



VW T6 Multivan 2.0 TDI BMT Generation Six DSG

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Der VW Multivan - sehr beliebt, sehr variabel, sehr teuer. So oder so ähnlich lässt sich der bereits in der sechsten Generation erhältliche VW Bus mit wenigen Worten beschreiben. Geht man es etwas ausführlicher an, findet man für den sehr großzügigen und variablen Innenraum des Transporters lobende Worte. Je nach Zahlungswilligkeit lässt sich der Bus in allen Sitzreihen mit dreh- und verschiebbaren Einzelsitzen ausstatten, und man erhält zudem eine zweite Schiebetür links, die den Ein-/Ausstiegscomfort weiter steigert - auf Wunsch öffnen und schließen die Türen auch elektrisch.

Lackierte Oberflächen, Chrom-Applikationen und Alcantara-Sitzbezüge lassen den Innenraum des Testwagens auf den ersten Blick hochwertig wirken. Betrachtet man die verwendeten Materialien genauer, so lässt sich feststellen, dass nahezu alle Kunststoffe hart und kratzempfindlich sind - hier kann der Multivan seine Transportergene nicht verleugnen. Gleiches gilt für das Fahrwerk: Während das Standardfahrwerk sich stößig und hölzern präsentiert, federt das optional erhältliche adaptive Fahrwerk schon ein Stück komfortabler - wer viel unterwegs ist, für den könnte sich diese Investition lohnen. Beide Fahrwerke haben allerdings gemeinsam, dass sie auf schlechten Oberflächen zum Poltern neigen und somit akustisch keine Glanzpunkte setzen.

Mit dem 204 PS starken Bi-Turbodiesel zeigt sich der Multivan ausreichend kräftig motorisiert. Während die Abgasnachbehandlung lobend erwähnt werden kann (volle Punktzahl im Schadstoffkapitel), fällt der Testverbrauch mit 8,1l Diesel auf 100 km zu hoch aus - dafür gibt es keine Punkte mehr im Ecotest.

Hoch ist auch der Anschaffungspreis: Für die getestete Ausstattungsvariante verlangt VW rund 58.000, für den Testwagen sogar über 65.000 Euro. **Konkurrenten:** u. a. Citroën Spacetourer, Ford Tourneo Custom, Mercedes V-Klasse.

+ enormes Platzangebot, hohe erlaubte Zuladung, variabler Innenraum, gute Wertstabilität

- recht lauter Innenraum, hoher Kraftstoffverbrauch, billig wirkende Materialien

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

Familie **1,4**

Stadtverkehr **4,8**

60+ **Senioren** **4,2**

Langstrecke **3,1**

Transport **0,7**

Fahrspaß **3,6**

Preis/Leistung **3,1**

EcoTest ★★☆☆☆

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 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 laut, wenn sie ins Schloss fallen. Immerhin sind sie mit wirksamen Dichtgummis versehen. An der Fahrzeugfront gefällt dagegen die einfach zu öffnende Motorhaube, die zudem per Gasdruckfeder offen gehalten wird. Der simpel wirkende Tankverschluss ist nur zu öffnen, wenn die Fahrertür offen steht, und ist dadurch gegen unbefugtes Öffnen gesichert. Beim Blick unter das Fahrzeug erkennt man, dass der T6 nicht nach modernen und Treibstoff sparenden 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, die frei liegenden Handbremsseile allerdings nicht.

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

2,6 Alltagstauglichkeit

⊕ In der Basisausstattung bietet der Multivan serienmäßig fünf Sitzplätze, ab Comfortline gibt es zusätzlich zur Sitzbank im Fond noch zwei drehbare Einzelsitze. Serienmäßig sind die hinteren Plätze durch die Schiebetür rechts erreichbar, gegen Aufpreis wird auf der Fahrerseite eine weitere Schiebetür verbaut. Dem Testwagen dürfen maximal 725 kg zugeladen werden, das reicht locker für sieben Erwachsene samt Gepäck. Die zulässige Dach- und Stützlast beträgt jeweils 100 kg. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gewicht von 2,5 Tonnen gezogen werden.

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 985 Kilometer möglich.

⊖ Im Alltag eher hinderlich sind die gewaltigen Ausmaße der Karosserie: Mit Spiegeln ist der Wagen 2,3 m breit, was manch eine Garage zur Tabuzone macht. Obwohl es sich beim Testwagen um die kürzere der beiden erhältlichen Versionen handelt, ist der Bus mit 4,9 m Länge ebenfalls nicht gerade als handlich zu bezeichnen. Im Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, immerhin ist gegen Aufpreis ein Reserverad in Fahrbereifung erhältlich. Dann sollten auch Wagenheber und Werkzeug vorhanden sein.

Der AdBlue-Tank fällt mit 13 l klein aus, häufiges Nachfüllen bei hoher jährlicher Kilometerleistung ist die Folge. Aufgrund des fehlenden Fehlbetankungsschutzes kann der versehentliche Griff zur falschen Zapfpistole kostspielige Folgen nach sich ziehen.

3,1 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 stark eingeschränkt wird. Maßgeblich verantwortlich für diesen Umstand sind die nicht versenkbaren Kopfstützen und die voluminösen Dachsäulen.

Trotz der jahrzehntelangen Erfahrung im Bau von Bussen mit großen Frontscheiben hat VW noch keine absolut befriedigende Scheibenwischermechanik konstruiert. Die

Wischer funktionieren zwar bei jeder Geschwindigkeit zuverlässig, auf der Fahrerseite aber bleibt ein Streifen an der Dachsäule ungewischt, wie auch ein Teil der Scheibe links im unteren Bereich.

⊕ In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Multivan mit LED-Scheinwerfern und -Rückleuchten ausgestattet. Das Licht besitzt eine tageslichtähnliche Farbe, und das Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn auch ordentlich aus.



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

Aktiviert man allerdings das Fernlicht (Fernlichtassistent optional erhältlich), ist der Lichtkegel recht inhomogen und fleckig. Zudem entsteht ein dunkler Streifen zwischen den beiden Lichtsorten. Bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (optional).

Parkensensoren vorn wie hinten gehören zur Serienausstattung, eine Rückfahrkamera ist optional erhältlich. Die großen Außenspiegel (samt zusätzlichem asphärischen Bereich links) bieten ein gutes Bild 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

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.

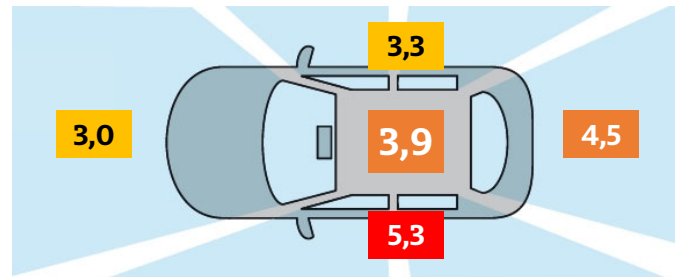
⊕ Ver- und entriegelt werden die Türen mittels der praktischen Fernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten. Auch an Steigungen arretiert die Schiebetür in der offenen Position zuverlässig und gefährdet aussteigende Personen nicht. Optional fährt die Schiebetür elektrisch auf und zu. Die vorderen Türen verfügen über Türfeststeller mit drei Positionen, diese könnten aber etwas kräftiger dimensioniert sein. An starken Steigungen fallen die Türen von alleine zu. Die Paradedisziplin des Busses ist der Zustieg via Schiebetür - Kinder können hier aufrecht laufend einsteigen, auch Erwachsene tun sich deutlich leichter,

sieht, müssen sie weit 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.

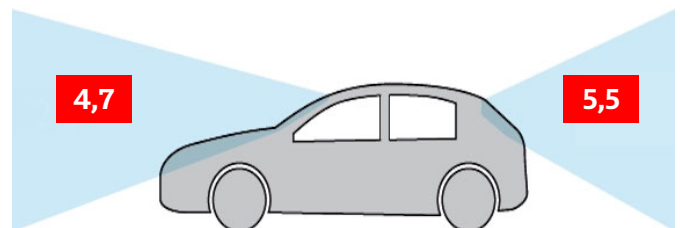
Rundumsicht

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.



den Innenraum zu betreten, als mit Standardtüren. 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 Bus 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 mangels Schiebetüren 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 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.



Enorme 705 l Gepäck passen in den Kofferraum des Multivan. Und dabei können auf allen Sitzreihen (längsverschiebbar) noch größere Personen bequem mitfahren.

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 dafür einplanen, weil sie weit nach hinten schwingt.

⊕ Optional öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch - die Entriegelung ist von hinten oder auch vom Innenraum aus möglich. Sie gibt eine enorme Ladeöffnung

frei (ca. 1,25 m breit und hoch), und die Ladekante liegt mit 55 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 1,97 Meter aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft an den spitzen Ecken der Klappe zu stoßen.

1,8 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

2,1 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 mittige Touchscreen reagiert sensibel auf Fingerberührung, die 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 mittels Zündschloss. Das Abblendlicht und der Scheibenwischer vorn sind sensor- und die Fensterheber vorn elektrisch gesteuert.

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.

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 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

1,1 Raumangebot hinten

⊕ In beiden hinteren Sitzreihen finden Menschen selbst mit über zwei Metern Körpergröße genügend Platz vor- und fühlen sich dabei nie eingeeengt.

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. Damit und mit dem optional verschiebbaren Multifunktionstisch samt Fächern und Becherhaltern fällt die Ablagenanzahl sehr umfangreich aus.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Neben dem Standardfahrwerk sind für den Multivan optional elektronisch geregelte Dämpfer (DCC) erhältlich. Diese lassen sich im Comfort-, Sport- oder Normal-Modus



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

auch Kopffreiheit angeht. Durch die enorme Fahrzeugbreite und die geraden und großen Scheibenflächen stellt sich auch subjektiv ein großzügiges Raumgefühl ein.



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

Unbeladen spricht die Federung bei niedrigen bis mittleren Geschwindigkeiten, vor allem für adaptive Dämpfer, bei kurzen Stößen und Einzelhindernissen sowie Querfugen recht steifbeinig 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 - dieser Auftritt mag für ein Fahrzeug in diesem Preissegment nicht passen. Auch im Comfort-Modus ändert sich das Ansprechen nicht grundlegend.

2,8 Sitze

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

Die Einzelsitze sind bequem gepolstert, je nach Statur

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 aber deutlich feiner und komfortabler als das Standardfahrwerk. Wer also viel unterwegs ist, für den könnte das aufpreispflichtige DCC die bessere Wahl darstellen - daher vor dem Kauf unbedingt eine Probefahrt machen.

wünscht man sich aber gerade auf langer Strecke eine etwas gleichmäßigere Unterstützung, da man dann nicht mehr so entspannt sitzt wie zu Beginn. 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.

3,4 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 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.

Was allerdings tatsächlich stört und den teuren Multivan recht billig wirken lässt, sind die deutlichen Klapper- und Poltergeräusche. Da werden einem die Transportergene wieder bewusst.

1,3 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.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der im Testwagen verbaute 2.0-l-Bi-Turbodiesel stemmt 450 Nm (bei 1.400 1/min) auf die Kurbelwelle und leistet 204 PS. Damit ist der schwere und mit hohem Luftwiderstand benachteiligte Bus ausreichend kräftig motorisiert, um auch im bergigen Gelände nicht zum

Hindernis zu werden.

Den Zwischenspur von Tempo 60 auf 100 absolviert der VW in 6,4 s. Laut VW liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 203 km/h.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Man merkt dem Diesel zwar sein hartes Arbeitsprinzip an, weder Vibrationen noch Brummen oder Dröhnen stören den Fahrer über Gebühr. Was jedoch nicht besonders gefällt, ist das Ansprechverhalten. Es dauert etwas lange, bis sich das Getriebe nach Leistungsforderung sortiert und der

Motor dann erst Ladedruck aufbauen kann. 204 PS und 450 Nm lassen ein spontaneres Ansprechen erwarten, da macht einem aber das Getriebe einen Strich durch die Rechnung.

2,3 Schaltung/Getriebe

Den 204 PS TDI bietet VW im T6 ausschließlich mit dem im Testwagen verbauten 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 nur etwas über 2.300 1/min. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Beim Anfahren an Steigungen unterstützt die Berganfahrhilfe.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

3,3 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 recht deutlich. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der T6 Multivan durch ri-

giden 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 positionieren lässt. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in einer Kurve reagiert der Bus träge und sicher.

Die Traktion ist nicht optimal, beim starken Beschleunigen tritt Schlupf auf.

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 rund 3,5 Lenkradumdrehungen.

⊖ Beim kräftigen Beschleunigen mit Lenkeinschlag sind Antriebseinflüsse spürbar.

3,1 Bremse

Die Bremse des Testwagens spricht sauber an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Vollverzögerung aus

Tempo 100 bis zum Stillstand ist nach 36,9 m beendet, das ist ein nur durchschnittlicher Wert.

2,6 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der T6 ist zwar als neues Fahrzeug vorgestellt worden, die aktive Sicherheitsausstattung bietet allerdings nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Systeme. So muss man beim T6 beispielsweise auf einen Spurhalte- und Notfallassistenten verzichten. ESP und Bremsassistent sind per Gesetz Pflicht, genauso wie die (hier indirekt messende) Reifendruckkontrolle.

⊕ Bei der getesteten Ausstattungsvariante sind zumindest die verfügbaren Systeme serienmäßig. 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 genügen auf den hinteren Sitzen für Personen bis knapp 1,75 Meter.

⊕ Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,95 m guten Schutz. Nach einem Unfall werden die Bremsen blockiert, 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.

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.

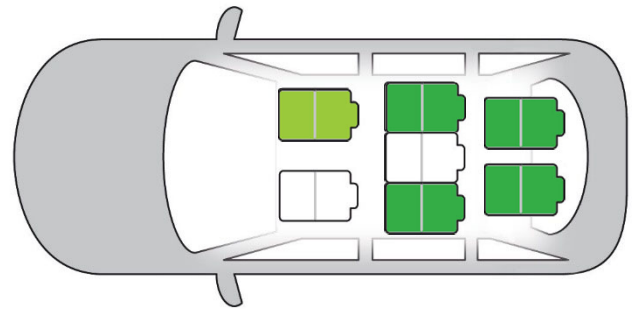
DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbrems-system	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung 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	indirekt Serie

Darüber hinaus sind Gurtlänge, Gurtnankpunkte und Gurtschlösser 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.

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

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des T6 mit dem 204 PS starken Diesel liegt im Ecotest bei hohen 8,1 l Diesel pro 100 km. Dieser Wert ist heutzutage absolut gesehen nicht mehr angemessen. Denn damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 256 g/km - dafür gibt es keinen Punkt mehr. Innerorts konsumiert der große VW 8,9 l, außerorts 6,9 l und auf der Autobahn 9,3 l Diesel alle 100 km. Vor allem der hohe Aufbau und das üppige Gewicht fordern ihren Tribut.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke			8,9
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B	
Landstraße			6,9
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn			9,3
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	
Gesamtverbrauch			8,1
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

1,0 Schadstoffe

⊕ VW hat das Abgasnachbehandlungssystem des nach Euro 6b zugelassenen T6 wirkungsvoll ausgelegt. Egal ob nach dem Kaltstart, bei mittlerer Last oder bei hoher Beanspruchung auf der Autobahn, die Emissionen bleiben gering. Der Lohn dafür sind die vollen 50 Punkte in diesem Kapitel.

Aufgrund des hohen CO₂-Ausstoßes entsprechen diese 50 Punkte aber der Gesamtpunktzahl - das wiederum reicht für nur drei Sterne im Ecotest.

3,7 AUTOKOSTEN

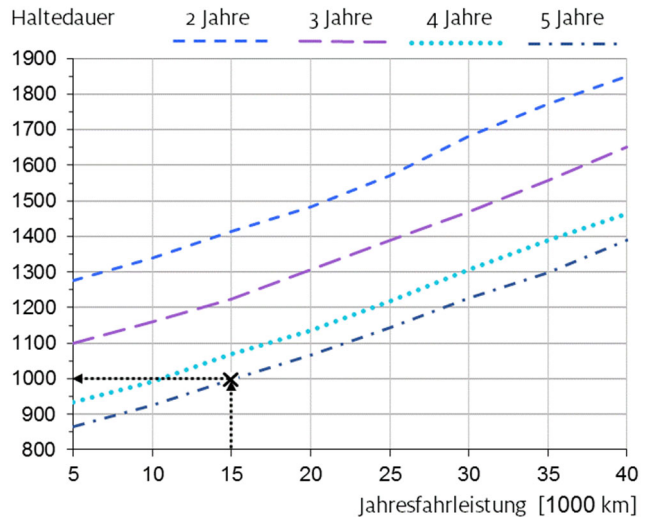
3,7 Monatliche Gesamtkosten

Ein VW Bus ist kein günstiges Vergnügen. Bei der Generation Six mit dem 204 PS starken Dieselmotor startet der Preis bei 57.917 Euro. Die Serienausstattung ist zwar bei dieser Modellvariante bereits ab Werk ordentlich, 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 wurde, stieg der Preis auf über 65.000 Euro an. Immerhin erfreut sich der Multivan einer guten Wertstabilität.

Die jährliche Steuer schlägt mit 346 Euro (nach NEFZ-CO₂-Wert) zu Buche, und für die Versicherung sind aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls hohe Beträge nötig (Haftpflicht 18, Teilkasko 25, Vollkasko 22).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 997 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TSI BMT Trendline	2.0 TSI BMT Comfort- line DSG	2.0 TDI BMT Con- ceptline	2.0 TDI BMT Con- ceptline	2.0 TDI BMT Trendline	2.0 TDI BMT Trendline	2.0 TDI BMT Comfort- line DSG
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	62 (84)	75 (102)	84 (114)	110 (150)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/1500	350/1500	220/1250	250/1500	250/1400	340/1500	450/1400
0-100 km/h [s]	12,5	9,5	22,2	17,9	16,9	12,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	202	146	157	163	182	203
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	9,2 S	9,0 S	6,0 D	6,0 D	6,1 D	6,2 D	6,6 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	210	206	156	156	159	162	173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/19/23	21/24/23	18/18/21	18/18/21	18/18/21	18/21/21	18/22/25
Steuer pro Jahr [Euro]	270	262	312	312	318	324	346
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	910	1119	719	746	821	863	1072
Preis [Euro]	37.480	53.199	30.000	33.463	38.758	40.954	56.067

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-Haftpf.
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 6b, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	150 kW/204 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	6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	173 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	3,27 m ² /0,35
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R17 H
Länge/Breite/Höhe	4.904/1.904/1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	2.093/987 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	k.A.
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)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.350 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R18 103H XL
Reifenmarke Testwagen	ContinentalSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	8,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,9/6,9/9,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	214 g/km (WTW* 256 g/km)
Reichweite	985 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.300 mm
Leergewicht/Zuladung	2.355/725 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.115/1.270/3.685 l

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

Betriebskosten	130 Euro	Werkstattkosten	86 Euro
Fixkosten	134 Euro	Wertverlust	647 Euro
Monatliche Gesamtkosten	997 Euro		
Steuer pro Jahr	346 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/25		
Basispreis T6 Multivan 2.0 TDI BMT Generation Six DSG	57.917 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.05.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.220 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.080 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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	1.464 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	156 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	298 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/512 Euro°
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/232 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.636 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	952 Euro
Metalllackierung	1.119 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.017 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

3,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	2,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	2,3
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	3,2
Kofferraum-Volumen	0,6	Fahrstabilität	3,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,0	Lenkung	3,2
Kofferraum-Variabilität	1,8	Bremse	3,1
Innenraum	1,8	Sicherheit	2,6
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
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/CO ₂	5,5
Federung	2,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	1,3		

Stand: September 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand