



VW ID.4 Pro Performance (77 kWh) Max

SUV der Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Nach dem kompakten ID.3 im letzten Jahr folgt nun der VW ID.4, der ab sofort im verkaufstarken Segment der Mittelklasse-SUV auf Kundenfänger geht. Nicht ohne Grund sprießen die Konkurrenten gerade wie Pilze aus dem Boden. Zum ADAC Autotest tritt der in Zwickau gefertigte Stromer in der derzeitigen Top-Ausführung ID.4 Pro Performance Max mit einem 150 kW-starken E-Motor an der Hinterachse und einem 77 kWh großen Akku zwischen den Achsen an. Was sich beim Betrachten dieser Zahlen und Fakten nach sportlichen Fahrleistungen und dynamischen Fahreigenschaften anhört, relativiert sich in Anbetracht des immens hohen Leergewichts von knapp 2,2 t. Das schlägt nicht nur beim Beschleunigen aufs Temperament, auch beim Handling kommen die gewaltigen 21-Zoll-Räder doch recht früh an ihre (Haft-)Grenzen. Da das elektronische Stabilitätsprogramm zudem nicht optimal abgestimmt ist, tut sich der ID.4 im ADAC Ausweichtest im wahrsten Sinne des Wortes ziemlich schwer. Auf der anderen Seite beschert das Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung dem ID.4 einen gelungenen Federungskomfort, auch Bremse und Lenkung sind – so wie man es von VW-Modellen gewohnt ist – über jeden Zweifel erhaben. Im ADAC Ecotest kommt der Stromer auf eine Reichweite von rund 385 km, der Verbrauch liegt bei 22,8 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste). Damit zählt der ID.4 derzeit zu den effizientesten Fahrzeugen seiner Klasse. Dem hohen Sicherheitsniveau, dem sehr guten LED-Matrix-Licht und der sorgfältigen Verarbeitung stehen jedoch einige Schwächen gegenüber. Die Bedienung ist bei den jüngsten VW-Modellen umständlich und lenkt stark vom Verkehrsgeschehen ab, ein praktischer Frunk (Stauraum unter der Fronthaube) fehlt und die verwendeten Materialien im Innenraum sind spätestens beim Blick auf den Preis von 58.820 Euro für das getestete Modell alles andere als angemessen. **Konkurrenten:** u. a. Aiyas U5, BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, Jaguar I-Pace, Mercedes EQC, Skoda Enyaq, Tesla Model Y.

- +** hohes Komfortniveau, kleiner Wendekreis, sehr gutes LED-Licht, im Top-Modell sehr umfangreiche Ausstattung, hohes aktives und passives Sicherheitsniveau
- in Relation zum Preis mäßige Materialqualität, kein Stauraum unter Fronthaube (Frunk), umständliche Bedienung, Schwächen im ADAC Ausweichtest, sehr teuer in der Anschaffung, wenig Konfigurationsmöglichkeiten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,7

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitung der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. Hier unterscheidet den ID.4 nichts vom hohen Qualitätsniveau der konventionell angetriebenen VW-Modelle. Die vordere Haube muss offen zwar umständlich mit einem Haltestab fixiert werden (um etwa Wischwasser nachzufüllen), praktischere, aber teurere Gasdruckfedern wollte sich VW leider nicht leisten. Immerhin ist die Unterseite der Fronthaube im Gegensatz zum ID.3 nicht nur mit einem Sprühnebel überzogen, sondern vollständig lackiert. Der Innenraum ist ebenfalls ordentlich verarbeitet, unangemessene Geräusche wie Klappern oder Knarzen treten nicht auf.

Der Unterboden ist bis auf kleine Lücken für Fahrwerksteile vollständig verkleidet, die Fahrwiderstände werden damit reduziert. Die Lichtspiele der LED-Front- und Heckscheinwerfer sowie die Ambientebeleuchtung innen sind echte Eyecatcher. Besonders beeindruckt die große Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z. B. Batterieladestand) und Rückmeldungen (Sprachausgabe, Navigationshinweise) gibt.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die 77-kWh-Batterie des ID.4 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Kabel mit Typ-2-Stecker ist Serie, ein Ladekabel für die typische „Haushaltssteckdose“ (Schuko) kostet allerdings Aufpreis. Beide Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden – das ist zwar nicht sonderlich praktisch, aber so bleibt die Variabilität des doppelten Kofferraumbodens erhalten. Ein Frunk, also eine Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube, wie sie zahlreiche E-Autos zu bieten haben, wäre die bessere Lösung. Dann kommt man auch problemlos an das Ladekabel, wenn der Kofferraum beladen ist oder sich die Kofferraumklappe nicht öffnen lässt, da man zu nahe an einer Wand geparkt hat.

Das Laden an der Haushaltssteckdose dauert etwa 38 bis 64 Stunden und ergibt daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund acht (bei 11 kW) bis zwölf Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 35 Minuten an einer Schnellladesäule – der ID.4 lädt bei nicht zu niedriger Außen- und Batterietemperatur mit bis zu 127 kW.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 385 km – für ein neues Elektroauto, das auch als „Erstauto“ dienen soll, ein mittelmäßiger Wert. Bei

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

Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von mehr als 450 km möglich.

Der ID.4 wirkt weit größer als er mit seinen 4,58 m Länge tatsächlich ist – der Golf Variant streckt sich auf 4,63 m. Störender ist da im Alltag die stattliche Fahrzeugbreite von 2,12 m (inkl. Außenspiegeln). Aufgrund des beachtlichen Lenkeinschlags beträgt der Wendekreis vergleichsweise geringe 11,0 m. Im Gegensatz zum kleineren ID.3 ist es um die Transportqualitäten beim ID.4 deutlich besser bestellt. Mit einem geeigneten Dachträger lassen sich bis zu 75 kg transportieren, auch Stützlasten von bis zu 75 kg sind beim größeren Elektro-Crossover erlaubt. Die Anhängelast beträgt 750 kg für ungebremste und 1.000 kg für gebremste Anhänger – nicht sonderlich viel, bei einem E-Auto aber keine Selbstverständlichkeit.

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

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil des Steckers abziehen. Das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich

sinnvoller im Alltag. Ein Reserverad oder Notrad ist nicht lieferbar, lediglich selbstversiegelnde Reifen („AirStop“) gibt es gegen Aufpreis für die größeren Dimensionen.

2,4 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des ID.4 ordentlich abschätzen. Schätzen muss man deshalb, weil die Vorderkante wie auch der genaue Heckabschluss vom Fahrerplatz aus nicht genau zu sehen sind. Man hat eine insgesamt passable Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren C-Säulen, aber auch die schmale Heckscheibe die Sicht einschränken – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der VW-Stromer nur ein befriedigendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch zufriedenstellend. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera, die allerdings im Gegensatz zum ID.3 nicht unter dem VW-Emblem ausklappt, sondern schnell verschmutzt, wodurch die Sicht beeinträchtigt wird. Auch ein 360°-Kamerasystem ist beim ID.4 Max dabei, einen Parkassistenten gibt es allerdings weder für Geld noch gute Worte.

⊕ Der ID.4 ist in der Pro Performance Max Variante serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die über ein Matrix-System einen zuverlässig abblendenden dynamischen Fernlichtassistenten umsetzen. Zusätzlich gibt es mitschwenkendes Kurvenlicht und separate 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 größere ID.4 keine Schmetterlingswischer, doch auch seine Scheibenwischer sorgen für gute Sicht durch die große Frontscheibe. Positiv: Die in die Wischer integrierte Spritzdüsen stellen ein besonders gutes Wischergebnis sicher.

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

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Im neuen ID.4 sitzt man etwas erhöht, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 52 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas höher als beim ID.3, aber noch nicht

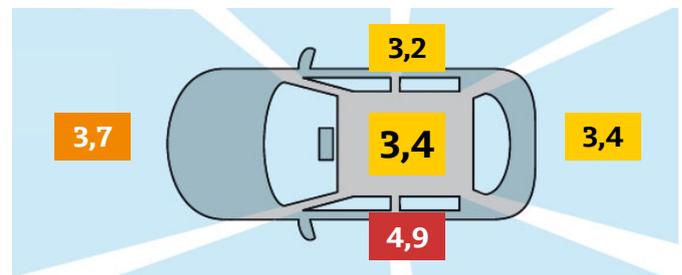
Das Armaturenbrett spiegelt sich bei Sonneneinstrahlung deutlich sichtbar in der Windschutzscheibe.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

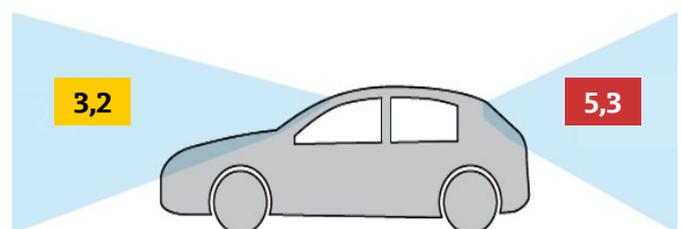
Rundumsicht

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.



störend hoch. Weniger günstig ist ihre üppige Breite. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe. Praktisch: Der Mitteltunnel ist sehr flach und stört

beim Durchrutschen auf der Rücksitzbank kaum.

Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den vier Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem ID.4 nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgriffampen 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

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil 455 l unter der Kofferraumabdeckung. Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position lassen sich 75 l davon abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 625 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 845 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.415 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden. Dort finden noch etwa 20 l in dem schmalen Ablagefach Platz und lassen sich beispielsweise die Ladekabel verstauen.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

Die Ladekante liegt mit 74 cm recht hoch über der Fahrbahn.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen

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.4 unerlaubt zu öffnen und zu starten. Die Türgriffe sind aus aerodynamischen Gründen bündig zur Karosserie und lassen sich nicht herausziehen. Sie besitzen lediglich eine Taste zum Entriegeln auf der Innenseite. Die Handhabung ist zunächst etwas ungewohnt, funktioniert in der Praxis aber besser als mit elektrisch versenkbaren Griffen.



Mit 455 l Volumen bietet der Kofferraum des ID.4 reichlich Platz für das Gepäck.

Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 3 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 75 l Stauraum zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 11 cm an. Insgesamt kann man den glattflächigen Kofferraum gut nutzen.

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

und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens sowie zwei weitere unten an der Bordwand zur Verfügung. Erfreulich: Ein Gepäckraumtrennnetz bringt der ID.4 serienmäßig mit.

2,7 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Die großen Einstellbereiche sollten für die meisten Personen-Staturen ausreichen. Der Wählknopf für die Fahrtrichtung ist an für VW völlig neuer Stelle rechts hinter dem Lenkrad aber durchaus griffgünstig – nur leider verdeckt der Lenkradkranz dessen Beschriftung. Was aber weitgehend egal ist, weil die Buchstaben ohnehin nicht beleuchtet und damit nachts nicht zu sehen sind; dafür gibt es neben dem kleinen Instrumentendisplay gut sichtbar leuchtend die typischen Getriebesymbole P, R, N, D und B. Es gibt zwar rechts an der Lenksäule noch einen An/Aus-Knopf für das Auto, man benötigt ihn in der Regel aber nicht. Es genügt, sich reinzusetzen, das Bremspedal zu betätigen, die Fahrstufe auszuwählen und der ID.4 setzt sich in Bewegung. Genauso reicht es, anzuhalten und die Türe aufzumachen. Die Elektronik legt automatisch die Fahrstufe „P“ ein, zieht die Handbremse an und schaltet beim Verlassen des ID.4 die Systeme ab. Neue Wege gehen die Wolfsburger bei den ID-Modellen auch bei der Scheibenwischer-Bedienung, die sich gegenüber allen anderen VW-Fahrzeugen umgedreht hat: Tippwischer nach oben, Wischstufen nach unten – nicht besser, nicht schlechter, eben anders.

⊖ Das Bediensystem des ID.4 findet sich nahezu identisch auch im ID.3. Und beim Blick auf das Armaturenbrett des aktuellen Golf 8 stellt man fest, dass sich die beiden Fahrzeuge das Mittendisplay sowie Großteile der Menüstruktur und damit auch einige schwerwiegende Bedienschwächen teilen. Die Sensorleiste zur Temperatur- und Lautstärkeeinstellung unterhalb des Touchscreens beispielsweise lässt sich nicht nur weniger intuitiv und umständlicher bedienen als klassische Drehregler, bei Dunkelheit ist die Bedienung aufgrund der – aus nicht nachvollziehbaren Gründen – fehlenden Beleuchtung schlicht nicht möglich. Ist der Kostendruck in Wolfsburg inzwischen so groß, dass es nicht einmal für die Beleuchtung eines derart elementaren Bedienteils reicht? Die Frage stellt sich auch beim Blick auf die Tasten der elektrischen Fensterheber für den Fahrer: Anstatt wie üblich vier Tasten zu verbauen, beschränkt sich VW auf zwei Tasten sowie eine (schlecht reagierende) Touchfläche mit der Aufschrift „REAR“, um auch die hinteren Seitenscheiben öffnen und schließen zu können.

Kritik verdient auch das Multifunktionslenkrad, bei dem anstelle von konventionellen Tasten berührungssensitive Tastflächen zum Einsatz kommen. Sie ermöglichen die Steuerung verschiedener Funktionen (Assistenten, Medien) und klicken als Ganzes bei stärkerem Druck, um ein haptisches

Feedback zu geben. Zusätzlich kann man horizontal über sie wischen, um beispielsweise die Lautstärke zu regeln. Es funktioniert, allerdings bei weitem nicht so schnell und genau wie mit einer konventionellen Taste oder – noch besser – mit einem Drehregler. Die Gestensteuerung am Infotainmentmonitor versteht nur links und rechts und ist eigentlich kaum der Rede wert.

Der ID.4 hat ein recht kleines Instrumentendisplay, das sehr reduziert aussieht und nur wenige Fahrinformationen anzeigt. Um die Anzeigen auf der kleinen Fläche noch übersichtlich zu halten, wurden viele Infos gestrichen. Leider hat man bei der Gelegenheit nicht die Anzeigestrukturen auf dem Infotainmentdisplay angepasst. So fehlt eine dauerhafte Info über den Fahrmodus oder eine sinnvolle Darstellung des Bordcomputers im Bereich des Tachos. Zwar gibt es eine Reichweitenzeige, der Ladestand wird jedoch nur mithilfe eines Batteriesymbols und nicht mit einer exakten Prozentangabe (erst unterhalb vom 10 Prozent) angezeigt. Es bleibt ohne aktive Zielführung etwa ein Viertel des ohnehin kleinen Displays schwarz, die bei E-Autos besonders relevanten Fahrdaten muss man sich über das Infotainmentmenü anzeigen lassen.



Die Verarbeitungsqualität ist wie von Volkswagen gewohnt auf recht hohem Niveau. Die verwendeten Materialien fallen hier gegenüber stark ab und vermitteln in manchen Bereichen einen geradezu billigen Eindruck. VW verlangt hier den Kunden, auch angesichts eines Testwagenpreises von über 61.000 Euro, einiges ab. Nicht viel besser ist es um die Funktionalität des Fahrerplatzes bestellt. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das Infotainmentsystem kann wegen des Verzichts auf Tasten für elementare Bedienfunktionen sowie den Einsatz unpraktischer und teils unbeleuchteter Touchflächen nicht überzeugen.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die ID-Modelle sind weitaus weniger frei konfigurierbar, wie man es sonst von VW gewohnt ist. In der Top-Ausstattung Max ist alles serienmäßig eingebaut, was man im Multimedia-Bereich aktuell für diese Baureihe erhalten kann. Dazu zählen das Navigationssystem mit Online-Funktionen wie Live-Traffic, digitaler Radioempfang (DAB+), Smartphone-Anbindung via Bluetooth, Android-Auto und Apple CarPlay (auch kabellos), die erweiterte Sprachsteuerung, die induktive Ladeschale für Handys sowie zwei USB-C-Anschlüsse vorn (ältere USB-Anschlüsse sind grundsätzlich nicht mehr verfügbar). Hinten gibt es zwei weitere USB-C-Steckdosen als verbliebene Stromversorgung. Über die Handy-App kann man den Status seines ID.4 abrufen und z. B. das Laden wie auch die Klimatisierung steuern.

Die Sprachsteuerung darf auch in ganzen Sätzen angesprochen werden und versteht nun durchaus mehr als ältere Versionen. Allerdings ist das Verständnis der Elektronik noch nicht ganz so weit gediehen und auch das Verständnis des Nutzers bald aufgebraucht, wenn das Infotainmentsystem wieder mal irgend etwas verstanden hat und eigenmächtig Einstellungen im Fahrzeug vornimmt. Sehr vermisst wird dann an dieser

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der neue ID.4 bietet selbst für große Menschen viel Platz. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig und die weit nach vorn gezogene

2,8 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck. Die Beinfreiheit fällt aufgrund des langen Radstands üppig aus. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren erst oberhalb von 1,95 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Allerdings schränkt die nach hinten abfallende Karosserie die Kopffreiheit merklich ein – bereits 1,85 m große Insassen stoßen mit dem Kopf an den Dachhimmel. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank eher für kurze Strecken empfohlen. Das Panorama-Glasdach reicht bis über die hinteren Sitzplätze.

3,0 Innenraum-Variabilität

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

Stelle die Funktion „Rückgängig“, sei es als Sprachbefehl oder als Taste. Das System ist lern- und updatefähig, VW verspricht eine kontinuierliche Optimierung. Tatsächlich scheint die Weiterentwicklung Früchte zu tragen: Im Vergleich zu den Infotainmentsystemen der zuletzt getesteten VW-Modelle arbeitet das System im ID.4 deutlich schneller und zuverlässiger.

Volkswagen bietet nun eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z. B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet – sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt. Serienmäßig gibt es ein Klangsystem mit sieben Lautsprechern. An die Qualität beispielsweise der Harman Kardon-Systeme in diversen VW-Modellen kommt es allerdings nicht heran.

⊖ Einen 12-V-Anschluss findet man nur im Kofferraum, im Innenraum muss man ohne die praktischen Steckdosen auskommen.

Frontscheibe lässt den Innenraum luftig wirken, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu trägt neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das serienmäßige große Glasdach bei.



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

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

1,9 KOMFORT

1,5 Federung

Alle ID.4 sind mit einer Mehrlenkerachse hinten ausgerüstet. Aufgrund der angetriebenen Hinterachse kann VW hier die günstigere, unter Komfort- und Fahrdynamikaspekten aber schlechtere Verbundlenkerkonstruktion nicht einsetzen. Die Topausstattung Max ist mit einer adaptiven Dämpferregelung ausgerüstet, für die anderen Ausstattungslinien ist diese Technik nicht erhältlich.

⊕ In Kombination mit der adaptiven Dämpferregelung (DCC) bietet der ID.4 einen überzeugenden Federungskomfort – und das trotz der riesigen 21-Zoll-Räder mit Niederquerschnitt, mit denen der Testwagen ausgestattet ist. Selbst innerorts, also bei

niedrigeren Geschwindigkeiten, werden Unebenheiten vom Fahrwerk gut geschluckt und dringen nur gut gedämpft zu den Insassen durch. Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der ID.4 nochmals gelassener und überzeugt mit einem ausgewogenen Federungskomfort – hier wirken sich der lange Radstand und das hohe Gewicht positiv aus.

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

1,9 Sitze

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

⊕ Der ID.4 ist in der Ausstattung Max serienmäßig mit elektrisch einstellbaren ergoActive-Sitzen in der ersten Reihe ausgerüstet. Sie bieten neben einer Vierwege-Lordosenstütze samt Massagefunktion auch eine ausziehbare Oberschenkelauflege (manuell), eine neigungsverstellbare Sitz-

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

2,4 Innengeräusch

⊕ In puncto Geräuschkomfort kann der ID.4 überzeugen. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 67,1 dB(A) – das ist ein guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung

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

2,1 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen ID.4 dabei, als ID.4 Max besitzt das Crossover eine Dreizonen-Ausführung. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. 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, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sind Serie, belüftete Vordersitze oder Sitzheizung hinten sucht man allerdings vergebens.

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

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 150 kW/204 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 310 Nm ab. Diese Daten versprechen flotte Fahrleistungen, das immens hohe Fahrzeuggewicht von knapp 2,2 t drückt jedoch deutlich spürbar auf das Temperament. So fühlt sich die üppige Motorleistung weniger dynamisch an, als es die Werte auf dem Papier vermuten lassen. Für den Alltag sind die Fahrleistungen mehr als ausreichend, den typischen „Punch“ vieler E-Autos bietet der ID.4 allerdings nicht. Vom Stand weg geht es auch ohne

„Tritt in den Rücken“ zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen lediglich 0,9 s – perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, 4,8 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h benötigt das Elektro-Crossover 6,6 s. VW verspricht 8,5 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (elektronisch abgeregelt).

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

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

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ID.4 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstantübersetzung (1-Gang-Reduktionsgetriebe). Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den Knubbel rechts hinter dem Lenkrad muss man sich gewöhnen, auch in welche Richtung man ihn für die jeweilige Fahrtrichtung drehen muss. Seine Beschriftung wird vom Lenkradkranz verdeckt und ist nachts nicht beleuchtet.

Dafür wird im Kombiinstrument angezeigt, welche Fahrstufe ausgewählt ist.

Es gibt zwei grundsätzliche Rekuperationsstufen, eine geringe Bremswirkung in Stufe D und eine erhöhte Bremswirkung in Stufe B. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die zweite Rekuperationsstufe zu schwach. Allerdings bietet der ID.4 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

⊕ Der ID.4 vermittelt grundsätzlich ein hohes Maß an Fahrstabilität. Der Geradeauslauf ist trotz der sportlichen Reifendimension einwandfrei, der lange Radstand ist hier sicher zuträglich. Es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Auch bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen, sie sind nicht weiter störend. Dass der Heckantrieb bei E-Fahrzeugen dem Frontantrieb vorzuziehen ist, stellt der ID.4 eindrucksvoll unter Beweis. Die Traktion ist auch bei voller Beschleunigung aus dem Stand einwandfrei – zumindest solange die Fahrbahn trocken ist. Durchdrehende Räder beim

Beschleunigen werden von der sehr sensibel regelnden Traktionskontrolle effektiv unterdrückt.

⊖ Beim ADAC Ausweichtest schneidet der ID.4 trotz der sportlichen Optionsbereifung enttäuschend ab. Das liegt neben dem enorm hohen Leergewicht von knapp 2,2 t auch an der ESP-Abstimmung, die zu stark eingreift und dadurch die Fahrsicherheit beeinträchtigt. Simuliert man ein abruptes Ausweichmanöver und lenkt ruckartig, wird das linke Vorderrad beim Versuch, in die ursprüngliche Fahrspur zurückzulenken, überbremst und blockiert dadurch. In Folge dessen ist der ID.4 für einen kurzen Moment nicht lenkbar und schiebt geradeaus über die Vorderräder. Diese ESP-Ab-

stimmung ist bewusst so gewählt und soll bei hochaufbauenden Fahrzeugen wie SUVs und Vans ein Kippen verhindern, da ein blockiertes Vorderrad keine Seitenkraft übertragen kann. Dass das Fahrzeug stattdessen kurzzeitig untersteuert wird dabei bewusst in Kauf genommen. Besser ein Fahrzeug kollidiert frontal (hier kann die Knautschzone wirken) als seitlich, wovon ein deutlich größeres Verletzungsrisiko für die Insassen ausgeht. Optimal wäre eine ESP-Abstimmung, die mehr auf Fahrsicherheit ausgelegt ist und bereits beim ersten Lenkmanöver effektiv eingreift. Dadurch würde mehr Geschwindigkeit abgebaut werden und

2,1 Lenkung

Nur der getestete ID.4 Max ist mit einer Progressivlenkung ausgerüstet. Sie verfügt über eine mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter werdende Übersetzung.

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

der ID.4 könnte den ADAC Ausweichtest sicher bestehen. Durchfährt man den Ausweichtest unter fahrdynamischen Aspekten mit geringeren Lenkwinkeln und gezielteren Lenkbewegungen, zeigt sich ein ähnliches Bild. Das Crossover ist dann beim Versuch, zurück in die ursprüngliche Spur zu kommen, zu schnell und schiebt stark über die Vorderräder. Dass die Reifen von dem hohen Fahrzeuggewicht stark gefordert und bei mehrmaligem Durchfahren des Tests auch überfordert sind, belegt der sichtbar hohe Verschleiß der vorderen Reifen.

Stufen variieren. Im Verbund mit der sportlichen Bereifung lässt sich das Crossover zielgenau über kurvigem Geläuf dirigieren. Die Zentrierung ist eindeutig definiert, was entspanntes Geradeausfahren ermöglicht. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man knapp drei Umdrehungen, jedoch können die Räder des ID.4 für einen kleineren Wendekreis überdurchschnittlich weit einschlagen, so dass die Übersetzung für den Alltag völlig in Ordnung geht.

2,4 Bremse

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

⊕ VW verbaut wie beim ID.3 an der Hinterachse Trommelbremsen anstelle von Scheibenbremsen. Damit begegnet VW dem Problem, dass die hinteren Scheibenbremsen, die vergleichsweise wenig belastet werden und bei

E-Autos aufgrund der Rekuperation noch seltener zum Einsatz kommen, vorzeitig rosten und infolge dessen gewechselt werden müssen. Obwohl Trommelbremsen aufgrund der fehlenden Kühlung thermisch nicht so standfest sind wie Scheibenbremsen, gibt es an der Standfestigkeit der ID.4-Bremsanlage nichts auszusetzen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der VW ID.4 mit der sportlichen Optionsbereifung (Bridgestone Turanza ECO; vorn: 235/45 R21; hinten: 255/40 R21) 34,8 m und verzögert auch bei zehn Vollbremsungen samt 200 kg Zuladung auf konstant hohem Niveau.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den neuen ID.4 gibt es alle wichtigen Assistenzsysteme, die VW aktuell anbietet. In der getesteten Top-Ausstattung sind alle aktiven Sicherheitssysteme serienmäßig. So ist ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten an Bord. Das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das Fahrerassistenzpaket „Travel Assist“ ist ebenfalls Serie, es enthält unter anderem einen Spurhalteassistenten und den „Emergency Assist“, der den Wagen automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert.

Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Hand-Erkennung und registriert mit kapazitiven Sensoren, ob der Fahrer aufmerksam ist und zumindest eine Hand am Lenkrad hat. Das serienmäßige Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit dem Navigationssystem gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig verbaut VW ein Head-up-Display, das in einem Feld mit circa 70 Zoll Diagonale in scheinbar 10 m Entfernung Fahrinformationen einblenden kann. Das System beherrscht auch „Augmented Reality“, d. h. es werden u. a. Abbiegepeile und Zielpunkte der Navigation sowie Spur- und Fahrzeugmarkierungen der Assistenzsysteme über die reale Außenwelt gelegt und animiert angezeigt.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der neue ID.4 93 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 04/2021). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein neuartiger Centerbag zwischen den vorderen Insassen sind stets an Bord. Hintere Seitenairbags sind ebenso wenig zu haben wie Knieairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe – da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich

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	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Beim getesteten Fahrzeug gibt es serienmäßig 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.

Der ID.4 hat serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist

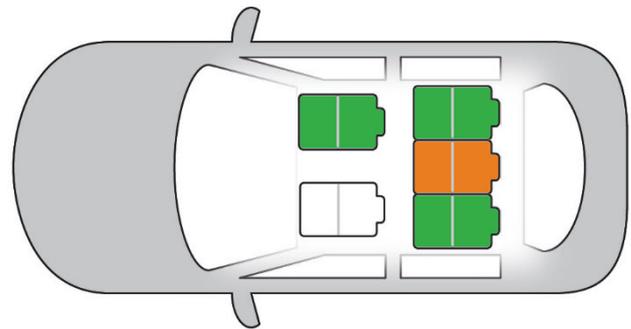
also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der VW von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z. B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen. Auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden. Das VW-System kann aktuell elf verschiedene Szenarien erkennen und adressieren, von Glatteisgefahr bis Fahrzeugpanne, von Feuerwehrfahrzeug bis Stauende auf der Autobahn hinter einer Kuppe oder bei schlechter Sicht.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ID.4 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. 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, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der ID.4 durchschnittlich ab. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten gibt es hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann das Crossover 76 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Motorhaubenbereich. Ein

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

2,0 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 22,8 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die 77 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 88,5 kWh benötigt.

Der ID.4 gehört damit zu den durchschnittlich effizienten Elektroautos, sowohl was den Verbrauch als auch was die Ladeverluste betrifft.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den ID.4 Pro

Performance mit der 77-kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von über 385 km. Aus den 22,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 114 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 45 von 60 möglichen Punkten.

Der Verbrauch inklusive der Ladeverluste liegt innerorts bei

etwa 18,2, außerorts bei etwa 24,1 und auf der Autobahn bei etwa 25,6 kWh/100 km. Der ID.4 ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 400 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,5 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 22,8 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 92 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der ID.4 Max im Bereich Schadstoffe 35 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der ID.4 somit auf 80 Punkte und schafft somit ein Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

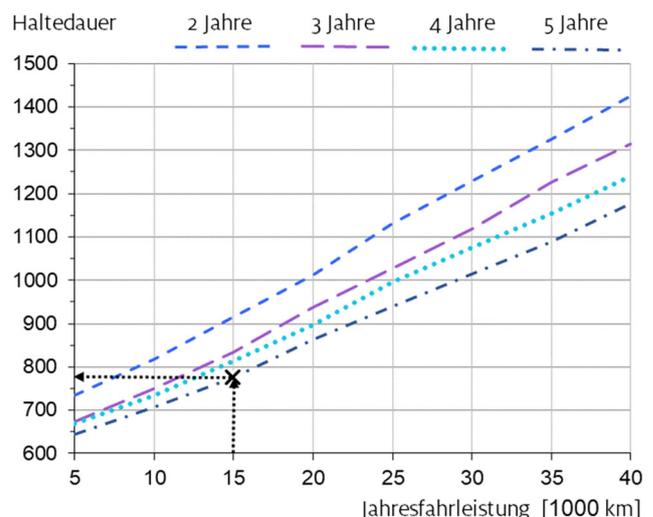
Der ID.4 als Pro Performance Max mit der 77-kWh-Batterie ist das derzeitige Topmodell der Baureihe und kostet 58.820 Euro – ein heftiger Preis für ein SUV der Mittelklasse. Allerdings bekommt der Kunde dafür auch ein sehr gut ausgestattetes Fahrzeug, für das nur wenige Optionen verfügbar sind. Ungewöhnlich: Selbst in der Topausstattung rollt der ID.4 lediglich mit Stahlfelgen und Radabdeckungen vom Band. Aktuell bekommt der Kunde 7.500 Euro Förderung durch die Elektroautoprämie (5.000 Euro vom Staat, 2.500 Euro vom Hersteller), die den Preis zumindest etwas senken.

Dafür sind die Unterhaltskosten relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind niedrig, die Haftpflicht liegt bei 16, die Teilkasko bei 20 und die Vollkasko bei 18. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Reifen rasch verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. VW gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km.

Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 775 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ID.4 Pure (52 kWh)	ID.4 Pro Performance (77 kWh)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	109 (149)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/0	310/0
0-100 km/h [s]	10,9	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	15,5/16,7 kWh E	16,2/17,2 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/20	16/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	547	629
Preis [Euro]	36.950	44.450

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	70 kW
maximales Drehmoment	310 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,8 kWh/100 km / 385 km

BATTERIE

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Volla ladung mit Ladeverlusten	88,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km / 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B Batterie voll)	reduziert
Stufen / Einstellung	2/Wählhebel

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung bei 20 % 2. Warnung und roter Bereich ab 10 %
Leistungsreduzierung	ja, ab 1 %
Notfallstrecke bei Neustart	bis auf 7 km/h nach Neustart

LADEMÖGLICHKEITEN

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

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2	einphasig, 230 V, 30 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

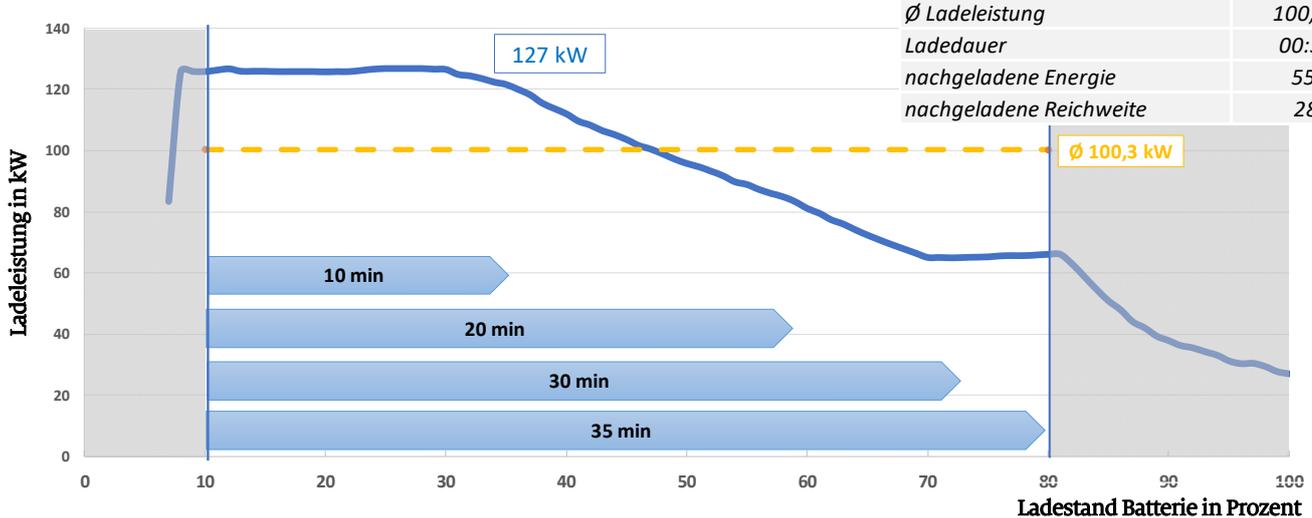
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	nein (nur km pro Minute oder Stunde)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja, LED-Band unter Frontscheibe

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 – 10 A	1,3 - 2,3 kW	68 - 38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	7,2 kW	12,5 h
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 125 kW	35 min.*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Hubraum	-
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19 / 255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.584/1.852/1.640 mm
Leergewicht/Zuladung	2.124/536 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	543/1.575 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	82/77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Zwickau

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R21 101T / 255/40 R21 102T
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza ECO
Wendekreis links/rechts	11,0 m
EcoTest-Verbrauch	22,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 114 g/km)
Reichweite	385 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	2.160/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/845/1.415 l

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

Betriebskosten	100 Euro	Werkstattkosten	68 Euro
Fixkosten	87 Euro	Wertverlust	520 Euro
Monatliche Gesamtkosten	775 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/20		
Basispreis ID.4 Pro Performance (77 kWh) Max	58.820 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.04.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.960 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.303 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. ¹ 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
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 (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	880 Euro
Metalllackierung	660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,4
Innenraum	2,7	Sicherheit	1,2
Bedienung	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	2,0
Komfort	1,9	Verbrauch/CO ₂	1,5
Federung	1,5	Schadstoffe	2,5
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Mai 2021

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