



19. November 2020

Ausgewogen und sportlich zugleich – das Fahrwerk des neuen ID.4¹

- **Aufwändige Achskonstruktion, kompakte Fünflenker-Aufhängung hinten**
- **Aerodynamisch optimierte Felgen, Mischbereifung und starke Bremsen**
- **Fahrdynamikregler als zentrales Steuergerät für mehr Agilität und Stabilität**
- **Topmodell ID.4 Max mit Progressivlenkung und Fahrwerksregelung DCC**

Wolfsburg (D) – Wendig in der Stadt, agil auf der Landstraße, gelassen auf der Autobahn: Der neue ID.4 von Volkswagen ist ein Allrounder, der sich leicht und einfach fahren lässt. Volkswagen hat viel Know-how in das Fahrwerk des E-SUV investiert – bei den mechanischen Bauteilen und der elektronischen Regelung.



Der ID.4

„Der rein elektrisch angetriebene SUV ID.4 macht beim Fahren viel Spaß, ähnlich wie der kompakte ID.3²“, erklärt Karsten Schebsdat, Leiter Fahrdynamik, Lenk- und Regelsysteme bei Volkswagen. „In seinem Fahrwerk haben wir zahlreiche Ideen und neue Regelsysteme realisiert, die die Sicherheit und die Fahrfreude weiter steigern.“

Sportliches Handling durch tiefen Schwerpunkt. Schon konzeptionell bringt der ID.4 beste Voraussetzungen für großen Fahrspaß mit. Der Heckantrieb sorgt für starke Traktion – der Fahrer erlebt sie schon, wenn er bei Nässe an der Ampel anfährt. Die Hochvolt-Batterie liegt zwischen den Achsen am tiefsten Punkt des Autos. Davon profitieren der Schwerpunkt und die Gewichtsverteilung: Sie weicht bei allen Antriebsvarianten höchstens um ein Prozent vom Idealwert 50:50 ab.

Die Vorderachse des ID.4 folgt der MacPherson-Bauweise, die Lenkung ist mit einem Verhältnis von 15,9:1 übersetzt. Erstmals bei Volkswagen liegt das Lenkgetriebe vor der Radmitte, diese Position garantiert hohe Stabilität bei schneller Kurvenfahrt. Im Heck arbeitet eine aufwändige Neuentwicklung – eine kompakte Fünflenker-Aufhängung mit einem Hilfsrahmen, der elastisch an die Karosserie angebunden ist. Teile der Aufhängung bestehen zur Gewichtsersparnis aus leichtem Aluminium.

Große Räder und starke Bremsen. Das Räderprogramm des ID.4 startet mit dem Format 18 Zoll, entweder in Stahl oder Aluminium. Ab dem Modell ID.4 Life sind 19-Zöller Standard, darüber gibt es ausschließlich Leichtmetallräder mit 20 oder 21 Zoll Durchmesser. Obwohl die großen Räder in den Radhäusern entsprechend Platz brauchen, benötigt der ID.4 nur 10,2 Meter Wendekreis – extrem wenig für ein Auto seiner Klasse.

Die Felgen sind durch ihr flächiges Design aerodynamisch optimiert, die Reifen weisen wenig Rollwiderstand auf. Bei den Einsteigermodellen ID.4 Pure und ID.4 City haben

Medienkontakt

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

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



Mehr unter
volkswagen-newsroom.com



sie vorn und hinten je 235 Millimeter Breite, die Querschnitte unterscheiden sich je nach Felgenreöße. Alle anderen ID.4 Modelle fahren auf einer Mischbereifung vom Band – an der Vorderachse mit 235 Millimeter Breite, hinten mit 255 Millimeter.

Das robuste E-SUV hat starke Bremsen – die Scheiben an der Vorderachse weisen bei den ID.4 Modellen mit der 77-kWh-Batterie 358 Millimeter Durchmesser auf. An den Hinterrädern arbeiten Trommelbremsen. Ihre Beläge sind auf Lebensdauer des Autos ausgelegt. Korrosion ist ausgeschlossen, obwohl die Radbremsen im Fahralltag nur selten gebraucht werden. Die meisten Verzögerungen übernimmt die E-Maschine, die dabei Energie zurückgewinnt.

Die Progressivlenkung, die Fahrwerksregelung DCC und die Fahrprofilwahl. Mit dem Sportpaket „Plus“ (im Topmodell ID.4 Max) läuft das Fahrwerk des ID.4 zu ganz großer Form auf. Einer seiner beiden Bestandteile ist die Progressivlenkung, die mit zunehmendem Lenkeinschlag immer direkter arbeitet – ihre Übersetzung reicht von 15,9:1 bis 14,5:1. Der andere Baustein ist die adaptive Fahrwerksregelung DCC, die abhängig von der Fahrbahn und der Fahrsituation arbeitet. Sie regelt die Charakteristik des Dämpfers an jedem Rad einzeln, 200 Mal pro Sekunde – das ermöglicht hohen Fahrkomfort oder auch eine straffe Anbindung an die Straße.

Die DCC und die Progressivlenkung sind mit der Fahrprofilwahl gekoppelt, die dem Fahrer die Wahl zwischen vier Modi lässt. Eco, Comfort und Sport sind fix vorkonfiguriert. Im Modus Individual erhält der Fahrer auf dem zentralen Display zusätzliche Einstellmöglichkeiten: Er kann feine Zwischenstufen zwischen Comfort und Sport anwählen oder beide Modi noch extremer machen – also noch komfortabler oder noch dynamischer.

Der Fahrdynamikmanager. Wenn der Fahrer will, nimmt der ID.3 Kurven sehr schnell, stabil und fast neutral – auch dank des elektronischen Fahrdynamikmanagers, der eng mit der Stabilitätskontrolle ESC zusammenarbeitet. Volkswagen hat ihn im neuen Golf vorgestellt. Der Fahrdynamikmanager steuert die radselektiven Bremsengriffe der elektronischen Antriebs-Quersperre XDS und die Arbeit der Dämpferregelung DCC. Dabei nutzt er ein digitales Sollmodell, um in jeder Situation das optimale Fahr- und Lenkverhalten zu erzielen. Schon beim Einlenken in die Kurve verhält sich der ID.4 dadurch spontaner, linearer und präziser.

Die ESC wiederum kooperiert eng mit den Steuergeräten für die E-Maschine und die Leistungselektronik. Obwohl ein Auto mit Heckantrieb prinzipiell zum Übersteuern neigt, stellt diese Vernetzung sicher, dass die Hinterräder des ID.4 in jeder Situation stabilen Grip finden – bei voller Beschleunigung, bei schneller Kurvenfahrt und beim Verzögern per Bremsrekuperation. Diese Traktionsregelung erfolgt – ein weiteres Novum bei Volkswagen – Drehzahl-basiert. Und sie vollzieht sich in jeder Millisekunde neu, also so schnell und damit so sanft, dass der Fahrer sie kaum spürt.

Start mit acht Modellen. Der ID.4, das erste vollelektrische SUV von Volkswagen und das erste E-Weltauto der Marke, startet nach der 1ST Edition mit acht vorkonfigurierten Modellen auf den Markt. Die Hochvolt-Batterie ist mit 52 oder 77 kWh Energieinhalt (netto) erhältlich, die Reichweite beträgt bis zu 520 Kilometer (WLTP). Der Elektromotor steht in drei Leistungsstufen zwischen 109 kW (148 PS) und 150 kW (204 PS) zur Wahl.



Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch. Im Rahmen der Strategie „Transform 2025+“ investiert die Marke Volkswagen bis zum Jahr 2024 elf Milliarden Euro in die Elektromobilität. Der ID.4 ist nach dem ID.3 das zweite Modelle der ID. Familie. Diese neue Produktreihe ergänzt seit kurzem das klassische Portfolio der Marke. Der Begriff ID. steht für intelligentes Design, Identität und visionäre Technologien.

¹ID.4 - Stromverbrauch in kWh/100 km (NEFZ): 16,9 - 16,2 (kombiniert); CO₂-Emission in g/km: 0; Effizienzklasse: A+.

²ID.3 - Stromverbrauch in kWh/100 km (NEFZ): 15,4 - 14,5 (kombiniert); CO₂-Emission in g/km: 0; Effizienzklasse: A+.

Über die Marke Volkswagen:

Die Marke Volkswagen Pkw ist weltweit in mehr als in 150 Märkten präsent und produziert Fahrzeuge an mehr als 50 Standorten in 14 Ländern. Im Jahr 2019 hat Volkswagen rund 6,3 Millionen Fahrzeuge ausgeliefert. Hierzu gehören Bestseller wie Golf, Tiguan, Jetta oder Passat. Derzeit arbeiten weltweit 195.878 Menschen bei Volkswagen. Hinzu kommen mehr als 10.000 Handelsbetriebe mit 86.000 Mitarbeitern. Volkswagen treibt die Weiterentwicklung des Automobilbaus konsequent voran. Elektromobilität, Smart Mobility und die digitale Transformation der Marke sind die strategischen Kernthemen der Zukunft.
