



VW ID.7 Pro

Fünftürige Schräghecklimousine der oberen Mittelklasse (210 kW/286 PS)

VW wollte mit den ID-Modellen 2020 mit Schwung ins Zeitalter der Elektromobilität starten. Mit dem ID.3 verhungerte der Schwung schnell, zu früh musste man wohl mit dem noch nicht ganz fertig entwickelten Modell auf den Markt. Die als Golf-Ablöse gedachte Elektro-Variante wurde zwar nachgebessert und ist mit dem Facelift nun gut in Schuss, aber das Image ist angekratzt. 2024 startet nun mit dem ID.7 der bisher längste VW-Ableger der Elektromodelle und kann vom Startweg überzeugen: So hätte man ein Elektroauto von VW bereits zu Beginn erwartet.

Der Abstand zur Premium-Tochter Audi im Grad der Veredelung ist gewahrt, ohne dass ein ID.7 den Eindruck eines Verzichts erwecken würde - im Gegenteil. Es gibt einen schön gemachten und durchdachten Innenraum, die Insassen haben fürstlich Platz und der Kofferraum ist ausreichend groß. Wem das Ladeabteil nicht genügt, der kann zum Kombi ID.7 Tourer greifen.

Unterwegs gefällt das ausgesprochen komfortable Fahrwerk, wobei die maßgeblich dafür verantwortlichen adaptiven Dämpfer Aufpreis kosten. Sicher fährt sich der ID.7 selbstredend, hier wird VW den Erwartungen voll gerecht. Der neue Motor ist mächtig erstarkt, die 210 kW Maximalleistung und 545 Nm Spitzendrehmoment sind mehr als ausreichend - wer Allrad nicht unbedingt braucht, dem sei dieser Motor wärmstens ans Herz gelegt. Denn wenn man zurückhaltend fährt, ist der ID.7 Pro sehr sparsam unterwegs und kommt dann mit der 77-kWh-Batterie über 500 km weit. Der ADAC Ecotest attestiert dem großen VW-Stromer einen Verbrauch im Mischbetrieb von 18,1 kWh/100 km - inklusive Ladeverluste. VW hat die Kritik bisheriger ID-Nutzer ernst genommen und beim ID.7 zahlreiche Punkte verbessert. So ist die Sensorleiste unter dem Monitor endlich beleuchtet und das Infotainmentsystem bei Bedienbarkeit und Geschwindigkeit merklich optimiert. Das Ganze hat freilich seinen Preis, der bei knapp 57.000 Euro beginnt und bei rund 70.000 Euro für den Testwagen noch nicht endet. Seit April 2024 kostet der ID.7 Pro ab rund 54.000 Euro, dafür aber das Assistenz- und Komfortpaket weitgehend kostenneutral extra. Viel Geld, aber der Abstand zu vergleichbar ausgestatteten ID.4 oder ID.5 Modellen ist kleiner als der Mehrwert des ID.7 - und so holt sich der ID.7 Pro im ADAC Autotest verdient ein ganz seltenes "sehr gut" in der Eigenschaftswertung. **Konkurrenten:** u.a. BMW i5, BYD Han, Genesis G80 electrified, Mercedes EQE.

- +** angemessene Material- und Verarbeitungsqualität, gutes Platzangebot vorn und hinten, hoher Federungskomfort mit adaptiven Dämpfern (Option), sehr gute aktive und passive Sicherheit, kräftiger Motor für sehr flotte Fahrleistungen, niedriger Verbrauch, gute Reichweite
- teuer in der Anschaffung, wenig Anhängelast, mäßige Zuladung, kein Stauraum unter Fronthaube

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,5**

AUTOKOSTEN **3,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,0
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest **★★★★★**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ Die bisherigen ID-Modelle von VW mussten sich teilweise viel Kritik gefallen lassen bezüglich ihres arg kostenoptimierten Innenraums. Zumindest der optische Eindruck konnte den aufgerufenen Fahrzeugpreisen nicht gerecht werden. Aber VW scheint die Beschwerden ernst genommen zu haben, denn der Innenraum des neuen ID.7 ist nicht nur gut verarbeitet, sondern auch mit seiner Materialauswahl schick eingerichtet. Freilich werden in erster Linie die Verkleidungen im oberen Bereich angenehm unterschäumt und "untenrum" bleibt es beim harten Kunststoff - allerdings ist das inzwischen auch in der oberen Mittelklasse keine Seltenheit mehr. Neben dem Touareg gibt es unter allen VW-Modellen nur im ID.7

3,4 Alltagstauglichkeit

Die 77-kWh-Batterie des ID.7 Pro kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Typ-2-Ladekabel für Wallboxen und öffentliche AC-Ladestationen ist serienmäßig dabei, das Ladekabel mit Sicherungsbox für die typische Haushaltssteckdose (Schuko) kostet Aufpreis. Beide Kabel können unter dem Kofferraumboden im kleinen Fach neben dem Bordwerkzeug verstaut werden - das ist zwar nicht sonderlich praktisch, aber so bleibt die Variabilität des doppelten Kofferraumbodens erhalten.

Das Laden über 230 V dauert etwa 38 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa acht Stunden (mit 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, hier akzeptiert der ID.7 Pro bis zu 190 kW; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann rund eine halbe Stunde. Die Spitzenladeleistung geht jedoch oberhalb eines Batterieladestandes von 32 Prozent deutlich zurück, bleibt aber bis knapp 50 Prozent über 100 kW - freilich in allen Fällen unter optimalen Ladebedingungen.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 485 km – ein praxistauglicher Wert. Zumal bei innerorts-Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) auch Reichweiten von deutlich über 500 km möglich sind. Bei Kälte allerdings erhöht sich der Verbrauch signifikant, die Reichweite verringert sich entsprechend. Sehr praktisch: Die Batteriekonditionierung für eine optimale Ladeperformance kann entweder manuell oder automatisch durch eine Ladesäule als Ziel im Navi aktiviert werden.

2,6 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des ID.7 mäßig abschätzen. Schätzen muss man deshalb, weil die Vorderkante wie auch der

Türrahmenverkleidungen - VW orientiert sich nicht nur in diesem Detail seines bisher längsten Stromers an der Luxus-Baureihe.

An der Verarbeitung der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist bis auf kleine Lücken für Fahrwerksteile perfekt verkleidet, die Fahrwiderstände werden damit reduziert. Hinter der Unterbodenverkleidung findet man hochwertige und technisch anspruchsvolle Teile verbaut (z.B. Fahrwerkskonstruktion), die man von einem teuren Volkswagen erwartet.

Ein Menü im Infotainment zeigt hierfür an, welche maximale Ladeleistung im aktuellen Zustand möglich ist, welche bei warmer Batterie möglich wäre und wie lange das Vorkonditionieren dauert - perfekte Transparenz und Wahlfreiheit für den Fahrer.

Es ist eine Dachlast von bis zu 75 kg erlaubt, eine praktische Dachreling gibt es allerdings nicht. Die Stützlast beträgt ebenso 75 kg, somit lassen sich selbst zwei schwere E-Bikes bedenkenlos transportieren. Mit seiner stattlichen Außenlänge von 4,96 m und seiner Breite von 2,11 m (inkl. Außenspiegel) ist der ID.7 wenig stadtauglich. Allerdings erweist sich der vergleichsweise kleine Wendekreis von 10,7 m in der Praxis als sehr hilfreich.

Der Ladestecker am ID.7 wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass er den Stecker freigibt, sobald der Elektro-VW geladen ist – dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

⊖ Die erlaubte Anhängelast für Anhänger mit eigener Bremse ist auf 1.000 kg (bis 12 % Steigung) bzw. 1.200 kg (bis 8 % Steigung) beschränkt - das ist arg wenig und disqualifiziert den ID.7 in dieser Ausführung als Zugwagen. Für ungebremste Anhänger liegt die Lastgrenze bei den üblichen 750 kg. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

genaue Heckabschluss vom Fahrerplatz aus nicht exakt 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 sowie die nicht vollständig versenkbaren hinteren Kopfstützen die Sicht einschränken – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der VW nur ein befriedigendes bis ausreichendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn noch nah am Fahrzeug erkannt werden, nach hinten raus klappt das deutlich schlechter – insbesondere die Rückfahrkamera ist also eine hilfreiche Ausstattung.

⊕ Die Konturbeleuchtungen und Lichtspiele außen sind echte Hingucker. Die dreidimensional aufgebauten Rückleuchten mit hintereinander geschichteten Leuchtplatten beeindrucken. Der ID.7 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis erhält man ein Matrix-System, das über einen zuverlässig abblendenden dynamischen Fernlichtassistenten verfügt. Zusätzlich gibt es ein "mitschwenkendes" Kurvenlicht und separat ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung. Kritikwürdig ist lediglich der Verzicht auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Im Gegensatz zum ID.3 besitzt der große ID.7 keine Schmetterlingswischer, doch auch seine Scheibenwischer sorgen für gute Sicht durch die große Frontscheibe.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es in der Testversion des ID.7 schon alles serienmäßig, was für das Modell aktuell verfügbar ist. Angefangen von der Rückfahrkamera (leider nicht schmutzgeschützt wie im ID.3, dafür aber mit kleiner Waschdüse) über den Einparkassistenten bis hin zu den 360-Grad-Kameras ist alles mit an Bord; in ab April 2024 bestellten Modellen ist die Hardware weiterhin verbaut, muss aber gegen Aufpreis freigeschaltet oder das Assistenz Paket geordert werden. Da VW ohne Freischaltung die Preise senkt, ergibt sich mit dem Assistenz Paket kein Preisnachteil gegenüber den ID.7-Modellen von Anfang 2024.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen. Der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter

2,0 Ein-/Ausstieg

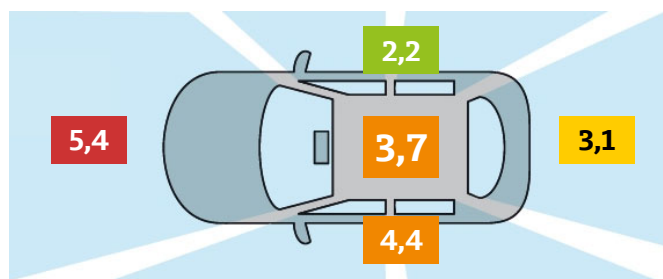
⊕ Im neuen ID.7 sitzt man ein wenig höher als beispielsweise in einem Passat, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich rund 50 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas höher als beim Passat, aber noch nicht störend hoch. Weniger günstig ist ihre Breite. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe. Praktisch: Der Mittelunnel hinten ist sehr flach und stört beim Durchrutschen auf der Rücksitzbank



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

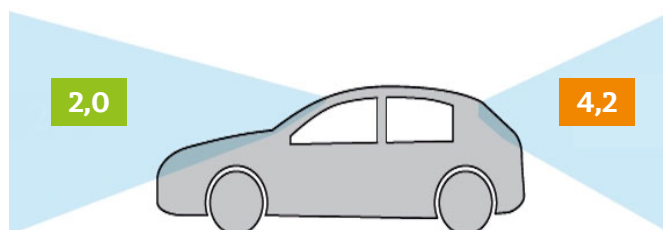
Rundumsicht

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.



einsehbar. Eine automatische Abblendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht.

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.7 nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgriff Lampen auch aus den Lichtleisten vorn und animierter Heckbeleuchtung besteht.

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.7 unerlaubt zu öffnen und zu starten.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil 460 l unter der Kofferraumabdeckung. Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position lassen sich 70 l davon abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 565 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 885 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.460 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden. Dort finden noch etwa 25 l in dem schmalen Ablagefach Platz und es lassen sich hier beispielsweise die Ladekabel verstauen.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

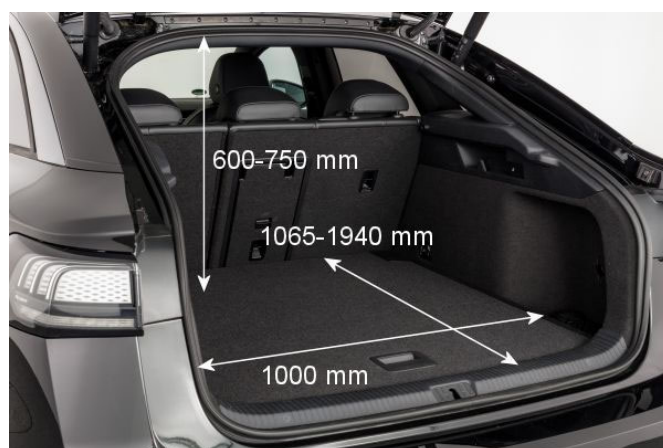
⊕ Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, bei Bedarf auch per Fußschwenk unter die Heckschürze (Option). Personen bis gut 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Schloss zwar eine Kunststoffummantelung besitzt, aber etwas absteht.

Die Ladekante liegt mit rund 70 cm zufriedenstellend hoch über der Fahrbahn. Innen dagegen sind Kofferraumboden und Ladekante nahezu auf einem Niveau – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man darunter noch 70 l Stauraum zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 8 cm an. Insgesamt kann man den glattflächigen Kofferraum gut nutzen. Der Kofferraum wird bei Dunkelheit von zwei LED-Lampen links und rechts in den Seitenverkleidungen gut ausgeleuchtet.

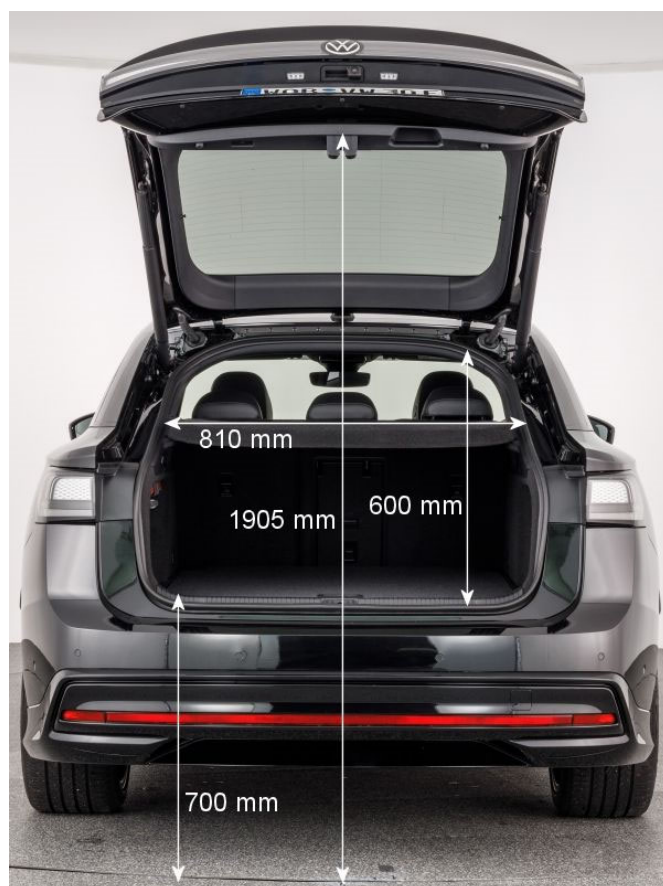
2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die serienmäßige Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch. Das Umklappen gelingt leicht, entweder vom

Die Türgriffe sind aus aerodynamischen Gründen bündig zur Karosserie und entriegeln die jeweilige Tür elektrisch (Tastfläche in Griffmulde). Die Handhabung ist zunächst etwas ungewohnt, funktioniert in der Praxis aber besser als mit elektrisch versenkbaren Griffen. Bei komplettem Stromausfall kann man die Türgriffe auch herausziehen und so mechanisch öffnen.



460 l fasst der ID.7-Kofferraum standardmäßig und lässt sich durch Umklappen der Rückbank auf bis zu 1.460 l erweitern – ein angemessener Stauraum angesichts seiner knapp fünf Meter Außenlänge.



Mit 70 cm liegt die Laderaumkante auf einer vernünftigen Höhe.

Innenraum aus oder über kleine Hebel seitlich im Kofferraum; nach dem Entriegeln fallen die Lehnenteile eigenständig um. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man auf die seitlichen Gurte achten, die zwar Führungen in den Seitenverkleidungen

haben, aber theoretisch eingeklemmt werden könnten. 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 Taschenhaken zur Verfügung.

2,4

INNENRAUM

2,7

Bedienung

Als das neu gestaltete Infotainmentsystem im Golf VIII und im ID.3 auf den Markt kam, musste es sehr viel Kritik über sich ergehen lassen. VW hat die Bedienbarkeit kontinuierlich verbessert, die Software optimiert, bessere Hardware verbaut und offensichtlich viele Kritikpunkte angenommen und angegangen. Im ID.7 kommt nun eine weiter optimierte Version der Benutzeroberfläche auf den Markt, die sich vor allem durch mehr Anpassungsmöglichkeiten und mehr Shortcuts auszeichnet. Das System arbeitet nun so schnell und stabil, wie man das von Anfang an erwartet hätte.

Die Klimabedienung klappt nun einfacher, auch weil die Sensorflächen unterhalb des Monitors beleuchtet sind - endlich kann man unter allen Lichtbedingungen sehen, wo es wärmer oder kälter wird und wo die Lautstärke regulierbar ist. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur oder Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Immer noch nicht so intuitiv wie mechanische Drehregler, aber mit geringerer Ablenkung bedienbar als bei anderen Lösungen mit Aufrufen eines Menüs. Wer noch tiefer ins Klimatisierungsgeschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: "Hände wärmen", "Füße kühlen" und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es vielen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. Für die Justierung der jetzt elektrisch einstellbaren Luftausströmer im Armaturenbrett muss man beim ID.7 das Klimamenü bemühen - die Ablenkung dadurch ist viel größer als mit simplen Hebeln an den Lüftungsgittern.

Am oberen Bildschirmrand des Zentraldisplays kann man nun Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen, so geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich schon eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt. Man sieht dann aber die Detailverbesserungen, die VW vorgenommen hat und welche die Bedienung im Alltag durchaus erleichtern.

Wie schon ID.3 und ID.4 muss auch der ID.7 mit einem arg kleinen Instrumentendisplay auskommen. Warum man beim großen Elektro-VW im Gegensatz zu den kleineren ID-Modellen

keine Bordcomputer-Werte einblenden kann, bleibt ein Rätsel. Im Detail geändert hat sich auch der Getriebewählhebel, er ist nun an die Stelle des rechten Lenkstockhebels gewandert; die Fahrtrichtungswahl über Drehen des Hebels ist immer noch nicht so intuitiv wie das hoch und runter drücken bei manchem Konkurrenten, insgesamt lässt sich der Hebel im Alltag aber besser bedienen als der am Armaturenbrett abgesetzte Hebel bei den anderen ID-Pkw-Modellen. Die Scheibenwischerfunktionen musste der linke Lenkstockhebel aufnehmen, der nun reichlich überladen wirkt - wobei man mit den Bedienelementen recht schnell zurecht kommt, auch weil der ID.7 keinen Heckwischer hat, der zusätzliche Tasten bräuchte.

⊕ Die große Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z.B. Batterieladestand) und Rückmeldungen (Sprachausgabe, Navigationshinweise) gibt, kennt man schon aus kleineren ID-Modellen; hier wie dort ist sie ein praktisches Detail und im Alltag nützlich. Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos. Fahrer- und Beifahrersitz können elektrisch eingestellt werden (Serie) und verfügen über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen (Option).



Neben der Verarbeitungsqualität stimmt beim ID.7 endlich wieder die bei VW zuletzt vermisste Materialanmutung, auch wenn sie nicht allerhöchsten Ansprüchen genügt. Die Funktionalität des Fahrerplatzes konnte dank eines weiterentwickelten Infotainmentsystems deutlich gesteigert werden. Allerdings kann das Multifunktionslenkrad mit berührungssensitiven Tastflächen nicht wirklich überzeugen.

⊖ Ein wirkliche Unsitte hat der ID.7 von seinen kleineren Geschwistern geerbt: Die Fensterheberschalter in der Fahrertür. 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. Kritik verdient auch das Multifunktionslenkrad, bei dem anstelle von konventionellen Tasten berührungssensitive Tastflächen zum Einsatz kommen. Sie ermöglichen die Steuerung verschiedener Funktionen (Assistenten, Medien), wobei die Tastenflächen nicht klar voneinander abgegrenzt sind und ein künstlich erzeugter Klick eine haptische

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ So ziemlich alles, was es aktuell bei VW im Multimediabereich gibt, ist auch für den ID.7 zu haben. Bis auf wenige Ausnahmen gibt es im ID.7 Pro alles serienmäßig. Optional erhält man ein Soundsystem von Harman Kardon mit 13 Lautsprechern und 700 Watt, welches das schon gute serienmäßige Soundsystem mit neun Lautsprechern erweitert. Serie sind das Navigationssystem mit Online-Funktionen wie Live-Traffic, digitaler Radioempfang (DAB+), Smartphone-Anbindung via Bluetooth, Android-Auto und Apple CarPlay (auch kabellos), mehrere USB-C-Anschlüsse, die erweiterte Sprachsteuerung und eine aktuell noch teilweise, künftig umfassende Integration des KI-Systems ChatGPT. Die induktive Ladeschale für Handys ist immer verbaut, aber nicht in der Basisversion freigeschaltet - das kann nachträglich über einen Obolus an VW durchgeführt werden oder durch Ordern

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des ID.7 Pro lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit theoretisch rund 2,15 m Körpergröße würde man das Glasdach im Testwagen berühren; der Test-ID.7 ist mit dem großen Panorama-Glasdach ausgestattet, das sich elektrisch weitgehend undurchsichtig schalten lässt. Die Innenbreite

2,8 Raumangebot hinten

Selbst wenn die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind, steht für die Mitfahrer hinten üppig Beinfreiheit zur Verfügung - in der Theorie würden erst über 2,20 m große Menschen mit ihren Knien die Vordersitzlehnen berühren. Platztechnisch limitierend ist die Kopffreiheit hinten, sie reicht "nur" für knapp 1,90 m große Personen. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Glasdach reicht auch bis über die Rücksitze und erlaubt

Rückmeldung signalisieren soll. Das sieht im ersten Moment nett aus, ist aber unpraktisch. 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. Immerhin hat VW angekündigt, bei künftigen Modellen wieder mehr auf Hardware-Tasten zu setzen - auch hier scheint man die Kritik der Nutzer ernst zu nehmen. Die Gestensteuerung am Infotainmentmonitor versteht nur links und rechts und ist eigentlich kaum der Rede wert.

des Komfort-Pakets beim Kauf. Hinten gibt es zwei weitere USB-C-Steckdosen als verbliebene Stromversorgung. Über die Handy-App kann man den Status seines ID.7 abrufen und z. B. das Laden wie auch die Klimatisierung steuern.

Volkswagen bietet 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.

⊖ Einen 12-V-Anschluss findet man nur im Kofferraum, im Innenraum muss man ohne die praktischen Steckdosen auskommen. Das ist sehr unpraktisch, weil beispielsweise die allermeisten Kühlboxen nicht mit USB-C-Anschlüssen betrieben werden können.

liegt im guten durchschnittlichen Bereich. Insgesamt ergibt sich trotz des schwarzen Dachhimmels ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt, insbesondere mit der erwähnten großen Glasfläche im Dach.



Die Beinfreiheit im Fond ist absolut großzügig, die Kopffreiheit limitiert dann aber auf etwa 1,90 m Körpergröße.

eine famose Aussicht gen Himmel - da kann auch der dunkle Dachhimmel das großzügige Raumempfinden nicht wirklich trüben.

2,8 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzelne verschieb- oder ausbaubare Sitze sind nicht verfügbar. Das Angebot an Ablagen ist vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird auch induktiv geladen; die Ladeschale ist selbst für 6-Zoll-Geräte groß genug

dimensioniert. Die Türfächer fassen vorne 1,5 l-, hinten 1 l-Flaschen. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet, jedoch nicht gekühlt über die Klimaanlage und auch nicht abschließbar; es ist mit feinem Filz ausgeschlagen, damit Inhalte keine Klappergeräusche verursachen.

1,5 KOMFORT

1,4 Federung

Serienmäßig kommt der ID.7 mit einem Standard-Fahrwerk, gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten adaptiven Dämpfer (DCC Plus).

⊕ Im Individual-Modus des Fahrprofil-Menüs kann man die Dämpfer in zahlreichen Stufen zwischen komfortabel und sportlich variieren; damit ist ein breites Spektrum einstellbar, von nachschwingend bis sportlich straff. Die optionalen 20-Zoll-Felgen des Testwagens machen es dem Fahrwerk nicht leicht, einen besonders guten Federungskomfort zu zeigen - dennoch kann der ID.7 mit DCC voll überzeugen, weshalb diese Option trotz des hohen Aufpreises eine klare Empfehlung ist. Das adaptive Fahrwerk passt perfekt zum hohen Antriebskomfort der Limousine.

Der Stromer bietet in der Summe einen sehr guten Federungskomfort und gleichzeitig angemessene Agilität. Im

Stadtverkehr kann der ID.7 komfortabel unterwegs sein, einzig bei Kanten kommt das Fahrwerk in Kombination mit den großen Rädern an seine Grenzen und reicht leichte Erschütterungen bis in den Innenraum durch. Insbesondere auf Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen spürt man die hohen ungefederten Massen durch die großen Räder. Viel besser kann man es mit einer konventionellen Federung aber kaum umsetzen. Geschwindigkeitshügel und andere Querhindernisse zeigen das hohe Schluckvermögen des Fahrwerks, denn sie werden gut absorbiert. Auf der Landstraße ist man ähnlich komfortabel unterwegs, wobei nur grobe Unebenheiten wie Frostaufbrüche den ID.7 etwas aus der Ruhe bringen. Für lange Autobahnfahrten ist der Wolfsburger aus Emden perfekt, er federt souverän und der lange Radstand bringt zusätzliche Ruhe in das Fahrzeug.

2,0 Sitze

Die Seriensitze des ID.7 Pro verfügen über die geläufigen Einstellmöglichkeiten, u.a. sind sie in der Höhe einstellbar und haben im Gegensatz zu den Optionssitzen in den anderen ID-Pkw-Modellen keine integrierten Kopfstützen, um eine bessere Variabilität zu gewährleisten. Angesichts des Preises unverständlich: eine Lendenwirbelstütze ist nur in den optionalen ergoActive-Sitzen zu haben.

⊕ Das optionale Gestühl vorn wird als ergoActive-Sitze mit elektrischer Einstellung inklusive Memory-Funktion umschrieben. Sie bieten neben einer Vierwege-Lordosenstütze auch eine ausziehbare Oberschenkelauflage (manuell) und eine neigungseinstellbare Sitzfläche (elektrisch). Die Optionssitze gefallen mit guter Konturierung sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt

zurückgelegt werden. Zusätzlich gibt es eine Massagefunktion, die nicht auf die Lendenwirbelstütze zurückgreift, sondern über eigene Massagekissen, verteilt auf die komplette Lehne, umgesetzt wird - die Wirkung ist ungleich angenehmer und effektiver. Auch an den optionalen Sitzen bleiben die Kopfstützen einstellbar, damit sie an ganz unterschiedliche Staturen angepasst werden können.

In der zweiten Reihe geht es nicht so bequem zu wie vorn, doch auch dort kann man es gut aushalten. Lehne und Sitzfläche sind ausreichend konturiert. Große Erwachsene würden sich eventuell mehr Oberschenkelunterstützung wünschen, jedoch können sie aufgrund der üppigen Platzverhältnisse ihre Beine bequem ausstrecken.

2,4 Innengeräusch

⊕ Beim Geräuschkomfort kann der ID.7 Pro weitgehend überzeugen. Fährt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,8 dB(A) - das ist ein noch guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Die Seitenfenster sind vorn wie hinten in schalldämmender Doppelverglasung ausgeführt. Der Fahrzeugboden ist einwandfrei verkleidet, eine geräusch-

dämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche deutlicher zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind wenn überhaupt nur durch dezentes Surren zu vernehmen. Windgeräusche sind allenfalls bei Autobahntempo vernehmbar.

0,8 Klimatisierung

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist immer Serie, auf Wunsch auch eine Dreizonen-Klimaautomatik mit eigener Einstellmöglichkeit für die Rückbank. 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. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung, allerdings lässt sich für die mittigen Luftausströmer lediglich die Temperatur, nicht aber die Luftmenge

separat wählen. Die Sitzheizung vorn ist immer Serie, die Lenkradheizung, Sitzheizung hinten und die Sitzlüftung vorn sowie getönte hintere Scheiben kosten Aufpreis. Rollos in den hinteren Türen gibt es für den ID.7 aktuell nicht. Es gibt eine drahtlos beheizbare Frontscheibe (ab April 2024 Option im Komfortpaket oder nachträglich freischaltbar).

Die Lüftungsdüsen werden im Klima-Menü des Infotainment-systems eingestellt - im ersten Moment erscheint die elektrische Steuerung der Luftströme eine Spielerei für Technikfreaks, jedoch nutzt VW die Stellmotoren geschickt: Die Düsen "wedeln" die Luft durch den Innenraum, wodurch Zugscheinungen für die Insassen vermieden werden.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ VW hat den Heckmotor aus bisherigen ID-Modellen durch ein neues Aggregat ersetzt und dabei die Leistung erheblich verbessert. Zum einen ist der neue Motor effizienter, zum anderen ist seine Maximalleistung von 150 auf 210 kW und das maximale Drehmoment von 310 Nm auf 545 Nm gestiegen. Und diesen Leistungszuwachs spürt man, der Elektroantrieb wirkt wie entfesselt. Er schiebt nicht nur vom Stand weg mit Nachdruck an, sondern lässt auch bei Autobahntempo nicht nach. Die Geschwindigkeit wird bei 180 km/h abgeriegelt, das Tempo erreicht der mit 2,2 t sehr schwere ID.7 spielerisch. Von 15 auf 30 km/h vergehen deutlich unter einer Sekunde, das

Einfädeln innerorts klappt also problemlos. Und auch ein Überholmanöver auf der Landstraße ist schnell absolviert, von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Wolfsburger Vollzeit-elektriker in 3,2 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,2 s, die meisten Beschleunigungsspuren dürften also locker für das Erreichen des Autobahntempos genügen. VW verspricht für den Sprint von null auf 100 km/h 6,5 s. Mit dem ID.7 kann man gemütlich und entspannt unterwegs sein, die sportliche Gangart liegt ihm aber ebenso und der neue, kräftige Elektromotor leistet seinen Beitrag dazu.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt in der neuesten Ausbaustufe selbst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann

hohen Drehzahlen kaum nach. VW liefert hier eine perfekte Vorstellung ab, denn es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ID.7 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor

nachdrücklich an, 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 rechten Lenkstockhebel muss man sich gewöhnen, auch in welche Richtung man ihn für die jeweilige Fahrtrichtung drehen muss. Seine Beschriftung wird vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. 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.7 wie schon die kleineren ID-Modelle 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.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Wie man es von einem VW erwartet, bringt auch der ID.7 ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mit. Der Elektro-Volkswagen liegt souverän auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der vergleichsweise lange Radstand dabei hilfreich. Es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen, sie sind nicht weiter störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven

Traktionskontrolle im Zaum gehalten, der Heckantrieb ist grundsätzlich schon mal eine gute Voraussetzung. Beim ADAC Ausweichtest liefert der ID.7 mit optionaler adaptiver Dämpfung eine einwandfreie Leistung ab. Er reagiert gut auf Lenkbefehle und lässt bei Lastwechselreaktionen nur kurz ein leichtes Übersteuern zu. Das ESP regelt aber sanft und früh genug und schickt so den ID.7 in ein leichtes und gut beherrschbares Untersteuern. Fährt man dynamisch mit möglichst geringen Lenkwinkeln durch Wechselkurven, zeigt das geschickt abgestimmte ESP seine Stärken und lässt leichtes Gieren zu. Die sportliche Note steht für den gelungenen Kompromiss aus Fahrsicherheit und Dynamik.

2,2 Lenkung

⊕ Der Elektro-VW hat eine gute Lenkabstimmung erhalten, auch wenn die Souveränität und das Feingefühl eines aktuellen Golf nicht geboten ist. Dennoch merkt man die Fortschritte gegenüber ID-Modellen aus der Anfangszeit. Das Lenkgefühl im ID.7 gefällt, wirkt nur wenig synthetisch. Damit ist man zielgenau unterwegs, die Präzision ist gut. Angemessen fällt die Zentrierung aus, die Mittellage ist einwandfrei spürbar. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl in zwei

Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt der Testwagen trotz der optionalen Progressivlenkung drei Lenkradumdrehungen; mit der Standardlenkung kurbelt man etwa eine halbe Umdrehung weiter von Anschlag zu Anschlag, was überdurchschnittlich viel ist. In beiden Fällen können die Räder des ID.7 für einen kleineren Wendekreis deutlich weiter einschlagen werden als beispielsweise beim Passat, so dass die ID7-Übersetzung für den Alltag völlig in Ordnung geht.

2,0 Bremse

⊕ Nach wie vor ist das Bremsgefühl im Alltag gewöhnungsbedürftig. Gerade wenn man über die Rekuperationsverzögerung hinaus in den mechanischen Bremsbereich kommt, ist vergleichsweise viel Kraft und Pedalweg erforderlich. Daran kann man sich gewöhnen, vertrauenserweckender wäre aber ein optimiertes Zusammenspiel zwischen Rekuperationsbremsung und Wirkung der mechanischen Bremsen an den Rädern. Den Übergang spürt man so recht deutlich. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit könnte aber

besser sein. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der ID.7 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 33,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein richtig gutes Ergebnis. Ungewöhnlich, aber typisch für die ID-Modelle: Statt der sonst üblichen Scheibenbremsen kommen an der Hinterachse Trommelbremsen zum Einsatz. Sie sind von Vorteil bezüglich Korrosion - Brems scheiben rosten bekanntlich schneller, sofern sie zu wenig belastet werden.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme























Beim ID.7 Pro ist an Assistenten fast alles Serie, was es für VWs gibt. Ab April 2024 wandern u.a. der Travel Assist und der Emergency Assist in das Assistenzpaket, der Grundpreis für den ID.7 Pro wird dabei um den Preis des Pakets gesenkt, so dass sich kein Kostennachteil für die Kunden ergibt; alle Optionen des Pakets lassen sich außerdem später freischalten, wenn man das Paket beim Kauf nicht ordert.

⊕ Immer dabei sind der Notbremsassistent, der Spurhalte- und Spurwechselassistent sowie die Verkehrszeichenerkennung, ebenso die automatische Distanzregelung ACC. Die Parksensoren versorgen den intelligenten Parkassistenten mit Informationen und ermöglichen so u.a. das trainierte Parken. Der Travel Assist kann nun auch beim Spurwechsel unterstützen, indem er sanft mitlenkt. Das Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt sowie im Notfall selbsttätig bremst. Ebenfalls serienmäßig bekommt man ein großes Head-up-Display mit Augmented Reality-Funktion. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Die neu vorgeschriebene Fahrerüberwachung agiert zurückhaltend und warnt nur selten und dann auch nachvollziehbar. Die bei jedem Fahrzeugstart aktive akustische Warnung vor Tempoüberschreitungen piepst vergleichsweise dezent, sie lässt sich aber nur etwas umständlich im Menü auf eine rein optische Warnung reduzieren.

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der VW ID.7 95 Prozent und volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2023). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen neuen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der ID.7 immer mit. Die hinteren Seitenairbags sind beim Test-Modell ebenfalls Serie, Knieairbags dagegen nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe - der Abstand zum Dachhimmel ist allerdings recht klein, so dass der Himmel zusätzlich eine Abstützung übernehmen kann. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Serienmäßig gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut

erreichbar. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Kofferraum-Trennnetz ab Werk gibt es nicht, allerdings ist der Abstand zwischen Rücksitzlehne und Dachhimmel moderat, so dass die ausgezogenen Kopfstützen die Gepäcksicherung mit übernehmen können.

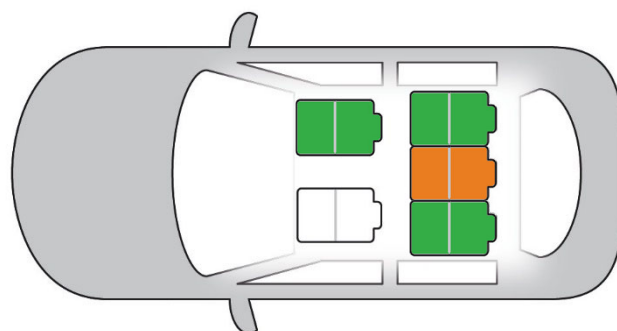
1,8 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ID.7 88 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. Aufgrund der üppigen Beinfreiheit hinten ergibt sich selbst bei Kindersitzsystemen mit ausladender Basis keine Einschränkung für den Verstellbereich der Vordersitze. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. 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. Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann entweder über versenkte Stellschrauben direkt in den Türen oder über eine

Taste in der Fahrertür aktiviert werden - eine praktische Lösung.

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)

2,2 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz ist beim ID.7 erstaunlich gut, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen hoch. Die Front hat VW weitgehend entschärft, hier sieht man die Bemühungen um einen besseren Schutz aller Verkehrsteilnehmer. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der ID.7 damit 83 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Ein Notbremsassistent

mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit diesem 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 an Bord.

1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO2

⊕ Dass VW seine ID-Modelle kontinuierlich optimiert, stellt man auch beim Verbrauch des neuen ID.7 fest - denn trotz des deutlich kräftigeren Motors sinkt der Stromkonsum im Vergleich zu den bisherigen Modellen. Der Ecotest ermittelt den Verbrauch unter günstigen Bedingungen (etwa 22 °C) - durch weitere Optimierungen des Temperaturmanagements der Batterie sind die Verbräuche zwischen 0 und 15 °C gegenüber den ersten ID.3 noch deutlicher gesunken, als es alleine die Messwerte zeigen. Das bedeutet in der Praxis einen echten Mehrwert.

Im Elektrozyklus des Ecotest wurde mit dem ID.7 Pro ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,1 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die

Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 77-kWh-Batterie (Nettoangabe) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 87,8 kWh benötigt. Der ID.7 Pro ist somit durchaus effizient unterwegs. Innerorts liegt der Verbrauch bei etwa 15 kWh, außerorts sowie auf der Autobahn bei rund 19 kWh/100 km.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den ID.7 Pro mit der 77 kWh-Batterie eine Reichweite von 485 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 18,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-

Bilanz von 90 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021).

Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 53 Punkte.

1,6 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 18,1 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 73 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der ID.7 Pro im Bereich Schadstoffe 44 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der VW für ein so großes, kräftiges und schweres Auto sehr gut da, weil er 97 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest locker volle fünf Sterne.

3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

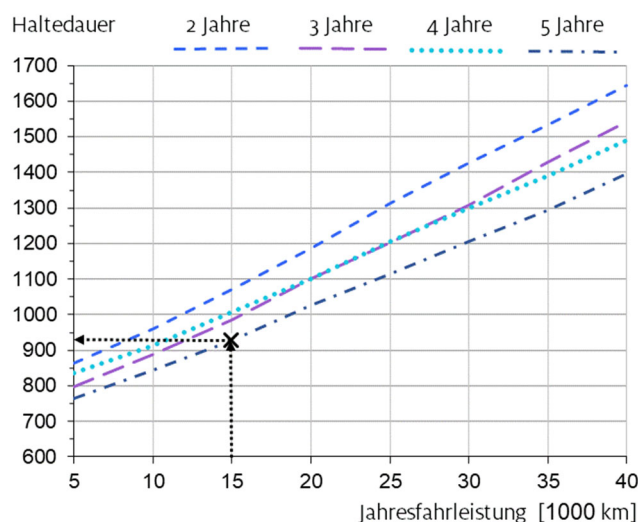
Der Grundpreis für den ID.7 Pro lag bis April 2024 bei 56.995 Euro - eine stolze Summe, trotz der üppigen Ausstattung. Inzwischen hat VW einige Ausstattungen in zwei Pakete (Komfort und Assistenz) ausgegliedert und den Grundpreis um den Preis der Pakete auf 53.995 Euro gesenkt - die Änderungen bleiben für die Kunden daher bis auf wenige Euro kostenneutral. Kurios: Praktisch alle Inhalte aus den Paketen kann man später freischalten lassen, VW verbaut offenbar auch in den günstigeren Varianten die komplette Hardware wie bisher. Für den Testwagen bleibt es also beim Preis von rund 70.000 Euro, der dafür üppig ausgestattet ist und sogar das neue Panorama-Glasdach hat, das sich auf Knopfdruck (weitgehend) undurchsichtig schalten lässt. Die Elektroauto-Förderung vom deutschen Staat wurde gestrichen, von daher ist die Anschaffung ein noch kostspieligerer Spaß.

Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nicht besonders günstig; die Haftpflicht-Einstufung liegt bei 20, noch höher die Teilkasko mit 23 und die Vollkasko mit 24. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss aufgrund starker Preisschwankungen bei den Elektroautos zur Zeit noch 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. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 485 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 340 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. VW verspricht durch das aufwendige Thermomanagement, die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt, die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt und vorrangig mit Wechselstrom (bis 11 kW) lädt; auf der Internetseite wie auch in der Betriebsanleitung sind einige Tipps für ein möglichst langes Batterieleben zusammengetragen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 926 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	8,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> • Sitzplätze • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] • Dachlast/Anhängelast [kg] 	2,1 210/403/665 34/456
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,24
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	57,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	119

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	210 kW (286 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	89 kW
maximales Drehmoment	545 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,1 kWh/100km/486 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	87,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Fahrmodus & Eco-Assistenz

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% "Bitte laden Sie Ihr Fahrzeug" Batt. gelb, 10% Batt. rot, 0% "Keine RRW, Fahrzeug laden"	
Leistungsreduzierung	ab 10% signifikant
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	im Fahrzeug, über Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

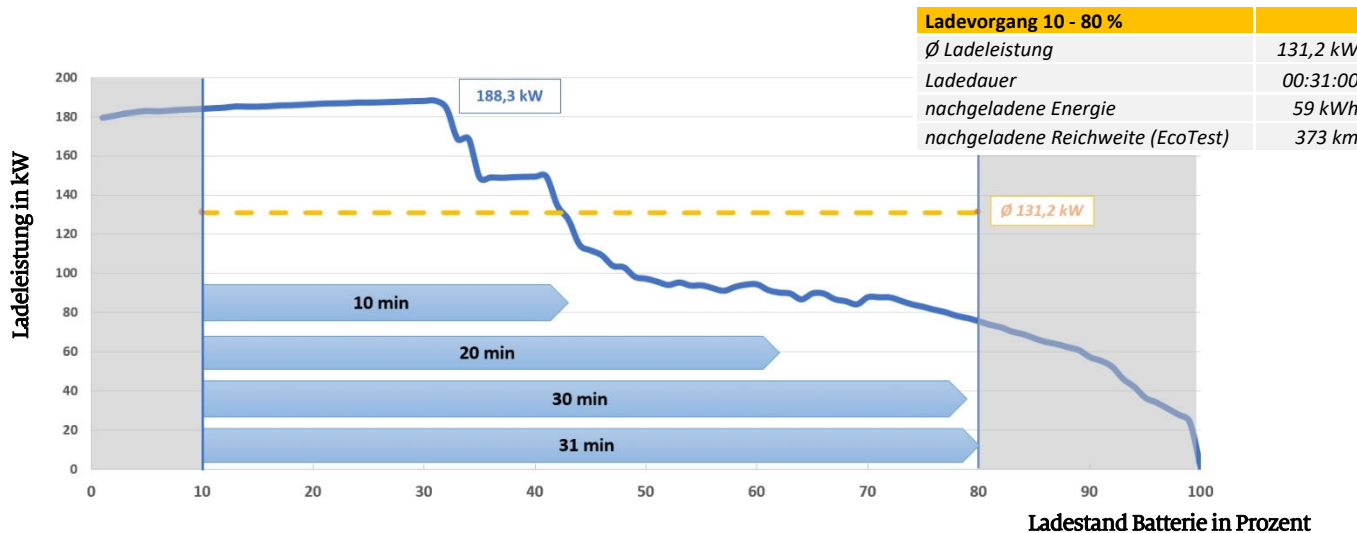
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, km/h, km/min)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

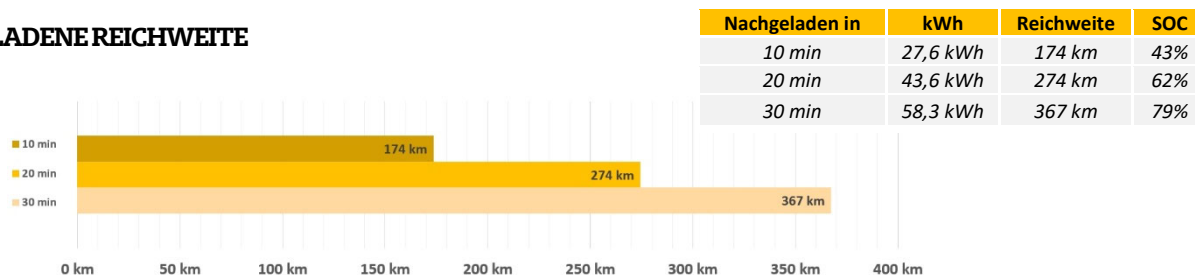
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	67,5 - 38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	67,5 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	24,5 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 175 kW	31 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	210 kW/286 PS
Maximales Drehmoment	545 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,23
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19/255/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.961/1.862/1.536 mm
Leergewicht/Zuladung	2.172/458 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	532/1.586 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (netto)	77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Emden

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100T/255/40 R20 101T
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6 Q
Wendekreis links/rechts	10,6/10,7 m
Ecotest-Verbrauch	18,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 90 g/km)
Reichweite	485 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.105 mm
Leergewicht/Zuladung	2.194/436 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/885/1.460 l

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

Betriebskosten	98 Euro	Werkstattkosten	121 Euro
Fixkosten	118 Euro	Wertverlust	589 Euro
Monatliche Gesamtkosten	926 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/23		
Basispreis ID.7 Pro	56.995 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.080 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.383 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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	3.410 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/2.260 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/4.450 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	990 Euro°
Metalllackierung	ab 755 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	4.585 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,5

AUTOKOSTEN

3,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	1,0
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,0	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	2,0
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,1
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,2
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	1,2
Komfort	1,5	Verbrauch/CO ₂	0,7
Federung	1,4	Schadstoffe	1,6
Sitze	2,0		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	0,8		

Stand: April 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer