VOLKSWAGEN MAGAZIN

Großes Volkswagen-Ladenetz
800.000 Ladepunkte
in Europa

Neuer ID.3
schon ab **29.760€**

Große Kaufberatung
12 Elektro-Modelle von günstig bis sportlich

So macht Laden Spaß
100 Kilometer in 10 Minuten! (S. 5)

So macht Alltag Spaß
Über 700 Kilometer mit einer Akkufüllung (S. 4)

So macht Fahren Spaß
340 PS bei unter zwei Litern Verbrauch (S. 6/7)

ID.3 GTX – Energieverbrauch kombiniert 15,2–14,5 kWh/100 km, CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.4 GTX** – Energieverbrauch kombiniert 18,0–16,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID. Buzz Pro (KR)** – Verbrauch kombiniert 20,8–18,9 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.7 Pro S** – Energieverbrauch kombiniert 16,2–13,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.

Der neue vollelektrische
ID.7*
Ein geräumiges Interieur mit jeder Menge Komfort:
Freuen Sie sich auf den neuen ID.7 und **vollelektrische Freiheit.**
* ID.7: Energieverbrauch kombiniert: 16,2–13,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A. Angaben zu Verbrauch und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von den gewählten Ausstattungen des Fahrzeugs. Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen. Fahrzeugabbildung kann vom Auslieferungsstand abweichen.
volkswagen.de/ID7

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

was bedeutet für Sie Elektromobilität: Elektroautos kann sich keiner leisten? Das Laden dauert ewig, wenn man überhaupt eine Ladesäule findet? Diese Stromer sind lange nicht so umweltfreundlich wie gedacht? Die Reichweite passt nicht zu meinem Alltag und niemand weiß, wie lange so eine Batterie hält?

Diese Fragen stammen aus der Anfangszeit der Elektromobilität und kommen Ihnen sicherlich bekannt vor – sie sind in der Zwischenzeit aber tatsächlich überholt. Das können wir nicht nur bei Volkswagen bestätigen, sondern eine Reihe unabhängiger Tests von Institutionen wie dem ADAC oder der Crashtest-Organisation NCAP belegen dies ebenfalls.

Elektroautos sind in der Mitte der Gesellschaft angekommen, mit Preisen von unter 30.000 Euro bei unserem ID.3 oder Reichweiten von über 700 Kilometern beim ID.7. Und die Autos machen richtig Spaß! Unsere neuen GTX-Modelle mit einer Leistung von bis zu 340 PS und sensationeller Beschleunigung stellen das unter Beweis.

Innovationen und Technologie verbinden Sie bisher vielleicht eher mit teureren Fahrzeugklassen? Lassen Sie sich überraschen: Mit unserem neuen ID.3 GTX übertreffen wir die Reichweite eines Tesla Model Y. Die Substanz und Wertigkeit unserer Produkte möchten wir Ihnen nahebringen. Probieren Sie einmal das Fahrgefühl bei Ihrem Volkswagen Händler aus!

In diesem Magazin zeigen wir Ihnen eines der breitesten Angebote aller Automobilhersteller – vom kompakten ID.3 über unseren Familienkombi ID.7 Tourer bis zum ID. Buzz.

Viel Spaß bei der Lektüre und herzlich willkommen in der Ära der Elektromobilität,

Ihr Martin Sander
Vorstand der Marke Volkswagen für Vertrieb, Marketing und Aftersales

Inhalt

Mythen der E-Mobilität und was wirklich dahintersteckt

Zu teuer und wenig Reichweite? 4

Lange Ladezeiten und schlechte Infrastruktur? 5

Elektroautos machen keinen Spaß! Im Ernst? 6

Die Effizienz moderner E-Motoren .. 6

Elektroautos sind nicht umweltfreundlich? 7

Die Akkus halten nicht lange? 7

Elektroautos sind nicht sicher und brennen leichter? 8

Große Kaufberatung

Welches Elektroauto passt zu mir?

ID.3 und ID.4 9

ID.5, ID.7 und ID.7 Tourer 10

ID. Buzz 11

Impressum 11

ID. Buzz Pro (KR) – Energieverbrauch kombiniert 20,8–18,9 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.

ID.5 GTX – Energieverbrauch kombiniert 17,9–16,4 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.

Mythen der E-Mobilität
und was wirklich dahintersteckt

MYTHOS

Sind E-Autos zu teuer?

Die Preise für Elektroautos sind in den vergangenen Jahren immer weiter gefallen. So kostet ein Volkswagen ID.3 bis Ende Dezember 2024 unter 30.000 Euro[1]. Zum Vergleich: Ein Golf liegt auf einem ähnlichen Preisniveau. Das bedeutet, dass sich die Kaufpreise von Elektroautos und Modellen mit Verbrennungsmotor immer weiter angleichen.

Dazu kommt, dass Elektroautos schon heute günstiger im Unterhalt sind. Eine Kfz-Steuer gibt es für Elektroautos nicht. Zudem liegen die monatlichen Preise für das Laden eines Elektroautos zu Hause an der eigenen Wallbox rund 60 Euro unter den Tankkosten eines Benziners (Beispiel: ID.4 im Vergleich zum Tiguan bei einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 Kilometern). Kleiner Fun Fact: In einigen Großstädten wie Hamburg können Fahrer eines Elektroautos bis zum Erreichen der Höchstparkdauer kostenlos parken …

Wie entsteht der günstige Preis der ID. Modelle? Die Kaufprämie macht's möglich!

Mit der Kaufprämie günstiger zu Ihrem ID. Modell: Als privater oder gewerblicher Einzelkunde können Sie sich einen Preisnachlass von 3.570 Euro beim Kauf eines ID. Modells der Marke Volkswagen Pkw sichern. Gültig bis zum 31.12.2024. Die Kaufprämie wird in der Preisdarstellung des Konfigurators nicht berücksichtigt und mit Bestellung im Kaufvertrag (Barkauf oder Finanzierung) durch den Volkswagen Partner ausgewiesen.

MYTHOS

Haben E-Autos wirklich zu wenig Reichweite?

Der Mythos, dass Elektroautos viel zu geringe Reichweiten haben, hält sich hartnäckig. Die Realität sieht heute anders aus. Die Akku-Technologie ist viel besser geworden als zur Anfangszeit der E-Autos. Das Thermomanagement ist deutlich besser, eine Wärmepumpe hilft im Winter Energie zu sparen und die neueste Generation der Elektromotoren (bei Volkswagen APP550 genannt) ist spürbar effizienter. Sie bietet deutlich mehr Leistung und Drehmoment als die Vorgängergeneration. Das sorgt beim ID.3 GTX[2] für Reichweiten (nach WLTP) von bis zu 604 Kilometern. Beim ID.7 sogar von bis zu 709 Kilometern[3].

Nur auf dem Papier? Nein, wie eine Reichweitenfahrt in der Schweiz zeigt. Dort sind Journalisten im öffentlichen Straßenverkehr mit einem ID.7 fast 800 Kilometer weit mit einer Akkufüllung gekommen. Oder der YouTuber Christopher Karatsonyi („CarManiac"). Er musste mit einem ID.7 bei Dauergeschwindigkeiten von rund 150 km/h auf der Autobahn erst nach über 400 Kilometern nachladen. Übrigens nicht besonders lange: Um den Akku von 5 auf 80 % zu laden, benötigte er weniger als eine halbe Stunde. Aber dass das Laden lange dauert, ist ein anderer Mythos …

[1] ID.3 Pure – Energieverbrauch kombiniert 16,6–15,2 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.
[2] ID.3 GTX – Energieverbrauch kombiniert 15,2–14,5 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.
[3] ID.7 Pro S – Energieverbrauch kombiniert 16,2–13,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.

MYTHOS

Reicht die Infrastruktur?

Ja, denn die Ladeinfrastruktur für Elektroautos in Deutschland und Europa hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. Dass die Infrastruktur nicht reicht, denken häufig Menschen, die noch nie ein Elektroauto gefahren haben. Wer eins besitzt, weiß: Die Infrastruktur ist mittlerweile erstaunlich gut ausgebaut. Mit Schnellladern entlang der Autobahnen und zahlreichen öffentlichen Ladepunkten in den Städten. In ländlichen Gebieten gibt es meist weniger Möglichkeiten, öffentlich zu laden. Allerdings nutzen dort viele Fahrer von Elektroautos die heimische Garage zum Laden – mit einer eigenen Wallbox. Viele europäische Länder investieren zudem weiterhin in den Ausbau. In Deutschland gibt es derzeit etwa 152.000 Ladepunkte im Volkswagen Ladenetz. Ein großer Vorteil der aktuellen Infrastruktur ist die zunehmende Verfügbarkeit von Schnellladestationen an Hauptverkehrsstraßen. Die sogenannten „High Power Charger" (HPC) ermöglichen das Laden in kurzer Zeit.

Somit zeigt sich ein positiver Trend in Deutschland: Die Anzahl von Ladestationen wächst stetig. Die Ladeinfrastruktur muss und wird in Europa aber weiter ausgebaut werden. Apropos … kennen Sie die E-Vorreiter in Europa? Es sind Norwegen und die Niederlande.

Norwegen beeindruckt mit einer sehr dichten Ladeinfrastruktur entlang der Hauptverkehrsachsen und in städtischen Gebieten. Darüber hinaus ist Norwegen auch das Land mit einer der höchsten Raten an E-Fahrzeugen pro Kopf weltweit. Die Niederlande haben die höchste Anzahl an Ladepunkten pro 100.000 Einwohner und eine gut verteilte Infrastruktur, die sowohl städtische als auch ländliche Gebiete abdeckt. Wer hätte das gedacht?

MYTHOS

Dauert Laden ewig?

Nein, dauert es nicht – schon lange nicht mehr. In den letzten Jahren hat Volkswagen die Ladeleistung seiner ID. Modelle Stück für Stück erhöht – bis auf 200 kW beispielsweise im ID.7 Pro S[1]. Damit kann der Akku, der für eine Reichweite von bis zu 709 Kilometern (nach WLTP) reicht, von 10 auf 80 % Kapazität in unter 30 Minuten nachgeladen werden. Eine Pause, die nach einer so langen Fahrzeit ohnehin anstehen würde.

Aber: Es kommt natürlich darauf an, welche Art von Ladestation genutzt wird. An einer haushaltsüblichen 230-Volt-Steckdose in der heimischen Garage kann das vollständige Aufladen eines Elektroautos mehrere Stunden bis zu einem ganzen Tag dauern. Wird daher selten bis nie genutzt.

Weiter verbreitet sind Wallboxen (u. a. für zu Hause), die eine höhere Ladeleistung (häufig 11 kW) bieten. Damit kann ein Elektroauto in einigen Stunden vollständig aufgeladen werden. Wallboxen mit bis zu 22 kW gibt es häufig in Innenstädten, an öffentlichen Einrichtungen, Supermärkten, Baumärkten etc. Fahrerinnen und Fahrer von Elektroautos nutzen diese Art des Ladens also häufig beim Stadtbummel oder über Nacht. An öffentlichen Schnellladestationen (oder auch „Powerchargern"), die Gleichstrom (DC) verwenden, kann die Ladezeit erheblich verkürzt werden. Das bedeutet: Einige Schnellladestationen an Tankstellen und Rastplätzen können ein Elektroauto in weniger als 30 Minuten zu 80 % aufladen. Die Bezahlung ist bei den ID. Modellen übrigens ganz einfach. Mit „Plug & Charge" sind die Kreditkartendaten des Hauptnutzers bereits im Auto hinterlegt – einfach die Ladesäule mit dem ID. verbinden und schon lädt das Auto.

[1] ID.7 Pro S – Energieverbrauch kombiniert 16,2–13,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.

MYTHOS

Machen E-Autos überhaupt Spaß?

Kein Motorenklang gleich keine Emotionen? Die Wahrheit ist anders – wie die breite Palette der GTX-Modelle von Volkswagen zeigt. Der Heckmotor im ID.3 GTX Performance[1] leistet 240 kW (326 PS) und hat 545 Nm Drehmoment – mehr Power bietet kein anderer Elektro-VW mit nur einem Motor. Und es ist sogar mehr als im aktuell stärksten Golf GTI[2].

Dass der ID.3 trotz seiner Kraft mühelos vom Fleck kommt und auf Kurs bleibt, liegt auch an seinem Aktiv-Fahrwerk mit Verstelldämpfern. Das Ergebnis sind Sprintzeiten von 5,7 Sekunden auf 100 Kilometer in der Stunde und ein Spitzentempo von 200 km/h. Hatte wer gefragt, ob Elektroautos Spaß machen?

GTX gibt es aber auch mit zwei Motoren – in allen anderen ID. Modellen. Die Leistung steigt dann auf 250 kW (340 PS). Das Gefühl bleibt das gleiche. Die Allrad-GTX fahren übrigens mit einer technischen Besonderheit: dem Fahrdynamikmanager. Ein Superhirn, nicht größer als eine Zigarettenschachtel. Er kontrolliert jede einzelne Bewegung und arbeitet eng mit der Stabilitätskontrolle sowie der Allradregelung zusammen. Er koordiniert schlafwandlerisch alle Systeme und beschert den GTX-Modellen in jeder Fahrsituation eine Mischung aus Dynamik und Fahrstabilität.

MYTHOS

Sind E-Autos effizient?

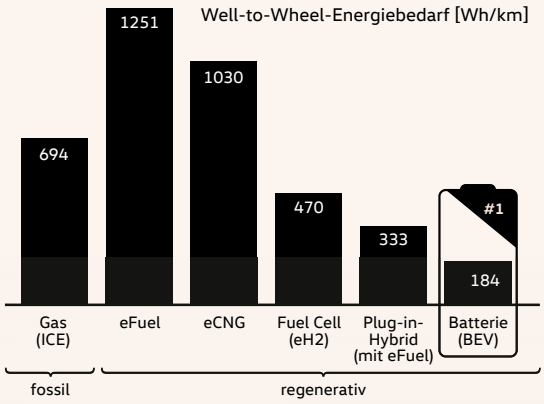
Absolut – sie gehören zu den aktuell effizientesten Autos überhaupt. Denn schon kleinste Details machen den Unterschied und sind wichtiger als bei den Verbrennern. In der Produktpalette von Volkswagen gehört der ID.7 mit seiner ausgeklügelten Aerodynamik zu den Paradebeispielen. Er erreicht als erstes vollelektrisches VW-Modell Reichweiten von bis zu 709 Kilometern[3] (nach WLTP). Dabei trägt der niedrige Luftwiderstandsbeiwert (c_w-Wert, ausstattungsabhängig) von 0,23 maßgeblich zur Effizienz bei. Sein Design wurde speziell auf Aerodynamik optimiert: mit tiefer Front, coupéhafter Dachform, speziellen Rädern und Reifen. Die Maßnahmen wurden durch Computersimulationen und Tests im Windkanal entwickelt – in Zusammenarbeit von Designern und Ingenieuren. Wichtig für die Effizienz ist auch der Elektromotor. Bei Volkswagen heißt die neueste Generation „APP550". Das kleine Kraftpaket leistet 210 kW (286 PS) bei einem maximalen Drehmoment von rund 545 Newtonmetern – der Vorgängerantrieb leistete noch 150 kW (204 PS) und lieferte 310 Newtonmeter. Und obwohl das Drehmoment (und damit auch die gefühlte Kraft des Antriebs) etwa um mehr als 75 % steigt, sinkt der Energieverbrauch deutlich. Den „APP550" gibt es übrigens nicht nur im ID.7, sondern auch in allen anderen ID. Modellen.

Das Ergebnis aller Effizienzbemühungen ist im ID.7 übrigens ein Fahrzeug, das nicht nur effizient, sondern auch komfortabel ist und für lange Strecken taugt. Und falls der Platz nicht ausreicht, hat Volkswagen neben der eleganten Limousine auch noch den Kombi ID. 7 Tourer im Programm. Und der ist nahezu genauso effizient.

[1] ID.3 GTX Performance – Energieverbrauch kombiniert 16,5–14,7 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.
[2] Golf GTI Clubsport – Energieverbrauch kombiniert 7,8–7,5 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 178–171 g/km; CO_2-Klasse G–F.
[3] ID.7 Pro S – Energieverbrauch kombiniert 16,2–13,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.

MYTHOS

Sind E-Autos umweltfreundlich?



Forschende der BW-Universität München sind der Frage der Umweltfreundlichkeit nachgegangen und haben eine Klimabilanz aller Antriebe vorgelegt. Das Ergebnis: Am wenigsten Treibhausgase entstehen durch Elektroautos! Mit Strom aus dem deutschen Mix erzeugen sie über ihren gesamten Lebenszyklus um zwei Drittel weniger CO_2, mit Ökostrom knapp 90 % weniger als ein vergleichbarer Benziner. Rund 800 Modelle, von Verbrennern über Elektro- bis hin zu Brennstoffzellenautos, haben die Wissenschaftler unter die Lupe genommen. Berücksichtigt haben sie den gesamten Produktlebenszyklus – von den benötigten Rohstoffen über den Energieverbrauch der Fertigung inklusive der Batterien bis zum Betrieb der Fahrzeuge. Vom bis dahin anfallenden CO_2-Fußabdruck wurden Recyclingquoten abgezogen, die die Klimabilanz verbessern.

Spannendes Rechenbeispiel: Rund 9,5 kWh Strom entsprechen einem Liter Diesel. Bei einer Reichweitenfahrt in der Schweiz erreichten die Fahrer am Steuer eines ID.7 Pro S[1] einen durchschnittlichen Verbrauch von 10,3 kWh/100 km. Umgerechnet in Diesel bedeutet das lediglich ungefähr 1,1 Liter pro 100 km. Anders gesagt: Der ID.7 ist das neue Ein-Liter-Auto von Volkswagen. Anders als beim Original aber mit fünf Sitzplätzen und Komfort.

MYTHOS

Halten die Akkus?

Ja, sie halten lange. Die Akkus, oder besser „Hochvoltbatterien", sind für das gesamte Autoleben ausgelegt, ähnlich wie der Verbrennungsmotor klassischer Autos. Dass die Akkus langlebig sind, sichert Volkswagen nicht nur mit einer Garantie über acht Jahre oder 160.000 Kilometer zu – die Zuverlässigkeit belegt auch ein Dauertest des ADAC. Die unabhängige Prüforganisation hat einen Volkswagen ID.3 über 100.000 Kilometer getestet. Und dabei nicht geschont.
Und das Ergebnis? Die Technik-Experten des ADAC bestätigen, dass die Hochvoltbatterie des ID.3 nach zweieinhalb Jahren und 100.000 gefahrenen Kilometern in einem guten Zustand sei – und dabei noch 93 % ihrer ursprünglichen Kapazität habe. Kurz gesagt: Die Batterie ist auch nach langer Nutzung noch fast so gut wie neu und kerngesund. Auch die Forscher Der TU München kamen zu dem Ergebnis: Selbst bei völlig unsachgemäßer Anwendung, die in der Praxis die Fahrzeug-Software verhindert, verringert sich die Reichweite des Fahrzeugs nach 150.000 Kilometern um knapp 10 %. Und wer den Akku seines Elektroautos pflegen möchte – es ist ganz einfach:

1. Die Batterie im täglichen Kurzstreckenbetrieb nicht über 80 % laden.
2. Bei mehr als 12 Stunden Standzeit sollte das Fahrzeug zwischen 30 % und 80 % aufgeladen sein.
3. Für das Vollladen (100 %) der Elektroauto-Batterie einen Ladetimer im Lademanager einstellen und anschließend zeitnah losfahren.

[1] ID.7 Pro S – Energieverbrauch kombiniert 16,2–13,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.

MYTHOS

Sind E-Autos überhaupt sicher?

Ja, sind sie. Zumindest, wenn sie von Volkswagen stammen. Bisher hat jedes ID. Modell vom ID.3 bis zum neuen ID.7 die Bestnote der renommierten Crashtestorganisation Euro NCAP bekommen – fünf Sterne! Klingt selbstverständlich, ist es aber nicht, denn die Anforderungen der unabhängigen Prüforganisation werden ständig verschärft.

Warum sind die Elektroautos von Volkswagen so sicher? Zunächst ist da der eigene Anspruch, Sicherheit für die Passagiere gehört zur DNA von Volkswagen. Unabhängig davon, welcher Antrieb unter der Haube steckt. Dafür tüfteln und entwickeln die Ingenieure bereits ab der ersten Minute. Die Karosserie wird so ausgelegt, dass sie zum einen den Passagieren möglichst optimalen Schutz bietet, zum anderen aber „weich" genug ist, um auch die Folgen der Unfallgegner zu minimieren. Für Elektroautos gelten dabei noch einmal besondere Anforderungen: Die Hochvoltbatterie muss aufwändig geschützt werden. Sowohl die Brandgefahr als auch das Stromschlag-Risiko sollen durch spezielle Sicherheitssysteme vermieden werden. Zum Beispiel ist das Fahrzeug darauf ausgelegt, bei einem Unfall den Stromfluss der Batterie sofort zu unterbrechen. Zudem ist die Batterie bei Volkswagen in einem großen, crashsicheren Block im Unterboden verbaut und so vor Deformationen (im Rahmen des Möglichen) geschützt.

Das Ergebnis sind nicht nur die begehrten fünf Sterne bei NCAP – der ID.7 ist so eines der sichersten Autos seiner Klasse. Unabhängig davon, dass er ein Elektroauto ist.

MYTHOS

Brennen E-Autos häufiger als Verbrenner?

Auch wenn sich jetzt einige verwundert die Augen reiben, moderne Elektroautos wie die ID. Modelle von Volkswagen brennen seltener als Verbrenner. Die Einschätzung, dass Autos mit Elektroantrieb häufiger in Brand geraten, ist zwar weit verbreitet, Belege gibt es dafür nicht. Grundsätzlich haben alle Stromer weniger brennbare Flüssigkeiten an Bord. Während also klassische Verbrennerfahrzeuge Benzin oder Diesel im Tank haben, das vergleichsweise leicht entzündlich ist, nutzen E-Autos Batterien, die deutlich weniger anfällig für Brände sind.

Zudem sind die elektrischen Systeme in E-Autos sehr gut überwacht und geschützt. Denn moderne Hochvoltbatterien haben umfangreiche Sicherheitsmechanismen, die Überhitzung und Kurzschlüsse verhindern können. Auch die Bauweise von E-Autos ist rund um die Hochvoltbatterie robust ausgelegt, was das Risiko bei Unfällen und daraus entstehenden Bränden reduziert. Darüber hinaus gibt es strenge Sicherheitsstandards für die Herstellung und den Betrieb von E-Autos.

Laut Statistik des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) ereignen sich in Deutschland jedes Jahr rund 40.000 Fahrzeugbrände – rund 100 pro Tag. Laut Dekra sind Kraftstoff- und Ölaustritt auf heiße Motorteile oder Motoranbauteile in 40 % der Fälle die Ursache für einen Fahrzeugbrand. Durch Reibung von Fahrzeugteilen mit einem Betriebsstoff kommt es in ca. 26 % der Fälle zum Brand. Bei 17 % aller Brände sind entweder ein Kurzschluss oder ein Feuerübergriff von einem anderen Fahrzeug die Ursache.

Große Kaufberatung
Welches Elektroauto passt zu mir?

12 E-Autos von günstig bis sportlich

Volkswagen ID.3

Sophie Brandt lebt ihren Traum vom nachhaltigen Leben mitten in der Großstadt. Die 29-jährige Juristin pendelt täglich zur Arbeit – natürlich klimabewusst. Für Sophie gibt es keine bessere Wahl als den VW ID.3: kompakt und voller smarter Technologien. Das kompakte Elektromodell passt perfekt zu ihrem Lebensstil, denn es bietet nicht nur tagelang genug Reichweite für ihren Arbeitsweg, sondern auch für spontane Wochenendausflüge. Der ID.3 unterstützt sie dabei perfekt – mit seiner leisen und geschmeidigen Fahrweise sowie seiner souveränen Beschleunigung. Ihre anfänglichen Bedenken, dass ein E-Auto ihren Alltag wegen der Ladezeiten einschränken könnte, hatten sich schnell erledigt: Eine Ladesäule am Arbeitsplatz und die ständig steigende Zahl an Ladestationen in und um Berlin haben sie überzeugt. Mit seinem minimalistischen Design entspricht der ID.3 genau Sophies Geschmack – kein Schnickschnack, dafür erstklassige und tierfreie Materialien im Innenraum. Der ID.3 ist damit für Sophie ein Ausdruck ihres umweltbewussten Lifestyles.

Sophies Anforderungen an ein Elektroauto:
- Kompakt, geräumig, wendig, umweltfreundlich und mit moderner Technik
- Leicht zu parken und mit smartem Infotainmentsystem ausgestattet
- Reichweite, die den täglichen Pendelverkehr und spontane Ausflüge abdeckt

	ID.3 Pure	ID.3 GTX
Preis:	**ab 29.760 €***	**ab 43.655 €***
Reichweite:	**bis zu 557 km**	**bis zu 604 km**
Leistung:	**125 kW/170 PS–170 kW/231 PS**	**210 kW/286 PS–240 kW/326 PS**
Größe (L/B/H):	**4,26/2,07/1,56 m**	**4,26/2,07/1,56 m**
Kofferraum:	**385 Liter**	**385 Liter**

Volkswagen ID.4

Harald Waldschmidt aus Regensburg genießt seinen „Unruhestand" in vollen Zügen. Der pensionierte Ingenieur bleibt auch nach dem Ende seiner beruflichen Laufbahn aktiv, liebt lange Wanderungen mit Freunden und entdeckt gemeinsam mit seiner Frau neue Städte und Landschaften. Für seine Unternehmungen braucht er ein Fahrzeug, das viel Platz, Komfort und moderne Technik bietet. Harald schätzt die geräumige Sitzposition und die Assistenzsysteme, die ihm das Fahren und auch Parken besonders angenehm machen. „Früher hätte ich nicht gedacht, dass mir so viele digitale Helfer Spaß machen könnten", sagt er mit einem Lächeln. Seine Sorge galt zunächst der Reichweite, vor allem bei längeren Reisen. Doch der ID.4 hat ihn positiv überrascht: „Es ist eigentlich meistens so, dass eher wir unterwegs eine Pause brauchen, als dass das Auto an die Ladestation muss." Mit dem großen Stauraum und der Reichweite für längere Touren können Harald und seine Frau einfach losfahren und die Welt entdecken – ganz entspannt.

Haralds Anforderungen an ein Elektroauto:
- Vielseitiges SUV mit viel Stauraum für Reisegepäck und den Transport von zwei E-Bikes
- Hohe Reichweiten für längere Fahrten
- Viel Fahrkomfort und einfache Bedienung

	ID.4	ID.4 GTX
Preis:	**ab 36.765 €***	**ab 49.685 €***
Reichweite:	**bis zu 574 km**	**bis zu 527 km**
Leistung:	**125 kW/170 PS–210 kW/286 PS**	**250 kW/340 PS**
Größe (L/B/H):	**4,58/2,11/1,63 m**	**4,58/2,11/1,63 m**
Kofferraum:	**543 Liter**	**543 Liter**

* VW-Prämie von 3.570 Euro bereits abgezogen, gültig bis 31.12.2024

ID.3 Pure – Energieverbrauch kombiniert 16,6–15,2 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.3 GTX** – Energieverbrauch kombiniert 15,2–14,5 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.3 GTX Performance** – Energieverbrauch kombiniert 16,5–14,7 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.3 Pro S** – Energieverbrauch kombiniert 16,4–15,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID. 4 Pure** – Energieverbrauch kombiniert 16,5 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.4 GTX** – Energieverbrauch kombiniert 16,8–16,7 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.

Volkswagen ID.5

Für Bettina und Stefan Jansen dreht sich vieles um Familie, Kreativität und gemeinsame Erlebnisse. Beide arbeiten in kreativen Berufen – Bettina ist Eventmanagerin, Stefan Kreativdirektor – und sind mit ihren zwei Kindern viel unterwegs. Besonders häufig begleitet die Familie ihre Tochter zu Tennisturnieren, oft quer durch Nordrhein-Westfalen. Für diese Fahrten nutzen sie den ID.5, der ihnen nicht nur ausreichend Platz für die Sportausrüstung bietet, sondern auch durch sein elegantes Design punktet. „Das Auto muss zu uns passen – und der ID.5 ist einfach richtig stylisch und gleichzeitig total variabel und zuverlässig", sagt Bettina. Das Einzige, was sie anfangs skeptisch machte, waren die steigenden Strompreise und die möglichen Auswirkungen auf ihre Mobilitätskosten. Doch die transparente Kostenstruktur der Tarife von Elli, dem Lade- und Energieunternehmen des Volkswagen Konzerns, und die günstigen Ladepreise bei IONITY haben sie überzeugt. „Wir wissen immer ganz genau, was uns die Fahrten kosten, und können unterwegs zu fairen Preisen laden", erklärt Stefan. So genießen sie jede Fahrt – sei es zum nächsten Turnier oder eine spontane Entdeckungstour mit der ganzen Familie.

Bettinas und Stefans Anforderungen an ein Elektroauto:

- Elegantes und sportliches Design, das aus der Masse hervorsticht
- Moderne Features wie zeitgemäßes Infotainment mit großem Touch-Display & Sprachsteuerung
- Ausreichend Platz für eine vierköpfige Familie und eine gute Reichweite

	ID.5	ID.5 GTX
Preis:	**ab 39.400 €***	**ab 52.885 €***
Reichweite:	**bis zu 567 km**	**bis zu 540 km**
Leistung:	**125 kW/170 PS– 210 kW/286 PS**	**250 kW/340 PS**
Größe (L/B/H):	**4,58/2,11/1,63 m**	**4,58/2,11/1,63 m**
Kofferraum:	**549 Liter**	**549 Liter**

Volkswagen ID.7

Leonie Wagner ist Pharmareferentin und lebt mit ihrer Familie im Taunus. Ihr Alltag ist vollgepackt: Sie pendelt nach Frankfurt, bringt ihre Kinder zuvor in die Kita und plant spontane Wochenendausflüge mit der ganzen Familie. Dafür braucht Leonie ein Auto, das geräumig und variabel ist – der ID.7 bietet genau das. „Es ist großartig, wie viel Platz der Wagen hat und wie flexibel wir ihn nutzen können, sei es für den Alltag oder für Urlaubsfahrten." Besonders begeistert ist sie auch von dem Augmented-Reality-Head-up-Display, das relevante Informationen wie die Geschwindigkeit oder Navigationshinweise direkt in ihr Blickfeld vor dem Auto projiziert. Ihre anfängliche Sorge war, dass die Reichweite in der kalten Jahreszeit nicht ausreichen könnte. „Es beruhigt mich, dass ich mir keine Sorgen um die Reichweite machen muss und ich sowohl beruflich als auch privat überall pünktlich und entspannt ankomme – selbst im Winter." Der ID.7 gibt Leonie die Mobilität, die sie braucht, um Beruf, Familie und Freizeit unter einen Hut zu bekommen.

Leonies Anforderungen an ein Elektroauto:

- Viel Raum und hohe Variabilität für die unterschiedlichen Zwecke
- Zuverlässige Reichweite
- Problemloses, schnelles Laden auch im Winter

	ID.7	ID.7 GTX	ID.7 Tourer	ID.7 Tourer GTX
Preis:	**ab 50.425 €***	**ab 59.585 €***	**ab 51.225 €***	**ab 60.385 €***
Reichweite:	**bis zu 709 km**	**bis zu 595 km**	**bis zu 690 km**	**bis zu 584 km**
Leistung:	**210 kW/286 PS**	**250 kW/340 PS**	**210 kW/286 PS**	**250 kW/340 PS**
Größe (L/B/H):	**4,96/2,14/1,54 m**	**4,96/2,14/1,54 m**	**4,96/2,14/1,55 m**	**4,96/2,14/1,55 m**
Kofferraum:	**532 Liter**	**532 Liter**	**605 Liter**	**605 Liter**

ID. Buzz (kurzer Radstand)

Preis:	**ab 49.998 €** (ID. Buzz Freestyle)
Reichweite:	**bis zu 329 km**
Leistung:	**125 kW/170 PS–210 kW/286 PS**
Größe (L/B/H):	**4,71/1,99/1,93 m**
Kofferraum:	**1.330–2.232 Liter**

ID. Buzz GTX (langer Radstand)

Preis:	**ab 74.928 €**
Reichweite:	**bis zu 473 km**
Leistung:	**250 kW/340 PS**
Größe (L/B/H):	**4,96/1,99/1,93 m**
Kofferraum:	**1.340–2.469 Liter**

Volkswagen ID. Buzz

Clara Becker, Köchin und Geschäftsführerin eines Familienrestaurants in der Eifel, hatte schon immer eine Schwäche für die ikonischen VW-Busse. Sie liebt die perfekte Mischung aus Tradition und Moderne. Genau die findet sie auch im ID. Buzz. „Ich war schon immer Fan des „Bullis" – und die neue elektrische Variante ist einfach nur klasse", sagt sie. Für Clara ist der großzügige Innenraum ideal, um ihre Einkäufe bei lokalen Winzern und Großhändlern zu transportieren. „Die Raumeffizienz ist einfach super, eben so, wie man sie von allen Bullis kennt", sagt sie. Der ID. Buzz ist für sie nicht nur ein Transportmittel, sondern auch ein treuer Begleiter auf ihren kulinarischen Entdeckungsreisen. „Ich brauche Platz für frische Lebensmittel und Weine – und natürlich auch für unser Gepäck, wenn es mal ins Elsass geht", erklärt Clara. Anfangs war sich Clara nicht sicher, ob der ID. Buzz wirklich eine lohnende Investition für ihr Unternehmen ist. Doch die attraktiven Leasingangebote, die Steuervorteile bei der privaten Nutzung und die langfristige Verbrauchsrechnung haben sie überzeugt. „Auf Dauer zahlt es sich aus – und das gute Gefühl, klimabewusst unterwegs zu sein, gibt's obendrauf."

Claras Anforderungen an ein Elektroauto:

- Großer Innenraum, variables Nutzungskonzept
- Schnelles Laden
- Mühelose Routenplanung inklusive aller Ladestopps

Impressum

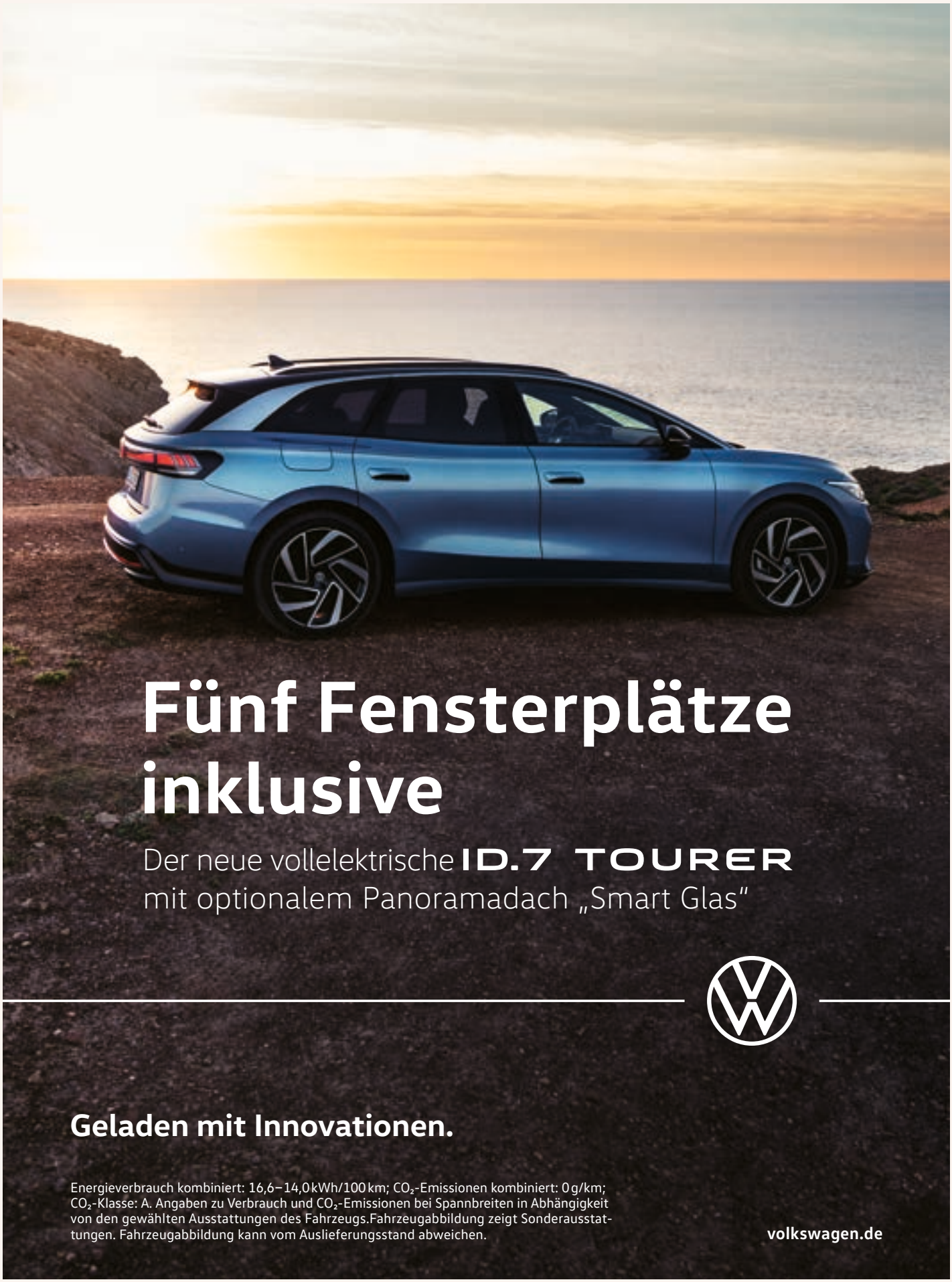
Volkswagen AG
Berliner Ring 2
38440 Wolfsburg
Germany

Verantwortlich für den Inhalt:
Volkswagen Product Communications
Bildrechte: Volkswagen AG

Status 10/2024

© 2024 Volkswagen AG

* VW-Prämie von 3.570 Euro bereits abgezogen, gültig bis 31.12.2024
ID.5 Pure – Energieverbrauch kombiniert 16,1 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.5 Pro** – Energieverbrauch kombiniert 15,7 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.5 GTX** – Energieverbrauch kombiniert 17,9–16,4 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.7** – Energieverbrauch kombiniert 16,1–14,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.7 GTX** – Energieverbrauch kombiniert 18,4–16,2 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.7 Tourer** – Energieverbrauch kombiniert 16,5–14,4 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID.7 GTX Tourer** – Energieverbrauch kombiniert 18,8–16,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID. Buzz Freestyle** (KR) – Verbrauch kombiniert 21,4–20,4 kWh/100 km; CO_2 Emissionen kombiniert 0 g/km; CO2-Klasse A. | **ID. Buzz Pro** (KR) – Verbrauch kombiniert 20,8 –18,9 kWh/100 km; CO_2 Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A. | **ID. Buzz GTX** (LR) – Verbrauch kombiniert 21,3–20,0 kWh/100 km; CO_2 Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse A.


Fünf Fensterplätze inklusive
Der neue vollelektrische ID.7 TOURER
mit optionalem Panoramadach „Smart Glas"
Geladen mit Innovationen.
Energieverbrauch kombiniert: 16,6–14,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A. Angaben zu Verbrauch und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von den gewählten Ausstattungen des Fahrzeugs.Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen. Fahrzeugabbildung kann vom Auslieferungsstand abweichen.
volkswagen.de