
Fahrbericht VW ID 3 First Edition: Erster seiner Art

Von Jens Riedel

Nicht nur Volkswagen hat sich der Elektromobilität verschrieben, aber richtet sich klipp und klar immer stärker dahin aus. Und auch am Trend zur Digitalisierung des Autos kommt mittlerweile kaum noch ein Hersteller vorbei. Dass beides auch für Marken von Weltruf keine Selbstläufer sind und eine mitunter schwierige Angelegenheit sein kann, hat VW mit dem ID 3 zu spüren bekommen. Der Marktstart des ersten von vornherein als Elektroauto konzipierten VW verlief wegen Software-Problemen mehr als holprig. Nun ist sie aber da, die First Edition. Der ID 3 ist kein Nachfolger des e-Golf, sondern sein Ersatz. Die Zukunft der Marke hat mit ihm begonnen. Der 3er ist der erste Spross einer ganzen ID-Familie.

Über Geschmack lässt sich bekanntlich nicht streiten. Das Design erfüllt klassische Kompaktklassenvorstellungen und erhält durch ein wenig Grafik an der Karosserie und die spezifischen Felgen sowie durch die sehr glatten Flächen einen Hauch Futuristik. Sehen lassen kann sich für ein in der Grundform konventionell gehaltenes Modell der cw-Wert von 0,27. Auffällig sind die sehr kurzen Überhänge.

Der lange Radstand schafft im Fond üppige Kniefreiheit. Dank der leicht ansteigenden Sitzfläche gibt es dort viel Beinauflage, und auch die seitliche Sicht nach draußen ist gut, während das schmale Heckfenster das rückwärtige Blickfeld des Fahrers ein wenig einschränkt. Wegen der angewinkelten Rückbank entsteht nach dem Umklappen der Lehnen keine topfebene Ladefläche, aber das Kofferraumvolumen erfüllt Klassenstandards. Angenehm ist der Zwischenboden, unter dem im Alltag die Ladekabel verschwinden können. Apropos Kofferraum: Die Heckklappe ist im Bereich der Rückleuchten kunstvoll geschnitten.

Nicht ganz mit dem Platzangebot mithalten kann die Materialanmut im Innenraum. Selbst im vollausgestatteten ID 3 Max dominiert harter Kunststoff, der zudem noch ein wenig kratz- und schmutzempfindlich ist. Die Interieurgestaltung hält ansonsten die Waage zwischen vertraut und neu. Die Schalter, besser gesagt Tasten für das Licht sind wie beim Golf unter einer gemeinsamen Bedienoberfläche zusammengefasst. Gleiches gilt für die Tasten am Lenkrad. Die akustische und haptische Rückmeldung wirkt allerdings recht grob und mechanisch. In Sachen Wählhebel hat sich VW ebenfalls etwas einfallen lassen. Er ist zwar als Lenkradstock ausgelegt, Fahrtrichtung und -stufen werden allerdings mit einem Drehschalter an seinem Ende gewechselt. Das funktioniert erstaunlich intuitiv – und muss es auch, denn zu sehen sind die Einstellungen „D/B“, „N“ und „R“ nicht, da sie schlichtweg vom Lenkradkranz überdeckt werden. Aber keine Sorge: Die gewählte Gangart wird taucht natürlich auch noch einmal Display auf.

Das Head-up-Display mit bis zu vier Anzeigefeldern wird um Ansätze von Augmented Reality ergänzt, wenn beispielsweise der Spurverlassenswarner den sich nähernden Straßenrand erfasst. In einem Fall wurden an einer scharfen Abbiegestelle auch große Richtungspfeile in die Windschutzscheibe gespiegelt. Wenn es um die Fahrbahnmitte geht, könnte der Spurhalteassistent allerdings stellenweise etwas sensibler reagieren. Hin und wieder befanden sich mindestens der Außenspiegel und sicher auch ein minimaler Teil der Karosserie bereits auf der Gegenseite. Vollstes Lob verdient aber der korrigierenden Lenkimpuls selbst. Er ist ebenso sanft wie bestimmend kalibriert. Die Federung ist komfortabel, auch wenn man hin und wieder meint, die schwere Batterie im Fahrzeugboden förmlich unter sich als Schwerpunkt zu spüren.

Teilautonomes Fahren mit dem Travel Assist funktioniert recht gut. Das navigations- und

kameragestützte System erkennt zuverlässig Kurven, Kreuzungen und Kreisverkehre und passt die Geschwindigkeit mit einer entsprechenden Vorabmeldung im Display an die Erfordernisse an. Das geschieht allerdings recht frühzeitig, so dass nachfolgende Autofahrer sicher hin und wieder mit unverständlichem Kopfschütteln auf das immer langsamere werdende Fahrzeug vor ihnen reagieren dürften. Andererseits ist der ID 3 beispielsweise in der Lage ohne Vordermann selbstständig Runden im Kreisel zu drehen. Da muss man sich hin und wieder daran erinnern, dass das Auto nicht automatisch an der roten Ampel stoppt oder zum Abbiegen Tempo rausnimmt.

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen der dynamischen Verkehrsleitsysteme auf den Autobahnen erkennt der ID 3 hingegen zuverlässig. Bei der Erfassung vorausfahender Fahrzeuge unterscheidet die Kamera zwischen Pkw und Lkw und zeigt es im Display entsprechend an. Der Eco Assist wiederum signalisiert im manuellen Fahrbetrieb, wann frühzeitig der Fuß vom Pedal genommen werden kann, um sich möglichst energieeffizient einer Kurve oder einer Ortschaft zu nähern. Nicht so gerne hat es Volkswagen allerdings, wenn der Fahrer die Hände während der Fahrt nicht am Lenkrad hat. Bereits nach zehn Sekunden gibt es die erste Warnung, fünf Sekunden später leuchtet es dann auch schon rot auf. Da lassen sich andere Fahrzeuge durchaus etwas mehr Zeit.

An den Fahrleistungen gibt es nichts auszusetzen. Das wäre bei immerhin 150 kW (204) in einem Kompaktwagen auch verwunderlich. Zügig beschleunigt der ID 3 in der Antriebsvariante Pro Performance mit 58-kWh-Batterie in knapp 7,3 Sekunden auf Tempo 100. Abgeregelt wird dann bei 160 km/h. Die Fahreinstellung „B“ mit verstärkter Rekuperation ist sehr nah am Ein-Pedal-System. Als „praxisnahe Reichweite“ nennt Volkswagen 300 bis 420 Kilometer. Im Winter müssen aber natürlich Abstriche gemacht werden. Bei niedrigen einstelligen Werten und Temperaturen unter dem Gefrierpunkt nannte uns der Bordcomputer um die 260 Kilometer. Wer sich für die Anschaffung eines E-Autos entscheidet, der bestellt sich in aller Regel eine Wallbox. Wird dann mit 7,2 kW geladen, soll der ID 3 spätestens nach sechs Stunden und 15 Minuten wieder voll einsatzbereit sein. An der heimischen Steckdose – der schlechtesten aller Möglichkeiten – zapft der E-VW in einer Stunde Strom für ungefähr zehn Kilometer. (ampnet/jri)

Daten VW ID 3 Max Pro Performance

Länge x Breite x Höhe (m): 4,26 x 1,81 x 1,55
Radstand (m): 2,77
Leistung: 150 kW / 204 PS
Max. Drehmoment: 310 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 58 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 15,4–16,9 kWh/100 km
Reichweite: bis zu 419 km
CO₂-Emissionen: 0
Effizienzklasse: A+
Kofferraumvolumen: 385–1267 l
Wendekreis: 10,2 m
Luftwiderstandsbeiwert: 0,27
Preis: 47.105 Euro

Bilder zum Artikel



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



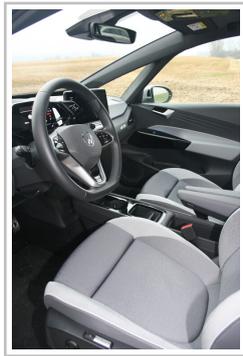
VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3: VW ID 3: Der Wählhebel liegt versteckt hinter dem Lenkradkranz.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3: Kunstvoll eingeschnittene Heckklappe.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net
