damit sehr ordentlich motorisiert. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Multivan in 6,5 Sekunden. VW gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 10,3 Sekunden an, der Vortrieb endet bei 198 km/h.

3,0 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 früh anliegenden Drehmoments von kräftigen 450 Nm packt der Selbstzünder bereits bei unter 1.500 Umdrehungen pro Minute ordentlich an.

1,9 Schaltung/Getriebe

Den stärksten TDI bietet VW im T6.1 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 unnötig 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. Nur für die Allradmodelle gibt es gegen Aufpreis auch eine Bergabfahrhilfe, die die Geschwindigkeit im Rahmen der technischen Möglichkeiten auch bergab konstant hält.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 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. Der Seitenwindassistent, der ab 80 km/h aktiv ist und bei plötzlich auftretendem Seitenwind durch radselektive Bremsengriffe die Fahrstabilität erhöht, ist serienmäßig. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in einer Kurve reagiert der Bus träge und letztlich sicher. Die Traktion ist im Zweifel dank des sich zügig zuschaltenden Allradantriebs recht problemlos. Zum Thema permanenter Allrad: VW spricht von einem permanenten Allrad,

obwohl normalerweise (und das ist eben der Vorteil des verwendeten Systems) nur ein winziger Teil der Antriebskraft nach hinten geschickt wird. Dadurch spart man Treibstoff, wenn der Frontantrieb ausreicht. Zitat VW: "Im Normalfall wird dabei vornehmlich die Vorderachse angetrieben. Das spart Energie. Sobald jedoch ein Traktionsverlust droht, wird die Hinterachse in Sekundenbruchteilen hinzugeschaltet. Deshalb gilt das 4MOTION-System als permanenter Allradantrieb." 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 umgestellt. 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. Von

Anschlag zu Anschlag genügen nur etwa über drei Lenkraddrehungen. Die Servolenkung zentriert sauber und spricht aus der Mittellage heraus gut an. Die Lenkkräfte fallen nicht zu hoch aus, der passende Lenkkraftanstieg sorgt für ein gutes Lenkgefühl.

3,5 Bremse

Der starke Diesel hat die für die anderen Modelle aufpreispflichtige 17-Zoll-Bremse serienmäßig verbaut. Die Dosierbarkeit der Bremse ist im Pkw-Vergleich nur durchschnittlich. Das Pedalgefühl ist weich, der Druckpunkt nicht klar definiert.

⊕ Aus Tempo 100 steht der VW T6.1 bei einer Vollbremsung nach 37,6 m - ein ordentliche Leistung für einen Bus, der bei den Bremsmessungen immerhin über 2,6 Tonnen auf die Waage bringt. Trotz des hohen Gewichts zeigt die Bremsanlage dabei keinerlei Ermüdungserscheinungen (Fading).

2,6 SICHERHEIT

2,4 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 Edition sind außer einer Müdigkeitserkennung und einem Tempomaten samt manuellem Limiter aber keinerlei Assistenten serienmäßig - natürlich abgesehen vom obligatorischen ESP. Optional gibt es noch einige Dinge, die die Sicherheit erhöhen. Dazu zählen ein Spurhalte- sowie ein Totwinkelassistent samt Querverkehrserkennung beim Rückwärtsausparken. Zudem sind eine radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (bis 210 km/h) sowie ein Notbremssystem inklusive Abstands- und Kollisionswarner erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich der VW zudem mit einer Verkehrszeichenerkennung sowie einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem aufrüsten.





2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Mit der Rechtslenkervariante des Vorvorgängermodells T5 wurde 2013 ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm durchgeführt. Da bei den Modellwechseln 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 Fahrer- und den Beifahrersitz 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	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	Vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	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	indirekt Serie, direkt Option

1,7 Kindersicherheit

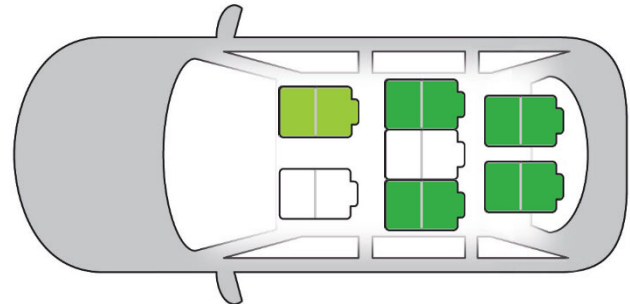
⊕ Im Euro NCAP-Crashtest erreicht der Bus in Bezug auf die Kindersicherheit nach heutigen Maßstäben mittelprächtige 74 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze können im Fond auf allen Plätzen per Isofix und Ankerhaken befestigt werden. Darüber hinaus sind Gurtlänge, -anlenkpunkte und -schlösser so 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.

5,3 Fußgängerschutz

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

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)

⊖ 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 natürlich nicht förderlich für einen geringen Verbrauch. So verwundert es nicht, dass der Durchschnittsverbrauch im Ecotest mit 8,6 l Diesel pro 100 km recht hoch ausfällt. Die CO2-Bilanz beträgt

273 g/km. Dafür gibt es im Autotest keinen einzigen der 60 erreichbaren Punkte. Innerorts verbraucht der T6.1 Multivan 8,7 l, außerorts 7,4 l und auf der Autobahn hohe 10,4 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 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 Abgasreinigung hat die Schadstoffemissionen in allen Situationen bestens im Griff. Lohn sind volle 50 Punkte für die Emissionsbewertung. Der Testwagen hatte dabei noch nicht einmal die modernste Variante der SCR-Einspritzung an Bord, die zum Jahreswechsel 2020/2021 kam. Da aus dem Verbrauchskapitel keine weiteren Punkte hinzukommen, bleibt es bei den 50 Zählern, wofür der VW drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest erhält.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke		8,7
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße		7,4
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn		10,4
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch		8,6
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

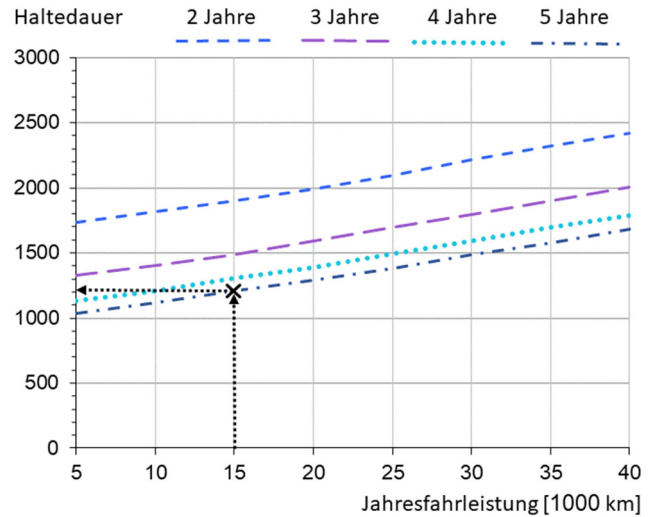
4,4 AUTOKOSTEN

4,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ VW ruft auch für die neueste Transporter-Generation sehr stolze Preise auf - und die Kundschaft zahlt diese anstandslos. Mit dem starken Diesel als nicht besonders gut ausgestatteter Multivan Edition kostet der Hannoveraner stolze 68.163 Euro. Macht man noch einige Häkchen in der Preisliste, durchbricht man wie im Falle des Testwagens rasch die 80.000-Euro-Marke - mehr geht da aber immer noch. Immerhin erfreut sich der Multivan aufgrund seiner Beliebtheit einer guten Wertstabilität. Die jährliche Steuer schlägt mit 582 Euro zu Buche, und für die Versicherung fallen aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls recht hohe Beträge an (Haftpflicht 18, Teilkasko 26, Vollkasko 24).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1206 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T6.1 Multivan 2.0 TDI BMT	T6.1 Multivan 2.0 TDI BMT	T6.1 Multivan 2.0 TDI BMT 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)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1350	340/1500	450/1400
0-100 km/h [s]	16,3	12,9	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	183	203
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,0/7,1 D	6,2/7,2 D	6,7/7,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	157/185	171/189	177/205
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/18/19	18/22/24	18/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	416	429	490
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	788	833	1145
Preis [Euro]	37.931	41.531	61.196

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 Dieselmotor (Reihe), Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)	
36DG, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	146 kW/199 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	7,2/8,7 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	189/228 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17C
Länge/Breite/Höhe	4.904/1.904/1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	2.425/655 kg
Kofferraumvolumen 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 (in Fahrstufe D)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R17 103H
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Ecotest-Verbrauch	8,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,7/7,4/10,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	227 g/km (WTW* 273 g/km)
Reichweite	810 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.300 mm
Leergewicht/Zuladung	2.415/665 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.115/1.270/3.685 l

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

Betriebskosten	164 Euro	Werkstattkosten	91 Euro
Fixkosten	164 Euro	Wertverlust	787 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1206 Euro		
Steuer pro Jahr	582 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/26		
Basispreis T6.1 Multivan 2.0 TDI BMT Edition 4MOTION DSG	68.163 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.07.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	84.316 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.105 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. * 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	ab 1.428 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	159 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/500 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	726 Euro°
Parklenkassistent	988 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	304 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	292 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/577 Euro
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	327 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	327 Euro°
Spurassistent	887 Euro°
Spurwechselsassistent	625 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.107 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/1.267 Euro
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	506 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	988 Euro°
Metalllackierung	ab 1.154 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

4,4

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

Stand: Februar 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.