

Mondial de l'Automobile – Paris 2016

I.D. – die Weltpremiere

Hinweise:

Diese Presseinformation sowie Bildmotive und Filme zur Studie I.D. finden Sie im Internet unter www.volkswagen-media-services.com. Benutzerkennung: thinknew; Kennwort: idvw2016.

Ausstattungsangaben und technische Daten von Serienmodellen gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben.

Alle in dieser Presseinformation genannten Fahrleistungen, Verbrauchs- und Emissionsangaben sind Prognosewerte, Stand September 2016.

Zentrale Aspekte

Wichtige Fakten – der I.D. in Stichpunkten	Seite 03
Think New – Volkswagen nimmt Kurs auf die Zukunft	Seite 03
I.D. – Elektroauto mit dem Potenzial eines Bestsellers	Seite 05
Connected Community – die neue Volkswagen ID	Seite 07
Iconic Design – E-Mobilität sichtbar gemacht	Seite 08
Intuitive Usability – willkommen im Open Space	Seite 12
Automated Driving – fahren und gefahren werden	Seite 17
Smart Sustainability – 400 bis 600 Kilometer Reichweite	Seite 19

Weltpremiere des I.D. startet Countdown in ein neues Volkswagen Zeitalter: Volkswagen wird den visionären I.D. 2020 auf die Straße bringen

Botschafter: I.D. ist der erste Volkswagen einer neuen Elektroauto-Flotte

Läuft und läuft: I.D. ermöglicht Reichweiten von 400 bis 600 Kilometern

Zukunftsfähig: Studie I.D. zeigt vollautomatisierten Modus für das Jahr 2025

Wichtige Fakten – der I.D. in Stichpunkten:

1. I.D. ist der erste Volkswagen einer komplett neuen Flotte hochinnovativer Elektrofahrzeuge.
2. I.D. gibt sich dank einer neu entwickelten Design-DNA für Elektroautos sofort als Zero Emission Vehicle zu erkennen.
3. I.D. wird von einem E-Motor mit 125 kW angetrieben und legt mit einer Batterieladung zwischen 400 und 600 Kilometer zurück.
4. I.D. besitzt ein Interieur, das mit seinem Open Space ein völlig neues Raumerlebnis bietet.
5. I.D. wird als Elektroauto der Kompaktklasse im Jahr 2020 parallel zum Golf durchstarten.
6. I.D. gibt als Studie einen ersten konkreten Ausblick auf das vollautomatisierte Fahren – dieser Modus wird ab 2025 aktiv.
7. I.D. fährt sein Multifunktionslenkrad im vollautomatisierten Modus („I.D. Pilot“) in das Cockpit ein.
8. I.D. kann über einen neuen Delivery Service Pakete empfangen, wenn seine Besitzer nicht zuhause sind.
9. I.D. ist der erste kompakte Volkswagen auf der Basis des Modularen Elektrifizierungsbaukasten (MEB).
10. Volkswagen hat sich das Ziel gesetzt, ab 2025 eine Million Elektroautos pro Jahr zu verkaufen.

Think New – Volkswagen nimmt Kurs auf die Zukunft

Wolfsburg / Paris, September 2016. Auf dem Pariser Automobilsalon startet Volkswagen mit der Weltpremiere des visionären I.D. den Countdown in die Zukunft. I.D. ist ein hochautomatisiertes Elektroauto, das mit einer Batterieladung Distanzen von 400 bis 600 Kilometern zurücklegt. 2020 soll die Serienversion von I.D. auf dem Preisniveau eines vergleichbar starken, gut ausgestatteten Golf durchstarten. Volkswagen blickt mit der Studie allerdings noch weiter in die Zukunft: Im Modus „I.D. Pilot“ fährt das Elektroauto vollautomatisiert – ab 2025 soll auch diese Technologie serienreif sein. Ebenfalls für das Jahr 2025 hat sich Volkswagen zum Ziel gesetzt, per anno eine Million E-Fahrzeuge zu verkaufen; die Serienversion des I.D. wird dazu im Markthochlauf der E-Mobilität einen entscheidenden Beitrag leisten.

Fakt ist, dass I.D. die digital vernetzte Welt mit dem elektrisch angetriebenen und auf Wunsch vollautomatisiert fahrenden Automobil vereint. Analog dazu entstand ein visionäres Design für künftige Elektrofahrzeuge. Es rückt die Menschen in den Mittelpunkt, ist positiv, ehrlich und faszinierend pur. Volkswagen macht mit dieser neuen Design-Sprache das elektrische und vollautomatisierte Fahren – die alles verändernden Parameter der Mobilität – vollends sichtbar. Auch im Interieur. Dort verwandelt sich der klassische Fahrerarbeitsplatz zum interaktiven Zentrum eines mobilen Wohnraums mit Lounge-Atmosphäre – einem höchst variablen Open Space. Die Weite dieses Raumes und die intuitive, klare Funktionalität führen zu einem neuen Erlebnis der Mobilität.

Gegenwart und Zukunft verschmelzen. Der I.D. repräsentiert die Welt von „übermorgen“. Schon „morgen“ startet der e-Golf der neuesten Generation mit einer emissionsfreien Reichweite von bis zu 300 Kilometern und neuer Gestensteuerung durch.

Die Welt von „heute“ verkörpern hochmoderne Volkswagen wie der neue Tiguan, der mit seinem Active Info Display und Head-up-Display die Digitalisierung des Innenraumes eingeleitet hat. So sind bei Volkswagen im Miteinander von Tiguan, e-Golf und der Studie I.D. gleich drei Epochen vereint, die zusammen den Weg von der Gegenwart in die Zukunft weisen.

2020 und 2025 in einem Auto. Der I.D. zeigt erstmals die vollkommen neue, ikonenhafte Volkswagen Design-Sprache für Elektrofahrzeuge der kompakten Klasse – das klare, ikonische und in jeder Beziehung auf den Menschen ausgerichtete Ex- und Interieur-Design sowie der Zero-Emission-Antrieb spiegeln das Jahr 2020 wider. Um es zu unterstreichen: I.D. ist noch eine Studie; aber I.D. kommt. Innerhalb der kommenden vier Jahre wird es so weit sein. Das vollautomatisierte Fahren öffnet wie skizziert indes einen Ausblick in das Jahr 2025. Und so ist der I.D. ein automobiler Protagonist der progressiv nach vorn gerichteten Volkswagen Markenstrategie „Think New“. Die Basis dieser Strategie bilden vier zentrale Innovationsfelder. Sie spiegeln sich maßgeblich auch in der neuen Volkswagen Design-Ausrichtung für Elektrofahrzeuge und damit im I.D. wider:

- Smart Sustainability – Volkswagen forciert die Entwicklung innovativer Elektroauto-Volumenmodelle;
- Automated Driving – Volkswagen wird Autos durch das automatisierte Fahren noch sicherer und komfortabler machen;
- Intuitive Usability – Volkswagen setzt auf intuitiv bedienbare Fahrzeuge mit neuen Anzeige- und Bedienkonzepten;
- Connected Community – Volkswagen wird Mensch, Auto und Umfeld künftig über eine Volkswagen User ID vernetzen.

I.D. – Elektroauto mit dem Potenzial eines Bestsellers

Fahrzeugkonzept einer neuen Zeit. I.D. ist das erste kompakte Konzeptfahrzeug von Volkswagen, das auf der Basis der neuen MEB-Fahrzeugarchitektur entstand. MEB steht für „Modularer Elektrifizierungsbaukasten“ – und der wurde konzeptionell auf den reinen Elektroantrieb ausgelegt. Der wegweisende MEB korrespondiert so mit den zentralen Mobilitätsanforderungen der Zukunft. Die neu definierte Fahrzeugarchitektur des I.D. gilt deshalb als Meilenstein in der Entwicklung von Automobilen der Volkswagen AG; zugleich stellt I.D. die Basis für die Entwicklung vieler weiterer rein elektrisch angetriebener Fahrzeuge dar. Das Konzept des I.D. ist ein Garant für besten Fahrkomfort, optimale Raumnutzung, maximale Sicherheit und wegweisende Nachhaltigkeit. Die Studie definiert die Parameter „Antrieb“, „Raum“ und „Komfort“ dabei neu. Unterstrichen wird dies durch:

- den langen Radstand mit extrem kurzen Überhängen;
- eine Vorderwagenstruktur, die neben höchster Sicherheit einen weiten Einschlag der Vorderräder und damit einen sensationell kleinen Wendekreis von nur 9,9 m ermöglicht;
- die im Boden integrierte flache Lithium-Ionen-Batterie, die den Schwerpunkt des Fahrzeuges senkt und für eine optimale Achslast-Gewichtsverteilung sorgt;
- eine Mehrlenkerhinterachse mit integrierter Antriebseinheit und abgekoppeltem Fahrschemel; dieses Achslayout steht für optimale Fahrdynamik und beste Akustik.

I.D. hat das Potenzial, Geschichte zu schreiben. Für Volkswagen markiert die Weltpremiere des ikonenhaft klar designten I.D. in Paris einen Wendepunkt. Der Wagen ist genauso revolu-

tionär, wie es vor sieben Jahrzehnten der Käfer und vor vier Jahrzehnten der erste Golf war – beide Volkswagen entwickelten sich zu zwei der weltweit erfolgreichsten Autos aller Zeiten. Auch der I.D. hat das Potenzial, Geschichte zu schreiben. Er wurde als kompakter Allrounder konzipiert, der mit seiner großen elektrischen Reichweite und einem attraktiven Preis das Thema „Elektroauto“ zur Selbstverständlichkeit werden lassen könnte. Ein Wagen, bei dem der Fahrer – durch das Berühren des VW-Zeichens im Lenkrad – den vollautomatisierten Modus „I.D. Pilot“ aktiviert; das elektrisch einstell- und versenkbare Lenkrad taucht in diesem Fall in die Instrumententafel ein und bildet zusammen mit dem Cockpit eine formschlüssige Einheit. Im vollautomatisierten Modus verstärkt sich die loungeähnliche Wohnraumwirkung des Open Space-Konzeptes – dem völlig neuen Interieur-Layout des I.D.. Denn die Architektur des Antriebskonzepts mit einem Elektromotor an der Hinterachse und einer Hochvoltbatterie im Fahrzeugboden ermöglicht mehr Raum, mehr Licht, mehr Flexibilität und mehr Freiheit, als es jemals bei einer Fahrzeuglänge von knapp über vier Metern möglich war. Positioniert ist der I.D. als kompaktes Elektromodell, mit dem Volkswagen, parallel zu Weltbestsellern wie dem Polo, Golf, Tiguan und Passat, das Spektrum seiner Volumenmodelle erweitern wird.

Connected Community – die neue Volkswagen ID

I.D. weiß, wer ihn heute fahren wird. Die Idee: Wer in Zukunft einen Volkswagen fährt, bekommt seine eigene Volkswagen ID. Die ID ist ein individuelles Profil, in dem die persönlichen Sitz- und Klimaeinstellungen, die favorisierten Radiosender und Songs, die Einstellungen des Soundsystems, des Außensounds, die Konfiguration des Navigationssystems, die Art der Ambi-

entebeleuchtung sowie die Kontaktdaten aller Freunde und Geschäftspartner gespeichert sind. Abgerufen wird dieses Profil sicher über eine Cloud. Deshalb erkennt I.D. via Smartphone – den Digital Key – des legitimierten Users, welche Person gerade hinter dem Lenkrad Platz nehmen wird.

Home-Net. Mit dem I.D. ist man fortan auch unterwegs zuhause. Denn über das Home-Net von Volkswagen wird es künftig möglich sein, Auto und Haus/Wohnung zu vernetzen. Ein Beispiel: Über Kameras im Haus schaut man aus dem Auto heraus zuhause nach dem Rechten. Falls Frau, Mann, Kind, Freundin oder Freund den Schlüssel vergessen hat? Kein Problem: Ein Anruf, Gesicht vor die Kamera halten, I.D. überträgt das Bild in das Active Info Display, und der Fahrer öffnet per App die Wohnungstür.

Delivery Service. Schon sehr bald könnte es zum Alltag gehören, Pakete auch mobil zu empfangen. Als Postbox dient diesem neuen Delivery Service der Kofferraum des eigenen Autos. Hintergrund: Analysen zeigen, dass Millionen Paketsendungen in Europa alternativ per Kofferraumzustellung an zwischen Helsinki und Lissabon geparkte Volkswagen zugestellt, respektive abgeholt werden könnten, falls deren Besitzer nicht daheim sind. Per GPS-Ortung lokalisiert der Paketzusteller dabei den Standort des Autos; parallel bekommt er via App eine temporäre Zugangsberechtigung zum Kofferraum. Der Besitzer wird mittels App oder E-Mail benachrichtigt, sobald die Sendung zugestellt und der Kofferraum wieder verschlossen ist. Volkswagen arbeitet derzeit mit internationalen Logistikanbietern an der Realisierung dieses innovativen Konzeptes.

Iconic Design – E-Mobilität sichtbar gemacht

Klaus Bischoff, Chefdesigner der Marke Volkswagen

„Bevor wir im Projekt I.D. das erste Mal einen Zeichenstift in die Hand nahmen, haben wir das Thema ‚Mobilität der Zukunft‘

intensiv diskutiert. Fest steht: Das Auto von übermorgen und damit der mobile Raum wird stärker als je zuvor ein Ort der Kommunikation sein. Der Open Space des I.D. ist solch ein Ort.“

„Der Elektroantrieb schafft für Designer deutlich größere Freiräume. Wir minimieren die Kühllöffnungen, rücken die Achsen weit nach außen und generieren atemberaubende Proportionen. Der I.D. zeigt es. Eine Ikone der Zukunft.“

„Wir hatten die einmalige Chance, Volkswagen in ein neues Zeitalter zu führen. Mit dem I.D. haben wir sie genutzt.“

I.D. steht für das Design der Elektromobilität. Der kompakte I.D. folgt einer neuen Designsprache für kompakte Volkswagen Elektrofahrzeuge. Und das wird aus jeder Perspektive deutlich. Wie skizziert, rückt es den Mensch in den Mittelpunkt. Autos wie der I.D. sind keine reinen Maschinen, sondern interaktiv reagierende Automobile. Und das spiegelt sich in einem Design wider, das ein hohes Maß an Empathie zeigt. Alles ist klar, solide Volumen, höchste Präzision, eine charismatische Frontpartie, ikonisch-prägnante C-Säulen, fließende und skulpturale Flächen und betont ausdrucksstarke Räder gehören dabei zu den Design-Kriterien der Volkswagen Elektromobilität.

Frontpartie – I.D. schaut dich an. Ein Elektroauto braucht keine großen Kühlluftöffnungen. Und damit ändert sich im Hinblick auf das Design der Frontpartie alles. Fast alles. Denn Volkswagen ist mit dem Käfer und Bulli die Automobilmarke, deren Ursprungsdesign ohne vordere Kühlluftöffnungen auskam. Details wie die Scheinwerfer waren dabei von übergeordneter Bedeutung. An der zentralen Bedeutung dieser „Augen“ hat sich bis heute nichts geändert. Doch die statischen Scheinwerfer von einst wichen beim in „Frosted White“ lackierten I.D. interaktiven LED-Elementen, die den Volkswagen von morgen zum Leben erwecken. Sie dominieren mit ihrem komplett neu konzipierten Design die Frontpartie: Die beweglichen „Augen“ reagieren auf andere Verkehrsteilnehmer. Eingerahmt werden sie von einer „C“-förmigen Lichtsignatur. Ebenfalls charisma-

tisch: der breite, skulpturale Stoßfänger sowie der in „Anodized Blue“ gehaltene Diffusor im Bodenbereich. Edel: das transparente, weiß beleuchtete VW-Zeichen in der Frontpartie

Silhouette – B-Säulen und Außenspiegel abgeschafft. In der Seitenlinie wird deutlich, dass den I.D. atemberaubende Proportionen und eine neue Formensprache prägen. Das Design ist von hoher Präzision, Klarheit und Visionskraft geprägt. Fast schon sinnlich bilden die fließenden Oberflächen der Silhouette unterhalb der Charakterlinie eine große, homogene Fläche. Die neue Formensprache korrespondiert dabei mit innovativen technischen Lösungen: So besitzt I.D. keine starren B-Säulen; stattdessen bilden die Front- und Fondtüren geschlossen einen schützenden Verbund. Die Türen im Fond öffnen über einen Schwenkmechanismus nach hinten und geben so den komfortablen Einstieg zum Open Space frei. Ebenfalls abgeschafft: die Außenspiegel. Deren Job übernehmen in der automobilen Welt von übermorgen Kameras, die vorn als kleine Hightech-Features in die Kotflügel integriert sind. Perfektioniert wird die kraftvolle Silhouette durch weiß-blaue 20-Zoll-Leichtmetallräder mit blauen Leichtlaufreifen.

Heckpartie – I.D. vergisst du nicht. Dunkel abgesetzt ist die Heckklappe. Sie erstreckt sich über die gesamte Fahrzeugbreite. Die große Heckscheibe wird seitlich durch vertikale Aerodynamikelemente und nach unten von den markanten, horizontal angeordneten und sehr schmalen LED-Rückleuchten begrenzt. Par excellence ein Beispiel für das avantgardistische Design künftiger Volkswagen E-Fahrzeuge ist der Stoßfänger des I.D.. Es entsteht der Eindruck, als sei der Stoßfänger aus einem edlen Aluminiumkörper oder einem klaren Eisblock in einem Stück herausgearbeitet worden. Ganz unten: ein blauer Diffusor. Alles clean. Genau wie die schmalen Streifen der bis in die Seitenpartie umlaufenden LED-Rückleuchten, das weiß beleuchtete VW-Zeichen dazwischen und der Übergang der Heckklappe in das glänzend schwarz eingefasste Panorama-

dach. Einmal gesehen, brennt sich auch diese Perspektive des I.D. unverwechselbar ein.

Dimensionen – kürzer als ein Golf, Radstand fast wie ein Passat. Der viertürige I.D. ist 4.100 mm lang und damit – zur Einordnung – 155 mm kürzer als ein Golf. Breit ist die Studie 1.800 mm, hoch 1.530 mm. Zwischen Front- und Heckpartie spannt sich ein beachtlicher Radstand von 2.750 mm; das sind – trotz der kürzeren Außenlänge – 130 mm mehr als beim Golf. Vielmehr erreicht der Radstand fast das Niveau des Passat. Auffallend kurz hingegen sind die knackigen Karosserieüberhänge.

Licht als Kommunikationsmittel. Interaktive Lichtelemente verändern je nach Betriebszustand die Anmutung der Studie. Mehr noch: I.D. kommuniziert über das Licht mit seinem Umfeld. Das LED-Licht der Scheinwerfer ahmt interaktiv menschliche Augen nach (Interactive Spotlight); die Scheinwerfer reagieren dabei auf ihr Umfeld, etwa indem sie in die Richtung des sich auf I.D. zugehenden Fahrers blicken.

- **I.D. parkt.** Sind alle Systeme von I.D. heruntergefahren, wirkt es von vorn, als seien seine „Augen“ geschlossen. Zu sehen ist beim parkenden I.D. nur ein schmaler, kleiner LED-Streifen in den Scheinwerfern.
- **I.D. startet.** Wird I.D. „aufgeweckt“, begrüßt er Fahrer/in und Begleitung mit einer neu konzipierten 360-Grad-Lichtinszenierung: Zuerst werden die gläsernen VW-Logos (vorn und in der Heckklappe) weiß beleuchtet. Dann folgen – umlaufend in Blau – der Diffusor im vorderen Stoßfänger, die Seitenschweller und der Heckdiffusor. In der Schlussphase dieser Lichtinszenierung öffnet I.D. die „Augen“; last but not least leuchten in den vier Türgriffen weiße Lichtlinien auf.

Eine Lichtsignatur für jeden Modus. Darüber hinaus haben die Volkswagen Designer und Ingenieure für jeden Betriebsmodus separate Lichtszenarien entwickelt:

- **I.D. lädt auf.** Werden die Batterie geladen, „atmen“ die blau illuminierten Lichtflächen der Diffusoren und Seitenschweller pulsierend; die Scheinwerfer bleiben indes im Schlafmodus.
- **I.D. wird gefahren.** Im klassischen Selbstfahrmodus sind die VW-Logos sowie das Tagfahrlicht aus LED-Streifen und LED-Scheinwerfern aktiv. Wird die Geschwindigkeit erhöht, passen sich die „Augen“ mit einer dynamischeren Lichtsignatur dem höheren Tempo an.
- **I.D. fährt selbst.** Als Erkennungszeichen für den vollautomatisierten Modus (ab 2025) sind zusätzlich die Diffusoren (Front und Heck), die Seitenschweller sowie die jetzt ausgefahrenen Laserscanner im Dach blau beleuchtet. Steigt die Geschwindigkeit, schauen die LED-„Augen“ auch in diesem Modus mit einem sportlicheren Blick nach vorn.
- **I.D. schaut dich an.** Darüber hinaus sind die „Augen“ im vollautomatisierten Modus interaktiv in Aktion. Will I.D. etwa abbiegen, blicken die LED-Scheinwerfer in die jeweilige Richtung. Mehr noch: Registriert I.D. Personen am Fahrbahnrand, schaut er sie an. Durch diese sehr menschliche Art der Interaktion macht I.D. Fußgänger und Radfahrer auf sich aufmerksam.
- **I.D. sagt goodbye.** Und natürlich gibt es ein Goodbye-Szenario, in dem zuerst das Tagfahrlicht deaktiviert und die Beleuchtung der Türgriffe aktiviert wird; dann fahren die blauen Illuminationen der Diffusoren und Seitenschweller und die weißen Lichtlinien in den Türgriffen herunter. Zum Schluss sind nur noch die VW-Logos beleuchtet; sie schalten sich erst ab, wenn Fahrer/in und Begleitung sich vom Volkswagen entfernen. I.D. ist nun im Ruhemodus.

Intuitive Usability – willkommen im Open Space

Einsteigen. Digital Key und I.D. machen den Weg frei. Sobald man sich nun dem Wagen nähert, leuchten die weißen Lichtlinien in der Oberfläche der Türgriffe auf. Ist die Hand ganz nah am Griff, pulsiert die Lichtlinie; dann fährt der Griff zum Öffnen der Tür aus der Karosserie hoch.

Neue Design-Kriterien für ein Leben in Fahrt. Die Gäste an Bord des I.D. befinden sich in einem mobilen Raum, der komplett neu gedacht, layoutet und konstruiert wurde. Volkswagen nennt ihn Open Space – ein purer, luftiger Raum. Der skulpturale, fließend strukturierte Flächenaufbau ist durch die Formgebung der Natur inspiriert – bionische Gestaltung statt kühler Technik. Das Design mit seinen organisch geformten Flächen und weichen Radien betont die Weite. Stilprägend: Das Interieur wird von einer geometrischen Struktur – einem sogenannten Möbiusband – umschlossen. Die Bezeichnung geht auf den deutschen Mathematiker und Astronomen August Ferdinand Möbius zurück, der diese in sich verdrehenden Flächen – Innenflächen werden zu Außenflächen und umgekehrt – Mitte des 19. Jahrhundert beschrieb. Weltbekannt sind die Möbiusband-Darstellungen von M.C. Escher. Die Volkswagen Designer transferierten diese legendäre geometrische Fläche mit dem I.D. erstmals in ein Fahrzeug. Darüber hinaus führt die Simplizität – eine Reduzierung der Komplexität über das Ersetzen von Schaltern und Lenkstockhebeln durch neue digitale, höchst präzise ausgeführte Lösungen – zu einer völlig neuen, intuitiven Welt der Bedienung.

Sitzen, wie es Euch gefällt. Es gibt vier separate Integralsitze, Kopfstützen und Gurte sind dabei in die Lehnen integriert. Der strukturelle Aufbau der Sitze wirkt sehr leicht; fließende, zurückhaltende hellgrauer Satin-Stoff („Jaquard Heather“) und ein reduziertes Nahtbild unterstreichen die leicht schwebende Anmutung der Sitze. Die Sitzflächen im Fond können via Ki-

noklappung platzsparend zusammengefaltet werden, um zum Beispiel schnell Raum für hohe Gegenstände wie Klappfahräder oder Bilderrahmen zu schaffen. Mittels Dive-Down-Funktion lassen sich die hinteren Sitze auf den Innenboden absenken; Kofferraum und Fond ergeben so eine große, ebene Fläche. Je nach Sitzkonfiguration liegt das Kofferraumvolumen bei bis zu 960 Litern. Zwischen der linken und rechten Sitzreihe sind vorn eine Utilitybox und hinten eine hochklappbare Mittelarmlehne angeordnet. Die Utilitybox dient ebenfalls als Mittelarmlehne; über ein Schienensystem und entsprechend integrierbares Zubehör lässt sich das Funktionsspektrum der Utilitybox erweitern. Sowohl die Utilitybox als auch die hintere Mittelarmlehne können in der Fahrzeuginnenachse verschoben oder ausgebaut werden. Im Beifahrerraum lässt sich zudem eine Box für den Einkauf und andere Utensilien integrieren. Der Open Space wird durch große Fensterflächen und ein Panoramadach von Licht durchflutet. Scheint die Sonne zu stark, kann das transparente Dach elektronisch abgedunkelt werden.

Anzeige- und Bedienelemente. Der Elektroantrieb im Heck, die Batterie im Unterboden und die Digitalisierung aller Anzeige- und Bedienelemente ermöglichen ein völlig neues Layout des klassischen Fahrer Arbeitsplatzes. Der Raum des Fahrers verschmilzt nun mit dem übrigen Interieur; der mobile Raum ist im I.D. zur multivariablen Lounge geworden. Und doch wird sich jeder Fahrer sofort intuitiv zurechtfinden, da der I.D. über selbsterklärende Touchdisplays in den Türen, kapazitive Tastenfelder sowie Sprach- und Gestensteuerung bedient wird. Das Zentrum dieses intuitiv erlebbaren Autos der Neuzeit bilden ein elektrisch einstell- und versenkbares Multifunktionslenkrad, ein neues Active Info Display, ein elektronischer Innen Spiegel (e-Mirror), ein ebenfalls neues AR-Head-up-Display (AR für Augmented Reality) und gleichfalls neu konzipierte Doorpanels an allen vier Türen. Ein zentrales Infotainment-System in der Mitte der Instrumententafel gibt es nicht mehr. Die dort bislang verfügbaren Menüs stehen nun, dank der vier einzelnen

Doorpanels, nicht nur dem Fahrer und Beifahrer, sondern auch den Fond-Gästen zur Verfügung.

Multifunktionslenkrad. In der Mitte des Lenkrades befindet sich wie gewohnt das VW-Zeichen; in diesem Fall ist es aber eine beleuchtete Taste, über die der Fahrer vom manuellen in den vollautomatisierten Fahrmodus („I.D. Pilot“) wechseln kann. Dazu berührt er mit etwas Druck für drei Sekunden das VW-Zeichen; in der Folge zieht sich das elektrisch einstell- und versenkbare Lenkrad formschlüssig in das Dashpad zurück. Wechselt das Lenkrad wieder vom vollautomatisierten in den manuellen Modus, erscheint für wenige Sekunden eine Leuchtgrafik als Indikation im Lenkradkranz. Ästhetik und Funktionalität machen das elektrisch einstell- und versenkbare Multifunktionslenkrad des I.D. visuell wie haptisch zu einem Highlight. Das komplett Runde wich hier einem Volant mit sechs abgerundeten Ecken. So entstand im unteren Bereich des in weiten Teilen transparenten und von hinten durchleuchteten High-techlenkrades eine Bedieninsel, um die Komplexität der Bedienung zu reduzieren. Von hier aus steuert der Fahrer über beleuchtete kapazitive Felder die wesentlichen Fahrzeugfunktionen. Dazu gehören auch die Fahrstufen „P“, „R“, „N“ und „D“ sowie das Blinken. Vier weitere kapazitive Tasten passen sich zudem verschiedenen Funktionen wie etwa dem Annehmen eines Anrufs an. Über zwei zusätzliche kapazitive Slider kann der Fahrer intuitiv durch Listen wie die Playlist „fahren“ und die Lautstärke des Soundsystems anpassen.

AR-Head-up-Display. Im I.D. präsentiert Volkswagen eine neue Evolutionsstufe des Head-up-Displays. Es trägt das Zusatzkürzel AR – für Augmented Reality. Informationen wie die Richtungshinweise des Navigationssystems werden dabei erstmals 7 bis 15 Meter virtuell vor den Wagen projiziert. Der Effekt ist erstaunlich real: Richtungspfeile liegen durch die Projektion via Augmented Reality nun ortsgenau exakt dort, wo der Fahrer mit dem I.D. entlangfahren wird. Die ursprünglich allein auf ein

Display in den Instrumenten beschränkten Navigationshinweise werden dank des AR-Head-up-Displays zu einem dreidimensional erlebbaren Teils des Fahrzeugumfeldes.

Aktive Info Display. Über ein 10,0 Zoll großes Active Info Display erhält der Fahrer visuelle Informationen; zudem kann er hier klassische Inhalte wie die Mediathek und Menüs wie das der Navigation einsehen und über die Tasten des Multifunktionslenkrades steuern. Das Active Info Display gestattet dem Fahrer große Freiheiten. So kann er zum Beispiel die komplette 10-Zoll-Fläche in einen 3D-Navigationsscreen verwandeln. Das Display nutzt zur Darstellung der verschiedenen Informationen drei transparente Ebenen. Ganz „unten“ auf der ersten Ebene ist die Navigationskarte hinterlegt; auf der zweiten Ebene folgen die digitalen Inhalte der über die Volkswagen ID abgerufenen Informationen; in der dritten Ebene schließlich sind „ganz oben“ zum Fahren relevante Infos wie Geschwindigkeit und Reichweite dargestellt.

e-Mirror. Konventionelle Rückspiegel gibt es im I.D. nicht mehr. Doch gelernt ist gelernt: Deshalb befindet sich am Stammplatz des Innenspiegels ein System, das exakt so aussieht und auch dessen Funktion übernimmt: der e-Mirror. Hier fließen in einem Monitor die Daten aus drei Außenkameras zusammen. Übertragen werden dabei die Bilder der links und rechts in der Karosserie angeordneten Außenspiegelkameras und einer direkt nach hinten gerichteten Kamera. Durch den Wegfall der Außenspiegel verbessert sich die Aerodynamik. Im Spiegelfuß untergebracht ist die einzige Taste des I.D.: die der Warnblinkanlage.

Doorpanels. Informationen und Bedienmöglichkeiten, die bislang allein dem Fahrer und Beifahrer vorbehalten waren, können nun auch von den Gästen im Fond genutzt werden – dank der komplett neu entwickelten Doorpanels. Die weißen, teiltransparenten Bedieninseln befinden sich ergonomisch günstig in den vier Türverkleidungen; dort scheinen sie optisch frei-

schwebend angeordnet zu sein. Man sieht der Form der Panels an, dass sie auch die Funktion des Türzuziehgriffs erfüllen und Lautsprecher beherbergen. Über die Doorpanels werden die Klimafunktionen, die Infotainment- und Navigationsfunktionen, das Licht, die elektrischen Fensterheber und die Zentralverriegelung gesteuert. Zudem können via Doorpanel Telefongespräche angenommen werden. Bedient werden diese Funktionen über einen weißen Touchscreen mit schwarzen Symbolen. Darüber hinaus gibt es seitlich sogenannte kapazitive Slider, um die Innentemperatur und das Gebläse einzustellen. Die Anzeigen im Doorpanel ändern sich, sobald die Tür geöffnet oder der Fahrer in den vollautomatisierten Modus „I.D. Pilot“ wechselt. Der Fahrer kann den Funktionsumfang der anderen Doorpanels zudem einschränken; etwa wenn die Kinder im Fond mitreisen.

Start und Stopp. Sobald der Fahrersitz besetzt ist, fährt das im Parkmodus komplett im Cockpit versenkte Lenkrad heraus; die Multifunktionsanzeigen werden im selben Moment beleuchtet. Parallel aktiviert I.D. das Active Info Display und das AR-Head-up-Display. Ambientebeleuchtung und Active Info Display begrüßen den Fahrer nun mit einem Willkommensszenario. Türen schließen, anschnallen, Bremse betätigen, Fahrstufe wählen – I.D. ist sofort startbereit, einen Start/Stopp-Knopf gibt es nicht mehr. Die Fahrstufen „D“ oder „R“ werden mit leichtem Druck auf die entsprechende Taste im Multifunktionslenkrad aktiviert. Ausgeschaltet wird I.D. über die Taste „P“ im Lenkrad. Ist das geschehen, zieht sich das Lenkrad wieder formschlüssig in das Cockpit zurück.

Automated Driving – fahren und gefahren werden

Vollautomatisiertes Fahren aktivieren. I.D. ist der erste Volkswagen, der vollautomatisiert gefahren werden kann. Das Aktivieren des vollautomatisierten Modus „I.D. Pilot“ funktioniert denkbar einfach: Während der Fahrt wird das VW-Logo

im Lenkrad für drei Sekunden gedrückt; damit leitet der Fahrer den Wechsel vom manuellen in den vollautomatisierten Modus ein. I.D. teilt das über verschiedene optische Hinweise mit: Das Ambientelicht wechselt von einem klaren, auf die konzentrierte Informationsaufnahme ausgerichteten Blau („Driving“) in eine relaxte Lichtstimmung, bei der zwischen verschiedenen Farben gewählt werden kann („Auto“). Während der Transformation vom manuellen in den vollautomatisierten Modus pulsiert zudem das Licht im VW-Zeichen des Lenkrades. Die Ambientebeleuchtung erweitert die Lichtverteilung indes auf den Fond. Parallel signalisiert I.D. über das Active Info Display und AR-Head-up-Display, dass er nun zur Übernahme bereit ist. Sobald der Fahrer die Hände und Füße zurücknimmt, gleitet das Lenkrad formschlüssig ins Cockpit; der vollautomatisierte Modus „I.D. Pilot“ ist nun aktiv.

Vier Laserscanner auf dem Dach. In diesem Moment hat I.D. längst seine Laserscanner aktiviert. Vier davon fahren im Modus „I.D. Pilot“ aus dem Dach heraus; die clean gestylten Dachsensoren machen analog zu den Diffusoren und Seitenschwellern durch eine indirekte, blaue Beleuchtung auf den vollautomatisierten Modus aufmerksam. Über eine ebenfalls blaue Beleuchtung der Diffusoren im Front- und Heckbereich sowie der Seitenschweller signalisiert I.D. ebenfalls, dass er vollautomatisiert unterwegs ist. Er selbst erkennt andere Verkehrsteilnehmer nicht nur über die Lasersensoren, sondern zusätzlich mit Unterstützung von Ultraschallsensoren, Radarsensoren, seitlichen Area-View-Kameras und einer Frontkamera. Über eine Cloud werden zudem permanent Verkehrsdaten erfasst und mit den Fahrzeugdaten verglichen.

Manuelles Fahren aktivieren. Deaktiviert wird der vollautomatisierte Modus durch das Betätigen des Brems- oder Fahrpedals. Mit einem Wechsel der Ambientebeleuchtung (Farbe und Lichtverteilung), dem erneut pulsierenden VW-Logo im Lenkrad und entsprechenden Hinweisen im Active Info Display und

AR-Head-up-Display weist I.D. darauf hin, dass der Fahrer nun übernehmen soll. Dazu fährt das Lenkrad wieder aus dem Cockpit heraus; der Modus des manuellen Fahrens ist jetzt wieder aktiv. Als optische Hinweise werden die Fahrpedale zudem in Licht getaucht und ein illuminiertes Muster im Lenkrad erzeugt.

Ambientebeleuchtung. Wie skizziert ändert sich die Farbgebung und Lichtstimmung der Ambientebeleuchtung parallel zum manuellen und vollautomatisierten Modus. Indirekt beleuchtet sind die Türtafeln, die Flächen unter den Sitzen, die Sitzflächen und der untere Bereich der Instrumententafel. Vom Ambientelicht durchströmt wird zudem eine Art Gittergewebe, das sich zwischen den A-Säulen parallel zur Windschutzscheibe verlaufend um die Instrumententafel spannt. Form und Funktion verschmelzen dabei: Tauchen zum Beispiel Fußgänger seitlich oder vor I.D. auf, erfolgt über das illuminierte Gittergewebe eine Warnung an den Fahrer.

„Parkhaus-Pilot“. Selbst fahren oder gefahren werden ist längst nicht alles, was I.D. beherrscht. Vielmehr sucht sich die Volkswagen Studie in Parkhäusern vollautomatisiert einen Platz. Der Fahrer stellt I.D. einfach in einer markierten Zone im Einfahrtsbereich eines Parkhauses mit einer entsprechenden Infrastruktur ab und aktiviert mit der Volkswagen App den „Parkhaus-Pilot“. Schon macht sich I.D. auf den Weg. Dabei erkennt er, wie im vollautomatisierten Modus „I.D. Pilot“, andere Fahrzeuge und natürlich auch Fußgänger. Um I.D. wieder auszuparken, fordert der Fahrer den Volkswagen einfach über die App an; der Wagen kehrt daraufhin in die Startzone zurück.

Smart Sustainability – 400 bis 600 Kilometer Reichweite

MEB verändert alles. Der I.D. basiert als erster kompakter Volkswagen auf dem neu entwickelten Modularen Elektrifizierungsbaukasten – kurz und prägnant MEB genannt. Die künfti-

gen MEB-Modelle sind Fahrzeuge, die ausschließlich mit rein elektrischem Antrieb angeboten werden. Durch diesen konstruktiven Ansatz ergeben sich insbesondere im Hinblick auf das Package – die Anordnung der Antriebskomponenten, der Zusatzaggregate und der Innenraumfeatures – diverse Vorteile. Der Zero Emission Antrieb des I.D. setzt sich in erster Linie aus dem in die Hinterachse integrierten E-Motor samt Leistungselektronik und Getriebe, einer im Wagenboden platzsparend angeordneten Hochvoltflachbatterie und im Vorderwagen integrierten Zusatzaggregaten zusammen.

400 bis 600 Kilometer Reichweite. Der Elektromotor entwickelt eine Leistung von 125 kW (170 PS). Faszinierend ist dabei vor allem die praktisch lautlose Performance. Aus dem Stand heraus beschleunigt der I.D. in unter acht Sekunden auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Für die spätere Serienversion sind alternativ auch E-Maschinen mit mehr oder weniger Leistung denkbar. Parallel dazu sieht das Konzept vor, dass I.D. mit unterschiedlich großen Batterien konfiguriert werden kann. Wie im Bereich der Benzin- und Dieselmotoren üblich, ließe sich der Antrieb so gezielt auf den individuellen Einsatz des Autos abstimmen. Die Reichweiten des I.D. werden zwischen 400 und 600 Kilometern liegen.

Schwerpunkt wie ein Rennwagen. Die im I.D. eingesetzte Variante der Hochvoltbatterien befindet sich im Unterboden. Als wichtiges Bindeglied steuert eine Leistungselektronik den Hochvoltenergiefluss zwischen Motor und Batterie. Die Leistungselektronik wandelt dabei den in der Batterie gespeicherten Gleichstrom (DC) in Wechselstrom (AC) um. Über einen DC/DC-Wandler wird indes die Bordelektronik mit 12V versorgt. Die Kraftübertragung vom Motor an die Hinterachse erfolgt über ein 1-Gang-Getriebe. Motor, Leistungselektronik und Getriebe bilden eine kompakte Einheit. Positiv auf die neutralen Handlingeigenschaften wirkt sich indes die Lage der Batterie im Fahrzeugboden aus, da der Schwerpunkt des I.D. damit wie

bei einem Rennwagen tief nach unten rückt. Zudem zeichnet den I.D. eine optimale Gewichtsverteilung von 48:52 Prozent aus.

Wenige Minuten für viel Reichweite. Geladen wird die Batterie via Kabel oder über eine induktive Schnittstelle im Vorderwagen. Während es beim kabelgebundenen Laden erforderlich ist, den Wagen und die Steckdose mit einem separaten Ladestecker zu verbinden, parkt der I.D. beim induktiven Laden einfach über einer sogenannten Ladeplatte. Damit das exakt geschieht, hilft die Elektronik. Darüber hinaus wird es möglich sein, den Wagen auch automatisch zum induktiven Laden zu schicken. Über das Schnelladesystem ist die Batterie nach 30 Minuten zu 80 Prozent geladen.