



VW Nutzfahrzeuge T7 Multivan 2.0 TDI SCR Edition DSG

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Als VW 2012 den modularen Querbaukasten im Konzern einführte, hat wohl niemand daran gedacht, dass sogar der legendäre T-Bus der VW-Nutzfahrzeugsparte in Hannover eines Tages auf der gleichen Plattform wie ein Seat Leon stehen würde. Gralshüter wittern mal wieder den Untergang des automobilen Abendlandes, und durchaus: Der T7 hat im Vergleich zum Vorgänger T6.1 in Sachen Transportkompetenz einiges eingebüßt, was sich an ein paar Zahlen gut festmachen lässt. Die erlaubte Dachlast sinkt von 150 auf 100 kg (eine Reling gibts gleich überhaupt nicht mehr), die Stützlast von 100 auf 80 kg und die Anhängelast von 2,5 auf 2,0 t. Der maximale Stauraum, gemessen mit komplett ausgebauter Bestuhlung der zweiten und dritten Sitzreihe wird auch deutlich kleiner und schrumpft um etwa ein Viertel. Alles kein Wunder, das T7 ist einfach etwas kleiner geworden und der Pkw-Baukasten ist nicht für Transporter ausgelegt.

Andererseits aber zog mit der Umstellung auch ein ordentlicher Schwung Pkw-Flair ein. Der Multivan ist merklich handlicher, der Dieselmotor ist so laufruhig und gut gedämmt wie in einem normalen Auto und der Verbrauch ist auch gesunken: Mit durchschnittlich 7,1 l Diesel auf 100 km ist der Verbrauch für einen 150 PS starken Siebensitzer mit deutlich über zwei Tonnen Lebdgewicht absolut im Rahmen.

Seit langer Zeit außerhalb des Rahmens sind die Preise für den VW Bus, das hat sich auch beim T7 nicht geändert: An mancher Tradition hält auch VW gern fest. So bekommt man nur mit einigem Spaß am Verzicht ein karges Grundmodell mit kleinem Motor für unter 50.000 Euro, ein ordentlich ausgestatteter Edition mit 150-PS-Diesel kostet über 55.000 Euro und der Testwagen liegt mit ein paar Häkchen in der Aufpreisliste bei über 70.000 Euro. Man darf gespannt sein, ob die Kundschaft beim T7 die hohen Preise ähnlich anstandslos erträgt wie bei den Vorgängern. **Konkurrenten:** u.a.: Ford Tourneo Custom, Mercedes-Benz V-Klasse, Toyota Proace Verso.

+ variabler und großer Innenraum, hohe Zuladung erlaubt, gute Wertstabilität, geringe Schadstoffemissionen

- hohe Preise, teurer Unterhalt, laute Windgeräusche

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 4,1

Zielgruppencheck

	Familie	1,3
	Stadtverkehr	4,8
	Senioren	4,1
	Langstrecke	3,1
	Transport	1,3
	Fahrspaß	3,3
	Preis/Leistung	3,2

Ecotest ★★★★★

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

VW-typisch ist die Karosserie sehr ordentlich verarbeitet. Die Türrahmen sind anders als bei manchen Konkurrenten aus einem Guss und nicht mehrteilig verschweißt, was für einen wertigen Eindruck sorgt. Auf eine Verkleidung des Türrahmens muss man aber immer noch verzichten, deshalb sieht man die gewählte Lackfarbe auch bei geschlossenen Türen bewundern und so überprüfen, ob die Farbe der Innenausstattung auch mit der Außenfarbe harmonisiert.

Die Seitenwände des Kofferraums sind jetzt teilweise mit Teppich bespannt, was die Anzahl der im Alltag auftretenden

Kratzer an der Kofferraumverkleidung verringert.

Der Innenraum setzt weiterhin auf harte Kunststoffoberflächen, angenehm weiche Oberflächen sucht man bis auf die Armauflagen vergeblich. Dass es auch hochwertiger geht, beweist die Mercedes V-Klasse, deren Cockpit hinsichtlich der verwendeten Materialien einem Premium-Pkw in Nichts nachsteht.

Der Unterboden ist großflächig verkleidet, der Motorraum von unten gut gegen Verschmutzung geschützt.

2,6 Alltagstauglichkeit

In der Basisausstattung bietet der Multivan Edition serienmäßig schon sieben Sitzplätze: Zwei in der ersten, zwei in der zweiten und drei Plätze in der dritten Reihe, jeweils als Einzelsitz ausgeführt. Optional gibt es auch sechs Sitze, dann verringert sich der Kaufpreis. Serienmäßig sind die hinteren Plätze durch Schiebetüren links und rechts erreichbar, beim Edition ist auch die Zuziehhilfe serienmäßig. Dem Testwagen dürfen maximal 694 kg zugeladen werden, das reicht tatsächlich auch für sieben Erwachsene, dann muss man aber das Gepäckgewicht im Auge behalten. Die zulässige Dachlast beträgt 100 kg. Eine Dachreling ist nicht erhältlich, es sind immerhin sechs Befestigungspunkte für ein Dachträgersystem verbaut. Die zulässige Stützlast liegt bei 80 kg, gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gewicht von zwei Tonnen gezogen werden, ungebremste bis zu den üblichen 750 kg.

Weite Strecken sind mit dem Multivan ohne allzu viele Tankstops realisierbar: Auf Basis des ADAC Testverbrauchs von

7,1 l Diesel pro 100 km sind mit dem 58 l großen Tank Distanzen bis rund 815 Kilometer möglich. Der AdBlue-Tank fällt mit 22 l angenehm groß aus.

⊖ Im Alltag eher hinderlich sind die gewaltigen Ausmaße der Karosserie: Mit Spiegeln ist der Wagen 2,26 m breit, die Höhe ist mit 1,94 m auch erheblich, was manch eine Garage zur Tabuzone macht. Der Wendekreis liegt bei 12,2 m. Obwohl es sich beim Testwagen um die kürzere der beiden erhältlichen Versionen handelt, ist der Bus mit 4,97 m Länge für viele Parklücken zu lang.

Beim Thema Reifenpannen zeigt sich VW nicht sehr spendabel, auch das Reifenreparaturset muss man extra bezahlen. Ebenfalls erhältlich ist Reserverad in Fahrbereifung erhältlich, Wagenheber und Werkzeug kosten übrigens noch zusätzlichen Aufpreis.

2,8 Licht und Sicht

Als Edition ist der Multivan serienmäßig mit LED-Matrix-Scheinwerfern und -Rückleuchten ausgestattet. Das Fernlicht ist etwas inhomogen, das Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn aber gut aus. Auch ein Kurven- und Abbiegelicht ist integriert, zudem der Fernlichtassistent an Bord, der anderer Verkehrsteilnehmer aus dem Lichtkegel ausschneiden kann. Bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel ab der Ausstattung Life automatisch ab. Beim Multivan Edition sind Einparkhilfen vorn und hinten serienmäßig. Eine Rückfahrkamera und ein Parklenkassistent finden sich in der Aufpreisliste.

Die hohe Sitzposition ermöglicht zwar eine sehr gute Sicht auf das Verkehrsgeschehen, die ADAC Rundumsichtmessung beweist aber, dass der Blick aus dem Fahrzeug - vor allem nach hinten - dennoch eingeschränkt wird.



Breite Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Maßgeblich verantwortlich dafür sind die nicht versenkbaren Kopfstützen und die voluminösen Dachsäulen. Niedrige Hindernisse oder auch spielende Kinder sind sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug durch die hohe Karosserie sehr schlecht erkennbar. Damit man diese sieht, müssen sie weit genug vom Fahrzeug entfernt sein. Die Rückfahrkamera ist wie bei jedem Fahrzeug dieser Größe dringend empfohlen.

2,5 Ein-/Ausstieg

Die vorderen Sitze sind nicht so mustergültig erreichbar wie die hinteren. Hier stört der hohe und breite Schweller. Die enorme Höhe der Sitze (80 cm über der Fahrbahn) macht den Zu- sowie Ausstieg zusätzlich beschwerlich - anders als beim Vorgänger stehen beim T7 auch keine Haltegriffe an der A-Säule bereit.

⊕ Ver- und entriegelt werden die Türen über die Fernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten. Die Schiebetüren arretieren, wenn sie ganz geöffnet sind, und bleiben auch an Steigungen zuverlässig offen. Optional fährt bzw. fahren die Schiebetüre(n) elektrisch auf und zu. Die vorderen Türen werden an drei Positionen festgehalten, die Fixierung könnte aber etwas kräftiger dimensioniert sein. An starken Steigungen fallen die schweren Türen von alleine wieder zu.

Die Paradedisziplin des Busses ist der Zustieg via Schiebetür - Kinder können hier aufrecht einsteigen, auch Erwachsene gelangen deutlich leichter als bei Standardtüren in den Innenraum. Ist man körperlich nicht (mehr) so fit, kann man zusätzlich Griffe an den B-Säulen als Zu-/Ausstiegshilfe nutzen.

Beim Ein- und Aussteigen beleuchten Scheinwerfer und

1,1 Kofferraum-Volumen

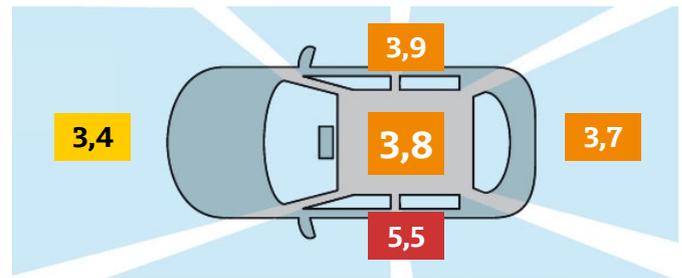
⊕ Das Kofferraumvolumen des T7 Multivan ist schlichtweg enorm, aber im Vergleich zum T6 merklich geschrumpft. Für die Kofferraummessung im ADAC Autotest wurden die Sitze in Reihe zwei und drei so eingestellt, dass auf allen Plätzen eine 1,85 m große Person sitzen kann. Dann beträgt das Volumen bis zur Kofferraumabdeckung mickrige 290 l. Klappt man die Rückenlehne der beiden Sitze in der dritten Reihe des Testwagens um und schiebt diese bis zur zweiten Sitzreihe vor, passen bis zur Fensterunterkante 605 l hinein. Bis zum Dach sind es dann 1.885 l. Mit komplett umgeklappten hinteren Sitzen passen bis zur Fensterunterkante 905 l hinein und bis zum Dach 3.205 l. Baut man alle Sitze in der zweiten und dritten Reihe aus hat man 3.870 l zur Verfügung. Zum Vergleich nochmal das maximale Volumen des T6 Multivan: 4.745 l.

1,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Optional öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch - das Öffnen ist per Taste außen an der Klappe oder auch vom

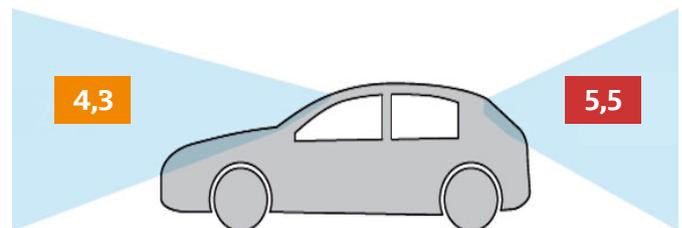
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Rückleuchten das Umfeld, zusätzlich wird beim Edition der Edition-Schriftzug neben den Türen auf den Boden projiziert. Bei den anderen Ausstattungen kann man die Silhouette des Wagens auf den Boden geworfen werden.

Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert gut und konnte zudem von uns nicht geknackt werden. Weiterführende Informationen zum Thema Sicherheitslücken bei Keyless-Systemen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 290 l Kofferraumvolumen stehen bei voller Bestuhlung für das Gepäck zur Verfügung.

Innenraum aus möglich. Schließen kann man die Klappe - wohl aus Sicherheitsgründen - aber nicht vom Innenraum aus.

Dafür muss man sich an der Heckklappe befinden und direkt an dieser eine Taste drücken. Alternativ kann das Schließen per Fernbedienung aktivieren, muss sich dafür aber auch am Heck das Multivan aufhalten. Gegen weiteren Aufpreis kann man die Klappe auch per Fußschwenk unter den Stoßfänger öffnen und schließen, wenn man den Fahrzeugschlüssel bei sich trägt. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei (ca. 1,15 m breit und hoch), und die Ladekante liegt mit 58 cm über der Fahrbahn beladungsfreundlich niedrig. Im Dunkeln erhellen zwei Lampen, je eine links und rechts, das Ladeabteil. Zusätzlich gibt es optional eine Umfeldbeleuchtung an der Heckklappe.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der T7 Multivan hat verschieb- und ausbaubare Einzelsitze verbaut. Je nach zu transportierendem Gepäck lässt sich der Laderaum also individuell gestalten. Der Ein- und Ausbau gelingt deutlich leichter als bei den Vorgängermodellen, hier ist eine echte Verbesserung erlebbar.

⊖ Kleinkram bekommt man im Kofferraum nicht gut verstaut, es fehlt - wie bei den meisten Bussen - einfach an kleinen Ablagen, Fächern oder Netzen. Immerhin sind Taschenhaken im Heck untergebracht.



Die sehr niedrige Ladekante erleichtert das Be- und Entladen des Kofferraums.

2,0 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Der Wählhebel für das Automatikgetriebe ist zwar deutlich geschrumpft, liegt aber an gewohnter Stelle oben im Armaturenbrett und ist nach kürzester Gewöhnung einfach bedienbar. Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei.

Leider sind, wie aus den aktuellen VW-Modellen bekannt, praktisch alle Knöpfe soweit wie möglich gestrichen und die verbliebenen durch Sensorflächen ersetzt worden. Auch wenn es altmodisch erscheinen mag, ein haptisches Feedback hat durchaus seine Vorteile, erst recht wenn das System bisweilen Befehle träge umsetzt. Das passiert vor allem nach dem Motorstart, dann reagiert das Infotainmentsystem langsam und mit ruckeligem Bildaufbau. VW hat viele Menüstrukturen neu gestaltet. Es gibt geschickte Versuche, durch Abfrage von Wünschen Detailsinstellungen automatisch vornehmen zu lassen; z.B. kann man "kalte Füße" auswählen, woraufhin der Fußraum aufgewärmt wird. Das funktioniert auch über die Sprachsteuerung, sofern sie einige Zeit nach dem Start dann endlich verfügbar ist und den Sprachbefehl korrekt versteht. Immerhin ist das System dazu in der Lage und wird automatisch kontinuierlich verbessert und geupdatet. Zumindest hat der Multivan anders als beispielsweise der Golf VIII "echte" Tasten am Lenkrad statt Touchflächen.

Für Technikbegeisterte und die Generation Smartphone mag die Bedienung vermeintlich gut erlernbar sein, intuitiv ist aber nichts mehr. Es bleibt auch mit einiger Eingewöhnung die Frage, ob ein so radikaler Wechsel bei der Bedienung wirklich sein musste.



An der Materialauswahl und der Verarbeitungsqualität im Innenraum lässt sich teilweise erahnen, dass der Multivan doch aus der Nutzfahrzeugsparte von VW stammt. Die Ergonomie stimmt, allerdings weiß das verbaute Infotainmentsystem mit einem digitalen Kombiinstrument nicht in jeder Hinsicht zu überzeugen.

⊕ Die Instrumente kommen immer als Monitor. Die Anzeigen sind tagsüber wie nachts gut ablesbar und können recht frei konfiguriert werden. Fahrer- und Beifahrersitz

können optional elektrisch eingestellt werden, die Fahrerseite verfügt dann über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen Nutzfahrzeuge verbaut im Multivan Edition in Sachen Konnektivität fast alles serienmäßig, zudem ein Radio mit einem zehn Zoll großen Touchdisplay - CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind nicht verfügbar und auch für die aufpreispflichtigen Systeme nicht lieferbar. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte (SIM-Schacht für eigene Karten nicht verfügbar). Zwei USB-C-Anschlüsse vorn und vier weitere hinten (mit reiner Ladefunktion) werden immer eingebaut. Der DAB+ Empfang ist Serie. Zwei Navigationssysteme sind optional: Discover Media und Discover Pro, der Bildschirm bleibt dabei jeweils bei zehn Zoll Diagonale. Mit dem Navigationssystem Discover Pro gibt es auch die Sprachsteuerung, die nun in ganzen Sätzen angesprochen werden darf - die Sprachbedienung versteht nun durchaus mehr als ältere Versionen. Allerdings ist das Verständnis der Elektronik noch nicht ganz so weit gediehen, vieles

funktioniert aber. Zudem ist das System lern- und updatefähig und VW verspricht weiterhin eine kontinuierliche Optimierung.

Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich serienmäßig kabellos über Android Auto und Apple CarPlay koppeln. Ein Jahr WeConnect Plus ist Serie, danach muss für die Dienste regelmäßig gezahlt werden. VW bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z.B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet - sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt. Darüber hinaus sind Verkehrsinformationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit erhältlich, auch Remote-Dienste werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man darüber hinaus ein 840 Watt-Soundsystem mit 13 Lautsprechern, das von Harman Kardon kommt.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Im Bus hat man Platz, interessanterweise aber eigentlich nicht viel mehr als im Golf, mit dem sich der Bus ja auch die Basis teilt: Der Fahrerplatz ist für Personen bis knapp zwei Meter Körpergröße ausreichend groß, sowohl was Bein- als

auch Kopffreiheit angeht. Durch die enorme Fahrzeugbreite und die geraden und großen Scheibenflächen stellt sich auch subjektiv ein großzügiges Raumgefühl ein.

1,3 Raumangebot hinten

⊕ Auf beiden hinteren Sitzreihen finden Menschen selbst mit über zwei Metern Körpergröße genügend Platz vor - zumindest was die Beinfreiheit angeht. Über dem Scheitel wird ab zwei Metern der Platz eng. Das Raumgefühl ist dabei insbesondere durch die sehr großen Fensterflächen und die niedrige Gürtellinie hervorragend.

1,6 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Multivan bietet allerhand Sitzmöglichkeiten, man kann sich Einzelsitze in den zwei hinteren Sitzreihen so hinein konfigurieren, wie es beliebt.

Ist der optionale, verschiebbare Multifunktionstisch samt Fächern und Becherhaltern an Bord, kann man sich Tische, Ablagen und Becherhalter dorthin schieben, wo man sie braucht. Lehnentaschen an den Vordersitzen sowie zusätzliche Fächer im Armaturenbrett sind Serie.



Auf den Rücksitzen finden Personen bis zu 2,0 m Größe bequem Platz.

Schubladen unter den äußeren Sitzen im Fahrgastraum sind gegen Aufpreis erhältlich.

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Neben dem Serienfahrwerk gibt es für den T7 noch eines mit adaptiven Dämpfern, wahlweise mit oder ohne Tieferlegung um 20 mm. Diese Tieferlegung ist zudem über die dritte optionale Fahrwerksvariante auch ohne adaptive Dämpfer erhältlich.

⊕ Der Fahrkomfort hat von der Umstellung des T-Busses auf die Pkw-Plattform deutlich profitiert, selbst mit dem Standardfahrwerk des Testwagens. Kanaldeckel und anderes

innerstädtisches Ungemach bekommt der T7 ordentlich verdaut, kann die großen und schweren Räder aber nicht wegzaubern. Auf Landstraße und Autobahn dann fährt sich der Bus eher wie ein Van, noch dazu ein gut abgestimmter. Er bügelt souverän über Bodenwellen und zeigt zumindest diesseits einer vollen Beladung keine besondere Nachschwingtendenz.

2,4 Sitze

Die Vordersitze im Multivan Edition sind manuell höhenverstellbar und bieten je zwei höhenverstellbare Armauflagen sowie eine elektrische Lordosenstütze (Intensität und Höhe einstellbar). Optional sind die beiden Frontsitze wie im Testwagen elektrisch einstellbar, dann kann man auch die Sitzfläche verlängern und deren Neigung anpassen. Zudem bietet der Fahrersitz eine Memory- und Massagefunktion.

Die Einzelsitze in der zweiten und dritten Reihe sind an sich

bequem, aber eher schmal. Je nach Statur fühlt man sich, als wären die Sitze einfach zu klein. Hier zeigt sich, dass der T7 kleiner ist als der T6.1 und die Sitze schlicht kleiner sein müssen, damit drei nebeneinander hineinpassen. Eine Armlehne haben die hinteren Sitze serienmäßig, optional bekommt man auch beidseitig welche - die man aber demontieren muss, möchte man drei Sitze nebeneinander nutzen.

3,5 Innengeräusch

Der Geräuschpegel bei Tempo 130 fällt sehr hoch aus: Gemessen wurden 70,8 dB(A), das sind über 2 dB(A) mehr als wir beim T6.1 Multivan gemessen haben. Die Windgeräusche haben auch subjektiv merklich zugelegt, hier ist keine Verbesserung

durch die Umstellung auf das VW-Baukastensystem zu erkennen. Der Dieselmotor ist dagegen deutlich leiser als bei älteren Modellen, der Geräuschkomfort des Antriebs und auch des Fahrwerks hat definitiv Pkw-Niveau.

2,6 Klimatisierung

⊕ Der T7 Multivan Edition ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage für das Fahrerhaus und einer zweiten Heizung für den Fahrgastraum ausgerüstet, um den großen Innenraum warm zu bekommen. Option ist eine Dreizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik. Dann kann man den linken und rechten Bereich im Fahrerhaus und den Fahrgastraum getrennt auf eine vorgewählte Temperatur klimatisieren. Eine Sitzheizung vorn gibt es gegen Aufpreis, wie auch eine beheizbare Windschutzscheibe. Eine Standheizung findet man ebenfalls in der Aufpreisliste. Damit es im Innenraum erst gar nicht so heiß wird, sind die hinteren Scheiben getönt, beim Edition sogar serienmäßig. Optional gibt es aber auch noch stärker getönte Scheiben.

⊖ Die neu gestalteten Konzern-Lüftungsdüsen sind im Alltag auch im T7 ein echtes Ärgernis, konkret die fehlenden Drehregler zur Regulierung des Luftstroms - die hat sich VW aus Kostengründen einfach gespart. Dreist ist es allerdings, dass VW diese Sparmaßnahme als Besonderheit herausstellt, obwohl sich Luftmenge und -richtung nun nicht mehr unabhängig voneinander einstellen lassen. Wörtlich in einer VW-Pressemitteilung: „Perfektion im Detail: Die Luftausströmer in der Schalttafel können jetzt mit einem Schieberegler in alle Richtungen eingestellt und gleichzeitig geöffnet oder geschlossen werden; bislang war zum Öffnen und Schließen ein zweiter Regler notwendig.“

Die hinteren Seitenscheiben lassen sich standardmäßig nicht öffnen, gegen Aufpreis sind aber zumindest Schiebefenster in den Türen erhältlich.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbodiesel mit 150 PS reicht trotz des sehr hohen Leergewichts von fast 2,2 t wirklich aus, ein Bus ist nunmal nicht sportlich und die 360 Nm ziehen auch mal einen Anhänger weg. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h

absolviert der Multivan in 7,6 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 10,4 s. VW gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 11,6 s an, bei 190 km/h ist Schluss.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie erwähnt liegt der Bus hier auf Pkw-Niveau. Insbesondere im Innenraum ist der Dieselmotor bei ruhiger Fahrt kaum noch als solcher zu erkennen, er könnte auch als etwas rau laufender Benziner durchgehen. Kein Brummen stört bei niedrigen Drehzahlen, kein Dröhnen dringt bei hohen

Drehzahlen in den Innenraum – deutlich vernehmbar wird der Diesel nur bei hoher Leistungsabforderung. Sehr erfolgreich war VW auch beim Tilgen von Vibrationen, denn man spürt nur wenig.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das aus dem VW-Konzern wohlbekannte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist die einzige erhältliche Getriebevariante. Sie bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik nicht immer schnell und wie erwünscht ein, was das punktgenaue Anfahren an der Kreuzung erst mit etwas Erfahrung erlaubt. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles

Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel im Armaturenbrett - im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, zeigt sich das Konzept in der Praxis aber praktisch und alltagstauglich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.100 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Ein sicheres Fahrverhalten hatte der VW-Bus schon immer, mit dem T7 aus Pkw-Basis kommt noch eine gute Portion Handlichkeit dazu. Insgesamt fährt sich der T7 im direkten Vergleich zum T6.1 eher wie ein Van, ein gut gemachter dazu. Er wankt zwar, aber nicht allzu viel und ist auch im ADAC Ausweichtest zügig und sicher unterwegs. Im Grenzbereich untersteuert er sicher, auf Lastwechsel in Kurven diesseits des Untersteuerns reagiert der Bus aber etwas überraschend mit einem merklichen Heckschwenk - wie man es von einem Golf kennt, aber natürlich weniger stark. Welche Situation auch immer auftritt,

das ESP greift im Zweifel bedarfsgerecht ein.

Der Geradeauslauf ist gut, starker Seitenwind ist bei einem hohen und langen Auto natürlich eher ein Thema als bei einem VW Polo. Traktionsprobleme hat der Fronttriebler auf nassem Geläuf nur kurz das die Elektronik schnell zügelnd eingreift. Wer öfter bessere Traktion für seinen Bus und damit einen Allradantrieb braucht, muss sich ein anderes Auto kaufen. Den T7 gibt es nicht als Allradler, nur der wohl 2024 erscheinende Plug-in Hybrid wird durch seine elektrisch angetriebene Hinterachse einen Allradantrieb realisieren.

2,6 Lenkung

Schon nach kurzer Fahrt fällt zunächst auf, dass man kein Bus-Feeling mehr hat. Die technische Nähe zu Golf und Co. lässt sich spüren, was hier als positiver Aspekt gemeint ist. Der T7 lässt sich präzise dirigieren - nicht nur, aber auch angesichts

seiner Größe.. Die Lenkung bietet zwar etwas wenig Handmoment, baut dieses über steigenden Lenkwinkel aber schön gleichmäßig auf. Von Anschlag zu Anschlag genügen drei Lenkradumdrehungen.

3,2 Bremse

⊕ Aus Tempo 100 steht der VW T7 bei einer Vollbremsung nach 37,2 m - ein ordentliche Leistung für einen Bus. Dennoch ginge da noch mehr respektive weniger in Sachen Bremsweg. Die elektromechanische Bremskraftverstärkung erzeugt ein schönes Pedalgefühl, man kann die Verzögerung sauber dosieren.

1,7 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im T7 Multivan ist das radarbasierte Umfeldbeobachtungssystem Front Assist serienmäßig, das vor zu geringem Abstand zum voraus fahrenden Fahrzeug warnt, die Bremsanlage auf eine anstehende Bremsung vorbereitet und bei deren Betätigung sofort die erforderliche Bremsleistung aufbaut. Erkennt werden können neben stehenden und fahrenden Autos auch Fußgänger und Radfahrer. In Abbiegesituationen kann das System zudem vor Kollisionen mit entgegenkommendem Verkehr schützen. Bei Notbremsungen aktiviert sich die Warnblinkanlage, um den nachfolgenden Verkehr vor der Gefahrensituation zu warnen. Auch ein Tempomat samt Limiterfunktion und ein aktiver Spurhalteassistent sind Serie. Der Limiter hat auch eine automatische Funktion, die die Geschwindigkeitsbegrenzung an von der Kamera erkannte Verkehrszeichen anpasst. Auch Navigationsdaten werden hinzugezogen.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen reichen auf den hinteren Sitzen für Personen bis etwa 1,75 m Größe.

⊕ Bei den Crashtests nach Euro NCAP erzielte der VW beim Insassenschutz 90 Prozent der maximalen Punkte (Stand 05/2022). Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,95 m guten Schutz. Nach einem Unfall werden die Bremsen betätigt, um die Gefahr von Folgekollisionen zu verringern (Multikollisionsbremse). Für die erste Sitzreihe stehen Front-, Seiten- und Kopfairbags zur Verfügung, auf den hinteren Sitzplätzen immerhin noch Kopfairbags. Die Gurtstatusanzeige ist mit einer Sitzerkennung gekoppelt, man bekommt also auf dem Fahrerplatz angezeigt, welche Sitze belegt sind und ob die Gurte dieser Sitze geschlossen sind. Die Gurt- und Sitzerkennung der ausbaubaren Einzelsitze im Fahrgastraum funktioniert batteriebetrieben.

⊖ Eine im Bus aus Sicherheitsgründen absolut empfehlenswerte Netztrennwand für das Gepäck kostet leider Aufpreis.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	indirekt messend

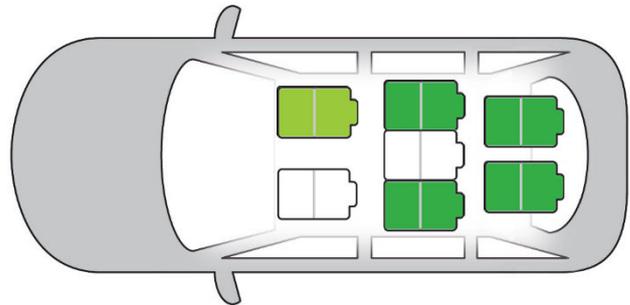
1,3 Kindersicherheit

⊕ Im Euro NCAP-Crashtest erreicht der Bus in Bezug auf die Kindersicherheit nach heutigen Maßstäben gute 89 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze können im Fond auf allen Plätzen per Isofix mit i-Size-Kennzeichnung befestigt werden. Darüber hinaus sind Gurtlänge, -anlenkpunkte und -schlösser so gestaltet, dass Kindersitze auch damit sehr gut montiert werden können. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig per Schlüsselschalter deaktivierbar. Auf allen Plätzen ist die Montage von Kindersitzen aller Altersgruppen per Gurt erlaubt, auf dem Beifahrersitz ausschließlich: Hier ist kein Isofix

verbaut. Insgesamt lassen sich je nach Sitzkonfiguration bis zu sechs Kindersitze gleichzeitig montieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,3 Fußgängerschutz

⊕ Das serienmäßige Notbremsystem kann auch Personen erkennen, bis etwa 85 km/h. Bei der Fußgängerschutzbewertung nach Euro NCAP bekommt der T7 Multivan eine 69 Prozent-Bewertung.

3,0 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO2

⊖ Ein hoher Aufbau und ein hohes Gewicht sind natürlich nicht förderlich für einen geringen Verbrauch. So verwundert es nicht, dass der Durchschnittsverbrauch im Ecotest mit 7,1 l Diesel pro 100 km recht hoch ausfällt. Im Vergleich zum Vorgänger T6.1 ist der Verbrauch aber deutlich gesunken. Die CO2-Bilanz beträgt 221 g/km. Dafür gibt es im ADAC Ecotest 10 der 60 erreichbaren Punkte. Innerorts verbraucht der T7

Multivan TDI 7,2 l, außerorts 6,2 l und auf der Autobahn 8,6 l Diesel pro 100 km.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Egal ob innerorts, außerorts oder auf der Autobahn, die Abgasreinigung hat die Schadstoffemissionen in allen Situationen bestens im Griff. Lohn sind volle 50 Punkte für die Emissionsbewertung. Da aus dem Verbrauchskapitel 10 Punkte hinzukommen, erzielt der T7 60 Zähler, wofür der VW drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest erhält.

4,1 AUTOKOSTEN

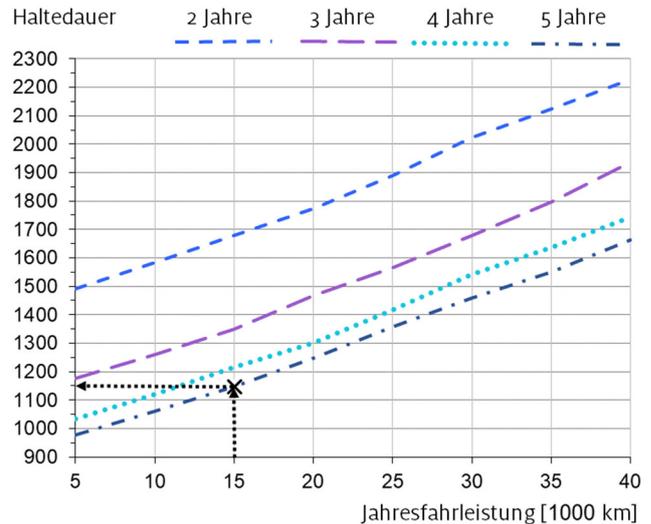
4,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ VW ruft für den Multivan sehr stolze Preise auf - zumindest bei den Vorgängermodellen zahlte die Kundschaft diese anstandslos. Mit dem 150 PS starken Diesel als serienmäßiger vernünftig ausgestatteter Multivan Edition kostet der Hannoveraner stolze 55.400 Euro. Macht man noch einige Häkchen in der Preisliste, durchbricht man wie im Falle des Testwagens rasch die 70.000-Euro-Marke - mehr geht da aber immer noch.

Immerhin erfreut sich der Multivan traditionell einer guten Wertstabilität. Die jährliche Steuer schlägt mit 478 Euro zu Buche, und für die Versicherung fallen aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls recht hohe Beträge an (Haftpflicht 18, Teilkasko 23, Vollkasko 24).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1147 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T7 Multivan 2.0 TSI OPF DSG	T7 Multivan 2.0 TDI SCR DSG
Aufbau/Türen	BU/5	BU/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1968
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	9,4	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	8,8/8,8 S	6,4/6,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	199/199	167/167
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/23	18/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	316	358
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1027	979
Preis [Euro]	52.717	51.485

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,50 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R18H
Länge/Breite/Höhe	4.973/1.941/1.907 mm
Leergewicht/Zuladung	2.134/716 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	469/3.672 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Hannover

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R18 101H
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ³ SUV
Wendekreis links/rechts	12,2/12,1 m
Ecotest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/6,2/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	188 g/km (WTW* 221 g/km)
Reichweite	815 km
Innengeräusch 130 km/h	70,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.255 mm
Leergewicht/Zuladung	2.156/694 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	605/905/3.205 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	179 Euro	Werkstattkosten	85 Euro
Fixkosten	144 Euro	Wertverlust	738 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1147 Euro		
Steuer pro Jahr	367 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/23		
Basispreis T7 Multivan 2.0 TDI SCR Edition DSG	57.797 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.09.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.171 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.717 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.368,50 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	190,40 Euro/ 1.380,40 Euro°(Paket)
Regen-/Lichtsensoren	232,05 Euro/Serie
Fernlichtassistent	157,08 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	-/1.219,75 Euro°(Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	660,45 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	410,55 Euro°/-
Head-up-Display	1.255,45 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	476 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	553,35 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	-
Navigationssystem	761,60 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	235,05 Euro/-
Sitzheizung vorn/hinten	476 Euro°
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	957,95 Euro°
Metalllackierung	1.035,30 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/ 1.148,35 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	2,9
Alltagstauglichkeit	2,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	1,1	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,3	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	3,2
Innenraum	2,0	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme 1,7	
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	1,3
Raumangebot hinten	1,3	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	1,6	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	5,0
Federung	2,6	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,4		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	2,6		

Stand: Dezember 2023
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.