
VW ID 5 GTX: Der Vorhang hebt sich...bald

Von Alexander Voigt

Ungetarnt wird man ihn erst ab seiner Messepremiere im Rahmen der diesjährigen IAA Mobility Anfang September in München zu sehen bekommen: Der neue Volkswagen ID 5 GTX ist nach dem ID 3 und ID 4 das dritte Modell auf Basis des Modularen Elektro-Antriebsbaukastens (MEB). Einen ersten Blick auf das vollelektrische – noch maskierte – Performance-Fahrzeug gewährte Volkswagen Ende Juli bei einem verschwiegenen „Covered Drive“ vor den Toren Düsseldorfs.

Der ID 5 GTX ergänzt als SUV-Coupé die ID-Familie, die bisher aus dem kompakten ID 3 und dem ID 4 mit einer klassischen SUV-Silhouette besteht. Der sportlich-elegante Auftritt des Neuen wird neben der starken, markanten Front durch die früh absinkende Dachlinie bestimmt. Das Coupé-Design sorgt insbesondere gegenüber dem ID 4 für einen optisch deutlich tieferen Schwerpunkt, obwohl der ID 5 GTX mit einer Länge von 4,61 Meter – dank anderer Stoßfänger – lediglich drei Zentimeter länger als sein SUV-Bruder ist. Hinzu kommt die bessere Aerodynamik, so dass der nur mit einer 77 Kilowattstunden-Batterie erhältliche Stromer sogar über eine WLTP-Reichweite von bis zu 497 Kilometer verfügen wird.

Darüber hinaus entspricht der ID 5 GTX technisch dem ID 4 GTX und verfügt somit auch über einen Dualmotor mit Allradantrieb, bei der zwei E-Maschinen – je eine an der Vorder- und Hinterachse – ohne Kupplung oder Kardanwelle miteinander vernetzt sind. Gemeinsam kommen sie auf eine Systemleistung von 220 kW (299 PS), die das vollelektrische SUV-Coupé auf eine Spitzengeschwindigkeit von 180 Stundenkilometer beschleunigen sollen.

Das Highlight des Fahrzeuges wird auch im ID 5 GTX der von Volkswagen entwickelte elektronische Fahrdynamikmanager sein, der nicht nur das Zusammenspiel der beiden E-Motoren steuert, sondern auch den Antrieb mit den Regelsystemen der Bremsen und des Fahrwerkes verknüpft. Er überwacht sämtliche Bewegungen des ID 5 GTX – ob Beschleunigen, Bremsen oder Kurvenfahrt – und arbeitet dabei eng mit der Stabilitätskontrolle ESC und der Allradregelung zusammen. Die elektronische Quersperre XDS+, die ebenfalls an den Manager angebunden ist, rundet bei schneller Kurvenfahrt das Handling ab: Sie bremst die entlasteten kurveninneren Räder leicht ab und dreht dabei das Auto je nach Bedarf leicht in die Kurve hinein. Zusammen mit der präzisen Lenkansprache sorgen die Regelungen des Fahrdynamikmanagers für eine lineare, vorhersehbare Reaktion – Fahrspaß ist somit garantiert.

Die mögliche Anhängelast von bis zu 1400 Kilogramm (bei acht Prozent Steigung) unterstreicht die Alltagstauglichkeit. Das neue MEB-Performance-Coupé wird in Zwickau von den Bändern rollen und bilanziell CO₂-neutral an die Kunden übergeben. Wird es mit „Grünstrom“ geladen, kann es nahezu klimaneutral gefahren werden. (aum/av)

Bilder zum Artikel



ID 5 GTX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



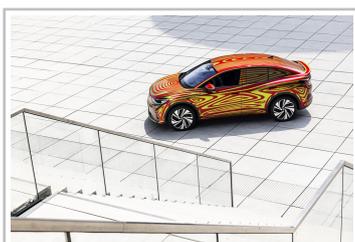
ID 5 GTX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



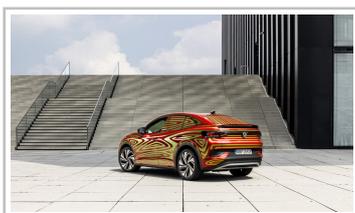
ID 5 GTX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



ID 5 GTX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



ID 5 GTX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



ID 5 GTX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



ID 5 GTX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
