



## VW ID.7 Tourer GTX 4MOTION

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (250 kW / 340 PS)

Elektrisch angetriebene SUVs gibt es wie Sand am Meer - für viele wäre jedoch ein Kombi eine praktische und zudem effizientere Alternative. Das Angebot an Elektro-Kombis kann man aber noch an einer Hand abzählen. Mit dem ID.7 Tourer hat VW nun ein ebenso großes wie teures Äquivalent zum Passat Variant ins Programm aufgenommen. Und als wenn Einstiegspreise weit jenseits der 60.000 Euro nicht schon schlimm genug wären, werden beliebte Extras seit neuestem auch noch in Pakete zwangsgebunden. Ein Beispiel: Wer Sitzheizung hinten haben möchte, muss dafür 1.800 Euro ausgeben, weil Frontscheibe und Lenkrad beheizbar, die dritte Zone für die Klimaautomatik, die induktive Ladeschale und der große Navibildschirm mit dabei sind. Jetzt aber genug gemeckert, denn abgesehen vom Preis kann man dem ID.7 Tourer insbesondere in der GTX-Version wenig vorwerfen - im Gegenteil. Viel Platz, hoher Komfort und ein schick eingerichteter Innenraum werden von zwei Elektromotoren rasant in Fahrt gebracht. Zusammen leisten sie 340 PS und 679 Nm maximales Drehmoment. Die Energie dafür kommt aus einer 86 kWh Batterie (netto), die bei zurückhaltender Fahrweise für 400 bis 500 km Reichweite gut ist. Wer das Leistungspotenzial häufiger ausnutzt, muss nach gut 300 km schon an die Ladesäule. Dort wird der Stromspeicher im günstigen Fall in unter 30 Minuten wieder auf über 80 Prozent gefüllt - ein praxistauglicher Wert. Praktisch ist auch die Routenplanung mit Berücksichtigung nötiger Ladestopps. Ein Genuss ist das Optionsfahrwerk DCC, und das sogar in zweierlei Hinsicht. Einerseits bietet es geschmeidigen Komfort, perfekt für lange Strecken. Andererseits lässt sich der ID.7 als GTX mit einer Präzision und Stabilität über kurve Landstraßen scheuchen, dass es eine wahre Freude ist. Abgesehen vom Preis kann der ID.7 also auch als Tourer in GTX-Ausführung begeistern. **Konkurrenten:** u.a. BMW i5 Touring.

- +** viel Platz für Insassen und Gepäck, gute Material- und Verarbeitungsqualität, hohe aktive und passive Sicherheit, sehr gute Fahrdynamik und hoher Fahrkomfort mit Adaptivdämpfern (DCC), kräftige Motoren und ausgezeichnete Fahrleistungen
- sehr teuer in der Anschaffung, Extras in teuren Paketen gebunden, mäßige Anhängelast, für Kombi überschaubare Zuladung, kein Frunk

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,5

AUTOKOSTEN 3,8

### Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

## 2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,8 Verarbeitung

⊕ Es gab insbesondere beim ID.3 zu Produktionsbeginn reichlich Kritik bezüglich seines arg kostenoptimierten Innenraums. Zumindest der optische Eindruck konnte den aufgerufenen Fahrzeugpreisen nicht gerecht werden. Aber VW hat die Beschwerden ernst genommen, denn der Innenraum des neuen ID.7 Tourer 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 in den ID.7-Varianten 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.

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Die 86-kWh-Batterie des ID.7 Tourer GTX 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 Kofferrauboden im kleinen Fach neben dem Bordwerkzeug verstaut werden - das ist zwar nicht sonderlich praktisch, aber so bleibt die Variabilität des doppelten Kofferraubodens erhalten. Das Laden über 230 V dauert etwa 43 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa neun Stunden (mit 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, hier akzeptiert der ID.7 Tourer GTX bis zu 203 kW; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann gut 26 Minuten. Die Spitzenladeleistung geht jedoch oberhalb eines Batterieladestandes von 40 Prozent deutlich zurück, bleibt aber bis etwa 75 Prozent über 100 kW - freilich in allen Fällen unter optimalen Ladebedingungen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 475 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. 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, die sich jeder interessierte E-Auto-Fahrer wünscht. Es ist eine Dachlast von bis zu 75 kg erlaubt, praktische Dachschienen gibt es serienmäßig. 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 2,10 m (inkl. Außenspiegel) ist der ID.7 Tourer wenig stadtauglich. Bei der Allradvariante ist im Gegensatz zu den reinen Hecktrieblern der Wendekreis deutlich größer, der getestete GTX benötigt 12,1 m für eine komplette Wende. Der Ladestecker am ID.7 Tourer wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherheitsmechanismus 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 1.200 kg (bis 12 % Steigung) bzw. 1.400 kg (bis 8 % Steigung) beschränkt - das ist etwas wenig und reicht nur für kleinere Wohnwagen oder ähnliches aus. Für ungebremste Anhänger liegt die Lastgrenze bei den üblichen 750 kg. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur Runflatreifen (Airstop) oder ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

## 2,3 Licht und Sicht

⊕ Man kann die Abmessungen des ID.7 Tourer ordentlich abschätzen. Da man die Vorderkante nicht genau sehen kann, ist hier Erfahrung und gute Vorstellungskraft gefragt. Nach hinten lässt sich der Heckabschluss des Kombis dank der gegenüber der Limousine steileren Heckscheibe recht gut erkennen. Man hat eine insgesamt passable Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren D-Säulen, aber auch 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 Tourer ist als GTX serienmäßig Matrix-LED-Scheinwerfern (IQ.Light) ausgestattet, das über einen zuverlässig abblendenden dynamischen Fernlichtassistenten verfügt. Zusätzlich gibt es ein "mitschwenkendes" Kurvenlicht und separat ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbieglicht. 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 Tourer 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 ist im ID.7 Tourer GTX schon alles verbaut, was für das Modell aktuell verfügbar ist. Freigeschaltet ist aber nur die Rückfahrkamera (leider nicht schmutzgeschützt wie im ID.3, dafür aber mit kleiner Waschdüse) und die Parksensoren. Wer zusätzlich einen Einparkassistenten bis hin zu den 360-Grad-Kameras nutzen möchte, kann das als Paket ab Werk mitbestellen oder nachträglich gegen einen entsprechenden Obolus freischalten lassen.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen. Der

## 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Im ID.7 Tourer sitzt man ein wenig höher als beispielsweise in einem Passat Variant, 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

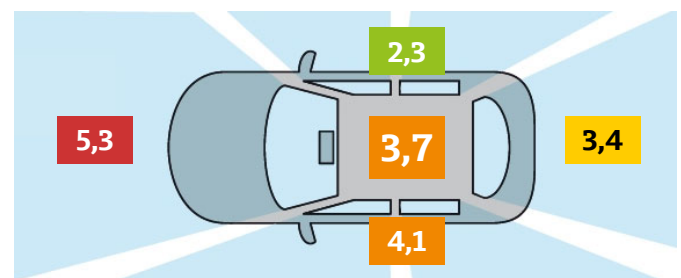
Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar. Eine automatische Ablendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht.



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

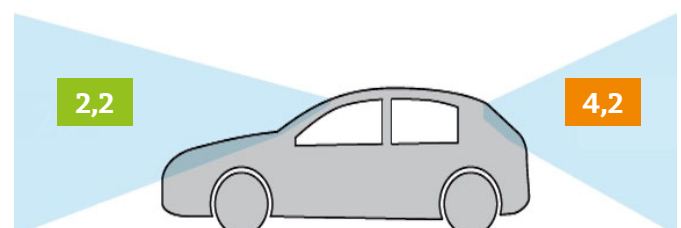
## Rundumsicht

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.



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 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 Tourer nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgriffampen auch aus den Lichtleisten vorn, den beleuchteten VW-Logos 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 Tourer unerlaubt zu öffnen und zu starten. 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.

## 1,8 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 50 l davon abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 600 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 900 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.515 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden. Dort finden noch etwa 20 l in dem schmalen Ablagefach Platz und es lassen sich hier beispielsweise die Ladekabel verstauen.



470 l fasst der ID.7-Kofferraum standardmäßig und lässt sich durch Umklappen der Rückbank auf bis zu 1.515 l erweitern – ein angemessener Stauraum angesichts seiner knapp fünf Meter Außenlänge.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, bei Bedarf auch per Fußschwenk unter die Heckschürze (Option). 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 das Schloss zwar eine Kunststoffummantelung besitzt, aber etwas absteht. Die Ladekante liegt mit rund 68 cm nicht zu hoch über der Fahrbahn. Innen sind Kofferraumboden und Ladekante nahezu auf einem Niveau – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man darunter noch 50 l Stauraum zur Verfügung. Senkt man den Boden 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.



Mit 68 cm liegt die Laderaumkante auf einer vernünftigen Höhe.

## 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 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 vier Taschenhaken zur Verfügung.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,6 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 Tourer kommt eine weiter optimierte Version der Benutzeroberfläche auf den Markt, die sich vor allem durch mehr Anpassungsmöglichkeiten und mehr Shortcuts auszeichnet. Das System arbeitet 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 Tourer das Klimamenü bemühen - die Ablenkung dadurch ist viel größer als mit simplen Hebeln an den Lüftungsgittern. Am oberen Bildschirmrand des Zentraldisplays kann man 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



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 berührungssensitive Tastflächen nicht wirklich überzeugen.

erleichtern. Wie schon ID.3 und ID.4 muss auch der ID.7 Tourer 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 Scheibenwischer-Funktionen musste der linke Lenkstockhebel aufnehmen, der nun reichlich überladen wirkt - wobei man mit den Bedienelementen recht schnell zurecht kommt. Mehrere kleine Hebelchen an Vorder- und Oberseite eines größeren Hebels für die vorderen und hinteren Wischer scheinen jedoch nicht der Weisheit letzter Schluss.

⊕ 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 und verfügen über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen (Option).

⊖ Ein wirkliche Unsitte hat der ID.7 Tourer 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.

## 1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ So ziemlich alles, was es aktuell bei VW im Multimediabereich gibt, ist auch für den ID.7 Tourer zu haben. Bis auf wenige Ausnahmen gibt es in der GTX-Variante 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 Serienausstattung freigeschaltet - das kann nachträglich über einen Obolus an VW durchgeführt werden oder durch Ordern des Komfort-

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des ID.7 Tourer 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 ID.7 Tourer GTX im Test ist mit dem großen Panorama-Glasdach ausgestattet, das sich

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 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 konventionellen Tasten oder – noch besser – mit einer kleinen Drehwalze. 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.

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 Tourer 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 VW (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.

elektrisch weitgehend undurchsichtig schalten lässt. Die Innenbreite 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.

## 2,2 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 für knapp 1,95 m große Personen und ist damit etwas großzügiger als bei der ID.7-Limousine. 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 eine famose Aussicht gen Himmel - da kann auch der dunkle Dachhimmel das großzügige Raumempfinden nicht wirklich trüben.



Die Beinfreiheit im Fond ist absolut großzügig, die Kopffreiheit limitiert dann aber auf etwa 1,95 m Körpergröße.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Die Lehnteile können in zwei Stufen eingestastet werden, so lässt sich bei Bedarf der Kofferraum etwas vergrößern und gleichzeitig die Schutzwirkung der Rücksitzlehnen weiterhin nutzen. Einzeln 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 über 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 und auch nicht abschließbar; es ist mit feinem Filz ausgeschlagen, damit Inhalte keine Klappergeräusche verursachen.

# 1,6 KOMFORT

## 1,5 Federung

Serienmäßig kommt der ID.7 Tourer GTX mit einem Standard-Fahrwerk, eine gezielt sportliche Abstimmung für die GTX-Variante findet keine Erwähnung. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten adaptiven Dämpfer (DCC).

⊕ 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 serienmäßigen 20-Zoll-Felgen des Testwagens sind keine besonders förderlichen Voraussetzungen für einen möglichst guten Komfort - dennoch kann der ID.7 Tourer GTX mit DCC voll überzeugen, weshalb diese Option trotz des hohen Aufpreises eine klare Empfehlung ist. Das adaptive Fahrwerk passt perfekt zum hohen Antriebskomfort des Kombis. Der Stromer bietet in der Summe einen wirklich guten Federungskomfort und gleichzeitig angemessene Agilität. Im Stadtverkehr kann der

ID.7 Tourer 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 - beim GTX noch etwas deutlicher als bei den "zivilen" Varianten. 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 Tourer 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.

## 1,9 Sitze

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

## 1,8 Innengeräusch

⊕ Beim Geräuschkomfort kann der ID.7 Tourer GTX überzeugen. Fährt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 64,5 dB(A) - das ist ein richtig 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

geräuschkämmende Beflockung findet man 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.

## 1,2 Klimatisierung

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist immer Serie. Auf Wunsch gibt es 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 Tourer aktuell nicht. Es gibt eine drahtlos beheizbare Frontscheibe, die aber nur gegen Aufpreis heizbar ist (auch nachträglich freischaltbar). Die Lüftungsdüsen werden im Klima-Menü des Infotainmentsystems 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 Zugerscheinungen für die Insassen vermieden werden.

## 0,9 MOTOR/ANTRIEB

### 0,8 Fahrleistungen

⊕ Die GTX-Variante des ID.7 Tourer kommt mit zwei Elektromotoren, einem an der Hinterachse mit 210 kW und einem an der Vorderachse mit 80 kW. VW gibt als maximale Systemleistung 250 kW (340 PS) und als Systemdrehmoment

679 Nm an. Für den bekannten Standardsprint auf 100 km/h werden laut Hersteller 5,5 s benötigt. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 180 km/h begrenzt. Insbesondere bei Geschwindigkeiten über 100 km/h wirkt der



GTX lebendig und kräftig, die Motoren schieben mit Nachdruck bis zur Tempoabriegelung an. Trotz des erheblichen Leergewichts von über 2,3 t ist der ID.7 Tourer GTX ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,7 s - perfekt beim

Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind schnell erledigt, knapp 2,9 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 3,7 s.

## 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen selbst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum nach. Bei spontanen Zwischenspurts mit hoher Leistungsanforderung hatte man bei den kleineren

ID-Modellen mit Allradantrieb teils einen kurzen Versatz bei der Leistungsentfaltung gespürt, weil der vordere Elektromotor mit kleiner Verzögerung zuschaltet - das zeigt sich beim ID.7 GTX nicht, die Leistungsanforderungen werden spontan und ohne Verzögerung umgesetzt. Der Antrieb reagiert sogar ausgesprochen "giftig" und leistungsstark auf Beschleunigungsbefehle.

## 1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ID.7 Tourer GTX 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 damit jedoch nicht möglich, selbst die zweite Rekuperationsstufe zu schwach. Allerdings bietet der ID.7 Tourer 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.

# 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

## 1,5 Fahrstabilität

⊕ Die GTX-Variante des ID.7 Tourer federt eine Idee straffer und verbindlicher, was an einem etwas stabileren Aufbau zeigt. Ohne Zweifel ist das Fahrwerk sehr sicher abgestimmt. 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 Aufwabbewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen, sie sind nicht weiter auffällig. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten, der Allradantrieb ist da grundsätzlich eine gute Voraussetzung. Beim ADAC

Ausweichtest liefert der ID.7 Tourer GTX mit optionaler adaptiver Dämpfung eine beeindruckende Leistung ab. Er reagiert sehr 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 Tourer in ein leichtes und gut beherrschbares Untersteuern. Die Seitenneigung ist sehr gering. Korrekturen an der Fahrlinie sind jederzeit möglich und werden im Rahmen des technisch Möglichen umgesetzt. 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.

## 2,1 Lenkung

⊕ Der elektrische Kombi 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 Tourer 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 Fahrprofilauswahl in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt der Testwagen mit der für die GTX-Modelle serienmäßigen Progressivlenkung 2,7 Lenkradumdrehungen; die Modelle mit Heckantrieb kann man drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag drehen, weil die Vorderräder weiter einschlagen.

## 2,5 Bremse
























⊕ Auch beim GTX ist das Bremsgefühl im Alltag gewöhnungsbedürftig. Gerade wenn man über die Rekuperationsverzögerung hinaus in den mechanischen Bremsbereich kommt, ist vergleichsweise mehr 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 teilweise recht deutlich. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit könnte aber besser sein. Moderate Bremsungen übernehmen die Elektromotoren, die dabei als Generator arbeiten. Muss der ID.7 Tourer so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Ungewöhnlich gerade für Sportmodelle, 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 Tourer GTX ist an Assistenten fast alles zu haben, was es für VWs aktuell gibt. 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

## 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	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

(Option). Der Travel Assist kann nun auch beim Spurwechsel unterstützen, indem er sanft mitlenkt. Der Travel Assist und der Emergency Assist sind Teil des optionalen Assistenzpakets. Das Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren 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 Tempüberschreitungen piepst vergleichsweise dezent, sie lässt sich im Menü auf eine rein optische Warnung reduzieren - wenn man das Assistenten-Menü als Shortcut setzt, reiche für die Abschaltung der Tempowarnung zwei Bedienschritte.

## 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der VW ID.7 Tourer 95 Prozent und volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2023, bestätigt für Tourer 04/2024). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen neuen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der ID.7 Tourer immer mit. Die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis, Knieairbags sind nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,80 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen

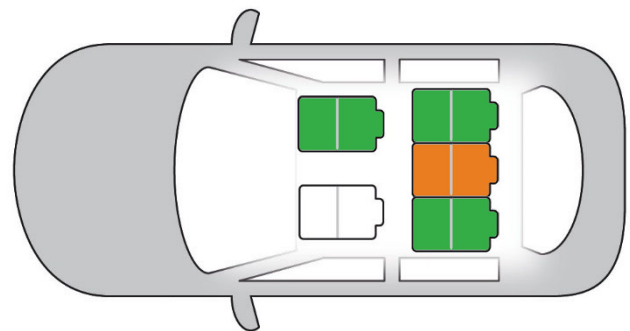
während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Serienmäßig gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird 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 ist ab Werk dabei.

## 1,8 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ID.7 Tourer 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 Fahrtür 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 Tourer 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 Tourer 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.

## 1,4 UMWELT/ECOTEST

### 0,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Was früher die GTI-Version war, ist bei den VW-Elektromodellen die GTX-Version. Für den ID.7 bedeutet das: Eigenständige Optikdetails an der Karosserie, Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse und 340 PS Systemleistung. Aber auch, dass die besonders guten Verbrauchswerte der "zivilen" ID.7-Versionen dahin sind - im ADAC Ecotest hat sich der ID.7 Tourer GTX 19,5 kWh/100 km gegönnt - unter günstigen Bedingungen (etwa 22 °C). Bei kälteren Temperaturen muss man mit deutlich steigendem Verbrauch rechnen. Wer die guten Leistungswerte ausnutzt, liegt grundsätzlich eher bei Verbrauchswerten um 25 kWh/100 km - die GTX-Leistung gibt es eben nicht umsonst. Alle Verbrauchsangaben beinhalten die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 86-kWh-Batterie (Nettoangabe) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 92,9 kWh benötigt. Der ID.7 Tourer GTX kann

durchaus effizient unterwegs sein, wenn man sehr gemütlich fährt. Innerorts liegt der Verbrauch dann bei etwa 16 kWh, außerorts sowie auf der Autobahn bei rund 20 bis 21 kWh/100 km. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für das Testmodell mit der 86-kWh-Batterie eine Reichweite von 475 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus dem Ecotest-Verbrauch von 19,5 kWh/100 km ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 97 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das reicht im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest für sehr gute 51 Punkte.

### 1,9 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 CO<sub>2</sub>-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 19,5 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 79 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der ID.7 Tourer GTX im Bereich Schadstoffe 41 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der VW für ein so großes, kräftiges und schweres Auto sehr gut da, weil er 92 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

## 3,8 AUTOKOSTEN

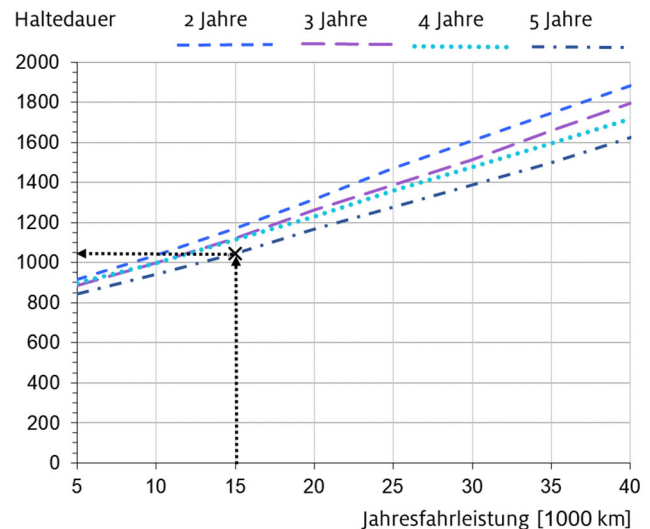
### 3,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den ID.7 Tourer GTX liegt bei 63.995 Euro. Eine stolze Summe, trotz der guten Ausstattung. Denn ein paar Extras sollte man noch hinzunehmen, um ein in dieser Leistungs- und Preisklasse rundes Paket zu bekommen. Aufgrund der kundenunfreundlichen Bündelung vieler Extras in teuren Paketen, liegt ein realistischer Preis eher zwischen 70.000 und 75.000 Euro als darunter. Hinzu kommt, dass VW die ID-Modelle im Agenturmodell verkauft, Nachlässe durch die Händler eigentlich nicht vorgesehen sind. Aktuell bis Ende 2024 bietet VW einen pauschalen Nachlass von 3.570 Euro - macht im Falle des Testwagens einen Rabatt von läppischen 4,7 Prozent, wobei dann wieder über 1.000 Euro Bereitstellungskosten oben drauf kommen. Es ist also nicht verwunderlich, dass sich die Elektroautos bei VW nicht allzu gut verkaufen. Sie sind schlicht zu teuer. 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 in Deutschland aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind dagegen gar nicht 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. Einzige 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 475 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 330 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: 1044 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	250 kW (340 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	90 kW
maximales Drehmoment	679 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,5 kWh/100km / 477 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	91 kWh/86 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	92,9 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

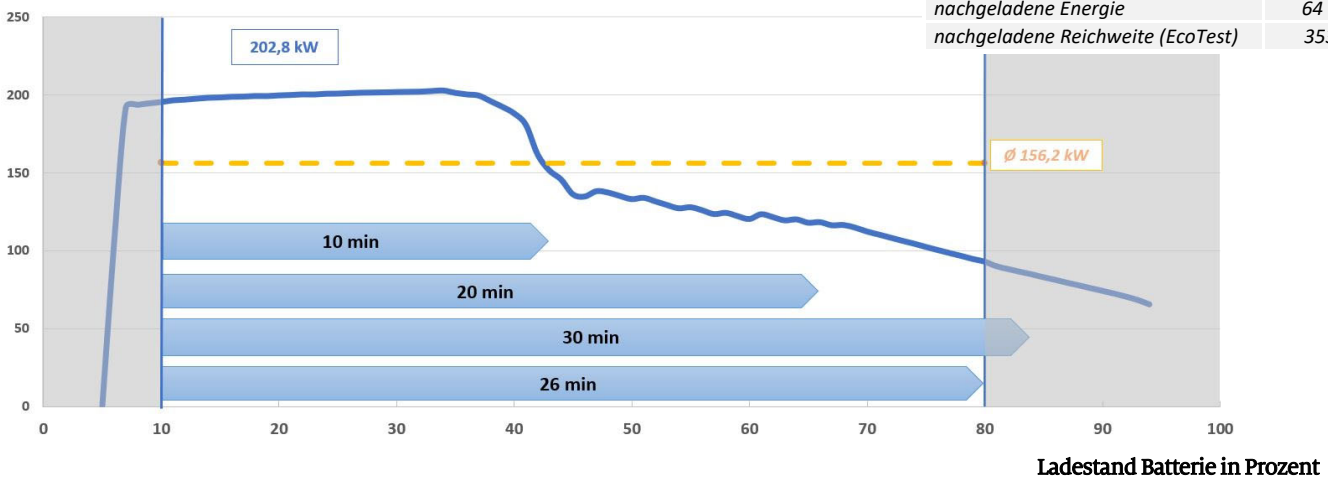
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW, km/h, km/min
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

### LADEMÖGLICHKEITEN

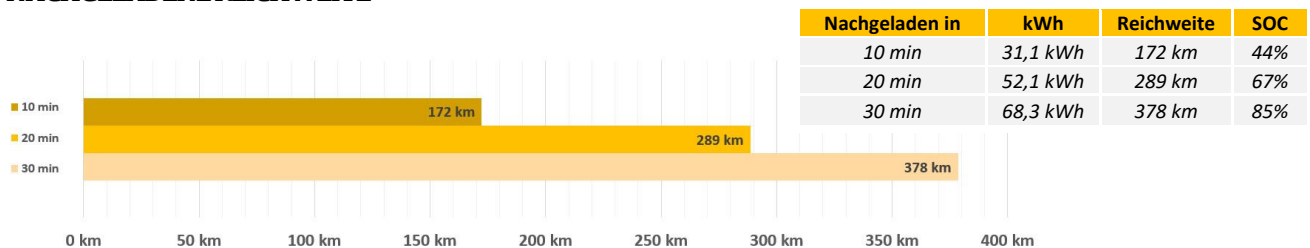
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	71,5 - 40,5
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	71,5 - 13
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	23 - 8,5
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 200 kW	27 min*

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Elektro, Asynchronmotor vorn, Synchronmotor hinten	
Leistung	250 kW/340 PS
Maximales Drehmoment	679 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe-
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,6 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	k.A./0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R20 / 255/40 R20
Länge/Breite/Höhe	4.961/1.862/1.549 mm
Leergewicht/Zuladung	2.339/461 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	605/1.714 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	91/86 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Emden

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100T
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza Sport
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Ecotest-Verbrauch	19,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 97 g/km)
Reichweite	475 km
Innengeräusch 130 km/h	64,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	2.326/474 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	470/900/1.515 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>112 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>141 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>118 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>672 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1044 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/23		
Basispreis ID.7 Tourer GTX 4MOTION	63.995 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.07.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	76.410 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.702 km
Auffälligkeiten/Mängel	knarrende elektrische Lüftungsdüsen

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-

## 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

VW ID.7 Tourer GTX 4MOTION

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.660 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.455 Euro° (Paket)
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/3.780 Euro° (Paket)
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 (Zweizonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.800 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	1.800 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.050 Euro
Metalllackierung	ab 855 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/2.800 Euro° (Paket)

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,5

### AUTOKOSTEN

3,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>0,9</b>
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	0,8
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,1	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,0</b>
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	1,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	2,5

Innenraum	NOTE	Sicherheit	NOTE
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	2,2	Fußgängerschutz	2,2
Innenraum-Variabilität	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,4</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,6</b>	Verbrauch/CO2	0,9
Federung	1,5	Schadstoffe	1,9
Sitze	1,9		
Innengeräusch	1,8		
Klimatisierung	1,2		

Stand: Dezember 2024  
Test und Text: M. Ruhdorfer