



17 november 2023

100 procent Volkswagen: met de ID.7 bereikt het topmodel van de elektrische ID.-familie een nieuw niveau

- Hogere middenklasse: de volledig elektrische ID.7¹ is een gloednieuwe modelreeks ontwikkeld door Volkswagen voor frequente privé- en zakelijke rijders
- Nieuwe aandrijving met hoog rendement: de ID.7 Pro met 77 kWh-batterij maakt indruk met een groot WLTP-rijbereik tot 621² kilometer en een koppel van 545 Nm
- Nieuwe cockpit: de ID.7 is de eerste Volkswagen en het eerste model in zijn klasse met standaard een head-updisplay met augmented reality
- Topklasse voor de middenklasse: de nieuwe temperatuurregeling en massagefunctie voor de stoelen en de nieuwe Air Care Climatronic bieden comfort van topklasse
- ID.7-gamma wordt aanzienlijk uitgebreid: vanaf 2024 wordt de ID.7-modelreeks verrijkt met andere versies, zoals de GTX³- en Tourer³-modellen

Volkswagen blijft het tempo van de elektrische transformatie opvoeren: de nieuwste hardware- en software-updates voor de ID.3, ID.4 en ID.5 worden nu gevolgd door de start van de serieproductie van de gloednieuwe ID.7¹. De berline-coupé werd onlangs door een internationale jury uitgeroepen tot 'Duitse Auto van het Jaar 2024' (www.gcoty.de). De nieuwe Volkswagen behaalde niet alleen de eerste plaats in de categorie Premium, maar ook in de algemene rangschikking. De winnaar werd gekozen uit alle nieuwe voertuigen die de voorbije 12 maanden waren gepresenteerd. Met zijn lengte van bijna vijf meter en uitgerust met de beste comfortvoorzieningen is de ID.7 een Volkswagen in de hogere middenklasse. Daar maakt hij indruk met een nieuwe aandrijving met hoog rendement, een groot rijbereik, een hoge oplaadsnelheid, veel ruimte, een gloednieuw hightech interieurconcept en een hoog kwaliteitsniveau. De ID.7 wordt wereldwijd gelanceerd, te beginnen in Europa: hier is de nieuwe Volkswagen ID.7 Pro met 210 kW (286 pk)⁴ en 77k Wh-batterij nu al te bestellen. Het WLTP-rijbereik voor dit model bedraagt tot 621² kilometer. Volkswagen is van plan om het gamma van de modelreeks de komende maanden verder uit te breiden. De lanceringsversie zal worden gevolgd door ID.7-modellen met een nog grotere batterij, een sportieve GTX-versie met vierwielaandrijving en een breakversie die in het ID.7-gamma Tourer zal worden genoemd.



Press contact Volkswagen
Joke Boon
PR Manager
Tél. : +32 (0)2 754.03.95
joke.boon@dieteren.be

D'leteren Automotive SA/NV
Maliestraat 50, rue du Mail
1050 Brussel/Bruxelles
BTW/TVA BE0466.909.993
RPR Brussel/RPM Bruxelles



Meer informatie
<https://www.dieteren.be/nl>



Het grootste ID.-model tot nu toe. Thomas Schäfer, CEO van Volkswagen: “Ons nieuwe topmodel, de ID.7, toont aan hoe we elektrische mobiliteit comfortabel maken en geschikt voor lange afstanden. De berline biedt topkwaliteit, een intuïtieve bediening en efficiënt rijplezier – gewoon 100% Volkswagen. Ik ben ervan overtuigd dat de auto zeer goed zal worden ontvangen door onze klanten. De ID.7 is een van de elf nieuwe elektrische modellen die we tegen 2027 op de markt zullen brengen.”

Nieuw cockpitconcept. Naast de nieuwe generatie van elektrische aandrijving zal de nieuwe ID.7 ook een hele reeks technische innovaties introduceren. Zo is de ID.7 het enige voertuig in zijn klasse dat standaard is uitgerust met een head-updisplay met augmented reality (AR). Het projecteert alle informatie die relevant is voor het rijden in het gezichtsveld van de bestuurder, zodat hij zijn ogen niet van de weg hoeft te halen. Tegelijkertijd verandert het nieuwe AR-head-updisplay de architectuur van de cockpit omdat de klassieke instrumenten een stuk kleiner zijn geworden (als redundant informatieniveau). Ook daardoor wordt de aandacht van de bestuurder meer gericht op het AR-head-updisplay en dus op wat er op de weg gebeurt. Daarnaast heeft Volkswagen het standaard infotainmentsysteem opnieuw ontworpen, met een intuïtieve menustructuur en een groot, optisch vrijstaand aanraakscherm met een diagonaal van 38 centimeter (15 duim). De aanraakgevoelige schuifregelaars voor temperatuur en volume onder het display zijn verlicht.

Topklasse op het vlak van klimaat en zitcomfort. De interactie met de ID.7 is geperfectioneerd dankzij een nieuwe online besturingsfunctie op basis van natuurlijke spraak. De antwoorden op commando's en vragen zijn net zo uitgebreid en interactief als die van de spraakassistenten op de nieuwste smartphones. Dankzij nog meer nieuwe functies – zoals automatisch gestuurde verluchttingsroosters met elektronische actuatoren en nieuwe optionele ergoActive-stoelen met een nieuwe drukpuntmassagefunctie en (in de topversies) automatische temperatuurregeling – biedt de ID.7 een klimaat- en zitcomfort op het niveau van de topklasse. Een andere nieuwe ontwikkeling is het optionele 'smart glass' panoramadak, waarvan de glaslagen elektronisch kunnen worden omgeschakeld van ondoorzichtig naar transparant en andersom, met een schuifregelaar in het dak of via spraakbesturing.

Groot rijbereik. In de ID.7 heeft Volkswagen een groot aantal technische oplossingen geïmplementeerd om het energieverbruik te verlagen en het rijbereik te vergroten. Dankzij een gecombineerd WLTP-verbruik van slechts 16,3 tot 14,1 kWh per 100 kilometer komt de autonomie van de elektrische Volkswagen in de buurt van die van modellen met een benzinemotor. Het lage energieverbruik en het grote WLTP-rijbereik tot 621 kilometer² van de ID.7 zijn het resultaat van een combinatie van verschillende factoren: de bijzonder hoge



efficiëntie van de nieuwe aandrijving en de hoge energiedichtheid van de batterijcellen van de nieuwste generatie. Een andere factor is het gestroomlijnde koetswerk met een luchtweerstandscoefficiënt van slechts 0,23, wat (afhankelijk van de uitrusting) eveneens helpt om het energieverbruik te beperken.

Stille prestaties en snelladen. Met zijn bijna geruisloze aandrijving en het laagst mogelijke niveau van windgeruis bereikt het geluidscmfort in de ID.7 een niveau dat in de wereld van verbrandingsmotoren alleen haalbaar is voor luxeberlines. Tegelijkertijd levert de Volkswagen, die elektronisch is begrensd op een topsnelheid van 180 km/u, ook dynamische prestaties. Zo kan de ID.7 in 6,5 seconden accelereren van 0 naar 100 km/u⁵. Nog indrukwekkender is evenwel de spontaniteit waarmee de elektromotor van 210 kW het maximale systeemkoppel van 545 Nm overbrengt op de aangedreven achteras. De ID.7 kan ook net zo snel nieuwe energie absorberen als accelereren: wanneer ze in optimale omstandigheden wordt opgeladen aan een DC-snellaadstation, neemt de batterij met een laadvermogen tot 175 kW⁶ in slechts 10 minuten voldoende energie op voor een extra rijbereik tot 204 kilometer (volgens WLTP). En als het batterijpeil nog maar 10 procent bedraagt, kan ze in ongeveer 28 minuten weer tot 80 procent worden opgeladen.

Progressieve styling vooraan. Het design van de ID.7 is gebaseerd op vloeiende en gespierde lijnen. De voorkant bijvoorbeeld is grotendeels gesloten. Hier wordt het design met name bepaald door de driedimensionale vormgeving van de motorkap en de ledkoplampen met hun smalle ledstrip voor de dagrijverlichting en richtingaanwijzers, die boven in de koplampunit zijn geïntegreerd. Er is ook de optie om de ID.7 uit te rusten met de nieuwste versie van de IQ.LIGHT-ledmatrixkoplampen met automatische verlichtingsregeling, slechtweerverlichting, welkomstfunctie, dynamische regeling van het koplampbereik en dynamische bochtverlichting. Dankzij de interactie tussen de ledkoplampen en de uitgesproken koetswerklijnen oogt de ID.7 niet alleen doelgericht en zelfverzekerd, maar ook sympathiek – typisch Volkswagen.

Langgerekt silhouet. Een bepalend stijlelement van het silhouet is de karakterlijn onder de lange raamlijst met een scherpe 'undercut'. Dat creëert een krachtige en positieve spanning in de flank van het voertuig. Ook de voertuigproporties helpen de ID.7 om van opzij een elegante en krachtige indruk te maken. De nieuwe Volkswagen is 4.961 mm lang en heeft een lange wielbasis van 2.971 mm. De korte koetswerkoverhangen zijn dan ook scherp afgelijnd. Hoewel de ID.7 het grootste ID.-model is tot nu toe, is de berline-coupé ook de laagste, met een hoogte van 1.536 mm.



Opvallende horizontale ledstrip achteraan. In de aflopende achterpartij benadrukken horizontale lijnen de koetswerkbreedte van 1.862 mm. De meest dominante lijn is een horizontale ledstrip, die doorloopt in de omhullende ledachterlichtclusters (ook verkrijgbaar als optionele 3D-ledachterlichtclusters met geanimeerde remlichten en dynamische richtingaanwijzers). Inclusief buitenspiegels bedraagt de maximale breedte 2.141 mm.

Veel ruimte om te reizen. Dankzij zijn lange wielbasis en het compacte ontwerp van het aandrijfsysteem biedt de ID.7 veel ruimte op zowel de eerste als de tweede zitrij. Dat wordt vooral duidelijk achterin, met de royale beenruimte. Ondanks de in de voertuigbodem geïntegreerde batterij en de lagere koetswerkhoogte in vergelijking met alle andere ID.-modellen biedt de ID.7 nog steeds een goede hoofdruimte. Hij is goed voor 1.030 mm hoofdruimte voorin (of 1.025 mm met het panoramadak) en 961 mm achterin (960 mm met het panoramadak). Achteraan verschaft de elektrisch bedienbare achterklep toegang tot een bagageruimte met een inhoud van 532 liter; wanneer de ruimte tot aan de eerste zitrij is gevuld, neemt het volume toe tot 1.586 liter.

De ID.7 onthoudt de weg. Rijhulpsystemen zoals Travel Assist nemen indien nodig de laterale en overlangse controle⁷ van de ID.7 over. Indien gewenst kan de Volkswagen met behulp van Travel Assist ook automatisch van rijstrook veranderen⁷ op snelwegen. De bestuurder behoudt de controle over het rijmanoeuvre, maar wordt wel aanzienlijk ontlast bij het rijden. Ook bij het parkeren kan de ID.7 verschillende soorten manoeuvres⁷ autonoom uitvoeren. Een voorbeeld is de geheugenfunctie voor Park Assist, die kan worden gebruikt voor terugkerende parkeermanoeuvres, bijvoorbeeld thuis in een carport of op de bedrijfsparking. Zodra hij het manoeuvre heeft geleerd, kan de Volkswagen volledig automatisch⁷ parkeren over een afstand tot 50 meter. Het enige wat de bestuurder nog hoeft te doen, is het parkeerproces superviseren.

Exclusieve standaarduitrusting. Voor zijn lancering op de Europese markt wordt de berline-coupé aangeboden als ID.7 Pro-versie met een 77 kWh-batterij. Dat model wordt geleverd met een ongelooflijk uitgebreide standaarduitrusting. De ID.7 voor de Europese en Noord-Amerikaanse markt zal worden geproduceerd in Volkswagens elektromobiliteitsfabriek in Emden, Duitsland.



Belangrijkste kenmerken

KOETSWERKAFMETINGEN EN -DESIGN VAN DE ID.7

Lange wielbasis, korte overhangen. De ID.7 is een 4.961 mm lange berline-coupé met een lange wielbasis van 2.971 mm en korte koetswerkoverhangen. De hoogte van het langste en tevens laagste ID.-model bedraagt 1.536 mm. Alleen al dankzij deze proporties oogt de gestroomlijnde ID.7 met een breedte (zonder buitenspiegels) van 1.862 mm zowel elegant als atletisch. De luchtweerstandscoefficiënt bedraagt 0,23 (afhankelijk van de uitrusting) en het frontaal oppervlak 2,45 m².

Aerodynamische voorkant. Het charismatische design van de ID.7 komt vooral tot uiting in de sculpturale motorkap en de ledkoplampen, met hun smalle ledbalk voor de dagrijverlichting en richtingaanwijzers die boven in de koplampunit zijn geïntegreerd. Tussen de koplampen loopt een horizontale ledstrip. De zijdelingse luchtinlaten of 'air curtains' voor de wielkasten zitten laag in de bumper en hebben een opvallende look.

Duidelijk gestructureerde achterkant. Achteraan benadrukken horizontale lijnen de breedte van de ID.7. De krachtigste lijn is een horizontale ledstrip die doorloopt in de omhullende ledachterlichtblokken. Een ander onderscheidend kenmerk is dat het middelste deel van de ledstrip wit is en alleen rood wordt wanneer de verlichting wordt ingeschakeld. De spoilerlip van de grote en wijd openzwaaiende achterklep is een aerodynamisch en visueel opvallend detail. Een krachtige indruk wordt gecreëerd door de bumper en de diffusor net eronder, die in hoogglans zwart zijn uitgevoerd.

INTERIEURONTWERP EN -TECHNOLOGIEËN VAN DE ID.7

Premium interieur. De berline-coupé verwelkomt de bestuurder en zijn passagiers met een interieur dat volledig nieuw is ontworpen. Dankzij zijn lange wielbasis biedt de ID.7 extreem veel ruimte op zowel de voorstoelen als de achterbank. Het dominante detail in het interieur van de hoogwaardige ID.7 is het dashboard. De horizontale lay-out is overzichtelijk gestructureerd. De sierelementen, die optioneel verlicht kunnen worden door de sfeerverlichting, en de horizontale ventilatieband zijn geïntegreerd in het lineaire design. In de ID.7 Pro zijn contrasterende naden met een optionele bias verwerkt tussen de ventilatieband en de sierstrips. Wat het interieurdesign van het ID.-topmodel betreft, heeft Volkswagen resoluut gebroken met de klassieke normen. Hoe? Deze Volkswagen is het enige voertuig in zijn klasse dat standaard is uitgerust



met een head-updisplay met augmented reality (AR). Het projecteert alle relevante rij-informatie in het gezichtsveld van de bestuurder, zodat hij zijn ogen niet meer van de weg hoeft te halen. Tegelijkertijd verandert het nieuwe AR-head-updisplay de cockpitarchitectuur, omdat de klassieke instrumenten als redundant informatieniveau een stuk kleiner zijn geworden. Dit ID.-display is niet hoger dan de ventilatieband en geeft wettelijk verplichte standaardinformatie weer, zoals de snelheid en allerlei waarschuwingen. Het kleine ID.-display maakt ook dat de ogen van de bestuurder gefocust kunnen blijven op het AR-head-updisplay en dus op wat er op de weg gebeurt, temeer omdat de statusbalk in het AR-head-updisplay ook informatie toont zoals het oplaadniveau van de batterij en het verbruik. Bovendien beschikt het AR-gedeelte van het head-updisplay over een nieuwe functie: navigatie op rijstrookniveau, die de bestuurder bijvoorbeeld al in een vroeg stadium naar de juiste rijstrook kan leiden bij een splitsing op de snelweg. Een ander volledig nieuw ontwikkeld element is het standaard infotainmentsysteem met een aanraakscherm dat visueel vrijstaand is en een intuïtieve menustructuur heeft. De schuifregelaars onder het display met aanraakfunctie voor temperatuur en volume zijn verlicht.

Versmelting van echte en virtuele wereld. Via het head-updisplay met augmented reality wordt informatie zoals snelheid, rijstrookmarkeringen, afstandswaarschuwingen en afslagpijlen van het navigatiesysteem in het gezichtsveld van de bestuurder ingebed. Statusweergaven met informatie zoals de huidige en maximaal toegelaten snelheid worden geprojecteerd in de directe nabijheid (zo'n 3,5 meter voor het voertuig). Rij-informatie en actuele navigatie-instructies projecteert het systeem dan weer verder weg (ongeveer 10 meter voor het voertuig). Die symbolen worden perfect ingebed in de echte wereld buiten het voertuig, als augmented reality. Ook de standaard ID. Light-functie (lichtstroken onder de voorruit) voorziet de bestuurder van intuïtief waarneembare informatie.

Nieuw infotainmentsysteem van 38 centimeter (15 duim). De centrale interface tussen mens en machine is het grote aanraakscherm van het infotainmentsysteem; het scherm meet 38 centimeter (15 duim) in diagonaal. De grafische vormgeving en menunavigatie werden ingrijpend geherstructureerd. Het doel was om de bediening van alle functies zo intuïtief en personaliseerbaar mogelijk te maken. Daartoe werd het scherm opgedeeld in twee permanent zichtbare aanraakstrips en het startscherm.

Online IDA-spraakassistent. In de ID.7 kunnen meer functies dan ooit tevoren worden bediend met de nieuwe online spraakassistent, waaronder zelfs de sfeerverlichting, de rijprofielen of – voor bepaalde talen – cloudgebaseerde zoekopdrachten, zoals het weer. Over het algemeen werkt de nieuwe IDA-



spraakassistent op dezelfde manier als zijn evenknieën op moderne smartphones. Als zodanig is de IDA als een echte assistent die bijvoorbeeld vragen over een hele reeks onderwerpen kan opzoeken en beantwoorden. De online spraakassistent kan ook interpreteren wat bedoeld wordt. De bestaande ID.-modellen kunnen al reageren op uitspraken als “Ik heb honger” of “Ik heb het koud” door een lijst met restaurants in de buurt voor te stellen of de binnentemperatuur te verhogen. Het activeringswoord voor de spraakassistent kan individueel worden bepaald. Een andere nieuwe functie is de visualisatie van de stemcommando's, waarmee de kwaliteit van de spraakinstructies kan worden gecontroleerd.

Airco met slimme verluchttingsroosters. In de luxeberline Phaeton presenteerde Volkswagen destijds een van de beste aircosystemen ter wereld. Dit bood een vrijwel tochtvrije ventilatie, waarbij de verluchttingsroosters automatisch openden en sloten. Met de ID.7 volgt nu een nieuw aircosysteem met actieve regeling van de verluchttingsroosters. Slimme verluchttingsroosters met elektronisch gestuurde verticale en horizontale motoren openen en sluiten automatisch en verdelen de lucht aan de hand van dynamische bewegingen snel over een groot deel van het interieur. Als de functie is geactiveerd, wordt de koeling of verwarming bovendien al opgestart zodra de bestuurder de ID.7 met de sleutel nadert. De luchtstromen in het interieur kunnen afzonderlijk worden aangepast via het display van het centrale infotainmentsysteem. Heel wat aircofuncties kunnen ook worden geactiveerd met de IDA-spraakassistent. Als de bestuurder “Hallo IDA, mijn handen zijn koud” zegt, reageert de ID.7 door de stuurverwarming te activeren, terwijl tegelijk ook warme lucht op de handen wordt gericht.

EFFICIËNTIE EN DYNAMIEK VAN DE ID.7

Groot rijbereik. De lanceringsversie van de ID.7 zal verkrijgbaar zijn met een nieuw, hoogst efficiënt aandrijfsysteem, intern bij Volkswagen bekend als APP 550. De nieuwe elektrische aandrijfmotor is de centrale module van deze efficiënte aandrijflijn. Het is de krachtigste en meest koppelrijke elektrische aandrijfmotor in een Volkswagen ID.-model tot nu toe. Hij vormt samen met de tweetraps eenversnellingsbak en de pulsomvormer – de slimme sturing van de aandrijving – een module die is geïntegreerd in de aangedreven achteras. De lithium-ionbatterij in de sandwichbodemplaat is verantwoordelijk voor de energievoorziening in de ID.7. Aan boord van de lanceringsversie van de ID.7 Pro biedt de batterij een netto-energiecapaciteit van 77 kWh (bruto: 82 kWh). Een tweede batterijversie met een nog grotere energiec capaciteit volgt later. Met zijn 77 kWh-batterij benadrukt de ID.7 Pro al zijn geschiktheid voor



langeafstandsritten, met een gecombineerd WLTP-verbruik van 16,3 tot 14,1 kWh/100 km en een WLTP-rijbereik tot 621 kilometer².

Grote levendigheid. De ID.7 biedt een zeer dynamische aandrijving. Een indicatie hiervoor is zijn vermogen om in 6,5 seconden van 0 naar 100 km/u te accelereren⁵. Belangrijker is echter hoe spontaan de elektrische aandrijfmotor van 210 kW⁴ het maximale systeemkoppel van 545 Nm overbrengt op de aandrijf-as. Zijn topsnelheid is begrensd op 180 km/u.

Snelladen. Zo snel als de ID.7 kan accelereren, zo snel kan hij ook energie opnemen: aan DC-snellaadstations vloeit in slechts 10 minuten genoeg stroom voor 204 kilometer (volgens WLTP) in de batterij, met een laadvermogen tot 175 kW⁶ in optimale omstandigheden. Een tot 10 procent leeggereden batterij kan in ongeveer 28 minuten weer tot 80 procent worden opgeladen. Tijdens het rijden zorgt een nieuwe functie voor opladen en thermisch beheer ervoor dat de batterij wordt gepreconditioneerd tegen de volgende DC-oplaadstop. Dankzij deze preconditionering wordt de ID.7 zo snel mogelijk weer van energie voorzien. De batterij wordt vóór de oplaadstop op de optimale temperatuur gebracht, zodat ze met maximaal vermogen kan worden opgeladen. Zo kan de oplaadtijd met enkele minuten worden ingekort, met name in de winter. Wanneer de routegeleiding door het navigatiesysteem met de Electric Vehicle Route Planner actief is, wordt de preconditionering automatisch gestart op weg naar het volgende snellaadstation. Zonder actieve routegeleiding kan de functie ook handmatig worden geactiveerd via het oplaadmenu in het infotainmentsysteem.

De modules in de APP 550. De essentiële elementen van de bijzonder efficiënte aandrijving zijn de elektrische aandrijfmotor (driefasige synchronomotor met permanente magneten), de tweetraps versnellingsbak met één overbrengingsverhouding en de pulsomvormer (vermogens- en sturingselektronica). Het hogere vermogen en rendement van de elektrische aandrijfmotor in de ID.7 zijn het resultaat van details zoals een rotor met sterke permanente magneten die een nog hogere thermische belasting aankunnen, een doorontwikkelde stator met een groter effectief aantal wikkelingen in combinatie met een maximale draaddoorsnede, een waterkoelmantel voor de buitenkant van de stator evenals een nieuw, gecombineerd olie- en waterkoelsysteem dat eveneens een hogere thermische stabiliteit verzekert. De thermische stabiliteit wordt verder gewaarborgd door een pulsomvormer van de nieuwste generatie, terwijl de hogere thermische belastbaarheid in belangrijke mate bijdraagt tot de verhoogde efficiëntie van de nieuwe aandrijving. Bovendien zijn talrijke onderdelen van de versnellingsbak versterkt en geoptimaliseerd op het vlak van wrijving en dus aangepast aan de hogere vermogens- en koppelwaarden.



De nieuwe pulsomvormer in detail. Volkswagen heeft de nieuwe pulsomvormer, inclusief de software, volledig intern ontwikkeld. De module is veelzijdig: zo zet hij de gelijkstroom (DC) die in de batterij is opgeslagen, om in de driefasige wisselstroom (AC) die de elektrische aandrijfmotor nodig heeft. Daarnaast regelt hij ook de volledige energiestroom tussen de batterij en de motor. Elk acceleratie- of recuperatieproces wordt verwerkt door dit elektronische brein van de aandrijving. Tijdens de recuperatie zet de pulsomvormer de gegenereerde wisselstroom om in gelijkstroom, die vervolgens wordt opgeslagen in de batterij. Bovendien bewaakt hij de temperatuur van de elektromotor. Dat betekent dat de pulsomvormer – ook wel de vermogens- en sturingselektronica genoemd – een doorslaggevende invloed heeft op de efficiëntie, die in de ID.7 bijzonder hoog is.

COMFORT EN PRESTATIES VAN HET ID.7-ONDERSTEL

Hoog comfortniveau. De ID.7 is een comfortabele reisberline, waarvan de uitgebalanceerde demping in combinatie met de lange wielbasis voor een hoog comfortniveau zorgt in alle rij situaties. Tegelijkertijd biedt de ID.7 een spontaan beschikbare levendigheid. De grote spreidstand tussen comfort en levendigheid is mogelijk dankzij de basisarchitectuur van het onderstel, de doorontwikkelde adaptieve onderstelregeling (DCC) en een eveneens aangepaste Vehicle Dynamics Manager. Verder wordt het comfort in de ID.7 geoptimaliseerd door nieuwe details, zoals specifiek afgestelde, sterk dempende elasto-kinematische lagers op de achteras. Bovendien heeft ook het lage zwaartepunt van de Volkswagen, dankzij de integratie van de batterij in de voertuigbodemplaat, een positieve invloed op het rijgedrag.

MacPherson plus vijfarmige as. De basisarchitectuur van het onderstel bestaat uit een MacPherson-voortrein en een vijfarmige achteras. Het regelsysteem van de optionele adaptieve onderstelregeling DCC werd verfijnd. De DCC-regelaar is uitgerust met nieuwe Volkswagen-software en maakt gebruik van verfijnde algoritmes om de schokdempers te sturen. Daardoor kan het systeem beter dan ooit tevoren detecteren hoe de wielen en het koetswerk bewegen. Dankzij het DCC heeft de bestuurder de mogelijkheid om het rijgedrag sportief of meer comfortabel in te stellen door middel van het geselecteerde rijprofiel (Eco, Comfort en Sport) en ook in de Individual-modus door middel van een schuifregelaar. Bovendien wordt de grote spreidstand tussen comfort en levendigheid in de ID.7 mogelijk gemaakt door een nieuwe afstelling van de Vehicle Dynamics Manager, die eveneens door Volkswagen is ontwikkeld. Deze Vehicle Dynamics Manager coördineert en optimaliseert de zijdelingse dynamiek en zorgt als centrale regeleenheid permanent voor maximale



rijstabiliteit (bijvoorbeeld bij het remmen in een bocht). Ook het stuursysteem werd voor de ID.7 opnieuw geconfigureerd. De nieuwe set-up reageert directer vanuit de middenpositie, waardoor het voertuig nauwkeuriger kan worden bestuurd. Daardoor wordt het typische lineaire rijgedrag van Volkswagen nog verbeterd. De optionele progressieve besturing maakt dynamischere voertuigreacties mogelijk met kleinere veranderingen van de stuurhoek, wat nog meer rijplezier oplevert.

WERKINGSPRINCIPE VAN DE ID.7-RIJHULPSYSTEMEN

Groot aanbod standaard rijhulpsystemen. De ID.7 wordt gelanceerd met geavanceerde rijhulpsystemen. Een van de toevoegingen is het nieuwe spectrum van parkeerhulpsystemen. In de ID.7 Pro zijn Park Assist Plus en de geheugenfunctie voor Park Assist standaard. Daarnaast werd Travel Assist uitgebreid met geassisteerde laterale en overlangse controle. De nieuwste versie ondersteunt het geassisteerd veranderen van rijstrook op snelwegen. Een andere nieuwe ontwikkeling is een standaard uitstapwaarschuwingssysteem. Eveneens standaard is de nieuwe generatie van de waarschuwingfunctie voor verkeersgevaar. Het Car2X-systeem⁷ ondersteunt de bestuurder door informatie te geven over wat er op de weg gebeurt, en kan daardoor vroegtijdig waarschuwen voor situaties zoals wegwerkzaamheden, ongevallen, de staart van een file of voertuigen van hulpdiensten. Daartoe maakt de ID.7 gebruik van signalen die door andere voertuigen met Car2X of de verkeersinfrastructuur worden verzonden. De nieuwe generatie van deze functie ondersteunt nu extra waarschuwingen van de verkeersinfrastructuur, zoals slecht zicht door mist of obstakels op de weg. Hier volgt een gedetailleerd overzicht van alle nieuwe en doorontwikkelde systemen in de ID.7 Pro:

Park Assist met geheugenfunctie. Park Assist Plus is een systeem dat al bekend is van andere Volkswagen-modellen. Het biedt de bestuurder assistentie bij het in- of uitrijden van parallelle en dwarse parkeervakken⁷. De auto neemt daarbij de controle over het gaspedaal, de remmen en het stuur over. Bovendien is de nieuwe Volkswagen uitgerust met de geheugenfunctie voor Park Assist. Die is niet bedoeld voor gebruik in druk verkeer op de openbare weg, maar om te parkeren op privéterrein. Dankzij de geheugenfunctie registreert het systeem altijd de laatste 50 meter van een rit en dus de inparkeersituatie. Het parkeer manoeuvre kan door de bestuurder worden opgeslagen zodra het voertuig tot stilstand is gekomen. Wanneer de ID.7 vervolgens opnieuw dezelfde locatie bereikt – bijvoorbeeld de toegang tot een carport of een parkeerplaats op het werk van de bestuurder – biedt hij automatisch aan om het parkeren⁷ zelfstandig over te nemen. Automatisch uitparkeren⁷ is eveneens



mogelijk met de geheugenfunctie. In totaal kunnen vijf parkeermanoeuvres worden opgeslagen op een groot aantal locaties.

Opgewaardeerde Travel Assist. De doorontwikkelde Travel Assist biedt de ID.7 de mogelijkheid om te rijden met geassisteerde laterale en overlangse geleiding of spoorassistentie⁷. In combinatie met Park Assist Plus en Side Assist, die ook standaard zijn in de ID.7, maakt Travel Assist het mogelijk om geassisteerd van rijstrook te veranderen⁷, op snelwegen met meerdere rijstroken bij snelheden van meer dan 90 km/u. De adaptieve spoorassistentie werd doorontwikkeld. Wanneer Travel Assist actief is, integreert het systeem ook voorspellend parameters verder op het traject, zoals bochten, rotondes en kruisingen, in de bediening van het voertuig en de displays. Als bijvoorbeeld de ingestelde snelheid te hoog is om een nakende bocht te nemen, geeft het systeem de melding 'Bocht in aantocht' weer, samen met een aanbevolen snelheid⁷. Een nieuwe functie van Travel Assist is de integratie van zwermgegevens van andere voertuigen⁸. Als er zwermgegevens beschikbaar zijn, heeft Travel Assist slechts één geïdentificeerde rijstrookmarkering⁷ nodig om het voertuig op zijn rijstrook te houden. Dankzij de bijkomende integratie van zwermgegevens zorgt de nieuwste generatie van Travel Assist voor een bijzonder harmonieuze voertuigcontrole.

Geassisteerde rijstrookverandering. Zoals hierboven vermeld, biedt de nieuwste versie van Travel Assist nog een andere innovatie: geassisteerd veranderen van rijstrook op snelwegen⁷. Hierbij suggereert Travel Assist de bestuurder visueel een rijstrookverandering als de verkeerssituatie dit toelaat. Als de bestuurder vervolgens de richtingaanwijzer naar links of rechts inschakelt, wordt de geassisteerde rijstrookverandering binnen de limieten van het systeem uitgevoerd in de overeenkomstige richting. De bestuurder moet daarbij wel de handen aan het stuur houden.

Uitstapwaarschuwingssysteem. Wanneer een deur van het voertuig wordt geopend, wijst het nieuwe uitstapwaarschuwingssysteem de inzittenden op van achteren naderende voertuigen van welke aard ook – inclusief fietsen – zodat in het gunstigste geval een aanrijding voorkomen kan worden⁷. Die nieuwe functie is een systeemuitbreiding van Side Assist (rijstrookwisselassistentie). Het uitstapwaarschuwingssysteem detecteert objecten in een bepaalde zone zijdelings achter de Volkswagen. Er zijn twee verschillende waarschuwingen: een visuele waarschuwing via de Side Assist-leds in de buitenspiegel en een akoestische waarschuwing. Tegelijkertijd wordt het openingsproces van de deur vertraagd⁷.



- ¹⁾ ID.7 Pro met 210 kW (286 pk) – stroomverbruik in kWh/100 km (gecombineerd): 16,3-14,1; CO₂-uitstoot in g/km (gecombineerd): 0. De verbruiks- en uitstootwaarden van het voertuig zijn beschikbaar volgens WLTP-norm en niet volgens NEDC. Gegevens over het verbruik en de CO₂-uitstoot met marges die afhangen van de gekozen uitrusting van het voertuig.
- ²⁾ Rijbereik gemeten op de rollenbank volgens WLTP in de meest rijbereikgunstige uitrustingsvariant van de ID.7 Pro met een nettobatterijcapaciteit van 77 kWh. De werkelijke WLTP-rijbereikwaarden kunnen verschillen afhankelijk van de uitrusting. Het werkelijke rijbereik in reële omstandigheden varieert afhankelijk van de rijstijl, de snelheid, het gebruik van comfortfuncties en extra uitrusting, de buitentemperatuur, het aantal inzittenden/de belading, de topografie en het verouderings- en slijtageproces van de batterij.
- ³⁾ Bijna-productierijp prototype.
- ⁴⁾ In overeenstemming met de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP). Het maximumvermogen is beschikbaar bij het hoogst mogelijke oplaadniveau en wanneer het bedrijfstemperatuurbereik van de hoogspanningsbatterij optimaal is. Het in specifieke rij situaties beschikbare vermogen is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de omgevingstemperatuur en de oplaadstatus, temperatuur en conditie of fysieke leeftijd van de hoogspanningsbatterij.
- ⁵⁾ Acceleratie van 0 tot 100 km/u in 6,5 seconden, gemeten bij het opgegeven maximumvermogen. Het maximumvermogen is beschikbaar bij het hoogst mogelijke oplaadniveau en wanneer het bedrijfstemperatuurbereik van de hoogspanningsbatterij optimaal is.
- ⁶⁾ Maximaal mogelijk oplaadvermogen. Het oplaadgedrag van verschillende laadstations kan verschillen, zelfs als hun kW-capaciteit gelijk is. Naast de kW-output van een laadstation is ook de maximale oplaadstroom van invloed op de hoeveelheid energie die stroomt. Bovendien beïnvloeden de omgevings- en batterijtemperatuur evenals het oplaadniveau het maximaal mogelijke oplaadvermogen. Het opgegeven maximale oplaadvermogen is gemeten in WLTP-omstandigheden bij een temperatuur van ongeveer 23 °C en een batterijpeil van vijf procent of meer. Als deze variabelen veranderen, kan het oplaadvermogen afwijken van de opgegeven standaardwaarde.
- ⁷⁾ Binnen de grenzen van het systeem: de bestuurder moet te allen tijde klaar zijn om het rijhulpsysteem te overrulen en wordt niet ontslagen van zijn verantwoordelijkheid om het voertuig voorzichtig te besturen.