



## VW ID.5 Pro Performance

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Nach dem kompakten ID.3 und dem Mittelklasse-SUV ID.4 bringt VW jetzt den ID.5 auf den Markt. Im Gegensatz zum weitgehend baugleichen Steilheck ID.4 besitzt das jüngste Mitglied der ID-Familie eine coupéhafte Dachlinie, was ihm kleine Einbußen bei der Praktikabilität einbringt. Im Gegenzug sorgt der bessere cw-Wert (0,26 statt 0,28) für einen etwas geringeren Verbrauch im ADAC Ecotest. Durch das jüngste Software-Update steigt die Ladeleistung von maximal 125 auf 135 kW, was bei Schnellladungen zu deutlich kürzeren Ladezeiten führt. Abgesehen davon teilt er sich die Stärken und Schwächen mit dem ID.4: Dem dank der optional adaptiven Dämpferregelung hohen Fahrkomfort, der sehr guten Fahrbahnausleuchtung des ebenfalls optionalen IQ-LED-Lichtsystems sowie dem kleinen Wendekreis stehen Schwächen wie das umständliche Bediensystem, die dürftige Materialqualität im Innenraum, der fehlende Frunk sowie das schwache Abschneiden im ADAC Ausweichtest gegenüber. Positiv ist zu vermerken, dass das Infotainmentsystem inzwischen stabil und ausreichend flott läuft sowie eine optimierte Routenplanung unter Berücksichtigung der Ladestopps bietet. Leider kostet die dazugehörige Navigationsfunktion wie so vieles Aufpreis. Und das bei einem Grundpreis von satten 48.970 Euro für den ID.5 Performance Pro mit dem großen 77-kWh-Akku. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 Sportback e-tron, KIA EV6, Skoda Enyaq Coupé.

- ⊕ hohes Komfortniveau, kleiner Wendekreis, sehr gutes LED-Licht, hohes aktives und passives Sicherheitsniveau
- ⊖ mäßige Materialqualität, kein Frunk, umständliche Bedienung, Schwächen im ADAC Ausweichtest

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,8

AUTOKOSTEN 2,7

### Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★☆

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,1 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitung der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. Hier unterscheidet den ID.5 nichts vom hohen Qualitätsniveau der konventionell angetriebenen VW-Modelle. Die vordere Haube muss offen zwar umständlich mit einem Haltestab fixiert werden (um etwa Wischwasser nachzufüllen), praktischere, aber teurere Gasdruckfedern wollte sich VW leider nicht leisten. Immerhin ist die Unterseite der Fronthaube im Gegensatz zum ID.3 nicht nur mit einem Sprühnebel überzogen, sondern vollständig lackiert. Der Innenraum ist ebenfalls ordentlich verarbeitet, unangenehme Geräusche wie Klappern oder Knarzen treten nicht auf. Der Unterboden ist bis auf kleine Lücken für Fahrwerksteile vollständig verkleidet, die Fahrwiderstände werden damit reduziert. Die Lichtspiele der LED-Front- und Heckscheinwerfer sowie die Ambientebeleuchtung innen sind echte Eyecatcher. Besonders beeindruckt die große Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z. B. Batterieladestand) und Rückmeldungen (u. a. Navigationshinweise, Kollisionswarnung) gibt. Deutliche Kritik ist an den

verwendeten Materialien im Innenraum angebracht. Bis auf die geschäumte und im Falle des Testwagens braun gehaltene Oberseite der Armaturentafel samt Ziernähten sowie einige Chromapplikationen und Pianolackflächen hinterlassen die verwendeten Materialien keinen wertigen Eindruck. Lediglich der obere Teil der vorderen Türverkleidungen ist noch mit geschäumtem Kunststoff verkleidet, der Rest (u. a. die hinteren Türverkleidungen) besteht aus hartem und kratzempfindlichem Hartplastik. Es reicht schon ein leichtes Streifen, um den optisch spartanischen Eindruck auch haptisch bestätigt zu bekommen. Die schwarzen Hochglanzflächen sind nett anzusehen, solange sie nicht mit Fingerabdrücken übersät sind. Das Abwischen mit einem Papiertuch kann leicht dauerhafte Kratzer hinterlassen – unbedingt ein weiches Mikrofasertuch verwenden. Angesichts eines Grundpreises von knapp 60.000 Euro für das aktuelle Top-Modell der ID.4-Baureihe fällt die Materialqualität mindestens eine Klasse zu schlecht aus und unterscheidet sich nur in Nuancen von der eines Golfs für ein Drittel des Preises.

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Die 77-kWh-Batterie des ID.5 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Kabel mit Typ-2-Stecker ist Serie, ein Ladekabel für die typische „Haushaltssteckdose“ (Schuko) kostet allerdings Aufpreis. Beide Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden – das ist zwar nicht sonderlich praktisch, aber so bleibt die Variabilität des doppelten Kofferraumbodens erhalten. Ein Frunk, also eine Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube, wie sie zahlreiche E-Autos zu bieten haben, wäre die bessere Lösung. Dann käme man auch problemlos an das Ladekabel, wenn der Kofferraum beladen ist oder sich die Kofferraumklappe nicht öffnen lässt, da man zu nahe an einer Wand geparkt hat. Das Laden an der Haushaltssteckdose dauert etwa 36 bis 60 Stunden und ergibt daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund acht (bei 11 kW) bis zwölf Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, zumal die von VW versprochene Ladeleistung durch das Update 3.0 von 125 auf 135 kW gestiegen ist. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent geht damit in 26 Minuten anstelle von zuvor 35 Minuten vonstatten. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 400 km – für ein neues Elektroauto, das auch als „Erstauto“ dienen soll, ein mittelmäßiger Wert. Bei Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von mehr als 450 km möglich.

Der ID.5 wirkt weit größer als er mit seinen 4,60 m Länge tatsächlich ist – der Golf Variant streckt sich auf 4,63 m. Störender ist da im Alltag die stattliche Fahrzeugbreite von 2,12 m (inkl. Außenspiegeln). Aufgrund des beachtlichen Lenkeinschlags beträgt der Wendekreis vergleichsweise geringe 11,2 m. Bei den Transportqualitäten schneidet der ID.5 ordentlich ab: Mit einem geeigneten Dachträger lassen sich bis zu 75 kg transportieren, eine Dachreling ist nicht erhältlich. Auch Stützlasten von bis zu 75 kg sind beim größeren Elektro-Crossover erlaubt. Die Anhängelast beträgt 750 kg für ungebremste und 1.000 kg für gebremste Anhänger – nicht sonderlich viel, bei einem E-Auto aber keine Selbstverständlichkeit.

⊕ Der Ladestecker ist vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-VW vollgeladen ist – dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil des Steckers abziehen. Das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Ein Reserverad oder Notrad ist nicht lieferbar, lediglich selbstversiegelnde Reifen („AirStop“) gibt es gegen Aufpreis für die größeren Dimensionen. Die Montage von Dachträgern ist für den ID.5 nicht zugelassen.

## 2,7 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des ID.5 ordentlich abschätzen. Schätzen muss man deshalb, weil die Vorderkante wie auch der genaue Heckabschluss vom Fahrerplatz aus nicht genau zu sehen sind. Man hat eine insgesamt passable Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren D-Säulen, aber auch die schmale Heckscheibe die Sicht einschränken – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der VW-Stromer nur ein befriedigendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch zufriedenstellend. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie optional eine Rückfahrkamera, die allerdings im Gegensatz zum ID.3 nicht schmutzgeschützt hinter dem ausklappbaren VW-Emblem sitzt. Immerhin besitzt sie eine Waschdüse zur Reinigung. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist ebenso optional zu haben wie ein Parkassistent.

⊕ Der ID.5 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern in Reflexionstechnik ausgerüstet. Wer jedoch auch Abbiege- und Kurvenlicht sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten haben möchte, muss zum „IQ-Light“ greifen. Das Projektionssystem überzeugt mit einer hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung. Kritikwürdig ist lediglich der Verzicht auf eine Scheinwerferreinigungsanlage.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen. Der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar. Eine automatische Ablendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht.

## 2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Im ID.5 sitzt man etwas erhöht, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 52 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), die Schweller sind allerdings recht. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe. Praktisch: Der Mitteltunnel ist sehr flach und stört beim Durchrutschen auf der Rücksitzbank kaum.

Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den vier Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem ID.5 nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgriffampen auch aus den Lichtleisten vorn und animierter Heckbeleuchtung besteht.

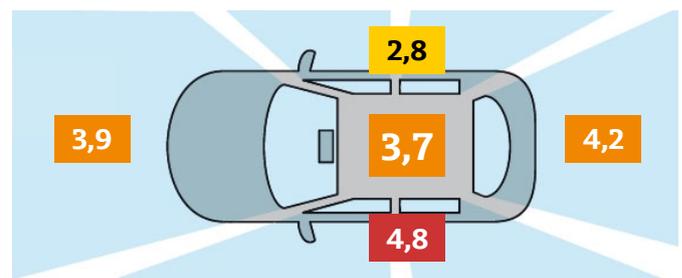


Die breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Das Armaturenbrett spiegelt sich bei Sonneneinstrahlung deutlich sichtbar in der Windschutzscheibe.

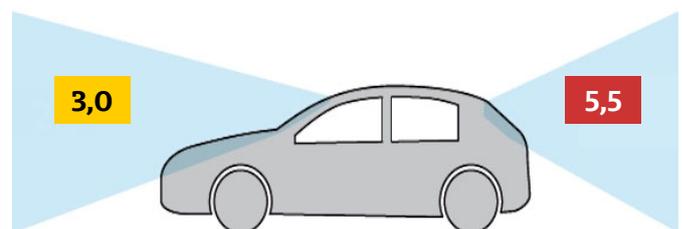
### Rundumsicht

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.



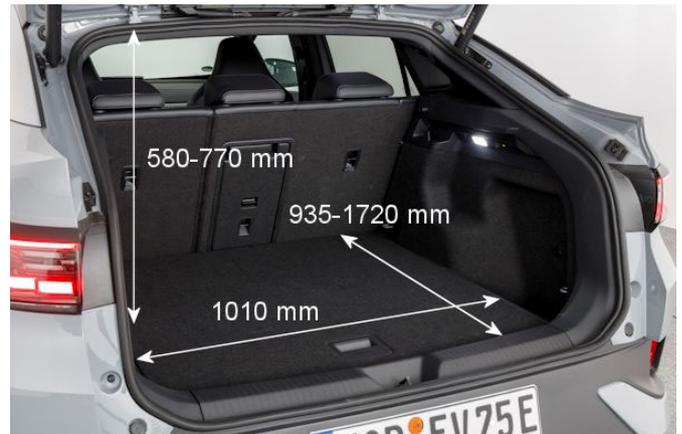
Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den ID.5 unerlaubt zu öffnen und zu starten. Die Türgriffe sind aus aerodynamischen Gründen bündig zur Karosserie und lassen sich nicht herausziehen. Sie

besitzen lediglich eine Taste zum Entriegeln auf der Innenseite. Die Handhabung ist zunächst etwas ungewohnt,

funktioniert in der Praxis aber besser als mit elektrisch versenkbaren Griffen.

### 1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil 470 l unter der Kofferraumabdeckung. Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position lassen sich 60 l davon abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 580 l. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 870 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.415 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, wo noch etwa 15 l in dem schmalen Ablagefach Platz finden und sich beispielsweise die Ladekabel verstauen lassen.



Beachtliche 470 l Gepäck passen in den Kofferraum des ID.5.

### 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, bei Bedarf auch per Fußschwenk unter die Heckklappe. Personen bis knapp 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil die seitlich abstehenden „Flügel“ eine schmerzhaft Berührung mit sich bringen können.

Die Ladekante liegt mit 76 cm recht hoch über der Fahrbahn. Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 3 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der optional variable Kofferraumboden in der oberen Position ist. Damit kann man rund 60 l vom Kofferraumvolumen abtrennen. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 11 cm an. Insgesamt kann man den glattflächigen Kofferraum gut nutzen.

⊕ Der Kofferraum wird bei Dunkelheit von zwei LED-Lampen gut ausgeleuchtet.



Die Kofferraumöffnung ist zwar groß, die ca. 76 cm hohe Ladekante macht aber das Be- und Entladen zu einer recht mühsamen Tätigkeit.

### 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die optionale Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, wo

sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens sowie zwei weitere unten an der Bordwand zur Verfügung.

## 2,7 INNENRAUM

### 3,2 Bedienung

Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Die großen Einstellbereiche sollten für die meisten Personen-Staturen ausreichen. Der Wählknopf für die Fahrtrichtung ist an für VW völlig neuer Stelle rechts hinter dem Lenkrad aber durchaus griffgünstig – nur leider verdeckt der Lenkradkranz dessen Beschriftung. Was aber weitgehend egal ist, weil die Buchstaben ohnehin nicht beleuchtet und damit nachts nicht zu sehen sind; dafür gibt es neben dem kleinen Instrumentendisplay gut sichtbar leuchtend die typischen Getriebesymbole P, R, N, D und B. Es gibt zwar rechts an der Lenksäule noch einen An/Aus-Knopf für das Auto, man benötigt ihn in der Regel aber nicht. Es genügt, sich reinzusetzen, das Bremspedal zu betätigen, die Fahrstufe auszuwählen und der ID.5 setzt sich in Bewegung. Genauso reicht es, anzuhalten und die Türe aufzumachen. Die Elektronik legt automatisch die Fahrstufe „P“ ein, zieht die Handbremse an und schaltet beim Verlassen des ID.5 die Systeme ab. Neue Wege gehen die Wolfsburger bei den ID-Modellen auch bei der Scheibenwischer-Bedienung, die sich gegenüber allen anderen VW-Fahrzeugen umgedreht hat: Tippwischer nach oben, Wischstufen nach unten – nicht besser, nicht schlechter, eben anders.

⊖ Das Bediensystem des ID.5 findet sich identisch auch im ID.4. Und beim Blick auf das Armaturenbrett des aktuellen Golf 8 stellt man fest, dass sich die beiden Fahrzeuge das Mittendisplay sowie Großteile der Menüstruktur und damit auch einige schwerwiegende Bedienschwächen teilen. Die Sensorleiste zur Temperatur- und Lautstärkeeinstellung unterhalb des Touchscreens beispielsweise lässt sich nicht nur weniger intuitiv und umständlicher bedienen als klassische Drehregler, bei Dunkelheit ist die Bedienung aufgrund der – aus nicht nachvollziehbaren Gründen – fehlenden Beleuchtung schlicht nicht möglich. Ist der Kostendruck in Wolfsburg inzwischen so groß, dass es nicht einmal für die Beleuchtung eines derart elementaren Bedienteils reicht? Die Frage stellt sich auch beim Blick auf die Tasten der elektrischen Fensterheber für den Fahrer: Anstatt wie üblich vier Tasten zu verbauen, beschränkt sich VW auf zwei Tasten sowie eine (schlecht reagierende) Touchfläche mit der Aufschrift „REAR“, um auch die hinteren Seitenscheiben öffnen und schließen zu können.

### 1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der ID.5 bringt ab Werk ein Audiosystem samt sieben Lautsprecher, FM- und DAB-Radioempfang, Bluetooth-Anbindung sowie zwei USB-Anschlüssen (USB-C) mit. Hinten gibt es optional zwei weitere USB-C-Steckdosen zur



Die Verarbeitungsqualität ist wie von Volkswagen gewohnt auf recht hohem Niveau. Die im Innenraum verwendeten Materialien fallen hier gegenüber stark ab und vermitteln in manchen Bereichen einen geradezu billigen Eindruck - und das bei einem Testwagenpreis von knapp 60.000 Euro! Nicht viel besser ist es um die Funktionalität des Fahrerplatzes bestellt. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das Infotainmentsystem kann aber wegen des Verzichts auf Tasten für elementare Bedienfunktionen sowie den Einsatz unpraktischer und teils unbeleuchteter Touchflächen nicht überzeugen.

Kritik verdient auch das Multifunktionslenkrad, bei dem anstelle von konventionellen Tasten berührungssensitive Tastflächen zum Einsatz kommen. Sie ermöglichen die Steuerung verschiedener Funktionen (Assistenten, Medien) und klicken als Ganzes bei stärkerem Druck, um ein haptisches Feedback zu geben. Zusätzlich kann man horizontal über sie wischen, um beispielsweise die Lautstärke zu regeln. Es funktioniert, allerdings bei weitem nicht so schnell und genau wie mit einer konventionellen Taste oder – noch besser – mit einem Drehregler. Die Gestensteuerung am Zentralscreen versteht nur links und rechts und ist eigentlich kaum der Rede wert. Der ID.5 hat ein recht kleines Instrumentendisplay, das sehr reduziert aussieht und nur wenige Fahrinformationen anzeigt. Um die Anzeigen auf der kleinen Fläche noch übersichtlich zu halten, wurden viele Infos gestrichen. Erfreulicherweise wird seit dem Update 3.0 nicht nur die Reichweite, sondern auch der Ladestand mittels Prozentangabe angezeigt. Zudem lassen sich auch einige Bordcomputerwerte nun darstellen.

Stromversorgung mobiler Geräte. Über die Handy-App kann man den Status seines ID.5 abrufen und z. B. das Laden wie auch die Klimatisierung steuern. Volkswagen bietet nun 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. Serienmäßig gibt es ein Klangsystem mit sieben Lautsprechern. An die Qualität beispielsweise der Harman Kardon-Systeme in diversen VW-Modellen kommt es allerdings nicht heran.

⊖ Ein Navigationssystem mit Online-Anbindung sowie der Integration der Ladestops in die Routenplanung – eine essentielle Funktion für ein E-Auto – kostet für den ID.5 Aufpreis. Einen 12-V-Anschluss findet man nur im Kofferraum, im Innenraum muss man ohne die praktischen Steckdosen auskommen.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der ID.5 bietet in der ersten Reihe auch für große Menschen viel Platz. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig und die weit nach vorn

gezogene Frontscheibe lässt den Innenraum luftig wirken, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu trägt neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale Panorama-Glasdach des Testwagens bei.

## 3,0 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck. Die Beinfreiheit fällt aufgrund des langen Radstands üppig aus. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, stoßen die Insassen erst oberhalb von 2,0 m Körpergröße mit den Knien die vorderen Lehnen. Allerdings schränkt die nach hinten abfallende Karosserie die Kopffreiheit merklich ein – bereits 1,85 m große Insassen stoßen mit dem Kopf an den Dachhimmel. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank eher für kurze Strecken empfohlen. Das optionale Panorama-Glasdach reicht bis zu den hinteren Sitzplätzen.



Im Fond finden aufgrund einer eingeschränkten Kopffreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden, wird bei Bedarf auch induktiv geladen. Praktisches

Detail: kleine Taschen im oberen Bereich der Vordersitzrückseiten nehmen z. B. Handys und Zubehör auf. Die Türfächer fassen vorn 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, wird aber nicht über die Klimaanlage mitgekühlt und ist nicht abschließbar.

# 2,0 KOMFORT

## 1,5 Federung

⊕ In Kombination mit der adaptiven Dämpferregelung (DCC) bietet der ID.5 einen überzeugenden Federungskomfort – und das trotz der riesigen 21-Zoll-Räder mit Niederquerschnitt, mit denen der Testwagen ausgestattet ist. Selbst innerorts, also bei niedrigeren Geschwindigkeiten, werden Unebenheiten vom Fahrwerk gut geschluckt und dringen nur gut gedämpft zu den Insassen durch. Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der ID.5 nochmals gelassener und überzeugt mit einem ausgewogenen

Federungskomfort – hier wirken sich der lange Radstand und das hohe Gewicht positiv aus.

Der Unterschied zwischen den vorwählbaren Dämpfercharakteristika – von Sport bis Komfort – ist deutlich zu spüren. Im Individualmodus lässt sich die Einstellung nochmals verfeinern und dem Geschmack des Fahrers anpassen.

## 2,3 Sitze

In der zweiten Reihe geht es nicht so bequem zu wie vorn, doch auch dort kann man es gut aushalten. Lehne und Sitzfläche sind nur mäßig konturiert, große Erwachsene würden sich zudem mehr Oberschenkelunterstützung wünschen.

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen, elektrisch einstellbaren ergoActive-Sitzen in der ersten Reihe ausgerüstet. Sie bieten neben einer elektrischen Vierwege-Lordosenstütze samt Massagefunktion auch eine ausziehbare Oberschenkelauflage (manuell), eine neigungsverstellbare Sitzfläche sowie

eine Memory-Funktion für beide Sitze. Sie gefallen mit guter Konturierung sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition – lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. Die für Fahrer und Beifahrer separaten und in der Höhe verstellbaren Mittelarmlehnen tragen ihren Teil dazu bei. Weniger gut gefallen haben uns die integrierten Kopfstützen, die zwar ausreichend hoch sind, deren Abstand zum Hinterkopf sich aber nicht anpassen lässt.

## 2,2 Innengeräusch

⊕ In puncto Geräuschkomfort kann der ID.5 überzeugen. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei niedrigen 66,2 dB(A) – das ist ein guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung

findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

## 2,1 Klimatisierung

⊕ Eine Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen ID.5 dabei, optional gibt es eine Zwei- sowie eine Dreizonen-Ausführung. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung, allerdings lässt sich für die mittigen Luftausströmer die Luftmenge nicht

regulieren. Beheizbare Vordersitze und Lenkradheizung sind Bestandteil des optionalen Komfortpakets wie die beheizbare Frontscheibe, getönte Scheiben ab der B-Säule sind hingegen Serie.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man daher nicht unabhängig voneinander einstellen – auch hier spart VW an der falschen Stelle.

# 1,3 MOTOR/ANTRIEB

## 1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 150 kW/204 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 310 Nm ab. Diese Daten versprechen flotte Fahrleistungen, das immens hohe Fahrzeuggewicht von knapp 2,2 t drückt jedoch deutlich spürbar auf das Temperament. So fühlt sich die üppige Motorleistung weniger dynamisch an, als es die Werte auf dem Papier vermuten lassen. Für den Alltag sind die Fahrleistungen mehr als ausreichend, den typischen „Punch“ vieler E-Autos bietet der ID.5 Pro Performance allerdings nicht. Vom Stand

weg geht es auch ohne „Tritt in den Rücken“ zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen lediglich 0,9 s – perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, 4,7 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h benötigt das Elektro-Crossover 6,4 s. VW verspricht 8,4 s von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (elektronisch abgeregelt).

## 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck

an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

## 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ID.5 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstantübersetzung (1-Gang-Reduktionsgetriebe). Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den Knubbel rechts hinter dem Lenkrad muss man sich gewöhnen, auch in welche Richtung man ihn für die jeweilige Fahrtrichtung drehen muss. Seine Beschriftung wird vom Lenkradkranz verdeckt und ist nachts nicht beleuchtet.

Dafür wird im Kombiinstrument angezeigt, welche Fahrstufe ausgewählt ist.

Es gibt zwei grundsätzliche Rekuperationsstufen, eine geringe Bremswirkung in Stufe D und eine erhöhte Bremswirkung in Stufe B. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die zweite Rekuperationsstufe zu schwach. Allerdings bietet der ID.5 eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an – die Abstimmung ist sehr gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Paddels am Lenkrad gibt es nicht. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

⊕ Der ID.5 vermittelt grundsätzlich ein hohes Maß an Fahrstabilität. Der Geradeauslauf ist trotz der sportlichen Reifendimension einwandfrei, der lange Radstand ist hier sicher zuträglich. Es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Auch bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbau-bewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen, sie sind nicht weiter störend. Dass der Heckantrieb bei E-Fahrzeugen dem Frontantrieb vorzuziehen ist, stellt der ID.5 eindrucksvoll unter Beweis. Die Traktion ist auch bei voller Beschleunigung aus dem Stand einwandfrei – zumindest solange die Fahrbahn trocken ist. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der sehr sensibel regelnden Traktionskontrolle effektiv unterdrückt.

⊖ Beim ADAC Ausweichtest schneidet der ID.5 trotz der sportlichen Optionsbereifung enttäuschend ab. Das liegt neben dem enorm hohen Leergewicht von knapp 2,2 t auch an der ESP-Abstimmung, die zu stark eingreift und dadurch die Fahrsicherheit beeinträchtigt. Simuliert man ein abruptes Ausweichmanöver und lenkt ruckartig, wird das linke Vorderrad beim Versuch, in die ursprüngliche Fahrspur zurückzulenken, überbremst und blockiert dadurch. In Folge

dessen ist der ID.5 für einen kurzen Moment nicht lenkbar und schiebt geradeaus über die Vorderräder. Diese ESP-Abstimmung ist bewusst so gewählt und soll bei hochaufbauenden Fahrzeugen wie SUVs und Vans ein Kippen verhindern, da ein blockiertes Vorderrad keine Seitenkraft übertragen kann. Dass das Fahrzeug stattdessen kurzzeitig untersteuert wird dabei bewusst in Kauf genommen. Besser ein Fahrzeug kollidiert frontal (hier kann die Knautschzone wirken) als seitlich, wovon ein deutlich größeres Verletzungsrisiko für die Insassen ausgeht. Optimal wäre eine ESP-Abstimmung, die mehr auf Fahrsicherheit ausgelegt ist und bereits beim ersten Lenkmanöver effektiv eingreift. Dadurch würde mehr Geschwindigkeit abgebaut werden und der ID.5 könnte den ADAC Ausweichtest sicher bestehen. Durchfährt man den Ausweichtest unter fahrdynamischen Aspekten mit geringeren Lenkwinkeln und gezielteren Lenkbewegungen, verhält sich der ID.5 ähnlich. Es benötigt schon viel Geschick, so gefühlvoll zu lenken, dass man unter der Regelschwelle des ESP bleibt und dessen Eingriffe ausbleiben. Dann durchfährt der Stromer den Ausweichtest untersteuernd, die erzielbaren Geschwindigkeiten sind dabei nur durchschnittlich.

### 2,0 Lenkung

Nur der getestete ID.5 ist mit einer Progressivlenkung ausgerüstet. Sie verfügt über eine mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter werdende Übersetzung.

⊕ Der Elektro-VW hat eine gute Lenkabstimmung mitbekommen. Die Lenkung punktet mit einer passenden, nicht zu starken Lenkkraftunterstützung sowie guter Rückmeldung. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl

in zwei Stufen variieren. Im Verbund mit der sportlichen Bereifung lässt sich das Crossover zielgenau über kurvigem Geläuf dirigieren. Die Zentrierung ist eindeutig definiert, was entspanntes Geradeausfahren ermöglicht. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man knapp drei Umdrehungen, jedoch können die Räder des ID.5 für einen kleineren Wendekreis überdurchschnittlich weit einschlagen, so dass die Übersetzung für den Alltag völlig in Ordnung geht.

## 2,1 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet.

⊕ VW verbaut wie beim ID.3 an der Hinterachse Trommelbremsen anstelle von Scheibenbremsen. Damit begegnet VW dem Problem, dass die hinteren Scheibenbremsen, die vergleichsweise wenig belastet werden und bei E-Autos aufgrund der Rekuperation noch seltener zum Einsatz kommen, vorzeitig rosten und infolge dessen gewechselt werden müssen. Obwohl Trommelbremsen thermisch nicht so standfest sind wie Scheibenbremsen, gibt es an der Standfestigkeit der ID.5-Bremsanlage nichts auszusetzen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der VW ID.5 mit der sportlichen Optionsbereifung (Pirelli Scorpion Elect; vorn: 235/45 R21; hinten: 255/40 R21) 33,9 m und verzögert auch bei zehn Vollbremsungen samt 200 kg Zuladung auf konstant hohem Niveau.

## 1,3 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits ab Werk bringt der ID.5 viele Assistenzsysteme serienmäßig mit. Dazu zählen die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten an Bord. Das Notbremsssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Während der Spurhalteassistent Serie ist, muss man für den Spurwechselassistenten separat bezahlen. Er ist im Assistenzpaket Plus (inkl. IQ.DRIVE mit Travel Assist) enthalten, welches dann auch den „Emergency Assist“ umfasst, der den Wagen automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Der Spurwechselwarner umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung ist ebenso serienmäßig wie die Müdigkeitserkennung. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

## 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der neue ID.5 93 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 04/2021). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein Centerbag zwischen den vorderen Insassen sind stets an Bord. Hintere Seitenairbags sind ebenso wenig zu haben wie Knieairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe – da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Das optionale „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll, ist für den Wolfsburger optional erhältlich. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch

eine Sprechverbindung aufgebaut.

Der ID.5 hat serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der VW von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z. B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen. Auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden. Das VW-System kann aktuell elf verschiedene Szenarien erkennen und adressieren, von Glatteisgefahr bis Fahrzeugpanne, von Feuerwehrfahrzeug bis Stauende auf der Autobahn hinter einer Kuppe oder bei schlechter Sicht.

⊖ Ein Laderraumtrennnetz ist nur gegen Aufpreis zu haben, lässt sich erfreulicherweise aber nicht nur auf Höhe der C-Säule, sondern auch hinter den Vordersitzen einhängen.

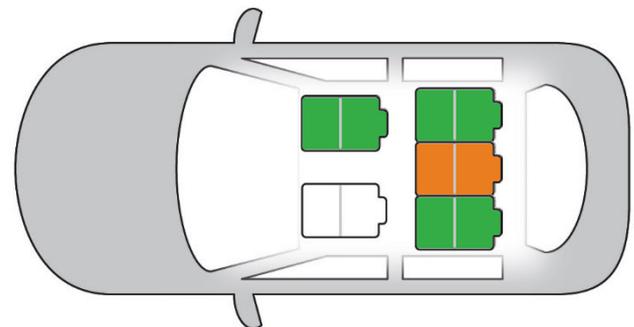
## 1,9 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ID.5 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über eine Taste in der Fahrerarmlehne betätigt – das ist praktisch und sicher zugleich.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofix-befestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen.

### 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)

## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der ID.5 mit 76 Prozent der erreichbaren Punkte durchschnittlich ab. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten gibt es hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann das Crossover 76 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der

Motorhaubenbereich. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenfalls serienmäßig.

1,6

**UMWELT/ECOTEST**

1,1

**Verbrauch/CO2**

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,7 kWh/100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die 77 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 83,6 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den ID.5 Pro

Performance mit der 77-kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von rund 400 km. Aus den 20,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 103 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest 39 von 60 möglichen Punkten.

2,1

**Schadstoffe**

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 20,7 kWh/100 km sind

beispielsweise NOx-Emissionen von 84 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der ID.5 Pro Performance im Bereich Schadstoffe 49 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der ID.5 Pro Performance somit auf 88 Punkte und schafft somit ein Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

2,7

**AUTOKOSTEN**

2,7

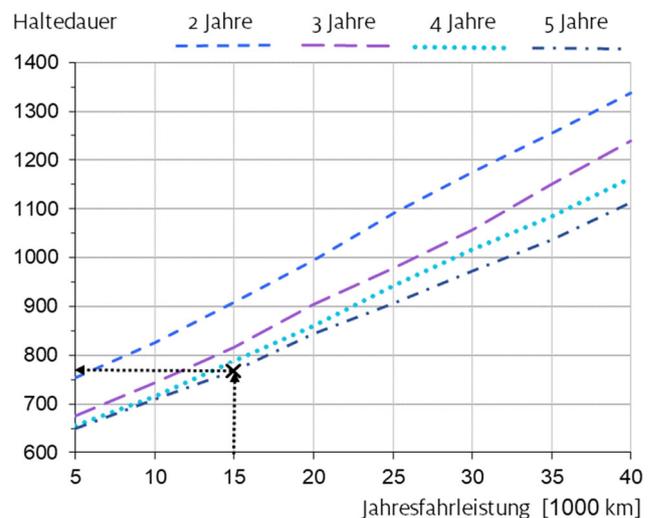
**Monatliche Gesamtkosten**

Der ID.5 Pro Performance mit der 77-kWh-Batterie schlägt zum Testzeitpunkt mit 48.970 Euro zu Buche. Das elektrische Crossover-Modell ist dabei keineswegs üppig ausgestattet, sogar Selbstverständlichkeiten wie ein Regensensor oder beheizbare Vordersitze muss der Kunde Aufpreis zahlen. Speziell die Konkurrenten aus Südkorea bieten hier für das Geld deutlich mehr. Dafür sind die Unterhaltskosten relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind niedrig, die Haftpflicht liegt bei 16, die Teilkasko bei 20 und die Vollkasko bei 18. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. VW gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall

erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet.

**Gesamtkosten pro Monat in Euro**

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 767 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ID.5 Pro	ID.5 Pro Performance	ID.5 GTX 4MOTION
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	128 (174)	150 (204)	220 (299)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	235/0	310/0	460/0
0-100 km/h [s]	10,4	8,4	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	14,6/16,3 kWh E	14,6/16,3 kWh E	15,6/17,1 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/20	16/18/20	17/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	80	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	750	767	890
Preis [Euro]	47.935	48.970	56.455

### 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

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	70 kW
maximales Drehmoment	310 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,7 kWh/100km / 404 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	83,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlhebel

### KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Option
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie  
 20% Batt. gelb, 10% Batt. rot, 0% "Keine Reichweite mehr", -31 km "nur noch Rangieren möglich, Bitte Laden", -32km "Batterie jetzt laden. Batterie kann sonst beschädigt werden"

Leistungsreduzierung n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja, nur AC
Position der Ladeklappe	Hinten Rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

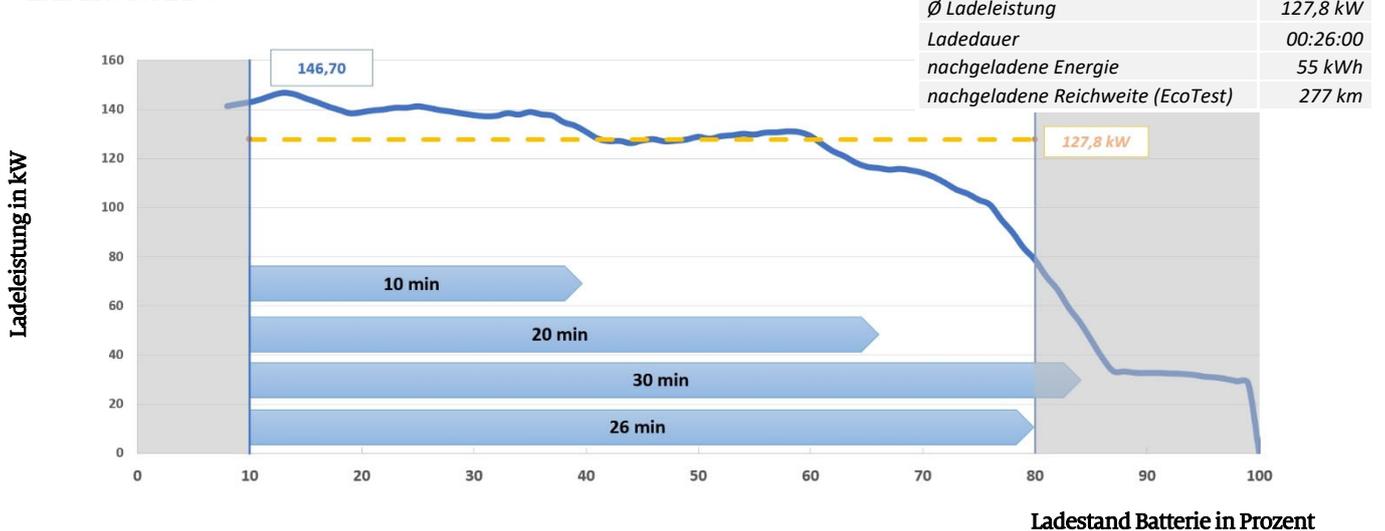
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur Ja/Nein)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,4 - 2,3 kW	60 - 36 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	60 - 11 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	20,5 - 7,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 135 kW	26 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe-
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,3 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	k.A./0,26
Klimaanlage Kältemittel	CO2
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19 / 255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.599/1.852/1.615 mm
Leergewicht/Zuladung	2.118/532 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	549/1.561 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1000 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität netto	77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Zwickau

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R21 101T
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Scorpion Elect
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Ecotest-Verbrauch	20,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 103 g/km)
Reichweite	400 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.170/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	470/870/1.415 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>100 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>71 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>87 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>509 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	767 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/20		
Basispreis ID.5 Pro Performance	48.970 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.03.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.995 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.068 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	1.150 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.000 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	1.230 Euro° (Paket)/Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	2.000 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.350 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.350 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.350 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	2.740 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.100 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	1.230 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	1.230 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro
Metalllackierung	660 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/2.950 Euro° (Paket)

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

### AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: August 2022

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner