5 april 2023

|  |
| --- |
| **Press contact Volkswagen**Jean-Marc PontevillePR ManagerTel. : +32 (0)2 536.50.36Jean-marc.ponteville@dieteren.be |
| D'Ieteren Automotive SA/NVMaliestraat 50, rue du Mail1050 Brussel/BruxellesBTW/TVA BE0466.909.993RPR Brussel/RPM Bruxelles |
|  |
| **Meer informatie**[https://www.dieteren.be/nl](https://www.dieteren.be/nl/) |

# Gecamoufleerde tests van de nieuwe ID.7: de elektrische reisberline van Volkswagen maakt zijn debuut

|  |
| --- |
| * Toekomstig topmodel in de ID-familie: de nieuwe ID.71 gaat het segment van de premiumberlines in Europa, Azië en Noord-Amerika verrijken.
* Nieuw aandrijfsysteem met hoog rendement: de ID.7 zal een groot rijbereik kunnen bieden dankzij een nieuwe elektromotor en batterijen van 77 kWh1 en 85 kWh1 (nettowaarden).
* Aerodynamica: met een luchtweerstandscoëfficiënt van 0,23 en een frontaal oppervlak van 2,45 m2 behoort de nieuwe ID.7 tot de meest gestroomlijnde berlines met een lengte van 5 meter.
* Elektrische businessklasse: dankzij de aangepaste adaptieve onderstelregeling en de adaptieve functies voor temperatuurregeling en stoelmassage is de ID.7 ideaal voor langeafstandsritten.
* Herziene cockpit: nieuw ontwerp van de boordinstrumenten dankzij het standaard head-updisplay met augmented reality, zodat de bestuurder zich beter op de weg kan concentreren.
 |

Het aftellen naar de lancering van de nieuwe ID.71 is begonnen: de wereldpremière van de grootste elektrische Volkswagen staat gepland voor 17 april. Met nog bijna twee weken te gaan voor dit evenement presenteert Europa’s grootste autoconstructeur qua volume de eerste informatie over het toekomstige topmodel van de ID-familie. Deze berline komt in het najaar op de Europese markt. De lancering van de ID.7 in China is eveneens gepland voor 2023, in 2024 gevolgd door Noord-Amerika. Na de ID.32, ID.43, ID.54, ID.65 (alleen in China) en ID. Buzz6 is de nieuwe ID.7 de zesde Volkswagen op basis van het modulaire platform voor elektrische voertuigen (MEB). Volkswagen wil het aandeel van zijn elektrische modellen in Europa tot 80 procent verhogen tegen 2030. De nieuwe ID.7 betekent een belangrijke stap op weg naar deze ambitie. Het nieuwe model zal voor Europa en Noord-Amerika worden geproduceerd in de Duitse Volkswagen-fabriek in Emden.

**Positionering: de elektrische Volkswagen eigent zich een plaats toe in de categorie van de premiumberlines**

Met de nieuwe ID.7 zal Volkswagen in de toekomst een tweede sterke berline (D-segment) aanbieden in Europa, naast de Passat Variant. Op basis van zijn omvang, premium uitstraling en geavanceerde technologie behoort deze elektrische Volkswagen tot het C-segment. De ID.7 is 4.961 mm lang, met een lange wielbasis van 2.966 mm die zich uitstrekt tussen de voor- en achteras van het ‘businessclass’-model. Hierdoor kunnen de inzittenden beschikken over veel binnenruimte, een bagageruimte van 532 liter en batterijen met een grote capaciteit.² Met zijn grote koffer is de ID.7 1.862 mm breed (exclusief buitenspiegels) en 1.538 mm hoog.

**Aerodynamica: minder luchtweerstand voor meer rijbereik**

De ID.7 gaat nog schuil onder een camouflage in QR-codestijl. Uit zijn slanke proporties zijn echter wel al de eerste conclusies te trekken over het gestroomlijnde design van zijn koetswerk: de luchtweerstandscoëfficiënt bedraagt slechts 0,23, terwijl het frontale oppervlak 2,45 m2 meet. Deze elementen helpen ook om het rijbereik van de ID.7 te vergroten. Wat zijn aerodynamische eigenschappen betreft, wordt het silhouet gekenmerkt door de lage positie van de voorste motorkaprand, de zeer schuin opgestelde voorruit, de langgerekte en coupéachtige daklijn en de gestroomlijnde, lichtjes doorgetrokken achterpartij. Samen vormen deze elementen de basis voor een zeer vloeiend en gestroomlijnd koetswerkdesign.

Vooraan trekt de bijna volledig gesloten voorkant de aandacht. Alleen in het onderste gedeelte zit centraal een koelluchtopening geflankeerd door luchtkanalen opzij. Deze externe luchtkanalen, ‘air curtains’ genoemd, leiden de luchtstroom naar de voorwielen om de wervelingen die zich in deze zone vormen, te neutraliseren. De radiatorklep die zich achter de centrale koelluchtopening bevindt, is onzichtbaar, maar speelt een belangrijke rol: ze sluit automatisch zodra geen koellucht meer nodig is.

Het onderste deel van het koetswerk geeft ondanks zijn camouflage een idee van de uitgesproken zijschorten van de ID.7. Die voorkomen dat lucht naar de vlakke bodem en de achterwielen stroomt en dragen zo bij tot de optimalisatie van de stroomlijn. Aan de achterzijde rondt een diffusor onder de bumper de luchtgeleiding af. Ook het design van de buitenspiegels werd onderworpen aan de nodige aerodynamische aandacht, net zoals dat van de lichtmetalen velgen, die tot 20 duim groot zijn. Al deze elementen dragen bij tot een lager energieverbruik en een groter rijbereik.

**Betere prestaties: een vermogen van 210 kW (286 pk) en een aanzienlijk groter rijbereik**

De ID.7, die zal worden geïntroduceerd in de twee uitrustings- en motorversies Pro 7/9 en Pro S 8/9, is het eerste MEB-model dat is uitgerust met een nieuw, door Volkswagen ontwikkeld aandrijfsysteem met hoog rendement. De centrale module van dit systeem is een nieuwe elektromotor met een vermogen van 210 kW (286 pk)1 en een maximumkoppel van 545 Nm. Het gaat hier om de krachtigste en meest koppelrijke elektromotor die tot nu toe in een Volkswagen ID.-model verkrijgbaar was. Samen met de tweetraps versnellingsbak met één overbrengingsverhouding en de pulsomvormer (de slimme sturing van het aandrijfsysteem) vormt hij een motormodule die in de achteras is geïntegreerd.

De energievoorziening voor de ID.7 wordt verzekerd door de lithium-ionbatterij die in de bodem is gemonteerd. Twee verschillende capaciteiten zullen worden aangeboden. De eerste batterijversie biedt een netto-energiecapaciteit van 77 kWh (brutowaarde: 82 kWh) aan boord van de ID.7 Pro7/9, terwijl de tweede versie later zijn opwachting zal maken en de ID.7 Pro S7/9 zal voorzien van een netto-energiecapaciteit van 85 kWh (brutowaarde: 91 kWh).

De officiële verbruiks- en rijbereikcijfers voor de nieuwe Volkswagen zijn nog niet beschikbaar. De eerste interne vooruitzichten tonen evenwel aan hoe efficiënt het nieuwe aandrijfsysteem zal zijn: met de batterij van 77 kWh zou de WLTP-rijbereik van de ID.7 Pro7/9 kunnen oplopen tot ongeveer 615 kilometer7/9. De ID.7 Pro S8/9, uitgerust met de 85kWh-batterij, zou zelfs een WLTP-rijbereik tot 700 kilometer8/9 kunnen halen. Deze cijfers onderstrepen de rijkwaliteiten van de ID.7, met name voor kilometervreters en zakelijke klanten. De batterij van de ID.7 Pro kan met maximaal 170 kW gelijkstroom worden opgeladen aan snellaadstations; voor de ID.7 Pro S, die later zal worden gelanceerd, is een oplaadvermogen tot 200 kW haalbaar.

**Het nieuwe aandrijfsysteem: aanzienlijk meer vermogen in combinatie met een hoger rendement**

Het nieuwe aandrijfsysteem met bijzonder hoog rendement bestaat voornamelijk uit de elektromotor (driefasige synchrone motor met permanente magneet) met 210 kW (286 pk), de tweetraps versnellingsbak met één overbrengingsverhouding en de pulsomvormer (vermogens- en sturingselektronica). De elektromotor van de vorige ID.-modellen ontwikkelt een maximaal vermogen van 150 kW (204 pk). De nieuwe elektromotor van Volkswagen wordt gekenmerkt door de volgende elementen die bijdragen tot de toename van het vermogen en de efficiëntie: een rotor met krachtigere permanente magneten die nog hogere thermische belastingen aankunnen, een geperfectioneerde stator met een groter effectief aantal windingen in combinatie met een maximale draaddoorsnede, alsmede een waterkoelingsmantel voor de buitenkant van de stator, en een nieuw koelsysteem dat gebruikmaakt van een combinatie van olie en water voor een grotere thermische stabiliteit. Een pulsomvormer van de nieuwe generatie draagt bij tot de thermische stabiliteit. Dit vermogen om hogere thermische belastingen aan te kunnen is een van de sleutels die de extra efficiëntie van het nieuwe aandrijfsysteem verklaren. Bovendien zijn veel onderdelen van de versnellingsbak met één overbrengingsverhouding versterkt en geoptimaliseerd in termen van wrijving, en dus aangepast aan de hogere vermogens- en koppelwaarden.

De pulsomvormer, die door Volkswagen werd ontwikkeld, inclusief software, is zeer veelzijdig: hij zet met name de in de batterij opgeslagen gelijkstroom (DC) om in driefasige wisselstroom (AC) die door de elektromotor wordt gebruikt. Maar hij stuurt ook de hele energiestroom tussen de batterij en de motor. Alle acceleratie- en recuperatieprocessen worden beheerd door dit elektronische brein van het aandrijfsysteem. Tijdens de recuperatie zet de pulsomvormer de opgewekte wisselstroom om in gelijkstroom, die vervolgens in de batterij wordt opgeslagen. Hij controleert ook de temperatuur van de elektromotor. Om al die redenen oefent de pulsomvormer (ook ‘vermogens- en sturingselektronica’ genoemd) een aanzienlijke invloed uit op het rendement, dat bijzonder hoog is in de ID.7.

**Het onderstel: hoog comfortniveau en nauwkeurig stuurgedrag**

De nieuwe ID.7 is een comfortabele reisberline, waarvan de uitgebalanceerde schokdemping, in combinatie met een lange wielbasis, garant staat voor een hoog comfortniveau in alle rijsituaties. De ID.7 geeft ook blijk van een grote wendbaarheid. Zijn grote spreidstand tussen rijcomfort en levendigheid is te verklaren door het basisconcept van het onderstel, door het geëvolueerde adaptieve regelsysteem van het onderstel (DCC) en door de eveneens aangepaste sturing van het dynamische rijgedrag van het voertuig. Het comfort aan boord van de ID.7 wordt verder verhoogd door nieuwe details, zoals de elastokinematische lagers met sterke demping op de achteras, die speciaal op het voertuig zijn afgestemd. Zoals bij elk ID.-model heeft ook het lage zwaartepunt van het voertuig, dat is mogelijk gemaakt door de integratie van de batterij in de bodem, een positieve invloed op het rijgedrag van het voertuig.

Het basisconcept van het chassis omvat een McPherson-vooras en een vijfarmige achteras. Ook de regelaar van het DCC werd verbeterd. Uitgerust met nieuwe Volkswagen-software pikt hij nu meer signalen op van de sensoren van het voertuig. Daardoor is het systeem beter in staat om de wiel- en koetswerkbewegingen te detecteren en om de schokdempers dienovereenkomstig te sturen met behulp van geavanceerde algoritmes. Het DCC biedt de bestuurder ook de mogelijkheid om het onderstel comfortabeler of sportiever te maken met behulp van een schuifregelaar, afhankelijk van het gekozen rijprofiel (Eco, Comfort en Sport) of de personalisatie van een Individual-modus. De aangepaste sturing van het dynamische rijgedrag van het voertuig, ontwikkeld door Volkswagen, is medeverantwoordelijk voor de grote spreidstand tussen comfort en levendigheid in de ID.7. De sturing coördineert en optimaliseert de dwarsdynamiek en zorgt als centrale rekeneenheid te allen tijde voor maximale richtingsstabiliteit, bijvoorbeeld bij het remmen in bochten. De ID.7 maakt ook gebruik van de nieuwste versie van de progressieve stuurinrichting. De directe en precieze stuurrespons vanaf het middelpunt heeft een merkbaar effect op het lineaire rijgedrag van het voertuig, dat typisch is voor een Volkswagen.

**Binnenruimte en bedieningsconcept: nieuwe cockpitarchitectuur dankzij standaard head-updisplay met augmented reality**

De elektrische reisberline van Volkswagen verwelkomt de bestuurder en zijn passagiers in een volledig nieuw interieur met een premium afwerking. Dankzij de grote wielbasis van 2.966 mm biedt de ID.7 een zee van ruimte, zowel op de voorstoelen als op de achterbank. Bijzonder opmerkelijk is de beschikbare beenruimte voor de achterinzittenden. De cockpit van de ID.7 is gebaseerd op een volledig nieuw concept. Het verschil springt in het oog, want de grote elektrische Volkswagen beschikt niet langer over klassieke wijzerplaten. Reden: de ID.7 vertrouwt standaard op de combinatie van een klein digitaal instrumentenbord en een head-updisplay met augmented reality. Het kleine instrumentenbord toont standaardinformatie en berichten die relevant zijn voor de bestuurder. Andere belangrijke informatie wordt verstrekt via het head-updisplay. Het voordeel van een dergelijk ontwerp is dat de dubbele weergave minder redundant is dan in andere voertuigen die zijn uitgerust met een head-updisplay. Zo richt de bestuurder zijn aandacht automatisch op de informatie van het head-updisplay, die virtueel en soms interactief in zijn gezichtsveld wordt geprojecteerd, voor het voertuig. Hierdoor blijft de blik van de bestuurder op de weg gericht, wat bijdraagt tot meer rijcomfort. Het scherm van het infotainmentsysteem, met een diameter van 38 centimeter (15 duim) en een volledig nieuw ontworpen menustructuur, biedt bovendien een optimale zichtbaarheid en toegankelijkheid. De permanente weergaves op het scherm omvatten met name de instellingen van de klimaatregeling en de toegang tot functies als verwarming, ventilatie en stoelmassage. De aanraakgevoelige schuifregelaars voor de bediening van de klimaatregeling, die zich onder het scherm bevinden, zijn van achteren verlicht.

**Sfeerverlichting: 10 standaardkleuren, tot 30 optionele kleuren**

De nieuwe ID.7 is standaard uitgerust met sfeerverlichting die een spectrum van 10 kleuren bestrijkt. De decoratieve elementen van het dashboard en de deurpanelen kunnen ook van achteren worden verlicht (optie). Sfeerverlichting met 30 kleuren is eveneens als optie beschikbaar. De bestuurder en voorpassagier kunnen via het centrale infotainmentscherm verschillende voorgeprogrammeerde verlichtingssferen activeren, zoals Vitality of Euphoria. De interieurverlichting wordt bovendien automatisch aangepast aan het geactiveerde rijprofiel.

**Harman Kardon-audiosysteem: 16 kanalen en 700 watt vermogen**

Volkswagen zal op de ID.7 een premium 700W-audiosysteem van Harman Kardon aanbieden. De ID.7 is dan uitgerust met 14 high-end luidsprekers, waaronder een centrale speaker voorin en een subwoofer in de bagageruimte. Dit audiosysteem met 16 kanalen biedt vier vooraf geconfigureerde audio-instellingen: Pure (neutraal studiogeluid), Relax (ontspanningsinstelling), Speech (nadruk op spraak) en Vibrant (dynamisch livegeluid). Dankzij een equalizer kan het geluid van het systeem gepersonaliseerd worden. Het systeem maakt het ook mogelijk de klank te richten op een of meer van de vier buitenste zitplaatsen in de ID.7. Zo kan de bestuurder het geluid bijvoorbeeld alleen op zijn eigen zitplaats afstemmen als hij alleen aan boord is. Het is ook mogelijk om de klank te concentreren op de achterste zitplaatsen. Om de indrukwekkende geluidservaring van de ID.7 te realiseren maakt Harman Kardon gebruik van het Sonamic-Panorama-algoritme van Fraunhofer. Dat verdeelt een muziekstuk duidelijk in zijn afzonderlijke componenten (instrumenten, stemmen en andere geluidsbronnen) en rangschikt ze in een U-vormige opstelling die alle passagiers omringt.

**ergoActive-stoelen: adaptief temperatuurbeheer en nieuw massagesysteem**

Voor de ID.7 heeft Volkswagen een nieuwe generatie stoelen voor de bestuurder en voorpassagier ontwikkeld. Afhankelijk van de versie zijn die nieuwe stoelen elektrisch verstelbaar in maximaal 14 posities. Naast een adaptief temperatuurbeheer bieden de stoelen een volledig nieuwe massagefunctie. De ventilatie- en massagefuncties worden op het bovenste niveau van het infotainmentsysteem weergegeven in de vorm van permanente aanraakzones, waarop ze kunnen worden geactiveerd, gedeactiveerd en aangepast.

Naast de gepersonaliseerde instellingen hebben de bestuurder en voorpassagier de mogelijkheid om een automatische modus voor hun stoeltemperatuur te activeren. Temperatuur- en vochtigheidssensoren die zijn geïntegreerd in de stoelen, bepalen dan de behoefte aan verkoeling en/of verwarming en regelen de ventilatie dienovereenkomstig. Tot slot kan de gebruiker drie speciale modi selecteren: maximale verwarming, maximale klimaatregeling of maximale droging. Die drie standen worden gedurende een beperkte tijd geactiveerd en automatisch uitgeschakeld. Voor het eerst is het mogelijk om de intensiteit van de verwarming en de ventilatie voor de zitting en de rugleuning apart in te stellen. Ook de zijsteunen van de zitting en de rugleuning kunnen worden verwarmd en geventileerd.

De nieuwe massagefunctie van de optionele ergoActive-stoelen voor de bestuurder en voorpassagier bieden een echte comfortboost. De rugleuning van de ergoComfort-stoelen in de ID.7 heeft tien instelbare luchtkussens (‘blisters’) die zorgen voor een pneumatische drukpuntmassage. Het doel is de rugspieren te ontspannen en te activeren. De ergoPremium-stoelen zijn bijkomend voorzien van twee grote luchtkussens in de zitting. Die hebben als functie om ook het bekken en de wervelkolom te activeren. Die nieuwe stoelen bepalen een nieuwe maatstaf in het segment van de ID.7, die voorheen alleen gold in de categorie van de luxewagens.

In het massagemenu kunnen verschillende programma’s worden geselecteerd, zoals ‘cirkelbewegingen’, en kunnen de intensiteit en duur (10 tot 30 minuten) worden ingesteld. Bij de massagefuncties gaat het niet alleen om comfort. Ulrich Kuhnt, technisch adviseur van de Duitse vereniging Aktion Gesunder Rücken (AGR) e.V., zegt over de nieuwe stoelen van de ID.7: “De wervelkolom is de centrale as van ons lichaam. Als die beweegt, beweegt het hele lichaam mee, van kop tot teen. Het is die anatomische eigenschap die wordt benut door het in de stoel geïntegreerde activeringssysteem. Het voorkomt overbelasting van de rug en verhoogt het algemene gevoel van welzijn en de concentratie van de gebruiker op het verkeer.” De onafhankelijke vereniging Aktion Gesunder Rücken (AGR) heeft haar keurmerk al verleend aan de ergoConfort- en ergoPremium-stoelen van de nieuwe ID.7.

**Temperatuurbeheer met Smart Air Vents: met de ID.7 brengt Volkswagen een volledig nieuwe klimaatregeling op de markt**

Volkswagen plaatste in het verleden een technologische mijlpaal door in de premiumberline Phaeton een van de beste klimaatregelingssystemen ter wereld te introduceren. Dat maakte voor het eerst een vrijwel tochtvrije ventilatie van het interieur mogelijk, met luchtroosters die automatisch open en dicht gingen. De ID.7 is nu uitgerust met een nieuw klimaatregelingssysteem met eveneens actieve ventilatieregeling: ‘slimme’ luchtroosters, uitgerust met elektronisch gestuurde verticale en horizontale motoren, openen en sluiten interactief en verdelen de lucht snel en met een grote reikwijdte in het interieur dankzij een schommelfunctie. Het ultieme raffinement: zodra de bestuurder de ID.7 nadert met de autosleutel, begint het systeem het interieur te koelen in de zomer en te verwarmen in de winter.

In het interieur kunnen de luchtstromen apart worden ingesteld. De luchtroosters worden dan bediend via het centrale scherm van het infotainmentsysteem. Tal van klimaatregelingsfuncties kunnen ook door middel van de intuïtieve spraakbesturing worden gelanceerd: als de bestuurder ‘Hello Volkswagen, ik heb koude handen’ zegt, reageert de ID.7 door de stuurverwarming te activeren en daarnaast ook een warmeluchtstroom naar zijn handen te leiden. Belangrijk detail: de luchtroosters kunnen ook altijd handmatig worden geregeld.

**Made in Germany: meer dan 1 miljard euro geïnvesteerd in de Duitse fabriek waar de ID.7 zal worden gebouwd**

De serieproductie van de ID.7 begint midden juni in de Duitse Volkswagen-fabriek in Emden. Van daaruit zal Europa en, vanaf 2024, Noord-Amerika worden bevoorraad. In de vestiging in Emden wordt ook al de ID.4 geproduceerd. Sinds 2022 treffen de medewerkers van deze Volkswagen-site met zijn rijke geschiedenis alle voorbereidingen om de tijdige lancering van de ID.7 mogelijk te maken. Zes nieuwe hallen voor productie en logistiek werden gebouwd, met onder meer een nieuwe assemblagehal, een afwerkingshal en een volledig geautomatiseerd hoogbouwmagazijn. Er werden ook aanpassingen aangebracht aan bestaande structuren, zoals de koetswerk- en lakafdeling. Bovendien werd er een afwerkingsruimte voor elektrische voertuigen gecreëerd. Volkswagen heeft meer dan 1 miljard euro geïnvesteerd in de transformatie van de fabriek tot een productiesite voor MEB-voertuigen. In de Volkswagen-fabriek van Emden werken ongeveer 8.000 mensen.

**Overeenstemming met UNECE-voorschriften: de ID.7, het topmodel van de ID.-familie, is gehomologeerd volgens de laatste voorschriften**

Cyberveiligheid speelt een steeds belangrijkere rol. Gebruikers van ultramoderne en geconnecteerde voertuigen, zoals de ID.7, moeten worden beschermd tegen cyberaanvallen. Daartoe heeft Volkswagen procedures ingesteld die voor alle merken van de groep van toepassing zijn. Tegelijkertijd heeft de UNECE (Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties) in dit verband een certificering voor de constructeurs ingevoerd, evenals een homologatieprocedure voor de voertuigen. Deze procedures hebben met name betrekking op elektronische rekeneenheden, en dus op de software die toegang geeft tot de functies van het voertuig.

In dit verband heeft de UNECE voorschriften opgesteld voor de ontwikkelings- en implementatieprocessen die de veiligheid en updatebaarheid van autosoftware moeten waarborgen. De twee belangrijkste UNECE-normen zijn de norm UN R155 over de “beveiliging van voertuigen tegen cyberaanvallen” en de norm UN R156 over “software-updates in de elektronische rekeneenheden van voertuigen”. In de marge van deze normen heeft de UNECE ook beheersystemen vastgelegd voor de sturing, documentatie en optimalisatie van processen. Sinds midden 2022 moeten constructeurs aan deze regels voldoen om in aanmerking te komen voor homologatie van nieuwe voertuigmodellen. De naleving van de regels moet worden onderworpen aan een audit en een certificering. Volkswagen is gecontroleerd en gecertificeerd door de Duitse federale overheidsdienst voor motorvoertuigen (KBA). De nieuwe ID.7 is daarmee een van de eerste nieuwe Volkswagens die zijn ontwikkeld en gecertificeerd volgens de UNECE-voorschriften.

1. Gecamoufleerde conceptcar die dicht aanleunt bij de productieversie. Het voertuig wordt niet te koop aangeboden.
2. ID.3 – stroomverbruik in kWh/100 km (gecombineerd): 16,4-15,2; CO₂-uitstoot in g/km (gecombineerd): 0. De verbruiks- en uitstootwaarden van het voertuig zijn beschikbaar volgens de WLTP-norm en niet volgens NEDC.
3. ID.4 – ID.4 Pro Performance 150 kW (204 pk) – stroomverbruik in kWh/100 km (gecombineerd): 16,5; CO2-uitstoot in g/km (gecombineerd): 0. De verbruiks- en uitstootwaarden van het voertuig zijn beschikbaar volgens de WLTP-norm en niet volgens NEDC.
4. ID.5 – ID.5 Pro Performance 150 kW (204 pk) – stroomverbruik in kWh/100 km (gecombineerd): 16,4; CO2-uitstoot in g/km (gecombineerd): 0. De verbruiks- en uitstootwaarden van het voertuig zijn beschikbaar volgens de WLTP-norm en niet volgens NEDC.
5. ID.6 – het voertuig wordt niet te koop aangeboden in Duitsland.
6. ID. Buzz – ID. Buzz Pro – stroomverbruik in kWh/100 km (gecombineerd): 21,7-20,6; CO2-uitstoot in g/km (gecombineerd): 0. De verbruiks- en uitstootwaarden van het voertuig zijn beschikbaar volgens de WLTP-norm en niet volgens NEDC.
7. ID.7 Pro: voorlopige waarde – gecamoufleerde conceptcar die dicht aanleunt bij de productieversie, voertuig niet te koop.
8. ID.7 Pro S : voorlopige waarde – gecamoufleerde conceptcar die dicht aanleunt bij de productieversie, voertuig niet te koop.
9. Voorlopige waarden – het voertuig wordt niet te koop aangeboden / voorspeld rijbereik voor de cycli bepaald door de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor personenauto’s en lichte bedrijfsvoertuigen (WLTP), vastgesteld op een rollenbank (zonder productieversie). WLTP-rijbereik voor productievoertuigen kan variëren afhankelijk van de uitrusting. Rijbereik is ook afhankelijk van rijstijl, snelheid, gebruik van comfortuitrusting/accessoires, buitentemperatuur, aantal inzittenden/belading en topografie.

|  |
| --- |
| **De Volkswagen-groep**[www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com)**D’Ieteren**<http://www.dieteren.com/nl> |