



Vaikka lähtöaika olisi jäänyt ohjelmoitua, hytti ja lasit lämpenevät nopeasti.

Volkswagen ID. 7:ssä on ainesta taksiksi: sisätilat ovat harvinaisen tilavat ja kuskin mukavuus kunnossa. 77 kWh:n akustolla varustettu ID.7 tuottaa 210 kW:n (286 hv) tehon. 2 172 kg painava auto kiihtyy mukavasti 6,5 s nollasta sataan. Maksimilataustehoksi luvataan 175 kW. Se tarkoittaa, että parhaimmillaan 10 % - 80 % lataus onnistuu vajaassa puolessa tunnissa. Akuston esilämmitys on käynnistettävissä erikseen valikosta ilman, että tarvitsee valita latauspaikkaa, mikä on ehdottomasti hyvä asia.

WLTP toimintamatkaksi ilmoitetaan 588 kilometriä ja yhdistetyksi kulutukseksi 15 kWh/100 km. 350 kilometrin koeajon perusteella (reissu Forssaan ja takaisin, muuten Helsingissä kaupunkiajoa), nollan molemmin puolin pyörineissä lopputalven keleissä, kulutus oli keskimäärin 22 kWh/100 km.

Vaikka auto oli välillä yöt ulkona, niin akuston varaus ei siitä paljoa hetkahtanut. Useimmiten, kun seuraava lähtöaika oli selvillä, käytettiin seisonta ilmastointia, jolloin auto lämmittää valittuun aikaan mennessä ohjaamon valmiiksi. Myös lasien sulatus on ennakoon valittavissa, ja erityisen viileänä aamuna ratti ja istuinkin olivat valmiiksi lämmitetyt. Vaikka lähtöaika olisi jäänyt ohjelmoitua, hytti ja lasit lämpenevät nopeasti.



15-tuumaiselta näytöltä ohjataan valtaosaa auton ominaisuuksista.

Sisätilat Istuimista puheen ollen sen lisäksi, että ne ovat todella mukavat ja jämäkät, ne oli varustettu automaatti ilmastoinnilla, eli auto tarvittaessa viilentää istujaa ja jopa kuivattaa kosteat vaatteet. Etumatkustajilla oli myös valittavissa pitkä lista erilaisia hierontaohjelmia. Jostain syystä ne vain välillä katkesivat itsestään ennen aikojaan.

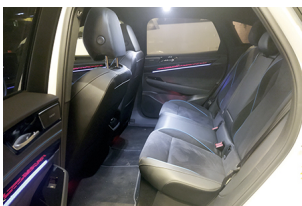
4,96 metriä pitkä ID.7 saa kiitosta sisätilojensa tilavuudesta. Taksikäyttöäkin mietittäessä,

pituussuunnassa ei kellään tule ahdasta. Etuistuimia ei tarvitse siirrellä takana istuvien takia, vaan jalkatilaa riittää kaikilla jopa hämmentävänkin hyvin. Sivusuunnassa kolmella takapenkin matkustajalla voi toki olla hieman tiivistä.

532 litrainen tavaratilakin on pikemminkin syvä kuin leveä. Se on metrin levyinen ja takaselkänojan kaatamalla pituutta tulee 1,95 metriä. Takaselkänoja on kaadettavissa 60/40 suhteella.

15-Tuumainen ohjauskeskus

Kaikkia auton ominaisuuksia ja asetuksia ohjataan 15-tuumaiselta näytöltä. Jopa tuuletuksen suuttimien suuntaus onnistuu ainoastaan digitaalisesti näytön kautta. Valikot ovat onneksi selkeitä ja melko nopeasti oppii mistä mikäkin löytyy. Vaikka päänäyttö ja sen valikot ovat helppokäyttöisiä, pientä miinusta Volkkari saa muista hallintalaitteista, esimerkiksi ratin napeista ja neljän sivulasin kontrolloinnista vain kahdella säätimellä.



Takapenkillä ei jalkatila loppu kesken, oli kuskina minkälainen hujoppi tahansa.

Haparointia avustimien kanssa Autossa on puheohjaus mahdollisuus, joka kuitenkin vaikutti melko tahmealta. Esimerkiksi osoitteeseen navigointi ei "IDA:lta" lopulta onnistunut, vaikka se kyseli kohteen tietoja katunumeroa myöden. Sillä oli myös taipumusta aktivoitua välillä normaalikeskustelusta, joten pyysin sitä deaktivoitumaan, joka onnistui ääniohjauksella.

Monet muutkaan auton lukuisista "avustimista" eivät toimineet aivan niin kuin niiden on suunniteltu. Navigointiohjelma ei löytänyt tekstihaullakaan Forssan osoitetta, joka kuitenkin manuaalisella zoomauksella löytyi kartalta kadunnimimineen. Avaimeton ovien avaus ei joka kerta avannutkaan ovia, vaikka seisoi aivan auton vieressä, kun taas akkuja ladatessa se katkaisi latauksen auton lähellä liikuessa. Älykäs vakionopeudensäädin vaihteli välillä nopeutta ja rajoitusta, vaikka tien laidassa ei minkäänlaisia kylttejä näkynyt. Kaistavahti pyrki ohjaamaan keskellä kaistaakin ajettaessa jompaankumpaan laitaan.



Vaikka auto oli välillä yöt ulkona, niin akuston varaus ei siitä paljoa hetkahtanut.

Ajettavuus kunnossa Muutoin ajettavuudessa ei ollut viikon perusteella valittamista. Penkistä löytää helposti hyvän ajoasennon ja siinä jaksaa istua pidempääkin päivää. Alustan jäykkyyttä voi säätää comfort- ja sport- moodien välillä tarpeen ja mieltymyksen mukaan. Jarrutuntuma on hieman erikoinen, sillä poljinta saa todella polkea ennen kuin vauhti hidastuu. Takavetoinen ID.7 vaikutti myös melko taipuvaiselta sutimaan ja luistonesto joutui hommiin pikkuliukkaillakin. Kunnan talvikeleillä liikkeelle lähtö voi osoittautua haastavaksi. Ylinopeusvaroittimen ääni on melko mieto ja sen pois kytkeminen onnistuu kahdella napin painalluksella. Koeajetun auton kokonaishinta oli 65 470 €, josta lisävarusteiden osuus oli 5 480 €.

PLUSSAT

- + Ajomukavuus
- + Sisätilat
- + Selkeät valikot

MIINUKSET

- Avustimien toiminta
-

Teksti, kuvat | Miika Tokee

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS](#) | [LUE DIGILEHTI](#)