



Der neue ID.4 GTX ¹ von Volkswagen

Mai/Juni 2021

Hinweis: Diese Presseinformation sowie Bildmotive und Filme zum ID.4 GTX finden Sie im Internet unter www.volkswagen-newsroom.com.

Alle Ausstattungsangaben gelten für den deutschen Markt.

- 1 = ID.4 GTX / Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Effizienzklasse A+
- 2 = Golf GTD, 147 kW / 200 PS / Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 5,4; außerorts 3,9; kombiniert 4,4; CO₂-Emission in g/km: kombiniert 117; Effizienzklasse: A.
- 3 = Golf GTI, 180 kW / 245 PS / Kraftstoffverbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 9,0-8,6 / außerorts 5,6-5,3 / kombiniert 6,9-6,5; CO₂-Emission in g/km: kombiniert 157-149; Effizienzklasse: D-C
- 4 = Golf R, 235 kW / 320 PS / Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts: 9,0; außerorts: 6,0; kombiniert 7,1; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 163; Effizienzklasse: D

Die tatsächliche Reichweite weicht in der Praxis abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern, Außentemperatur, Anzahl Mitfahrer/Zuladung und Topografie ab. Eine Orientierung bietet für das jeweilige Fahrzeug die genannte Reichweitenspanne, welche voraussichtlich 80 % unserer Kunden im Jahresmittel erreichen werden. Die untere Grenze der Spanne deckt hierbei auch Fahrten bei moderaten Autobahngeschwindigkeiten sowie Fahrten bei tiefen Außentemperaturen im Winter ab.



Inhalt

Der neue ID.4 GTX

Auf den Punkt

**Der ID.4 GTX –
das sportliche Topmodell der ID.4 Modellreihe** **Seite 3**

Zentrale Aspekte

Positionierung **Seite 5**

Dualmotor Allradantrieb **Seite 6**

Der elektrische Allradantrieb **Seite 6**

Das Fahrwerk **Seite 9**

Die E-Maschinen **Seite 10**

Batterie und Ladeangebot **Seite 11**

Die Lithium-Ionen-Batterie **Seite 11**

Das Ladeangebot von Volkswagen **Seite 11**

Design, Innenraum und Bedienung **Seite 12**

Das Exterieurdesign und das Licht **Seite 12**

Der Innenraum **Seite 13**

Die Ausstattung **Seite 14**

Das Bedien- und Anzeigenkonzept **Seite 15**

Connectivity **Seite 16**

Das Infotainment und We Connect Start **Seite 16**

Die IQ.Drive Assistenzsysteme **Seite 17**

Technische Daten **Seite 19**



Auf den Punkt

Der ID.4 GTX – das sportliche Topmodell der ID.4 Modellreihe

Die News auf einen Blick

- **Die ID. Familie wird um die Performance-Marke GTX erweitert:**
Nach GTI und GTE setzt das Label GTX die erfolgreiche Geschichte der sportlichen Topmodelle bei Volkswagen fort – und transferiert sie intelligent in die Elektrowelt.
- **Nachhaltigkeit und Sportlichkeit schließen sich nicht aus:**
GTX bietet großen, CO₂-neutralen Fahrspaß für eine breite Kundengruppe.
- **Einstieg bei 50.415 Euro:** In Deutschland beträgt der Grundpreis für den ID.4 GTX 50.415 Euro. Die Kunden können 7.500 Euro Förderung (netto) beanspruchen.
- **Zwei Motoren für den elektrischen Dualmotor Allradantrieb:**
Der ID.4 GTX hat je eine E-Maschine an Hinter- und Vorderachse. Sie leisten gemeinsam maximal 220 kW (299 PS)* und können als elektrischer Dualmotor Allradantrieb zusammenarbeiten.
- **Sportlich auf Pedaldruck:** Das intelligente Antriebsmanagement schafft die ideale Balance zwischen maximaler Effizienz und starker Leistung. Der ID.4 GTX beschleunigt in 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und wird 180 km/h schnell.
- **Intelligente Vernetzung:** Im ID.4 GTX arbeiten die Regelsysteme für das Fahrwerk und den Allradantrieb eng zusammen. Der so genannte Fahrdynamikmanager, eine intelligente Software, kontrolliert ihr Zusammenspiel.
- **Fahrspaß und Stabilität:** Über die Fahrprofilwahl und den ESC-Button auf dem großen Display entscheidet der Fahrer, wie sich der stärkste ID.4 bewegen soll – sportlich-agil oder kompromisslos stabil.

Volkswagen Communications
Product Communications
Jochen Tekotte
Sprecher Product Line E-Mobility
Tel: +49 5361 9-87057
jochen.tekotte@volkswagen.de

Product Communications
Sonja Tyczka
Sprecherin Product Line E-Mobility
Tel: +49 5361 9-964407
sonja.tyczka@volkswagen.de



Mehr unter
[volkswagen-media-services.com](https://www.volkswagen-media-services.com)



-
- **Hohe Reichweite:** Die Batterie hält 77 kWh Energie (netto) bereit, genug für bis zu 480 km kundennahe Reichweite (WLTP). Mit 125 kW maximaler Ladeleistung lässt sie sich schnell wieder aufladen.
 - **Praktische Aspekte:** Der ID.4 GTX ist in jeder Hinsicht vielseitig – mit großem Innen- und Gepäckraum und mit bis zu 1.400 Kilogramm Anhängelast.
 - **Design einer neuen Ära:** Das Exterieur des ID.4 GTX wirkt kraftvoll. Exklusive Designdetails lassen das Topmodell sportlich und elegant zugleich auf der Straße stehen.
 - **Neue Technologien beim Licht:** Die serienmäßigen IQ.Light-LED-Matrix-Scheinwerfer strahlen ein intelligent geregeltes Fernlicht ab. Leuchtdioden in den Lufteinlässen ergänzen die Lichtsignatur nachts. Am Heck gibt es die innovativen 3D-LED-Rückleuchten.
 - **Topmoderne Bedienung:** Ein Touch-Display mit bis zu 12 Zoll Diagonale, eine natürliche Sprachbedienung mit Online-Anbindung und das ID.Light sind ebenso Standard wie ein Multifunktionslenkrad mit Touch-Bedienung. Auf Wunsch gibt es das Augmented-Reality-Head-up-Display, das ausgewählte Anzeigen mit der Wirklichkeit fusioniert.
 - **Clevere Connectivity:** Das Navigationssystem „Discover Pro“, die Online-Dienste von We Connect Start und die IQ.Drive Assistenzsysteme machen das Fahren entspannt und souverän.
 - **Neue Elektronik-Plattform:** Software und Hardware des ID.4 GTX folgen einer völlig neuen Architektur. Künftig werden Over-the-Air-Updates nach dem Kauf immer wiederkehrende Aktualisierungen ermöglichen.
 - **Nachhaltige E-Mobilität für alle:** Die E-Offensive von Volkswagen ist in vollem Gang. Der ID.4 GTX, der im Werk Zwickau entsteht, wird bilanziell CO₂-neutral an die Kunden übergeben.
 - **Leichter Laden:** Rund um die ID. Modelle baut Volkswagen ein Ökosystem nachhaltiger Mobilität auf. Von der Wallbox ID. Charger bis zum Ladeservice We Charge bekommen die Kunden alles, was sie brauchen, aus einer Hand.
-



Zentrale Aspekte

Der neue ID.4 GTX

Positionierung

Der GTX ist das neue ID.4 Topmodell. Bühne frei für das erste Volkswagen Modell mit dem Label GTX: Dieses Kürzel steht für eine neue Sportlichkeit im Hause Volkswagen, die die Tradition der erfolgreichen GTI-, GTD²- und GTE-Modelle fortschreiben wird. Der ID.4 GTX ist somit das neue Topmodell in der rein elektrischen ID.4 Modellreihe. Seine beiden Elektromotoren – je einer an Hinter- und Vorderachse – geben gemeinsam 220 kW (299 PS) Maximalleistung* ab und arbeiten als elektrischer Dualmotor Allradantrieb zusammen. Diese Technik bietet hohe Fahrstabilität und große Leistungsreserven – kurz: mehr Fahrspaß. Der kompakte ID.4 GTX wird im Sommer 2021 in die europäischen Märkte starten. In Deutschland beträgt sein Grundpreis 50.415 Euro, auf die der Kunde 7.500 Euro Förderung (netto) beantragen kann.

Nachhaltig und sportlich zugleich. Das Kürzel GTX bezeichnet das sportliche Topmodell der jeweiligen ID. Modellreihe. Ähnlich wie GTI, GTE und GTD steht es für eine eigene Produktmarke – es lädt die Welt der elektrischen Mobilität von Volkswagen mit neuer, moderner Sportlichkeit auf. Die Buchstaben GT signalisieren schon seit Langem Fahrfreude, jetzt schlägt das X die Brücke zur Mobilität der Zukunft: Nachhaltigkeit und Sportlichkeit schließen einander nicht aus, sondern ergänzen sich perfekt. Nach dem ID.4 GTX werden weitere Modelle mit dem neuen Kürzel folgen.

Meilenstein der E-Offensive. Die ID.4 Modellreihe ist in das weltweit größte Marktsegment gestartet – die Klasse der kompakten SUV. Damit bildet sie einen strategischen Meilenstein der E-Offensive des Volkswagen Konzerns. Bereits im vergangenen Jahr hat der Konzern den Absatz seiner rein elektrischen Modelle mehr als verdreifacht, spätestens 2025 will er Weltmarktführer für E-Mobilität werden. In den nächsten fünf Jahren sind



Investitionen von rund 46 Milliarden Euro in die Elektromobilität und die Hybridisierung der Flotte geplant, bis 2030 soll der Anteil reiner Elektrofahrzeuge in Europa auf bis zu 70 Prozent steigen.

Ökosystem nachhaltiger E-Mobilität. Um diese neuen Modelle herum entsteht ein ganzes Ökosystem nachhaltiger Elektromobilität. Die Kunden des ID.4 GTX erhalten ein Auto, das bilanziell CO₂-neutral produziert worden ist und ihnen bilanziell CO₂-neutral übergeben wird. Wenn sie es mit nachhaltig erzeugtem Strom – etwa Volkswagen Naturstrom – laden, bleibt es auch im Betrieb klimaneutral.

Dualmotor Allradantrieb

Der elektrische Allradantrieb. Im ID.4 GTX feiert ein völlig neues Antriebssystem Premiere: Der sportliche E-SUV hat je eine E-Maschine an Hinter- und Vorderachse, beide arbeiten bei Bedarf zusammen und bilden somit einen voll variablen Allradantrieb. Der Dualmotor Allradantrieb kommt ohne Kupplungen und Kardanwelle zwischen den Achsen aus – das macht ihn extrem schnell und hocheffizient. Die beiden E-Maschinen sind nicht nur eng miteinander vernetzt, sondern auch an die Regelsysteme für Bremsen und Fahrwerk gekoppelt. Hinzu kommt das Highlight im neuen ID.4 GTX: der von Volkswagen entwickelte Fahrdynamikmanager, der das komplexe Zusammenspiel der einzelnen Systeme koordiniert und kontrolliert.

6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die E-Maschinen des ID.4 GTX kommen gemeinsam auf 220 kW (299 PS)* Maximalleistung. Der hintere Motor gibt 150 kW (204 PS) sowie 310 Nm Drehmoment ab, der vordere 80 kW (109 PS) und 162 Nm. Das sportliche Topmodell sprintet in 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h – eine Zehntelsekunde schneller als der Golf GTI³. Bei 180 km/h erreicht es seine elektronisch begrenzte Spitze. Im NEFZ-Zyklus verbraucht der ID.4 GTX 16,3 kWh Energie, die 77-kWh-Batterie ermöglicht eine kundennahe Reichweitenspanne von 340 bis 480 Kilometern³ im WLTP.



Blitzschnelle Zuschaltung. Bei moderater Fahrweise leistet der E-Motor im Heck aufgrund seiner Vorteile bei Wirkungsgrad und Traktion den Antrieb alleine. Wenn der Fahrer mehr Leistung anfordert, als der Heckmotor aufbringen kann, wird die E-Maschine an der Vorderachse innerhalb weniger hundertstel Sekunden zugeschaltet. Auch die Effizienzverteilung und die Regelung der Fahrdynamik spielen hier entscheidende Rollen. Wenn die Fahrsituation es verlangt, zum Beispiel bei schneller Kurvenfahrt oder glattem Untergrund, unterstützt der Dualmotor Allradantrieb mit seiner vollvariablen Kraftverteilung.

Zentraler Fahrdynamikmanager. Der elektronische Fahrdynamikmanager, eine bahnbrechende Entwicklung von Volkswagen, überwacht sämtliche Bewegungen des ID.4 GTX – ob Beschleunigen, Bremsen oder Kurvenfahrt. Er kommt in ähnlicher Form bereits im neuen Golf GTI und Golf R⁴ zum Einsatz und sorgt dort für eine deutliche Steigerung der Gesamtperformance. Der Fahrdynamikmanager arbeitet eng mit der Stabilitätskontrolle ESC und der Allradregelung zusammen. Diese Vernetzung sorgt dafür, dass Fahrdynamik, Traktion und Stabilität auf Top-Niveau liegen. Die elektronische Quersperre XDS+, die ebenfalls an den Fahrdynamikmanager angebunden ist, rundet bei schneller Kurvenfahrt das Handling ab: Sie bremst die entlasteten kurveninneren Räder leicht ab – damit dreht sie das Auto je nach Bedarf leicht in den Radius hinein.

200 Mal pro Sekunde. Ebenfalls an das System angeschlossen ist die Regelung der adaptiven Stoßdämpfer (DCC), deren Härte für ein agiles und präzises Handling bis zu 200 Mal pro Sekunde angepasst werden kann. Durch das Zusammenspiel mit der guten Lenkansprache und der hoch-präzisen Regelung ist eine lineare, vorhersehbare Fahrzeugreaktion bei gleichzeitig hohem Komfort die Folge – und der Fahrspaß somit garantiert.

Drehzahlbasierte Regelung. Im Vergleich zu einem konventionell angetriebenen Auto erreicht die Präzision der Regelung im ID.4 GTX eine völlig neue Dimension. Ein Grund dafür ist, dass sie nicht mehr auf der Grundlage von Antriebsmomenten, sondern auf der Basis von Drehzahlen erfolgt. Der andere Grund ist, dass die beiden E-Maschinen die Kommandos viel



schneller umsetzen als jeder Verbrennungsmotor. Sie werden über ihre Leistungselektronik in jeder Millisekunde neu angesteuert – so schnell und sanft, dass der Fahrer die Korrekturen nie spürt.

Bis zu fünf Fahrprofile. Der Fahrer kann selbst entscheiden, wie komfortabel, stabil oder sportlich der ID.4 GTX fahren soll – mit der Fahrprofilwahl (Serie). Sie greift auf die Progressivlenkung, die E-Maschinen und die adaptive Fahrwerksregelung DCC (nur im optionalen Sportpaket „Plus“) zu und stellt bis zu fünf Modi zur Wahl: Eco, Comfort, Sport, Individual (im Sportpaket „Plus“) und Traction.

Der Modus Eco ist auf effizientes Fahren, der Modus Comfort auf hohen Fahrkomfort ausgerichtet. Der Modus Individual bietet dem Fahrer zusätzliche Möglichkeiten: Er kann Zwischenstufen zwischen Comfort und Sport anwählen oder beide Modi noch extremer gestalten. Der Modus Traction ist speziell für das Fahren auf losem oder rutschigem Untergrund konzipiert und beinhaltet einen permanenten Allradantrieb bis etwa 20 km/h. Somit sind alle Regelvorgänge auf maximalen Grip ausgelegt, die Motormomente werden reduziert und die DCC-Dämpfer weicher gestellt.

Dynamisches Handling im Modus Sport. Im Modus Sport, in dem die vordere E-Maschine immer zugeschaltet ist, wird der ID.4 GTX zum Kurvenkünstler. Schon beim zügigen Einlenken spürt der Fahrer eine präzise Reaktion auf seine Lenkbefehle. Falls die geregelten DCC-Dämpfer an Bord sind, binden sie das Auto eng an die Straße an und stützen es gegen die Fliehkräfte ab. Wenn der Fahrer am Kurvenausgang aufs rechte Pedal tritt, erlebt er die starke Traktion des Dualmotor Allradantriebs.

Sportmodus auch für die ESC. Noch dynamischer wird das Handling, wenn der Fahrer auf dem großen Touch-Display den ESC-Button betätigt, den es nur im Topmodell GTX gibt. Damit schaltet er die Stabilitätskontrolle ESC auf Sport um, was den Einsatz der Regelsysteme auf das Nötigste beschränkt. So wird ein gewisser Schwimmwinkel erlaubt, der das dynamische Kurvenfahrverhalten noch agiler erlebbar macht. Das bedeutet, dass die Tendenz zum Übersteuern nicht direkt durch Regeleingriffe des ESC



unterbunden wird, das die Fahrstabilität im Rahmen der Systemgrenzen selbstverständlich weiterhin absichert.

Sportlicher Fahrwerkscharakter. Schon das Grundkonzept bietet beste Voraussetzungen für den sportlichen Charakter des ID.4 GTX: Die große 77-kWh-Batterie zwischen den Achsen mit ihrem Gewicht von 486 Kilogramm bringt den Schwerpunkt nach unten und ermöglicht eine ausgeglichene Verteilung der Achslasten. Abweichend vom ID.4 mit Heckantrieb reduziert sich die Fahrzeughöhe mit dem optionalen Sportpaket um 15 Millimeter. Die Vorderachse folgt der klassischen McPherson-Bauweise, die Lenkung ist ausgewogen-direkt übersetzt. Im Heck arbeitet eine kompakte Fünflenker-Aufhängung. Weitere Fähigkeiten erlaubt der Modus Traction, der mit seinem permanenten Allradantrieb (bis etwa 20 km/h) für bestmöglichen Vortrieb auch auf unbefestigten Straßen sorgt. Dabei hilft die Bodenfreiheit des ID.4 GTX von 17 Zentimetern (Version mit DCC).

Große Räder und starke Bremsen. Serienmäßig rollt das Topmodell der ID.4 Baureihe auf 20-Zoll-Leichtmetallrädern im exklusiven Design Ystad. Für bestmögliche Traktion sorgt die optionale 21-Zoll-Mischbereifung im Format 235/45 R 21 (vorn) und 255/40 R 21 (hinten). Die Räder im Design Narvik haben das Format 8,5 x 21 beziehungsweise 9 x 21. Die Felgen sind durch ihr flächiges Design aerodynamisch optimiert, die Reifen weisen wenig Rollwiderstand auf – ohne Abstriche bei Fahr- und Bremsperformance. Die Bremsscheiben an der Vorderachse haben 358 Millimeter Durchmesser. An den Hinterrädern arbeiten Trommelbremsen, deren Beläge auf die Lebensdauer des Autos ausgelegt sind. Korrosion ist hier ausgeschlossen – obwohl die Radbremsen im Fahralltag nur selten gebraucht werden, weil die E-Maschinen die meisten Verzögerungen übernehmen.

Zwei Sportpakete. Schon serienmäßig ist das Setup des ID.4 GTX sportlicher abgestimmt als bei den ID.4 Modellen mit Heckantrieb. Im optionalen Sportpaket erhält der Kunde ein Sportfahrwerk, das die Karosserie 15 Millimeter tiefer legt, und die Progressivlenkung. Ihre



Übersetzung wird immer direkter, je weiter das Lenkrad eingeschlagen wird, sie reicht von 15,9:1 bis 14,5:1. Im Sportpaket „Plus“ kommt noch die adaptive Fahrwerksregelung DCC dazu. Sie managt die Charakteristik der Dämpfer an jedem Rad einzeln im Takt von fünf Millisekunden zwischen weich und hart. Das ermöglicht hohen Fahrkomfort oder präzise-straftes Handling.

Synchronmotor im Heck. Wie bei den ID.4 Modellen mit Heckantrieb arbeitet auch im ID.4 GTX eine permanent erregte Synchronmaschine (PSM) an der Hinterachse. Inklusive Getriebe und Leistungselektronik wiegt der Elektromotor nur etwa 90 Kilogramm. Die große Stärke des PSM-Motors ist die Effizienz – sein Wirkungsgrad liegt in den allermeisten Fahrsituationen deutlich über 90 Prozent.

Asynchronmotor an der Vorderachse. Den Antrieb der Vorderräder übernimmt eine besonders kompakte Asynchronmaschine (ASM). Ihre Vorteile sind die kurzzeitige Überlastfähigkeit und die minimalen Schleppverluste bei Inaktivität. Die ganze Einheit wiegt zirka 60 Kilogramm. Ebenso wie die PSM an der Hinterachse treibt die ASM die Räder über ein Ein-Gang-Getriebe und ein Differenzial an.

Segeln oder rekuperieren? Ein wichtiger Faktor für das effiziente Fahren im ID.4 GTX ist die Rekuperation. Der Fahrer entscheidet mit dem Gangwahlschalter, ob der E-SUV frei rollen oder Energie zurückgewinnen soll, sobald er vom rechten Pedal geht und damit eine Schubphase einleitet. Wenn die Fahrstufe D (Drive) eingelegt ist, wechselt der Antrieb jetzt in den meisten Situationen in den Segelmodus, beide E-Maschinen laufen frei mit. Das Segeln hat Priorität, weil es am effizientesten ist.

Rekuperieren in Fahrstufe B. Wenn der Fahrer die Rekuperation bevorzugt, bietet ihm der ID.4 GTX dafür verschiedene Möglichkeiten. In der Fahrstufe B (Brake) rekuperiert der Antrieb im Schub fast immer, die Grenze liegt bei 0,15 g Verzögerung. Falls vom Fahrer gewünscht, steuert das System Eco Assistent das Segeln und Rekuperieren, sobald sich das Auto einer Zone nähert, die ein langsames Tempo fordert. Für seine intelligente und



effiziente Arbeit nutzt es unter anderem Navigations- und Topografie-Daten.

Bremsrekuperation über 100 kW. Besonders hoch ist die Energierückgewinnung beim elektrischen Bremsen, das vor allem über die PSM im Heck läuft. Es deckt weit mehr als 90 Prozent aller Verzögerungen im Alltag ab. Seine Grenze liegt nahe bei 0,3 g, was mehr als 100 kW Rekuperationsleistung entspricht. Erst darüber aktiviert der elektrische Bremskraftverstärker zusätzlich die hydraulischen Radbremse. Der Übergang ist nahezu unmerklich, die Rekuperation bleibt fast bis zum Stillstand aktiv.

Batterie und Ladeangebot

77 kWh in der Batterie. Der ID.4 GTX ist ein Allrounder, der auch lange Strecken souverän bewältigt. Seine Batterie hat 77 kWh Netto-Energieinhalt und wiegt 486 Kilogramm. Ihr Gehäuse, das aus Aluminium-Profilen besteht und von einem starken Rahmen geschützt wird, birgt zwölf Zellmodule, jedes von ihnen integriert 24 Zellen mit flexibler Außenhülle. Eine Bodenplatte mit integrierten Wasserkanälen temperiert die Module. Volkswagen garantiert dafür, dass die Batterie nach acht Jahren oder 160.000 km Fahrstrecke noch mindestens 70 Prozent ihrer ursprünglichen Kapazität hat.

Ökosystem Laden. Unter dem Begriff We Charge bietet Volkswagen ein Gesamtpaket für das komfortable, vernetzte und nachhaltige Laden von E-Autos. Es hält stets die passende Lösung bereit – auf Langstrecken, unterwegs und zu Hause. Die We Connect ID. App eröffnet den einfachen Zugriff auf das Lade-Ökosystem.

Schnelles Laden mit Gleichstrom. Mit We Charge können Volkswagen Kunden eines der größten Netzwerke in Europa nutzen, es umfasst derzeit mehr als 200.000 Ladepunkte. Über das serienmäßige Mode-3-Kabel lädt der ID.4 GTX Wechselstrom (AC) mit bis zu 11 kW Leistung. An einer DC-Schnellladestation, etwa von IONITY, kann er in zirka 30 Minuten Gleichstrom für die nächsten 300 km (gemäß WLTP) nachladen – mit bis zu 125 kW Ladeleistung. Volkswagen investiert massiv in das europäische



Schnellladenetz und will zusammen mit Partnern bis 2025 ein Netz aus 18.000 Schnellladepunkten errichten.

Der ID. Charger für zu Hause. In der heimischen Garage können die Besitzer des ID.4 GTX Volkswagen Naturstrom laden, der aus zertifizierten Quellen stammt. Besonders komfortabel geht dies mit dem ID. Charger. Die Wallbox steht in drei Ausführungen zur Wahl, alle bieten bis zu 11 kW Ladeleistung. Sowohl der Naturstrom als auch der ID. Charger kommen von Elli, einer Marke des Volkswagen Konzerns.

Design, Innenraum und Bedienung

Kraftvoll und fließend zugleich. Der 4,58 Meter lange ID.4 GTX steht stark und selbstbewusst auf der Straße. Sein modernes Design vereint seinen kraftvollen SUV-Charakter mit hochentwickelter Aerodynamik – der c_w -Wert beträgt nur 0,29. Neben der fließenden Grundform der Karosserie tragen viele Detaillösungen zu diesem Top-Resultat bei. Sie reichen von der elektrischen Kühlerjalousie im Vorderwagen über die bündig versenkten Türgriffe bis zu den plastisch durchgeformten Rückleuchten.

Neue Lichtsignatur in der Nacht. Die Lüftungsgitter in der Front des ID.4 GTX sind hochglänzend schwarz lackiert. In den schmalen äußeren Einlässen liegen jeweils drei LEDs übereinander, sie erzeugen eine exklusive Lichtsignatur in der Nacht. Noch stärker ziehen die serienmäßigen LED-Matrix-Scheinwerfer die Blicke auf sich – ihre Module mit dem seitlichen Ambientelicht erinnern an menschliche Augen. Jedes von ihnen enthält 18 Einzel-LEDs, von denen sich je elf separat abschalten und dimmen lassen. Zusammen mit einem zusätzlichen Spot strahlen sie das IQ.Light ab, das die Straße immer so hell wie möglich ausleuchtet, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Wenn das Fahrlicht eingeschaltet ist, verbindet ein Lichtband die Scheinwerfer miteinander.

Innovative 3D-LED-Rückleuchten. Am Heck des ID.4 GTX strahlen die neuartigen 3D-LED-Rückleuchten: Je neun Flächenlichtleiter, die frei im Raum



stehen, erzeugen ein bogenförmiges Schlusslicht in einem satten Rot-Ton. Das Bremslicht leuchtet in Gestalt eines X, das dynamische Blinklicht wischt von innen nach außen. Zwischen den Heckleuchten spannt sich eine rote Lichtleiste. Zur Begrüßung und Verabschiedung des Fahrers laufen in den Leuchten dynamische Animationen ab.

Sportliche Designdetails. Auch im athletischen, wie aus einem Guss geformten Fahrzeugkörper weisen viele Details auf den Sonderstatus des ID.4 GTX hin. Die Wagenfarbe dominiert stärker als bei den Modellen mit Heckantrieb – sie unterstreicht den Schwung der Linien und den starken Stand des Autos auf der Straße. So sind die Leisten auf den Türen in Wagenfarbe lackiert und nur die schmalen Anbauteile im unteren Bereich der Karosserie in Schwarz. Dach und Heckspoiler tragen ebenfalls Schwarz, die Dachrahmenleiste hochglänzendes Anthrazit. Die Luftgitter an der Front sind in hochglänzendem Schwarz gehalten. Der hintere Stoßfänger hat ein neues, markantes Design, der Diffusoreinsatz ist in Galvanograu lackiert. GTX-Badges zieren Kotflügel, Türen und Heck. Die Farben heißen Gletscherweiß metallic, Mangangrau metallic, Mondsteingrau Uni, Scale Silver metallic, Stonewashed Blue metallic und Kings Red metallic – ein neuer, sportlicher Ton.

Viel Platz im Innenraum. Die Architektur des Modularen E-Antriebs-baukastens (MEB) von Volkswagen, auf dem die ID.4 Modelle basieren, erlaubt eine völlig neue Raumaufteilung. Die Technik-Komponenten brauchen nur wenig Platz, der Radstand beträgt volle 2,77 Meter. Daraus ergibt sich ein Innenraum, der so geräumig ist wie bei einem konventionellen SUV der nächstgrößeren Klasse – er bildet einen Open Space. Sein ruhiges Design unterstreicht das luftige Raumgefühl: Die Instrumententafel scheint zu schweben, die Mittelkonsole ist von ihr getrennt; ihre flexible Konfiguration schafft Ordnung. Der Center-Airbag zwischen den Vordersitzen, der sich bei einem Seitencrash entfaltet, steigert die ohnehin hohe passive Sicherheit weiter.

Hoher Nutzwert. Der Gepäckraum des ID.4 GTX fasst 543 Liter, durch Umklappen der Fondlehnen wächst er auf 1.575 Liter (dachhoch beladen).



Mit seiner elektrisch klappbaren Kupplung darf das Topmodell Anhänger bis 1.400 Kilogramm ziehen (gebremst, bei 8 Prozent Steigung). Falls der Untergrund schlüpfrig ist, etwa auf Schnee oder einer nassen Wiese, sorgt der elektrische Dualmotor Allradantrieb für starken Grip, speziell im Modus Traction.

Color and Trim. Das Interieur präsentiert sich mit einem neuen Farbkonzept, das den Charakter des ID.4 GTX mit seinem sportlich-eleganten, modernen Stil unterstreicht. Die vorherrschende Farbe ist Schwarz. Der obere Bereich der Instrumententafel und die Kunstleder-Inserts in den Türen sind im dunklen Blauton X-Blue gehalten, der für Nachhaltigkeit steht. Rote Kontrastnähte – ein klassisches Symbol für Sportlichkeit und Stärke – setzen hier und auf den Sitzen Akzente. Lenkrad, Lenksäule, Display-Gehäuse und Tür-Inseln glänzen in noblem Schwarz. Das GTX-Logo erscheint auf dem Lenkrad, den Einstiegsleisten und – als Perforation – im oberen Bereich der Vordersitzlehnen. Die Edelstahl-Pedale tragen das ID. typische Play & Pause-Design.

Großzügige Ausstattung. Im ID.4 GTX gehören eine Ambientebeleuchtung mit 30 Farben, ein beheizbares Lederlenkrad und geteilt klappbare Rücksitzlehnen zum Standard-Umfang. Die tierfreien Sitze kombinieren Stoffbezüge mit roten Nähten und Kunstlederapplikationen an den Wangen und im oberen Bereich der Lehne. Beide Vordersitze haben individuell einstellbare Armlehnen an der Innenseite.

Sitze mit AGR-Siegel. Auf Wunsch montiert Volkswagen die Top-Sport-Sitze mit hohen Wangen, integrierten Kopfstützen, Dekorelementen und Biesen. Sie sind mit elektrischer Einstellung, Lendenwirbelstütze sowie Memory- und Massagefunktion ausgestattet und bringen das Gütesiegel der Aktion Gesunder Rücken (AGR) mit. Auch die Top-Sport-Sitze sind tierfrei: Die Wangen sind mit Kunstleder, die Mittelbahnen mit ArtVelours bezogen. Hier handelt es sich um ein Mikrofasergewebe mit einem Anteil von etwa 20 Prozent Rezyklat, das beispielsweise aus alten PET-Flaschen gewonnen wird. Die Lehnen der Vordersitze tragen perforierte „ID.“ Logos.



Extras für noch mehr Komfort. Wie bei den anderen ID.4 Modellen stellt Volkswagen beim ID.4 GTX verschiedene Pakete zur Wahl. Sie heißen Design, Comfort, Infotainment, Assistance und Sport und sind alternativ auch in einer „Plus“-Variante erhältlich. Die Design- und Comfort-Pakete umfassen unter anderem ein großes Panorama-Glasdach, vordere Seitenfenster aus Akustikglas, eine Privacy-Verglasung für den Fond, beheizbare Vordersitze, eine Climatronic mit Zwei- oder Drei-Zonen-Regelung sowie eine besonders vielseitige Mittelkonsole. Für den Gepäckraum gibt es einen doppelten Ladeboden, der die Einladestufe verschwinden lässt, eine Netztrennwand und ein Gepäcknetz.

Bedienkonzept mit zwei Displays. Das Bedienkonzept des ID.4 GTX ist ebenso schlank wie intuitiv. Die Instrumententafel kommt ohne physische Tasten und Schalter aus, das lässt sie clean und hochmodern wirken. Über das Multifunktionslenkrad steuert der Fahrer ein kompaktes Display mit 5,3 Zoll Diagonale, das ihm die wichtigsten Anzeigen präsentiert. An seinem rechten Rand liegt eine Wippe für die Wahl der Fahrstufen. In der Mitte der Instrumententafel steht das große Touch-Display für Navigation, Telefonie, Medien, Assistenzsysteme und Fahrzeug-Setup. Es hat serienmäßig 10 Zoll Diagonale, im Infotainment-Paket „Plus“ sogar 12 Zoll. Die serienmäßige natürliche Sprachbedienung „Hallo ID.“, die viele alltägliche Formulierungen verarbeiten kann, bildet eine weitere Bedienebene. Mit ihrer Online-Anbindung kann sie das geballte Wissen der Cloud nutzen.

Innovative Anzeigetechnologien. Innovative Anzeigetechnologien ergänzen das Bedienkonzept: Das ID.Light (Serie) liegt als schmales LED-Band unter der Windschutzscheibe. In vielen Situationen, etwa beim Abbiegen und Bremsen oder bei Hinweisen des Eco Assistent, unterstützt es den Fahrer intuitiv mit leicht verständlichen Lichteffekten.

Das Augmented-Reality-Head-up-Display. Im Infotainment-Paket „Plus“ kommt das Augmented-Reality-Head-up-Display an Bord. Es fusioniert seine Anzeigen in 3D mit der realen Umwelt: Die Spurmarkierungen der Assistenzsysteme und die Abbiegepeile der Navigation schweben im Blickfeld



des Fahrers in scheinbar zehn Meter Entfernung. Alle Symbole werden passend über die reale Außenwelt gelegt und dynamisch dargestellt. Ein zweites, flaches Fenster für herkömmliche Anzeigen ergänzt das System. Mit dem Augmented-Reality-Head-up-Display transferiert Volkswagen eine Highend-Technologie weltweit erstmals ins Segment der kompakten E-SUV.

Connectivity

Hilfreiches Infotainment. Der ID.4 GTX rollt standardmäßig mit dem Infotainmentpaket vom Band, das das Navigationssystem „Discover Pro“ enthält. Seine integrierte Online-Routenberechnung plant die Ladestopps so, dass das Ziel möglichst schnell erreicht wird. Die Funktion App Connect (ebenfalls Serie) erlaubt das Medienstreaming über das Smartphone, das sich per Android Auto, Apple Car Play und Mirror Link in seine native Umgebung einbetten lässt. Ein weiterer Baustein des Infotainmentpakets ist die Telefonschnittstelle Comfort – sie bindet das Smartphone an die Bordelektronik an und kann es induktiv laden.

Die Online-Dienste von We Connect Start. Die Services von We Connect Start verbinden das Auto mit dem Smartphone des Besitzers und der Verkehrsinfrastruktur. Das Paket umfasst zum einen die Navigationsdienste, darunter die Online-Verkehrsinformationen, ein Online-Kartenupdate und den Dienst Ladestationen, mit dem sich Ladesäulen in der Umgebung rasch finden lassen. Mit dem Dienst Online-Zielimport überträgt der Fahrer Sonderziele über die kostenlose We Connect ID. App vom Smartphone ins Auto. Die Online-Routenberechnung macht die Zielführung vorausschauend, weil sie permanent die aktuelle Verkehrslage und die Prognosen einbezieht. Mit dem Webradio wird das Suchen und Abspielen von Sendern und Podcasts kinderleicht.

Die fahrzeugbezogenen Dienste. Den zweiten Bereich von We Connect Start bilden die fahrzeugbezogenen Services. Die Besitzer des ID.4 GTX können das Laden und die elektrische Standklimatisierung auf einen



gewünschten Abfahrt-Zeitpunkt hin steuern, auch dafür nutzen sie die We Connect ID. App. Darüber hinaus können sie den Ladezustand der Batterie und die Reichweite des Autos abfragen.

Neue Elektronik-Plattform. Hardware und Software des ID.4 GTX sind in einer völlig neuen Architektur konzipiert. Bei der Hardware spielen zwei Hochleistungsrechner mit der Bezeichnung ICAS (In Car Application Server) die Hauptrolle. Die Software-Architektur folgt dem Prinzip stationärer Server: Als breite Service-Plattform konzipiert, vereinfacht sie den Austausch von Daten und Funktionen zwischen den Systemen stark. Das erlaubt es dem Kunden, nach dem Kauf Updates ins Auto zu holen, die künftig den Besitzern von ID. Fahrzeugen zur Verfügung gestellt werden.

Die IQ.Drive Assistenzsysteme. Die Assistenzsysteme für den ID.4 GTX laufen unter dem Begriff IQ.Drive. Die serienmäßige akustische Einparkhilfe bringt eine automatische Rangier-Bremsfunktion mit. Serie sind auch der Spurhalteassistent Lane Assist und der Notbremsassistent Front Assist inklusive Abbiegebremsefunktion und Ausweichunterstützung. Eine weitere Serien-Technologie heißt Car2X. Sie ermöglicht es dem Auto, über den Funkstandard WLANp mit anderen Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur Informationen über lokale Gefahrenstellen auszutauschen.

Das Assistenzpaket und das Assistenzpaket „Plus“. Das Assistenzpaket enthält eine Rückfahrkamera, eine Diebstahlwarnanlage und das schlüssellose Zugangssystem Keyless Access. Das Proaktive Insassenschutzsystem schließt vor einem drohenden Crash die Fensterscheiben und strafft die Gurte. Im Assistenzpaket „Plus“ gibt es die Distanzregelung ACC stop & go. Sie regelt den Abstand zum Vorausfahrenden, zudem wertet sie Verkehrszeichen und Navigationsdaten aus. Der Travel Assist nimmt dem Fahrer innerhalb der Systemgrenzen das Beschleunigen und Bremsen weitgehend ab und hilft ihm durch leichte Lenkeingriffe dabei, in der Mitte der Spur zu fahren. Der Side Assist kann helfen, den Verkehr hinter und neben dem ID.4 GTX zu überwachen. Der Emergency Assist kann das Auto zum Stehen bringen, wenn der Mensch am Steuer dazu nicht mehr in der Lage ist.

Medieninformation



Die Kameras des Systems Area View zeigen das nahe Umfeld aus der Vogelperspektive und erleichtern so das Rangieren.



Die Technischen Daten des ID.4 GTX

	ID.4 GTX
Antriebsmaschinen	Asynchronmaschine an der Vorderachse, permanent erregte Synchronmaschine an der Hinterachse
Max. Systemleistung*	220 kW / 299 PS
Max. Drehmomente	162 Nm Frontmotor / 310 Nm Heckmotor
Getriebe	1-Gang-Getriebe jeweils vorn und hinten
Vmax	180 km/h
0 – 100 km/h 0 – 60 km/h	6,2 s 3,2 s
Energieinhalt Batterie netto	77 kWh
Gewicht Batterie	486 kg
Max. Ladeleistung AC/DC	11 kW / 125 kW
Ladezeit von 5 bis 80 % SOC (bei DC-Laden)	38 min
Energieverbrauch (NEFZ)	16,3 kWh / 100 km
Kundennahe Reichweite (WLTP)	bis zu 480 km
Länge	4.582 mm
Breite	1.852 mm
Höhe	1.616 mm
Radstand	2.765 mm
Sitzplätze	5
Zul. Gesamtgewicht	2.750 kg
Max. Zuladung	601 kg
Luftwiderstandsbeiwert	c_w 0,29
Volumen Kofferraum	543 l - 1.575 l
Max. Anhängelast gebremst bei 12 % / 8 % Steigung	1.200 kg / 1.400 kg
Max. Anhängelast ungebr.	750 kg
Max. Stützlast	75 kg

*Elektrische Maximalleistung 220 kW: Gemäß UN-GTR.21 ermittelte Maximalleistung, welche für maximal 30 Sekunden abgerufen werden kann.

Die in der individuellen Fahrsituation zur Verfügung stehende Leistung ist abhängig von variablen Faktoren wie zum Beispiel Außentemperatur, Temperatur-, Lade- und Konditionierungszustand oder physikalische Alterung der Hochvoltbatterie.



Die Verfügbarkeit der Maximalleistung erfordert insbesondere eine Temperatur der Hochvoltbatterie zwischen 23 und 50 °C und einen Batterieladezustand > 88%.

Abweichungen insbesondere von vorgenannten Parametern können zu einer Reduzierung der Leistung bis hin zur Nichtverfügbarkeit der Maximalleistung führen.

Die Batterietemperatur ist in gewissem Umfang über die Funktion Standklimatisierung mittelbar beeinflussbar und der Ladezustand unter anderem im Fahrzeug einstellbar. Die aktuell zur Verfügung stehende Leistung wird in der Fahrleistungsanzeige des Fahrzeugs angezeigt.

Um die nutzbare Kapazität der Hochvoltbatterie bestmöglich zu erhalten, empfiehlt es sich, für die tägliche Nutzung ein Ladeziel von 80% für die Batterie einzustellen (vor zum Beispiel Langstreckenfahrten auf 100% umstellbar).