

---

## Volkswagen ID 7: Der Oberklasse nah

Von Walther Wuttke, cen

Nun also die Sieben: Sie gilt vielen Menschen als Glückszahl, und bei Volkswagen steht sie für den Aufstieg in die gehobene Mittelklasse. Der ID 7, der am 17. April seine Weltpremiere feiert, fährt an die Spitze der elektrischen Modellpalette und rollt im Herbst auf die Märkte in Europa und China. In den USA kommt die in Emden gefertigte Limousine im kommenden Jahr auf die Straßen. Der Einstiegspreis soll bei weniger als 60.000 Euro liegen.

Der ID 7 ist das sechste Modell, das den Modulen E-Antriebskasten (MEB) nutzt und fährt mit seiner Form deutlich gegen den Trend, der in diesem Segment inzwischen vor allem elektrische SUV bevorzugt. Stattdessen präsentiert VW sein E-Topmodell als Fließhecklimousine. Der noch unter einer (durchaus attraktiven) Tarnung versteckte Prototyp soll, so die Verantwortlichen in Wolfsburg, den „Passat Variant als weiteres Mittelklassemodell im Programm“ ergänzen, ragt aber mit seinen Abmessungen schon in das nächst höhere Segment.

In der Länge misst der ID 7 satte 4,96 Meter und dank des großzügig bemessenen Radstands von 2,96 Metern herrschen im Innenraum Platzverhältnisse wie in der Oberklasse. Der 532 Liter fassende Kofferraum unter der Heckklappe ist langstreckentauglich und auch dank des günstigen cw-Wertes von rund 0,23 herrscht im Innenraum bereits beim Prototyp eine angenehme Stille.

Die gute Aerodynamik trägt gleichzeitig zur Reichweite bei. Volkswagen verspricht für die beiden Antriebsversionen „Pro“ und „Pro S“ zwischen 615 und 700 Kilometer Fahrt zwischen zwei Ladepausen. Im Wagenboden zwischen den beiden Achsen platzierten die Entwickler den Energiespeicher, der je nach Version 77 kWh oder 86 kWh (Netto-Werte) liefert. Beim ID 7 kommt erstmals ein neu entwickelter Antrieb zum Einsatz, bei dem ein Trio aus E-Maschine, zweistufigem Ein-Gang-Getriebe und Pulswechselrichter die Effizienz optimieren sollen. Der Pulswechselrichter sichert dabei die thermische Stabilität ab, steuert den Energiefluss und optimiert den Verbrauch.

Der ID 7 wurde als Reiselimousine entwickelt und besitzt die weiterentwickelte adaptive Fahrwerksregelung DCC. Der Mensch hinter dem Lenkrad kann die Fahrprofile „Eco“, „Comfort“ und „Sport“ oder einen Individualmodus wählen. Bei einer ersten kurzen Ausfahrt mit dem Prototyp in Andalusien zeigte VWs Siebener seine Komfort-Eigenschaften. Vor allem die Einstellung „Comfort“ hält, was sie verspricht. Gleichzeitig kann die Limousine auch durchaus agil agieren, wobei der Fahrdynamikmanager die Stabilität ins Spiel bringt. Gleichzeitig ist der ID 7 trotz seiner Abmessungen erstaunlich wendig.

Im Innenraum herrschen großzügige Platzverhältnisse. Der Fahrer blickt auf minimalistische Anzeigen, die nur noch eine Nebenrolle spielen, denn dank des Head-up Displays liegen alle Informationen im Sichtfeld, so dass der Blick auf die Straße konzentriert bleiben kann. In puncto Wohlfühlatmosphäre spendierten die Wolfsburger Kreativen dem ID 7 eine Ambientebeleuchtung, die insgesamt zehn Farben umfasst. Gegen Aufpreis sind auch 30 Farben lieferbar. Zur Unterhaltung trägt ein optionales 700 Watt starkes Soundsystem von Harman Kardon mit 14 Lautsprechern bei. Abgerundet wird das Ambiente durch neu entwickelte Sitze, die eine angenehme Belüftung oder eine ebenfalls willkommene Massagefunktion bieten. Die neuen Sitze erfüllen die Parameter der Aktion Gesunder Rücken.

Der ID 7 ist mit seinen zahlreichen elektronischen Helfern ein rollender Rechner und muss daher besonders vor bössartigen Angriffen aus dem Netz geschützt werden. Um derartige feindliche Eingriffe zu verhindern, hat die United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) eine entsprechende Zertifizierung entwickelt. Dabei stehen vor allem die Steuergeräte und die Software, die auf Fahrzeugfunktionen zugreift, im Mittelpunkt. Als eines der ersten Volkswagen-Modelle wurde der ID 7 nach diesen Regularien entwickelt

---

und vom Kraftfahrt-Bundesamt erfolgreich untersucht und zertifiziert. (cen/Walther Wuttke)

---

## Bilder zum Artikel



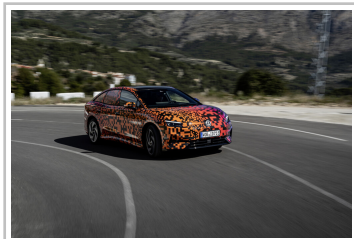
Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



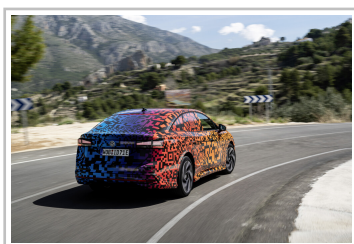
Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



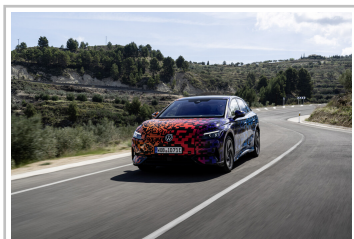
Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



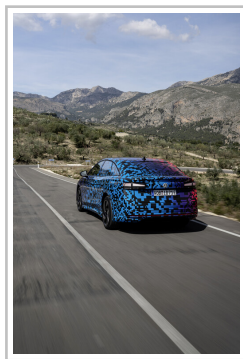
Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

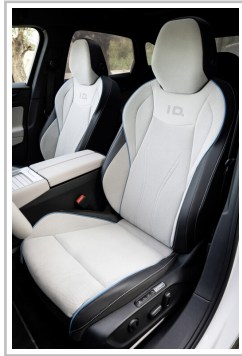
Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

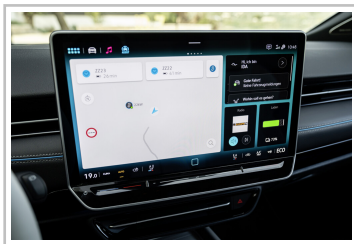
Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---



VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



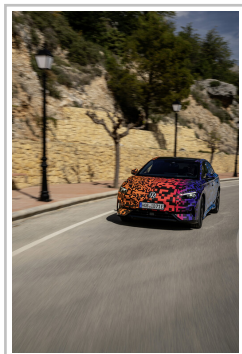
VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



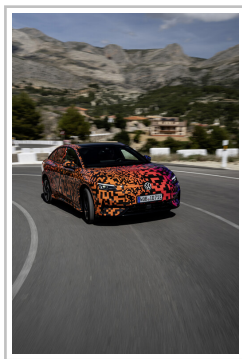
Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



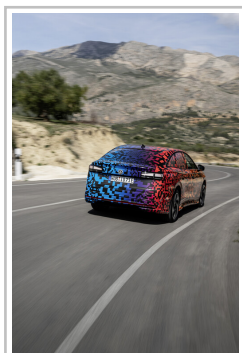
Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

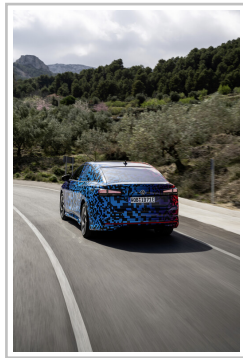
Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch im Tarnkleid: VW ID 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---