



VW ID.3 Pro Performance 1st Max

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Er gilt als der große Hoffnungsträger für Volkswagen: der neue ID.3. Das Design unterscheidet sich schon mal deutlich von bisherigen typischen VW-Modellen. Man soll auf den ersten Blick sehen, dass sich die Antriebstechnik fundamental geändert hat. Ein Elektromotor sorgt nun an der Hinterachse für Vortrieb, und das nachdrücklich wie geschmeidig. Man spürt: Die VW-Techniker haben durchaus Erfahrung mit dem E-Antrieb, denn die Antriebssysteme funktionieren einwandfrei. Ebenso die Lenkung, die einen sehr praktischen kleinen Wendekreis von rund zehn Metern ermöglicht. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt, es fehlt aber an Komfort; über manch regelmäßige Bodenwellen fahrend müssen die Passagiere im Takt mitnicken. Der Stromverbrauch liegt mit 19,3 kWh/100 km im Ecotest noch günstig, steigt aber schon bei Temperaturen unter 10 °C deutlich an. Dann reduziert sich die Reichweite auf unter 300 km, zusätzlich dauert das Laden länger. Die Rekuperation während der Fahrt kann man automatisch in Abhängigkeit der Verkehrssituationen regeln lassen, was ausgezeichnet funktioniert und den Verbrauch im Rahmen der Möglichkeiten optimiert. So optimal insgesamt der Antrieb funktioniert, so durchwachsen sieht es mit der Software im Auto aus. Bei jeder Fahrt gibt es neue oder andere Probleme (Bordcomputer, Standheizung, Fahrmodi), oft setzt etwas aus oder gibt falsche Werte wider. VW hat ein großes Update in Kürze versprochen, mit dem die Systeme stabiler und zuverlässiger laufen werden. Optimiert werden sollten auch die Anzeige-Strukturen auf den Displays, denn zu offensichtlich stammt alles vom Golf VIII, wurde aber nicht an die veränderten Anzeigegrößen angepasst. Schwierig wird es wohl, die Bediendefizite per Update zu lösen; die Lenkradtasten wie auch die Bedienelemente in der Mittelkonsole sind in dieser Ausführung - freundlich ausgedrückt - praxisfremd. Während das Raumgefühl auf den vorderen Plätzen dank weit nach vorn gezogener Scheibe luftig und großzügig ausfällt, kann das lieblose Materialfinish leider weniger überzeugen. Lob verdienen die Lichtleisten, Lampen und animierten Heckleuchten außen sowie die Ambientebeleuchtung und das breite ID-Light mit situativer Animierung unter der Frontscheibe innen. Sie alle können aber nicht lange von den exzessiven Sparbemühungen im Innenraum ablenken. Und so bleibt die Erkenntnis: Eine gute Arbeit sollte auch gut präsentiert werden, damit sie geschätzt wird. Denn der ID.3 hat durchaus technisch tolle Teile, die sind aber unter dem Fahrzeug versteckt. Ein paar bunte Lichtleisten sind letztlich doch etwas wenig für einen Kompakt-Wagen zu einem Preis nahe der 50.000-Euro-Marke. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Kona, KIA e-Niro, Peugeot e-2008.

- +** hoher Antriebskomfort, sehr gute Fahrleistungen, sicheres Fahrwerk, schönes Raumgefühl vorn, gutes Platzangebot insgesamt
- erhebliche Softwareprobleme (Updates mit Lösungen angekündigt), Ergonomie-Mängel bei der Bedienung, liebloses Materialfinish im Innenraum, sehr teuer in der Anschaffung, mäßige Reichweite, maximale Ladegeschwindigkeiten nur bei optimalen Außentemperaturen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **2,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

An der Verarbeitung der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. VW hat hier eine gute Arbeit abgeliefert, der getestete ID.3 kann es bezüglich gleichmäßiger und schmaler Spaltmaße mit einem aktuellen Golf durchaus aufnehmen. Die vordere Haube muss zwar umständlich mit einem Haltestab offen fixiert werden, aber das ist beim Wolfsburger Bestseller inzwischen das Gleiche. Der Innenraum ist ebenfalls ordentlich verarbeitet, unangemessene Geräusche wie Klappern oder Knarzen treten nicht auf.

⊕ Der Unterboden ist bis auf kleine Lücken für Fahrwerksteile perfekt verkleidet, die Fahrwiderstände werden damit reduziert. Hinter der Unterbodenverkleidung findet man dann die hochwertigen und technisch anspruchsvollen Teile verbaut (z.B. Fahrwerkskonstruktion), die man von einem teuren Volkswagen erwartet. Die Konturbeleuchtungen und Lichtspiele außen sowie die Ambientebeleuchtung innen sind Eyecatcher. Besonders beeindruckt die große Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z.B. Batterieladestand) und Rückmeldungen (Sprachausgabe, Navigationshinweise) gibt.

3,8 Alltagstauglichkeit

Die 58-kWh-Batterie des ID.3 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) ist dabei, ebenso das Kabel mit Typ 2 Stecker. Beide Kabel können unter dem Kofferraumboden im kleinen Fach neben dem Bordwerkzeug verstaut werden - das ist zwar nicht sonderlich praktisch, aber so bleibt die Variabilität des doppelten Kofferraumbodens erhalten. Das Laden über 230 V dauert etwa 27 bis 30 Stunden, macht also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gute sechs Stunden (bei 11 kW) bis neuneinhalb Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 35 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 100 kW Ladeleistung bietet. Allerdings reduziert sich die maximale Ladeladeleistung offensichtlich bereits unterhalb von 15 °C sukzessive, so dass sich die Ladedauern entsprechend verlängern. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 335 km - für ein neues Elektroauto ein mittelmäßiger Wert. Bei innerorts-fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst

⊖ Deutliche Kritik muss man aber dennoch anbringen, denn die verwendeten Materialien im Innenraum sehen arg lieblos und billig aus. Abgesehen von den Beleuchtungselementen wirken die meisten Bauteile wie eine Pflichtübung, damit z.B. die Tür eben überhaupt eine Innenverkleidung hat. Bis auf einen überschaubar großen Einsatz am Armaturenbrett sind sämtliche Kunststoffe mit harter Oberfläche ausgeführt, es reicht schon ein leichter Streifen, um den optisch spartanischen Eindruck auch haptisch bestätigt zu bekommen - dazu muss man die Teile nicht erst abklopfen. Die schwarzen Hochglanzflächen sind nett anzusehen, wenn sie neu sind. Das Abwischen mit einem Papiertuch kann leicht dauerhafte Kratzer hinterlassen - unbedingt ein weiches Mikrofasertuch verwenden. VW muss sich angesichts des Fahrzeugpreises von über 48.000 Euro schon die Frage gefallen lassen, ob man den Innenraum nicht ein wenig wertiger hätte gestalten können - ein Golf VII wirkt dagegen wie die Luxus-Ausführung eines Kompaktautos.

unter 120 km/h) sind auch Reichweiten zwischen 350 und 400 km möglich. Die moderate Außenlänge von 4,26 m und der kleine Wendekreis von knapp 10,2 m machen den ID.3 für die Stadt gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) nicht zu groß aus. Der Ladestecker wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-VW geladen ist - dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil des Steckers abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Dachträger sind nicht möglich, weil keine Dachlast zulässig ist. Eine Anhängelast ist ebenfalls nicht zugelassen, somit auch keine Anhängerkupplung verfügbar. Optional kann man eine Halterung für einen Fahrradträger ordern, für den 1st Max war diese Option noch nicht verfügbar. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Man kann die Abmessungen des kompakten ID.3 recht gut abschätzen. Schätzen muss man deshalb, weil die Vorderkante wie auch der genaue Heckabschluss vom Fahrerplatz aus nicht genau zu sehen sind. Man hat eine insgesamt passable Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren C-Säulen, aber auch die schmale Heckscheibe die Sicht einschränken - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der VW-Stromer nur ein ausreichendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch zufriedenstellend. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und sonst schmutzgeschützt ist. Ein Parkassistent oder ein 360°-Kamerasystem sind aktuell nicht lieferbar. Der ID.3 ist in der Pro Performance Max Variante serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die über ein Matrix-System einen blendfreien Fernlichtassistenten umsetzen. Zusätzlich gibt es mitschwenkendes Kurvenlicht und separate Abbiegelichter - das ID.3 Licht ist hier besser als das des Golf VIII. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn, ist also eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln. Die Scheibenwischer (Schmetterlingswischer) befreien die Frontscheibe zuverlässig und großflächig von Nässe, auch das kann der ID.3 besser als der aktuelle Golf.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen. Der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar. Eine automatische Abblendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht.

2,1 Ein-/Ausstieg

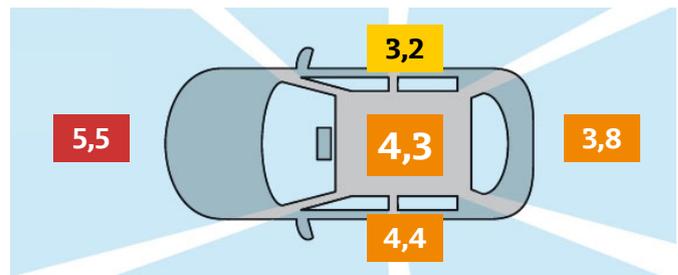
⊕ Im neuen ID.3 sitzt man etwas erhöht, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 51 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas höher als beispielsweise beim Golf, aber noch nicht störend hoch; nicht so günstig ist ihre üppige Breite. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem ID.3 nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und



Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen sowie schmalen Heckscheibe deutlich eingeschränkt.

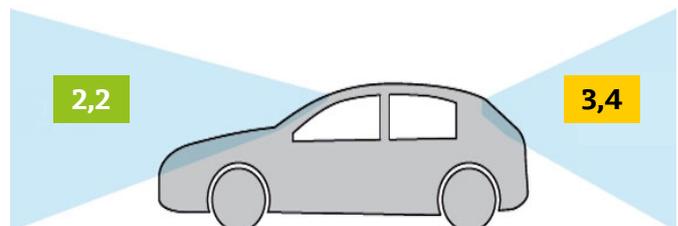
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Türgriffampen auch aus den Lichtleisten vorn und animierter Heckbeleuchtung besteht. Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den ID.3 unerlaubt zu öffnen und zu starten. VW hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.

3,1 Kofferraum-Volumen

Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 315 Liter unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 435 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 650 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.170 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 5 Liter in dem schmalen Ablagefach Platz.



Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum des ID.3 passabel und immerhin etwas größer als beim Golf VIII (305 l).

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die zwei Griffe an der Innenseite der Klappe sind jedoch ausreichend praktisch. Auch über 1,85 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil die seitlich abstehenden "Flügel" eine schmerzhaft Berührung mit

sich bringen können. Die Ladekante liegt hohe 77 cm über der Straße und damit recht ungünstig. Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 6,5 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 85 Liter Stauraum zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 16 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe links stört etwas.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im

Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens sowie zwei weitere unten an der Bordwand zur Verfügung.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut gibt es auch als Option nicht.

2,6 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Die großen Einstellbereiche sollten für die meisten Personen-Staturen ausreichen. Der Wählknopf für die Fahrtrichtung ist an für VW völlig neuer Stelle, sitzt rechts hinter dem Lenkrad aber durchaus griffgünstig - nur leider verdeckt der Lenkradkranz dessen Beschriftung. Was aber weitgehend egal ist, weil die Buchstaben ohnehin nicht beleuchtet und damit nachts nicht zu sehen sind; dafür gibt es neben dem kleinen Instrumentendisplay gut sichtbar leuchtend die typischen Getriebesymbole P, R, N, D und B. Es gibt zwar an der Lenksäule noch einen An/Aus Knopf für das Auto, man benötigt ihn aber

meistens nicht. Einfach reinsetzen, Bremse drücken, Fahrtrichtung vorwählen und los gehts. Genauso reicht es, anzuhalten und die Türe aufzumachen, die Elektronik legt P inkl. Handbremse ein und beim Verlassen des ID.3 werden die Systeme abgeschaltet. Neue Wege gehen die Wolfsburger auch bei der Scheibenwischer-Bedienung, die sich gegenüber allen anderen Modellen aus deren Hause umgedreht hat: Tippwischer nach oben, Wischstufen nach unten - nicht besser, nicht schlechter, eben anders.

⊖ Überhaupt will VW viele Dinge beim ID.3 anders machen. Es drängt sich die Frage nach dem Warum auf - denn es war

immer eine Stärke von Volkswagen, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten. Beim neuen Elektro-VW kombinieren sich jedoch ergonomische Mängel mit unfertiger Software zu einer frustrierenden Mischung. Einiges lässt sich durch die versprochenen Updates sicher verbessern, es werden aber handfeste Schwachstellen bleiben. Die unbeleuchtete Sensorleiste beispielsweise wird nicht irgendwann gut erkennbar erstrahlen. Ihre diffizile Bedienbarkeit wird sicherlich ebenso bleiben. Während der Golf VIII bisher wenigstens vernünftige Lenkradtasten hat, muss man sich im ID.3 mit zwei Bedien-"Platten" links und rechts am Lenkrad arrangieren. Sie ermöglichen die Steuerung verschiedener Funktionen (Assistenten, Medien) und klicken als Ganzes bei stärkerem Druck, um ein haptisches Feedback zu geben. Zusätzlich kann man horizontal über sie wischen, um beispielsweise die Lautstärke zu regeln. Wer schon mal mit Fäustlings-Handschuhen Mikado gespielt hat, erhält eine Vorstellung davon, wie schwierig eine punktgenaue Regelung damit ist. Auch das dürfte mit einem Softwareupdate schwerlich behoben werden können. Möglich, sinnvoll und nötig ist zumindest eine feinere Rasterung der Lautstärke, um diese individueller regeln zu können. Die Gestensteuerung am Infotainment-Monitor versteht nur links und rechts und ist eigentlich kaum der Rede wert; jedoch ist die Bedienung durch das Wischen auf dem Monitor nach links und rechts teilweise so ungeschickt (man wischt schnell mal innerhalb der Kacheln statt innerhalb des Menüs), dass man sich diese rudimentäre Funktion doch zu nutze macht. Nach dem "Anschalten" des ID.3 reagiert das neue Infotainmentsystem langsam und mit ruckeligem Bildaufbau. VW hat hier die neuen Menüstrukturen vom Golf VIII übernommen. Es gibt geschickte Versuche, durch Abfrage von Wünschen die Detaileinstellungen automatisch vornehmen zu lassen; z.B. kann man "kalte Füße" auswählen, woraufhin der Fußraum aufgewärmt wird. Das funktioniert auch über die Sprachsteuerung, sofern sie einige Zeit nach dem Start dann

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Den ID.3 gibt es weniger frei konfigurierbar, wie man es sonst von VW gewohnt ist. Im 1st Max ist alles serienmäßig eingebaut, was man im Multimedia-Bereich aktuell für diese Baureihe erhalten kann. Dazu zählt das Navigationssystem mit Online-Funktionen wie Live-Traffic, DAB+ Empfang, Smartphone-Anbindung via Bluetooth, Android-Auto und Apple CarPlay, die erweiterte Sprachsteuerung, die induktive Ladeschale für Handys sowie USB-C-Anschlüsse (ältere USB-Anschlüsse sind grundsätzlich nicht mehr verfügbar); hinten gibt es zwei weitere USB-C-Steckdosen als verbliebene Stromversorgung. Über die Handy-App kann man den Status seines ID.3 abrufen und z.B. das Laden wie auch die Klimatisierung steuern. Die Sprachsteuerung darf auch in ganzen Sätzen angesprochen werden und versteht nun



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, es werden aber handfeste Schwachstellen deutlich, die noch sehr großen Raum zur Verbesserung bieten.

endlich verfügbar ist und den Sprachbefehl korrekt versteht. Sie muss noch immer viel lernen, aber wenigstens ist das System dazu in der Lage und wird automatisch kontinuierlich verbessert und erweitert. Der ID.3 hat ein deutlich verkleinertes Instrumenten-Display erhalten. Um die Anzeigen auf der kleinen Fläche noch übersichtlich zu halten, wurden viele Infos gestrichen. Leider hat man bei der Gelegenheit nicht die Anzeigestrukturen auf dem Infotainmentdisplay angepasst. So fehlt eine dauerhafte Info über den Fahrmodus oder eine sinnvolle Darstellung des Bordcomputers im Bereich des Tachos. Es bleibt ohne aktive Zielführung etwa ein Viertel des ohnehin kleinen Displays schwarz, die Fahrdaten muss man sich über das Infotainment-Menü anzeigen lassen. Will man Fahrdaten zurücksetzen, muss man sich fünf (!) Schritte durch die Menüs touchen (Fahrzeug => Fahrzeug => Innen => Cockpit => BC-Werte zurücksetzen). Das passiert, wenn einzelne Elemente eines Bedienkonzepts gestrichen werden, ohne nötige Anpassungen vorzunehmen.

durchaus mehr als ältere Versionen. Allerdings ist das Verständnis der Elektronik noch nicht ganz so weit gediehen und auch das Verständnis des Nutzers bald aufgebraucht, wenn das Infotainmentsystem wieder mal irgend etwas verstanden hat und eigenmächtig Einstellungen im Fahrzeug vornimmt. Sehr vermisst wird dann an dieser Stelle die Funktion "Rückgängig", sei es als Sprachbefehl oder als Taste. Immerhin ist das System lern- und updatefähig und VW verspricht eine kontinuierliche Optimierung. Volkswagen bietet nun eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z.B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet - sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt. Serienmäßig gibt es ein

Klangsystem mit sieben Lautsprechern. An die Qualität beispielsweise der Harman Kardon Systeme im Golf VIII kommt es nicht heran.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der neue ID.3 bietet selbst großen Menschen eine gute Sitzposition. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,05 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen

2,8 Raumangebot hinten

Die Stärke des ID.3 liegt in der Beinfreiheit hinten, hier macht sich der lange Radstand bemerkbar. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren erst oberhalb von 1,95 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die nach hinten abfallende Karosserie bringt Aerodynamikvorteile, schränkt aber die Kopffreiheit hinten etwas ein - sie reicht noch bis knapp 1,90 m Größe, wobei das freilich kein schlechter Wert ist. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank eher für kurze Strecken empfohlen. Das Panorama-Glasdach reicht bis über die hinteren Sitzplätze.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden, wird bei Bedarf auch induktiv geladen. Praktisches Detail: kleine Taschen im oberen Bereich der

2,4 KOMFORT

2,9 Federung

Die getestete 1st Max-Edition des ID.3 Pro Performance wurde noch ohne adaptives Fahrwerk gebaut, der reguläre Pro Performance Max hat DCC und die Progressivlenkung Serie. So war im Testwagen der Menüpunkt "Fahrwerk" im Fahrmodus-Menü mit den Möglichkeiten "Comfort" und "Sport" zwar wählbar, mangels einstellbarer Dämpfer aber ohne Auswirkungen auf den Federungskomfort. Das Fahrgefühl im ID.3 unterscheidet sich deutlich von dem im Golf. Zum einen sitzt man höher, weil die Batterien im Unterboden Platz finden, zum anderen ist der Schwerpunkt dennoch spürbar niedrig. Hinzu kommt der vergleichsweise große Radstand. Insgesamt federt der Elektro-VW beflissen, kann den Fahrkomfort des Golfs aber nicht erreichen. Die recht straffe Tendenz der

⊖ Einen 12 V-Anschluss findet man nur im Kofferraum, im Innenraum muss man ohne die praktischen Steckdosen auskommen.

und die weit nach vorn gezogene Frontscheibe lässt den Innenraum luftig wirken, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu tragen neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das serienmäßige große Glasdach bei.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

Vordersitzrückseiten nehmen z.B. Handys und Zubehör auf. Ein kleines Klappfach links unten im Armaturenbrett gibt es jedoch nicht. Die Türfächer fassen vorn 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, wird aber nicht über die Klimaanlage mitgekühlt und ist nicht abschließbar.

Abstimmung unterbindet Karosserienachswingen, hält die Passagiere aber zuverlässig über Straßenunebenheiten informiert - nicht jedermanns Sache. Auch tritt gerade bei Autobahnfahrten über regelmäßige Bodenwellen eine Stuckerneigung auf, die vom Golf nicht bekannt ist. Innerorts bietet der ID.3 einen nur zufriedenstellenden Federungskomfort, die großen 20-Zoll-Räder sind an diesem Resultat sicherlich nicht ganz unschuldig. Auf der Landstraße spricht das Fahrwerk dann williger an, insbesondere Einzelhindernisse werden aufmerksamer geschluckt. Der Komfort auf der Autobahn geht auch in Ordnung, leidet lediglich unter der beschriebenen Anregung der Karosserie auf Bodenwellen.

2,2 Sitze

⊕ Im 1st Max verbaut VW serienmäßig elektrisch einstellbare ergoActive-Sitze vorn. Eine Memoryfunktion gibt es nicht, jedoch haben die beiden serienmäßigen Vierwege-Lordosenstützen eine Massagefunktion. Überdies kann man die Sitzflächen ausziehen und damit verlängern. Die beiden Sitze vorn gefallen mit guten Konturen und angemessenem

Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die nur für große Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht.

2,3 Innengeräusch

⊕ Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, gerade dann wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Volkswagen einen recht guten Job gemacht, bei 130 km/h liegt der

Geräuschpegel im Innenraum bei 66,8 dB(A) - das ist ein noch guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

2,1 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Aktiv-Kombifilter ist Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum zur Verfügung, zwischen den Vordersitzen sind keine Düsen vorhanden. Die Sitzheizung

vorn sowie die Lenkradheizung sind Serie, hinten gibt es keine beheizten Plätze. Eine Sitzlüftung ist nicht lieferbar. Die Standklimatisierung sowie getönte Scheiben hinten sind dagegen serienmäßig.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 150 kW bzw. 204 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 310 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von deutlich über 1,8 Tonnen drückt jedoch spürbar auf das Temperament des Motors. So fühlt sich die üppige Motorleistung weniger dynamisch an, als es die Werte auf dem Papier vermuten lassen. Trotzdem, der ID.3 ist ein sehr flottes Auto, vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf

30 km/h vergehen weniger als eine Sekunde - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, knapp vier Sekunden dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. VW verspricht 7,3 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck

an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach. VW liefert hier eine perfekte Vorstellung ab.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ID.3 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den Knubbel rechts hinter dem Lenkrad muss man sich gewöhnen, auch in welche Richtung man ihn für die jeweilige Fahrtrichtung drehen muss. Seine Beschriftung wird vom Lenkradkranz verdeckt und ist nachts nicht beleuchtet. Es

gibt zwei grundsätzliche Rekuperationsstufen, eine geringe Bremswirkung in Stufe D und eine erhöhte Bremswirkung in Stufe B. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die zweite Rekuperationsstufe zu schwach. Allerdings bietet der ID.3 eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an; die Abstimmung ist sehr gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Paddels am Lenkrad gibt es nicht. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der ID.3 bringt ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mit. Der Elektrowagen liegt souverän auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der vergleichsweise lange Radstand dabei hilfreich. Es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen, sie sind nicht weiter störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten, der Heckantrieb ist

grundsätzlich schon mal eine gute Voraussetzung. Beim ADAC Ausweichtest liefert der ID.3 ein zweigeteiltes Ergebnis ab; einerseits reagiert er bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit erschrockenem Lenken und Gegenlenken mit recht deutlicher Untersteuerneigung, die vom ESP eher bestärkt wird; das hohe Gewicht und die eher schmalen Reifen wirken sich hier aus. Andererseits lässt er sich bei gezielten Ausweichmanövern präzise und sehr schnell durch die Gassen scheuchen. Gerade bei der Fahrdynamik kann er somit punkten, ohne die Fahrsicherheit über Gebühr zu vernachlässigen.

2,3 Lenkung

⊕ Der Elektro-VW hat ein gute Lenkabstimmung mitbekommen, die Souveränität wie im Golf kann sie aber nicht bieten. Das Lenkgefühl gefällt, wirkt aber ein wenig synthetisch. Zielgenau kann man damit unterwegs sein, die Präzision ist gut. Angemessen fällt die Zentrierung aus, die Mittellage ist einwandfrei spürbar. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl in zwei Stufen variieren. Von

Anschlag zu Anschlag benötigt man zwar dreieinhalb Umdrehungen und damit mehr als beispielsweise beim Golf mit Progressivlenkung (2,2 Lenkradumdrehungen), jedoch können die Räder des ID.3 für einen kleineren Wendekreis deutlich weiter einschlagen, so dass die Übersetzung für den Alltag völlig in Ordnung geht.

2,7 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der

Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der ID.3 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis, insbesondere deshalb, weil die Bremsleistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nachlässt.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Es gibt für den ID.3 alle wichtigen Assistenzsysteme, die VW im Portfolio hat. In der getesteten Ausstattungsversion ist alles erfreulicherweise Serie. So ist ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten an Bord; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das Fahrerassistenzpaket "Travel Assist" ist ebenfalls Serie, es enthält unter anderem einen Spurhalteassistenten und den "Emergency Assist", der den ID.3 automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Hand-Erkennung und registriert, ob der Fahrer aufmerksam ist und zumindest eine Hand am Lenkrad hat. Leider ist er übereifrig bei der Ermahnung, in der Spurmitte zu fahren. Während das nur nervig ist, wird es gefährlich, wenn in Baustellen aktuell nicht gültige Markierungen für voll genommen werden und der ID.3 mit Nachdruck in die provisorische Leitplanke oder in die Barken fahren will. Wenn der Fahrer sich sekundenlang gegen die falschen Lenkbefehle wehrt, sollte das dem System zu verstehen geben, dass es temporär abschalten muss, weil es gerade offensichtlich nicht richtig funktioniert. Das optionale Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig in der getesteten Ausstattungsvariante verbaut VW ein Head-up-Display, das theoretisch in einem sehr großen Bereich der Windschutzscheibe Einblendungen vornehmen kann. Im aktuellen Softwarestand wird aber nur eine schmale Leiste unten mit Informationen bestückt - erst das kommende Software-Update soll den vollen Funktionsumfang ermöglichen und dann die ganze Projektionsfläche nutzen. Denn eigentlich ist es als Augmented Reality-Head-up ausgelegt, das Navigationshinweise praktisch ins Straßenbild projizieren kann.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der neue ID.3 87 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 10/2020). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen neuen Centerbag zwischen den vorderen Passagieren bringt der ID.3 immer mit, die hinteren Seitenairbags gibt es aktuell nicht, ebenso wenig Knieairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe - da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Beim getesteten Fahrzeug serienmäßig gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche

Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Der ID.3 hat wie schon der Golf VIII serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der VW von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z.B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen - auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden. Das VW-System kann aktuell elf verschiedene Szenarien erkennen und adressieren, von Glatteisgefahr bis Fahrzeugpanne, von Feuerwehrfahrzeug bis Stauende auf der Autobahn hinter einer Kuppe oder bei schlechter Sicht.

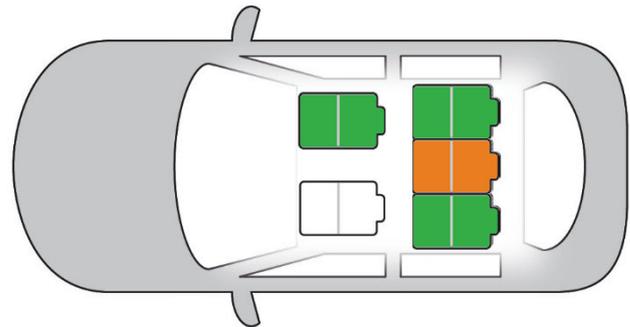
2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ID.3 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Bei hohen Kindersitzen könnte der Platz oben seitlich knapp werden, weil die Dachlinie sich nach hinten deutlich absenkt; hier empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen

versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,9 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz geht beim ID.3 in Ordnung, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen hoch. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der VW-Stromer 71 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Motorhaubenbereich. Ein Notbremsassistent mit

Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist serienmäßig.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,3 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 58-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 64,8 kWh benötigt. Der ID.3 gehört damit zu den durchschnittlich effizienten Elektroautos, sowohl was den Verbrauch als auch was die Ladeverluste betrifft. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den ID.3 Pro Performance mit der 58 kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von über 335 km. Aus den

19,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 106 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 48 Punkte. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 16,1, außerorts bei etwa 20,1 und auf der Autobahn bei etwa 21,4 kWh/100 km. Der ID.3 ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 360 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,1 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,3 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 84 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der ID.3 im Bereich Schadstoffe 39 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der VW aber gut da, weil er 87 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

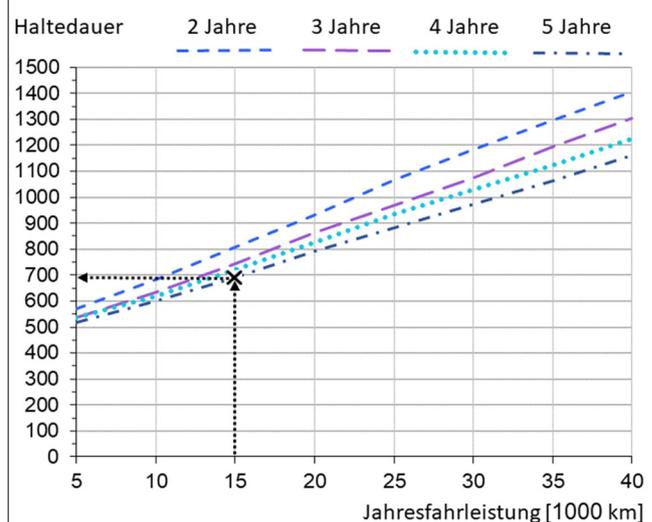
2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der ID.3 als Pro Performance 1st Max mit 58 kWh-Batterie kostet neu 48.735 Euro. Es sind nur wenige Optionen verfügbar, das Modell ist im Grunde voll ausgestattet. Das und die 3.000 Euro (netto) Herstellerbeteiligung an der Elektroautoprämie relativieren den Preis etwas, ein teures Auto in seiner Klasse bleibt der Testwagen aber dennoch. Dabei wird nicht berücksichtigt, dass die Software in wichtigen Teilen noch nicht fertig ist und erhebliche Bugs aufweist - in dieser Form sollte das Fahrzeug eigentlich noch nicht verkauft werden. Damit haben Kunden wenig Freude, dafür umso mehr Frust durch die Aussetzer und Störungen. Schon berücksichtigen sollte man das Materialfinish im Innenraum, denn das bleibt so lieblos und schlicht wie es ist, da kann kein Update helfen. Dafür sind die Unterhaltskosten relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 68 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind niedrig, die Haftpflicht liegt bei 13, Teilkasko bei 16 und die Vollkasko bei 17 - so ergeben sich erfreulich niedrige Kosten. Die Ausgaben für die Wartungen sollten

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 689 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; VW gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie

70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 335 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 235 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. VW verspricht durch das aufwendige Thermomanagement, die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt; auf seiner Internetseite hat VW einige Tipps für ein möglichst langes Batterieleben zusammengetragen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ID.3 Pro (58 kWh)	ID.3 Pro Performance (58 kWh)	ID.3 Pro S (77 kWh)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	107 (145)	150 (204)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm]	275	310	310
0-100 km/h [s]	9,6	7,3	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,4 kWh E	15,4 kWh E	15,9 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Reichweite max. in km (WLTP)	426	426	549
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/17/16	13/17/16	13/17/16
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	497	510	553
Preis [Euro]	34.113	35.575	40.936

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	14,5/16,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,36 m ² /0,27
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie)	215/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.261/1.809/1.568 mm
Leergewicht/Zuladung	1.794/466 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385/1267 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	62/58 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Zwickau

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R20 95T
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza ECO
Wendekreis links/rechts	10,1 m
EcoTest-Verbrauch	19,3 kWh/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 106 g/km)
Reichweite	335 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1825/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/650/1.170 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	93 Euro	Werkstattkosten	97 Euro
Fixkosten	78 Euro	Wertverlust	421 Euro
Monatliche Gesamtkosten	689 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/17/16		
Basispreis ID.3 Pro Performance (58 kWh) 1st Max	48.735 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.07.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.735 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.585 km
Auffälligkeiten/Mängel	Softwarebugs, Systemabstürze und -ausfälle während der Fahrt (Infotainment, GPS, Tacho), Funktionen (z.B. Head-Up) eingeschränkt

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	
Regen-/Lichtsensoren	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	-
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,7
Innenraum	2,6	Sicherheit	1,5
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	1,7
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	1,2
Federung	2,9	Schadstoffe	2,1
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	2,1		

Stand: November 2020
Test und Text: M. Ruhdorfer

Spezifische Eigenschaften des Elektro-Antriebs

Testfahrzeug: VW ID.3 Pro Performance (58 kWh) 1st Max

Elektromotor

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	150 kW
maximales Drehmoment	310 Nm

Batterie

Kapazität in kWh brutto/netto	62 kWh / 58 kWh
<i>komplette Vollladung mit Ladeverlusten</i>	64,8 kWh
Garantie	8 Jahre, 160.000 km
garantierte Kapazität	70 %

Warnung bei Batterie leer

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung bei 20 %, 2. Warnung und roter Bereich ab 10 %
Leistungsreduzierung / Notfallstrecke bei Neustart	ja ab 1 % / begrenzt auf 7 km/h nach Neustart

Ladekabel

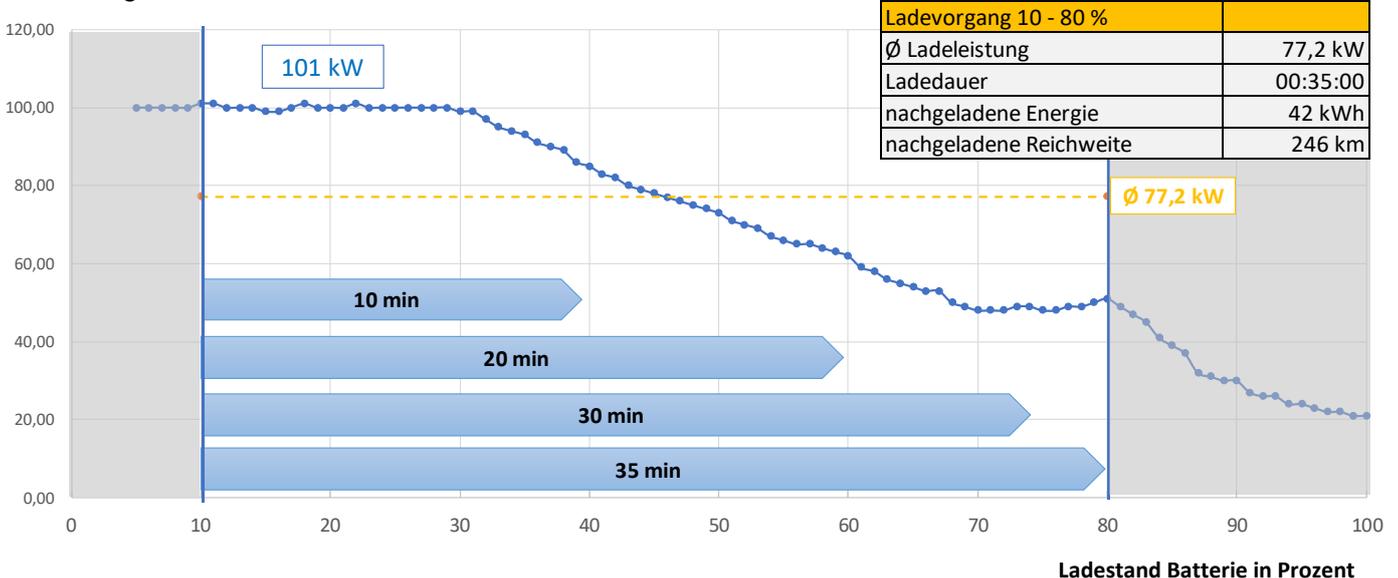
Ladekabel	Anschluss	Serie / Option
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ 2	3-phasig, 230 V, 16 A	Serie

Lademöglichkeiten

Steckertyp	Anschluss	Ladestrom	Ausstattung	Leistung	Ladezeit
Schuko	einphasig, 230 V, AC	6 - 10 A	Serie	1,3 - 2,3 kW	49 - 28 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC				
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	16 A	Serie	7,2 kW	9,5 h
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	16 A	Serie	11 kW	6,25 h
DC schnell	CCS		Serie	bis zu 100 kW	35 Min.*

regelbare Ladeleistung ja, Auswahl „reduzierte Ladeleistung“
* 20 bis 80 %

Ladeleistung in kW



Nachgeladene Reichweite



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	17,0 kWh	99,8 km	38%
20 min	29,3 kWh	171,9 km	59%
30 min	38,2 kWh	224,2 km	74%

Einstellbarer Ladestopp	ja
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	im Fahrzeug, über Schlüssel

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja / ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja / ja
Anzeige momentane Ladeleistung	nein (nur km pro Minute oder Stunde)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED-Band unter Frontscheibe)

Rekuperation

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	reduziert
--	-----------

Klimatisierung

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung (ja/ja nur angesteckt/nein)	ja
Steuerung über Smartphone / Vorprogrammierung	ja / ja

(ADAC Messungen kursiv)