



Volkswagen ID.Cross

Een nieuw begin

Vooruitblik | Volkswagen introduceert een nieuwe generatie elektrische auto's. Het eerste model van deze nieuwe generatie is de ID.Polo. Kort daarop volgt de elektrische versie van de T-Cross: de ID.Cross. Welke vooruitgang boekt Volkswagen met deze nieuwe generatie?

Het is geen toeval dat Volkswagen de ID.Polo en ID.Cross tegelijkertijd introduceert. Beide auto's delen namelijk een technische basis. Bovendien delen ze dezelfde stijl. De elektrische auto's van Volkswagen hebben niet langer een futuristisch uiterlijk, maar bedienen zich van schone, ononderbroken lijnen die bol en nooit hol zijn. Dat maakt de auto tijdloos en zorgt voor een positieve uitstraling. Ook een SUV hoeft voor Volkswagen geen kwade blik of onoverwinnelijke uitstraling te hebben.



De ID.Cross is namelijk niet bedoeld als terreinauto, maar als een auto die slechts hint naar avontuur en terreinrijden. De ID.Cross is iets hoger dan een

traditionele hatchback (de ID.Polo!) en biedt daarom iets meer binnenruimte. Dankzij de hogere daklijn konden de stoelen meer rechtop worden geplaatst, waardoor als vanzelf meer ruimte op de achterbank overblijft. Daarom biedt de ID.Cross voldoende ruimte voor vier personen. De ID.Cross heeft niet alleen een hoger koetswerk, maar biedt dankzij grotere wielen (maximaal 20 inch velgen) en extra schuim in de stoelen een 3 cm hogere zit dan de ID.Polo.

Voortaan bundelt Volkswagen alle techniek onder de motorkap. Dat is namelijk efficiënter dan de opzet met achterwielaandrijving die het merk tot nu toe voor de grotere modellen hanteert. Om een auto veilig te maken, moet de motor goed beschermd zijn. Dat vraagt extra staal en maakt een auto zwaarder. Door de motor in de neus te plaatsen zou minder staal nodig zijn. En om schade bij een aanrijding van voren te beperken is de motor onder een hoek geplaatst. De elektromotor boort zich daarom bij een ongeval niet in de cabine, maar in de grond.



Omdat alle techniek in de neus zit en omdat de ID.Cross 10 cm meer overhang heeft dan de ID.Polo is de bagageruimte groot en diep. De kofferruimte is zelfs zo diep, dat onder de laadvloer ruimte is voor meerdere kratten. De laadvloer is in hoogte verstelbaar en kan tegen de rugleuning van de achterbank worden geklemd. De hoedenplank kan tegen de achterkant van de achterbank worden geklemd, waarna een zeer diepe en grote laadruimte overblijft. Ook handig: ondanks het feit dat de motor voorin is, heeft Volkswagen toch ruimte gevonden voor een bergvak ("frunk") voor laadkabels onder de

motorkap.

Uitrusting

De nieuwe layout met techniek voorin en extra ruimte achterin is niet de enige reden waarom de ID.Cross is ervaren als een lid van de nieuwe generatie elektrische auto's van Volkswagen. Dat zit ook in de uitrusting en afwerking! Voortaan is nauwelijks kunststof in het interieur te vinden en is alles bekleed met stof. De stoffen zijn gemaakt van gerecyclede visnetten en pet-flessen. Dit is afgeleid van de duurdere modellen van Volkswagen en is al enige tijd een troef van Chinese auto's; Volkswagen moest dus wel. De cabine van de auto op de foto is uitgevoerd in somber grijs, maar er is ook een fraai beige interieur beschikbaar (dat volgens de fabrikant eenvoudig is schoon te houden).

Een bijkomend voordeel van de afwerking met stof is betere geluidsisolatie en een betere akoestiek voor een audiosysteem. Daar is dan ook heel veel werk van gemaakt en wanneer wordt gekozen voor het optionele hoogwaardige Harman/Kardon systeem heeft de ID.Cross een helder en ruimtelijk geluid dat ook na lang luisteren aangenaam blijft. Alhoewel deze eerste kennismaking plaats vond in een studio met een prototype, kon het audiosysteem volop getest worden!

Uiteraard voorziet de ID.Cross in beeldschermen achter het stuurwiel en centraal op het dashboard. Deze zijn iets groter dan bij soortgelijke auto's van zustermerken zoals Seat en Skoda. Volkswagen onderscheidt zich bovendien met unieke thema's. Daaronder is een retro-weergave waarbij de klokken eruitzien als die van de Golf 1 GTI. Op het centrale beeldscherm kan op radiozenders worden afgestemd door een naald langs een schaalverdeling te bewegen. Bij het luisteren naar muziek van internet wordt een cassettebandje getoond.

"Volkswagen wil terug naar de basis door letterlijk auto's voor het volk aan te bieden"



Elektrische auto

Om de ID.Cross voordelig aan te kunnen bieden heeft Volkswagen behalve een nieuw platform ook nieuwe batterijen en elektromotoren ontwikkeld. Omdat alle elektronica voortaan onder de motorkap zit, heeft de ID.Cross logischerwijs voorwielaandrijving (de eerdere elektrische auto's van Volkswagen hebben achterwielaandrijving). Dat heeft als bijkomend voordeel dat er minder kabels door de auto hoeven te lopen en dat het makkelijker (lees: voordeliger) is om aan de wettelijke eisen op het gebied van veiligheid te voldoen.

Echter, voorwielaandrijving vereist een smalle en hoge motor, zodat de voorwielen voldoende ruimte hebben om in te sturen. Daarom moest de elektromotor op maat worden gemaakt. En omdat men toch bezig was, is gekozen voor een opzet die voordeliger is in aanschaf en gebruik. Net als vrijwel alle andere elektrische auto's zijn de ID.Cross en ID.Polo nog steeds voorzien van een 12-volt batterij, zodat accessoires onafhankelijk zijn van de aandrijving en iedere monteur aan de ID.Cross mag werken (ook zonder diploma voor hoogvoltage-batterijen).

De ID.Cross en ID.Polo delen dezelfde motoren en batterijen. Wanneer wordt gekozen voor de standaard batterij is deze van het type LFP. Deze chemische samenstelling is voordeliger, veiliger, milieuvriendelijker en duurzamer dan de duurdere NMC batterijen. Die laatste hebben als belangrijkste voordelen een hogere energiedichtheid en kunnen energie sneller opnemen en afgeven. Echter, de ID.Polo en ID.Cross zijn geen raceauto's en hoeven geen recordsnelheden te halen bij de snellader en dus is Volkswagens keuze voor LFP de juiste. Een nadeel van het samenbrengen van alle techniek in de neus: de laadaansluiting is hier nu ook te vinden. Dat betekent een grotere draaicirkel bij inparkeren en minder overzicht bij uitparkeren.

Weggedrag

Bij Volkswagen geldt de Golf als het uitgangspunt voor alle andere modellen. Van daaruit wordt besloten of een model groter, kleiner, sneller of comfortabeler moet zijn. Mede vanwege de lagere bouw is voor de ID.Polo voor een sportief karakter gekozen. Voor de ID.Cross is een comfortabel karakter de logische keuze, mede vanwege de langere veerwegen. Bovendien heeft de ID.Cross een unieke achterwielophanging en is het onderstel meer afgestemd op comfort. Ondanks de avontuurlijke uitstraling is de ID.Cross niet bedoeld als SUV. Vierwielaandrijving is niet leverbaar en een aanpaste elektronische anti-slipregeling om terreinrijden mogelijk te maken komt op zijn vroegst bij de facelift van het model. De ID.Cross is daarom bedoeld als comfortabele auto om langere afstanden mee af te

leggen.



Conclusie

Met de ID.Polo en ID.Cross introduceert Volkswagen een tweede generatie elektrische auto's. Volkswagen wil terug naar de basis door letterlijk auto's voor het volk aan te bieden. Een lage prijs staat daarom centraal en om dat te realiseren zijn een nieuw platform, nieuwe batterijen en nieuwe elektromotoren ontwikkeld. Die maken de ID.Cross niet alleen voordeliger in aanschaf, maar ook in gebruik. Bovendien biedt de modernere batterij-techniek meer veiligheid en duurzaamheid.

Maar er is meer! Volkswagen wil van elektrische auto's heel gewone auto's maken en daarom stapt het af van futuristische vormgeving of minimalistische cabines. De ID.Cross heeft een strak en modern uiterlijk en is daarom benaderbaar en tijdloos. De cabine is modern, maar toch vertrouwd. Om zich te onderscheiden van de Chinese nieuwkomers legt Volkswagen de nadruk op de Europese herkomst. De ID.Cross wordt gebouwd in Europa met Europese componenten en is qua bediening, ruimte en rijeigenschappen afgestemd op de Europese koper. ■



Specificaties

Volkswagen ID.Cross

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	0 x 0 x 0 cm
Wielbasis	n.b.
Gewicht	n.b.
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	n.b.
Bagageruimte	l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Vermogen	0 pk @ 0 rpm
Koppel	0 Nm @ 0 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	sec.
Topsnelheid	n.b.
Verbruik gemiddeld	kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 0,-
Prijs instapmodel	€ 0,-