



VW ID.4 GTX 4MOTION

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (220 kW / 299 PS)

Was beim Golf der GTI ist, soll bei den Elektro-Baureihen der GTX sein. Der ID.4 macht in der GTX-Version den Anfang. Ein zweiter Motor an der Vorderachse hebt die Leistung auf 220 kW und das Drehmoment auf 460 Nm. Damit ist der ID.4 GTX 4MOTION ziemlich flott unterwegs - da die Beschleunigung nicht wie ein Raubtier über die Insassen herfällt, sondern sich eher "anschleicht", fühlt es sich nach weniger an als die Messwerte jedoch aufzeigen. Die Sport-Version darf überdies schneller laufen, erst bei 180 km/h wird elektronisch begrenzt. Ein GTX unterscheidet sich auch Außen von den zivilen Varianten - wobei man ehrlich gesagt schon genauer hinschauen muss, um abgesehen vom GTX-Schriftzug die Differenzierungsmerkmale an Front und Heck zu erkennen. Der sportliche ID.4 gibt sich markanter, ohne dabei optisch aufdringlich zu werden - es zählt nach wie vor Understatement. Innen hat sich dagegen wenig getan, die Materialien sind farblich etwas anders gestaltet, am auffälligsten zeigen sich noch die roten Ziernähte. Ansonsten bleibt es bei den Vor- und Nachteilen, welche alle ID.4 aufweisen: Gutes Platzangebot, gewöhnungsbedürftige Bedienung, zu kleines Instrumentendisplay, unmögliche, weil unbeleuchtete Sensorleiste unter dem großen Infotainmentmonitor und bequeme Sitze. Der Fahrkomfort ist mit dem optionalen Adaptivfahrwerk sehr angenehm und für kurze wie lange Strecken perfekt. Auf den Langstrecken frustriert allerdings der Verbrauch von 26,9 kWh/100 km, denn der liegt damit bei der Allradvariante deutlich höher als beim Hecktriebler. 4,1 kWh/100 km Aufschlag (plus 18 %) sind erheblich und reduzieren die Reichweite trotz 77 kWh-Batterie (nutzbar) auf rund 310 km. Ganz billig ist die Anschaffung auch nicht, VW will mindestens 50.415 Euro für den ID.4 GTX 4Motion - für den gut ausgestatteten Testwagen liegt der Preis sogar bei über 63.000 Euro (vor Förderungen). **Konkurrenten:** u. a. BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, Mercedes EQC, Skoda Enyaq, Tesla Model Y.

- ⊕ gute Fahrleistungen, hoher Fahrkomfort, sehr gutes Matrix-LED-Licht, viele Assistenten lieferbar, hohes aktives und passives Sicherheitsniveau
- ⊖ hoher Verbrauch mit Allrad, umständliche Bedienung, angesichts des Preises mäßige Materialqualität, kein Stauraum unter Fronthaube (Frunk)

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitung der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. Hier unterscheidet den ID.4 GTX 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 offenbar 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 Hingucker. Besonders beeindruckt die große Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z. B. Batterieladestand) und Rückmeldungen (Sprachausgabe, Navigationshinweise) gibt.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die 77-kWh-Batterie des ID.4 GTX 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 bzw. Ladestation 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 GTX lädt bei nicht zu niedriger Außen- und Batterietemperatur mit bis zu 132 kW. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 310 km – für ein neues Elektroauto, das nicht unbedingt als „Zweitwagen“ gedacht ist, ein mäßiger Wert. Bei Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind

⊖ Deutliche Kritik gibt es für die verwendeten Materialien im Innenraum. Bis auf die geschäumte und bei GTX in dunkelblau abgesetzte Oberseite der Armaturentafel samt Ziernähten in Rot sowie einige Chromapplikationen und Pianolackflächen hinterlassen die verwendeten Materialien keinen wertigen Eindruck. Lediglich der obere Teil der vorderen Türverkleidungen ist mit geschäumtem Kunststoff verkleidet, der Rest (u. a. die hinteren Türverkleidungen) besteht aus billig anmutendem 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 Mikrofasertuch verwenden. Angesichts eines Grundpreises von über 50.000 Euro für das allradgetriebene 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 – dieser kostet aber erheblich weniger.

auch Reichweiten von an die 380 km möglich. Der ID.4 GTX wirkt weit größer als er mit seinen 4,58 m Länge tatsächlich ist – der Golf Variant zum Vergleich streckt sich auf 4,63 m. Störender ist da im Alltag die stattliche Fahrzeugbreite von 2,12 m (inkl. Außenspiegel). Der Wendekreis des GTX liegt bei 11,5 m, das ist ein halber Meter mehr als beim Heckgetriebenen ID.4. 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 immerhin 1.200 kg für gebremste Anhänger (1.400 kg bis 8 % Steigung) – nicht gerade 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, immerhin selbstversiegelnde Reifen („AirStop“) sind Serie.

2,5 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des ID.4 GTX ordentlich abschätzen. Schätzen muss man deshalb, weil die Vorderkante wie auch der genaue Heckabschluss vom Fahrerplatz aus nicht exakt zu sehen sind. Man hat eine insgesamt passable Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren 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 noch nah am Fahrzeug erkannt werden, nach hinten raus klappt das deutlich schlechter – insbesondere die Rückfahrkamera ist also ein hilfreiches Extra. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten. Allerdings kostet alles darüber hinaus Aufpreis, angefangen von der Rückfahrkamera (leider nicht schmutzgeschützt wie im ID.3) über den Einparkassistenten bis hin zu den 360-Grad-Kameras.

⊕ Der ID.4 ist als GTX 4MOTION serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die über ein Matrix-System einen zuverlässig abblendenden dynamischen Fernlichtassistenten umsetzen. Zusätzlich gibt es mitschwenkendes Kurvenlicht und separat ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung. Kritikwürdig ist lediglich der Verzicht auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Im Gegensatz zum ID.3 besitzt der größere ID.4 keine Schmetterlingswischer, doch auch seine Scheibenwischer sorgen für gute Sicht durch die große Frontscheibe.

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

2,1 Ein-/Ausstieg

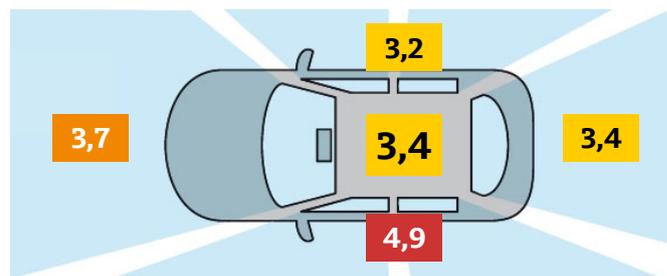
⊕ Im neuen ID.4 GTX sitzt man etwas erhöht, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich rund 52 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas höher als beim ID.3, aber noch nicht störend hoch. Weniger günstig ist ihre üppige Breite. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen



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

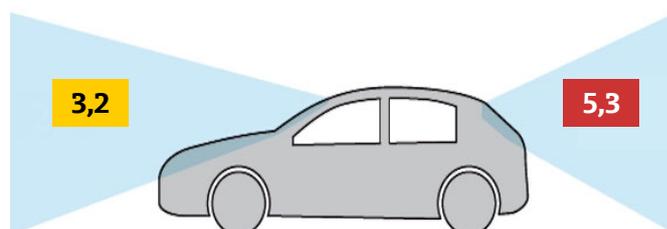
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe. Praktisch: Der Mittelunnel 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 GTX nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgrifflampen auch aus den Lichtleisten vorn und animierter Heckbeleuchtung besteht. Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des

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.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, bei Bedarf auch per Fußschwenk unter die Heckklappe (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 die Ecken links und rechts relativ spitz auslaufen und das Schloss zwar eine Kunststoffummantelung besitzt, aber dennoch etwas absteht. Die Ladekante liegt mit rund 75 cm recht hoch über der Fahrbahn. 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 darunter 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 links und rechts in den Seitenverkleidungen gut ausgeleuchtet.

Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den ID.4 GTX 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 (kraftaufwendig) und so mechanisch öffnen.



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



Mit 74,5 cm liegt die Ladekante recht hoch.

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

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

2,7 INNENRAUM

3,3 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 ohnehin recht egal ist, weil die Buchstaben 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 GTX 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 GTX 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 GTX 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 Lautstärkeinstellung 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)



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 63.000 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.

Touchfläche mit der Aufschrift „REAR“, um auch die hinteren Seitenscheiben öffnen und schließen zu können. Kritik verdient auch das Multifunktionslenkrad, bei dem anstelle von konventionellen Tasten berührungssensitive Tastflächen zum Einsatz kommen. Sie ermöglichen die Steuerung verschiedener Funktionen (Assistenten, Medien), wobei die Tastenflächen nicht klar voneinander abgegrenzt sind und ein künstlich erzeugter Klick eine haptische Rückmeldung signalisieren soll. Das sieht im ersten Moment nett aus, ist aber unpraktisch. Zusätzlich kann man horizontal über sie wischen, um beispielsweise die Lautstärke zu regeln. Es funktioniert, allerdings bei weitem nicht so schnell und genau wie mit einer konventionellen Taste oder – noch besser – mit einem Drehregler. Die Gestensteuerung am Infotainmentmonitor versteht nur links und rechts und ist eigentlich kaum der Rede wert. Der ID.4 GTX 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 sehr kleinen 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.

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die ID-Modelle sind weitaus weniger frei konfigurierbar, wie man es sonst von VW gewohnt ist. Viele Details sind in Pakete gepackt, die zwar günstiger sind als früher die Summe der Preise der einzelnen Komponenten, jedoch muss man immer alles nehmen, auch wenn man es nicht benötigt. In der Sportvariante GTX ist vieles 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, das aber gegen Aufpreis. Über die Handy-App kann man den Status seines ID.4 GTX 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

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der ID.4 GTX 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

im Fahrzeug vornimmt. Sehr vermisst wird dann an dieser Stelle die Funktion „Rückgängig“, sei es als Sprachbefehl oder als Taste. Das System ist lern- und updatefähig, VW verspricht eine kontinuierliche Optimierung - und tatsächlich, gegenüber früheren ID.3 und ID.4 Testfahrzeugen ist die aktuelle Variante schon zunehmend besser unterwegs, insbesondere das Infotainmentsystem arbeitet deutlich schneller und zuverlässiger.

Volkswagen bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z. B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet – sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt. Serienmäßig gibt es ein Klangsystem mit Lautsprechern und zusätzlichem Subwoofer. 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. Das ist sehr unpraktisch, weil beispielsweise eine Kühlbox nicht mit USB-C-Anschlüssen betrieben werden kann.

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

2,9 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 2,05 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Allerdings schränkt die nach hinten abfallende Dachlinie 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 (Option) reicht bis über die hinteren Sitzplätze.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz, limitierend ist die Kopffreiheit.

3,0 Innenraum-Variabilität

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

rückseiten nehmen z. B. Handys und Zubehör auf. Die Türfächer fassen vorn 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, wird aber nicht über die Klimaanlage mitgekühlt und ist nicht abschließbar.

2,0 KOMFORT

1,5 Federung

Serienmäßig gibt es den ID.4 GTX mit Standardfahrwerk und konventionellen Dämpfern. Optional steht ein Sportfahrwerk oder das Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Verfügung – letzteres ist im Testwagen verbaut und damit Basis für die Bewertung.

⊕ In Kombination mit der adaptiven Dämpferregelung (DCC) bietet der ID.4 GTX 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 GTX nochmals gelassener und überzeugt mit einem ausgewogenen Federungskomfort – hier wirken sich der lange Radstand und das hohe Gewicht positiv aus. Der Unterschied zwischen den vorwählbaren Dämpfercharakteristika – von Sport bis Komfort – ist deutlich zu spüren. Im Individualmodus lässt sich die Einstellung nochmals verfeinern und dem Geschmack des Fahrers anpassen.

2,3 Sitze

Die Seriensitze des ID.4 GTX verfügen über die geläufigen Einstellmöglichkeiten, jeweils eine Mittelarmlehne an der Innenseite sowie eine ausziehbare Oberschenkelauflage. Die Kopfstützen sind einstellbar. Angesichts des Preises unverständlich: eine Lendenwirbelstütze ist nur in den optionalen Sportsitzen zu haben. Diese besitzen dann aber integrierte Kopfstützen mit allen etwaigen Nachteilen, sofern man keine "Standard-Statur" hat.

⊕ Das optionale Gestühl vorn wird als ergoActive-Sitze mit elektrischer Einstellung inklusive Memory-Funktion

beschrieben. Sie bieten neben einer Vierwege-Lordosenstütze samt Massagefunktion 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. 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. 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.

2,5 Innengeräusch

⊕ Beim Geräuschkomfort kann der ID.4 GTX überzeugen. Mit Tempo 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 67,0 dB(A) - das ist ein zufriedenstellender Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abroll-

geräusche recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch dezentes Surren zu vernehmen, in der Allrad-Variante GTX hört man die Antriebsmotoren aber ein wenig deutlicher als bei den reinen Hecktrieblern. Windgeräusche sind allenfalls bei Autobahntempo vernehmbar.

2,1 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen ID.4 dabei, gegen Aufpreis gibt es 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 lassen 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 kosten

Aufpreis, belüftete Vordersitze oder Sitzheizung hinten sucht man allerdings vergebens. Als Extra gibt es nun auch eine beheizte Frontscheibe, wobei VW hier auf eine Folie statt feiner Drähte setzt, so dass sich keine möglicherweise störenden Reflexionen ergeben können. Die Standklimatisierung, entweder über programmierte Timer oder über die App, ist serienmäßig.

⊖ 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.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Die beiden Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse leisten im Verbund bis zu 220 kW/299 PS und generieren ein maximales Drehmoment von 460 Nm. Damit ist der ID.4 endlich so flott unterwegs, wie man es schon von der 150 kW-Variante erwartet hätte. Die Fahrleistungen des Testwagens sind mehr als ausreichend, allerdings auch nicht ganz den Erwartungen an ein 300-PS-Auto entsprechend. Dabei spielt sicher das enorme Gewicht von knapp 2,3 t eine nicht unerhebliche Rolle - denn so viel bringt der ID.4 GTX schon unbeladen auf die Waage. Vom Stand weg geht es sehr flott los, dank Allradantrieb wird die Kraft auch gut auf die Straße

gebracht. Der Wolfsburger sprintet von 15 auf 30 km/h in nur 0,8 s – perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, 3,5 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h benötigt das Elektro-Crossover 4,5 s. VW verspricht 6,2 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h (elektronisch abgeregelt). Alle Beschleunigungswerte und Geschwindigkeiten zeigen, dass der GTX deutlich flotter als die Heckantriebsvarianten unterwegs ist, mehr noch als man es vielleicht subjektiv wahrnehmen mag.

1,1 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, geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen

erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach. Beim starken Beschleunigen ist das leicht verzögerte Leistungseinsetzen des Frontmotors zu spüren.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ID.4 GTX kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstantübersetzung (1-Gang-Reduktionsgetriebe). Vom Stand weg beschleunigen die Motoren weitgehend 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 GTX 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

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der ID.4 GTX vermittelt grundsätzlich ein hohes Maß an Fahrstabilität. Der Geradeauslauf ist trotz der sportlichen Reifendimension einwandfrei, der lange Radstand 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. Dank Allradantrieb ist die Traktion selbst bei voller Beschleunigung aus dem Stand einwandfrei. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der sehr sensiblen Traktionskontrolle effektiv unterdrückt.

Der heckgetriebene ID.4 hatte beim ADAC Ausweichtest keine besonders gute Figur gemacht; beim GTX mit Allradantrieb

sieht das nun besser aus, sicherlich hilft auch die Optionsbereifung mit sportlicher Fahrdynamik. Weiterhin nicht unproblematisch ist das hohe Leergewicht von fast 2,3 t, das einen hohen Reifenverschleiß mit sich bringt. Durchfährt man den Parcours mit hohem Tempo, ergibt sich im mittleren Teil deutliches Untersteuern, bis ausreichend Geschwindigkeit abgebaut ist und den Lenkbefehlen wieder gefolgt werden kann. Das moderate Wanken der Karosserie beeinflusst kaum. Zirkelt man den Elektro-VW durch den Kurs, folgt er bei geringen Lenkwinkeln gut der Spur und fährt sich vergleichsweise präzise. Man kann ihn gut um die Pylonen steuern, solange man nicht deutlich zu schnell ist.

2,0 Lenkung

Gegen Aufpreis gibt es den ID.4 GTX mit Progressivlenkung (im Testwagen). 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

Fahrprofilauswahl in zwei Stufen variieren. Im Verbund mit der sportlichen Bereifung lässt sich das Crossover zielgenau über kurvigem Geläuf dirigieren. Die Zentrierung ist eindeutig definiert, was entspanntes Geradeausfahren ermöglicht. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,6 Lenkradumdrehungen; das ist weniger als bei der heckgetriebenen Variante und erklärt sich durch den geringeren möglichen Lenkeinschlag, woraus auch der größere Wendekreis des Allradlers resultiert.

2,8 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 - selbst in der Sportvariante GTX. 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 infolgedessen 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 GTX mit der sportlichen Optionsbereifung (Hankook Ventus SlevoS³ ev; vorn: 235/45 R21; hinten: 255/40 R21) 35,9 m und verzögert auch bei zehn Vollbremsungen samt 200 kg Zuladung auf konstant hohem Niveau.

1,6 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den neuen ID.4 GTX gibt es alle wichtigen Assistenzsysteme, die VW aktuell anbietet. In der getesteten Ausstattung sind einige aktive Sicherheitssysteme serienmäßig. So gibt es einen Radarsensor für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten, die Option automatische Distanzregelung (ACC) kostet jedoch extra. Das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsdruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Während der Spurhalteassistent Serie ist, muss man für den Spurwechselassistenten separat bezahlen. Er ist im Assistenzpaket Plus (inkl. IQ.DRIVE mit Travel Assist) enthalten, welches dann auch den „Emergency Assist“ umfasst, der den Wagen automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Hand-Erkennung und registriert mit kapazitiven Sensoren, ob der Fahrer aufmerksam ist und zumindest eine Hand am Lenkrad hat. Das Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit den 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. Als Option ist ein Head-up-Display mit Projektion in die Frontscheibe vor den Fahrer verfügbar, 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der ID.4 GTX 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 knapp 1,90 m Größe guten Schutz, sie sind allerdings weder in Höhe noch Reichweite einstellbar. Hinten reichen sie nur bis knapp 1,75 m Größe – da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ausfällt, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Beim getesteten Fahrzeug gibt es optional 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.

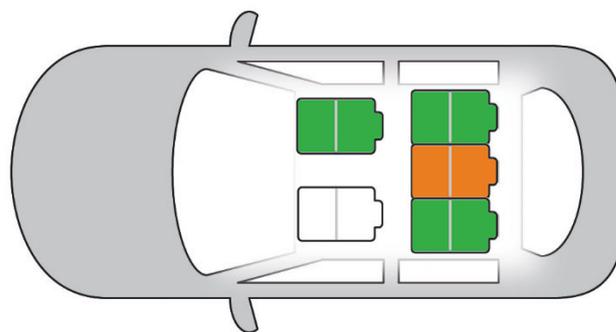
Der ID.4 hat serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der

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.

⊖ Nicht schön: Ein Gepäckraumtrennnetz kostet im nicht gerade billigen ID.4 GTX Aufpreis.

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)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)

2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ID.4 GTX 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 feste Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

2,7 Fußgängerschutz

⊕ Im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der ID.4 GTX 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.

2,8 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 26,9 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Der Verbrauch liegt damit erheblich höher als bei der Heckantriebsvariante mit 150 kW, die auch schon nicht gerade niedrige 22,8 kWh/100 km benötigte. Um die 77 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 83,7 kWh benötigt. Der ID.4 GTX gehört damit zu den wenig effizienten Elektroautos. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den ID.4 GTX mit der 77-kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von rund 310 km. Aus den

26,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 135 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 38 von 60 möglichen Punkten. Der Verbrauch inklusive der Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 22,9, außerorts bei etwa 28,1 und auf der Autobahn bei etwa 29,4 kWh/100 km. Der ID.4 GTX ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 360 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

3,3 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 26,9 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 109 mg/km verbunden – dafür gibt es ein einige Punkte Abzug, so dass der ID.4 GTX im Bereich Schadstoffe nur 27 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 GTX somit auf 65 Punkte und schafft somit nur drei von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

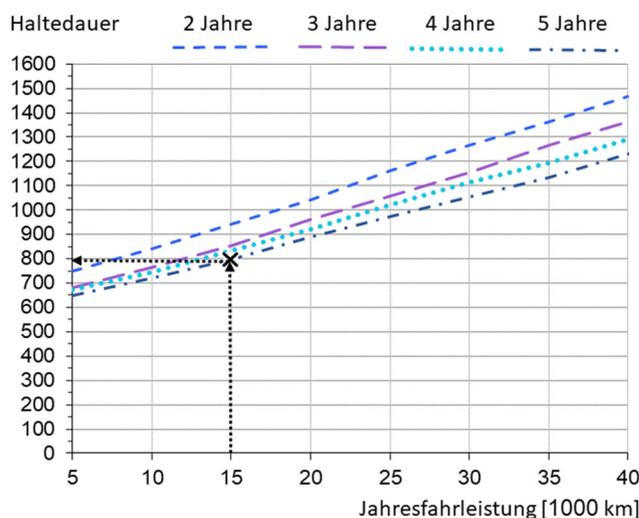
2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der ID.4 als GTX 4MOTION mit der 77-kWh-Batterie ist aktuell das Topmodell der Baureihe und kostet mindestens 50.415 Euro – angesichts der nicht umfassenden Serienausstattung ein hoher Preis für ein Crossover der Mittelklasse. Einige Optionen sollte man noch hinzubestellen, um eine in dieser Klasse erwartete Ausstattung zu haben, dann sind 60.000 Euro schnell erreicht. Aktuell bekommt der Kunde 7.500 Euro Förderung durch die Elektroautoprämie (5.000 Euro vom Staat, 2.500 Euro Nachlass 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 noch moderat, die Haftpflicht liegt bei günstigen 17, die Teilkasko bei 22 und die Vollkasko bei 21. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt und damit die Reifen rasch verschleißt. Der größte

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 795 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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 verbleibende maximale Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet.

⊖ Die Masche, praktisch alle Extras in Pakete zusammenzuschneiden, kann von großem Nachteil sein, wenn man kein "vollausstattetes" Fahrzeug benötigt. Ein Beispiel: Der durchaus empfehlenswerte, weil der Sicherheit sehr zuträgliche Spurwechselassistent ist nur noch im Assistenzpaket Plus für 2.740 Euro zu haben. In früheren VW Modellen gab es ihn einzeln für etwa 600 Euro Aufpreis. Nun muss man den Sicherheitsassistenten jedoch zusammen mit Komfort-Extras wie der sensorgesteuerten Heckklappe, dem schlüssellosen Zugang oder der Umfeldbeleuchtung mit Logoprojektion nehmen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ID.4 Pure Performance (52 kWh)	ID.4 Pro Performance (77 kWh)	ID.4 GTX 4MOTION
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	150 (204)	220 (299)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	310/0	310/0	460/0
0-100 km/h [s]	9,0	8,5	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	15,5/16,7 kWh E	16,1/16,9 kWh E	16,3/18,3 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/20	16/18/20	17/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	619	689	795
Preis [Euro]	38.915	44.915	50.415

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	220 kW(299 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	77 kW
maximales Drehmoment	460 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	26,9 kWh/100km/311 km

BATTERIE

Batteriegroße gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Vollaadung mit Ladeverlusten	83,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km / 70%

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung und orangener Bereich bei 20%
	2. Warnung und roter Bereich bei 10%
Leistungsreduzierung)	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

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

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

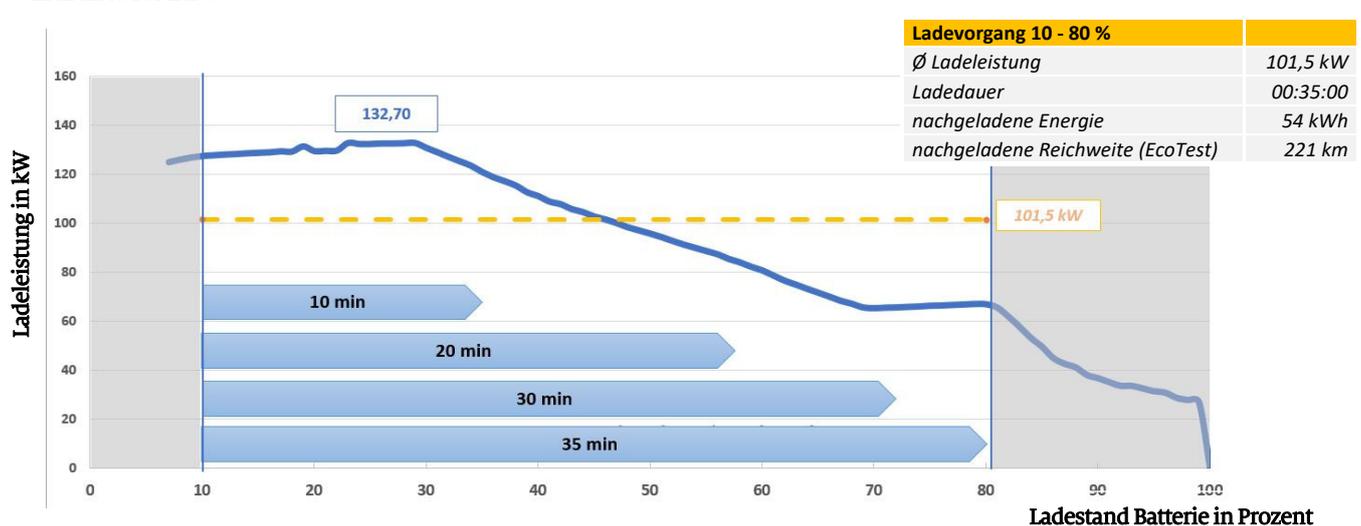
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/min, km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja, LED-Band unter Frontscheibe, LED am Ladeport

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	64,5 - 36,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	8 - 16 A	5,5 - 11 kW	15 - 7,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 125 kW	35 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, 2 Elektromotoren (ASM vorn, PSM hinten)	
Leistung	220 kW/299 PS
Maximales Drehmoment	460 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	CO2
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20 / 255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.582/1.852/1.637 mm
Leergewicht/Zuladung	2.224/526 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	543/1.575 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75 kg
Tankinhalt	76,6 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Zwickau

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R21 101T
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1evo ³ ev
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	26,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 135 g/km)
Reichweite	310 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	2.264/486 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/845/1.415 l

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

Betriebskosten	103 Euro	Werkstattkosten	105 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	487 Euro
Monatliche Gesamtkosten	795 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/22		
Basispreis ID.4 GTX 4MOTION	50.415 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.07.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.780 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.937 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP.

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.4 GTX 4MOTION

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.150 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.300 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.300 Euro° (Paket)/2.740 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.500 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.300 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	700 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	700 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro°
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.400 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,8
Innenraum	2,7	Sicherheit	1,6
Bedienung	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	2,8
Komfort	2,0	Verbrauch/CO2	2,2
Federung	1,5	Schadstoffe	3,3
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Dezember 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer