
Die deutschen Autos des Jahres (2): Der VW ID 3

Von Matthias Knödler

Mit beharrlicher Konsequenz fordern Politiker das Elektroauto, jetzt hat Volkswagen geliefert. Und der ID 3 ist keineswegs ein kompromissbehaftetes Derivat, sondern ein eigenständiges Modell, das die Vorzüge einer Elektroplattform konsequent ausnutzt. Dieser Ansatz hat die Jury aus 18 Fachjournalisten überzeugt, die den ID 3 bei der Wahl zum „Deutschen Auto des Jahres“ zum Klassensieger der Kategorie „Premium“ gekürt haben.

In diese Kategorie, definiert durch einen Einstandspreis zwischen 25.000 und 50.000 Euro, passt der ab 35.575 Euro erhältliche VW perfekt hinein. Und er bietet entsprechende Qualitäten.

Mit seiner Leistung von 204 PS (150 kW) spurtet der Viertürer je nach Batteriegröße in 7,3 oder 7,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h, und bei Stadt- und Landstraßentempo macht dem ID 3 fast keiner etwas vor. Überholmanöver werden blitzartig und verzögerungsfrei absolviert. Und auch auf der Autobahn kann der Wolfsburger gut mithalten: Immerhin 160 km/h sind möglich, bevor der Abregler weiterem Vorwärtsdrang einen Riegel schiebt. Das maximale Drehmoment liegt bei 310 Newtonmetern, die über ein einstufiges Getriebe auf die Hinterachse übertragen werden.

Die Rekuperationsrate beim Lupfen des Fahrpedals kann über die Getriebestellung „B“ deutlich erhöht werden, wobei sich das von manchen Elektrofahrern geschätzte „Ein-Pedal-Gefühl“ einstellt: Der Tritt auf die Bremse kann bei vorausschauender Fahrweise dann häufig entfallen.

Die Lenkung ist präzise und direkt, nicht unähnlich dem Fahrgefühl bei Golf und Passat. Und durch die schwere Batterie liegt der ID 3 satt auf der Straße. Dabei ist die Dämpfung straff, und zwar unabhängig davon, ob nun der „Comfort“- oder der „Sport“-Modus gewählt wurde. Trotz Heckantrieb ist es jedoch fast unmöglich, das Auto zum Übersteuern zu bringen, denn die Stabilitätskontrolle greift ungewöhnlich rigoros ein.

Eine echte Besonderheit ist übrigens die Enliten-Reifentechnologie von Bridgestone; dieser Leichtbau-Reifen zeichnet sich durch weniger Materialeinsatz, flachere Profilrillen und eine spezielle Profilgestaltung aus, mit der die normalen Anforderungen an Langlebigkeit und Performance problemlos eingehalten werden können. Es gibt diesen überzeugenden Reifen auch für konventionell angetriebene Modelle aus dem VW-Konzern.

Das Interieur des ID 3 ist luftig und geräumig, das Bedienkonzept neuartig: Eigentlich braucht man zum Starten keinen Knopf mehr drücken, sondern kann einfach den Vorwärts- oder Rückwärtsgang einlegen, der direkt am Kombi-Instrument geschaltet wird. Dabei sollte man sich beim ersten Mal mit der Schaltrichtung vertraut machen: Wer vorwärts fahren will, muß den Hebel aus der Neutralstellung nach vorne wegdrücken – anders als bei einem klassischen Automatikgetriebe.

Die angebotenen hellen Farben lassen das Interieur besonders freundlich wirken, lenken den Blick allerdings auch auf eine Materialqualität, die aus Sicht mancher Tester nicht ganz dem entspricht, was man von Volkswagen gewohnt ist. Uns gefällt das Interieur, dennoch wollen die Wolfsburger in Kürze noch einmal nachbessern.

Die Liste der verfügbaren Varianten ist umfangreich, mit dem kleineren Motor dürfte der Einstandspreis demnächst näher an die 30.000-Euro-Marke rutschen. Nicht zuviel für

eines der besten neuen Autos in seiner Preisklasse.

Den Gesamtsieger der Wahl gibt die Jury am 18. November bekannt. (ampnet/mkn)

Bilder zum Artikel



„Deutsches Auto des Jahres 2021“ in der Premiumklasse: Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



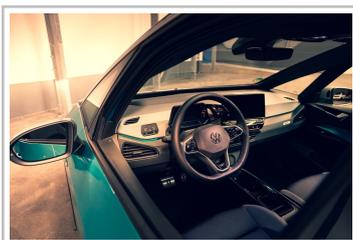
„Deutsches Auto des Jahres 2021“ in der Premiumklasse: Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



„Deutsches Auto des Jahres 2021“ in der Premiumklasse: Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



„Deutsches Auto des Jahres 2021“ in der Premiumklasse: Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



„Deutsches Auto des Jahres 2021“ in der Premiumklasse: Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY