

Schöner, nicht besser

Kombis hatten zu den Anfangszeiten dieses Segments vor allem Vorteile beim Kofferrauminhalt. Irgendwann wurden sie schöner. Dieser Punkt trifft auch beim VW ID.7 Tourer GTX zu.



Fotos: Michael Blumenstein

Vermutlich ist der ID.7 Tourer für viele der schönere. Der bessere ID.7 ist er nicht. Dafür ist der Kombi-Aufpreis gering.

Was macht einen guten Kombi aus? Klar, Platz im Kofferraum und vielleicht ein kleines Plus auf der Rückbank, vor allem bei der Kopffreiheit. Das war, grob runtergebrochen, die Idee der Kombis. Vertriebler, Außendienstler, Vielfahrer, Familienmenschen fahren ab den 1990er-Jahren gern Kombi. Und gern Kombi mit Dieselmotor.

Rarität Elektro-Kombi

Der Diesel verflüchtigt sich, nicht nur im Geruch. Die Leute wollen weniger Diesel und mehr Hybrid. Hinzu kommt der beständige Schwenk vom Kombi zum SUV, die sind ja noch praktischer – angeblich. Die Welt und der Geschmack wandeln sich. Stichwort E-Mobilität: Bei VW startete das E-Zeit-

alter megaholprig mit dem ID.3 und all seinen Problemen. Besser machten es ID.4 und ID.5, gut erst der ID.7 – tatsächlich eine der besten E-Limousinen am Markt. Der beste E-Kombi will nun der ID.7 Tourer sein und vielleicht die Kombi-Renaissance einläuten. Denn bislang gibt es kaum Lastenträger unter den E-Autos. MG 5, Nio ET5 Touring und die Derivate Opel Astra und Peugeot 308. Und nun kommt der ID.7 Tourer, zeitgleich die Sportversion GTX.

GTX bedeutet beim ID.7 mehr Leistung aufgrund des zusätzlichen Frontmotors und damit Allradantrieb. Nachteil Allrad: Der eklatant größere Wendekreis, der von wendigen 10,9 Metern auf branchenübliche 12,3 Meter anwächst. Hinten werkelt wie bei

den Heckantriebs-Versionen der bekannt effiziente Synchronmotor APP 550 und vorn wird nun ein Asynchronmotor mit 109 PS bei Bedarf zugeschaltet. Zusammen ergibt das 340 PS. VW schwärmt vom Leistungszuwachs. Im Alltag ist es eher so: okay. Denn auch die „Basisversion“ mit 286 PS ist alles andere als schwächling. Allradantrieb hilft im Schnee, kostet aber Reichweite.

Zu erkennen gibt sich der GTX an einer neu gestalteten Front- und Heckschürze sowie eigenen, bulkigen Seitenschwellern und speziellen 20-Zoll-Felgen, die – die wie alle ID.7 mit Mischbereifung (235 vs. 255) wenig flottenfreundlich ausgerüstet sind. Das Tauschen von vorn nach hinten ist damit passe. Wer will, kann kosten-



1 GTX lautet das Kürzel der ID-Sportversionen. Kann man machen, braucht man nicht. **2** Das Cockpit wirkt aufgeräumt, die Bedienung erfordert Eingewöhnung. **3** Das Platzangebot hinten ist groß – unnötig groß. **4** Der Laderaum ist groß, bei anderen aber größer – gemessen an den Außendimensionen. **5** Die multiverstellbaren Sitze mit AGR-Gütesiegel sind eine Empfehlung – jedoch nur im teuren Paket zu erwerben – auch VW setzt auf die Paket-Strategie. Leider.

frei ein Downgrade auf 19-Zöller inklusive Ganzjahresreifen wagen, allerdings ebenso mit zwei Reifenbreiten. Beleuchtete Logos an Front und Heck gibt es jetzt für alle ID.7. Hat danach wirklich jemand gefragt? Angeblich ja.

Innen zeigen sich die GTX-Insignien mit roten Kedern (muss man mögen) sowie Schriftzug im Sitz und Spängchen am Lenkrad. Irrelevante

Kleinigkeiten, die keinerlei Einfluss auf die Funktion haben. Schön ist, dass sich die Materialien im ID.7 bestens anfassen und alles einen preisgerechten Eindruck hinterlässt.

Das Platzangebot für die Insassen im 4,96 Meter langen ID.7 Tourer ist generös. In der Länge und Breite sind Limousine und Tourer exakt identisch. Im Kofferraum unterscheidet

sich der GTX vom normalen ID.7 Tourer gar nicht. Und wenn man genau hinsieht, unterscheidet sich das Kofferraumvolumen des Tourer im Vergleich zur Limousine kaum. Schade, die Tugenden des Kombi bleiben beim Tourer etwas auf der Strecke. In der Normalstellung der Rücksitze besteht der Mehrwert aus etwa einer Tragetasche. 545 Liter passen ins Kombiheck unters Rollo, 532 Liter bei der Limousine. Seinen erhöhten Nutzwert gibt der Tourer erst bei dachhoher Beladung oder nach dem Umklappen der in zwei Stellungen grob zu arretierenden Rückenlehne preis. Aber auch da lautet das Verhältnis „nur“ 1.714 zu 1.586 Liter pro Kombi. VW hat es nicht einmal geschafft, die immerhin 1,95 Meter lange Ladefläche eben zu bekommen. Hinzu kommt eine Zuladung von maximal 461 Kilogramm – da kann der Golf mehr.

Beim Laden ist Potenzial

Dafür besticht der GTX mit 340 PS Leistung, die 545 Newtonmeter Drehmoment gab es bereits vorher. VW spricht vom stärksten Kombi, den VW



In das schöne Ende des ID.7 Tourer passt kaum mehr als in das der Limousine.

VW ID.7 Tourer GTX 4Motion

Testwagenpreis: 53.777 €

Doppelmotor | Allrad
250 kW/340 PS | 545 Nm
5,5 s | 180 km/h

Reichweite: 516 WLTP-Kilometer

Akku: 86 kWh (netto)

Laden: AC 11 kW | DC 200 kW

Verbrauch: 16,6–18,8 kWh
4.961 x 1.862 x 1.549 mm

Kofferraum: 545–1.714 Liter

HK: 20 | **VK:** 24 | **TK:** 23

Wartung: 2 Jahre

Garantie: 2 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Mit 4,96 Meter gehört der ID.7 (Tourer) zu den langen Mittelklasse-Fahrzeugen.

produzierte. Ob das ein relevantes Merkmal in Zeiten von E-Autos ist, bei denen Klassenkameraden nochmals 150 PS draufpacken? Denn um Leistung und Fahrperformance dürfte es den wenigsten E-Mobilisten gehen. Ihnen kommt es vielmehr auf eine perfekte Ladeperformance an. Immerhin hat VW beim GTX nachgeschärft. Der Pro S und der GTX schaffen in der Spitze 200 kW. Und wenn die Ladekurve ähnlich gut verläuft wie beim ID.7 Pro mit 77er-Akku (175 kW maximale Leistung), kann man zufrieden sein. VW verspricht 26 Minuten bei der Lade-Mittelstrecke von 10 auf 80 Prozent Akkustand. Das ist gut, bedeutet aber immer noch mit An- und Abfahrt, Anstößeln und Abstößeln rund 35 Minuten – wenn alles klappt.

Weniger happy macht die Tatsache, dass man bei VW nach wie vor nichts vom 22-kW-AC-Laden hören will. Auch auf Nachfrage gibt es zu einem Start des schnellen Langsamladens keinen Kommentar. Damit verspielt VW Chancen bei Vielfahren, die sich über jede Minute weniger Ladezeit freuen. Dafür implementiert man nun Spiele-Apps ins 15-Zoll-Infotain-

mentsystem, die mittels Smartphone gesteuert werden können – zum Überbrücken der Wartezeit. Leute, macht die Ladezeit so kurz, dass man nicht zum Spielen kommt.

Große Räder kosten dreifach

Daher bleibt nach wie vor auf der Effizienz das Augenmerk der Entwickler. Die Effizienz der Elektromotoren wie auch die der Aerodynamik. Bei beiden Punkten haben die VWler gute Arbeit geleistet. 0,23 lautet der Aero-Bestwert des ID.7 als Limousine – gut, aber das machen andere besser. Der Tourer hat aufgrund der ungünstigen Heckform, an der Verwirbelungen entstehen, einen cw-Wert von 0,25. Für einen Kombi prima. Wer nun den Tourer GTX mit 21 Zoll großen Optionsrädern ordert (20-Zoll ist Serie), wird abermals bestraft und landet bei einem cw-Wert von etwa 0,27.

Ja, die großen Schlappen kosten Reichweite, wie uns Dirk Wiese, Aerodynamiker bei VW, wissen lässt. Dass die Windschnittigkeit so wichtig ist und am Serienfahrzeug noch Potenzial vorhanden ist, sieht man an dem ab sofort bei allen ID.7 (bis auf GTX-Modelle) kleinen „Vorhang“ vorn im Radkasten. Die „Air Curtains“ verbessern den Strömungsverlauf und senken zudem den Luftwiderstand minimal.

Generell sind die Reichweiten beim VW ID.7 gut, wenngleich der GTX Tourer das Schlusslicht bildet. Mit seinen nutzbaren 86 kWh kommt er auf 584 Kilometer. Der ID.7 Pro S Tourer schafft bis zu 690 Kilometer. In Schweden, wo wir den GTX rund um Stockholm auf maximal 100 km/h scheuchen konnten, ist es unsinnig, einen erfahrenen Verbrauchswert zu kommunizieren. Das Tempolimit ist aber ein Grund, warum in Schweden niemand über nicht erreichbare WLTP-Angaben meckert, die werden unterschritten.

Der Unterbau des GTX mit dem DCC-Zusatzfahrwerk (1.300 Euro) bügelt die Straße sauber glatt, merzt Ecken und Kanten gut aus und wirkt agil. Von der versprochenen Sportperformance und den eingearbeiteten Kniffen beim GTX-Fahrwerk (Dämpfer und Stabis neu, Abstimmung geändert etc.) ist indes kein Mehrwert zu spüren.

So bleibt der ID.7 Tourer GTX vor allem etwas für Menschen, denen der Kombi besser gefällt als die Limousine. Zumal der Aufpreis des Tourer mit 706 Euro gering ist. Dafür werden für den ID.7 Tourer GTX mit sinnvoller Ausstattung schnell 60.000 Euro fällig. Den ID.7 Tourer Pro S mit 86er-Akku gibt es ähnlich konfiguriert für 57.000 Euro – und bleibt daher unser Kauf Tipp. mb