ID.4/ID.5 Forum

Vorstellung und Fahrbericht ID.5 GTX

Beitrag von „coala“ vom 5. Juni 2022 um 14:25

Der neue ID.5 GTX

Vorstellung und Fahrbericht, Juni 2022

Nachdem Volkswagen Anfang 2021 den ID.4 auf den Markt gebracht hat, folgt nun rund ein Jahr später der ID.5, welcher ebenfalls auf der MEB-Plattform (Modularer E-Antriebs-Baukasten) basiert. Nun könnte man meinen, die Bezeichnung ID.5 steht für einen größeren Bruder des ID.4, was aber hier nicht der Fall ist. Tatsächlich ist der ID.5 sozusagen die Coupé-Version des ID.4, mit einer flacher auslaufenden Dachlinie, während der ID.4 eben mehr nach "SUV-Kombi" aussieht.

DSC_5659_1600_N.jpg DSC_5647_1600_N.jpg

Die beiden unterschiedlichen Karosserieformen hier im Vergleich: Oben der ID.5 GTX, unten der ID.4 Pro Performance

IMG_7289_1600.jpg IMG_7291_1600.jpg

Antrieb: Als Testfahrzeug haben wir uns die aktuell leistungsstärkste Motorisierung ausgesucht, den ID.5 GTX, welcher insgesamt 220 kW (299 PS) Systemleistung aufbringt. Dabei verteilen sich 150 kW (204 PS) auf die Hinterachse, während die Vorderräder mit weiteren 70 kW (95 PS) zum Vortrieb beitragen. Wählt man den ID.5 "Pro Performance", so fällt im Grunde schlichtweg der zusätzliche Front- und damit auch Allradantrieb weg; es stehen dann noch die 204 Pferdchen an der Hinterachse bereit. Die Einstiegsmotorisierung "Pro" schließlich bietet 128 kW (174 PS), die ebenfalls komplett an die Hinterräder gehen.

Heckantrieb_1600.jpg Frontantrieb_1600.jpg

Bildquelle Aufbau Heck- und Frontantrieb: Volkswagen AG

Batterie und Reichweite: 77 kWh netto (also tatsächlich nutzbar) fasst der Akku des ID.5 bei allen drei Motorisierungen. Das reicht beim GTX für 491 km (nach WLTP, kombiniert), Pro Performance und Pro schaffen jeweils 32 Kilometer mehr, nämlich 523 km. Das liegt einerseits am minimal schlechteren Wirkungsgrad durch zwei E-Motoren samt deren Ansteuerung, aber auch an den 125 kg mehr, welche der GTX durch die hier zusätzlich verbauten Antriebskomponenten auf den Rippen hat.

Ladesystem und Ladezeiten: DC-Laden beherrscht der GTX mit maximal 135 kW. Gesetzt den Fall, man hat eine entsprechend performante Ladesäule zur Verfügung und die Ausgangsvoraussetzungen wie zum Beispiel die Akkutemperatur passen, lässt sich der Akku

innerhalb von 36 Minuten von 5% Restladung auf 80% aufladen. An einer Wallbox, welche 11 kW bereitstellt, vergehen immerhin 7 Stunden und dreißig Minuten, bis der leer gefahrene Akku wieder auf 100% geladen ist. Zwar lässt sich der ID.5 prinzipiell auch an einer normalen 230-V-Haushaltssteckdose mit Hilfe des beiliegenden Ladekabels laden, doch fließen dort - wie üblich bei den sogenannten "Ladeziegeln" - lediglich 10 Ampere durch die Leitung, was rechnerisch dann für eine Ladung auf 100% in etwa 34 Stunden Ladezeit resultiert. Ist man nicht gerade absoluter Wenigfahrer, so kann also nur eine Wallbox wieder für einen "vollen Tank" am nächsten Tag sorgen.

Karosserie/Abmessungen: Knapp 4,6 Meter lang, rund 1,85 m breit und gut 161 cm hoch ist der ID.5. Damit etwas länger als ein VW Tiguan, aber noch 10 cm kürzer als der Tiguan Allspace und fast auf den Zentimeter genauso breit. Größentechnisch betrachtet, stellen ID.5 und ID.4 in der Volkswagen-Familie damit am ehesten die vollelektrischen Brüder zum Tiguan dar.

DSC_5623_1600.jpg DSC_5633_1600.jpg

Beim Design ging man allerdings komplett andere Wege, was im Einheitsbrei vieler, irgendwie immer ähnlicher aussehender Modelle mancher Hersteller, durchaus löblich ist. Über die mittlerweile zahlreicher werdenden durchgehenden Lichtbänder zwischen den Rückleuchten am Heck darf man zwar geteilter Meinung sein, dem ID.5 GTX stehen sie allerdings ganz gut. Das Gleiche gilt auch für die 3D-Rückleuchten, deren Optik recht hochwertig wirkt, sowie die animierten Blinkleuchten.

DSC_5676_1600.jpg DSC_5672_1600.jpg

Kofferraum mit doppeltem Boden zum Verstauen der Ladekabel und flacherer Gegenstände, Leichtmetallrad "Ystad" in unterschiedlichen Größen vorn und hinten. Wie üblich bei den EBV von VW sind Trommelbremsen an der Hinterachse verbaut. Auf einen "Frunk", also einen Kofferraum unter der Motorhaube, muss man als ID.5 Eigner übrigens verzichten, dieser Platz ist bereits von allerlei technischen Komponenten relativ restlos eingenommen. Unschön fällt beim Öffnen dieser Klappe auch hier der verwerfliche Sparansatz bei Volkswagen auf, nämlich keine Gasfeder(n) mehr zu verbauen welche die Klappe offen halten, sondern einen schnöden Stab wie in den frühen 80er Jahren, welcher umständlich in ein - hier auch noch schlecht gekennzeichnetes - Loch in der "Motorhaube" zu fummeln ist. Das ist schon draußen am helllichten Tag eine Zumutung, in der Garage schlichtweg ein Unding.

Fahrwerk: Eher ungewöhnlich bei VW ist die Mischbereifung an Vorder- und Hinterachse. Der GTX steht vorne auf Rädern der Größe 8 J x 20, hinten sind die Felgen hingegen 9" breit. Ähnliches gilt für die Reifen in Airstop®-Technik: Vorne 235/50, hinten 255/45.

Aufpreispflichtig aber unbedingt zu empfehlen ist übrigens das Sportpaket "Plus", welches eine Progressivlenkung und das adaptive Fahrwerk (Dämpferregelung DCC) beinhaltet. Ich hatte das im Mai 2021 auf dem kurzen Probefahrt-Nachmittag mit dem ID.4 Pro Performance schon angemerkt im kleinen Bericht hierzu, dass das Standard-Fahrwerk einerseits etwas hart und stuckerig ist, bei flotterer Gangart dann aber zu schaukelig und schwammig wird. Das gefällt

hier beim ID.5 mit DCC erheblich besser, zumal man auch noch - neben den festen Fahrprofilen - hierfür in feinen Stufen eigene Präferenzen für die Dämpfercharakteristik setzen kann.

Trotz einer gewissen Hochbeinigkeit, welche der ID.5 vermittelt, ist diese glücklicherweise nur eher eine optische Täuschung und eben der Auslegung als SUV geschuldet. Die schweren Hochvolt-Batterien sitzen unter der Fahrgastzelle und sorgen damit für einen relativ tiefen Schwerpunkt.

Interieur/Infotainment: Das dies in erster Linie ein Fahrbericht ist und es vor allem keine großartigen Unterschiede zum bereits bekannten ID.4 gibt, sei hier nur kurz darauf eingegangen. Mehr Informationen gibt es im Link am Ende dieses Berichts.

Wie die meisten reinen Elektrofahrzeuge verströmt auch der ID.5 eine gewisse "Weiträumigkeit". Soll heißen: Man sitzt nicht sonderlich integriert wie in einem klassischen Pkw-Cockpit, sondern eher ein bisschen wie in einem Kleinbus. Dazu trägt in erster Linie auch das Fehlen eines entsprechenden Kombi-Instruments im Cockpit bei. Diese Aufgabe übernimmt ein sogenanntes, 5,3" großes (oder kleines) Fahrer-Display, das irgendwie ein bisschen seltsam aufgepflanzt aussieht und links und rechts neben sich so etwas wie eine, na ja, gähnende Leere hinterlässt. Ein größeres, mittig auf der Instrumententafel platziertes 12" Touch-Display ist für die Bedienung, Navigation und natürlich klassische Radio-Funktionen ("Medien" heutzutage genannt) zuständig. Geschmackssache. Wenn man wie ich vom Touareg CR kommt, mit dessen wuchtig-opulenten Curved-Displays des Innovision-Cockpits, die sauber in die Armaturentafel integriert sind, dazu ordentlich entspiegelt, dann wirkt das irgendwie unfertig, so als fehlte da noch was oder wäre nur vorerst nur zur Probe montiert.

IMG_2359_1600.jpg IMG_2391_1600.jpg

Anders herum wirkt das HUD (Head-Up-Display) des Touareg gegenüber dem viel größeren AR-HUD (Augmented-Reality-Head-Up-Display) des ID.5 beinahe schon antiquiert. Das stellt nämlich nicht nur alles viel größer und damit erheblich besser ablesbar dar, sondern projiziert zusätzlich noch weitere Informationen wie beispielsweise eine Spurverlassenswarnung (siehe Bild oben, Fahrbahnrand rechts) oder aktive und animierte Navigationsanweisungen prominent in die Windschutzscheibe. Sehr gut gemacht.

IMG_2392_1600.jpg IMG_2395.jpg

Wie schon beim ID.4 sind leider die "Slider", also die Sensorflächen zur Bedienung von Klimaanlage und Lautstärkeregelung nach wie vor unbeleuchtet. Ebenso erweisen sich die schwarzen Hochglanz-Oberflächen als enorm empfindlich gegenüber Fingerabdrücken, ebenso wie das Display mit Glossy-Touchscreen. Die Bedienung fürs Licht ist ebenso gewöhnungsbedürftig und wenig intuitiv, wie die kuriose Steuerung der Fensterheber, hier muss mit einem extra Taster immer zwischen vorne und hinten umgeschaltet werden, was ziemlich nervt.

Überhaupt kann ich mich persönlich überhaupt nicht mit den kapazitiven Tasten und Slidern anfreunden. Die für Licht, Klima und Lautstärke reagieren mal mehr mal weniger gut, ab und an

beim ersten Betätigen auch gar nicht. Dafür erweisen sich die Kollegen am Lenkrad, die wenigstens ein haptisches Feedback in Form eines künstlich generierten "Tastenklicks" bieten, als höchst übereifrige Gesellen. Oft kommt es vor, dass man bei einer zufälligen Berührung, meist mit dem Handballen, am Lenkrad irgendeine der zahlreichen Sensortasten versehentlich berührt. Und dann geht zunächst mal die Suche danach los, *was* man denn nun unabsichtlich verstellt hat. Da sind konventionelle, mechanische Tasten die weitaus praxistauglichere Lösung in einem Fahrzeug.

Wie fährt sich der ID.5 GTX? Jetzt kommen wir zum erfreulichen Teil, denn im Gegensatz zum ID.3 First Edition (Fahrbericht hier) und ID.4 Pro Performance mit ihren jeweils 150 kW (204 PS) und Heckantrieb, bereitet der ID.5 GTX ganz erheblich mehr Fahrspaß!

DSC_5644_1600_N.jpg DSC_5642_1600.jpg

Die knapp 300 Pferdestärken schieben den GTX mit einer sehr entspannten Mühelosigkeit und fast lautlos, ohne lästiges Gebrüll und Schaltrucke, vom Stand in nur 6,3 Sekunden auf Tempo 100. Das haben wir auch nachgemessen und können die diesbezüglichen Werksangaben bestätigen. Schön dabei ist auch, dass der GTX selbst in Kurven und beim plötzlichen Beschleunigen mit Maximalleistung sauber in der Spur bleibt und nicht mit dem Heck ausbricht, unnötige ESP-Eingriffe unterbleiben auf griffiger Fahrbahn völlig.

Die 204 PS des Pro Performance sind zwar für den Alltagsgebrauch völlig ausreichend, aber allen, die das Autofahren nicht nur als Mittel zum Zweck sehen, sondern eben auch Freude daran haben, denen würde ich persönlich ganz klar zum GTX raten. Und mein beteiligter Copilot und Co-Fotograf aus diesem Fahrbericht übrigens auch .

Die zusätzliche Leistung samt Antriebskraftverteilung auf Hinter- und Vorderachse machen einen gewaltigen Unterschied in Sachen Fahrdynamik und Traktion. In Kombination mit der adaptiven Dämpferregelung DCC kommt hier eben auch ein gewisses sportliches Fahrerlebnis zustande, was ich beim ID.3 und ID.4 mit der kleineren Motorisierung und dem Standard-Fahrwerk schmerzlich vermisst habe.

Hier möchte ich an der Stelle ein bisschen ausholen, *warum* das bei den Stromern so ist:

- Betrachten wir zunächst die Standard-Beschleunigungsangabe "0 - 100 km/h". Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor müssen in aller Regel mindestens zwei bis drei Gangwechsel bis zum Erreichen dieser Geschwindigkeit durchführen. Bei jedem Schaltvorgang geht natürlich Zeit verloren, die es - im Vergleich zum EBV mit nur einer einzigen Fahrstufe - dann zwischen den Schaltvorgängen wieder aufzuholen gilt. Insofern muss man ganz klar sagen, dass in der Beschleunigung den Werten nach identische Fahrzeuge sich im Fahrbetrieb ganz anders darstellen.

- Das E-Auto beschleunigt vom Stand weg sofort ohne spürbare Verzögerung und dann wie vom Gummiband gezogen, ohne Schaltvorgänge, bis zu seiner Höchstgeschwindigkeit.

- Aber: So toll das auch in der Stadt und bei eher niedrigen Geschwindigkeiten ist, so langweilig ist das auf Landstraßen und eben bei höheren Geschwindigkeiten. Man tritt aufs Gaspedal, es gibt eine sofortige, ruckartige Beschleunigung, aber die lässt eben nach oben hin betrachtet nur noch kontinuierlich nach, da die E-Maschine eben nicht mit steigender Drehzahl an Leistung gewinnt, sondern eine konstante Leistungsabgabe hat.

- Ein (vernünftiger) Verbrenner legt hingegen "nach oben hin" zu, was schlichtweg zu einem dynamischer empfundenen Fahrerlebnis führt, weil er nach jedem Gangwechsel dann wieder aufs Neue in Richtung höhere Drehzahl und damit mehr Leistung geht. Das kompensiert (gefühlt) bis zu einem gewissen Grad die selbstverständlich auch die hier nachlassende Beschleunigung.

Ich selber war ganz zu Anfang recht fasziniert von den Elektrofahrzeugen. Liegt - jetzt nach zig gefahrenen Modellen betrachtet - daran, dass es anfangs halt ganz was anderes ist als das gewohnte Fahren mit einem Verbrenner-Pkw. Ich gestehe, dass es mich zwischenzeitlich langweilt, wenn das E-Auto nicht eine gewisse Mindestleistung hat. Einfach darum, weil es auf Überlandstrecken und auch auf der Autobahn eine unglaublich eintönige und fade Art des Fahrens ist. Emotionslos ist wohl der passendste Ausdruck.

Und genau hier punktet der GTX (und natürlich auch jedes andere Elektro-Auto mit vergleichbarem Leistungsgewicht), weil einfach eine gewisse Leistungsreserve vorhanden ist, die einem wieder Spaß beim Fahren beschert. Der GTX macht das auch noch akustisch topp, denn der legt so ab ca. 80% Leistungsabruf und etwa 80 km/h aufwärts noch ein dezentes Surren vom Antriebsaggregat mit drauf, so dass das Ganze auch noch irgendwie sportlich klingt.

Fazit: Der ID.5 GTX hat mir gut gefallen, weil er nun mal einfach, ja sorry, Ex-BMW-Slogan, Freude am Fahren bereitet. Auch hat im Fahrzeug nichts nervtötend geknistert oder geknarzt und rundum ist der GTX ein angenehmes Auto, ohne größere erkennbare Schwächen.

Das Fahrwerk ist polterfrei und dank DCC auch in der Balance zwischen Komfort und Sportlichkeit sowie Fahrsicherheit gut gelungen. Das in weiten Grenzen neutrale Fahrverhalten beschert keine unschönen Überraschungen, lässt aber durch die asymmetrische Kraftverteilung auf die Hinterachse mehr Freude in Kurven aufkommen, als das bei einem Fronttriebler der Fall ist. Sitzposition und Lenkung gehen absolut in Ordnung, auf der Hinterbank müssen auch größere Personen nicht den Kopf einziehen. Ich selber bin 183 cm groß und da wäre noch etwas Luft nach oben.

Etwas eigentümlich sind die recht weich ausgelegten Rückenlehnen der Stoff-Vordersitze. Das ist zwar keineswegs unbequem, zumindest aber gewöhnungsbedürftig. Das Umschalten zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt mit dem kleinen Hebel an der Lenksäule irritiert am Anfang, zumal dessen entsprechende Beschriftungen just durch den Lenkradkranz in normaler Sitzposition verdeckt werden. Hat man sich allerdings erst mal dran gewohnt ist das sehr praktisch, weil die Hand sozusagen am Lenkrad bleiben kann. Auch funktioniert der Wechsel zwischen Vorwärts und Rückwärts ausgesprochen schnell und ohne spürbare Verzögerung.

Einzige wirkliche Lästigkeit, so wie auch schon beim ID.3 und ID.4 ist das recht teigige Bremsgefühl, sprich der ausgesprochen lange Pedalweg am Bremspedal. Das ist - Rekuperationssteuerung hin oder her - beim Touareg R und Touareg PHEV einfach erheblich besser gelöst.

DSC_5679_1600.jpg

Wir hoffen, der Bericht hat euch gefallen und ganz zum Schluss zeigen wir auch noch die eigentliche Funktion des Heckspoilers beim ID.5

Detaillierte Informationen zur Technik und zu den Ausstattungsmerkmalen findet ihr hier in der Volkswagen Medieninfo vom April / Mai 2020, die wir hier für euch zum Download bereithalten: Internationale_Fahrvorstellung_Volkswagen_ID_5_und_ID_5_GTX_DE.pdf

Grüße

Robert

P.S.: Die Faktoren Reichweite und Gesamt-Umweltbilanz behandle ich wie gewohnt nicht, denn das sind Themen, die sich nicht so einfach festmachen lassen und auch teils individuellen Faktoren unterliegen.

© tech-journalist.de / touareg-freunde.de. Autor und Bilder: Robert Braun

© Medieninformation (PDF) und gekennzeichnete Bilder: Volkswagen AG