

---

## Fahrbericht VW T7: Nicht mehr ganz so multi

Von Michael Kirchberger, cen

Im November kommt er auf die Straße, und hingucken wird wohl jeder. Denn der neue Bulli wird von seiner Fan-Gemeinde mit großer Spannung erwartet. Einige darunter dürften aber enttäuscht sein. Zwar firmiert der T7 als logischer Nachfolger des T6.1 unter dem Namen Multivan, so flexibel und variantenreich wie der Vorgänger ist er jedoch nicht. Sicher, im Innenraum geht es überaus variabel zu, bis zu sieben Sitze sind an Bord. Und zum ersten Mal zieht Hybridtechnik im Antriebsstrang ein. Aber VW Nutzfahrzeuge stellt den Neuen klar als besonders familientaugliches Fahrzeug vor.

Wer ein Gewerbe betreibt, ausgenommen ist allenfalls die Personenbeförderungsbranche, oder Campen gehen will, muss weiter zum T6.1 greifen, der auch in Zukunft die Basis für den California stellen wird oder als Kastenwagen den Handwerker und seine Gerätschaften zum Kunden bringt. Freunde des batterieelektrischen Vans müssen hingegen auf den ID Buzz warten, der von kommendem Jahr an als reiner Stromer auf die Reise geht.

Bei 44.839 Euro beginnt die Preisliste, dafür gibt es einen 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 100 kW (136 PS), der aber mit 220 Newtonmeter Drehmomentspitze wirklich die Basis markiert. Kräftiger gibt sich der TSI mit zwei Litern Hubraum und 204 PS (150 kW), der dann schon 320 Nm als maximale Durchzugskraft anbietet. 49.932 Euro kostet diese Variante. Das aktuelle Spitzenmodell ist der 1,4-l-e-Hybrid, dessen Verbrennungsmotor auf 150 PS (110 kW) kommt, im Verbund mit dem elektrischen Kollegen entsteht eine Systemleistung von 218 PS (160 kW) und 350 Nm Drehmoment. Angetrieben werden bisher ausschließlich die Vorderräder, ein Allradantrieb ist in Planung.

Die Lithium-Antriebsbatterie des e-Hybrid hat eine Kapazität von 10,4 kWh und reicht für 46 bis 50 Kilometer rein elektrische Fahrt. Geladen wird sie an einem 3,6 kW-Lader in rund dreieinhalb Stunden, an einem mit 2,3 kW in fünf Stunden. An Bord ist immer ein automatisches Doppelkupplungsgetriebe (DSG), beim Hybrid-Bulli hat es sechs Gänge und wurde speziell für diese Antriebsform entwickelt. Die Benziner und ein im nächsten Jahr folgender 48.748 Euro kostender Diesel mit 150 PS (110 kW) werden mit einem siebengängigen DSG ausgerüstet.

Soviel zur Theorie, steigen wir ein. Und stellen fest, dass es weniger hoch hinaus geht als beim T6.1 und seinen Vorgängern. Der Fahrer sitzt niedriger als bisher. Aber der notwendige Schritt fällt nicht kleiner aus, denn es gilt zwar nicht die Höhe, aber die Breite des Türschwellers zu überwinden. Das ist nicht unkomfortabel, nur eben anders als früher. Am Lenkrad angekommen empfängt einen ein angenehmes Raumgefühl. Das Cockpit ist aufgeräumt, das Armaturenbrett glatt und flächig. Die neue Innenraumarchitektur von Volkswagen soll wohl zeigen, dass hier eher der Vergleich mit Golf und Co. angesagt ist, der Bulli will einfach kein Nutzfahrzeug mehr sein, nicht einmal ein leichtes.

Dafür gäbe es aber Gründe zur Genüge. Den VW hat den Multivan ordentlich abgespeckt, mehr als 200 Kilogramm wurden eingespart. An Gewicht verloren haben die vorderen Kotflügel dank Aluminium-Einsatz, am Fahrwerk wurde gefeilt und die gewiss angenehmste Erleichterung verschaffen die neuen Sitze. Sie wiegen je nach Ausführung zwischen 23 und 29 Kilogramm, 25 Prozent weniger als die im bisherigen Multivan. Ein- und Ausbau fallen daher leichter. 1941 Kilogramm wiegt die aktuell leichteste Version des T7 insgesamt.

Der e-Hybrid startet wie die meisten seiner Art, nämlich lautlos. Der Antrieb teilt nur über die Signalleuchten seine Einsatzbereitschaft mit, die elektrische Parkbremse gilt es zu

lösen, dann bringt insbesondere die E-Maschine (ihr Potenzial liegt bei strammen 86 kW /115 PS) den Multivan ordentlich auf Trab. Sehr nachhaltig ist der Beschleunigungsdrang allerdings nicht. Während der T7 e-Hybrid beim Ampelstart zum City-König wird, verlassen ihn die Kräfte beim Zwischenspur auf der Landstraße ab Tempo 80. So braucht er dann auch 11,6 Sekunden für den Standardsprint, 2,2 Sekunden mehr als der 2.0 TSI, der die Übung in 9,4 Sekunden erledigt. Auch bei der Höchstgeschwindigkeit kann er nicht mithalten und schafft 190 km/h Spitze, der starke Benziner ist zehn Stundenkilometer schneller.

Dem Fahrvergnügen tut dies keinen Abbruch, im Gegenteil. Der Hybrid-Bulli gefällt mit seiner Fähigkeit des langsamen und vor allem fast geräuschlosen Anschleichens. Damit er niemanden erschreckt, gibt er bei langsamer Fahrt surrende Geräusche von sich. Wenn die Fortbewegung zügiger wird, geht der gute Federungskomfort zu Lasten der Fahrstabilität. Zwar lässt sich der Bulli 7.0 kaum aus der Kurve werfen, die Karosserie neigt sich jedoch deutlich spürbar dem äußeren Rand der Biegung zu. In schnell gefahrenen Kombinationen wird es dann durchaus unruhig, aber wer will mit einem Familien-Van schon beschleunigt durch die Kurven wedeln?

Für den Chauffeur steht eher die Frage des Verbrauchs im Vordergrund. Die Angaben zum Konsum sind wie bei allen Plug-in-Hybriden eher Augenwischerei. 1,5 Liter Benzin sollen dem elektrifizierten Bulli auf den ersten 100 Kilometer mit voll geladener Batterie ausreichen. Die 7,25 kWh, die sie dazu beigesteuert hat, finden sich in der Rechnung nicht wieder, egal ob der Ladestrom aus grüner Energie oder Kohle erzeugt wurde. Zumindest ist für die Distanzen jenseits der messrelevanten Strecke mit einem deutlich höheren Verbrauch zu rechnen, wir prognostizieren etwa sieben Liter, was immer noch nicht zu viel ist. Der kleine Benziner kommt laut Verbrauchsnorm mit 6,6 Litern über 100 Kilometer, der stärkere verlangt 7,6 Litern Benzin.

Neben der sanften Abstimmung gefallen die knackig zupackenden Bremsen und vor allem die überaus präzise Lenkung. Die Sitzposition des Fahrers ist ohnehin der in einer Limousine noch ähnlicher geworden, die Übersichtlichkeit gegeben und die Passagiere im Fond reisen mit höchstem Komfort. Durch zwei elektrisch öffnende Schiebetüren gelangen sie an Bord, das modulare Sitzkonzept erlaubt unterschiedlichste Konfigurationen. Über das Schienensystem im Wagenboden lassen sich die äußeren Sessel sogar beheizen. Dachhoch beladen passen 469 Liter Gepäck hinter die letzte Sitzreihe, werden alle Stühle ausgebaut kommen bis 3672 Liter unter. Die um 20 Zentimeter auf 5,17 Meter verlängerte Karosserie der Langversion kann bei identischem Radstand sogar 763 bis 4053 Liter einladen.

Neu ist ein 1,8 Quadratmeter großes Panorama-Glasdach, auch Car-2-Car-Gefahrenmeldungen sind künftig möglich. Drei Ausstattungen, Multivan, Life (ab 48.784 Euro) und Style (ab 60.761 Euro) werden angeboten, die Langversion kostet mindestens 1862 Euro Aufpreis. Die Sicherheitsassistenten versammeln sich in Mannschaftsstärke, immer dabei sind die City-Notbremse, Ausweichunterstützung und Abbiegeassistent, Verkehrszeichen- und Müdigkeitserkennung sowie der Spurhalteassistent. (aum/mk)

Daten VW T7 Multivan e-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,94 x 1,91

Radstand (m): 3,12

Antrieb: R4-Benziner, 1395 ccm, Direkteinspritzung, Turbolader, 6-Gang-Automatik, Plug-in-Hybrid, E-Motor: 86 kW

Systemleistung: 160 kW / 216 PS

Systemdrehmoment: 350 Nm bei 1000–4100 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,6 Sek.

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 1,5 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 34 g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 2120 kg / max. 669 kg

---

Kofferraumvolumen: 469–3672 Liter  
Max. Anhängelast: 2000 kg  
Basispreis: 57.173 Euro

---

## Bilder zum Artikel



VW T7 Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



VW T7 Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



VW T7 Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



VW T7 Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



VW T7 Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



VW T7 Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



VW T7 Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



VW T7 Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



VW T7 Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



VW T7 Multivan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---