
Fahrvorstellung VW ID 4: Attraktion voraus

Von Frank Wald

Jetzt wird's ernst für Volkswagens Elektromobilitäts-Wende. Die Wolfsburger starten mit dem ID 4 ihr erstes E-Weltauto. Wo der ID 3 auf die europäischen Bedürfnisse zugeschnitten ist, tritt das erste vollelektrische SUV nun auch in den USA und Asien im weltweit größten Marktsegment, der Klasse der Kompakt-SUV, an. Und das gleich mit acht vorkonfigurierten Modellen, zwei Batteriegrößen, WLTP-Reichweiten bis zu 520 Kilometer und Elektromotoren in drei Leistungsstufen. Alles wie gehabt und aus ID 3 bekannt. Die eigentliche Attraktion aber schwebt direkt vor der Nase des Fahrers.

Denn was für den ID 3 groß angekündigt, für die bisherigen Käufer jedoch erst demnächst nachträglich mit einem Werkstattbesuch möglich wird, ist im neuen ID 4 schon vom Start weg zu erleben: das so genannte Augmented-Reality-Head-up-Display, das Anzeigen und Fahrhinweise in die reale Umgebung integriert. Wenn auch vorerst nur als Teil des Infotainment-Pakets „Plus“ in den beiden Topausstattungen „Tech“ und „Max“, doch der Effekt ist einfach nur verblüffend. Kündigt etwa das serienmäßige Navigationssystem eine Kurskorrektur an, schwebt plötzlich ein kleiner bläulicher Richtungspfeil weit vorne in der Frontscheibe, der immer größer und transparenter wird, und schließlich verschwindet, wenn der Abbiegepunkt erreicht ist. Gleiches gilt für einen Zielpunkt, dessen Fähnchensymbol auf den Fahrer zuzuschweben scheint. Etwas willkürlich und weniger verlässlich hingegen erscheinen dafür die ebenso blauen Fahrtrichtungspfeile oder die orangefarbenen Spurbegrenzerlinien, die aber ohnehin mehr verwirren als dass sie einen erkennbaren Nutzen offenbaren.

Ob die virtuellen Fahrbahnpinseleien nun mehr futuristische Fun-Facts oder ernsthafte Produktvorteile gegenüber dem US-Rivalen Tesla und dessen kommenden Konkurrenten Model Y darstellen. Entscheidend im neuzeitlichen Gerangel um die Marktführerschaft im Segment der kompakten E-SUV werden die technischen, alltagspraktischen und nicht zuletzt Preis-Leistungs-Werte des zweiten BEV von VW sein. Doch auch die können sich durchaus sehen lassen.

Der ID 4 ist ein stattlicher Crossover mit bulligem Bug und Body, der mit 4,58 Metern Länge etwas größer als der SUV-König Tiguan ausfällt, mit identischen 2,77 Metern Radstand zum ID.3 im Innenraum aber, vor allem auf der Rückbank, beinahe die Geräumigkeit eines Touaregs bietet. Die leicht erhöhten Sitze ermöglichen einen bequemen Einstieg für alle Passagiere sowie eine gute Übersicht. Der Kofferraum schluckt 543 Liter, nach Umklappen der Lehnen dachhoch auch 1575 Liter. Was allerdings fehlt, ist eine verschiebbare Rückbank. Dafür ist die Dachreling Serie, darf der ID 4 dort doch bis zu 75 Kilogramm aufpacken, und dazu noch 1000 Kilogramm an den optional ausschwenkbaren Anhänger nehmen.

Dazu kommt eine im Vergleich zum ID 3 fühlbar bessere Materialqualität. Unterschäumte Flächen in der oberen Instrumententafel, gepolsterte Armauflagen, angenehm weiche Türbrüstungen sowie Kontrastnähte (Interieur-Style-Paket), Ambientebeleuchtung, Pianolack und Kunstleder-Velours-Sitzbezüge geben eine wertige Anmutung. Bis auf die Lederummantelungen der Lenkräder sind sämtliche Bezüge übrigens aus „tierfreien“, ergo künstlichen, Materialien. Je nach Ausstattung sind auch zwölfmal elektrisch einstellbare, ergonomische AGR-Sitze mit Massagefunktion an Bord. Ein über das gesamte Dach reichende Panoramafenster inklusive elektrischer Jalousie (Design-Paket „Plus“) sorgt für jede Menge Licht im Innenraum.

Noch so ein Hingucker – oder futuristische Spielerei, je nach Sichtweise – ist das

serienmäßige „ID Light“, dessen Lichtband unter der Windschutzscheibe Fahrbereitschaft, Bremsaufforderungen oder Ladezustand der Batterie anzeigt. Bei Abbiegehinweisen der Navigation läuft sogar zweimal über die gesamte Breite ein Lichtimpuls in die angezeigte Richtung – fast wie beim sprechenden K.I.T.T. -Wunderauto aus der TV-Serie „Knight-Rider“.

Apropos, die Sprachbedienung „Hallo ID.“ versteht inzwischen viele alltägliche Begriffe und zapft online Informationen aus der Cloud an. Multimedia und Infotainment sind beinahe eins zu eins aus dem ID 3 übernommen. Soll heißen: ein frei stehender, zehn Zoll großer Bildschirm auf der Mittelkonsole und wenige Knöpfe, dafür umso mehr Touch-Flächen mit Smartphone-Bedienlogik, mit denen der Fahrer Telefonie, Navigation, Entertainment, Assistenzsysteme und Fahrzeug-Setups managt. Unter dem Display liegen die berüchtigten Slider für Lautstärke und Temperatur, die auch im ID 4 nicht praktischer wurden als in ID 3 oder Golf. Auch hinter dem Lenkrad das gleiche 5,3-Zoll-Digital-Display wie im kompakten E-Bruder, das in diesem Auto jedoch definitiv zu mickrig wirkt. Erst recht, wenn daneben ein optionaler 12-Zoll-Monitor aus dem Dashboard aufragt. Auch der rechts am Display angedockte Fahrstufen-Schaltknubbel erscheint für ein SUV dieses Formats nicht unbedingt standesgemäß. Erst recht, wenn man häufiger die B-Funktion für die stärkere Energierückgewinnung nutzen will, ist der Griff hinters Lenkrad mühsam.

Was schon nach wenigen Kilometern auffällt, ist der leichte Fuß, mit dem der Stromer unterwegs ist. Und das bei immerhin deutlich mehr als 2,1 Tonnen Lebendgewicht. Doch der Modulare Elektrobaukasten (MEB) zwischen den Achsen, in dessen Alu-Rahmen wahlweise neun oder zwölf Batteriemodule stecken, wiegt mit zusätzlichen 344 respektive 493 Kilogramm nicht nur schwer, sondern sorgt auch für einen tieferen Schwerpunkt und damit für eine gute Fahrdynamik und fast ausgeglichene Balance. So zieht der Koloss unbeirrt seine Bahnen, unterstützt von einem gekonnt abgestimmten Fahrwerk, das ebenso komfortabel wie spurlos Asphaltabrisse, Bahnübergänge und selbst übelstes Kopfsteinpflaster glatt bügelt. Besonders sportliche Ausritte sind mit E-Autos zwar weder empfohlen noch sinnvoll. Doch selbst wenn es mal schneller durch die Kurve gehen sollte, halten adaptive Dämpfer und die Progressivlenkung (Sportpaket Plus) den Koloss jederzeit sicher auf Kurs. Auch eine feinstufige Fahrprofilauswahl in den Modi Eco, Comfort, Sport und Individual steht dann zur Verfügung, was die Charakteristik von E-Maschine, Dämpfer und Lenkung noch weiter zwischen Abrollkomfort und strafferem Handling spreizt.

Anders als die Energiespeicher ist die Antriebsmaschine des ID 4 ein Leichtgewicht. Der PSM-Motor (permanent erregte Synchronmaschine) wiegt inklusive Getriebe gerade mal 90 Kilogramm und passt in eine Sporttasche. Entsprechend platzsparend liegt er wie einst beim Käfer im Heck auf der Hinterachse. Es gibt zunächst drei Leistungsstufen mit 148 PS (109 kW), 170 PS (125 kW) oder 204 PS (150 kW). Die ersten beiden Varianten sind mit der kleineren 52-kWh-Batterie mit bis zu 348 Kilometer Reichweite gekoppelt, entwickeln 220 respektive 310 Newtonmeter Drehmoment und sollen WLTP-Durchschnittswerte von 16,7 bis 19,2 kWh erreichen. Sie werden in Deutschland allerdings erst im Laufe des ersten Halbjahres 2021 ausgeliefert. Vorerst wird es den ID 4 allein mit der stärkeren E-Maschine und dem 77-kWh-Akku geben.

In dieser Antriebs-Combo geht es natürlich munter voran. Aus dem Stand stehen 310 Nm Schub bereit, die den großen Wagen nahezu lautlos, bei energischem Tritt aufs Pedal auch vehement in Bewegung setzen. In 8,5 Sekunden sind Tempo 100 erreicht, bei 160 km/h wird elektronisch abgeregelt. Nach WLTP saugt der E-Motor dabei 18,9 bis 17,7 kWh auf 100 Kilometer aus den Lithium-Ionen-Zellen. Das kommt hin. Bei unserer ersten Ausfahrt zeigte der Bordcomputer eine Akku-Reichweite von 306 Kilometer. Nach 102 Kilometern durch die Wolfsburger Ländereien, überwiegend auf Bundes- und Stadtstraßen mit dem einen oder anderen Zwischenspurt oder Überholmanöver, standen bei Abgabe noch 198

Kilometer auf der Uhr. Wenn es gut läuft, sollen mit vollen Akkus auch bis zu 520 Kilometer möglich sein. So oder so, mit dieser Range sollten Reichweitenängste kein Thema mehr sein.

An der heimischen Wallbox, die VW zum Einführungspreis von 399 Euro anbietet, laden die ID-4-Modelle mit der großen Batterie mit 11 kW Leistung, die Einstiegsmodelle Pure und der City mit dem kleineren Akku jedoch nur mit 7,2 kW. Alle Versionen bringen einen CCS-Ladeanschluss (Combined Charging System) für das schnelle Laden mit Gleichstrom mit. Die Basismodelle laden hier dann mit 50 kW (optional 100) kW, alle anderen mit bis zu 125 kW, womit nach WLTP in rund 30 Minuten wieder bis zu 320 Kilometer drin sein sollen. Unter dem Begriff WeCharge und der dazugehörigen App lassen sich alle Tankvorgänge koordinieren, steuern und auch abrechnen.

Den gewaltigen CO₂-Rucksack, den ein jedes Elektroauto durch die aufwändige Produktion und die Größe der Batterie mitbringt, verspricht VW bilanziell auszugleichen, so dass jeder Wagen CO₂-neutral an den Kunden übergeben werden soll. Stärker jedoch als das Prüfsiegel des TÜV Nord dürfte der Förderungsbescheid der BAFA über die 9000 Euro Innovationsprämie sein. Denn die Preisliste startet mit acht vorkonfigurierten Ausstattungen ab 36.950 Euro, womit der E-SUV nach Abzug der staatlichen Stütze kaum teurer ist als ein ähnlich starker Tiguan-Benziner. Mit Ausnahme der Basisvarianten „Pure“ und „Pro“ sind die übrigen Modelle mit jeweils unterschiedlichen Paketen ausgestattet, die die beliebtesten Optionen zusammenfassen sollen. So kann das Werk in Zwickau die Autos schneller bauen und ausliefern.

Die Preise klettern dann allerdings auch entsprechend schnell nach oben. Mit Komfort- und Infotainmentpaket an Bord kosten etwa die Ausstattungen City und Life dann schon mindestens 47.020 Euro. Der ID 4 Business zusätzlich mit Design- Interieur- und Assistenzpaket startet ab 51.005 Euro, der ID 4 Family außerdem mit Designpaket Plus und Komfortpaket Plus kostet 52.205 Euro. Die Topausstattungen Tech und Max schließlich sind nur mit dem großen E-Motor und den jeweiligen „Plus“-Versionen aller vier Optionspakete ab 55.530 Euro zu bekommen. Der ID 4 Max (ab 58.940 Euro) fährt serienmäßig mit dem Sportpaket Plus und dem Interieur Top-Sport Plus, das in den anderen Modellen nur optional zu haben ist. (ampnet/fw)

Daten VW ID 4 Max

Länge x Breite x Höhe (m): 4,58 x 1,85 x 1,61
Radstand (m): 2,77
Motor: permanenterregter Synchronmotor
Leistung: 204 PS (150 kW)
Max. Drehmoment: 310 Nm
Antriebsart: Hinterradantrieb
Batterie: Lithiumionenbatterie, 77 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.
Elektr. Reichweite: 520 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,7-18,9 kWh/100 km
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 2124 kg / 451-611 kg
Anhängelast (gebremst): 1200 kg
Kofferraumvolumen: 543 - 1575 Liter
Wendekreis: 10,2 m
Luftwiderstand: cW 0,28
Bodenfreiheit: 160 mm
Reifengröße: k.A.

Basispreis: ab 43.329 Euro
Testwagenpreis: ab 58.940 Euro

Bilder zum Artikel



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



Augmented Reality im VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



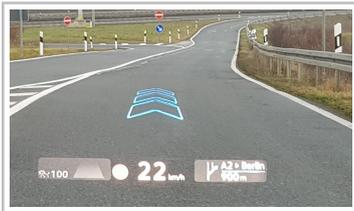
Augmented Reality im VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Augmented Reality im VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Augmented Reality im VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW ID.4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW ID.4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW ID.4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



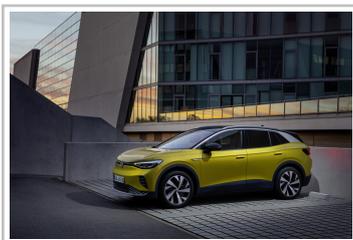
VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW ID 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW
