

Aus VW ID Neo wird VW ID.3: Testfahrt, Batterie, Preis

16.8.2019

Der VW ID.3 ist das erste komplett neu konstruierte Elektroauto von Volkswagen. Der Kompaktwagen kommt 2020 auf den Markt und kann bereits vorbestellt werden. Wir konnten den Prototyp schon testen. Plus: Video, technische Daten, Infos zu Batterie, Reichweite und Preis.

VW I.D. Neo 2020: Fahrbericht, Daten, Batterie, Reichweite, Preis...



- **Der VW ID Neo heißt jetzt VW ID.3 und hat im September auf der IAA Premiere**
- **Produktionsstart ist Ende 2019, die Auslieferung beginnt erst Mitte 2020**
- **Drei Batteriegrößen sollen für 330 bis 550 km Reichweite sorgen**
- **Der Basispreis soll bei unter 30.000 Euro liegen**

VW ist mal wieder spät dran. Denn während Kia, Hyundai und bald sogar Opel alltagstaugliche Elektroautos verkaufen, hechelt der Marktführer dem Trend noch mit umgebauten Ups und Golfs hinterher. Doch Frank Bekemeier lässt sich nicht aus der Ruhe bringen. Der Wolfsburger Veteran leitet die Entwicklung des VW ID.3 (der Prototyp hieß noch ID Neo), mit dem die Niedersachsen endlich mitschwimmen wollen auf der elektrischen Welle. Der ID.3 ist das erste Auto der **neuen Baukasten-Architektur MEB**, die den gesamten Volkswagen-Konzern in die neue Zeit führen soll.

Und Volkswagen hat bereits mit dem sogenannten Pre-Booking begonnen. Wer 1000 Euro anzahlt, kann sich auf der [Pre-Booking-Seite des VW ID.3*](#) für einen "frühen Produktionslot" und das Sondermodell ID.3 1ST registrieren. Das wird mit der mittleren Batterie ausgestattet und soll eine **Reichweite von 420 Kilometer** nach WLTP schaffen. Der Preis für das **Sondermodell soll bei unter 40.000 Euro** liegen. Davon ab geht noch die [staatliche Förderung für Elektroautos](#). Im Preis enthalten sind ein Jahr lang 2000 kWh Strom. Die ersten Fahrzeuge werden Mitte 2020 ausgeliefert.

Cockpit mit Touchscreen und Head-up-Display

Das ehrgeizige Ziel der Wolfsburger: Der elektrische Erstling soll zum Golf einer neuen Generation werden und Elektromobilität zum Massenphänomen machen. Nicht weniger als **27 Modelle** sollen aus diesem Modulare Elektrobakasten allein **bis 2022** für die verschiedenen Marken entstehen.



Noch ist wenig zu erkennen vom futuristischen Cockpit

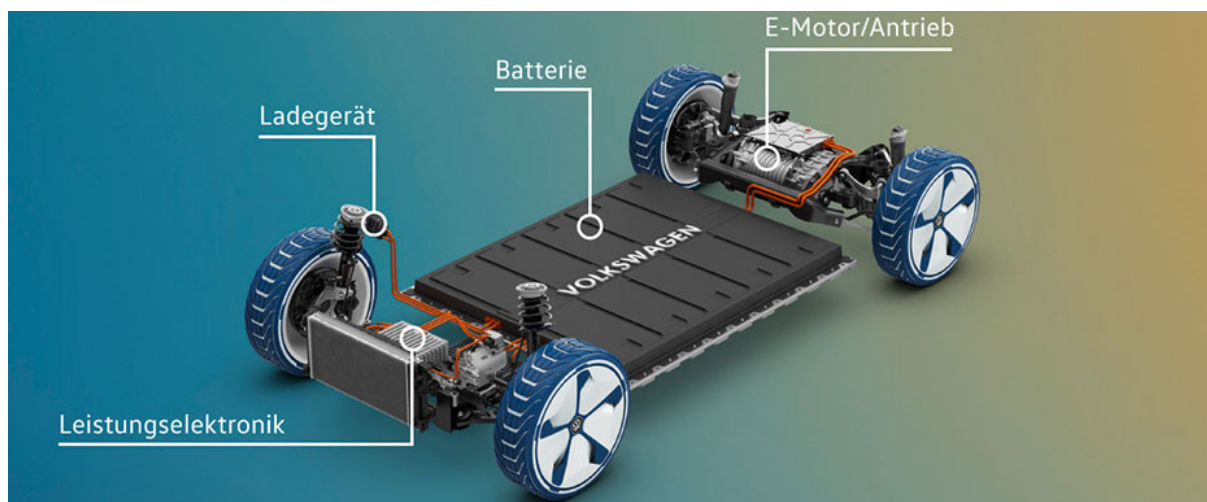
Und alle bauen auf die Grundlagenarbeit, die Bekemeier daheim in Wolfsburg beim Entwickeln und hier in Südafrika beim Testen leistet. "Schließlich hat der MEB mit dem MQB von Golf & Co. nicht viel mehr

gemein als ein paar Scharniere, die Türgriffe und den 12-Volt-Akku", sagt Bekemeier. "Alles andere ist von Grund auf neu."

Der ID.3 misst zwar wie der Golf etwa 4,25 Meter, hat aber einen um etwa zehn Zentimeter größeren Radstand und bietet auf der Rückbank entsprechend mehr Platz. Erst recht, weil auf dem MEB der leidige Mitteltunnel für den Allradantrieb ausgedient hat.

Er hat das **futuristischere Cockpit** mit einem winzigen Display hinter dem Lenkrad und einem riesigen Touchscreen daneben, er nutzt die nächste Generation Head-Up-Display mit dreimal so großer Projektionsfläche und Grafiken in Augmented Reality und er kommt bis auf die Fensterheber ganz ohne haptische Schalter aus, sondern setzt voll auf eine **Sensorbedienung**.

Und als wäre das nicht schon Revolution genug, baut VW neben einer **Sprachsteuerung** im Stil des Mercedes-Systems MBUX auch noch eine neue **Mensch-Maschine-Schnittstelle** ein: Eine LED-Leiste unter der gesamten Frontscheibe visualisiert die Abbiegehinweise der Navigation, macht auf eingehende Telefonate aufmerksam oder zeigt den Füllstand des Akkus.



Komplett neu konzipiert: Das Chassis der VW ID-Familie

Reichweite des VW ID.3: Maximal 550 km

Der größte Unterschied macht aber natürlich der Antrieb: Er ist in der neuen Architektur ähnlich leicht skalierbar wie Radstand oder Spurweite und erlaubt **zwei Motoren mit bis zu 80 kW vorn und 150 kW hinten** sowie **Akkus mit mehr als 100 kWh** dazwischen. Die können mit bis zu 125 kW und später auch induktiv geladen werden: "Die Technik dafür

haben wir im Baukasten bereits eingeplant," sagt Bekemeier. Für den ID.3 allerdings beschränkt sich der Baureihenleiter zunächst auf den Heckmotor und plant mit drei Akkupaketen, die **WLTP-Reichweiten zwischen 330 und 550 Kilometern** abdecken sollen.

Höchstgeschwindigkeit: 160 bis 180 km/h

Auch wenn alles neu ist, zielt der ID.3 auf eine vertraute Kundschaft. "Wir wollen vor allem Menschen ansprechen, die heute einen Golf kaufen", sagt VW-Entwicklungsvorstand Frank Welsch. Deshalb wirbt der Manager auch mit den gleichen Eigenschaften wie bei seinem bisherigen Bestseller. Verlässlich und **im positiven Sinne alltäglich**

soll der ID 3 fahren, fasst Welch das Lastenheft zusammen und prahlt deshalb auch nicht wie seine Kollegen bei Audi oder BMW mit spektakulären Eckdaten.

Die Fakten: Er beschleunigt mit über 300 Nm Drehmoment von der ersten Millisekunde an beim Ampelstart mit quietschenden Reifen und wischt auf der Landstraße beim Überholen locker am Vordermann vorbei. Aber genauso selbstverständlich ist es bei höheren Geschwindigkeiten mit der Elastizität nicht ganz so weit her.

Und ohne Scham gesteht Welsch ein, dass er das kompakte Elektroauto irgendwo **zwischen 160 und 180 km/h** abregeln wird. Wer mehr Fahrspaß will, soll einen [Audi e-tron](#) oder einen [Porsche Taycan](#) kaufen. Oder warten, bis Welch und Bekemeier die Pflicht erledigt haben und für die Kür ein elektrisches Pendant zum GTI entwickeln dürfen.



VW ID.3 im Tarnkleid: Abnahmefahrt am Kap der Guten Hoffnung

Elektroautos: Schon gefahren und bewertet



- **Audi e-tron GT**: Der Elektrosportwagen kommt 2020
- **Audi e-tron quattro**: Der Elektro-SUV soll Maßstäbe setzen
- **Jaguar I-Pace**: Starkes Design, große Reichweite
- **Mercedes EQC**: Daimlers erstes Elektro-SUV kommt mit beeindruckenden Fahrleistungen
- **Porsche Taycan**: Überzeugender viertüriger Elektro-Sportwagen
- **Tesla Model 3**: Mittelklasse-Elektroauto mit großer Reichweite

Die ersten Fahreindrücke sind positiv

Zumindest auf unserer **Testfahrt am Kap der Guten Hoffnung** lässt der Prototyp aber keine großen Wünsche mehr offen. Zwischen den Sonntagsfahrern auf der Garden Route jedenfalls schwimmt man locker und lässig mit. Und wenn einer der Touristen zu lange aus dem Fenster schaut, reicht ein Kickdown, schon ist man vorbei.



Erste Testfahrten: Motorwelt-Autor Thomas Geiger am Steuer des Prototyp

Mit ein bisschen Übung kommt man auch mit einem Pedal durch den etwas zähflüssigen Verkehr. Wer an dem wie beim **BMW i3** neben das Lenkrad gerückten Wählschalter von D auf B stellt, hat jedenfalls so viel

Rekuperationsleistung, dass er die mechanische Bremse kaum noch braucht.

Und sollte man sich mal verfahren, freut man sich über einen **überraschend kleinen Wendekreis**. Weil es im einstigen Motorraum nicht mehr so voll ist, können die Vorderräder weiter einschlagen und man braucht keine zehn Meter mehr zum Wenden. Damit liegt der ID.3 auf dem Niveau des VW Up – nur dass der einen guten halben Meter kürzer ist.



Die VW ID-Familie: ID Buzz (links), ID Crozz (Mitte) und ID.3

Die Preise des VW ID.3 starten bei ca. 30.000 Euro

Natürlich fehlt der Software fürs Infotainment noch der letzte Stand, die Lenkung ist Welsch noch nicht direkt genug, das Abrollgeräusch der ungewöhnlich großen Reifen ist ein bisschen laut, das Anfahren bisweilen ein bisschen ruckelig und **dem Fahrwerk würde ein bisschen Feinschliff** nicht schaden.

Bei anderen Herstellern wäre das in ein paar Monaten erledigt und die Markteinführung könnte spätestens im nächsten Sommer starten. Doch VW wäre nicht VW, wenn sich die Niedersachsen dafür nicht etwas länger Zeit ließen. Deshalb **müssen die Kunden bis Mitte 2020 warten**, um das Basismodell mit 45-kWh-Batterie für rund 30.000 Euro bestellen zu können. Dann kommt auch noch die Top-Version mit 77 kWh großer Batterie dazu für bis zu 550 Kilometer Reichweite. Preis: noch unbekannt.

Video VW Design: Ein Blick hinter die Kulissen

Becoming ID. - Ein Blick hinter die Kulissen der ID.3 Entwicklung ...



VW ID.3: Technische Daten und Preise

Seit 8.5.2019 ist der VW ID.3 1st vorbestellbar: Mit 58 kWh großem Akku und umfangreicher Ausstattung soll er unter 40.000 € kosten. Die First Edition-Version ist auf insgesamt 30.000 Stück limitiert und wird Mitte 2020 ausgeliefert.

Drei Akkugrößen im Programm

Technische Daten (vorläufig)	45 kWh	58 kWh
-------------------------------------	---------------	---------------

Technische Daten (vorläufig)	45 kWh	58 kWh	77 kWh
Motor/Antrieb	Elektromotor mit 110 kW/150 PS, 310 Nm, Heckantrieb	Elektromotor mit 110 kW/150 PS, 310 Nm, Heckantrieb	Elektromotor mit 150 kW/204 PS, Heckantrieb
Fahrleistungen	8,0 s auf 100 km/h, 160 km/h Spitze	8,5 s auf 100 km/h, 160 km/h Spitze	7,5 s auf 100 km/h, 180 km/h Spitze
Reichweite	330 km	420 km	550 km
Ladetechnik	AC-Laden dreiphasig, CCS mit bis zu 100 kW	AC-Laden dreiphasig, CCS mit bis zu 100 kW	AC-Laden dreiphasig, CCS mit bis zu 125 kW
Maße	L 4,26 / B 1,81 / H 1,55 m	L 4,26 / B 1,81 / H 1,55 m	L 4,26 / B 1,81 / H 1,55 m
Kofferraum	390 l	390 l	390 l
Preis	29.900 €	39.900 €	über 45.000 €

Text: Thomas Geiger. Fotos: Ingo Barenschee (3), PR.

Hier finden Sie viele weitere [Fahrberichte und Autotests](#).

Kontakt zur Redaktion: redaktion@adac.de

Weitere interessante Themen



Welches Elektroauto passt?

Elektroautos für Pendler,
Familien oder junge Leute in der

Passendes e-Auto finden



Diese Elektroautos sind neu

Alles über die Elektroautos, die
neu auf dem Markt sind oder in

Diese Elektroautos sollten Sie
kennen