Elektro-Motor
54.495 €
170 kW/231 PS
497 km
18,0 kWh pro 100 km



VW ID.3 Neo (79 kWh) Style

Fünftürige Schrägheclimousine der unteren Mittelklasse

Von der "wir machen alles neu und anders" Reise ist VW mit den ID.3 Neo glücklicherweise nun wieder zurück. Das umfangreiche Facelift knüpft an alte VW-Tugenden an. So haben die Wolfsburger die Bedienung deutlich vereinfacht und verbessert, es gibt jetzt wieder zahlreiche Tasten - aber an den richtigen Stellen und mit sinnvollen Funktionen belegt. Die vier elektrischen Fensterheber werden endlich mit vier Testen gesteuert, vorbei das umständliche Umschalten zwischen vorn und hinten. Bei der Gelegenheit haben die Entwickler auch die Sensortasten und -leisten in Rente geschickt, die mit Regentropfen benetzt oder mit nassen Fingern schlecht bedient werden konnten. Im Alltag läuft vieles nun so viel besser, dass man sich fragt, warum es VW nicht gleich so gemacht hat. Immer schon eine Klasse für sich ist das Scheinwerferlicht des VW, die mitschwenkenden Lichtkegel - echtes Kurvenlicht - bringen gerade auf kurvigen Landstraßen einen echten Sicherheitsgewinn. Der blendfreie Fernlichtassistent versteht sich da von selbst - definitiv eine Empfehlung für Vielfahrer, die zwangsweise dann auch öfter bei Dunkelheit unterwegs sind. Für die Kilometerschrubber ebenfalls eine Überlegung wert: Das adaptive Fahrwerk DCC. Mit den elektronisch geregelten Dämpfern federt der ID.3 Neo merklich geschliffener und behelligt die Insassen weniger mit der Unbill schlechter Straßen. Passend dazu gibt es gegen Aufpreis ergoActive-Sitze mit Lordosenstützen (inkl. rudimentärer Massagefunktion) und vielfältigen Einstellmöglichkeiten. Wobei auch schon die Seriensitze beim Style einen guten Komfort und Seitenhalt bieten. Leider verlangt VW für die Wärmepumpe üppige 1.090 Euro extra - angesichts des so schon stattlichen Preises unschön. Mit den getesteten angenehmen, hilfreichen und schönen Extras kostet der ID.3 mit großer Batterie fast 54.000 Euro, trotz der vielen angenehmen Details ist das erheblich. Eine Möglichkeit, gut 8.500 Euro zu sparen: Statt der 79-kWh-Batterie den 50-kWh-Akku wählen. Damit sinkt die Reichweite allerdings von 495 km mit dem Testwagen auf etwa 320 km. Die Kombination von kleiner (und günstigerer) Batterie mit der höchsten Ausstattung und besonderen Extras wie DCC ist unter den VW-Modellen eine Seltenheit und macht es beim ID.3 Neo durchaus überlegenswert.

✓ **umfangreiche Serienausstattung, merklich verbesserte Bedienbarkeit, gutes Raumangebot vorn, sehr guter Fahrkomfort mit Optionsdämpfern (DCC), angemessener Verbrauch und praktikable Reichweite**

✗ **keine Anhängelast, keine Dachlast, mäßige Zuladung**

ADAC Urteil

1,9	Autotest
2,6	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,9	Familie
3,4	Stadtverkehr
2,6	Senioren
2,4	Langstrecke
3,2	Transport
1,8	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

2,5 Karosserie 03

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

2,0 Innenraum 05

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

1,9 Komfort 07

Federung 07
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,0 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,0 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

1,8 Sicherheit 10

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

2,0 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 12

2,6 Autokosten 12

Monatliche Gesamtkosten 12

Motorvarianten 13

Eigenschaften des Elektroantriebs 14

Fahrzeugdaten 15

Bilder 16

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.

2,5 Karosserie

2,0 Verarbeitung

✓ Dieses Mal gehen die Neuerungen am ID.3 eigentlich über das gewöhnliche Maß eines Facelifts hinaus, insbesondere im Innenraum. So ist nachvollziehbar, warum VW die Modellbezeichnung um "Neo" ergänzt hat. Die Kritik an der Materialanmutung im Innenraum gab es schon beim Marktstart des ID.3, deshalb hatte der Hersteller bereits 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 sind mit Microfaser ausgelegt - das wirkt richtig nobel. Hinten kommen die weichen Oberflächen deutlich knapper zum Einsatz, das ist aber in der unteren Mittelklasse inzwischen üblich. Die Schalter haben alufarbene, geriffelte Kanten und sorgen für feine Akzente im ansonsten insgesamt anthrazit gehaltenen Innenraum. Der ID.3 Neo sieht jetzt so aus, wie man es von Anfang an von VW erwartet hätte. Er bietet endlich jene 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. 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.

3,4 Alltagstauglichkeit

In der momentan größten Ausführung hat die Batterie im ID.3 Neo eine Kapazität von 79 kWh (netto). 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 39 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 acht Stunden (bei 11 kW) bis zwölf Stunden (bei 7,4 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nachgemessene 28 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 200 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeleistung im Test von bis zu 186 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen und auch nur über einen begrenzten SoC-Bereich erreicht. Beispielsweise muss die Batterie warm genug sein, sonst dauert die Aufladung etwas länger. Trotzdem ist diese Ladeleistung praxistauglich und man kann den ID.3 problemlos auf Langstrecken einsetzen. Die Batteriekonditionierung heizt die Batterie bei kühlen Außentemperaturen vor, wenn unterwegs Schnellladen gewünscht wird - entweder automatisch, wenn man eine Schnellladesäule als Ziel wählt, oder manuell gestartet per Knopfdruck. Im Menü werden folgende Infos angezeigt: Die aktuell mögliche maximale Ladeleistung, die bei vorgeheizter Batterie maximale Ladeleistung sowie die Heizdauer, bis letztere erreicht wird.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Autotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 497 km - ein angemessener Wert. Bei sommerlichen innerorts-Fahrten und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von um die 600 km möglich. Das Leergewicht des Testwagens beträgt knapp zwei Tonnen, absolut gesehen viel, für ein Elektroauto noch moderat. Die Zuladung liegt bei mäßigen 462 kg, was aber dennoch für vier Erwachsene samt etwas 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 zugelassen, weil keine Dachlast erlaubt ist. Eine Anhängelast ist ebenfalls nicht vorgesehen, 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.

ADAC © ADAC e.V.

2,1 Licht und Sicht



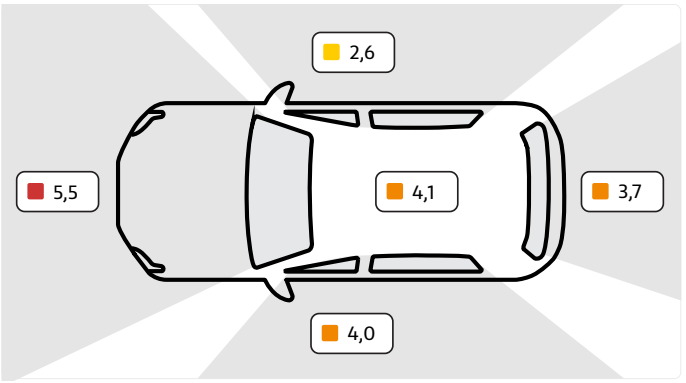
Die Parksensoren und die Rückfahrkamera (Serie) sind sehr hilfreich, denn die breiten C-Säulen und die flache Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten deutlich ein.

✓ Die Abmessungen des kompakten ID.3 Neo kann man 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.

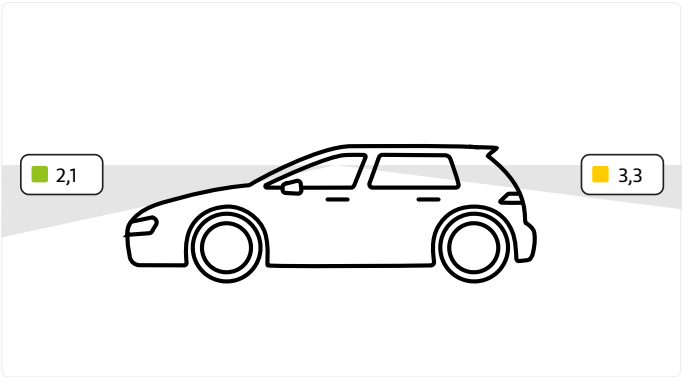
Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, gleicht VW mit den üblichen Assistenzsystemen aus. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten. Die Rückfahrkamera ist inzwischen ebenfalls Serie; sie klappt nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem aus und ist sonst vorbildlich schmutzgeschützt. Das 360-Grad-Kamerasystem ist für die Style-Ausstattung optional erhältlich, der Parkassistent Pro ebenfalls. Letzterer kann selbstständig ein- und ausparken, Parkvorgänge abspeichern und selbstständig wiederholen sowie rund 50 m exakt auf dem Weg zurückfahren, den der ID.3 Neo zuvor gekommen ist.

In der Style-Ausstattung kommt der ID.3 Neo serienmäßig mit IQ.Light. Dieses enthält separates Abbiegelicht und mitschwenkendes Kurvenlicht, was vor allem auf Landstraßen die Sicht deutlich verbessert. Außerdem ist ein dynamischer Fernlichtassistent enthalten, der gezielt andere Verkehrsteilnehmer ausblenden kann, ohne komplett abblenden zu müssen. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Immerhin der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Abschnitt im Spiegelglas, um den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehen zu können. 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.

✗ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich. Sie könnte nicht nur für eine noch 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.

2,0 Ein-/Ausstieg

✓ Im ID.3 Neo sitzt man etwas höher als beispielsweise im Golf, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 50 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas höher als beim erwähnten Golf, aber noch nicht störend hoch; nicht so günstig ist ihre üppige Breite. Hinten kann man problemlos von der einen Seite zur anderen durchrutschen, weil kein Mitteltunnel behindert. 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 (Serie bei Style) sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem ID.3 Neo nähert, aktiviert sich die Außenbeleuchtung.

Das serienmäßige 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.

© ADAC e.V.

3,1 Kofferraum-Volumen

Ist der variable Kofferraumboden (Option selbst in der höchsten Ausstattung Style, im Testwagen vorhanden) 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 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.



Der verstellbare Kofferraumboden ist in der Praxis sehr praktisch und daher empfehlenswert - warum VW dafür unbedingt nochmal 80 Euro extra haben will, bleibt ein Rätsel. Ansonsten hat man einen angemessen großen Kofferraum, der zwischen 315 und 1.170 l fasst.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es nicht. Unabhängig davon lässt sie sich leicht öffnen und schließen. Die zwei Griffe an der Innenseite der Klappe sind 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.



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

2,5 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange schmale 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.

2,0 Innenraum

1,7 Bedienung

✓ Selten hat es allein bei einem Facelift solche Fortschritte und Verbesserungen gegeben. Es ist sehr erfreulich, dass VW bei der neuesten Überarbeitung des ID.3 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

ADAC © ADAC e.V.

Rundinstrumente und auf Wunsch sogar solche im klassischen Golf I Design darstellen kann - hier haben die Wolfsburger 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 VWlern wieder spüren. Ansonsten arbeitet das Infotainmentsystem zügig, flüssig und stabil. Es gibt viele Anpassungsmöglichkeiten und 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 zielgerichtet klappt. Die Detailverbesserungen erleichtern aber das Handling 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.



VW hat die Bedienung im ID.3 Neo gründlich überarbeitet und klar verbessert. Es gibt wieder zahlreiche sinnvolle Tasten für wichtige Funktionen. Auch das Infotainment läuft schnell und stabil, lässt sich an wichtigen Stellen individualisieren. Der Lohn: Die bessere Bedienbarkeit schlägt sich direkt in einer erheblich besseren Bewertung nieder.

© ADAC e.V.

1,2 Multimedia

✓ Für den ID.3 Neo gibt es die meisten bei VW üblichen Multimediafunktionen, wobei erst für die Style-Ausstattung alles verfügbar ist. Denn das höherwertige Soundsystem von Harman Kardon mit acht Lautsprechern und zusätzlichem Subwoofer kann man erst in der höchsten Ausstattung dazubestellen. Das ist insbesondere deshalb misslich, weil das Serien-Soundsystem nur fünf Lautsprecher und für VW-Verhältnisse einen ziemlich dünnen Klang hat - bei anderen VW-Seriensoundsystemen mit sechs Lautsprechern klingt die Musik signifikant besser. 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 mit Mikrofaserbezug ausgelegt ist - das 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 Style bietet auch 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 (nicht im Testwagen). Eine Ambientebeleuchtung mit 30 Variationsmöglichkeiten und dem breiten ID.Light unter der Frontscheibe ist beim Style Serie, ebenso das beleuchtete VW-Logo im Lenkrad.

2,8 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit hinten im ID.3 Neo fällt im Verhältnis zur Außenlänge sehr großzügig aus, 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.



Für eine bessere Aerodynamik ist das nach hinten abfallende Dach wichtig, die Kopffreiheit auf der Rückbank limitiert sie damit aber. Dennoch können die meisten Erwachsenen hinten dank üppiger Beinfreiheit aufgrund des vergleichsweise langen Radstands ordentlich sitzen.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze hält sich in Grenzen, sie 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 in Ablagen auf der Mittelkonsole rutschfest verstaut werden, das linke wird bei Bedarf induktiv geladen. Die kleinen Taschen im oberen Bereich der Vordersitzrückseiten (z.B. für Smartphones) gibt es im Style serienmäßig, ebenso große geschlossene Lehnentaschen. Ein kleines Klappfach links unten im Armaturenbrett sucht man vergeblich, dafür gibt es eine große, gummierte 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.

1,9 Komfort

1,5 Federung

VW bietet ein solide abgestimmtes Standardfahrwerk im ID.3 Neo an, das serienmäßig in der getesteten Variante verbaut wird. Nur für die Style-Ausstattung, dafür aber in Kombination mit allen drei Motor-Batterie-Varianten, kann man die adaptive Dämpferregelung DCC ordern. Da der Aufpreis für das elektronisch geregelte Fahrwerk mit deutlich über tausend Euro

© ADAC e.V.

erheblich ausfällt, macht es die Entscheidung gar nicht so leicht. Neben den Dämpfern wird zwar auch die Progressivlenkung für einen geringeren Lenkaufwand im Alltag verbaut, viel Geld bleibt es dennoch. Das Standardfahrwerk liefert einen soliden Komfort, kommt aber nicht mit allen Straßenarten gleich gut zurecht - die fixe Abstimmung ist eben ein Kompromiss, der z.B. über regelmäßigen langen Bodenwellen zu leichtem Wippen führen kann. Für Normal- bis Wenigfahrer ist das kein Problem, Vielfahrer dagegen könnte es eher stressen.

✓ Hier kommen die Vorzüge des optionalen DCC-Fahrwerks zum Tragen, das auch im Testwagen verbaut ist. Denn die Federung kann entsprechend auf verschiedene Straßenzustände reagieren und den bestmöglichen Komfort herausholen. Wie auch bei den anderen neueren VW-Modellen kann man im ID.3 Neo die Dämpferhärte in 15 Zwischenschritten fein einstellen - hier muss man aber schon einen sehr feinfühligen Tag erwischen, um jede Abstufung auch tatsächlich zu spüren. Die beiden "Extreme" jenseits von Comfort oder Sport kann man aber gut unterscheiden. Neben dem leicht spröden Ansprechen auf Fahrbahnkanten ist es vor allem die in Comfort ausgeprägtere Neigung zum gemächlichen Nachschwingen insbesondere bei niedrigem Tempo, die den Unterschied macht. Selbst im Modus Sport aber wird der ID.3 Neo nicht zum kompromisslosen Sportler - letztendlich hat man die Wahl zwischen viel Komfort und wenig Komfort, dafür aber mehr Verbindlichkeit im Verhältnis zur Straße.

VW versteht es, einen guten Kompromiss zwischen Komfort und Dynamik zu bieten. Innerorts spürt man nur grobe Unebenheiten und derbe Kanten, ansonsten bügelt insbesondere der Comfort-Modus die meisten Unzulänglichkeiten der Fahrbahn weitgehend weg. Auch außerorts wird man von schlechter Fahrbahn kaum behelligt, ohne dass die Verbindlichkeit auf kurvigen Strecken darunter leiden würde. Auf der Autobahn zeigt sich das Fahrwerk im besten Sinne unauffällig, macht seine Arbeit im Hintergrund und bietet einen sehr guten Federungskomfort.

2,3 Sitze

✓ Neben den Seriensitzen - die bereits über gute Konturen verfügen - gibt es das Interieurpaket mit ergoActive-Sitzen wie im Testwagen. Dann hat man beidseitig eine elektrische Sitzeinstellung mit Memory-Funktion, elektrische Vierwege-Lordosenstützen mit Massagefunktion und ausziehbare Oberschenkelauflagen. Beide Sitzvarianten ähneln sich im Aufbau, sie können weitgehend überzeugen, weil sie eine passende Größe haben, einen angemessenen Seitenhalt bieten und mindestens über die nötigsten Einstellmöglichkeiten verfügen. Leider ist bei allen Vordersitzen in der Style-Ausstattung die Kopfstütze in die Lehne integriert, was Flexibilität bei den Einstellungen kostet.

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.

2,0 Innengeräusch

✓ Beim Auto kommt es unabhängig vom Antrieb 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 65,3 dB(A) - das ist ein guter Wert. An vielen Stellen findet man im Detail kleine Dämmmaßnahmen - so ist beispielsweise im Kofferraum die untere Matte dick gepolstert, was Geräusche aus dem Heckbereich dämpft. Letztlich ist es nicht die eine Maßnahme, welche den Erfolg ausmacht, sondern die zahlreichen kleinen. 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 praktisch nicht zu vernehmen, eher fallen 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 serienmäßig.

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

1,0 Antrieb

1,3 Fahrleistungen

✓ Auf den ersten Blick wirken die Leistungswerte des Elektromotors vielversprechend: 170 kW bzw. 231 PS erscheinen für einen gewöhnlichen Kompaktwagen fast schon zu üppig. Die Praxis zeigt, dass der Test-ID.3 zwar keine Rakete ist, die Fahrleistungen aber durchaus überzeugend ausfallen. Der Stromer setzt sich zunächst mit Bedacht, dann aber zunehmend nachdrücklich in Bewegung. Immerhin ist der Antrieb mit den rund zwei Tonnen Leergewicht des Fahrzeugs gut beschäftigt. Das maximale Drehmoment des Elektromotors liegt bei 350 Nm, wie bei den "schwächeren" Versionen auch. So oder so, man ist

© ADAC e.V.

wirklich flott unterwegs, was sich auch in den Messwerten widerspiegelt. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen deutlich unter einer Sekunde - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, rund 3,7 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h, in 5,0 s geht es von 80 auf 120 km/h. VW verspricht 7,1 s von null auf 100 km/h, was problemlos erreicht werden kann. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 160 km/h abgeregelt.

1,0 Laufkultur

✓ Vom Start weg zieht der Motor 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

✓ Sein 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 Drehhebel 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 jetzt selbstständig hinter einem vorausfahrenden Auto 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 erwähnter Autohold-Funktion ist Serie.

2,0 Fahreigenschaften

2,0 Fahrstabilität

✓ Der ID.3 Neo bekommt ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mit. 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, über die Einstellungen des adaptiven Fahrwerks kann man zu einem gewissen Grad beeinflussen. So oder so sind sie 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 mit optionaler adaptiver Dämpfung ein sehr 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 hat schon der Basis-ID.3 gezeigt, mit adaptiven Dämpfer geht es noch eine Idee schneller durch den Parcours - Komfort und Fahrdynamik kann der getestete ID.3 Neo Style auf sehr gekonnte Weise in Einklang bringen.

2,0 Lenkung

Neben der Standardlenkung gibt es für den ID.3 Neo auch die Progressivlenkung (im Testwagen verbaut), welche im Fahrdynamikpaket DCC enthalten ist. Damit reduzieren sich die Lenkradumdrehungen von 3,3 auf 2,7 von Anschlag zu Anschlag. Am Wendekreis selbst ändert sich nichts.

✓ Auch wenn das Feingefühl eines aktuellen Golf nicht ganz 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 ihrer 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 mit Progressivlenkung die erwähnten 2,7 Lenkradumdrehungen. Da die Räder des ID.3 Neo für einen kleineren Wendekreis weiter einschlagen als beispielsweise beim Golf, geht die ID3-Übersetzung für den Alltag völlig in Ordnung. 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.

1,9 Bremse

✓ Das Bremsgefühl ist inzwischen besser geworden, im Alltag 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

© ADAC e.V.

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 34,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein beachtlicher 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. Die teurere Ausstattung Style hat keine umfangreichere Serien-Sicherheitsausstattung, es gibt aber mehr Optionen als bei den niedrigeren Ausstattungslinien. Grundsätzlich 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". Dieses 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. Zusätzlich enthalten ist das 360-Grad-Kamerasystem für einen besseren Überblick rund um das Fahrzeug. Außerdem kann der ID.3 Ampeln erkennen und bei Rot eigenständig anhalten. Schaltet die Ampel auf grün und reagiert der Fahrer nicht zeitnah, erhält er einen optischen und akustischen Hinweis.

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 als Teil des Assistenzpakets 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.

Eine eigene Taste für die Handbremse gibt es im ID.3 leider nicht. Will der Beifahrer im Notfall das Auto zum Stehen bekommen, muss er die P-Taste am Gangwahlhebel gedrückt halten - das löst eine Vollbremsung mit ABS-Regelung aus und bringt den Elektrowagen zum Stehen. Prinzipiell funktioniert das ordentlich, aber man muss in dieser Situation wissen, dass diese Taste das Auto bremst - intuitiv ist was anderes.

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

© ADAC e.V.

Spurwechselautomatik

Notfallassistent

Nicht erhältlich

Reifendruckkontrollsystem direkt messend

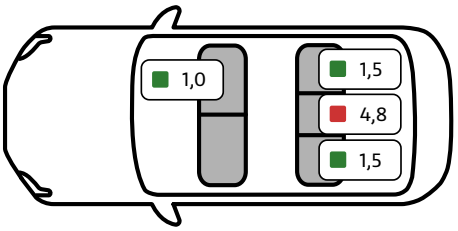
1,8 Passive Sicherheit

✓ Für den überarbeiteten ID.3 als Neo 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 Mittenairbag 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 gut 1,90 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 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. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensiblen und zuverlässigen Einklemmschutz.



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

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.

2,0 Umwelt

2,0 Verbrauch

✓ Im ADAC Autotest Verbrauchszyklus haben wir einen durchschnittlichen Stromverbrauch inklusive Ladeverluste bei AC-Ladung von 18,0 kWh pro 100 km ermittelt. VW hat seinen kompakten Stromer weiter optimiert und den Neo damit nochmal sparsamer als die ältere Variante mit gleicher Batterie und gleicher Leistung bekommen. Der Vergleich mit dem 2023 getesteten ID.3 zeigt: Obwohl der neue Verbrauchszyklus etwas anspruchsvoller als der ältere Elektrozyklus des ADAC Ecotest ist, verbraucht der ID.3 Neo gut 6 Prozent weniger.

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 deutlich über 22 kWh/100 km rechnen - hier kann VW nicht zaubern. Legt man den Autotest-Verbrauch zugrunde, erhält man mit der verbauten 79-kWh-Batterie eine Reichweite von gut 495 km - ein respektabler und auch für Langstrecken praxistauglicher Wert. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option, im Testwagen) und eine günstige Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Alle Verbrauchsangaben beinhalten Ladeverluste, die sich bei 3-

© ADAC e.V.

phasiger Ladung mit 16 A ergeben. Um die 79-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 89,3 kWh benötigt.

2,2 Umwelteinfluss

✓ Mit 4,27 m Länge und 1,81 m Breite (ohne Außenspiegel) ist der ID.3 Neo recht kompakt und damit praktisch für den urbanen Bereich. Er benötigt eine Verkehrsfläche von gut 7,7 m² - für Standardparkplätze einwandfrei. Aufgrund der recht großen Batterie bringt der getestete ID.3 Neo ordentlich Gewicht auf die Waage, knapp zwei Tonnen haben wir schon beim leeren Testfahrzeug gemessen - ein stattlicher Wert für ein Kompaktauto. Das Vorbeifahrgeräusch des ID.3 Neo Style liegt bei 67 dB(A), ein zufriedenstellender Wert.

2,6 Autokosten

2,6 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 Ausstattungslinie Life ist ab 36.225 Euro erhältlich und verfügt über viele sinnvolle Extras gegenüber der Trend-Ausstattung. So sind bereits hier 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. In der getesteten Style-Ausstattung fährt der ID.3 dann mit den Top-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Fernlichtassistenten und Keyless-System vor. Möchte man sinnvolle bis reizvolle Extras wie die Rundumkameras oder das deutlich bessere Soundsystem von Harman Kardon, bleibt ohnehin nur die Wahl der Style-Ausstattung, weil diese Extras für die anderen Linien gleich gar nicht erhältlich sind. Immerhin bietet VW auch die Style-Linie mit dem Basisantrieb an, der eigentlich die meisten Alltagsbedürfnisse befrieden kann. Wer häufiger längere Strecken fährt, ist freilich mit der großen Batterie im Testwagen besser bedient.

Die Steuer für das Testmodell liegt bei 74 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 14, 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	170 kW (231 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	70 kW
Maximales Drehmoment	350 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	84,0 kWh / 79,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	89,3 kWh
Typ/Nennspannung	NMC Lithium-Ionen / 400 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

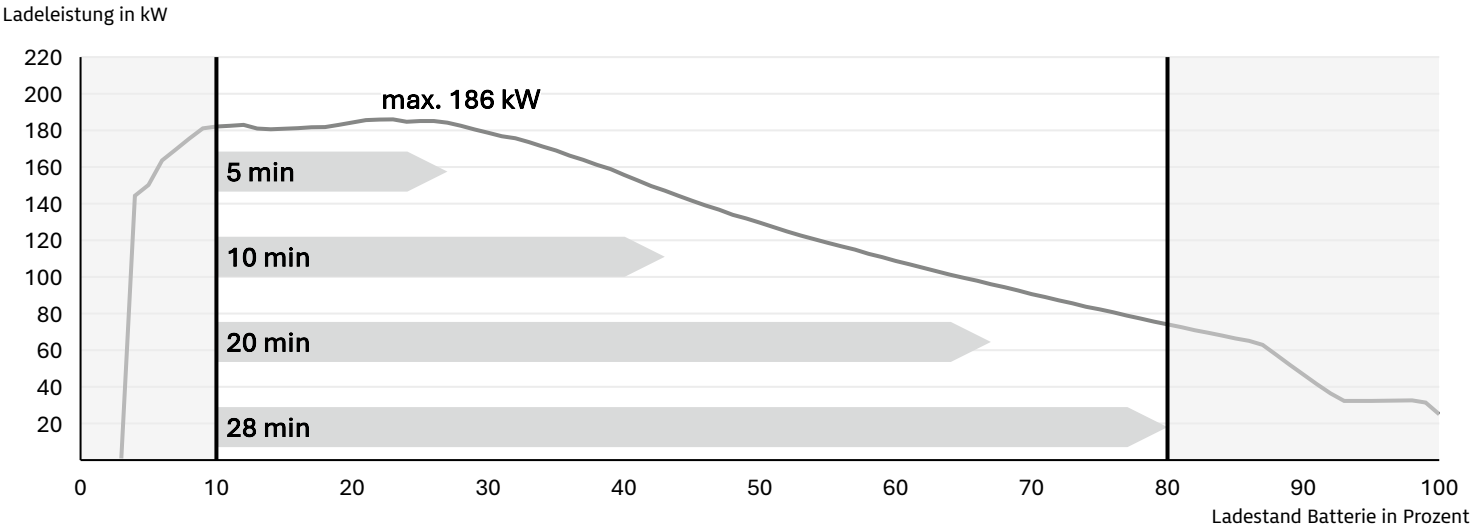
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Menü, Schlüssel
Bidirektionales Laden	Ja
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit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

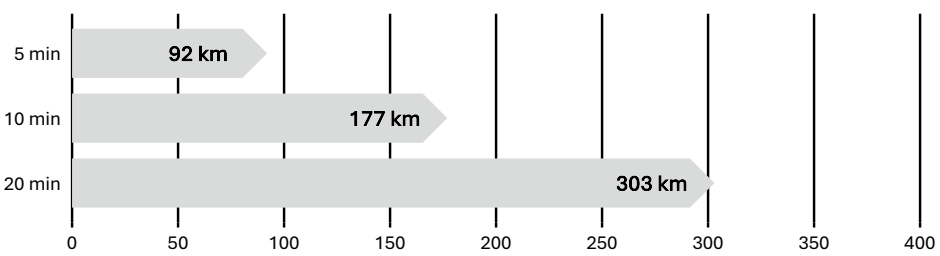
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	68,5 h - 39 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	68,5 h - 12 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22 h - 8 h
DC schnell / CCS	Serie	-	186 kW	28 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	**128,0 kW**
Ladedauer	00:28
Nachgeladene Reichweite	370 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	14,6 kWh / 92 km / 27 %
10 min	28,1 kWh / 177 km / 43 %
20 min	48,1 kWh / 303 km / 67 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Leistung	170 kW/231 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Hinterrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,4 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,30 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	Co2
Reifengröße (Serie)	215/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.265/1.809/1.561 mm
Leergewicht/Zuladung	1.966/464 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	383/1.336 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	75/- kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	84,0/79,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Zwickau

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße	215/50 R19 97H
Reifen	Bridgestone Turanza 6 Enliten
Wendekreis (li./re.)	10,4 / 10,9 m
Autotest-Verbrauch	18,0 kWh/100 km
Reichweite	497 km
Innengeräusch 130 km/h	65,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.968/462 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	315 l 650/1.170 l

Kosten

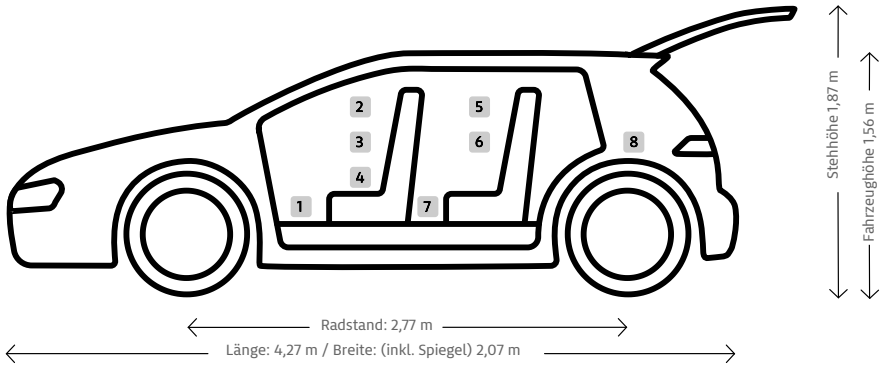
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	100 Euro
Fixkosten	124 Euro
Werkstattkosten	74 Euro
Wertverlust	567 Euro
Monatliche Gesamtkosten	865 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/20
Basispreis getestete Variante	47.595 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 29.06.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.495 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	4.311 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	ID.6.0.1

1 Beinfreiheit vorn bis 1,93 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,06 m Person
3 Innenbreite vorn 143 cm
4 Sitzhöhe vorn 50 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	1.160 Euro° (Paket)
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	-/Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	2.305 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.305 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.305 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
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	990 Euro° (Paket)
Lordosenstütze links/rechts	990 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)	**1,9**
Autokosten	**2,6**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,5**
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	3,4
Licht und Sicht	2,1
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	**2,0**
Bedienung	1,7
Multimedia	1,2
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	2,8
Innenraum-Variabilität	2,8
Komfort	**1,9**
Federung	1,5
Sitze	2,3
Innengeräusch	2,0
Klimatisierung	2,0
Antrieb	**1,0**
Fahrleistungen	1,3
Laufkultur	1,0
Getriebe	0,8
Fahreigenschaften	**2,0**
Fahrstabilität	2,0
Lenkung	2,0
Bremse	1,9
Sicherheit	**1,8**
Aktive Sicherheit	1,4
Passive Sicherheit	1,8
Kindersicherheit	2,1
Sicherheit ungeschützte Personen	2,8
Umwelt	**2,0**
Verbrauch	2,0
Umwelteinfluss	2,2

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: 17.11.2026
Test und Text: M.A. Martin Ruhdorfer

© ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.