
Vorstellung VW T7 Multivan: Der Bulli fährt auf neuen Wegen

Von Michael Kirchberger

Der Bruch ist deutlich, beinahe so hart, wie einst die Umstellung von Heck- auf Frontantrieb. Wir sprechen vom Multivan, dem Allround-Talent aus den Werkhallen der VW Nutzfahrzeugsparte in Hannover. Mit knackigem Design und einem sehr variablen Innenraum soll die schnittiger gewordene Großraumlimousine freizeitorientierte und lebensbejahende Kunden ansprechen. Technisch bewegt sich der breiter und länger gewordene Van auf der Höhe aktueller Personenwagen der gehobenen Mittelklasse, bis zu 29 Assistenzsysteme finden sich an Bord. Im Herbst kommt die Neuauflage zu den Händlern. Die Preise werden noch nicht genannt, sie dürften jedoch kaum unter denen des aktuellen Modells liegen.

Ein Gewinner-Team soll man nicht auswechseln, heißt es. Und bislang war der Multivan einer der Bestseller von Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN). Aber eine Wachablösung war nach den zögerlichen Auffrischungen der vergangenen Jahre dringend angesagt. Denn das noch aktuelle Modell geht im Grunde auf den Wechsel vom T4 auf den T5 zurück, und der kam bereits 2003 auf die Straßen. Der T6 erschien 2015, war aber mehr als umfangreiche Modellpflege einzuordnen und der T6.1 bekam vor zwei Jahren ebenfalls kaum mehr als neue Lackierungen und verbesserte Infotainmentsysteme.

Der T7 hält an Bewährtem fest, eröffnet aber neue Möglichkeiten. Wie auch sein Personenwagen-Bruder Golf baut er auf dem MQB, dem Modularen Querbaukasten des Konzerns, auf. Das erlaubt eine Hybridisierung, als Plug-in-Version soll der Multivan zum Teilzeitstromer werden und die (steuerlich) geforderte Distanz von 50 Kilometer mit Hilfe des Elektromotors an der Hinterachse und einer 14 kWh starken Lithium-Batterie bewältigen können. Rein elektrisch wird es ihn jedoch nicht geben, dafür wird VWN ab 2022 den ID.Buzz als Mitglied der Elektro-Familie anbieten.

Für Camper und Spediteure bleibt der T6.1 erhalten

Und auch der Multivan wird zum Spezialisten für private Nutzer und allenfalls gewerbliche Shuttle-Dienste. Für das harte Leben auf dem Bau oder in der Landwirtschaft müssen weiter die verschiedenen Versionen des T6.1 schuften. Und auch den Campern bleibt keine Wahl. Die Version California bleibt dem Markt ebenfalls auf Basis des jetzigen VW Bulli erhalten. Wohl deshalb sind die Absatzerwartungen gedämpft. 25.000 Einheiten seien für den T7 jährlich geplant, ist zu vernehmen.

Das Design des Neuen fällt auf. Markant ist das Leuchtenband am Bug, das als Tagfahrlicht die beiden schmalen Scheinwerfer miteinander verbindet. Die Frontscheibe liegt flacher, die Motorhaube ebenso, sie ist außerdem länger geworden. Schließlich müssen nun auch Radar-Antennen und größere Batterien unter ihr Platz finden. Verglichen mit dem T6.1 ist der neue Multivan 3,7 Zentimeter breiter und fast sieben Zentimeter länger geworden. Der Radstand wurde gar um 12,4 Zentimeter verlängert. Das erlaubt ihn für die Standard-Karosserie (4,97 Meter) und auch für die gestreckte Variante (5,13 Meter) zu nutzen. An Bord gibt es bis zu sieben Sitzplätze und einen mindestens 470 Liter großen Gepäckraum. Wer die Sitze ausbaut, steigert das Ladevolumen auf 4053 Liter. Für die einfachere Demontage haben die auf Führungsschienen verschiebbaren Sessel abgespeckt, sie wiegen jetzt nur noch 23 Kilogramm.

Willkommen in der digitalen Welt

Die Armaturentafel orientiert sich an der digitalisierten Bedienung der Personenwagen-Baureihen. Die meisten Schalter und Drehsteller sind verschwunden, Monitore mit berührungssensitiven Bildschirmen haben sie ersetzt. Die Instrumentierung bildet ein 10,25 Zoll großer Bildschirm nach, zehn Zoll in der Diagonalen misst der Monitor über der Mittelkonsole, mit dem sich nahezu alle weiteren Funktionen steuern lassen. Verschwunden ist auch der Handbremshebel, eine elektrische Parkbremse macht ihn überflüssig und erleichtert so den Weg an den Vordersitzen vorbei nach hinten. Zwei Schiebetüren mit elektrischer Öffnung gehören für den Passagierraum zum Serienstandard. Clever ist die Idee eines Multitools, einer Art Hocker, der hinten verschiebbar als Tisch, Ablage oder Kühlbox dienen kann.

Beim Start im Herbst kann der Multivan mit Vierzylinder-Turbobenzinern (136 und 204 PS/ 100 und 150 kW) sowie mit einem 150 PS (110 kW) starken Diesel bestellt werden. Dank einer verbesserten Aerodynamik (C_w 0,30) und vielfältiger Optimierungen sei der Verbrauch bei allen Antrieben um etwa einen Liter gesunken. Noch geringer wird der Konsum des Plug-in-Hybrid sein, dessen Systemleistung mit 218 PS (160 kW) angegeben wird. Alle Antriebe werden mit Doppelkupplungsgetrieben kombiniert, die sechs oder sieben Gänge haben. Mit etwas Zeitverzögerung will VWN noch einen zweiten, stärkeren Zweiliter-Turbodiesel anbieten. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



VW T7 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T7 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



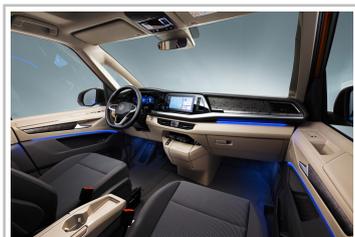
VW T7 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T7 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T7 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T7 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T7 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T7 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
