Volkswagen ID.4 204 pk 1st Max

Max Veldhuis
21 februari 2021

Groeispurt

Het elektrische offensief van Volkswagen begint een vlucht te nemen. Vorig jaar verkocht het merk uit Wolfsburg in totaal 134.000 EV's, een verdrievoudiging ten opzichte van 2019. Aan de ID.4 de taak om die groei nog wat extra kracht bij te zetten.

De elektrische ambities van Volkswagen Groep liegen er niet om. Het concern wil op dit vlak een zo groot mogelijk marktaandeel bemachtigen en zodoende komt er voor ieder merk dat onder de Wolfsburgse paraplu resideert een breed scala aan EV's op de markt. Na de ID.3 is de ID.4 het tweede model van Volkswagen dat op het MEB-platform staat, het EV-specifieke onderstel van Volkswagen. Hij deelt een aantal eigenschappen met zijn kleinere broertje: zo hebben ze dezelfde wielbasis en drijft de 204 pk sterke elektromotor in beide gevallen de achterwielen aan. De ID.4 is echter wel een flinke maat groter dan de ID.3 en in uiterlijk opzicht onderscheiden de twee modellen zich duidelijk van elkaar. Bewijst de ID.4 in meer opzichten zijn meerwaarde ten opzichte van de ID.3? Tijd om hem eens nader aan de tand te voelen.

Lichtfestijn

Van buiten is de ID.4 in Ã©Ã©n opzicht meteen te herkennen als een product uit de ID-lijn van Volkswagen: de verlichting. Aan de voorzijde zijn de IQ Light-koplampen, Volkswagens jargon voor matrix-led, met elkaar verbonden door een dunne led-balk en ook aan de achterzijde loopt de verlichting over de gehele breedte van de auto. Bij het ontgrendelen van de auto geven de achterlichten bovendien een kleine lichtshow. Dat ontgrendelen hoef je dankzij Keyless Entry overigens niet meer zelf te doen. Zodra je in de nabijheid van de auto bent gaat de verlichting aan en gaan de deuren vanzelf van het slot. In de aanraakgevoelige deurgrepen zit eveneens led-verlichting verwerkt, dus je hebt geen argument meer om de ID.4 in het donker kwijt te zijn.

De ID.4 heeft dus dezelfde wielbasis als de ID.3, maar groeide 32 centimeter in de lengte naar 4,58 meter. Qua formaat is hij goed te vergelijken met een Tiguan. Waar de ID.3 qua uiterlijk meer weg heeft van een kruising tussen een hatchback en een MPV, gaat de ID.4 meer de kant van een SUV op. De onderkant van de voor- en achterbumper en de deuren is bijvoorbeeld uitgevoerd in zwart kunststof, wat wellicht

doet vermoeden dat de stekkeraar over de nodige offroad-kwaliteiten beschikt. Dat is uiteraard niet het geval. Het kunststof zorgt er wel voor dat de ID.4 iets minder volumineus lijkt dan hij in werkelijkheid is en als bonus laat het zich gemakkelijk reinigen. Andere opvallende stijlelementen zijn de zilverkleurige accenten bij de zijruiten, die een scheiding vormen tussen de witte carrosserie van de testauto en het contrasterende zwarte dak. De 21-inch wielen vullen de wielkasten mooi op, maar zijn door hun ontwerp wel krasgevoelig bij stoepranden. Let dus goed op bij het inparkeren.

Bekend recept

Binnenin de ID4 volgt Volkswagen het bekende minimalistische recept van de ID.3. Voor de bestuurder zit een klein schermpje met daaraan de keuzeschakelaar voor de automaat en pontificaal op het dashboard prijkt een 12-inch touchscreen. Knopjes zijn er nog wel, maar alleen voor de temperatuurregeling, het volume en enkele functies als de parkeerassistent en de rijmodi. Het reduceren van het aantal knoppen in de auto is een terugkerend thema bij de Volkswagen Groep, maar heel intuÃ¯tief werkt het nog niet. Het touchscreen ziet er gelikt uit en de resolutie is meer dan prima, maar de

menustructuur vergt in het begin wat gewenning en voor veel zaken, zoals het instellen van de klimaatcontrole of de stoelverwarming, zijn meerdere stappen nodig. Daarbij start het systeem relatief traag op en reageert het aanraakscherm niet altijd even goed op je input. Ook haperde Apple CarPlay af en toe bij het wijzigen van bijvoorbeeld de rijmodus. Dan keerde het scherm niet terug naar de interface van Apple, maar ging het op zwart. Dit soort softwarematige zaken kunnen met toekomstige updates verholpen worden, maar het is een gemiste kans dat Volkswagen het niet van meet af aan gewoon op orde heeft.

Wat wel op orde is, is het Head Up Display met Augmented Reality. Naast de gebruikelijke informatie krijgt de bestuurder met grote pijlen de navigatie-aanwijzingen direct in zijn blikveld geprojecteerd. In aanvulling daarop licht de ledbalk aan de bovenkant van het dashboard op: een felblauw lichtsignaal van rechts naar links of van links naar rechts benadrukt de rijrichting nog maar eens. Ook leuk: bij het laden licht de balk deels groen op en geeft hij daarmee het actuele batterijpercentage weer. Is de balk volledig groen, dan heb je de volle accucapaciteit weer tot je beschikking.

Ten opzichte van de ID.3 staat de ID.4 qua afwerking en materiaalgebruik een treetje hoger op de ladder. Het dashboard en de deuren zijn bedekt met zacht kunststof en de stoelen zijn bekleed in een combinatie van kunstleder en stof dat lijkt op Alcantara. Het bruine kunstleer zit eveneens in de deuren en geeft het interieur de nodige franje. Die voorstoelen zijn zowel voor de bestuurder als de passagier elektrisch verstelbaar met geheugenfunctie. Ook zijn de zittingen uitschuifbaar, waardoor het vinden van een prettige zitpositie eenvoudig is. De middenconsole 'zweeft' deels en de opbergvakjes zijn flexibel in te delen. Wel is het jammer dat Volkswagen de vrije ruimte onder de middenconsole niet heeft gebruikt om nog wat extra opbergmogelijkheden te creÃ«ren. Al met al is het echter goed toeven in de ID.4. Ook voor de achterpassagiers trouwens, want zowel de hoofd- als beenruimte zijn dik in orde. Met 543 liter aan bagageruimte kun je behoorlijk wat spullen meenemen, maar door de elektromotor onder de kofferbak lever je 72 liter in ten opzichte van de Tiguan.

Zware jongen

Qua vermogen is de ID.4 niet ruimer bemeten dan zijn kleinere broertje. De 204 pk en 310 Nm sterke elektromotor zorgt ervoor dat de ruim 2.100 kg zware ID.4 met name op de tussensprints vlot genoeg is, maar verwacht geen Tesla-achtige prestaties. Dat gewicht maakt tevens dat hij niet echt uitnodigt voor een lekker potje sturen. Je voelt duidelijk dat je met een grote en relatief zware auto onderweg bent. Dat heeft ook weer zijn voordelen, want de ID.4 ligt als een blok op de weg en is heel comfortabel. Met Dynamic Chassis Control (DCC) kun je de stijfheid van de demping nog instellen. Eigenlijk is de ID.4 op zijn best in Comfort: de demping is dan mooi zacht, maar het is niet zo dat de auto dan opeens compleet week aanvoelt.

Onderweg is het stil in de ID.4. Volkswagen heeft duidelijk aandacht besteed aan het elimineren van windgeruis, met name dankzij de toevoeging van dubbel glas. Alleen het rolgeluid van de banden is nog wel tamelijk prominent aanwezig. Dat kan ook komen door de Bridgestone Turanza's die om het relatief grote 21 inch lichtmetaal liggen. Het neutrale weggedrag van de ID.4 is typisch Volkswagen, in die zin past hij perfect naast

de overige modellen van het merk. Het sturen verloopt niet met bijster veel gevoel, maar de stuurbekrachtiging geeft een fijne mate van tegendruk en de auto laat zich ondanks zijn gewicht goed plaatsen. De achterwielaandrijving doet bij het sturen ook een flinke duit in het zakje. Je voelt geen aandrijfkrachten trekken aan het stuurwiel en dankzij de grote mate van maximale stuuruitslag is de draaicirkel indrukwekkend klein voor het formaat van de ID.4.

Met de actieradius is het dankzij de koude weersomstandigheden tijdens de testperiode iets minder goed gesteld. Met een volle accu gaf het display een actieradius van iets meer dan 360 kilometer aan, ruim 130 kilometer onder de beloofde WLTP-actieradius van 497 kilometer. Het gemiddelde stroomverbruik tijdens de test was met 23,2 kWh op 100 kilometer bovendien behoorlijk hoger dan de opgegeven 18,3 kWh op 100 kilometer. Realistisch gezien ligt de actieradius dus eerder rond de 330 kilometer. Bij warmer weer ligt het voor de hand dat de ID.4 afhankelijk van de rijstijl van de bestuurder wel boven de 400 kilometer uit komt. Wanneer de accu leeg is, 'tank' je 'm aan de snellader vol met een laadsnelheid van 100 kW. In de test haalden we die snelheid ook, maar door de kou duurde het wel even voordat de accu op temperatuur was. In ongeveer drie kwartier laadden we van tien naar 80 procent.

Vroegboekkorting

Een optie die wellicht helpt bij het realiseren van een betere actieradius is de warmtepomp, die op 'onze' 1st Max 1.271 euro kost. Heel veel meer opties zijn er niet, want Volkswagen werkt voor de ID-modellen met pakketten in plaats van losse opties. In totaal zijn er vijf reguliere pakketten: Life, Business, Family, Tech en Max, oplopend in prijs en uitrustingsniveau. De Life is er vanaf â‚¬47.290 en beschikt standaard al over de accu van 77 kWh en de 204 pk sterke elektromotor. Voorlopig is dit de enige leverbare krachtbron, maar er komen meerdere versies aan. Daarnaast zijn zaken als adaptieve cruise control, een 10-inch touchscreen met navigatie, DAB+ en Apple CarPlay, stoel- en stuurverwarming en draadloos opladen voor de smartphone altijd aanwezig. In deze koude dagen is het verder fijn om te weten dat standverwarming eveneens tot de standaarduitrusting behoort.

Klanten die er vroeg bij zijn kunnen ook kiezen uit de twee 'first editions': de 1st en 1st Max. Deze onderscheiden zich van buiten door de standaard zilverkleurige accenten en grotere wielen, die op de reguliere uitvoeringen een meerprijs hebben. De 1st is qua

uitrusting vergelijkbaar met de Life, terwijl de 1st Max waar wij mee onderweg zijn van alle gemakken voorzien is. Voor â‚¬57.690, ruim 10 mille meer dan de Life, krijg je onder meer IQ Light (matrix-led), het Head Up Display met Augmented Reality, een uitgebreider 12 inch touchscreen, Travel Assist (semi-autonoom rijden), een panoramadak en elektrisch verstelbare voorstoelen met een massagefunctie voor zowel de bestuurder als passagier. De enige opties die je in dat geval nog kunt aanvinken zijn de eerder genoemde warmtepomp en een elektrisch wegklapbare trekhaak voor 1.295 euro. Voordat je de caravan van stal haalt: de ID.4 mag maar 1.000 kilo geremd trekken. Dat feest gaat met een beetje sleurhut dus niet door.

Op de goede weg

In feite valt de ID.4 in het EV-landschap tussen twee segmenten in. Hij is qua formaat goed vergelijkbaar met nieuwkomer Aiways U5 en de Kia e-Niro komt ook in de buurt, maar qua prijs en afwerkingsniveau is hij duidelijk boven deze twee auto's gepositioneerd. De ID.4 staat echter lager op de ladder dan EV's als de Audi e-tron en Mercedes-Benz EQC. Dat maakt dat de Volkswagen een tamelijk unieke positie

inneemt en vooralsnog weinig concurrentie te dulden heeft. Daar komt verandering in, want binnenkort brengt concerngenoot Skoda de Enyaq op de markt en fabrikanten als Stellantis en Renault werken eveneens aan een uitbreiding van het EV-aanbod.

Volkswagen laat met de ID.4 echter zien dat het op de goede weg is als het gaat om haar elektrische offensief. De SUV biedt beduidend meer ruimte en een hoger afwerkingsniveau dan de ID.3, waarmee hij zijn meerprijs dus op meerdere fronten rechtvaardigt. Op softwarematig gebied valt er echter nog wel wat winst te behalen en ook de bediening van de verschillende functies in de auto is niet altijd even intuÃ¯tief. Daarnaast is de ID.4 een zware jongen, wat betekent dat hij de ID.3 voor zich moet dulden als het gaat om de prestaties en dat de actieradius ondanks zijn grotere accucapaciteit van 77 kWh niet heel veel hoger ligt.

Al met al is de ID.4 echter een volwassen aanvoelende EV die voor de meeste Volkswagen-rijders zal voelen als thuiskomen. Nu alleen die software nog...

Plus

+ Ruim interieur
+ Comfortabel en stil
+ Afwerking interieur

Min

- Zwaargewicht
- Softwarematige bugs
- Prestaties niet indrukwekkend