

# VW's nye stationcar er mærkets bedste elbil til dato

Den helt nye VW ID.7 er nu aktuel som stationcar, og det er der kommet en overbevisende elbil ud af. Det kan være fristende at vælge bilen med nyt kæmpebatteri og lækkert udstyr, men så kan prisen også hurtigt stikke af.

CHRISTIAN SCHACHT

## VW ID.7 Tourer Style S



Den slanke, lave stationcar glider ned ad vejen som en professionel skøjteløber på nypoleret is. Inde i kabinen er der så stille, at man næsten forventer en bibliotekar, der tysser, hvis du taler for højt.

Den justerbare undervogn tager vejens ujævnheder som et hurtigt morgenmåltid, der knap nok når at blive tygget. Og med et batteri, der i praksis lover en rækkevidde på 525 km, kan du roligt cruise fra København til Skagen uden at bekymre dig om at finde en ladestander.

Jeg må indrømme, kære læser, at jeg flirter med risikoen for at blive anklaget for overdreven brug af klichéer. Men når det gælder den nye VW ID.7 stationcar, udstyret med det store batteri og en imponerende undervogn, er det virkelig en bil, der leverer en overraskende behagelig køreoplevelse.

Bilproducenter har traditionelt brugt store biler som deres visitkort, og Volkswagen er ingen undtagelse. Med den fem meter lange ID.7 Tourer demonstrerer VW, at mærket stadig kan levere en stor vogn – lidt ligesom Phaeton gjorde i sin tid – men denne gang rammer VW plet i en verden, hvor elbiler, i hvert fald på vores breddegrader, er det eneste, der rigtig sælger for tiden.

Tidligere foltes VW's elbiler lidt som at forsøge at starte en gammel dieselmotor på en iskold morgen. Det er blevet meget bedre, men med ID.7 Tourer har mærket fundet stikkontakt og knækket koden.

### Kæmpestor bil

Ved første øjekast ser den måske lidt anonym ud, selvom den bestemmer sig mere interessant end den lidt kluntede femdørs version. Den eneste forskel er bag C-stolpen, hvor en mere firkantet bagende tager over. Det koster en smule på aerodynamikken og rækkevidden.

ID.7 Tourer er en ordentlig krabat. Sammenlignet med en ID.4 er den vokset med næsten 40 cm i længden og måler nu imponerende 4,96 meter. Den fylder næsten en hel parkeringsbås, så det kan være på tide at pudse færdighederne i parallelparkering.

Selvom den er stor, når den ikke helt op på siden af BMW i5 Touring, der er 10 cm længere. Alligevel er ID.7 mere rummelig og ligger en hel prisklasse under. Helt billig er den nu ikke.

Jeg tester måske den mest interessante variant: VW ID.7 Tourer Style S. Den lidt kryptiske betegnelse dækker over, at der er tale om den helt nye stationcarudgave i udstyrniveauet Style og med det store batteri på hele 86 kWh, som S'et indikerer.

Det hele starter med udgaven med det kendte batteri på 77 kWh, og den nye stationcar koster så fra 446.995 kr. Det er en nærpris på kun 15.000 kr. i forhold til hatchbacken, så der er ikke meget at betænke sig på.

VW forlanger yderligere 40.000 kr. for Style-udstyret, der bl.a. omfatter elektrisk bagklap, de

fine Matrix-forlygter, der forvandler nat til dag, den omfattende pakke med Travel Assist, som selv holder bilen i sporet, og ikke mindst Ergoactive-sæderne.

Med velourindtræk, massagefunktion, varme og ventilation føles de som at sidde på en sky. For en langdistance-elbil er de nærmest uundværlige. Dermed lander prisen på 506.995 kr. for testbilen, som endda har yderligere ekstraudstyr, jeg vender tilbage til.

### Fortsat svagheder i indretning

Det er mange penge, men en tilsvarende BMW i5 Touring koster trods alt mindst 100.000 kr. mere. Det samme gælder i øvrigt den nye konkurrent fra Audi i form af A6 e-tron Avant.

Standardudstyret i alle modeller inkluderer et glimrende head-up display med augmented reality, der nu også viser navigationsanvisninger fra Apple Carplay og Android Auto. Det gør næsten det lille digitale cockpit overflødig. Touchskærmens funktionalitet er blevet forbedret, selvom man stadig må leve med berøringsfølsomme skydeknapper til lydstyrke og temperatur.

Åbner du bagklappen, mødes du af et rum, der kunne gøre en mindre varevogn misundelig. Under den falske bund er der plads til kabler og andre nødvendigheder, og der er endda ekstra rum langs siderne til ting som sprinklervæske.

Tourer-versionen har oget bagagerummet til 605 liter, mere end BMW i5 Touring's 570 liter. Det er også næsten 100 liter større end en ID.4, hvilket minder os om, at SUV'er ikke altid er så praktiske, som de påstår. Fylder du bagagerummet op til taget og lægger sæderne ned, får du hele 1.714 liter at lege med. Tallene er dog lidt mindre end i den nye Passat.

Desværre må vi stadig slås med de elendige knapper på rattet, der føles lige så tilfredsstillende som at trykke på en våd svamp. Og elruderne? Du skal stadig vælge mellem forreste og bageste vinduer med en ekstra knap.

VW lover, at ID.7 Tourer er en af de mest aerodynamiske stationcars på markedet med en luftmodstandskoefficient på 0,24 – kun en smule højere end sedanens 0,23.

Sammen med det store batteri sikrer det en officiel rækkevidde på hele 680 km, men testbilens større 20-tommers fælg ødelægger regnestykket og kapper 45 km af den officielle værdi.

I praksis er der dog rigeligt med rækkevidde at tage af. Ved blandet kørsel var jeg oppe på 520 km, og med et målt forbrug på 18,5 kWh per 100 km ved 110 km/t. ligger rækkevidden her på 465 km.

Samtidig er der sket noget seriøst med batteriets evne til at lynlade. Det peakede ved 203 pct., der blev nået efter 26 minutter – præcis som VW selv hævder. Det er faktisk kun fem minutter langsommere end Xpeng G6 med tilsvarende størrelse batteri, 800-volts strømforsyning og ladepeak på 280 kW.

Hvis der er en akilleshæl ved ID.7's interior, er det materialernes manglende luksurniveau. Det føles lidt som at sidde i en fin Golf, hvilket er fint, hvis ikke man forventer BMW- eller Mercedesniveau.

Den nye 15-tommers touchskærm styrer næsten alt, og selvom vi normalt ikke er fans af det, har VW gjort den mere brugervenlig efter feedback fra kunderne.

Kabinen føles ekstremt rummelig, som om du sidder i din egen lille stue på hjul.

Med faste menulinjer kan du nemt tilgå de mest brugte funktioner med ét tryk. At deaktivere hastighedsbegrænsningsassistenten tager to tryk og et sekund af din tid – intet behov for at rode rundt i menuer.

Når det kommer til præstationerne, handler det ikke om, hvor meget kraft der er, men hvordan den leveres. ID.7 imponerer allerede på papiret. Med den effektive elmotor på baghjulene, der yder 286 hk og – nok så væsentligt – har et voldsomt drejningsmoment på 545 Nm er den næsten på niveau med den gamle Phaeton med W12-motor.

Den glider op til motorvejshastighed uden at kny og er meget tæt på den dyrere BMW i5 eDrive40 i kraftoverskud.

### Husk den avancerede undervogn

Mens de fleste producenter negligerer komforten i tunge elbiler, har VW valgt at tage et anderledes skridt med sin justerbare undervogn.

Med variabel dæmpning får man en kørselsoplevelse, der skiller sig ud i en tid, hvor mange elbiler døjer med stiv affjedring og store, ufleksible hjul. Det justerbare system fra VW er ikke bare en luksus, men en funktion, der for alvor retfærdiggør prisen på de 15.000 kr.

ID.7 handler således ikke kun om rækkevidde og plads. Den er nemlig også stille og komfortabel, selvom den måske ikke tilfredsstiller dem, der søger en sporty køreoplevelse. Kraften går til baghjulene, og den kører, præcis som den ser ud – fint, men uden at få pulsen op.

Men hvem har brug for en sportsvogn i limousineklassen? ID.7 inviterer til tilfældigt kørsel, hvor du glider gennem landskabet med overlegen ro.

Affjedringen forkæler passagererne og absorberer huller i vejen, som en sulten tysker (eller journalist) fortærer en currywurst.

Styringen er præcis, selvom den mangler lidt feedback. Bilen har godt vejgreb og en fin balance i sving. GTX-modellen, der er på vej, gør det dog bedre på den front.

Samlet set er ID.7 en imponerende elektrisk stationcar, der leverer på komfort, plads og rækkevidde. Den mangler måske lidt sjæl og luksus i materialerne, men den overbeviser med sine klassiske VW-dyder: ubesværet kørsel og praktikalitet.

### Konklusion

VW har traditionelt været kendt for sine kompakte biler som Polo og Golf, men med ID.7 træder mærket ind på scenen for store elbiler og viser, at det kan tage kampen op med de førende.

Modellen byder på imponerende komfort, rummelighed og en solid rækkevidde – især i versionen med det store batteri. Men man skal være opmærksom på prisen, som nemt kan skyde i vejret, hvis man fristes til at vælge for mange af de ekstra udstyrsmuligheder.

## VW ID.7 TOURER STYLE S

Pris: 506.995 kr.  
Privatleasing: 6.145 kr./md. over 48 mdr. Førstegangsgydelse på 15.000 kr.

ID.7 Tourer: fra 446.995 kr.

Batteri: 86 kWh, netto  
Forbrug: 15,4 kWh, WLTP

Forbrug, målt: 16-19 kWh/km

Rækkevidde: 636 km, WLTP (testbilen)

Rækkevidde, målt: 520 km, bl. kørsel

Rækkevidde, målt: 465 km v/110 km/t.

Opladning: 11 kW (AC), 200 kW (DC)

Opladning, 10-80 pct.: 26 min. (DC), målt

Motor: elmotor, baghjulstræk

Hk: 286

Nm: 545

0-100 km/t.: 6,7 sek.

Topfart: 180 km/t.

Mål (L/B/H): 496/186/155 cm

Trækvægt: 1.200 kg

Køreklar vægt: 2.315 kg

Plusser: rækkevidde, opladning, forbrug, pladsforhold, komfort

Minusser: pris, trykknapper til betjening, mangler lidt X-faktor



VW har fået styr på software, der fungerer upåklageligt. Kvaliteten er god, men man mangler lidt luksusfølelse.



Den justerbare undervogn muliggør en komfortindstilling, hvor man svæver over de fleste ujævnheder.



Designet på den nye stationcarudgave af ID.7 er vellykket, men det er især rækkevidde og komfort, der overbeviser. Fotos: VW



De fine Ergoactive-sæder er en del af udstyret i Style. De virker næsten uudværlige, så godt sidder man.



Selvom bagagerummet er knap så stort som i den nye Passat, er det alligevel næsten 100 liter større end i en ID.4.