



Fotos: Paul-Janosch Eising/Autoflotte

Der VW T7 will mehr Van als Transporter sein. Für Fans des „Alten“: Einige T6.1-Varianten werden (vorerst) parallel weiterproduziert

Zwei von drei

Aus einem Modell für alle werden demnächst drei verschiedene Fahrzeuge. Neben dem T6.1 wird VW bald den rein elektrischen ID.Buzz anbieten und startet jetzt mit dem neuen Multivan als T7.

Der neue Multivan steht nicht mehr auf einer robusten Nutzfahrzeug-Plattform, sondern basiert auf dem für Pkw-Modelle konstruierten Wolfsburger Schubladensystem namens MQB (Modularer Querbaukasten). Offensichtlich wird das beim Blick auf den Bug, wo sich der Bereich vom vorderen Kennzeichen bis zum Lenkrad deutlich länger hinzieht als bei jeder vorherigen Bulli-Generation. Dem Wunsch von Kunden aus Südeuropa folgend misst der Neue nur noch 1,91 Meter in der Höhe. Die beiden angebotenen Karosserielängen (4,97 Meter und 5,17 Meter) stehen auf einem Radstand, der 3,12 Meter misst.

Zwei Farben, keine Jalousie

Die auf Wunsch erhältliche Zweifarb-Lackierung zeigt, wie beherrscht die Designer in die Trickkiste gegriffen haben, um dem neuen Auto ein Bulli-Antlitz zu verpassen. Eine Premiere im VW-Bus feiert das riesige Panorama-Glasdach (Aufpreis 955 Euro), das – wie der Caddy – ohne Sonnenschutzrollo auskommen muss. Ein Vorteil des Rollo-Verzichts: Die Innenraumhöhe direkt

unter der speziell isolierten Scheibe erhöht sich auf einen Wert, der über dem des Vorgängers liegt.

Gepäckraumtür auf: Die Ladekante befindet sich in 58 Zentimeter Höhe, also nur einen Zentimeter weiter oben als beim Vorgänger. Wer zum tiefergelegten Dynamik-Fahrwerk greift, landet bei 56 Zentimetern. Auf den in den topfebenen Ladeboden eingelassenen Schienen können hinter Fahrer und Beifahrer bis zu fünf Einzelsitze nach Lust und Laune angeordnet werden. Das neue Gestühl kommt ohne Drehteller aus, lässt sich dafür aber auch gegen die Fahrtrichtung einsetzen und bringt pro Stück je nach Ausführung zwischen 23 und 29 Kilogramm auf die Waage. Das ist deutlich weniger als bisher und erleichtert den Ein- und Ausbau spürbar. Eine Dreier-Rückbank in der dritten Reihe fehlt. Immerhin: Aus der ebenfalls auf Schienen verschiebbaren Mittelkonsole lässt sich ein praktischer Multifunktionsstisch ausfallen.

Für die Sitzposition hinterm Lenkrad bedeutet das neue Modell eine Umstellung, vergleichbar in etwa mit jener des Jahres 1990. Damals löste der T4 mit Front-

VW Multivan 1.5 TSI

Preis: ab 37.680 Euro

R4/1.498 cm³ | 100 kW/136 PS

220 Nm ab 1.750/min | 7-Gang-DSG

182 km/h | 13,5 s | **WLTP:** 7,8-8,0 S

150-153 g/km

4.973 x 1.941 x 1.907 mm

469 – 3.672 Liter

Effizienz: A

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

antrieb den T3 mit Heckmotor ab, und die Bulli-Fahrer erblickten zum ersten Mal eine Knautschzone vor sich. Im Cockpit des neuen Multivan schauen Fahrer und Beifahrer auf digitale Anzeigen à la Golf und eine Armaturentafelabdeckung mit der Grundfläche eines Sideboards. In Verbindung mit der für einen Bulli neuen zweige-



1 Das Cockpit vom Golf samt Bedienelementen hält nun auch im Bus Einzug. Lediglich der Automatik-Wählhebel wandert zwischen Tachoeinheit und Infotainment-Bildschirm **2** Die vier Sitze im Fond können nach Belieben angeordnet werden, auch gegen die Fahrtrichtung. In der Mitte gibt es optional einen Klapptisch **3** Komfortables Gestühl soll Noblesse bringen. Wenigstens die Sitzhöhe erinnert noch an einen Transporter

teilten A-Säule, die somit ein festes Dreiecksfenster beherbergt, fühlt man sich ein bisschen an den ersten Renault Espace erinnert – allerdings mit der Einschränkung, dass man im T7 weniger gut abschätzen kann, wo genau das Fahrzeug endet.

Fährt nach wie vor bussig

Wer befürchtet hat, ein VW-Bus auf MQB-Basis führe sich wie ein Pkw, kann beruhigt sein. Dank der nach wie vor erhöhten Sitzposition und dem typischen Raumgefühl fährt sich der Multivan weiterhin so bussig, wie es sein soll. Lediglich der Federungskomfort und das Fahrverhalten im Grenzbereich haben sich etwas aus der Nutzfahrzeug- in Richtung Pkw-Welt verschoben. Maßgeblich hierfür dürfte die neue Fahrwerksgeometrie und die neu entwickelte Aufhängung sein: Auch wenn sich an der Grundkonstruktion aus McPherson-Vorderachse und tief bauender Schräglenker-Hinterachse nichts geändert hat, konnten beim Fahrwerk durch den teilweisen Wechsel von Stahl auf Aluminium 45 Kilogramm eingespart werden.

Die von VW-Nutzfahrzeuge für den Multivan zusammengestellte Motorenpalette liest sich etwas ungewohnt: Bis ins zweite Quartal 2022 hinein können Interessenten zwischen zwei Benzinmotoren (136 PS und 204 PS) und einem Plug-in-Hybrid (218 PS) wählen. Erst dann wird es zusätzlich noch ein 150-PS-Diesel unter die Haube schaffen und die Anhängelast die gewohnten Werte

erreichen. Sämtliche Motorisierungen sind an ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs (Plug-in) oder sieben Gängen gekoppelt.

Plug-in passt gut

Auf ersten Testfahrten hinterließ vor allem der Plug-in-Hybrid einen positiven Eindruck. Die Zusammenarbeit von 1,4-Liter-Vierzylinder (150 PS) und E-Maschine (116 PS) läuft weitestgehend harmonisch, nur in Einzelfällen schaltet sich der Ottomotor im Hybrid-Fahrmodus mit einem spürbaren Ruck hinzu. Die nutzbare Akkukapazität (10,4 kWh) soll laut Datenblatt

für 46 bis 50 elektrische Kilometer nach WLTP reichen. In der Realität dürften es etwas weniger sein. Mit bis zu 37 Gramm CO₂-Ausstoß ist der Multivan als Plug-in-Hybrid noch immer förderfähig.

Als Caravelle, Transporter und Pritsche bleibt der T6.1 noch eine Zeitlang im Programm – bis er von einem neuen Modell aus der Kooperation mit Ford abgelöst wird. Gänzlich weg vom Fenster ist übrigens auch der T6.1 Multivan noch nicht: Solange es für den Neuen noch keine elektrifizierte Hinterachse gibt, die ihn zum Allradler macht, bleibt das bisherige 4x4-Modell bestellbar. *Paul-Janosch Ersing*



In der Höhe schrumpft der T7 auf gut 1,90 Meter. Das hilft, um in mehr Garagen zu kommen und wirkt sich auf die Innenraumhöhe kaum aus