
Vorabfahrt VW Multivan: Privat-Bulli mit Golf-Appeal

Von Frank Wald

Der neue VW Multivan steht in den Startlöchern. In der kommenden Woche stellt sich die siebte Bulli-Generation auf der IAA in München erstmals seinem Publikum vor. Das Debüt auf einer Pkw-Messe ist bewusst gewählt. Denn während die gewerblich orientierten Van-Varianten Transporter und Caravelle weiter auf dem T6.1-Basis weiterfahren (müssen), ist die von Grund auf neu entwickelte Familien- und Freizeit-Version für VW Nutzfahrzeuge „zu 100 Prozent für den privaten Gebrauch“ gedacht. Der Vorverkauf startet Ende des Monats zu Preisen ab 44.839 Euro, die ersten Exemplare sollen Mitte November auf die Straße kommen. Bei letzten Abnahmefahrten rund um seinen Heimatstandort Hannover durften wir schon mal ans Lenkrad.

Und was sofort auffällt: Obwohl die Neuauflage des Kult-Vans einige Zentimeter länger und breiter geworden ist, steuert sich der Wagen trotz seiner 4,97 Meter behände und leicht wie ein Pkw. Nicht zuletzt ein Effekt der ergonomischen Anordnung des neu konzipiertem Multifunktionslenkrads, des digitalen Cockpits mit 10,25 Fahrer-Display und Shift-by-wire-Schaltung, einem echtem Head-up-Display sowie des formschön integrierten 10-Zoll-Touchscreens des Infotainment-Systems. Tatsächlich fährt der Multivan als erster Bulli überhaupt auf dem konzerneigenen Modularen Querbaukasten (MQB) mit den gleichen technischen Genen wie der Golf. Was sich nicht zuletzt in den Antriebsvarianten, dem variablen Packaging sowie den erstmals verbauten Assistenzsystemen niederschlägt – leider aber auch in den nervigen Slider-Lautstärke-Reglern.

So wird es neben jeweils zwei Benzin- und Dieselmotoren erstmals auch einen Plug-in-Hybrid-Antrieb geben, der mit 218 PS (160 kW) Systemleistung vom Start weg zu Preisen ab 57.174 Euro angeboten wird. Der Teilzeit-Stromer überzeugt mit souveräner Kraftentfaltung und angenehmer Laufkultur, was neben dem vom Start weg üppigen 350 Nm Drehmoment nicht zuletzt einem stets aufmerksamen und unmerklich schaltenden 6-Gang-DSG geschuldet ist, das speziell für den eHybrid entwickelt wurde. Die rein elektrische Reichweite der 13 kWh großen Lithium-Ionen-Batterie gibt VW mit „rund 50 Kilometer“ an. Bei niedrigem Akkustand, Temperaturen unter minus 10 Grad und ab Tempo 130 springt der TSI bei.

Dagegen wirkt der Einstiegsbenziner mit 136 PS (100 kW) schon fast ein wenig zu träge. Vor allem bei schnelleren Antritt oder auf Beschleunigungstreifen ist dem 1,5-Liter-TSI die Anstrengung deutlich anzuhören. Statt mit Kind und Kegel voll beladen und/oder in bergigen Regionen sollte Ausflüge hier vielleicht eher auf urbane Räumen und norddeutsche Tiefebene beschränkt bleiben. Anders sieht die Sache aus, wenn Mitte Oktober der 2.0-Liter-TSI mit 204 PS (150 kW) zu Preisen ab 49.932 Euro anrollt, der mit seinen 320 Nm Drehmoment einen deutlich kraftvollerem Durchzug (plus 100 Nm) bietet. Beide TSI-Motoren schicken ihre Kraft serienmäßig über ein 7-Gang-DSG an die Vorderräder. Anfang kommenden Jahres soll dann der erste Diesel mit 150 PS (110 kW) zu Preisen ab 48.748 Euro folgen. Und erst für 2026 (!) ist ein weiterer Selbstzünder mit 204 PS (150 kW) geplant.

Zu einem echten Multivan wird der Bulli natürlich erst durch seinen variablen Innenraum, der sich stets durch zwei Schiebetüren, wahlweise auch elektrisch und per Fußkick, öffnet. Hier haben die Entwickler ordentlich Hirnschmalz investiert. Zu den Highlights zählen etwa das modulare Sitzkonzept mit bis zu sieben Einzelsitzen auf Schienen (die Rückbank in Reihe drei gibt es nicht mehr), die bis zu 25 Prozent leichter und mit einem Handgriff geschoben, gedreht oder auszubauen sind. So kann auf dem durchgängig ebenen Ladeboden jede gewünschte Konfiguration realisiert oder Transportgut Platz gemacht werden. Die Grundversion des Multivan nimmt dachhoch von 469 bis maximal

3672 Liter Gepäck auf, in der 20 Zentimeter längeren Version (5,17 Meter) sind es sogar 763 bis 4053 Liter. Da die Schienen bestromt sind, können außerdem die äußeren Fondssitze (optional) beheizt werden.

Eine pfiffige Idee ist auch der Multifunktionsstisch, der als Mittelkonsole zwischen den Frontsitzen oder als ausklappbarer Tisch mit Cupholder und Staufächern bis in die letzte Reihe schieben lässt. Dank Shift-by-Wire-Schaltung und elektrischer Parkbremse gelingt damit auch der Durchstieg zwischen Fahrer- und Beifahrersitz problemlos. Darüber spannt sich (optional) ein 1,8 Quadratmeter großes Panorama-Glasdach, dessen „Low Emissivity“-Beschichtung 80 Prozent der Wärmestrahlung filtern soll.

VW bietet den Multivan in den drei Ausstattungen Multivan (ab 44.839 Euro), Life (ab 48.784 Euro) und Style (ab 60.761 Euro) an. Der Aufpreis für die Langversion beträgt mit Ausnahme der Basisversion 1862 Euro. Je nach Version lassen sich dazu außerdem mehr als 25 Assistenzsysteme ordern. Immer an Bord sind der Front Assist inklusive City-Notbremse, Ausweichunterstützung und Abbiegeassistent, Verkehrszeichenerkennung sowie der Spurhalteassistent.

Aber der Bulli kann nun auch den Fahrer vor Seitenwind und Gegenverkehr beim Abbiegen, sich nähernde Objekten beim Aussteigen oder Rangieren sowie andere Autos vor Gefahren warnen (Car2X). Und auch das teilautomatisierte Fahren bis 210 km/h beherrscht die siebte Generation mit dem IQ-Drive Travel Assist. Wenn das so weiter geht, wird sich demnächst auch noch der Fahrer an der Vis-a-Vis-Kartenrunde hinter ihm beteiligen können. Diese Rolle jedoch kommt dem vollelektrischen ID Buzz zu, der auf Anweisung von VW-Boss Herbert Diess auf der IAA in München den neuesten Stand des automatisierten Fahrens im VW-Konzern demonstrieren soll. (aum/Frank Wald)

Bilder zum Artikel



VW Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW/Uli Sonntag



VW Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW/Uli Sonntag



VW Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW/Uli Sonntag



VW Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW/Uli Sonntag



VW Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW/Uli Sonntag



VW Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW/Uli Sonntag



VW Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW/Uli Sonntag



VW Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW/Uli Sonntag



VW Multivan und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW/Uli Sonntag
