

Stationcar på el er en skøn alt-muligbil

VW ID.7 Tourer er oplagt som firmabil, men familier og landevejens folk bør også være interesserede på grund af den rummelige kabine og talentet som langturstil

Af Steen Bachmann

Volkswagen ID.7 Tourer er en ældre stationcar på knap fem meter. Den tilhører ID-familien og fås kun som elbil og er netop landet på det danske marked med en startpris på 446.995 kr. For det får du en fullsize stationcar med 286 hk, baghjulstræk og en særdeles rummelig kabine.

Vi har testet den over 1100 km med sommervej og sporadisk regn og blæst på mine pendlerture på tværs af Sjælland, hvilket inkluderer småveje på landet, landevej, motorvej med 110 og 130 km/t, Motorring 3 rundt om København med tung kørsel og bykørsel i indre København.

På små veje på landet burde en kampvægt på 2,3 ton (!) dømmes den store stationcar ude, men den tager svingkombinationer i hast og opfører sig forudsigeligt, når du presser den. På landevejen indstiller bilen selv hastigheden efter de lokale hastighedsgrænser, og det eneste, jeg savner, er en mulighed for at kunne forudindstille fartpiloten til at køre for eksempel 4 km/t over grænsen som i en BMW. Vejbane-assistenten hjælper med at placere bilen

FAKTA Volkswagen ID.7 Tourer Style S

OPBYGNING Stationcar, 86 kWh batteri, 286 hk, 545 Nm, baghjulstræk.

PRÆSTATIONER 0-100 km/t 6,7 sek., topfart 180 km/t, rækkevidde (WLTP) 636 km, ladeeffekt hjemme/ude 11/200 kW.

DIMENSIONER L/B/H 496/186/155 cm, vægt/påhæng 2315/1200 kg, bagagerum 605-1714 liter, dæk for-bag 235/45R20-255/40R2.

PRIS 506.995 kr. (testbil 571.970 kr.).

BESKATNINGSVÆRDI fra 469.995 kr.



Den nye Volkswagen har god komfort, en rummelig og praktisk kabine og velfungerende hjælpe- og assistentsystemer. Knapperne på rattet er vi ikke vilde med. Fotos: Søren Juul

uden at irritere, og den dødssyge fartalarm er nem at slå fra med to tryk på skærmen i midten.

På langturen og især på motorvejen flyder den store bil afsted, som om ingen har fortalt den, at den er en elbil. Forbruget er lavt, selv om jeg kører godt 130 km/t, og landevejens folk vil ikke have problemer med at køre til et

møde i den anden side af landet. Forbruget er 15,4 kWh i WLTP-normen.

Efter at have kørt de 125 km hjem med god snitfart og ladet batteriet til 100 pct. om natten i min Clever-hjemmelader, stod rækkevidden på 525 km. Den er angivet til 636 km i WLTP-normen, så en reel rækkevidde på over 500 km er godkendt. Batteriet kan lades

med 11 kW hjemme og op til 200 kW ude, og det betyder korte og effektive ladestop.

Nej, det er ikke en diesel

Ja, ja, men det er jo ikke en diesel, vil nogle fossilfans sige, og nej, det er det ikke: Du kan ikke køre 800 km med søm i bund uden at skulle holde pause. Men 20 minutter på en lynlade-station til en tissepause og til at tømme indbakken går nok. Jeg hældte 72 kWh på batteriet hjemme til en pris på 1,25 kr./kW – selv om du lader ude, er det stadig langt billigere end diesel og benzin. Den årlige ejeravgift er 780 kr., mens afgifterne på fossile brændstoffer og diesel- og benzinbiler stiger.

De finrede plastikknapper på rattet, som man skal røre ved og ikke trykke på, virker dårligt og passer ikke til en bil i denne klasse. Det er underligt, at man ikke kan tilkøbe et rat med knapper, så det må du bare finde dig i.

Udover det er jeg godt tilfreds. ID.7 Tourer er udramatisk på VW-måden, hvilket er en kompliment. Til en halv mio. kr. bliver det svært at finde en bil, der er lige så rummelig og med så fin komfort.



Designet af kabinen er enkelt. Skærmen i midten fungerer stort set, hver gang man trykker på den, men er ingen skønhed at se på.



Elbagklappen fås med håndfri betjening, hvor man vifter med foden under bilen for at få klappen op. Under gulvet er her en kælder til ladekabel.