Große Räder unterstreichen die Sportlichkeit des SUV

Mit fast 1.600 Litern Laderaumvolumen avanciert der ID.4 zum Transporter

Im Volkswagen-Logo steckt Kamera-Sensorik

Solide Elektro-Kost

Der ID.4 ist derzeit eine der beiden Säulen bei der Elektromobilität von Volkswagen. Flottenmanagement war der Frage auf der Spur, ob das geräumige Multifunktionsvehikel alltagsfähig ist.

Ist Elektromobilität mittlerweile vollkommen alltagstauglich? Diese Frage dürfte so manchen Dienstwagenfahrer und Flottenmanager umtreiben. Denn für Elektroneulinge ist ein Stromer durchaus ungewohnt — mal eben binnen fünf Minuten volltanken ist schließlich nicht drin. Streckenplanung, Ladesäulen suchen und sich um die Tarife kümmern — das sind Dinge, mit denen sich Fahrer von BEV beschäftigen müssen. Was lädt wie schnell? Wo finde ich eine Ladesäule? Zum Glück kann sich Deutschlands Elektro-Infrastruktur mittlerweile sehen lassen – gefühlt gibt es alle 50 Kilometer entlang der Autobahn Schnellladesäulen, die mit 50 bis 300 Kilowatt Ladeleistung rasch wieder Akkukapazität aufbauen. Das Lademanagement des ID.4 schafft ordentliche 125 kW Ladeleistung, womit eine halbe Stunde ausreicht, um 320 Kilometer Reichweite nachzufassen. Damit sollten sich sogar weitere Europa-, mindestens jedoch Deutschlandtouren ohne Unannehmlichkeiten gestalten lassen, sofern man mit voller Batterie startet. Dazu muss man natürlich idealerweise über die Infrastruktur verfügen, das Fahrzeug über Nacht laden zu können.

Der ID.4 ist, das muss man sagen, auf den ersten Blick ein absolut vollwertiges Auto mit viel Platz für Mensch und Gepäck. Das liegt nicht zuletzt daran, dass er im Verhältnis zur Außenlänge einen ungewöhnlich langen Radstand aufweist. Dieser Vorteil ist Elektroautos zu eigen, die sich geschickter packagen lassen, weil das E-Triebwerk weniger Platz einnimmt und der Akku flexibler gestaltet werden kann. Beim ID.4 liegt er unter der Passagierkabine, was nicht nur der Fahrdynamik zuträglich ist wegen des Schwerpunkts, sondern für optimale Raumausnutzung bürgt. Mit einem Radstand von 2,77 Metern rangiert der ID.4 auf Augenhöhe mit dem Passat Variant – samt der entsprechenden Konsequenz eines luftigen Aufenthaltsortes für die Fahrgäste. Vor allem der Fond lädt zum kommoden Mitreisen ein. Erstens bietet er reichlich Freiheit für die Beine und zweitens entfällt ja auch noch der Mitteltunnel, der bei den meisten Autos viel Platz raubt. Das ist auch praktisch, weil die Hinterbänkler schnell mal durchrutschen können, wenn eine Seite gerade mal schwierig zugänglich ist, weil das Auto ungünstig eingeparkt wurde.

Steigen wir ein – aber zunächst vorn. Wer sich vorher bereits mit der Limousine ID.3 befasst hat, erlebt im größeren ID.4 keine Überraschung. Das Cockpit-Design lässt die Verwandtschaft ganz klar erkennen, allerdings ist der zentrale Touchscreen hier — passend zur Fahrzeugliga — deutlich ausladender. So lässt er sich zumindest treffsicher handhaben. Auf physische Tasten verzichten die Wolfsburger bei ihrem elektrischen Alleskönner nämlich weitgehend abgesehen von der Start-Taste, die man aber eigentlich auch nicht benötigt. Das sieht architektonisch schick aus und läuft in puncto Bedienung reibungslos. Der ID führt seinen User nämlich intuitiv durch die Menüs, obwohl das Funktionsgebilde durchaus komplex anmutet. Die Oberfläche mutet so ein bisschen an wie ein Betriebssystem moderner Smartphones – es gibt Kacheln mit bestimmten Themen, man kann touchen und wischen – fröhliches Trial and Error, bis man exakt jenes Untermenü gefunden hat, das man suchte.

Kommen wir zur Motoreinheit. Keine Zylinder, kein Öl — und keine Geräusche. Aus der Perspektive des Antriebs ist der ID.4 eine Wohltat, bietet hier als Mittelklässler ein Level, das in der Verbrenner-Welt Oberklassequalitäten hätte. Und die Tatsache, dass der Stromer nur eine einzige Übersetzung hat, verschafft ihm einen veritablen Vorteil: Gangwechsel kosten Zeit, weil es Zugkraftunterbrechungen gibt, die hier irrelevant sind. Unser lautloses SUV zischt ab wie an einem überdimensionalen Gummiband gezogen. Langsam sollte er auch nicht sein, dann hätten die Ingenieure wohl etwas falsch gemacht — denn mit 204 PS gehört der Niedersachse nicht gerade zu den nominal schwächlichen Autos. Im unteren Geschwindigkeitsbereich wirkt der Hecktriebler bissiger, als die Werksangabe vermuten lässt. Mit 8,5 Sekunden für den Standard-Sprint von null auf 100 km/h darf der ID.4 allerdings auch formal noch als sportiv durchgehen. Die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h langt im Alltag vollkommen.

Die Grundausrichtung ist ganz klar komfortabel. Demnach rollt das SUV trotz montierter 21-Zöller geschmeidig über Bodenwellen selbst der

Groß ist der Bildschirm, praktisch sind die vielen Ablagen

Der Platz in der zweiten Reihe fällt bei E-Autos üppig aus

Markantes Lichtdesign verleiht dem ID.4 Wiedererkennungswert (u.)

gröberen Art. Doch zu einem komfortablen Auto gehört natürlich mehr als nur ein harmonisches Fahrwerk. Neben viel Raum geben auch die Sitze eine gute Figur ab, mit deren Polstern die Verantwortlichen eine gute Mixtur hinbekommen haben. Sie sind nicht zu straff, aber auch nicht zu nachgiebig-weich, um auf der Langstrecke zu punkten. Ganz klassische Armlehnen, die wiederum an den Sitzlehnen befestigt sind, leisten gute Dienste. Wer 2.151 Euro netto in das „Style Paket Plus" investiert, kann sich sogar von den Möbeln durchkneten lassen. Außerdem gibt es eine Lendenwirbelstütze sowie elektrische Verstellung. In diesem Paket sind auch noch dreißig Ambientelichtfarben enthalten, Lenkrad- und Sitzheizung plus Umfeldbeleuchtung, die das Volkswagen-Logo auf den Boden projiziert – netter Gag mit nützlichem Charakter, schließlich ist es schön, kontrollieren zu können, ob man abends versehentlich nicht doch mal neben einer Pfütze geparkt hat.

Ab netto 37.743 Euro ist der ID.4 Pro samt 77 kWh-Batterie zu haben. Davon können aber 9.000 Euro Förderprämie abgezogen werden. Und als ärmlich ausgestattet kann man ihn auch nicht bezeichnen mit Features wie Autonombremsung, Bluetooth-Freisprechanlage, Navigationssystem, Parkpiepser, Spurhalte-Assistent und Verkehrszeichen-Erkennung. Empfehlenswert ist das netto 2.100 Euro teure Assistenzpaket Plus mit jeder Menge komfort- und sicherheitssteigernden Dingen, zum Beispiel schlüsselloses Schließsystem, Spurwechsel-Assistent sowie aktiver Tempomat. Demnach kann der Fahrer eine bestimmte Geschwindigkeit einstellen, die das Auto hält – und abhängig vom Verkehr bremst und beschleunigt. Ersteres gelingt sanft, vor allem, wenn es bis zum Stillstand heruntergeht. Aber der ID.4 nimmt auch rasch an Tempo auf, wenn die Bahn frei wird und man das zuvor eingestellte Tempo wieder fahren kann. Ach ja, eine elektrische Heckklappe gibt es mit dem Paket on top. Übrigens: Das Laden des ID.4 gelingt insbesondere an den CCS-Geräten ziemlich einfach: Stecker rein – plug and play. Demnach kann man sagen, ein Elektroauto ist heutzutage schon alltagstauglich. Und ein Viertel des Bruttolistenpreises als Bemessungsgrundlage für die pauschale Versteuerung privater Fahrten sind ein feiner Anreiz.

Sensorgesteuerte Türgriffe stehen für ein technisiertes E-SUV

Volkswagen ID.4 Pro

Motor	Elektromotor
Hubraum in ccm	-
kW (PS) bei U/min	150 (204) bei k. A.
Nm bei U/min	310 Nm bei k. A.
Ladeleistung	125 kW
Antrieb/Getriebe	Heckantrieb/1-Gang
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100/h	8,5 s
EU-Verbrauch	16,1 kWh auf 100 km
Test-Verbrauch	17,5 kWh auf 100 km
WLTP-Reichweite	bis zu 518 km
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Effizienzklasse	A+
Akkukapazität (netto)	77 kWh
Zuladung	431 kg
Laderaumvolumen (VDA)	543 bis 1.575 l
Kosten:	
Steuer pro Jahr	10 Jahre steuerfrei
Typklassen HP/VK/TK	16/18/20
Garantie:	
Fahrzeug	2 Jahre
Batterie	8 Jahre (bis 160.000 km)
Lack	3 Jahre
Rost	12 Jahre

Sicherheit/Komfort:	
Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Klimaautomatik	Serie
Spurhalteassistent	Serie
Tempomat (adaptiv)	2.100 Euro (Assistenz-Paket)
Elektrische Heckklappe	2.100 Euro (Assistenz-Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Autonombremsung	Serie
Wärmepumpe	832 Euro
Parksensoren	Serie
LED-Scheinwerfer	Serie
schlüsselloser Zugang	2.100 Euro (Assistenz-Paket)
Head-up-Display	975 Euro

Kommunikation:	
Bluetooth-Freisprechanlage	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:	
Volkswagen ID.4 Pro	ab 37.743 Euro
	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe	
20.000/30.000/50.000 km	k A.
Betriebskosten Automatik	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.
Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.
Full-Service-Leasingrate Automatik	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.

Firmenfahrzeuganteil:	35,5 %
Dieselanteil:	0 %

Bewertung:

+
- leise Fahrgeräusche
- spritzige Fahrleistungen
- großzügige Platzverhältnisse

-
- geringe Anhängelast

Die ALD-Full-Service-Raten enthalten: Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten