

---

## Praxistest VW T7 Multivan e-Hybrid: Stellungsspiel

Von Michael Kirchberger, cen

Schnittig geworden ist der Multivan in siebter Bulli-Generation. Länger, breiter, niedriger und farbenfroh, wenngleich die Zweitton-Lackierung für knapp 3000 Euro Aufpreis ein eher kostspieliges Extra ist. Als Spitzenmodell e-Hybrid setzt der VW T7 auf ein Motorenduo aus 150 PS (110 kW) starkem Verbrenner und elektrischem Kollegen mit 86 kW (116 PS). Sie vereinen sich zu einer Systemleistung von 216 PS und einer anständigen Drehmomentspitze in Höhe von 350 Newtonmetern.

Soweit, so gut. Nicht nur bei der volldigitalen Bedienung, auch beim Design orientiert sich der T7 an seinen Kollegen aus der Personenwagen-Abteilung. Schmale LED-Scheinwerfer und eine Motorhaube, die ebenso wie die Frontscheibe flacher aufgestellt ist, sind die markanten Kennzeichen des Vorderwagens. Am Heck gibt es einen Dachkantenspoiler und zweigeteilte Rückleuchten. Die Höhe ist auf 1,90 Meter gesunken, das macht den Multivan nun uneingeschränkt parkhaustauglich. In der Breite hat er um vier Zentimeter auf 1,94 Meter, in der Länge gar um sieben Zentimeter auf 4,97 Meter zugelegt.

Die erste Überraschung erlebt der Chauffeur, wenn er den schlank, aber komfortabel geschnittenen Fahrersitz erklimmt. Obwohl seine Position am kleinen Volant deutlich niedriger siedelt als im T6.1, ist es eine Frage der Technik, anständig einzusteigen. Denn der Türschweller ist arg in die Breite gegangen und da bedarf es entweder eines großen Schrittes, um ihn am Stück zu überwinden, oder es gilt auf halbem Wege Rast zu machen und die Einstiegsstufe zu nutzen. Früher fiel es leichter, an Bord zu gehen.

Die zweite Überraschung hält der Multivan mit seinem digitalen Bedienkonzept bereit. Leider hat er viele Elemente von Golf und Co. übernommen, und es ist nicht nur während der Nachtfahrt mühselig, die Audiolautstärke über nicht beleuchtete Slider einzustellen. Glücklicherweise gibt es wenigstens am lederbezogenen Multifunktionslenkrad eine Wippe fürs Volumen. Nicht weniger anspruchsvoll ist die Aufgabe, die vielköpfige Riege der bis zu 29 Fahrassistenten an Bord zu bändigen. Der ungeliebte Spurhalteassistent etwa verlangt konzentriertes Antippen des Touchscreens, wenn der Weg durch die Menüs erst mal bewältigt wurde. Keine leichte Aufgabe, schon gar nicht während der Fahrt.

Die Sitzposition ist dagegen sehr angenehm und eher mit der in einer Limousine als in einem Van zu vergleichen. Das Lenkrad steht steiler als im Vorgänger, die Übersicht fällt leicht und trotz der längeren Haube lässt sich der VW zielsicher durch enge Passagen manövrieren. Für besonders schwierige Fälle gibt es an Bord auf Wunsch nicht nur einen Parkpiloten, sondern auch einen Einparkassistenten, der den Wagen in die Lücke rangiert.

Der Innenraum ist luftig und hell gestaltet, statt mit ödem Grau zu langweilen, funkelt die Armaturentafel in hellen Farben und munteren Mustern. Hinten gibt es nur noch Einzelsitze. Die lassen sich stufenlos verschieben und modular anordnen. Unter ihren klappbaren Sitzflächen gibt es Staufächer. Beheizen lassen sie sich auch, der elektrische Strom wird über die Befestigungsschienen geliefert, in denen sie in nahezu jede denkbare Position geschoben werden können. Das Stellungsspiel ist kaum weniger variantenreich als das Kamasutra. Rund 26 Kilogramm wiegt jeder Sessel, das ist deutlich weniger als früher und erleichtert das Ausbauen des Gestühls. Oben wird als Sonderausstattung ein Panoramadach angeboten, eine kleine Hommage an den Samba-Bus mit seinen Dachfenstern aus den Sechzigern.

Besonders praktisch ist die Mittelkonsole für etwa 700 Euro, die nicht nur Becherhalterungen, Ablagefächer und sonstige Schatullen bietet, sondern auch einen ausklappbaren Tisch beherbergt. Da das komplette Modul die Befestigungsschienen der

---

Sitze nutzt, kann es entweder zwischen den Plätzen für Fahrer und Beifahrer arretiert werden oder hinten den Passagieren das Arbeiten während der Fahrt ermöglichen. In den Kofferraum passen wenigstens 469 Liter Gepäck, wer die Sitze demontiert kann bis zu 3672 Liter transportieren. Das Einpacken ist dank zweier Schiebetüren leicht, die Ladekante hinten bewegt sich mit einer Höhe von 59 Zentimeter ebenfalls in der Komfortzone.

10,4 kWh speichert die Lithium-Antriebsbatterie des e-Hybrid, das soll für bis zu 50 Kilometer rein elektrischer Fahrt reichen. Geladen wird sie an einem 3,6 kW-Lader in rund dreieinhalb Stunden, an einem mit 2,3 kW in fünf Stunden. Soviel zur Theorie, in der Praxis stellen wir fest, dass es mit der Reichweite doch nicht so weit her ist. Zugegeben, die Temperaturen lagen um den Gefrierpunkt und ein Teil des Stroms wird für die Temperierung des Innenraums benötigt. Obwohl wir innerstädtisch unterwegs sind, also in der Paradedisziplin eines Hybrids, und mit gefühlvollem rechten Fuß unterwegs waren, war es nach 35 Kilometern vorbei mit der Stromerei. Dann sprang der Vierzylinder an und half dabei, die nächste Ladestation zu erreichen.

So wurde auch nichts aus dem in Aussicht gestellten Normverbrauch von 1,6 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Schon bei moderater Fahrweise zeigte der Bordcomputer bei leerem Akku einen Konsum von 6,5 Liter Benzin an, unterm Strich wurde daraus im Mittel 7,5 Liter, ohne das eilige Autobahnfahrten erledigt werden mussten. Das elektrische Spitzentempo von 130 km/h haben wir unterdessen kein einziges Mal ausprobiert. Aber der Hybrid-VW gefällt mit seiner Fähigkeit des langsamen und vor allem fast geräuschlosen Anschleichens. Der Federungskomfort findet ebenfalls ungeteilte Zustimmung, sanft gleitet der Multivan über die Unebenheiten der Straße und schont seine Mitfahrer. Karosserieneigung in Kurven sind die Folge, gleichwohl kann der T7 mit seinen Fahreigenschaften, die einer Limousine sehr ähnlich sind, überzeugen. Die Lenkung arbeitet hochpräzise, und auch die Bremsen lassen sich gefühlvoll dosieren, trotz der Rekuperationsfunktion.

In der Stadt wird der T7 zum Sprintkönig, der E-Maschine sei es gedankt. Auf langen Strecken und höherem Tempo oder im Gebirge muss sich das Motoren-Duo jedoch ordentlich ins Zeug legen, um den immerhin zwei Tonnen schweren Multivan in Schwung zu bringen. Und das, obwohl der Multivan gut 200 Kilogramm leichter als sein Vorgänger geworden ist.

Seine Stärken sind also der vorzügliche Fahrkomfort, das gute Platzangebot, die sehr praktische Ausstattung und die zumindest in der City guten Fahrleistungen. Die beiden Schiebetüren gehören zum Serienumfang, ebenso das Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen und die Keyless-Go-Schließanlage. Wer mehr will, muss ordentlich draufzahlen: Das Matrix-Licht kostet rund 1400 Euro, das Head-up-Display forsche 1300 Euro mehr. Und das sind nur zwei der ewig lang wirkenden Liste der Extras. (Michael Kirchberger/cen)

#### Daten VW T7 Multivan e-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,94 x 1,90

Radstand (m): 3,12

Antrieb: R4-Benziner, 1395 ccm, Turbo, 86-kW-E-Motor, FWD, 6-Gang-DSGtg,

Systemleistung: 160 kW / 216 PS

Systemdrehmoment: 350 Nm bei 1000–4100 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,0 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,5 Liter

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

Testverbrauch: 7,5 Liter

Batteriekapazität: 10,4 kWh

Elektr. Normreichweite: max. 50 Kilometer

Leergewicht / Zuladung: min. 2209 kg / max. 541 kg

---

Kofferraumvolumen: 469–3672 Liter  
Max. Anhängelast: 1600 kg  
Basispreis: 57.881 Euro  
Testwagenpreis: 68.752 Euro

---

## Bilder zum Artikel



VW T7 Multivan e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



VW T7 Multivan e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



VW T7 Multivan e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



VW T7 Multivan e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



VW T7 Multivan e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



VW T7 Multivan e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



VW T7 Multivan e-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---