

Euro NCAP Test 2020: Volkswagen ID.3

Fünf Sterne für den ID.3

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet (außer Fahrersitz). Für die vorderen Plätze sind zusätzlich Seitenairbags sowie ein Zentralairbagsystem zwischen den Sitzen verbaut.

Der Insassenschutz ist gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene und Kinder ist weitgehend mittel bis sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden hinteren Sitzplätzen sowie am Beifahrersitz montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage auf dem Beifahrersitz ist unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der ID.3 ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung, einem aktiven Spurhaltesystem und einer Fahreraufmerksamkeitserkennung serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse wie auch ein e-Call-Notrufsystem befinden sich serienmäßig an Bord. Ein Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.



Der VW ID.3 im frontalen Offsetcrash gegen die rollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Insassenschutz für Erwachsene: 87%

Die Fahrgastzelle blieb im Offset-Frontal-Test stabil. Für den Beifahrer-Dummy war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut. Der Schutz des Brustkorbs des Fahrers wurde aufgrund von Dummymessungen der Kompression als grenzwertig eingestuft. Bei beiden Dummys war der Schutz der Knie und Oberschenkel gut. VW zeigte, dass Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzpositionen ein ähnliches Schutzniveau erhalten.

Die Frontstruktur des ID.3 verursachte keine übermäßige Verformung in der Testbarriere, was auf eine einigermaßen gutartige Frontstruktur hinweist. Im Test gegen die starre Wand über die gesamte Fahrzeugbreite war der Schutz für alle kritischen Körperregionen sowohl für den Fahrer als auch für den Insassen auf dem Rücksitz gut oder ausreichend. Im Seitencrashtest, war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut oder ausreichend. Bei dem schwereren Pfahlanprall war der Schutz aller Körperregionen gut, mit Ausnahme des Brustkorbs, bei dem die Messwerte der Rippenkompression einen marginalen Schutz anzeigten. Bei der Beurteilung des Schutzes beim Aufprall in die Insassen abgewandte Seite wurde das Verletzungsrisiko durch die Auslenkung des Dummys (seine Bewegung zur anderen Seite des Fahrzeugs) als sehr hoch bewertet, obwohl die Messungen des Dummys gut waren.

Der ID.3 ist mit einem Mittellairbag ausgestattet, um beim Seitenaufprall vor der Interaktion zwischen den Insassen zu schützen. Dieses System funktionierte im Euro NCAP-Test gut, mit gutem Kopfschutz für beide Insassen auf den Vordersitzen. Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertrauma bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Beurteilung der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schutz gegen Schleudertrauma. Der ID.3 ist serienmäßig mit einem Multikollisionsbremssystem ausgestattet, das unmittelbar nach einem Aufprall die Bremsen betätigt, um zu verhindern, dass das Fahrzeug in Folgeaufprälle verwickelt wird. Das Auto verfügt auch über ein fortschrittliches e-Call-System, das im Falle eines Unfalls automatisch eine Nachricht an die Rettungsdienste sendet und den Standort des Autos angibt.

Insassenschutz für Kinder: 89%

Sowohl im Frontaloffsetcrashtest als auch beim Seitencrash war der Schutz aller kritischen Körperteile für beide Kinderdummies gut, und der ID.3 erzielte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Der Beifahrerairbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines nach hinten gerichteten Kindersitzes auf dem Beifahrersitz zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags. Alle Kindersitzsysteme, für die der ID.3 ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß installiert und untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer 71%

Die Motorhaube bot überwiegend ausreichenden Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers, wobei an den steifen Windschutzscheibensäulen einige schlechte Ergebnisse zu verzeichnen waren. Die Stoßstange bot den Beinen des Fußgängers guten Schutz, und der Schutz des Beckens war in den meisten Testpositionen gut, wobei einige Bereiche nur schwachen Schutz boten. Das autonome Notbremssystem (AEBS) des ID.3 kann ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer, aber auch andere Fahrzeuge erkennen. In Tests war die Reaktion des Systems auf Fußgänger grenzwertig und die Reaktion auf Radfahrer ausreichend, wobei Kollisionen in den meisten Fällen vermieden oder abgeschwächt wurden. Das System erkennt keine Fußgänger, die hinter einem Auto hervorlaufen. Tests für Personenerkennung bei Rückwärtsfahrt wurden nicht durchgeführt, ein solches Notbremssystem befindet sich nicht an Bord.

Sicherheits-Assistenten: 88%

Ein autonomes Notbremssystem (AEBS) ist serienmäßig eingebaut. Das System hat bei Tests der Erkennung und Reaktion auf andere Fahrzeuge gut abgeschnitten, wobei ein Aufprall in den meisten Fällen vermieden oder abgemildert werden konnte.

Neben einer Sicherheitsgurt-Erinnerung für Vorder- und Rücksitze verfügt der ID.3 über ein Fahrerüberwachungssystem, das über ein direktes Augenmonitoring sowie über die Kontrolle der Lenktätigkeit verfügt, um zu erkennen, ob der Fahrer aufmerksam ist und sich auf die Fahraufgabe konzentriert, oder durch Müdigkeit oder andere Faktoren beeinträchtigt ist. Das System warnt den Fahrer, wenn eine Beeinträchtigung des Fahrverhaltens festgestellt wird.

Das Spurhaltesystem korrigiert sanft die Lenkung des Fahrzeugs, wenn es aus der Spur driftet, und greift in einigen kritischen Situationen auch wesentlich beherrzter ein. Ein Geschwindigkeitsassistentensystem nutzt eine Kamera, um die lokale Geschwindigkeitsbegrenzung zu erkennen. Diese Information wird dem Fahrer angezeigt, der dann den Geschwindigkeitsbegrenzer entsprechend einstellen kann.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com



Volkswagen ID.3
Standard Safety Equipment

2020



Adult Occupant



87%

Child Occupant



89%

Vulnerable Road Users



71%

Safety Assist



88%

SPECIFICATION

Tested Model	VW ID.3 'Pro', LHD
Body Type	- 5 door hatchback
Year Of Publication	2020
Kerb Weight	1857kg
VIN From Which Rating Applies	- all ID.3s
Class	Small Family Car

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	—
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	✗	✗	—
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	✗
Side pelvis airbag	✗	✗	✗

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix	—	●	●
Integrated CRS	—	✗	✗
Airbag cut-off switch	—	●	—
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✗
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Car-to-Car incl. Turn Across Path	●
AEB Reverse	✗
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

- Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack
 ○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✗ Not available — Not applicable

 ADULT OCCUPANT

Total 33.3 Pts / 87%

 GOOD	 ADEQUATE	 MARGINAL	 WEAK	 POOR
--	--	--	--	--

Frontal Impact

14.3 / 16 Pts



Mobile Progressive Deformable Barrier



Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact

11.4 / 16 Pts



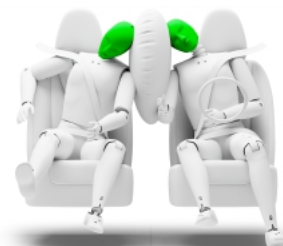
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact

3.7 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat



ADULT OCCUPANT

Total 33.3 Pts / 87%

 GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication

2.0 / 2 Pts

Rescue Sheet

Available, ISO compliant



Advanced eCall

Available

Multi Collision Brake

Available

Comments

The passenger compartment remained stable in the offset frontal test. For the passenger dummy, protection of all critical body areas was good. Protection of the driver's chest was rated as marginal, based on dummy measurements of compression. For both dummies, protection of the knees and femurs was good. VW demonstrated that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. The ID.3's front-end structure did not cause excessive deformation in the test barrier, indicating a reasonably benign front structure. In the full-width, rigid wall test, protection was good or adequate for all critical body regions for both the driver and the rear seat passenger. In the side barrier test, representing a collision by another vehicle, protection of all critical body areas was good. In the more severe side pole impact, protection of all body regions was good apart from the chest, for which readings of rib compression indicated marginal protection. In an assessment of protection in far-side impact, dummy excursion (its movement towards the other side of the vehicle) was rated as poor although dummy measurements were good. The ID.3 is equipped with a centre airbag to protect against occupant-to-occupant interaction in side impacts. This system worked well in Euro NCAP's test, with good protection of the head for both front seat occupants. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injury in the event of a rear-end collision. A geometric assessment of the rear seats also indicated good whiplash protection. The ID.3 is equipped as standard with a multi-collision braking system, which applies the brakes immediately after an impact to prevent the vehicle from being involved in secondary impacts. The car also has an advanced e-Call system which, in the event of an accident, automatically sends a message to the emergency services, giving the car's location.

 CHILD OCCUPANT

Total 44 Pts / 89%

■ GOOD
 ■ ADEQUATE
 ■ MARGINAL
 ■ WEAK
 ■ POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

24.0 / 24 Pts

Frontal Impact

16 Pts



Lateral Impact

8 Pts

Restraint for 6 year old child: *KidFix*Restraint for 10 year old child: *KidFix*

Safety Features

8.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	●	●	✗
i-Size	●	●	✗
Integrated CRS	✗	✗	✗

● Fitted to test car as standard
 ○ Not on test car but available as option
 ✗ Not available

CRS Installation Check

12.0 / 12 Pts

● Install without problem
 ● Install with care
 ● Safety critical problem
 ✗ Installation not allowed

■ i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)



Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)



BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)



■ ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)



Britax Römer KidFix XP (ISOFIX)





CHILD OCCUPANT

Total 44 Pts / 89%

■ Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyBase2 (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Britax Römer KidFix XP (Belt)





CHILD OCCUPANT

Total 44 Pts / 89%

	Seat Position			
	Front	2nd row		
	PASSENGER	LEFT	CENTER	RIGHT
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	●	●	—	●
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	●	●	—	●
BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)	●	●	—	●
Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)	●	●	—	●
BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)	●	●	—	●
BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)	●	●	—	●
Britax Römer KidFix XP (ISOFIX)	●	●	—	●
Maxi Cosi Cabriofix (Belt)	●	●	●	●
Maxi Cosi Cabriofix & EasyBase2 (Belt)	●	●	✗	●
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●	●
Britax Römer KidFix XP (Belt)	●	●	●	●

● Install without problem
 ● Install with care
 ● Safety critical problem
 ✗ Installation not allowed
 — Not available

Comments

In both the frontal offset test and the side barrier impact, protection of all critical parts of the body was good for both child dummies, and the ID.3 scored maximum points in this part of the assessment. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. All of the restraints for which the ID.3 is designed could be properly installed and accommodated.



VULNERABLE ROAD USERS

Total 38.8 Pts / 71%



GOOD



ADEQUATE



MARGINAL



WEAK



POOR

Pedestrian

26.3 / 36 Pts



Head Impact	14.3 Pts
Pelvis Impact	6.0 Pts
Leg Impact	6.0 Pts

Vulnerable Road Users

12.5 / 18 Pts

System Name	Front Assist
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	5 km/h



VULNERABLE ROAD USERS

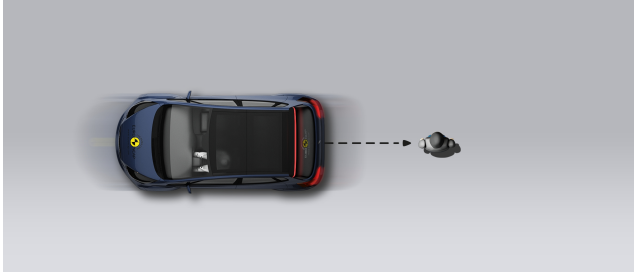
Total 38.8 Pts / 71%

AEB Pedestrian

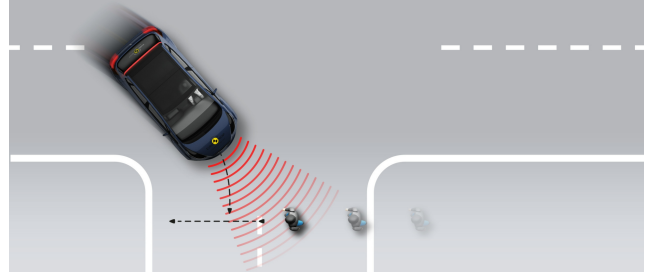
6.0 / 9 Pts

■ Day time

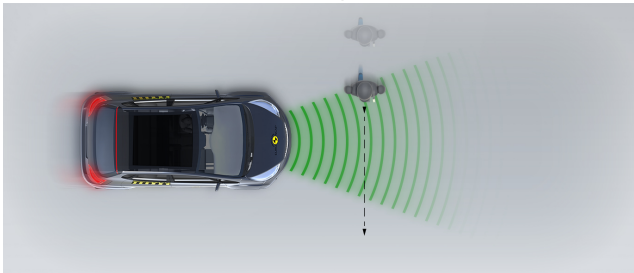
Vehicle reversing into standing pedestrian



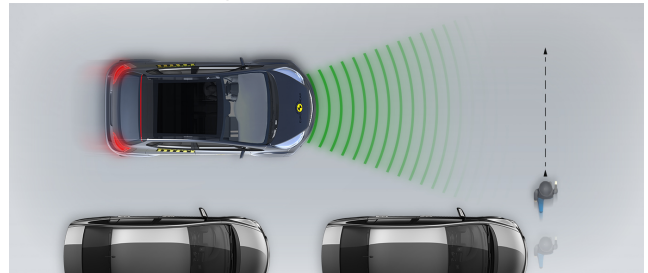
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



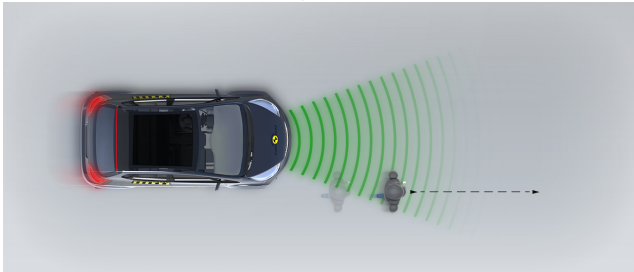
Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles



Adult along the roadside

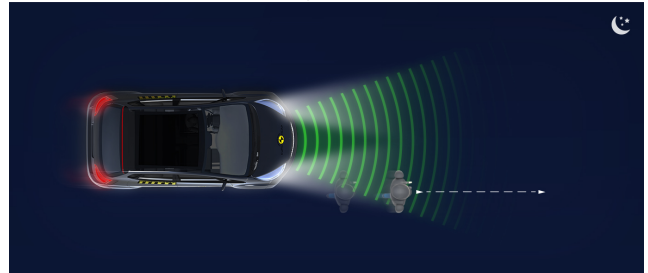


■ Night time

Adult crossing the road



Adult along the roadside





VULNERABLE ROAD USERS

Total 38.8 Pts / 71%

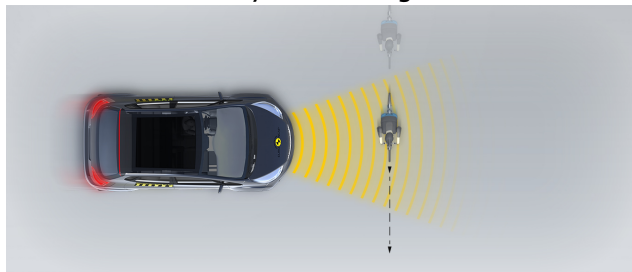
AEB Cyclist

6.5 / 9 Pts

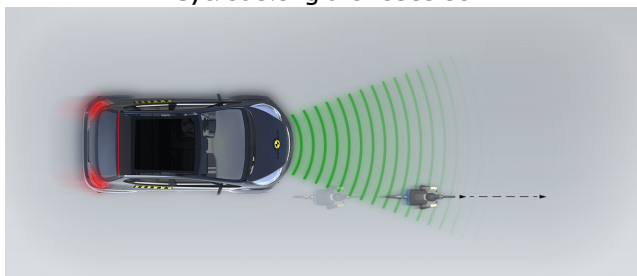
Cyclist from nearside, obstructed view



Cyclist crossing



Cyclist along the roadside





SAFETY ASSIST

Total 14.2 Pts / 88%

GOOD

ADEQUATE

MARGINAL

WEAK

POOR

Speed Assistance

2.7 / 3 Pts

System Name	Speed Assistance
Speed Limit Information Function	Camera & Map, subsigns supported
Speed Limitation Function	System advised (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

3.0 / 3 Pts

> Seatbelt Reminder

2.0 / 2 Pts

Applies To	Front and rear seats, including third row		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual			
Audible			
Occupant Detection	—		

Pass
 Fail
 Not available

> Driver Monitoring

1.0 / 1 Pts

System Name	Driver Alert System
Type	Steering input
Operational From	60 km/h



SAFETY ASSIST

Total 14.2 Pts / 88%



Lane Support 3.5 / 4 Pts

System Name	Lane Assistance System
Type	LKA and ELK
Operational From	60 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	 GOOD
Lane Keep Assist	 GOOD
Human Machine Interface	 GOOD

AEB Car-to-Car 5.0 / 6 Pts

System Name	Front Assist
Type	Autonomous Emergency Braking and Forward Collision Warning, with Evasive Steering Support
Operational From	5 km/h
Sensor Used	camera and radar

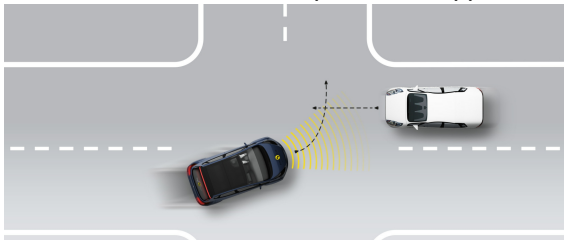


SAFETY ASSIST

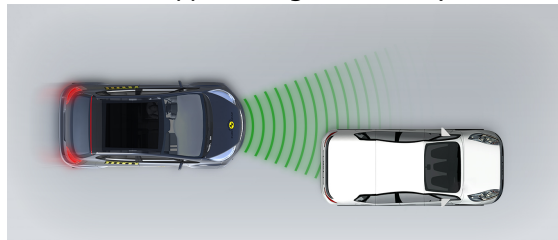
Total 14.2 Pts / 88%

■ Autobrake function only

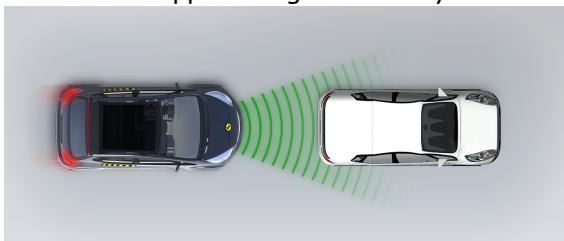
Test car turns across the path of an approaching car



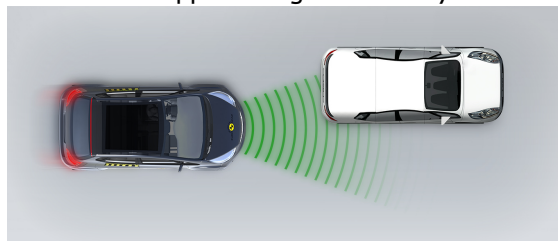
Approaching a stationary car



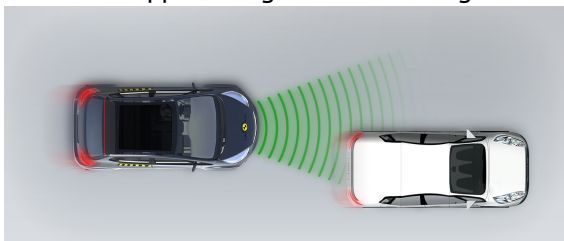
Approaching a stationary car



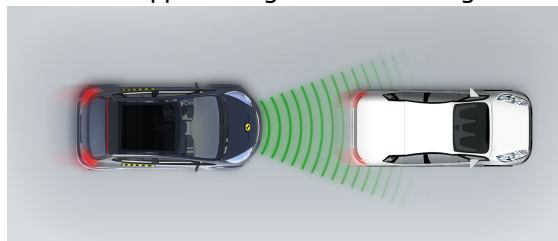
Approaching a stationary car



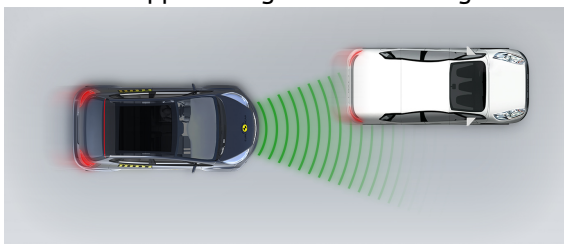
Approaching a slower moving car



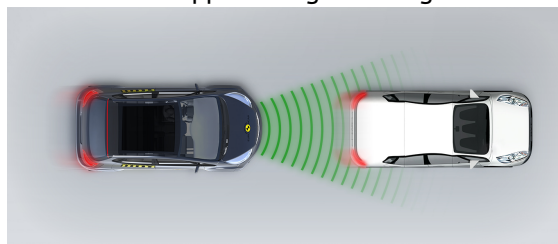
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



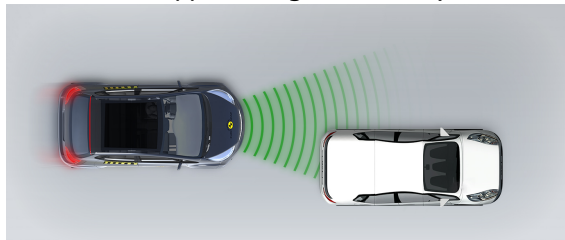


SAFETY ASSIST

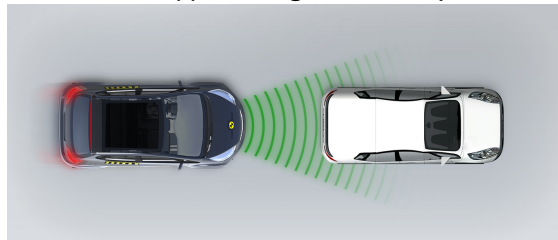
Total 14.2 Pts / 88%

■ Driver reacts to warning

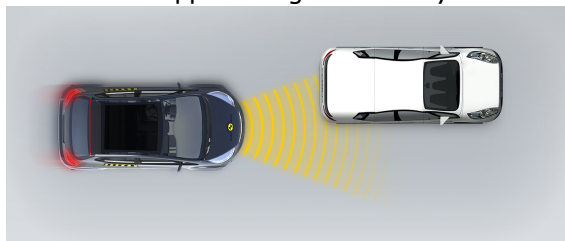
Approaching a stationary car



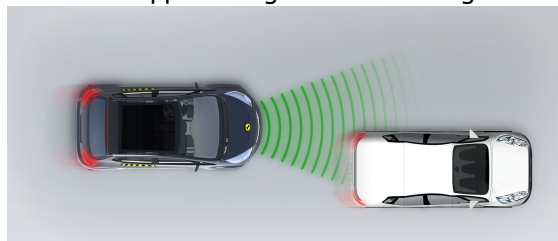
Approaching a stationary car



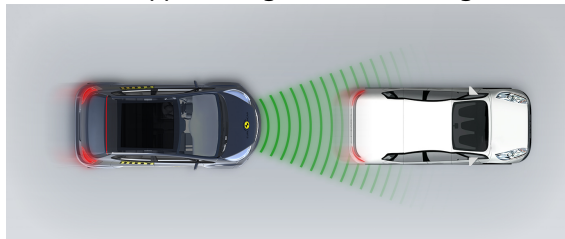
Approaching a stationary car



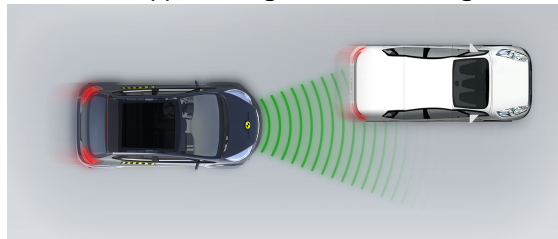
Approaching a slower moving car



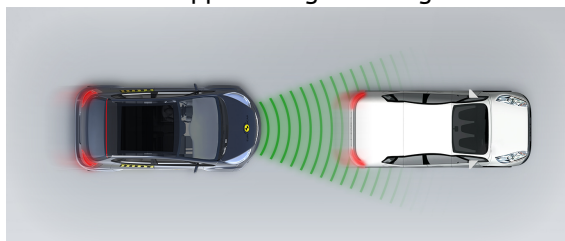
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



RATING VALIDITY

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
October 2020	Rating Published	2020 ★ ★ ★ ★ ★	✓