

autotest



VW ID.3 Pro S (4-Sitzer)

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

er ID.3 erhält ein Facelift, die Variante Pro S mit großer Batterie bittet zum Autotest. Um es gleich zusammenzufassen: So hätte man den ID.3 von VW schon vor drei Jahren erwartet, als die ersten Fahrzeuge auf den Markt kamen. Das erste Facelift richtet vieles, was von Anfang an kritisiert wurde. Denn so sehr wir über den ersten ID.3 im Test geschimpft haben, so zufrieden sind wir jetzt mit der Überarbeitung.

VW hat in den letzten drei Jahren den kompakten Stromer kontinuierlich verbessert. Es sind die Verbräuche gesunken und die Praxisreichweite gestiegen, es wurde die Software und die Hardware des Infotainments verbessert und mit dem Facelift jetzt auch endlich der Innenraum schöner gemacht - es ist nicht zu unterschätzen, wie sehr ein paar mehr geschäumte Oberflächen den Gesamteindruck verbessern. Das gute Platzangebot im Innenraum ist geblieben-unser Testmodell kommt allerdings als Viersitzer, was angesichts der mageren Zuladung von nur 354 kg ohnehin reicht. Nach wie vor muss man auf eine Anhängelast und Dachlast verzichten, alles was man mit dem ID.3 transportieren möchte, muss also rein passen - hier liegt das wesentliche Manko des Modells, das man nicht übersehen sollte.

Ansonsten gefällt der Antriebskomfort und die gute Reichweite. Das Nachladen klappt zügig, benötigte Ladestopps plant das (leider optionale) Navigationssystem automatisch ein. Die optionalen adaptiven Dämpfer machen lange Fahrten erst recht angenehm, können sie doch selbst fiese Straßenschäden zu beachtlicher Gelassenheit wegbügeln. Im engen Stadtverkehr profitiert man vom vergleichsweise kleinen Wendekreis (10,1 m), mit der aufpreispflichtigen Progressivlenkung reduziert sich der Kurbelaufwand beim Rangieren.

Das Auto ist in seinen Eigenschaften und seiner Praxistauglichkeit also besser geworden, mehr noch als es die Noten alleine wiedergeben können. Allerdings ist der Preis auch weiter gestiegen, unsere Variante kostet ohne Extras schon 47.595 Euro, der gut und sinnvoll ausgestattete Testwagen gar 59.595 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Cupra Born, Hyundai Kona, KIA Niro EV, Peugeot e-2008.

- + sehr gute Fahrleistungen, hoher Antriebskomfort, komfortables und sicheres Fahrwerk (optionales DCC), gutes Raumangebot, sichtbar aufgewerteter Innenraum
- sehr teuer in der Anschaffung, Ergonomie-Mängel bei der Bedienung, geringe Zuladung, keine Dachlast, keine Anhängelast

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

ÅÅ	Familie	2,9
----	---------	-----

City	Stadtworkobr	2 2
City	Stadtverkehr	2,2

60[†] Senioren 2,9

1		
	Langstrecke	2.2

Transport 3,3

Fahrspaß 1,9

€ Preis/Leistung 2,3



2,7

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

Die Kritik am billig wirkenden Innenraum mit lieblosen Finish war deutlich, als der ID.3 im Herbst 2020 auf den Markt kam. Wer den Golf VII noch in Erinnerung hatte, fand zahlreiche Stellen im Innenraum, die arg billig gefertigt wurden. Und nun kommt das Facelift - ganz offensichtlich hat VW die heftige Kritik ernst genommen und sich sichtlich bemüht, den Innenraum wertiger wirken zu lassen. So gibt es auf dem Armaturenbrett und den vorderen Türverkleidungen mehr unterschäumte Verkleidungen. Auch die Farbgebung hilft, die Oberflächen nicht mehr als schnöden Kunststoff wahrzunehmen. Natürlich findet man noch reichlich Hartplastik an der Mittelkonsole und im unteren Bereich des Innenraums - das aber weit weniger prominent als vor dem Facelift.

① Dass sich die Fertigung nun eingespielt hat, sieht man auch an der Verarbeitung der Karosserie. Hier gibt es nichts auszusetzen, der aufgefrischte ID.3 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 Innenraum ist ebenfalls sauber verarbeitet, unangemessene Geräusche wie Klappern oder Knarzen treten nicht auf.

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

3,8 Alltagstauglichkeit

Die 77-kWh-Batterie des ID.3 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) kostet extra, immerhin das Kabel mit Typ 2 Stecker ist 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 38 Stunden, macht also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gute acht Stunden (bei 11 kW) bis zwölf Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 29 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 200 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeladeleistung von bis zu 183 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen erreicht. Beispielsweise muss die Batterie warm genug sein - sonst dauert die Aufladung etwas länger. Trotzdem, gegenüber den ersten ID.3-Modellen konnte VW die Ladeleistung schon signifikant verbessern.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 450 km - ein guter und praxistauglicher Wert. Bei sommerlichen innerorts-Fahrten und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von um die 500 km möglich. Die moderate Außenlänge von 4,26 m und der kleine Wendekreis von knapp 10,1 m machen den ID.3 für die Stadt gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) nicht zu groß aus. Der Ladestecker wird vor unbefugtem Abziehen gesichert. Man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-VW geladen ist - dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

☐ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil 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. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, immerhin sind "selbstheilende" Reifen (AirStop) serienmäßig; Wagenheber, Schraubenschlüssel und ein zusätzliches Reifenreparaturset gibt es nur, wenn man Winterreifen als Sonderausstattung mitbestellt. Mit der großen Batterie gibt es den ID.3 nur als Viersitzer.

2,4 Licht und Sicht

⊕ Man kann die Abmessungen des kompakten ID.3 recht gut abschätzen. Schätzen muss man deshalb, weil die Vorderkante wie auch der exakte Heckabschluss vom Fahrerplatz aus nicht genau zu sehen sind. Man hat eine insgesamt passable Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren C-Säulen, aber auch die schmale Heckscheibe die Sicht einschränken - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der 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 kostet allerdings Aufpreis; sie klappt nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem aus und ist sonst vorbildlich schmutzgeschützt. Ein Parkassistent oder ein 360°-Kamerasystem kosten ebenfalls Aufpreis, sind nun seit dem Facelift lieferbar.

Der ID.3 ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet; das IQ.Light mit Matrix-System kostet extra, es beinhaltet auch einen blendfreien Fernlichtassistenten. Zusätzlich gibt es mitschwenkendes Kurvenlicht und separate Abbiegelichter. Das ID.3-Licht ist hier besser als das des Golf VIII und gehört zu den besten in seinem Segment. Denn das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn, ist also eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln.

Die Scheibenwischer (Schmetterlingswischer) befreien die Frontscheibe zuverlässig und großflächig von Nässe, auch das kann der ID.3 besser als der aktuelle Golf.

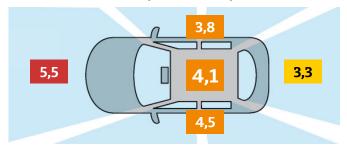
Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen. Der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar. Eine automatische Abblendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht.



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

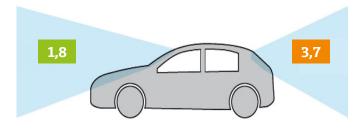
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



2,1 Ein-/Ausstieg

① Im ID.3 sitzt man ein wenig höher, das erleichtert das Einund Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 51 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas höher als beispielsweise beim Golf, aber noch nicht störend hoch; nicht so günstig ist ihre üppige Breite. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem ID.3 nähert,

aktiviert sich die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgrifflampen auch aus den Lichtleisten vorn und animierter Heckbeleuchtung besteht.

Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den ID.3 unerlaubt zu öffnen und zu starten.

VW hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik umgesetzt.

3,1 Kofferraum-Volumen

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

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die zwei Griffe an der Innenseite der Klappe sind jedoch ausreichend praktisch. Auch über 1,85 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil die seitlich abstehenden "Flügel" eine 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 Liter Stauraum zur Verfügung. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf 16 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe links stört etwas.

2,6 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



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



Beachtliche 77 cm liegt die Laderaumkante über der Straße. Das macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

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.

2,7

INNENRAUM

3,0

Bedienung

Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Die großen Einstellbereiche sollten für die meisten Personen ausreichen. Der Wählknopf für die Fahrtrichtung ist an für VW ganz ungewöhnlicher Stelle: Er sitzt rechts hinter dem Lenkrad - durchaus griffgünstig, nur leider verdeckt der Lenkradkranz dessen Beschriftung. Was aber weitgehend egal ist, weil die Buchstaben ohnehin nicht beleuchtet und damit nachts nicht zu sehen sind; dafür gibt es neben dem kleinen Instrumentendisplay gut sichtbar leuchtend die typischen Getriebesymbole P, R, N, D und B. Es gibt zwar an der Lenksäule noch einen An/Aus Knopf für das Auto, man benötigt ihn aber meistens nicht. Einfach reinsetzen, Bremse drücken, Fahrtrichtung vorwählen und los gehts. Genauso reicht es, anzuhalten und die Türe aufzumachen, die Elektronik legt P inkl. Handbremse ein und beim Verlassen des ID.3 werden die Systeme abgeschaltet. Neue Wege gehen die Wolfsburger auch bei der Scheibenwischer-Bedienung, die sich bei den ID-Modellen gegenüber den bisherigen Modellen umgedreht hat: Tippwischer nach oben, Wischstufen nach unten - nicht besser, nicht schlechter, eben anders.

Der ID.3 hat ein deutlich verkleinertes Instrumenten-Display erhalten. Um die Anzeigen auf der kleinen Fläche noch übersichtlich zu halten, wurden viele Infos gestrichen. Immerhin kann man inzwischen eine kleine Bordcomputer-Kachel einblenden, die liefert aber nur einen Teil der üblichen Informationen - für den kompletten Datensatz muss man wieder ins Menü des Infotainments sehen. Das Zurücksetzen der Bordcomputer-Werte gelingt nun direkt in der Anzeige, weil VW einen Button ("0.0") hinzugefügt hat - eine einfache, aber praktische Lösung, die zeigt, dass die Entwickler sich der Kritik der Kunden annehmen.

○ Überhaupt will VW viele Dinge beim ID.3 anders machen. Warum wird nicht so ganz klar, auch nach längerer Eingewöhnung nicht. Die Bedienung der Wolfsburger Modelle

war über Jahrzehnte gereift und hatte aus guten Gründen seine Funktionalitäten. Auch mit dem Facelift bleiben die ergonomischen Mängel wie die unbeleuchtete Touchleiste unter dem Infotainment-Monitor. Immerhin macht die Software nun einen ausgereifteren Eindruck als zum Marktstart des ID.3. Die Lenkradtasten als Touchflächen sind mit dem Facelift geblieben, auch wenn VW schon für künftige Modelle wieder voneinander abgegrenzte Hardwaretasten versprochen hat. Möglich, sinnvoll und nötig ist nach wie vor eine feinere Rasterung der Lautstärke, um diese individueller regeln zu können. Die Gestensteuerung am Infotainment-Monitor versteht nur links und rechts und ist eigentlich kaum der Rede wert; jedoch ist die Bedienung durch das Wischen auf dem Monitor nach links und rechts teilweise so ungeschickt (man wischt schnell mal innerhalb der Kacheln statt innerhalb des Menüs), dass man sich diese rudimentäre Funktion doch zu nutze macht.



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung ist mit dem Facelift aufgewertet. Die Ergonomie hat so ihre Schwächen, denn bei der Bedienung wirft man altbewährtes über Bord, um das Rad neu zu erfinden - die Nachteile überwiegen dabei die Vorteile bei weitem.

2.0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den ID.3 gibt es praktisch alle bei VW üblichen Multimediafunktionen, leider kostet manches trotz des stolzen Grundpreises von knapp 48.000 Euro trotzdem noch Aufpreis. Serienmäßig bringt der Pro S das Multimediasystem mit Radio und erweiterter Sprachsteuerung mit, wie auch Apple CarPlay und Android Auto (kabelgebunden und wireless). Es gibt jeweils zwei USB-Anschlüsse vorn und hinten, leider komplett USB-C. Die Remote-Funktionen via VW-App sind Serie, so kann der ID.3 per Smartphone abgefragt (z.B. Ladezustand) oder gesteuert (z.B. Zentralverriegelung, Klimatisierung) werden. Updates gibt es nun auch over-the-air,

das war im ursprünglich geplanten Umfang noch nicht von Anfang an möglich. Man kann Nutzerprofile anlegen und die Datenweitergabe des Autos in mehreren Stufen beschränken. Gegen Aufpreis bringt der ID.3 ein Navigationssystem mit Online-Funktionen wie Echtzeit-Verkehr und Online-Radio mit. Dann hat man auch eine Routenplanung mit Ladestopp-Integration an Bord - da diese Berechnungen gut funktionieren und Fahrweise sowie Stationsverfügbarkeiten sauber integrieren, ist die Navi-Option durchaus eine Empfehlung. Aufpreis kostet auch die induktive Ladefunktion für Handys, ebenso das Soundsystem von Beats Audio.

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

2,2 Raumangebot vorn

① Der ID.3 bietet selbst großen Menschen eine gute Sitzposition. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,10 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist 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 für das getestete Modell nicht.

3,0 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit hinten ist im ID.3 sehr großzügig, hier macht sich der lange Radstand bemerkbar. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren erst oberhalb von zwei Metern Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die nach hinten abfallende Karosserie bringt Aerodynamikvorteile, schränkt aber die Kopffreiheit hinten etwas ein - sie reicht noch bis knapp 1,85 m Größe, wobei das freilich kein schlechter Wert ist. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend.

3,0 Innenraum-Variabilität

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



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m ausreichend Platz.

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

1,9

KOMFORT

Federung

Den ID.3 Pro S gibt es serienmäßig mit Standardfahrwerk und konventionellen Dämpfern. Optional steht ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Verfügung – letzteres ist im Testwagen verbaut und damit Basis für die Bewertung.

(†) In Kombination mit der adaptiven Dämpferregelung (DCC) bietet der ID.3 einen überzeugenden Federungskomfort – und das trotz der sehr großen 20-Zoll-Räder mit Niederquerschnitt, mit denen der Testwagen ausgestattet ist. Selbst innerorts, also bei niedrigeren Geschwindigkeiten, werden Unebenheiten vom Fahrwerk gut geschluckt und dringen nur deutlich gedämpft zu den Insassen durch. Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der ID.3 nochmals gelassener und überzeugt mit

einem ausgewogenen Federungskomfort – hier wirken sich der lange Radstand und das hohe Gewicht positiv aus. Der Unterschied zwischen den vorwählbaren Dämpfercharakteristika – von Sport bis Komfort – ist deutlich zu spüren. Im Individualmodus lässt sich die Einstellung nochmals verfeinern und dem Geschmack des Fahrers anpassen; wenn das deutliche Nachschwingen im Comfort-Modus stört, kann man im normalen Comfort-Modus die Karosserie beruhigen. Spürbar straffer geht es dann im Sportmodus zu – es ist also für jeden Wunsch etwas dabei.

2,0 Sitze

⊕ VW verbaut im ID.3 Pro S serienmäßig elektrisch einstellbare ergoActive-Sitze vorn. Sie verfügen über eine Memory-Funktion und eine verschiebbare Oberschenkelauflage. Nur die Lehnenbreite lässt sich nicht verändern. Das ist auch bei den im Testwagen verbauten optionalen Sportsitzen nicht möglich. Die Sportsitze erkennt man sofort an den integrierten Kopfstützen - das passt nicht zu jeder Statur, weil Verstellmöglichkeiten entfallen. Die beiden serienmäßigen Vierwege-Lordosenstützen verfügen über eine

Massagefunktion. Die beiden Vordersitze gefallen mit guten Konturen sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden.

In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die nur für große Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht.

2,3 Innengeräusch

① Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, gerade dann wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in gut gedämmten Verbrennerautos unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Volkswagen einen recht guten Job gemacht, bei 130 km/h liegt

der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,9 dB(A) - das ist ein ordentlicher Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

2,2 Klimatisierung

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

Lenkradheizung kostet Aufpreis; hinten gibt es keine beheizten Plätze. Eine Sitzlüftung ist nicht lieferbar. Die Standklimatisierung ist dagegen serienmäßig, getönte hintere Scheiben wiederum kosten Extra.

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

1,2

MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

Der Elektromotor leistet bis zu 150 kW bzw. 204 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 310 Nm ab - das sehr hohe Fahrzeuggewicht von fast zwei Tonnen drückt jedoch spürbar aufs Temperament des Motors. So fühlt sich die üppige Motorleistung weniger dynamisch an, als es die Werte auf dem Papier vermuten lassen. Trotzdem, der ID.3 ist ein flottes Auto, vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen

weniger als eine Sekunde - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, rund 4,2 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h, in 5,6 s geht es von 80 auf 120 km/h. VW verspricht 7,9 s von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

① Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen

etwas nach. VW liefert hier eine perfekte Vorstellung ab, denn es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche.

1,0 Schaltung/Getriebe

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

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

2,5

FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

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

schon mal eine gute Voraussetzung.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der ID.3 mit optionaler adaptiver Dämpfung ein souveränes Bild ab. Er reagiert gut auf Lenkbefehle und lässt bei Lastwechselreaktionen nur kurz ein leichtes Übersteuern zu. ESP regelt aber sanft und früh genug und schickt so den ID.3 in leichtes und gut beherrschbares Untersteuern. Fährt man dynamisch mit möglichst geringen Lenkwinkeln durch Wechselkurven, zeigt das geschickt abgestimmte ESP seine Stärken und lässt leichtes Gieren zu. Die sportliche Note zeigt den gelungenen Kompromiss aus Fahrsicherheit und Dynamik.

2,1 Lenkung

① Der Elektro-VW hat ein gute Lenkabstimmung erhalten, auch wenn die Souveränität und das Feingefühl eines aktuellen Golf nicht geboten ist. Das Lenkgefühl gefällt, wirkt nur ein wenig synthetisch. Zielgenau kann man damit unterwegs sein, die Präzision ist gut. Angemessen fällt die Zentrierung aus, die Mittellage ist einwandfrei spürbar. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt der

Testwagen 2,9 Lenkradumdrehungen, bei ihm ist die optionale Progressivlenkung verbaut; mit der Standardlenkung kurbelt man dreieinhalb Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag. In beiden Fällen können die Räder des ID.3 für einen kleineren Wendekreis deutlich weiter einschlagen als beispielsweise beim Golf, so dass die ID3-Übersetzung für den Alltag völlig in Ordnung geht.

3.1 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag 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 so recht 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 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 36,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. 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 hohe

Gewicht des ID.3 Pro S bei sportlicher Gangart zuverlässig zu entschleunigen und dabei nicht zu überhitzen.

1,7

SICHERHEIT

1,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Es gibt für den ID.3 alle wichtigen Assistenzsysteme, die VW im Portfolio hat. In der getesteten Ausstattungsversion Pro S ist vieles Serie, wichtige Details kosten allerdings noch Aufpreis. So ist ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC (Option) sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten an Bord (Serie); das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im StadttempoBereich weitgehend vermeiden können. Gegen Aufpreis gibt es das Fahrerassistenzpaket "Travel Assist", es enthält unter anderem einen Spurhalteassistenten und den "Emergency Assist", der den ID.3 automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert.

Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Hand-Erkennung und registriert, ob der Fahrer aufmerksam ist und zumindest eine Hand am Lenkrad hat. Das optionale Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. 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.

1,9 Passiv

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der ID.3 87 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 10/2020, Bestätigung für Facelift 04/2023). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Centerbag zwischen den vorderen Passagieren bringt der ID.3 immer mit, hintere Seitenairbags gibt es nicht, ebenso wenig Knieairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
City	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
A 8	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
[*]	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
(ET)	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
₹73	Tempomat	Serie
1 (**)	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
ြေ	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
A	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
2 ^z Z	Müdigkeitswarner	Serie
80	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

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. Gegen Aufpreis gibt es das "Proaktive Insassenschutzsystem", das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Der ID.3 hat wie schon der Golf VIII serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer

im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der VW von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z.B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen - auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden. Das VW-System kann aktuell elf verschiedene Szenarien erkennen und adressieren, von Glatteisgefahr bis Fahrzeugpanne, von Feuerwehrfahrzeug bis Stauende auf der Autobahn hinter einer Kuppe oder bei schlechter Sicht.

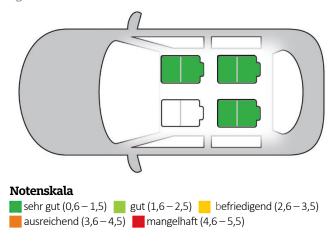
○ Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut gibt es auch als Option nicht.

1.9 Kindersicherheit

(+) Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ID.3 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze 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. Einen Mittelsitz gibt es für unsere Testvariante nicht. 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, allerdings kann hier bei höheren Kindersitzen die integrierte Kopfstütze stören. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

Kindersitze

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



3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des ID.3 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 71 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Fronthaubenbereich. Ein Notbremsassistent mit Personen- und

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

1,4

UMWELT/ECOTEST

0,9

Verbrauch/CO2

⊕ Beim Bremsentest sorgen sie für einen mäßigen Anhalteweg, bei der Verbrauchsmessung können sie jedoch helfen: die Spritspar-Reifen. Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,2 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 77-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 87,0 kWh benötigt. Der ID.3 ist somit sehr effizient unterwegs.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts,

Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den ID.3 Pro S mit der 77 kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von 450 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 19,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 96 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest sehr gute 51 Punkte.

1,9

Schadstoffe

① Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,2 kWh pro

100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 78 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der ID.3 Pro S im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der VW für ein so kräftiges und schweres Auto aber gut da, weil er 93 Punkte insgesamt erzielt-das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

2,8

AUTOKOSTEN

2,8

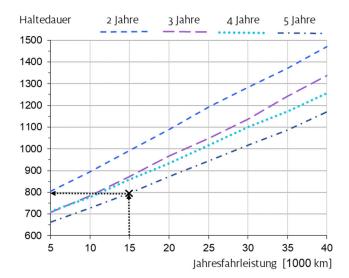
Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den VW ID.3 Pro S liegt bei üppigen 47.595 Euro. Das ist durchaus ein stolzer Preis, denn die Ausstattung ist nicht komplett - wichtige Details wie das Navigationssystem müssen noch extra bezahlt werden. Immerhin gibt es die Optionen in Paketen - von Vorteil, wenn man eine komplette Ausstattung möchte. Dagegen ein Nachteil, wenn man nur einzelne Elemente in den Paketen braucht. Man kann das Navigationssystem zu einem späteren Zeitpunkt freischalten, die nötige Hardware hat der Test-ID.3 als Basisversion schon an Bord. Ansonsten ist es im Komfortpaket enthalten, das man mitbestellen sollte. Nicht notwendig, aber empfehlenswert ist das Exterieurpaket "Plus", das die adaptive Dämpferregelung beinhaltet. Diese ist ein nice-to-have, aber passt wunderbar zum entspannten Charakter eines Elektroautos. Für die Wärmepumpe möchte VW weitere knapp 1.000 Euro extra - bei sehr niedrigen Temperaturen bringt sie wenig, in der Übergangszeit mit Temperaturen zwischen 5 und 15 °C kann sie aber Reichweitenvorteile generieren.

Ob und in welcher Höhe man die Elektroauto-Förderung vom Staat noch erhält, kann schwer vorausgesagt werden. Immerhin konnte VW die Lieferzeiten erheblich reduzieren, so dass

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 795 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



man seinen ID.3 aktuell innerhalb von ein paar Monaten erhält. Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 68 Euro fällig - aber erst ab 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind durchweg sehr günstig; die Haftpflicht-Einstufung liegt bei 14, die Teilkasko bei 20 und die Vollkasko bei 18. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss mangels umfassender Erfahrungswerte noch mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; VW gibt auf das ganze Auto zwar

nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 450 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 315 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. VW verspricht durch das aufwendige Thermomanagement, die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt; auf der Internetseite wie auch in der Betriebsanleitung sind einige Tipps für ein möglichst langes Batterieleben zusammengetragen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Тур	ID.3 Pro
<i>7</i> 1	

Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	310/0
0-100 km/h [s]	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	15,2/15,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	708
Preis [Euro]	39.995

Auf	bau				Vers	sicherung	Kra	ftstoff		
ST	= Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB	= Kombi	KH	= KFZ-Haftpfl.	Ν	= Normalbenzin	FG	= Flüssiggas
SR	= Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR	= Van	VK	= Vollkasko	S	= Superbenzin	G	= Erdgas
CP	= Coupe	TR = Transporter	GE	= Geländewagen	TK	= Teilkasko	SP	= SuperPlus	Ε	= Strom
C	= Cabriolet	BU = Bus	PK	= Pick-Up			D	= Diesel		
RO	= Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle								



SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	70 kW
maximales Drehmoment	310 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,2/453 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	87,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie vol	l) ja
Stufen / Einstellung	2/Fahrmodus

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie 20% "Bitte laden Sie Ihr Fahrzeug" Batt. ge 10% Batt. rot, 0% "Keine RRW, Fahrzeug lade		
Leistungsreduzierung	n.b.	
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.	

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja, AC
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE/OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

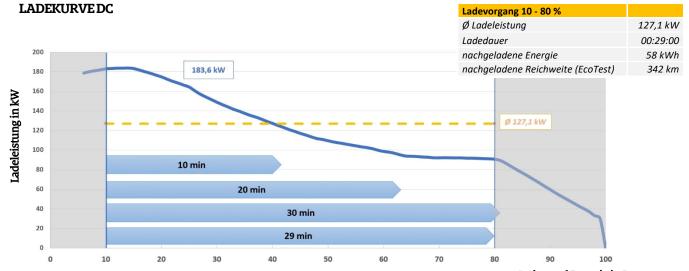
ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h, kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6-10 A	1,3 - 2,3 kW	67 - 38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	67 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	=
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6-16A	4,1 - 11 kW	21 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 170 kW	29 min

*10 bis 80 %



Ladestand Batterie in Prozent





HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,3 kWh
CO₂-Ausstoß	=
Stirnfläche/c _w -Wert	2,36 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.264/1.809/1.564 mm
Leergewicht/Zuladung	1.933/347 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385/1.267
Anhängelast ungebremst/gebremst	=
Stützlast/Dachlast	=
Batteriekapazität (netto)	77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Zwickau

Λ	אח	\boldsymbol{c}	π	PSS	TATO	rt0

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrs	tufe D) 4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R20 95T
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza ECO
Wendekreis links/rechts	10,0/10,1 m
Ecotest-Verbrauch	19,2
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO₂-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 96 g/km)
Reichweite	450 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.926/354 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/650/1.1701

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

Betriebskosten	105 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	82 Euro	Wertverlust	538 Euro
Monatliche Gesamtkoster	ו		795 Euro
Steuer pro Jahr			68 Euro
Versicherungs-Typklassen	KH/VK/TK		14/18/20
Basispreis ID.3 Pro S (4-Si	tzer)		47.595 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	59.595 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.877 km
Auffälligkeiten/Mängel	kleine Software-Fehler, deutlich besser als Vorfacelift

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5)	gu	t (1,6 – 2,5)	b€	efriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4	.,5)	mangelhaft	(4,6-	- 5,5)

AUSSTATTUNG	
TECHNIK (° im Testwagen vorhande	en)
Adaptives Fahrwerk	2.665 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	ab 1.865 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.255 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.255 Euro° (Paket)/2.245 Euro° (Paket)
Head-up-Display	825 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.255 Euro° (Paket)
SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	2.245 Euro° (Paket)
INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.355 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	1.355 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersit	z Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 710 Euro°

TESTURTEIL

Schiebedach/Panoramaglasdach

AUTOTEST (ohne Autok	osten)
AUTOKOSTEN	
KATEGORIE Karosserie/Kofferraum	NOTE 2,7
Verarbeitung	2,3
Alltagstauglichkeit	3,8
Licht und Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	2,7
	2,1
Bedienung	3,0
Bedienung Multimedia/Konnektivität	
	3,0
Multimedia/Konnektivität	3,0 2,0
Multimedia/Konnektivität Raumangebot vorn	3,0 2,0 2,2
Multimedia/Konnektivität Raumangebot vorn Raumangebot hinten	3,0 2,0 2,2 3,0
Multimedia/Konnektivität Raumangebot vorn Raumangebot hinten Innenraum-Variabilität	3,0 2,0 2,2 3,0 3,0
Multimedia/Konnektivität Raumangebot vorn Raumangebot hinten Innenraum-Variabilität Komfort	3,0 2,0 2,2 3,0 3,0
Multimedia/Konnektivität Raumangebot vorn Raumangebot hinten Innenraum-Variabilität Komfort Federung	3,0 2,0 2,2 3,0 3,0 1,9

		2,8
KATEGORIE Motor/Antrieb	NO	OTE 1,2
Fahrleistungen		1,4
Laufkultur/Leistungsentfaltung		1,0
Schaltung/Getriebe		1,0
Fahreigenschaften		2,5
Fahrstabilität		2,1
Lenkung		2,1
Bremse		3,1
Sicherheit		1,7
Aktive Sicherheit - Assistenzsystem	e	1,0
Passive Sicherheit - Insassen		1,9
Kindersicherheit		1,9
Fußgängerschutz		3,1
Umwelt/EcoTest		1,4
Verbrauch/CO2		0,9
Schadstoffe		1,9

Stand: August 2023 Test und Text: M. Ruhdorfer

