



## VW ID.3 GTX

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse  
(210 kW / 286 PS)

Wer in den VW-Konfigurator sieht, entdeckt den ID.3 in zahlreichen Varianten. Da gibt es die spartanisch ausgestattete Version, die aktuell mit offizieller Kaufprämie unter 30.000 Euro kostet. Am anderen Ende der Palette rangieren die GTX-Varianten mit bis zu 326 PS in der Performance-Version. Hier im Test tritt der "normale" GTX an - im Praxisbetrieb wie auch bei den Fahrleistungsmessungen zeigt sich: 286 PS und 545 Nm Drehmoment sind mehr als ausreichend. Die legendären GTI-Fußstapfen kann der GTX durchaus ausfüllen, zumindest längsdynamisch muss er sich nicht hintenstellen. Ein interessantes Detail fällt auf: Als GTX ist der ID.3 nach Herstellerangaben am sparsamsten und hat damit auch die größte Reichweite mit über 600 km. Und tatsächlich, der ADAC Ecotest bescheinigt dem ID.3 GTX einen niedrigen Verbrauch (16,3 kWh/100 km inkl. Ladeverluste) - das ist deutlich niedriger als bei allen bisherigen ID.3-Testfahrzeugen. Und eine Praxisreichweite von rund 530 km hat er auch zu bieten. Angemessen zügig nachladen kann der Elektro-VW ebenso (10-80 % in rund 30 min.), so dass es anschließend schnell wieder weitergeht. Für Anhänger des geschmeidigen Fahrkomforts ist die adaptive Dämpferregelung ein empfehlenswertes Extra, bietet sie doch einen hohen Federungskomfort und im Bedarfsfall auch eine sportlich straffe Abstimmung. Man merkt dem ID.3 seine Reife und zahlreichen Verbesserungen an, VW hat hier an vielen Stellen nachgelegt. Was leider nach wie vor fehlt: Eine Dachlast und eine praxistaugliche Anhängelast. Denn mehr als ein Fahrradträger ist noch immer nicht gestattet. Wer diese Punkte nicht benötigt, erhält mit dem ID.3 GTX einen souverän motorisierten und praktischen Kompaktwagen. **Konkurrenten:** u.a. BYD Atto 3, Cupra Born, KIA EV3, Mini Countryman SE, Skoda Elroq, Smart #1, Volvo EX30.

- ⊕ hoher Antriebs- und Fahrkomfort (DCC empfehlenswert), niedriger Verbrauch, gute Reichweite, ausgezeichnete Fahrleistungen, gutes Raumangebot vorn
- ⊖ geringe Zuladung, keine Anhängelast, keine Dachlast, teure Anschaffung, Standard-Extras nur in teuren Paketen (z.B. Sitzheizung)

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,8

AUTOKOSTEN 3,4

### Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,1
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

Mag die Kritik an der Materialanmutung im Innenraum beim Marktstart des ID.3 groß gewesen sein - spätestens seit dem Facelift ist sie nicht mehr in diesem Umfang gerechtfertigt. Denn VW hat an einigen Stellen nachgearbeitet und so wirkt auch der ID.3 als GTX im Innenraum angenehm wertig. Es gibt auf dem Armaturenbrett und den vorderen Türverkleidungen mehr unterschäumte Verkleidungen. Überdies hilft die geschicktere Farbgebung, 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 zum Modellstart Ende 2020.

⊕ Dass sich die Fertigung längst eingespielt hat, sieht man auch an der Verarbeitung der Karosserie. Hier gibt es nichts auszusetzen, der ID.3 GTX kann bezüglich gleichmäßiger und schmaler Spaltmaße an die alten VW-Ansprüche anknüpfen.

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Die 79-kWh-Batterie (netto) des ID.3 GTX 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 7,4 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nachgemessene 31 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 200 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeladeleistung im Test 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

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.

eine Reichweite von gut 530 km - ein beachtlicher und praxistauglicher Wert. Bei sommerlichen innerorts-Fahrten und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von um die 600 km möglich. Die moderate Außenlänge von 4,26 m und der kleine Wendekreis von knapp 10,6 m machen den ID.3 GTX für die Stadt gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) nicht zu groß aus. Der Ladestecker wird vor unbefugtem Abziehen gesichert. Man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-VW geladen ist - dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil der Ladedose abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Dachträger sind nicht möglich, weil keine Dachlast zulässig ist. Eine Anhängelast ist ebenfalls nicht zugelassen, somit auch keine Anhängerkupplung verfügbar. Optional kann man eine Halterung für einen Fahrradträger ordern (75 kg Stützlast). Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, auch die AirStop-Reifen (selbsteilend) sind entfallen - dafür ist das Reifenreparaturset jetzt Serie.

## 2,3 Licht und Sicht

⊕ Man kann die Abmessungen des kompakten ID.3 GTX 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 flache 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. Das 360-Grad-Kamerasystem und der Parkassistent kosten ebenfalls Aufpreis, letzterer kann jetzt auch von außerhalb des Autos über ein gekoppeltes Smartphone gesteuert werden. Der ID.3 GTX ist serienmäßig mit dem IQ.LIGHT ausgestattet; das beinhaltet Voll-LED-Scheinwerfer mit Matrix-System, womit ein blendfreier Fernlichtassistent umgesetzt wird. Zusätzlich gibt es mitschwenkendes Kurvenlicht und separate Abbiegelichter. Das ID.3-GTX-Abblendlicht gehört zu den besten in seinem Segment. Denn das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn. Etwas Kritik gibt es nur für das Fernlicht, das sich besser ans Abblendlicht fügen könnte und damit einen homogeneren Lichtkegel bilden würde. Die Scheibenwischer (Schmetterlingswischer) befreien die Frontscheibe zuverlässig und bis an die Ränder von Nässe, das kann der ID.3 besser als der Golf VIII.

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

## 2,1 Ein-/Ausstieg

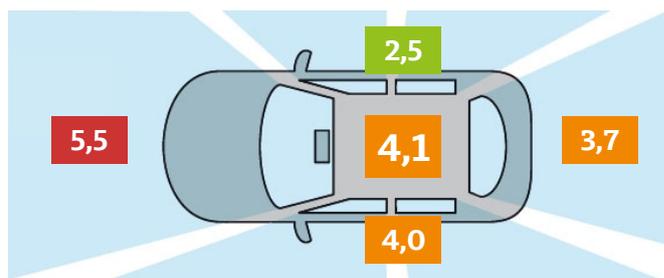
⊕ Im ID.3 GTX sitzt man ein wenig höher, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 49 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas höher als beispielsweise beim Golf, aber noch nicht störend hoch; nicht so günstig ist ihre üppige 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



Die Rundumsicht des kompakten ID.3 GTX ist aufgrund breiter C-Säulen und flacher Heckscheibe eingeschränkt. Unterstützung wiederum kommt von den Assistenzsystemen wie den Parksensoren (Serie) und den Rundumsicht-Kameras (Option).

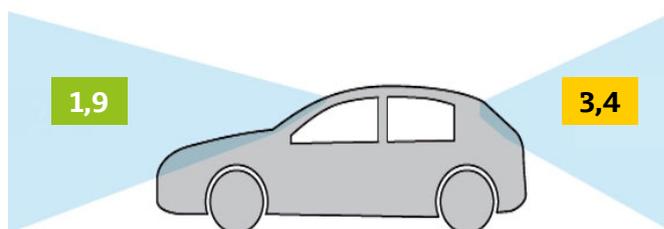
### Rundumsicht

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.



in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem ID.3 GTX nähert, aktiviert sich die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgriffampen auch aus den Lichtleisten vorn und animierter Heckbeleuchtung besteht. Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es

vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist,

über einen Funkverlängerer den ID.3 GTX unerlaubt zu öffnen und zu starten.

### 3,1 Kofferraum-Volumen

Ist der variable Kofferraumboden 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 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), 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.

### 3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

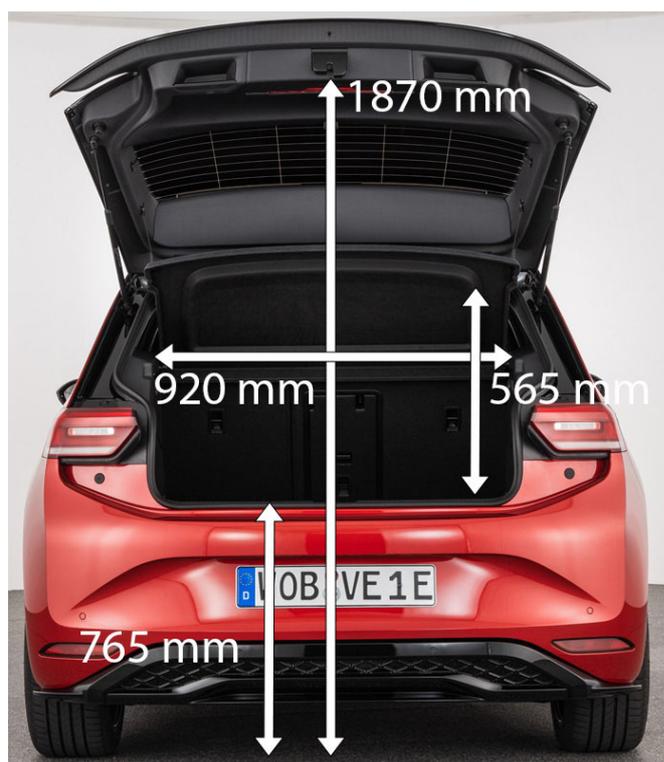
Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die zwei Griffe an der Innenseite der Klappe sind jedoch ausreichend praktisch. Auch über 1,85 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil die seitlich abstehenden "Flügel" eine schmerzhaft "Berührung" mit sich bringen können. Die Ladekante liegt hohe 77 cm über der Straße und damit recht ungünstig. Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 6,5 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden 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.

### 2,5 Kofferraum-Variabilität

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



Liegt der Kofferraum-Zwischenboden in der unteren Position, finden 315 bis 1.170 l im Gepäckraum Platz. Damit bietet der ID.3 das übliche Raumangebot in der Kompaktklasse. Die Ladekabel lassen sich ganz unten in einem separaten Fach verstauen.



Die Ladekante fällt arg hoch aus, Gepäck muss weit angehoben werden. Immerhin kann man die Kante innen minimieren, wenn man den Zwischenboden in der oberen Position einhängt. Nur eine Lampe im Kofferraum ist dürftig.

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.

## 2,5

## INNENRAUM

## 2,5

## Bedienung

Die neueste Version des VW-Infotainmentsystems ist auch im ID.3 GTX verbaut. Frühere Kritik hat VW konsequent bearbeitet und die Bedienbarkeit kontinuierlich verbessert. Die Software wurde optimiert und bessere Hardware verbaut. Die schon im ID.7 präsentierte, weiter optimierte Version der Benutzeroberfläche gibt es jetzt auch im ID.3, sie zeichnet sich vor allem durch mehr Anpassungsmöglichkeiten und mehr Shortcuts aus. Das System arbeitet so schnell und stabil, wie man es erwartet. Die Klimabedienung klappt nun einfacher, auch weil die Sensorflächen unterhalb des Monitors beleuchtet sind - das war beim ID.3 nicht von Anfang an so. Endlich kann man jedoch unter allen Lichtbedingungen sehen, wo es wärmer oder kälter wird und wo die Lautstärke regulierbar ist. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur oder Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Immer noch nicht so intuitiv wie mechanische Drehregler, aber mit geringerer Ablenkung bedienbar als bei anderen Lösungen mit Aufrufen eines Menüs. Wer noch tiefer ins Klimatisierungsgeschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen. 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. Am oberen Bildschirmrand des Zentralscreens kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen, so geht es schnell direkt in Menü z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich schon eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt. Die Detailverbesserungen erleichtern aber die Bedienung im Alltag durchaus. Wie alle aktuellen ID-Modelle muss auch der ID.3 GTX mit einem arg kleinen Instrumentendisplay auskommen. 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 scheinen jedoch nicht der Weisheit letzter Schluss.

⊕ Die große Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z.B. Batterieladestand)



Das überarbeitete Infotainmentsystem im ID.3 GTX bietet verbesserte Software, schnellere Hardware und erweiterte Anpassungsmöglichkeiten, die teils umständliche Klimabedienung, die unpraktischen Touchflächen am Lenkrad sowie die reduzierte Bedieneinheit der Fensterheber sorgen nach wie vor für Kritik.

und Rückmeldungen (Sprachausgabe, Navigationshinweise) gibt, kennt man schon aus anderen ID-Modellen; hier wie dort ist sie ein praktisches Detail und im Alltag nützlich. Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos. Fahrer- und Beifahrersitz können elektrisch eingestellt werden und verfügen über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen (Option).

⊖ Ein wirkliche Unsitte hat bleibt auch dem ID.3 GTX nicht erspart: Die Fensterheberschalter in der Fahrertür. Anstatt wie üblich vier Tasten zu verbauen, beschränkt sich VW auf zwei Tasten sowie eine (schlecht reagierende) Touchfläche mit der Aufschrift „REAR“, um auch die hinteren Seitenscheiben öffnen und schließen zu können. Kritik verdient auch das Multifunktionslenkrad, bei dem anstelle von konventionellen Tasten berührungssensitive Tastflächen zum Einsatz kommen. Sie ermöglichen die Steuerung verschiedener Funktionen (Assistenten, Medien), wobei die Tastenflächen nicht klar voneinander abgegrenzt sind und ein künstlich erzeugter Klick eine haptische Rückmeldung signalisieren soll. Das sieht im ersten Moment nett aus, ist aber unpraktisch. Zusätzlich kann man horizontal über sie wischen, um beispielsweise die Lautstärke zu regeln. Es funktioniert, allerdings bei weitem nicht so schnell und genau wie mit konventionellen Tasten oder – noch besser – mit einer kleinen Drehwalze. Immerhin hat VW angekündigt, bei künftigen Modellen wieder mehr auf Hardware-Tasten zu setzen - auch hier scheint man die Kritik der Nutzer ernst zu nehmen. Die

Gestensteuerung am Infotainmentmonitor versteht nur links und rechts und ist eigentlich kaum der Rede wert.

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den ID.3 GTX gibt es praktisch alle bei VW üblichen Multimediafunktionen, leider kostet manches trotz des stolzen Grundpreises von über 47.000 Euro trotzdem noch Aufpreis. Serienmäßig bringt der GTX 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 GTX 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.

Gegen Aufpreis bringt der ID.3 GTX 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.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der ID.3 GTX 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 gegen Aufpreis. Eine Ambientebeleuchtung mit zehn wählbaren Farben ist Serie, die Variante mit 30 Variationsmöglichkeiten will VW extra bezahlt haben - beide Versionen ergeben bei Nachtfahrten mehr Tiefenwirkung für den Innenraum.

## 3,0 Raumangebot hinten

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

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das asymmetrisch geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. 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 Klappfach links unten im Armaturenbrett gibt es



Der ID.3 GTX bietet dank langem Radstand eine sehr gute Beinfreiheit im Fond, während die Kopffreiheit für Personen über 1,85 m eingeschränkt ist; die Innenbreite ist für zwei Personen ausreichend, für drei Erwachsene jedoch nur auf Kurzstrecken akzeptabel.

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.

## 2,2 KOMFORT

### 1,9 Federung

Serienmäßig kommt der ID.3 GTX mit einem Standard-Fahrwerk, eine gezielt sportliche Abstimmung für die GTX-Variante findet keine Erwähnung. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten adaptiven Dämpfer (DCC).

⊕ Im Individual-Modus des Fahrprofil-Menüs kann man die Dämpfer in zahlreichen Stufen zwischen komfortabel und sportlich variieren; damit ist ein breites Spektrum einstellbar, von minimal nachschwingend bis sportlich straff. Die serienmäßigen 20-Zoll-Felgen des Testwagens sind keine besonders förderlichen Voraussetzungen für einen möglichst guten Komfort - dennoch kann der ID.3 GTX mit DCC voll überzeugen, weshalb diese Option trotz des hohen Aufpreises eine klare Empfehlung ist. Das adaptive Fahrwerk passt perfekt zum hohen Antriebskomfort des Kompaktwagens. Der Stromer bietet in der Summe einen guten

Federungskomfort und gleichzeitig angemessene Agilität. Im Stadtverkehr kann der ID.3 GTX komfortabel genug unterwegs sein, einzig bei Kanten kommt das Fahrwerk in Kombination mit den großen Rädern an seine Grenzen und reicht leichte Erschütterungen bis in den Innenraum durch - beim GTX noch etwas deutlicher als bei den "zivilen" Varianten. Insbesondere auf Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen spürt man die hohen ungefederten Massen durch die großen Räder. Geschwindigkeitshügel und andere Querhindernisse zeigen das angemessene Schluckvermögen des Fahrwerks, denn sie werden ordentlich absorbiert. Auf der Landstraße ist man ähnlich komfortabel unterwegs, wobei nur grobe Unebenheiten wie Frostaufbrüche den ID.3 GTX etwas aus der Ruhe bringen. Für lange Autobahnfahrten ist der Wolfsburger aus Zwickau perfekt, er federt souverän und der lange Radstand bringt zusätzliche Ruhe in das Fahrzeug.

### 2,3 Sitze

⊕ VW verbaut im ID.3 GTX serienmäßig manuell einstellbare Sportsitze. Sie können u.a. in der Höhe eingestellt werden und besitzen eine ausziehbare Oberschenkelaufklappe. Gegen Aufpreis erhält man "Top-Sportsitze", sie werden elektrisch justiert, sind zusätzlich neigungseinstellbar und setzen über die elektrische Vierwege-Lordosenstütze eine Massagefunktion um. In beiden Fällen sind die Kopfstützen in die Lehnen integriert und damit nicht einstellbar. Über die Memory-Funktion kann man jeweils zwei

Einstellungspositionen abspeichern. Die beiden Vordersitze gefallen mit guten Konturen sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden, sofern man sich nicht an der festen Kopfstütze stört. 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.

### 2,2 Innengeräusch

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

liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,1 dB(A) - das ist ein guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist umfassend 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.

### 2,5 Klimatisierung

⊕ Eine Einzonen-Klimaautomatik ist Serie, die Zweizonen-Variante im Testwagen kostet Aufpreis (sehr teuer, weil nur im Komfortpaket für 1.390 Euro zu haben). 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 sowie die Lenkradheizung kosten extra; hinten gibt es keine beheizten Plätze. Eine Sitzlüftung ist nicht lieferbar. Die Standklimatisierung und die getönten hinteren Scheiben sind dagegen serienmäßig.

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

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 0,9 Fahrleistungen

⊕ Die GTX-Variante des ID.3 bekommt man in zwei Leistungsstufen, aber immer mit Heckantrieb. Den Elektromotor gibt es mit 340 PS bzw. 240 kW (Performance-Variante) und mit 286 PS bzw. 210 kW wie im Testwagen. Schon die "schwächere" Variante liefert mehr als gute Fahrleistungen ab, hat in jeder Lebenslage reichlich Leistung und bleibt dabei fortschrittlich effizient (siehe Kapitel Verbrauch). Das maximale Drehmoment gibt VW mit 545 Nm an. Für den bekannten Standardsprint auf 100 km/h werden laut Hersteller 5,9 s benötigt. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 180 km/h

begrenzt. Insbesondere bei Geschwindigkeiten über 100 km/h wirkt der GTX lebendig und kräftig, der Motor schieben mit Nachdruck bis zur Tempoabregelung an. Trotz des erheblichen Leergewichts von rund zwei Tonnen ist der ID.3 GTX ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,8 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind schnell erledigt, knapp 2,9 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 3,8 s.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Inzwischen haben Elektromotorsysteme einen beeindruckenden Reifegrad erreicht. So erfüllt der Testwagen die hohen Erwartungen mit Leichtigkeit, es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, gibt seine

Leistung gleichmäßig ab und lässt selbst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum nach. Der Antrieb reagiert ausgesprochen "giftig" und leistungsstark auf Beschleunigungsbefehle.

### 1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Da der Elektromotor ein sehr weites Drehzahlband abdeckt, benötigt der ID.3 GTX kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Heckmotor gleichmäßig und ausgesprochen nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Ausgewählt wird die Fahrtrichtung, indem man den rechten Lenkstockhebels dreht. Daran muss man sich gewöhnen, den Hebel hoch- und runterzuziehen des Hebels wäre intuitiver. 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 GTX eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an; die Abstimmung ist wie bei allen VW-Modellen 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.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

⊕ Der ID.3 GTX 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 GTX mit optionaler adaptiver Dämpfung ein souveränes Bild ab. Eine Idee straffer ausgelegt als die Standard-ID.3 reagiert die GTX-Variante noch

besser auf Lenkbefehle und lässt bei Lastwechselreaktionen nur kurz ein leichtes Übersteuern zu. ESP regelt sanft und früh genug und schickt so den ID.3 GTX 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

⊕ Der Elektro-VW hat ein gute Lenkabstimmung erhalten, auch wenn die Souveränität und das Feingefühl eines aktuellen Golf GTI nicht ganz erreicht werden. 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 Fahrprofilwahl in zwei

Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt der Testwagen 2,9 Lenkradumdrehungen, beim GTX ist die Progressivlenkung serienmäßig verbaut. Die Räder des ID.3 GTX können für einen kleineren Wendekreis deutlich weiter einschlagen als beispielsweise beim Golf, so dass die ID.3-Übersetzung für den Alltag völlig in Ordnung geht.

## 2,6 Bremse

Das Bremsgefühl ist gewöhnungsbedürftig. Gerade wenn man über die Rekuperationsverzögerung hinaus in den mechanischen Bremsbereich kommt, ist vergleichsweise viel Kraft und ein weiter Weg 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 GTX so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,2 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein noch gutes Ergebnis. Die Bremsstromeln an der Hinterachse sind von Vorteil bezüglich Korrosion - wenig benutzte Bremsscheiben rosten bekanntlich schneller. Jedoch sind sie bei starker Beanspruchung auf die Rekuperationsleistung des Elektromotors angewiesen, um das hohe Gewicht des ID.3 GTX bei sportlicher Gangart zuverlässig zu entschleunigen und dabei nicht zu überhitzen.

1,6

**SICHERHEIT**

0,7

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Für den ID.3 GTX gibt es alle wichtigen Assistenzsysteme, die VW im Portfolio hat. In der getesteten Sportversion 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 Notbremsssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Gegen Aufpreis gibt es das Fahrerassistenzpaket "IQ.DRIVE", es enthält unter anderem 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. Serienmäßig gibt es eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren, sind ebenfalls immer an Bord. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist Standard (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Optional verbaut VW ein Head-up-Display, das in einem sehr großen Bereich der Windschutzscheibe Einblendungen vornehmen kann. Es ist als Augmented Reality-Head-up ausgelegt, das Navigationshinweise praktisch ins Straßenbild projizieren kann.

1,9

**Passive Sicherheit - Insassen**

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der ID.3 GTX 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 ein 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 knapp 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. Gegen Aufpreis gibt es das

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

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

„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. Im Golf VIII kam es noch serienmäßig in allen Ausstattungsversionen, im ID.3 kostet es inzwischen Aufpreis: die Car-to-X Kommunikation. 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.

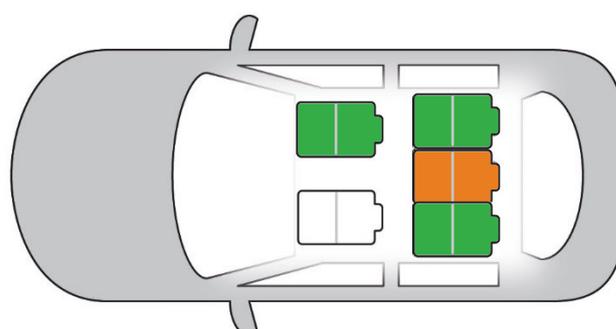
⊖ Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut gibt es auch als Option nicht.

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ID.3 GTX 89 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

### Kindersitze

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



### Notenskala

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

einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

## 3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des ID.3 GTX 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 Bereich um die Fronthaube. Ein Notbremsassistent mit Personen- und

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

## 1,0 UMWELT/ECOTEST

### 0,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Von wegen sportliche Autos wären besonders schlecht für die Umwelt: Unter den ID.3-Varianten ist tatsächlich der GTX der sparsamste und folglich auch der mit der höchsten Reichweite unter den Modellen mit der großen Batterie (79 kWh). Im Ecotest hat sich gezeigt, dass der Verbrauch der GTX-

Variante bisher der geringste aller getesteten ID.3-Modelle ist. Nur 16,3 kWh pro 100 km verbraucht der Testwagen im ADAC Ecotest, gemessen inklusive Ladeverluste bei AC-Laden mit 11 kW. Um die 79-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 87,0 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den ID.3 GTX mit der 79-kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von 530 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute

Reichweite zu erzielen. Aus den 16,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 82 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 56 Punkte.

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-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 16,3 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 66 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar wenige Punkte Abzug, so dass der ID.3 GTX im Bereich Schadstoffe 47 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der VW für ein so kräftiges und schweres Auto aber hervorragend da, weil er 103 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

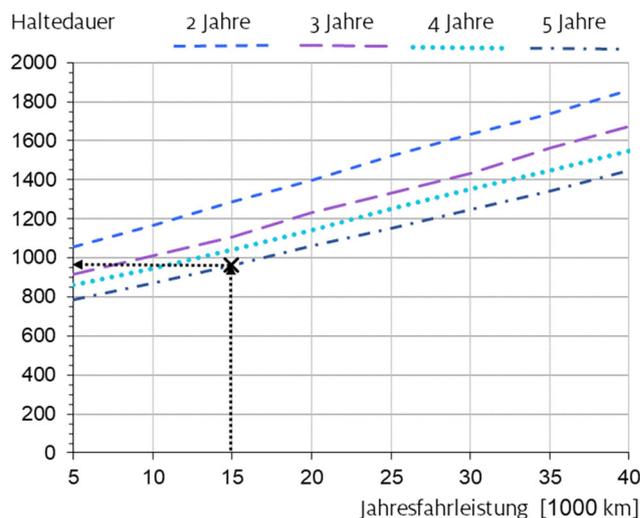
## 3,4 AUTOKOSTEN

### 3,4 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den VW ID.3 GTX liegt bei selbstbewussten 47.225 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 schon an Bord. Ansonsten ist es im Komfortpaket enthalten, das man mitbestellen sollte. Nicht notwendig, aber empfehlenswert ist die adaptive Dämpferregelung DCC. 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 Reichweitevorteile generieren. Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - aber erst ab 2030, sofern das Auto vor 2026 zum ersten Mal zugelassen wird (Stand Juli 2025). Die Einstufungen bei der Versicherung sind durchweg günstig; die Haftpflicht-Einstufung liegt bei 15, die Teilkasko bei 20 und die Vollkasko bei 22. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel - dafür Kühlflüssigkeitswechsel, die auch ins Geld gehen können. 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 Windeisele verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 958 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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 530 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 370 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

Typ	ID.3 GTX	ID.3 GTX Performance
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	210 (286)	240 (326)
Max. Drehmoment [Nm]	545	545
0-100 km/h [s]	5,9	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,5 kWh E	14,6 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/20	15/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	952	962
Preis [Euro]	47.225	48.725

### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

### Versicherung

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

### Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	8,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sitzplätze</li> <li>Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]</li> <li>Dachlast/Anhängelast [kg]</li> </ul>	2,3 Plätze 160/331/595 0/0
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	7,71
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	50,8 kWh/100 km
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	109 g/km

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Leistung	210 kW/286 PS
Maximales Drehmoment	545 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,5 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	2,36 m <sup>2</sup> /0,27
Klimaanlage Kältemittel	CO <sub>2</sub>
Reifengröße (Serie)	215/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.264/1.809/1.564 mm
Leergewicht/Zuladung	1.981/449 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385/1.267 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Batteriekapazität (brutto)	79 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Zwickau

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R20 95H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza 6 Enliten
Wendekreis links/rechts	9,9/10,6 m
Ecotest-Verbrauch	16,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	0,0/0,0/0,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 82 g/km)
Reichweite	530 km
Innengeräusch 130 km/h	66,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.966/464 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/650/1.170 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>101 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>124 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>146 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>587 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	958 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/20		
Basispreis ID.3 GTX	47.225 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.02.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.925 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.053 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

VW ID.3 GTX

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.060 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.255 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.255 Euro° (Paket)/2.605 Euro° (Paket)
Head-up-Display	3.550 Euro° (Paket)
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
Spurwechselsassistent	2.605 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.615 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	1.615 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	1.615 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 810 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/980 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**1,8**

### AUTOKOSTEN

**3,4**

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

Stand: Juli 2025  
Test und Text: M. Ruhdorfer

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	210 kW(286 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	89 kW
maximales Drehmoment	545 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	16,3 kWh/100km/534 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	84 kWh/79 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	87,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Fahrstufenschalter und 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 % SoC
2. Warnung	10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (AC reduzieren)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

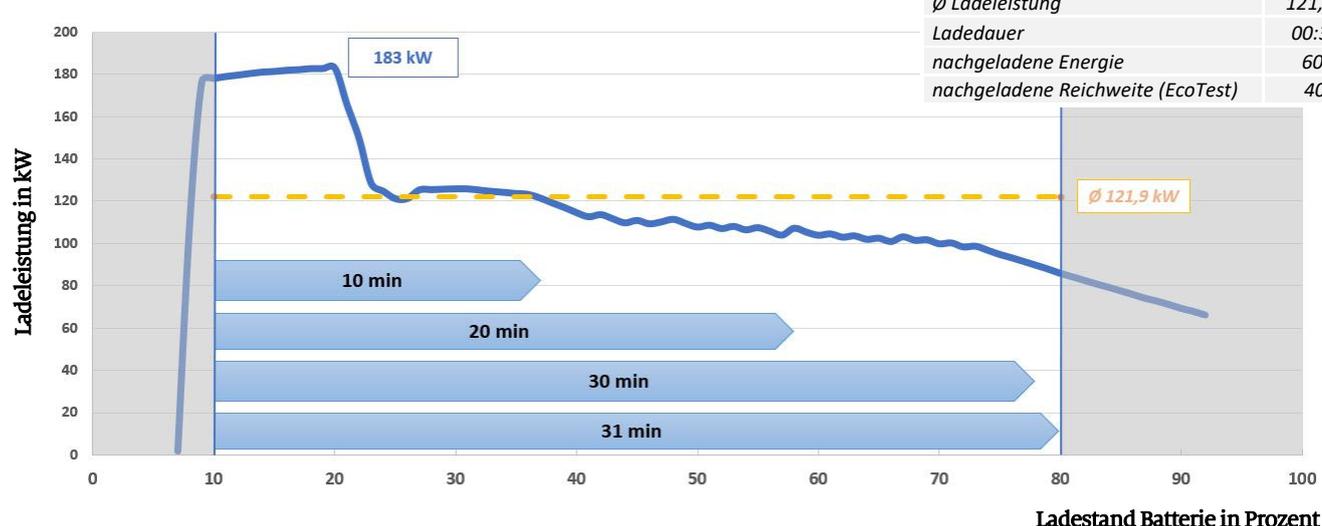
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED an Ladebuchse)

### 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 - 16 A	4,1 - 11 kW	21 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 185 kW	31 min*

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	121,9 kW
Ladedauer	00:31:00
nachgeladene Energie	60 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	406 km

### NACHGELADENE REICHWEITE

