



VW T7 Multivan (seit 2021)

RAUMkonzept

Der VW T7 Multivan kam im Jahr 2021 auf den Markt. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern ist die technische Basis nicht der Transporter von VW Nutzfahrzeuge, sondern der Modulare Querbaukasten (MQB), der im VW-Konzern für fast jedes Modell mit dem Motor quer auf der Vorderachse verwendet wird. Vorteile ergeben sich daraus beim Gewicht, dem Fahrkomfort, den Fahrassistenzsystemen und dem kompletten Infotainment. Somit kann der Bus in Sachen Assistenz und Software fast alles, was auch seine Pkw-Kollegen können. Der Nachteil: Der Bus ist weniger Bus, und dafür mehr sehr großer Van. Einen klassischen Allradantrieb hat der Multivan seither auch nicht mehr zu bieten. Trotzdem bietet der Hannoveraner einen riesigen und enorm flexiblen Innenraum. Die Einzelsitze im Fond lassen sich dank des Schienensystems im Boden nahezu beliebig vorwärts wie rückwärts im Auto positionieren. Zudem gelingt dies relativ einfach, weil die Sitze nicht dermaßen schwer sind wie im Vorgänger. Beim Fahren überzeugt der Multivan mit einem Pkw-ähnlichen Komfort. Die bisher verfügbaren Daten deuten auf gute Haltbarkeit und Zuverlässigkeit hin.

Empfehlung: Der 1.5 TSI mit nur 100 kW (136 PS) wurde nur bis 2023 angeboten. Die Fahrleistungen sind eher mau und der schwere Bus fühlt sich vor allem bei Ausnutzung der Beladung dann schnell untermotorisiert an. Viel besser passt der 2.0 TSI mit 150 kW (204 PS) in den Multivan. Der Motor bietet eine gute Laufkultur und schiebt den großen Wagen souverän an. Man sollte allerdings bedenken, dass man den Tankwart mit dieser Motorisierung etwas öfter trifft. Deutlich sparsamer arbeitet der eHybrid. Die ältere Version 1.4 eHybrid mit 160 kW (218 PS) kommt im Alltag etwa 50 km weit rein elektrisch. Die spätere Variante 1.5 eHybrid punktet mit fast 100 km rein elektrischer Reichweite. Zudem ist diese Version die einzig verfügbare Variante mit Allradantrieb, denn hier wird die Hinterachse von einem Elektromotor angetrieben. Der größte Teil der gebrauchten VW Multivan hat den 2.0 TDI an Bord. Der 150 PS starke Turbodiesel sorgt für in dieser Fahrzeugklasse völlig angemessene Fahrleistungen und fühlt sich dank des kräftigen Drehmoments immer souverän an. Zudem hält er sich beim Spritkonsum zurück und darf bis zu zwei Tonnen schwere Anhänger ziehen. Modelle mit Schaltgetriebe gibt es nicht. Ausnahmslos alle Antriebe sind mit einem Doppelkupplungsgetriebe kombiniert.

- ⊕ variabler und großer Innenraum, hohe Zuladung erlaubt, gute Wertstabilität, zuverlässige Technik, als 2.0 TDI hohe Anhängelast
- ⊖ hohe Preise, teurer Unterhalt, laute Windgeräusche, 1.5 TSI wenig souverän

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2026)

Erstzulassungsjahr	2021	2022	2023
ADAC-Bewertung	9,2	9,6	7,5

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2021	2022	2023
	3,1	1,8	1,2
	13,9	10,0	6,0
	24,6	18,3	10,8
	35,4	26,5	15,6
	>35,4	>26,5	>15,6

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik kommt der Multivan meist auf gute Werte – das Auto kann somit als zuverlässig betrachtet werden. Grundsätzlich scheint der Multivan ein solides Fahrzeug zu sein. Eine bekannte Schwachstelle ist die Elektronik, die zum Teil für Fehler sorgt und sich auch auf das Infotainment auswirkt.
Häufige Bauteilfehler	Starterbatterie (2022-2023)
Rückrufe	7/2025: Der Beifahrerairbag kann bei einer unfallbedingten Airbagauslösung bersten und Metallteile in den Innenraum schleudern oder eine verminderte Schutzwirkung aufweisen. Abhilfe: Bei den betroffenen Fahrzeugen wird der Beifahrerairbag ersetzt. Betroffene Fzg. in Deutschland: 6.790 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

06/2021	Offizielle Vorstellung des neu konstruierten Multivan auf Basis des Modularen Querbaukastens (MQB)
10/2021	Verkaufsstart der ersten Benziner-Generation: 1.5 TSI (100 kW/136 PS), 2.0 TSI (150 kW/204 PS) und 1.4 eHybrid (Plug-in-Hybrid mit 160 kW/218 PS Systemleistung)
03/2022	Markteinführung und Beginn des ersten Bauzeitraums des Dieselmotors (2.0 TDI) mit 110 kW (150 PS) und Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM
08/2023	Ende des ersten Bauzeitraums für den 1.5 TSI und den 1.4 eHybrid
08/2023	Vorstellung der seriennahen Camping-Version „California“ auf dem Caravan Salon
06/2024	Ende des ersten Bauzeitraums für den 2.0 TSI; Ende des ersten Bauzeitraums für den 2.0 TDI (Euro 6d)
06/2024	Einführung aktualisierte Version 2.0 TSI (150 kW/204 PS) nach der neuen Abgasnorm Euro 6e; Beginn des zweiten Bauzeitraums des 2.0 TDI (EA288 evo, 110 kW/150 PS), erfüllt Abgasnorm Euro 6e
11/2024	Markteinführung des 1.5 eHybrid 4Motion. Dies ist die erste Version des Multivan mit elektrischem Allradantrieb und einer Systemleistung von 180 kW (245 PS)
03/2026	Erstmalige Präsentation einer überarbeiteten Version (Facelift/Modellpflege) des Multivan durch Volkswagen

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Multivan kurz	Multivan lang
Länge/Breite/Höhe [mm]	4.973 / 1.941 / 1.907	5.450 / 2.032 / 1.980
Breite mit Spiegeln [mm]	2.252	2.275
Kofferraumvolumen [l]	469	
Dachlast [kg]	100	170

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.5 TSI DSG	2.0 TSI DSG	2.0 TSI DSG	1.4 eHybrid DSG	1.5 eHybrid DSG	2.0 TDI DSG	2.0 TDI DSG
Aufbau/Türen	BU / 5	BU / 5	BU / 5	BU / 5	BU / 5	BU / 5	BU / 5
Bauzeitraum	2021-2023	2021-2024	2024-	2021-2023	2024-2025	2022-2024	2024-2025
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4 / 1.498	4 / 1.984	4 / 1.984	4 / 1.395	4 / 1.498	4 / 1.968	4 / 1.968
Leistung [kW/PS]	100 / 136	150 / 204	150 / 204	160 / 218	180 / 245	110 / 150	110 / 150
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220 / 1.750	320 / 1.600	320 / 1.600	350 / 1.550	350 / 1.500	360 / 1.600	360 / 1.600
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	13,5	9,4	9,4	11,6	8,9	11,6	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	200	200	190	200	190	190
Verbrauch Hersteller pro 100 km	7,8 l S (WLTP)	8,9 l S (WLTP)	8,8 l S (WLTP)	1,7 l S (WLTP)	0,8 l S (WLTP)	6,5 l D (WLTP)	6,4 l D (WLTP)
CO ₂ [g/km]	177 g/km	202 g/km	201 g/km	38 g/km	18 g/km	170 g/km	169 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	-	G	G	-	B	F	F
Anhängelast gebremst / ungebremst [kg]	1.600 / 750	2.000 / 750	2.000 / 750	1.600 / 750	1.600 / 750	2.000 / 750	2.000 / 750
Tankinhalt [l]	60,0	60,0	60,0	45,0	45,0	58,0	58,0
Batteriegröße [kWh]				10,4	19,7		
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14 / 22 / 24	14 / 22 / 24	14 / 22 / 24	13 / 22 / 24	13 / 25 / 25	14 / 22 / 24	14 / 22 / 24
Steuer pro Jahr*	228 €	328 €	316 €	28 €	30 €	367 €	364 €
Schadstoffklasse	Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	Euro 6e-bis (WLTP)	Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	Euro 6e (WLTP)	Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	Euro 6e (WLTP)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (inkl. Einbaukosten)

TYP	1.5 TSI DSG	2.0 TSI DSG	2.0 TSI DSG	1.4 eHybrid DSG	1.5 eHybrid DSG	2.0 TDI DSG	2.0 TDI DSG
Wartung 1	540 €	590 €	590 €	540 €	540 €	600 €	600 €
bei km / Monate	30.000 / 24	30.000 / 24	30.000 / 24	30.000 / 24	30.000 / 24	30.000 / 24	30.000 / 24
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
Zahnriemen	1.360 €	-	-	1.170 €	1.360 €	1.160 €	1.160 €
bei km / Monate	210.000 / 0	- / -	- / -	210.000 / 0	210.000 / 0	210.000 / 0	210.000 / 0
Bremsscheiben und -beläge vorne	680 €	720 €	720 €	720 €	680 €	720 €	720 €
Bremsscheiben und -beläge hinten	650 €	650 €	650 €	650 €	650 €	650 €	650 €
Generator	1.090 €	1.150 €	1.150 €	-	1.090 €	1.090 €	1.090 €
Anlasser	560 €	560 €	560 €	-	560 €	720 €	720 €

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust)

TYP	1.5 TSI DSG	2.0 TSI DSG	2.0 TSI DSG	1.4 eHybrid DSG	1.5 eHybrid DSG	2.0 TDI DSG	2.0 TDI DSG
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	162 €	170 €	170 €	143 €	168 €	173 €	173 €
Betriebskosten (Kraftstoff)	226 €	255 €	252 €	159 €	163 €	206 €	203 €
Werkstatt-/ Reifenkosten	97 €	128 €	128 €	117 €	111 €	115 €	102 €
Gesamtkosten pro Monat	485 €	553 €	550 €	419 €	442 €	495 €	479 €
Gesamtkosten pro km	38,8 ct	44,3 ct	44,0 ct	33,6 ct	35,4 ct	39,6 ct	38,3 ct

Garantien

Der Multivan wurde mit einer allgemeinen Garantie von zwei Jahren ausgeliefert. Seit 10/2024 gilt diese sogar fünf Jahre oder bis 150.000 km (erste zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung). Zudem gibt VW Nutzfahrzeuge eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Auf die HV-Batterie gibt es acht Jahre oder bis 160.000 km (SoH 70%).

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatz-Belegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags den Oberkörper zusätzlich seitlich. Zwischen den vorderen Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die Insassen gegeneinander schützt. Der Insassenschutz ist sehr gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene sehr gering bis gering, für Kinder sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an allen Sitzplätzen der zweiten und dritten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar. Der VW Multivan ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem und mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig ausgestattet. Ein modernes e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig ebenso an Bord wie eine Multikollisionsbremse. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung. Beim Multivan ist die C2X-Funktion an die Option ACC (Automatische Distanzregelung) gekoppelt, die vom Kunden entsprechend gewählt werden kann.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.