

Warum nicht gleich so?

Was hat VW Schelte einstecken müssen – für die ersten ID-Modelle. Mit dem ID.7 zeigen die Wolfsburger, dass sie das Autobauen nicht verlernt haben, selbst mit E-Antrieb.



Fotos: Michael Blumenstein

Auch der samt Spiegel 2,14 Meter breite ID.7 ist rundgelutscht. Sein cw-Wert: 0,23.

2.200 Kilometer in einer Woche sind viel. Würde das jede Woche, abzüglich der Urlaubszeit, anstehen, käme man im Jahr auf mehr als 90.000 Kilometer. Es gibt Vielfahrer, die dieses Pensum abspulen. Die allermeisten fahren allerdings Diesel. Und das ist sinnvoll. Und dennoch muss mal wieder erwähnt werden, dass diese wöchentliche Kilometerleistung auch mit einem Stromer machbar ist. Freilich nicht mit jedem. Oder besser: nur mit den wenigsten.

Langstrecke? Ja, bitte

Der VW ID.7 gehört dazu. Das A und O für solche Strecken sind ein niedriger Verbrauch und die Schnellladefähigkeit, bewertet in kW und widergespiegelt in einem sanften Abflauen der Ladekurve. 175 kW ist das Maximum, das der ID.7 mit der „kleinen“ 77-kWh-Batterie schafft. Es gibt seit Kurzem zusätzlich den 86-kWh-Kraftspeicher (ID.7 Pro S). Schön, aber bei einem Aufpreis von 4.200 Euro (netto,

inklusive dezenter Mehrausstattung) nicht zwingend nötig. Schade jedoch, dass VW die AC-Ladefähigkeit bei lediglich 11 kW belässt. Viele andere Hersteller bieten bereits 22 kW an – sinnvoll für Terminstopps, den Restaurantbesuch oder Einkauf. Da kann ein leerer Akku innerhalb von zwei Stunden halb gefüllt werden. Zudem läuft man theoretisch nie in Blockiergebühr, die fast jeder Ladekartenanbieter oder Säulenbetreiber nach vier Stunden Ladezeit draufschlägt.



Mit 4,96 Metern passt der ID.7 nicht auf die Ladesäulen-Stellfläche in München. Dafür ist der Wendekreis mit unter elf Metern klein – man kommt gut raus.

Im Mittel lud „unser“ ID.7 am HPC (High Performance Charger) mit fast 130 kW, bei einem Akkustand von gut 60 Prozent waren es stets mehr als 110 kW, die in den Speicher gepumpt wurden. In der Regel steht man also bei einer Ladung von 10 auf 80 Prozent weniger als 30 Minuten. Das Schöne: Die Strecke dazwischen kann je nach Fahrweise sehr weit sein. Denn die gute Aerodynamik und der effiziente Heckantrieb spielen Langstreckenfahrern in die Karten.

Der ID.7 ist eines der wenigen E-Autos, bei denen man seinen angelegten „Verbrenner-Fahrstil“ nicht umstellen muss, sofern man zuvor eher auf der linken Spur beheimatet war. Bei Tempo 180 ist zwar Schluss, aber das ist nicht tragisch. Ab und an wünscht man sich Tacho 200 für Überholmanöver, aber nur ab und an. Wer so beherzt das Gaspedal bedient, wird beim ID.7 wenig bestraft. Im Mittel kamen wir auf 22,3 kWh (ohne Ladeverluste). Bei Tacho 130 ist man mit rund 18 kWh unterwegs und in der Stadt sind Werte von deutlich unter 14 kWh möglich. Das Paket stimmt.

Zu groß

Nicht ganz so stimmig ist hingegen das Package. Also das, was man innen

spürt, nachdem man das 4,96 Meter lange Fahrzeug von außen betrachtet hat. Der ID.7 gehört größtmäßig in die obere Mittelklasse und rangiert auf einem Niveau mit einer Mercedes-E-Klasse. Innen spiegelt sich das zwar

in gutem Platzangebot wider. Die Innenraumbreite ist sogar so groß, dass man mit seinem linken Arm kaum die Armlehne erreicht oder es unbequem wird. Man schwelgt also im (unnötigen) Raum-Luxus.

Das Kofferraumvolumen (einen Frunk, also den kleinen Kofferraum unter der Motorhaube, gibt es nicht) ist ebenfalls generös. 532 Liter passen unter die große Heckklappe und wer umklappt, kommt auf knapp 1.600 Liter – das sind Kombiwerte, die sogar den Sinn des ID.7 Tourer (das Kombi-Modell vom ID.7) infrage stellen. Dass

sich bereits Menschen unter 1,90 Meter Körperlänge am in die Heckklappe integrierten Schloss den Kopf stoßen, darf aber nicht unerwähnt bleiben.

Negativ an den schieren Abmessungen: Man passt nicht richtig auf die Parkfläche, die beispielsweise in München an den öffentlichen Ladesäulen eingeplant ist (siehe Foto links) und in Autobahn-Baustellen ist mit 2,14 Metern Breite (inklusive Außenspiegel) die linke Spur offiziell tabu. Licht und Schatten im Wortsinn gibt es auch bei der Übersichtlichkeit. Schaut man nach schräg hinten, sieht man vergleichsweise viel dank der dünnen C-Säule. Schaut man schräg nach vorn, sieht man vergleichsweise wenig „dank“ der dicken A-Säulen, hinter denen sich Lkw verstecken können. Und da helfen dann auch keine Assistenzsysteme.

Exzellente Sitze – zu hoch

Der Fahrersitz ist selbst in der niedrigsten Position zu hoch. Dafür sind die AGR-zertifizierten Vordersitze (für

In der Stadt schafft man Verbrauchswerte um 14 kWh. Aber in die Stadt passt der ID.7 aufgrund seiner Größe nicht.

1.840 Euro im Interieurpaket zu haben) superkomfortabel und fast perfekt anpassbar. – es fehlt nur die Axialverstellung der Kopfstütze. Die Ergonomie kann überzeugen. So sind die Fensterheber ideal platziert, ohne sich seinen linken Arm verrenken zu müssen. Auf die hinteren Fensterheber wurde wie bei fast allen MEB-Derivaten (Modularer-Elektro-Baukasten) verzichtet. Zum Betätigen einfach die „Rear-Taste“ antippen. Das passiert auch mal versehentlich und man öffnet hinten das Fenster anstatt des vorderen. Totaler Unsinn.



1



2



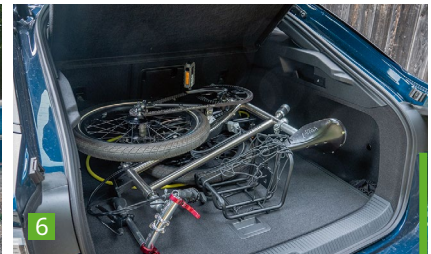
3



4



5



6



7

1 Die fließenden Formen begünstigen die Aerodynamik, die große Heckklappe vereinfacht das Beladen. **2** Aufgeräumt und fein gemacht. **3** Die Lenkradtasten sind nach 50 Kilometern verschmiert, der kleine Tacho gut ablesbar und mit fast allen Infos. **4** Hier fehlen zwei Tasten. **5** Die Ergo-Active-Sitze sind Langstreckenprofis. **6** Mehr als 532 Liter passen rein, der ID.7 Tourer schafft lediglich 13 Liter mehr – wozu also Kombi? **7** Trommelbremsen hinten gibt es bei allen MEB-Versionen, selbst bei denen mit 340 PS.

Nach wie vor hat es VW auch nicht geschafft, dauerhaft den Gesamtkilometerstand im Tacho einzublenden. Immerhin werden mittlerweile alle sonst relevanten Informationen im kleinen Kombiinstrument angezeigt – in adäquater Schriftgröße, damit auch mittelalte Menschen nicht ausgeschlossen werden und noch ein paar Jahre auf die Gleitsicht-Brille verzichten können.

Infotainment (fast) gut

Der Hauptbildschirm ist mit seinen 15 Zoll eigentlich zu groß. Vor allem nachts stört es, dass er nicht komplett abgeschaltet werden kann, ohne zeitgleich Naviansagen und das Musikhören abzuwürgen. Dabei wären viele notwendige Infos im sehr gut ablesbaren und informativen Head-up-Display (Serienausstattung!) zu sehen. Überarbeitet hat VW das Infotainmentsystem dennoch im positiven Sinne. Es gibt nun frei wählbare Schnellzugriffsfunktionen. Das Assis-

tenzmenü ist mit einem Fingerwisch aufrufbar und alles in einer Liste (oder visualisiert) deaktivierbar. So wünscht man es sich, wenn die Systeme aufgrund von EU-Vorgaben zwingend in jedem Automobil vorhanden sein müssen. Die Sprachbedienung ist deutlich besser geworden, aber einige Ansagen klappen manchmal gut und manchmal dieselbe am nächsten Tag nicht.

Beim Fahren überzeugt der geschmeidige Leistungseinsatz, der so sanft und dennoch kraftvoll stattfindet, sodass die Leistungsabgabe exakt dem Fahrerwunsch entspricht, auch beim Rangieren. Beim Fahren gibt es in keinem Geschwindigkeitsbereich nerviges Konstantfahruckeln – auch keine Selbstverständlichkeit anno 2024. Die 286 PS Leistung sind der perfekte Gegenpart zu den rund

286 PS stellen beim ID.7 derzeit die Basis dar. Wann kommen wir wieder zurück zu normalen Leistungsdaten?



Der ID.7 ist eine gute Reiselimousine – komfortabel, leise, sparsam.

2,2 Tonnen Gewicht. Mehr ist Überfluss. Beim ID.7 gibt es den aber in Form des ID.7 GTX (86 kWh/340 PS/ Allrad, 6.471 Euro Aufpreis).

Ausgerüstet mit dem Adaptivfahrwerk DCC (nur im Exterieurpaket Plus inklusive Matrixlicht für 2.672 Euro) kann der ID.7 den Spagat zwischen sportiver, aber nicht fieser Sportlichkeit und tatsächlich wankender Dschunke. Irgendwo dazwischen findet sicherlich jeder seine favorisierte Abstimmung und speichert diese im Fahrmodus „Individual“. Doch trotz all der Regelelektronik sind Schlaglöcher ein spür- und hörbares Thema. Die 20-Zoll-Räder (Serie 19) des VW ID.7 fallen da einfach hinein. Und auch auf der Autobahn liegt ein VW Passat noch satter und noch ruhiger als der gefühlt nie komplett zur Ruhe kommende ID.7. Kleinigkeiten und Klagen auf höchstem Niveau. Die meisten anderen Fahrzeuge dieser Preisklasse würden sich nach solch einem Set-up strecken.

Die Ruhe bei Tempo 130 (Akustikverglasung), die exakte Umsetzung der Lenkbefehle, ohne dabei in Hektik zu verfallen, zusammen mit dem hochwertig arrangierten Innenraum (lediglich die kapazitiven Lenkradtasten sehen immer schmierig aus) und das sagenhafte Soundsystem von

Harman-Kardon ergeben ein Langstreckenfahrzeug par excellence – und ja, wir sprechen noch immer von einem Stomer. Kritik muss sich der ID.7 jedoch bei der Abstimmung des Bremspedals gefallen lassen. Das ist undefiniert und matschig und fühlt sich mal besser und oft schlechter an. Zudem ist der Pedalweg zu lang. Daran muss man sich gewöhnen.

Bei den Assistenzsystemen gibt es wie immer Licht und Schatten. Nervig ist die mickrige Hupe, einer der wichtigsten „Assistenten“ im Auto. Ebenso unschön ist die Tatsache, dass beim Freimachen der Rettungsgasse der Stauassistent überfordert ist, sofern der Vordermann „normal“ in der Fahrspur bleibt. Ab zirka 50 Prozent Versatz erkennt das Radarsystem des

DAT-PROGNOSE

Testwagen bei

36 Monaten Laufzeit

15.000 km: 43,5 %

25.000 km: 40,3 %

40.000 km: 35,9 %



VW ID.7 Pro | 77 kWh

Testwagenpreis 55.664 € (netto)

E-Heckmotor | 210 kW/286 PS

545 Nm | 6,5 s | 180 km/h

WLTP-Reichweite 618–545 km

Akkukapazität 77 kWh (netto)

Ladeleistung AC 11 | DC 175 kW

Verbrauch 14–16,1 kWh

Maße 4.961 x 1.862 x 1.536 mm

Kofferraum 532–1.586 Liter

Versicherung HK 20 | VK 24 | TK 23

Wartung 2 Jahre

Garantie 2 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

ID.7 das vorausfahrende Auto nicht mehr und würde diesem zur Hälfte ins Heck fahren. Schöne neue Welt.

Kommen wir zum letzten Punkt: dem Preis. Die 0,25-Prozent-Versteuerung ist für Firmenwagenfahrer gesichert – selbst wenn man den ID.7 (mit Heckantrieb) komplett ausstattet. Bei 45.400 Euro (netto) geht es los. Als Extras sind dann nur noch die Wärmepumpe (820 Euro) sowie das erwähnte Interieurpaket zwingend beziehungsweise sehr empfehlenswert. Und wer nach den ersten Metern im eigenen ID.7 merkt, dass eventuell die Lenkradheizung vergessen wurde, kann diese auch im Nachgang freischalten lassen. Das kostet dann zwar mehr als ab Werk, geht aber wohl nicht mehr in die 0,25-Prozent-Berechnung ein, sofern die 70.000-Euro-Grenze naht (die bald angehoben wird). Ein Punkt, der in naher Zukunft zu Diskussionen führen dürfte, wenn immer mehr Hersteller Extras „over the Air“ im Nachgang anbieten und damit den regulären Neuwagenpreis erhöhen, der Wagen aber bereits mit dem Kaufpreis überall „angelegt“ ist. Schöne neue Welt, das hatten wir ja bereits. *Michael Blumenstein*