
Praxistest VW ID 4: Fortschritt mit Rückschritten

Von Guido Borck, cen

Mit dem ID 4 präsentieren die Wolfsburger nach dem ID 3 ihren zweiten Stromer aus dem modularen Elektro-Baukasten MEB. Während der ID 3 die elektrische Alternative zum Golf abbildet, zielt der knapp 4,60 Meter lange 4er auf den Tiguan ab. Serienmäßig rollt das elektrische SUV mit Heckantrieb an. Die üppigen 2,77 Meter Radstand sorgen für geräumige Platzverhältnisse. Die Bewegungsfreiheit in der ersten Reihe ist schon enorm und für die mitreisenden Gäste im Fond fällt die Kniefreiheit fast schon so opulent wie in einer viel größeren Luxuslimousine.

Dagegen muss sich der Fahrer auf wesentlich minimalistischere Bedingungen einstellen. Er blickt auf ein recht kleines Kombiinstrument, welches ihm auch nur die nötigsten Informationen wie etwa den Tacho anzeigt. Darüber hinaus zeigt das Wolfsburger E-SUV auch an anderen Stellen, dass es anders sein will. Nicht unbedingt ein Vorteil, wie beispielsweise in Sachen elektrische Fensterheber. Nur zwei Schalter müssen im ID 4 für insgesamt vier Fenster reichen. Wer die hinteren Scheiben öffnen will, muss zuvor eine Schaltfläche in der Türverkleidung berühren, um auf den Fond umzuschalten. Was ist das denn bitteschön? Umständlicher geht es nimmer.

Überhaupt befinden sich nur noch wenige physischen Schalter und Knöpfe im ID.4. Daher muss für viele wesentliche Bedienfunktionen der Touchscreen-Monitor des Multimediasystems herhalten. Der reagiert leider nur verzögert auf Berührungen, und die vielen Funktionen verstecken sich völlig überfrachtet in irgendwelchen Untermenüs. Überhaupt kann das Entertainment wenig überzeugen. So dienen etwa berührungsempfindliche Slider für die Lautstärkeregelung und Klimatemperatur. Deren grobmotorisch ansprechende Bedienung ist jedoch nicht der Weisheit letzter Schluss. Klassische Drehregler wären hier die bessere Lösung gewesen. Hinzukommt, dass die Slider nachts unbeleuchtet sind und man sie so manches mal schlecht trifft. Alternativ könnte für eine einwandfreie Bedienung auch die serienmäßige Online-Sprachsteuerung bemüht werden, doch benötigt die freundliche Damenstimme recht lange oder versteht die Kommandos einfach nicht richtig. Ein absoluter Rückschritt.

Der Audi-Konzernbruder zeigt wie es geht

So erweckt der VW den Eindruck, dass die Wolfsburger Controller an vielen Stellen den Rotstift ein paar Runden zu oft kreisen ließen. Sorry VW, aber das machen andere Autos, wie beispielsweise der baugleiche Elektro-Konzernbruder Audi Q4 e-Tron wesentlich besser. Der Ingolstädter glänzt neben einem tadellos bedienbaren Infotainment zudem noch mit einer genügenden Anzahl an Schaltern. Zudem ist diese Entwicklung von VW unverständlich. Insbesondere, wenn man dann bedenkt, dass gerade die Wolfsburger das jahrzehntelange Aushängeschild in Sachen Bedienung und Funktion waren.

Dafür gibt es beim Fahren wenig zu bekritteln. Der 150 kW starke ID 4 macht einfach Spaß. Dank seiner weit unten im Fahrzeugboden platzierten Akkus liegt der Schwerpunkt tief, was sich positiv auf das Handling auswirkt. Bei Bedarf sprintet er in 8,5 Sekunden auf Tempo 100 und seine leichtgängige Lenkung arbeitet präzise. Jedoch wird der ID damit nicht gleich zum Kurvenräuber, und auch von der hohen Leistung darf man nicht allzu viel erwarten. Schließlich ist der Wolfsburger Elektriker mit immerhin knapp über 2,1 Tonnen kein Leichtgewicht. Dafür ist er aber immer sehr angenehm leise.

Die Abrollgeräusche der Reifen liegen ebenfalls auf einem geringen Niveau, und der Wind säuselt nur sanft um die windoptimierte Karosserie – bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Schneller fährt der ID 4 nicht, aber das reicht vollkommen aus, um auf der

Autobahn locker mitschwimmen zu können.

Schnell geladen

Der Fahrkomfort könnte dagegen besser sein. Insbesondere in Verbindung mit der optional erhältlichen Mischbereifung (vorne: 235/45 R21; hinten: 255/40 R21), mit der unser Testwagen ausgestattet war. Dann rollt der ID 4 so manches mal recht steifbeinig über grobe Unebenheiten ab, die zudem noch von teils poltrigen Federungsgeräuschen begleitet werden.

Angeboten wird der ID 4 in vier Leistungsstufen und zwei Batteriegrößen. Das kleinere Speicherdepot verfügt über eine Kapazität von 52 kWh und reicht für eine maximale Reichweite von fast 340 Kilometern. Der große Akku in unserem Testwagen besitzt dagegen einen Energieinhalt von 77 kWh. Er soll den ID 4 bis zu 490 Kilometer nach der WLTP-Norm stromern lassen. Doch schafften wir den angegebenen Durchschnittsverbrauch von 17,7 Kilowattstunden nicht ganz, bei uns waren es 22,4 kWh. Dadurch reduziert sich der Aktionsradius mit einer Batteriefüllung auf knapp 400 Kilometer, was für ein Elektro-SUV aber immer noch ein guter Wert ist.

Ist das Speicherreservat erschöpft, lädt der getestete ID 4 Pro Performance mit bis zu 125 kW recht flott. An einer Schnelladestation vergehen rund 35 Minuten bis die Lithiumionen-Akkus zu 80 Prozent wieder befüllt sind. Dadurch bleiben die Ladestopps selbst auf langen Strecken noch in einem überschaubaren Rahmen. Beim Strom zapfen an der heimischen Wallbox (11 kW) sollten dagegen acht Stunden einkalkuliert werden. (aum/gb)

Daten VW ID 4 Pro Performance

Länge x Breite x Höhe (m): 4,58 x 1,85 x 1,61
Radstand (m): 2,77
Antrieb: permanent erregte Synchronmaschine, 1-Gang-Getriebe
Leistung: 150 kW / 204 PS
Max. Drehmoment: 310 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 77 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.
WLTP-Reichweite: 490 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,7 kWh
Testverbrauch: 22,4 kWh
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0
Leergewicht / Zuladung: min. 2124 kg / max. 611 kg
Kofferraumvolumen: 543–1575 Liter
Luftwiderstand: 0,28
Reifen: 235/45 R21 (v.) / 255/40 R21 (h.)
Basispreis: 58.820 Euro
Testwagenpreis: 62.840 Euro

Bilder zum Artikel



VW ID 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
