- Elektro-Motor
- 38.720 €
- 125 kW/170 PS
- 326 km
- 17,3 kWh pro 100 km



VW ID.3 Neo (50 kWh) Life

Fünftürige Schrägheckklimousine der unteren Mittelklasse

Jetzt ist er wirklich gut - so lautet das Testresultat vom neuen ID.3 Neo. Was gab es seinerzeit nicht für vielschichtige Kritik am ID.3, als er Ende 2020 auf den Markt kam. Da wollte VW alles neu und anders machen, hat die Software zum Marktstart nicht fertigbekommen und ist gerade bei der Bedienung an allen Ecken und Enden einen eigenen Weg gegangen. Ein sinnbildliches Beispiel: Der Scheibenwischer wurde mit dem Lenkstockhebel genau andersrum wie bei allen anderen VWs gesteuert - warum auch immer. Es gab dann jahrelang sukzessive Verbesserungen von Software und Hardware, was viele Probleme gelöst hat. Mit dem jetzigen umfassenden Facelift kommen nicht nur eine neue Optik innen und außen sowie eine Namensergänzung, sondern auch neue Bedienelemente im Innenraum. Jetzt endlich lässt sich der ID.3 Neo wie ein VW aus besten Zeiten steuern. Nun gibt es wieder zahlreiche Tasten, welche eindeutigen Funktionen zugeordnet sind. Vorbei sind die Suchorgien im Infotainmentmenü, verschwunden ist die unpraktische Sliderleiste unter dem Bildschirm. Stattdessen gibt es u.a. einen Lautstärkeregler zum Drehen und Drücken. Auch das Infotainment wurde nochmal optimiert, läuft flüssig und kann an wichtigen Stellen individualisiert werden. So muss man sich zwar erst mal intensiv mit den Funktionen beschäftigen, hat es dann im Alltag aber umso einfacher. Geblieben ist das gute Raumangebot und die sicheren Fahreigenschaften. Der Fahrkomfort ist in Ordnung - wer die famosen adaptiven Dämpfer möchte, muss zur aktuell höchsten Ausstattungslinie greifen. Dabei ist das gar nicht nötig, denn bereits die Life-Ausstattung bringt fast alles Wichtige serienmäßig mit. Von den empfehlenswerten Fahrassistenten über das Navigationssystem inklusive Ladeplanung bis zu den Parksensoren samt Rückfahrkamera ist alles dabei. Die Motorleistung genügt mit 170 PS auch vollauf, immerhin ist der Basis-ID.3 nicht übermäßig schwer. Sogar mit der 50-kWh-Batterie kann man im Alltag gut auskommen, sofern man nicht ständig lange Strecken fährt. Während die ID.3-Varianten mit großer Batterie ziemlich teuer sind, bekommt man den sinnvoll ausgestatteten Testwagen aktuell für rund 35.000 Euro (inkl. ID. Kaufprämie).

- ✓ **gute Serienausstattung, deutlich verbesserte Bedienbarkeit, angemessener Verbrauch, gutes Raumangebot vorn, praktikable Zuladung**
- ✗ **keine Anhängelast, keine Dachlast**

ADAC Urteil

2,1	Autotest
2,3	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,9	Familie
3,4	Stadtverkehr
2,6	Senioren
2,5	Langstrecke
3,2	Transport
2,5	Fahrspaß
2,2	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. BYD Atto 3, Cupra Born, KIA EV3, Mercedes GLA EQ, Mini Aceman, Skoda Elroq, Smart #1, Volvo EX30

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,7 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,1 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,6 Komfort 07

Federung 07
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,2 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

2,1 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

1,8 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 11

1,8 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

2,3 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Motorvarianten 12

Eigenschaften des Elektroantriebs 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

2,7 Karosserie

2,0 Verarbeitung

✓ Die Neuerungen am ID.3 gehen dieses Mal über das übliche Maß eines Facelifts hinaus, insbesondere im Innenraum. Daher hat VW die Modellbezeichnung um "Neo" ergänzt. Die Kritik an der Materialanmutung im Innenraum gab es schon beim Marktstart des ID.3, deshalb hatte der Hersteller hier schon zum ersten Facelift nachgebessert. Dieses Mal stand insbesondere die Bedienbarkeit im Mittelpunkt, die man durch neue Tasten und Schalter optimieren wollte. Dabei hat VW darauf geachtet, dass die Neuerungen weiter zu einem schicken Innenraumeindruck beitragen. Es gibt zahlreiche unterschäumte oder mit gepolstertem Stoff überzogene Oberflächen vorn im Innenraum. Sogar die Mittelkonsole ist gepolstert und die Smartphoneablagen mit Microfaser ausgelegt - das wirkt richtig nobel. Hinten kommen die weichen Oberflächen deutlich knapper zum Einsatz, das ist aber in der unteren Mittelklasse üblich. Die Schalter haben alufarbene, geriffelte Kanten und sorgen für Akzente im ansonsten insgesamt anthrazit gehaltenen Innenraum. Der ID.3 Neo sieht jetzt so aus, wie man es eigentlich von Anfang an von VW erwartet hätte. Er bietet nun die Tugenden, die VW einst das Image des Autobauers wertiger und solider Fahrzeuge eingebracht hat.

Kritik an der Verarbeitung der Karosserie gab es von Anfang an kaum, nach wie vor sind alle Teile präzise gefertigt und sauber zusammengesetzt. Hier gibt es nichts auszusetzen, der ID.3 Neo kann bezüglich gleichmäßiger und schmaler Spaltmaße an die alten VW-Ansprüche anknüpfen. Die vordere Haube muss zwar immer noch umständlich mit einem Haltestab offen fixiert werden, aber das ist bei den Wolfsburgern in den unteren Klassen inzwischen Usus.

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.

3,5 Alltagstauglichkeit

In der Basismotorisierung fährt der ID.3 Neo mit einer 50-kWh-Batterie (netto) vor. Diese kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) kostet extra, immerhin ist das Kabel mit Typ-2-Stecker Serie. 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 25 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 rund fünf Stunden (bei 11 kW) bis acht Stunden (bei 7,4 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nachgemessene 20 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 150 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeladeleistung im Test von bis zu 126 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen erreicht. Beispielsweise muss die Batterie warm genug sein - sonst dauert die Aufladung etwas länger. Trotzdem ist diese Ladeleistung praxistauglich und man kann sogar den Basis-ID.3 auch mal auf Langstrecke einsetzen.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Autotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 325 km - ein ausreichender Wert. Bei sommerlichen innerorts-Fahrten und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von um die 350 km möglich. Das Leergewicht des Testwagen beträgt etwas über 1,8 t, absolut gesehen viel, für eine Elektroauto eher moderat - hier wirkt sich die kleinere Batterie positiv aus. Die Zuladung liegt bei praxistauglichen 518 kg, was locker für vier Erwachsene samt deren Gepäck reicht. Die moderate Außenlänge von 4,27 m und der angemessene Wendekreis von 10,9 m machen den ID.3 Neo 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 der Ladedose 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 (75 kg Stützlast). Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, auch die AirStop-Reifen (selbstheilend) sind entfallen - dafür ist das Reifenreparaturset jetzt Serie.

2,8 Licht und Sicht

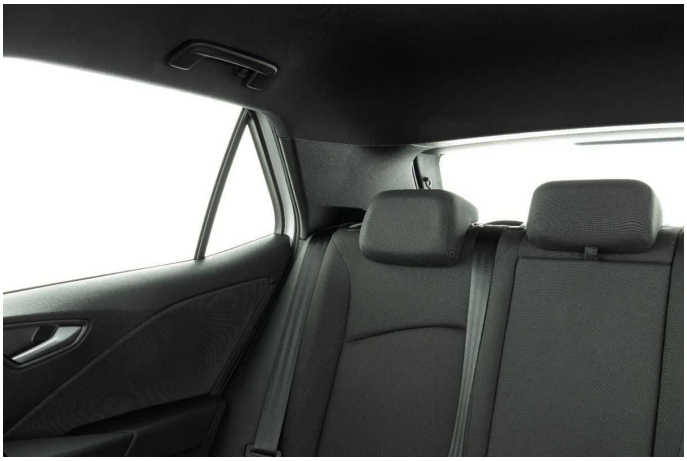
Man kann die Abmessungen des kompakten ID.3 Neo recht gut abschätzen. Die Vorderkante wie auch der exakte Heckabschluss sind dabei vom Fahrerplatz aus nicht genau zu sehen. Man hat eine insgesamt passable Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren C-Säulen, aber auch die schmale Heckscheibe die Sicht einschränken - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Elektro-VW nur ein ausreichendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten erst in größerer Entfernung.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten - die Rückfahrkamera ist inzwischen ebenfalls Serie; sie klappt nur bei Bedarf

© ADAC e.V.

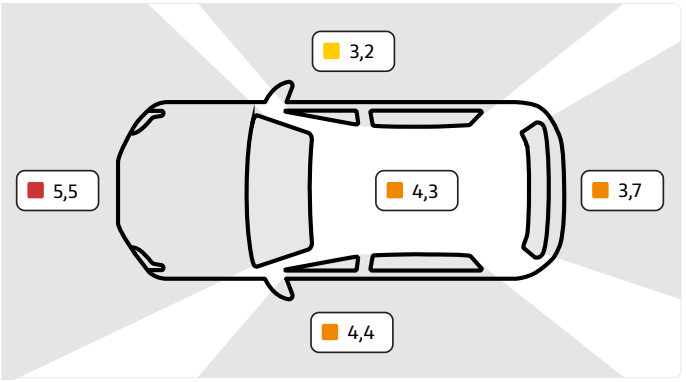
unter dem VW-Emblem aus und ist sonst vorbildlich schmutzgeschützt. Das 360-Grad-Kamerasystem ist für die Life-Ausstattung nicht erhältlich, der Parkassistent immerhin gegen Aufpreis. Will man das Auto von außerhalb mit dem Smartphone steuern, muss man auch hierfür eine höhere Ausstattungsvariante wählen.

Der ID.3 Neo Life ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet; die Ausleuchtung der Straße ist gut und klar, lediglich das Fernlicht ein wenig inhomogen. Kurven- und Abbiegelicht enthält das IQ.Light, das es aber wiederum nur für die höheren Ausstattungen gibt. Ein einfacher Fernlichtassistent, der nur automatisch auf- und abblendet ist dagegen Serie. Die Scheibenwischer (Schmetterlingswischer) befreien die Frontscheibe zuverlässig und bis an die Ränder von Nässe, das kann der ID.3 Neo besser als der Golf VIII. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um den seitlichen Bereich des ID.3 besser einsehen zu können.

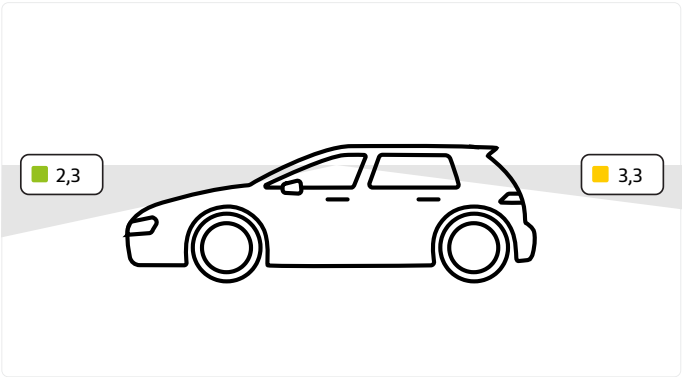


Die breiten C-Säulen und die flache Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten ein. Da sind die Parksensoren und die Rückfahrkamera (Serie) sehr hilfreich.

✗ Die Scheinwerferhöheneinstellung muss manuell erfolgen, eine automatische Regelung gibt es für das Serienlicht nicht - das ist im Golf besser gelöst. Erhebliche Kritik verdient sich die Einstellmöglichkeit beim neuen ID.3 Neo: Man muss umständlich in das passende Untermenü finden und dort bei beladenem Fahrzeug den Lichtkegel passend nach unten stellen. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich, sie kann nicht nur für eine bessere Sicht des ID.3-Fahrers sorgen, sondern auch die bei verschmutzten Scheinwerfern entstehende Blendung anderer Verkehrsteilnehmer reduzieren.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,1 Ein-/Ausstieg

✓ Im ID.3 Neo sitzt man etwas höher, 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 (Option im Keyless-Paket) sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem ID.3 Neo nähert, aktiviert sich die Außenbeleuchtung.

Das optionale 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.

3,1 Kofferraum-Volumen

Ist der variable Kofferraumboden (Option, im Testwagen) in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 315 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 435 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis

© ADAC e.V.

zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 650 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.170 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 5 l in einem schmalen Ablagefach Platz. Zusätzlichen Stauraum unter der Fronthaube gibt es nicht.



Zwischen 315 und 1.170 l fasst der Kofferraum. Der verstellbare Zwischenboden ist praktisch im Alltag, mit 80 Euro Aufpreis auch nicht zu teuer.

3,1 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 schmerzhafte "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 85 l Stauraum zur Verfügung. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf 16 cm an. Selbst dann gibt es unter dem Ladeabteil noch ein kleines, etwa 5 l fassendes Fach, wo man beispielsweise die Ladekabel unterbringen kann. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe links stört etwas.



Beim Einladen muss man das Gepäck weit anheben, weil die Ladekante ziemlich hoch ist. Ansonsten hat man eine praxistauglich große Kofferraumöffnung. Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es im ID.3 grundsätzlich nicht.

2,5 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 insgesamt acht stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens seitlich und an der hinteren Bordwand in zwei Ebenen zur Verfügung.

✗ Obwohl es keinen Frontmotor gibt, hat der ID.3 keinen Stauraum unter der vorderen Haube.

2,1 Innenraum

1,8 Bedienung

✓ Die Kritik an der Bedienbarkeit des ID.3 war seinerzeit ungewöhnlich deutlich und schroff für VW-Verhältnisse. Umso mehr erfreut, dass VW beim neuesten Facelift mit dem Zusatz "Neo" die Kritikpunkte Stück für Stück abgearbeitet hat und nun ein deutlich besser beherrschbares Cockpit verbaut wird. Das beginnt schon mit dem großen Instrumentendisplay, dass jetzt moderne Rundinstrumente und auf Wunsch sogar solche im klassischen Golf I Design darstellen kann - hier haben die VWler nicht einfach nur verbessert, sondern sogar noch für den Spaß an der Freude was dazugegeben. Dieses Retrodesign gibt es auch für den Infotainmentbildschirm, aber nur im Hauptmenü, nicht für die Untermenüs. Endlich kann man das Herzblut für ihre Autos bei den Wolfsburgern wieder spüren. Ansonsten arbeitet das Infotainmentsystem zügig, flüssig und stabil. Es gibt viele Anpassungsmöglichkeiten und

© ADAC e.V.

unterschiedliche Wege, die zahlreichen Einstellungen der Systeme vorzunehmen. Am oberen Bildschirmrand des Zentraldisplays kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen, so geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich schon eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt. Die Detailverbesserungen erleichtern aber die Bedienung im Alltag durchaus.

Die Basisfunktionen der Klimaautomatik lassen sich über Kipphebel in der Mittelkonsole steuern, sind damit schnell erreichbar und gut verständlich. Erst für die Detaileinstellungen dann muss man ins Klimamenü. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: "Hände wärmen", "Füße kühlen" und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es vielen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. Für die Lautstärke gibt es wieder einen klassischen Drehregler auf der Mittelkonsole, vorbei sind die Zeiten des lästigen Touch-Sliders unten am Bildschirm. Und wenn wir schon begeistert die vielen neuen Tasten und Schalter im Cockpit feiern, können wir auch die Fensterheber erwähnen: Es gibt jetzt wieder ganz klassisch vier Fensterheberschalter für die vier Seitenfenster. Auch die Bedieneinheit für die Außenspiegeleinstellung rastet jetzt wieder wie früher ein und ist damit ebenfalls einfacher zu steuern. Sogar am Lenkrad setzt VW nun auf einzelne, klar erfühlbare Tasten statt der Touchfelder vor dem Facelift. Auch hier funktioniert die Bedienung nun deutlich treffsicherer und entspannter.

Der Getriebewählhebel befindet sich an der Stelle des rechten Lenkstockhebels; die Fahrtrichtungswahl über Drehen des Hebels ist immer noch nicht so intuitiv wie das hoch und runter drücken bei manchem Konkurrenten, insgesamt lässt sich der Hebel im Alltag aber gut bedienen. Die Scheibenwischer-Funktionen musste der linke Lenkstockhebel aufnehmen, der nun reichlich überladen wirkt - wobei man mit den Bedienelementen recht schnell zurechtkommt. Mehrere kleine Hebelchen an Vorder- und Oberseite eines größeren Hebels für die vorderen und hinteren Wischer sind bisweilen eine kleine Herausforderung.



Was für ein Fortschritt: Es gibt wieder zahlreiche sinnvolle Tasten für wichtige Funktionen. Auch das Infotainment läuft schnell und stabil, lässt sich an wichtigen Stellen individualisieren. Die bessere Bedienbarkeit schlägt sich direkt in einer erheblich besseren Bewertung nieder.

1,2 Multimedia

✓ Für den ID.3 Neo gibt es praktisch alle bei VW üblichen Multimediafunktionen, wobei für die Life-Ausstattung manche Details wie das höherwertige Soundsystem nicht lieferbar und nur den höchsten Ausstattungslinien vorbehalten sind. Serienmäßig bringt der ID.3 Neo Life das Multimediasystem mit Radio und Navigationssystem mit, wie auch Apple CarPlay und Android Auto (kabelgebunden und wireless). Es gibt jeweils zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sowie die induktive Ladeschalte vorn, die jetzt sogar samtartig ausgelegt ist - das

© ADAC e.V.

wirkt nobel. Die Remote-Funktionen via VW-App sind Serie, so kann der ID.3 Neo per Smartphone abgefragt (z.B. Ladezustand) oder gesteuert (z.B. Zentralverriegelung, Klimatisierung) werden. Updates gibt es Over-the-Air. Man kann Nutzerprofile anlegen und die Datenweitergabe des Autos in mehreren Stufen beschränken. Die Online-Verkehrsdaten sind zwei Jahre inklusive, danach muss man ein Abo bezahlen. Die Routenplanung mit Ladestopp-Integration ist mit an Bord, die Berechnungen funktionieren gut und in Abhängigkeit der Fahrweise sowie der Ladesäulenverfügbarkeiten. Gegen Aufpreis bringt der ID.3 Neo ein Online-Radio mit.

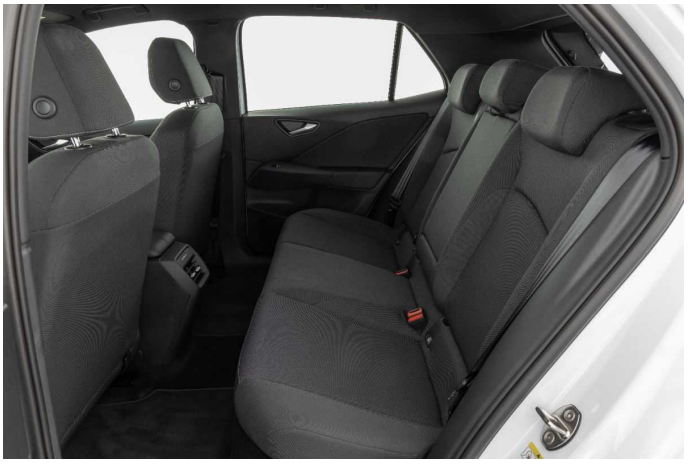
Mit dem Neo-Facelift ist nun eine 12-V-Steckdose vorn eingezogen, sie befindet sich im Mittelfach zwischen den Vordersitzen.

2,2 Raumangebot vorn

✓ Der ID.3 Neo 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 mit 1,43 m angemessen und die weit nach vorn gezogene Frontscheibe lässt den Innenraum luftig wirken, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu tragen auch die großen Fensterflächen bei - das große Panoramaglasdach gibt es gegen Aufpreis. Eine Ambientebeleuchtung mit zehn wählbaren Farben ist Serie und sorgt nachts subjektiv für mehr Raumtiefe. Die Variante mit 30 Variationsmöglichkeiten und dem breiten ID.Light unter der Frontscheibe ist für den Life nicht lieferbar.

2,8 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit hinten ist im ID.3 Neo sehr großzügig, 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 gut 1,85 m Größe, wobei das freilich kein schlechter Wert ist. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen gleichzeitig sei die Rückbank nur für kurze Strecken empfohlen.



Dank langem Radstand hat man viel Beinfreiheit. Limitierend ist die Kopffreiheit durch das nach hinten abfallende Dach - ein Tribut an die Aerodynamik.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das asymmetrisch 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. Zwei Smartphones können rutschfest verstaut werden, das linke wird bei Bedarf auch induktiv geladen. Die kleinen Taschen im oberen Bereich der Vordersitzrückseiten gibt es im Life nicht serienmäßig, ebenso wenig Lehnentaschen allgemein. Die kleinen wie die großen Taschen sind den optionalen Sitzen vorbehalten. Ein kleines Klappfach links unten im Armaturenbrett sucht man vergeblich, dafür gibt es eine große Ablage unterhalb der Mittelkonsole. 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.

2,6 Komfort

3,0 Federung

Für den ID.3 Neo gibt es die adaptive Dämpferregelung DCC - allerdings nur in der Style-Ausstattung oder in den Sportversionen GTX/GTI, von der Motorisierung und Akkugröße hängt es nicht ab. Folglich ist das unter Komfortaspekten durchaus empfehlenswerte DCC für die getestete Life-Ausstattung nicht lieferbar.

Das im Testwagen verbaute Standardfahrwerk macht einen ordentlichen Job im Alltag. Es kommt mit einer straffen Grundnote und bietet dennoch ausreichend Komfort. Im Grunde ist es ein typisches VW-Fahrwerk, dem Verbindlichkeit wichtig ist, um Nachschwingen zu vermeiden. Wer mehr wogend fahren möchte, muss tief in die Tasche und zu einer höheren Ausstattung greifen und dann auch noch knapp 1.200 Euro extra zahlen - das muss es einem Wert sein.

Denn letztlich bietet auch das Serienfahrwerk einen guten Kompromiss für den Alltag. Es spricht ausreichend willig auf Unebenheiten an, ohne dabei schaukelig zu wirken. So ist der Komfort innerorts annehmbar, am ehesten spürt man Kanten und grobe Unebenheiten. Kleinere Bodenwellen bringen keine Unruhe ins Fahrzeug. Kopfsteinpflaster und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel merkt man, allerdings wird es nicht zu nervig. Über Geschwindigkeitshügel zeigt sich das passable Schluckvermögen des Fahrwerks, an die Schluckfreudigkeit eines Golf 8 Standard-Fahrwerks kommt es aber nicht heran. Außerorts spricht die Federung engagierter an und kann selbst auf schlechten Straßen überzeugen, die Karosseriebewegungen nehmen trotzdem nicht übermäßig zu. Auf der

© ADAC e.V.

Autobahn ergibt sich ein insgesamt kommodes Dahinfahren, nur auf sehr schlechten Autobahnoberflächen können Kanten und regelmäßige Bodenwellen in ungünstigem Abstand etwas Unruhe in den ID.3 Neo bringen.

2,6 Sitze

Neben den Seriensitzen im Testwagen gibt es noch das Interieurpaket u.a. mit elektrischer Sitzeinstellung inkl. Memory-Funktion, elektrischen Vierwege-Lordosenstützen mit Massagefunktion und ausziehbarer Oberschenkelauflage. Dabei können auch schon die Standardsitze weitgehend überzeugen, weil sie eine passende Größe haben, einen angemessenen Seitenhalt bieten und über die nötigsten Einstellmöglichkeiten verfügen - inklusive höheneinstellbarer Kopfstützen, welche im Optionspaket durch fest verbaute ersetzt werden. Leider fehlt den Seriensitzen eine Lordosenstütze, welche den Rücken besser abstützen könnte.

In der zweiten Reihe geht es weniger komfortabel zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die für Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht. Immerhin hat man reichlich Beinfreiheit, um den recht hohen Innenboden etwas kompensieren zu können.

2,3 Innengeräusch

✓ Unabhängig vom Antrieb kommt es beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. In modernen Fahrzeugen ist von den Motoren kaum noch etwas zu hören. Bei der Dämmung des ID.3 Neo hat Volkswagen einen einwandfreien Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,1 dB(A) - das ist ein guter Wert. Der Fahrzeugboden ist umfassend verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche deutlicher zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen leise Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

2,0 Klimatisierung

✓ Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist Serie, eine Dreizonen-Variante nicht erhältlich. Letztere geht aber nicht wirklich ab, denn viel sinnvoller sind die mittleren Luftausströmer hinten, welche VW neben den Fußausströmern im Facelift-ID.3 jetzt serienmäßig verbaut. 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 Beschlag- und Luftgütesensoren, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung sind Serie, eine Sitzheizung hinten oder Sitzlüftung allgemein bietet VW nicht an. Getönte Scheiben hinten kosten Aufpreis, die Standklimatisierung ist dagegen Serie.

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

1,2 Antrieb

1,8 Fahrleistungen

✓ Der Elektromotor leistet bis zu 125 kW bzw. 170 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 350 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von über 1,8 t drückt spürbar aufs Temperament des Motors. Dennoch ist man wirklich flott unterwegs und hat zu keiner Zeit das Gefühl, in einem Auto mit Basismotorisierung zu sitzen. 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, rund 4,7 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h, in 6,3 s geht es von 80 auf 120 km/h. VW verspricht 8,6 s von null auf 100 km/h, was problemlos erreicht werden kann. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 160 km/h abgeregelt.

1,0 Laufkultur

✓ Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, reagiert dabei aber nicht ungestüm, sondern baut seine Leistung dezent auf und gibt sie absolut gleichmäßig ab. Die Kraft lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach. VW liefert hier eine perfekte Vorstellung ab, denn es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche.

0,8 Getriebe

✓ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ID.3 Neo kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg geht es 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. Es gibt zwei grundsätzliche Rekuperationsstufen, eine geringe Bremswirkung in Stufe D und eine erhöhte Bremswirkung in Stufe B. Für reines One-Pedal-Driving ist die B-Rekuperationsstufe etwas zu schwach, allerdings bleibt der ID.3 Neo in dieser Einstellung jetzt aber stehen und zeigt das mit "HOLD" im Display an. Die klassische Autohold Funktion kann separat ausgewählt werden. Zusätzlich bietet der ID.3 Neo 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.

ADAC © ADAC e.V.

2,1 Fahreigenschaften

2,0 Fahrstabilität

✓ Die VW-Ingenieure haben dem ID.3 Neo ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mitgegeben. Der Stromer 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 gegeben. 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 Neo auch ohne die optionale adaptive Dämpfung ein souveränes Bild ab. Er reagiert gut auf Lenkbefehle, fährt lange neutral und geht im Grenzbereich in dezentes Untersteuern über. Das ESP regelt dabei sanft und früh genug. Fährt man dynamisch mit möglichst geringen Lenkwinkeln durch Wechselkurven, zeigt das geschickt abgestimmte ESP seine Stärken und lässt leichtes Gieren zu. Die sportliche Note würde man vom "Basis-ID.3" gar nicht erwarten, der Kompromiss aus Fahrsicherheit und Dynamik ist aber gut gelungen.

2,1 Lenkung

✓ Auch wenn das Feingefühl eines aktuellen Golf nicht erreicht wird, kommt der ID.3 Neo trotzdem mit einer wirklich guten Lenkung. Sie ist im Alltag wunderbar unauffällig und wirkt nur wenig synthetisch. Man kann damit zielgenau seine Bahnen ziehen und von der Präzision profitieren. Angemessen fällt die Zentrierung aus, die Mittellage ist einwandfrei spürbar. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt der Testwagen ohne Progressivlenkung 3,3 Lenkradumdrehungen; mit der Optionslenkung kurbelt man etwa eine halbe Umdrehung weniger. In beiden Fällen können die Räder des ID.3 Neo für einen kleineren Wendekreis weiter einschlagen als beispielsweise beim Golf, so dass die ID3-Übersetzung für den Alltag völlig in Ordnung geht. Auffällig: Beim Neo lassen sich die Räder nicht mehr ganz so weit einschlagen wie beim Vor-Facelift, der Wendekreis ist dadurch rund 80 cm größer.

2,1 Bremse

✓ Das Bremsgefühl ist im Alltag besser geworden, aber immer noch gewöhnungsbedürftig. Gerade wenn man über die Rekuperationsverzögerung hinaus in den mechanischen Bremsbereich kommt, ist vergleichsweise viel Kraft am Bremspedal erforderlich. Daran kann man sich gewöhnen, vertrauenserweckender wäre aber ein optimiertes Zusammenspiel zwischen Rekuperationsbremsung und Wirkung der mechanischen Bremsen an den Rädern. Den Übergang spürt man dadurch relativ deutlich. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit könnte aber besser sein. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der ID.3 Neo so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein richtig guter Wert. Die Bremstrommeln an der Hinterachse sind von Vorteil bezüglich Korrosion - Bremsscheiben rosten bekanntlich schneller. Jedoch sind sie bei starker Beanspruchung auf die Rekuperationsleistung des Elektromotors angewiesen, um das höhere Gewicht des ID.3 Neo bei sportlicher Gangart zuverlässig zu entschleunigen und dabei nicht zu überhitzen.

1,8 Sicherheit

1,4 Aktive Sicherheit

✓ Für den ID.3 Neo gibt es alle wichtigen Assistenzsysteme, die VW aktuell im Portfolio hat. Schon in der zweitniedrigsten Ausstattung Life ist alles wichtige dabei. So ist ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC (Serie) sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten an Bord; das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Gegen Aufpreis gibt es das Fahrerassistenzpaket "IQ.DRIVE", es enthält unter anderem den Travel Assist (Spurzentrierung in Kombination mit ACC) 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. Das ebenfalls serienmäßige Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Die obligatorische Verkehrszeichenerkennung funktioniert gut. Die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren, sind ebenfalls immer an Bord. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist Standard (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Optional verbaut VW ein Head-up-Display, das in einem sehr großen Bereich der Windschutzscheibe Einblendungen vornehmen kann. Es ist als Augmented Reality-Head-up ausgelegt, das Navigationshinweise praktisch ins Straßenbild projizieren kann.

ADAC © ADAC e.V.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Tempomat
- Abstandsregeltempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Ausweichassistent
- Ausstiegswarnung
- Insassenschutzsystem proaktiv
- Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

- Autobahnassistent
- Notfallassistent

Nicht erhältlich

- Spurwechselautomatik
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend

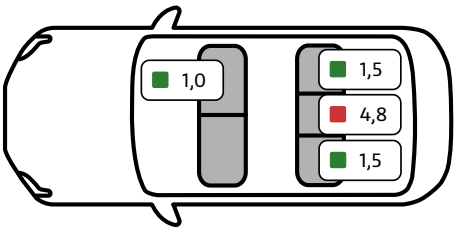
1,8 Passive Sicherheit

✓ Für den überarbeiteten ID.3 gibt es einen neuen Crashtest nach Euro NCAP-Norm vom November 2025. Auch diesmal kann der Wolfsburger wieder ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis für seine hohe Insassensicherheit (86 Prozent) erzielen. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein Centerbag zwischen den vorderen Passagieren bringt der ID.3 Neo immer mit, hintere Seitenairbags gibt es nicht, ebenso wenig Knieairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe - da aber der Abstand zum Dachhimmel gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn wie hinten werden die Insassen erkannt und akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Das „Proaktive Insassenschutzsystem“ ist nun Serie, dieses kann in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

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

2,1 Kindersicherheit

✓ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm (11/2025) erzielt der ID.3 Neo 87 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man auf den beiden äußeren Sitzplätzen Kindersitze 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 schlecht für die Befestigung von Kindersitzen, die Polsterung verhindert einen stabilen Stand und die Gurtanlenkpunkte verlaufen ungünstig. Auf dem Beifahrersitz klappt das sichere Befestigen von Kindersitzen meist problemlos, der Platz verfügt über einen abschaltbaren Beifahrerairbag; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.



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

© ADAC e.V.

2,8 Sicherheit ungeschützte Personen

Der Fußgängerschutz des ID.3 Neo geht 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 78 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Bereich um die Fronthaube. 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 ebenso an Bord.

1,8 Umwelt

1,8 Verbrauch

✓ VW hat auch die Basismotorisierung weiter überarbeitet und die Effizienz verbessert. So kommt der ID.3 Neo mit 170 PS und kleinem Akku auf einen Verbrauch von 17,3 kWh/100 km im Autotest-Verbrauchszyklus (inkl. Ladeverluste). Dank des moderaten Stromverbrauchs kommt man mit der 50-kWh-Batterie immerhin rund 325 km weit.

Fährt man zurückhaltend, vorausschauend und nicht über 120 km/h, dann sind Verbräuche von um die 15 kWh/100 km möglich. Wer sehr zügig und ungleichmäßig fährt, muss aber auch mit über 20 kWh/100 km rechnen - hier kann VW nicht zaubern. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Um die 50-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 56,5 kWh benötigt (AC-Laden inkl. Ladeverluste).

2,0 Umwelteinfluss

✓ Der ID.3 Neo ist mit 4,27 m Länge und 1,81 m Breite (ohne Außenspiegel) recht kompakt und damit praktisch für den urbanen Bereich. Er benötigt eine Verkehrsfläche von gut 7,7 m² - für Standardparkplätze einwandfrei. Dank der recht kleinen Batterie bringt der getestete ID.3 nicht so viel Gewicht auf die Waage wie mancher Konkurrent - oder auch die anderen ID.3-Modelle mit der großen Batterie. Gut 1,8 t sind es beim Testwagen und damit rund 150 kg weniger als bei den Varianten mit 77-kWh-Batterie. Das Vorbeifahrgeräusch des ID.3 Neo liegt bei 66 dB(A), ein guter bis zufriedenstellender Wert.

2,3 Autokosten

2,3 Monatliche Gesamtkosten

✓ Den ID.3 Neo bekommt man ab knapp 34.000 Euro Listenpreis - VW zieht häufig noch eine Elektroprämie ab, aktuell sind es 3.000 Euro - somit startet der ID.3 bei unter 30.000 Euro. Dafür erhält man das Basismodell Trend, welches allerdings nur das nötigste an Bord hat. Die getestete Ausstattungslinie Life ist ab 36.225 Euro erhältlich und verfügt über viele sinnvolle Extras gegenüber der Trend-Ausstattung. So sind alle sinnvollen und hilfreichen Assistenten an Bord, denn die Rückfahrkamera, das Navigationssystem oder die induktive Ladeschale sowie beheizte Vordersitze (inkl. Lenkrad) sind insbesondere für ein Elektroauto praktische Details. Wer allerdings so feine Extras wie die Top-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Fernlichtassistenten möchte, muss zur aktuell höchsten Ausstattungslinie Style greifen. Immerhin bietet VW auch diese mit dem Basisantrieb an, der eigentlich die meisten Alltagsbedürfnisse befrieden kann. Wer häufiger längere Strecken fährt, ist freilich mit der großen Batterie besser bedient.

Die Steuer für das Testmodell liegt bei 68 Euro pro Jahr, aber erst ab 2035, wenn die aktuell gültige Steuerbefreiung für neue Elektroautos ausläuft. Die Typklasseneinstufungen für die Versicherung sind durchweg günstig (Haftpflicht 15, Teilkasko 20, Vollkasko 19) - heutzutage keine Selbstverständlichkeit mehr, erst recht nicht bei einem Elektroauto. VW gibt auf das gesamte Fahrzeug nur zwei Jahre Garantie, gegen Durchrostung bis zu 12 Jahre und auf die Hochvoltbatterie 8 Jahre bis 160.000 km. Bis zu drei weitere Jahre Garantie lassen sich zu vergleichsweise moderaten Konditionen hinzukaufen. VW sieht Inspektionsintervalle von bis zu 24 Monaten oder maximal 30.000 km vor.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ID.3 Neo (50 kWh) Trend	ID.3 Neo (58 kWh) Life	ID.3 Neo (79 kWh) Life
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	140 (190)	170 (231)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	70	70	70
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/-	350/-	350/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,0 kWh	13,9 kWh	14,3 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	50,0 (n)	58,0 (n)	79,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/20	14/19/20	14/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68	74
Preis [Euro]	33.995	39.195	44.995

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Maximale Leistung	125 kW (170 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	70 kW
Maximales Drehmoment	350 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	52,0 kWh / 50,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	56,5 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Eisen-Phosphat / 333 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie
V2L / Typ2 auf Schuko, 16 A	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	3/Menü, Gangwahlschalter
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Option
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Ja
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

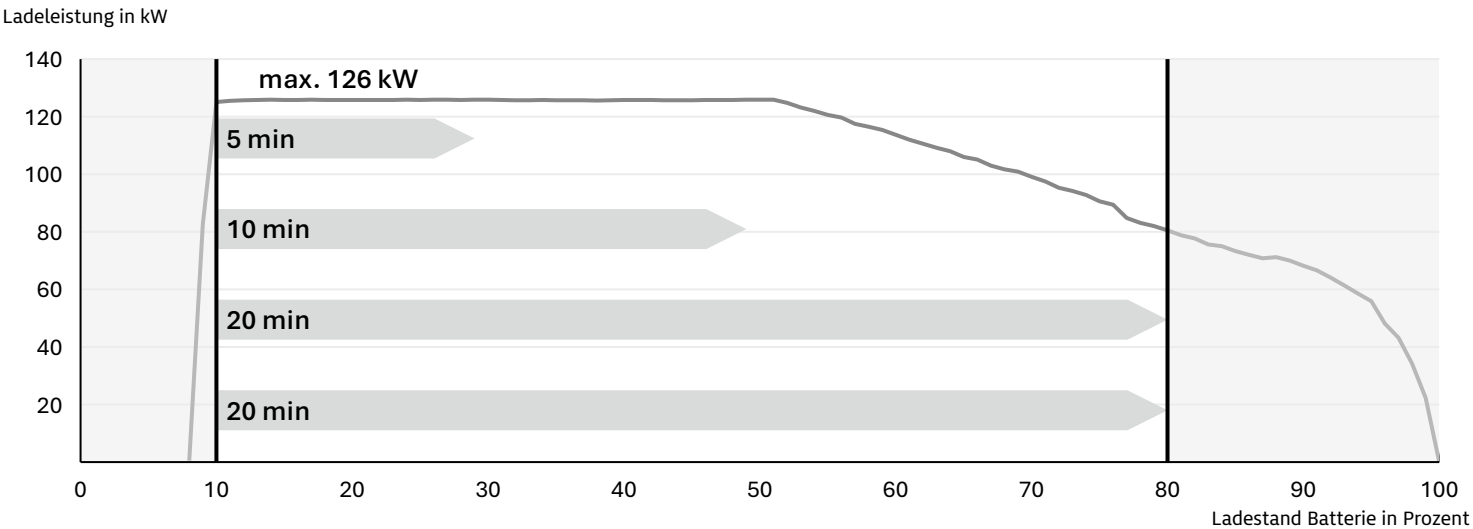
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Menü, Schlüssel
Bidirektionales Laden	Ja
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

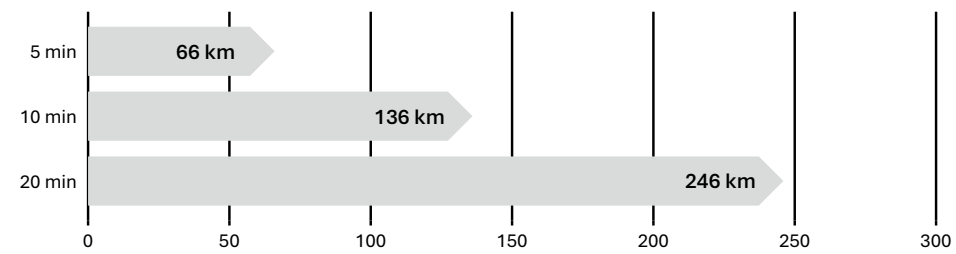
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	43,5 h - 24,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	43,5 h - 7,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14 h - 5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	126 kW	20 min.

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





	Ladevorgang 10-80 %*
Ø Ladeleistung	**115,1 kW**
Ladedauer	00:20
Nachgeladene Reichweite	246 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	10,1 kWh / 66 km / 29 %
10 min	20,8 kWh / 136 km / 49 %
20 min	37,7 kWh / 246 km / 80 %

*ADAC Messung

© ADAC e.V.

Herstellerangaben

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Leistung	125 kW/170 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Hinterrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,0 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	215/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.265/1.809/1.561 mm
Leergewicht/Zuladung	1.885/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	383/1.336 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	75/- kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	52,0/50,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Zwickau

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße	215/50 R19 97H
Reifen	Bridgestone Turanza 6 Enliten
Wendekreis (li./re.)	10,4 / 10,9 m
Autotest-Verbrauch	17,3 kWh/100 km
Reichweite	326 km
Innengeräusch 130 km/h	66,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.832/518 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	315 l 650/1.170 l

Kosten

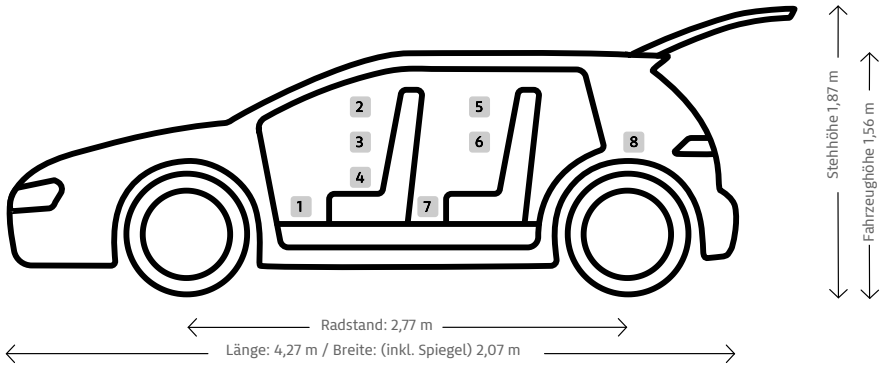
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	98 Euro
Fixkosten	127 Euro
Werkstattkosten	74 Euro
Wertverlust	465 Euro
Monatliche Gesamtkosten	764 Euro
Steuer pro Jahr	68 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/20
Basispreis getestete Variante	36.225 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 29.06.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.720 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	1.646 km
Auffälligkeiten/Mängel	Frontkamera nachtblind
Softwarestand	ID.6.0.1

1 Beinfreiheit vorn bis 1,93 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,03 m Person
3 Innenbreite vorn 143 cm
4 Sitzhöhe vorn 51 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,87 m Person
6 Innenbreite hinten 139 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 1,95 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 315 - 1.170 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.485 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	1.485 Euro (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	670 Euro°
Elektrische Heckklappe	-

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie

Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	1.835 Euro (Paket)
Lordosenstütze links/rechts	1.835 Euro (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen	
Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	860 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	980 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,1**
Autokosten	**2,3**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,7**
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	3,5
Licht und Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	**2,1**
Bedienung	1,8
Multimedia	1,2
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	2,8
Innenraum-Variabilität	3,3
Komfort	**2,6**
Federung	3,0
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	2,0
Antrieb	**1,2**
Fahrleistungen	1,8
Laufkultur	1,0
Getriebe	0,8
Fahreigenschaften	**2,1**
Fahrstabilität	2,0
Lenkung	2,1
Bremse	2,1
Sicherheit	**1,8**
Aktive Sicherheit	1,4
Passive Sicherheit	1,8
Kindersicherheit	2,1
Sicherheit ungeschützte Personen	2,8
Umwelt	**1,8**
Verbrauch	1,8
Umwelteinfluss	2,0

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

Stand: 23.10.2026
Test und Text: M.A. Martin Ruhdorfer

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.