



Der neue ID.3 ^{1,2} International Media Drive

Juli 2020

Hinweis: Diese Presseinformation sowie Bildmotive und Filme zum ID.3 finden Sie im Internet unter www.volkswagen-newsroom.com.

Alle Ausstattungsangaben gelten für den deutschen Markt.

1 = ID.3 Pro Performance, 150 kW / Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9 - 15,4 (WLTP); 15,4 - 14,5 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

2 = ID.3 Pro S, 150 kW / Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,7 - 15,9 (WLTP); 14,1 - 13,5 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Die Fahrzeuge der Marke Volkswagen werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben während ihres Produktlebens-zyklus kontinuierlich verbessert und optimiert, auch während der laufenden Serienproduktion. Dazu zählen Anpassungen von Komponenten oder Bauteilen, Softwareupdates oder auch neue Farben. Um diese Optimierungen für Sie erlebbar zu machen, sind in den ID.3, die für den International Media Drive genutzt werden, bereits Umfänge verbaut, die im Herbst dieses Jahres in die Serienproduktion einfließen werden.



Inhalt

Der neue ID.3

Auf den Punkt

Die News auf einen Blick	Seite 4
Die Highlights des ID.3	Seite 6

Zentrale Aspekte

Positionierung	Seite 8
Der Pionier einer neuen Ära	Seite 8
Package und Design	Seite 9
Das Package auf dem Modularen E-Antriebsbaukasten	Seite 9
Das Exterieurdesign	Seite 9
Das Lichtdesign	Seite 10
Die Aerodynamik	Seite 11
Innenraum und Komfortausstattung	Seite 12
Das Raumangebot und das Interieurdesign	Seite 12
Die vorkonfigurierten Modelle	Seite 13
Die Ausstattungen	Seite 14
Bedienung, Connectivity und Assistenzsysteme	Seite 15
Das Bedienkonzept	Seite 15
Das Infotainment und die Online-Dienste	Seite 16
Die neue Elektronik-Plattform	Seite 17
Die IQ. Drive Assistenzsysteme	Seite 19
Antrieb, Fahrwerk und Sicherheit	Seite 20
Die E-Maschinen	Seite 21
Das Fahrwerk	Seite 22
Die passive Sicherheit	Seite 23



Batterie und Ladeangebot

Die Batterie und das Thermomanagement

Die Ladeangebote

Seite 23

Seite 23

Seite 24

Nachhaltigkeit

Bilanziell klimaneutrale Fertigung

Die CO₂-Bilanz im Lebenszyklus

Seite 25

Seite 25

Seite 26

Technische Daten

Seite 27



Auf den Punkt

Der ID.3 – der Pionier einer neuen Mobilitäts-Ära

- **Alles neu bei Technik und Packaging:** Der ID.3 ist das erste Modell auf dem Modularen E-Antriebsbaukasten (MEB) von Volkswagen.
- **Der Look einer neuen Ära:** Das Exterieurdesign des ID.3 ist puristisch und klar, zeitbeständig und ikonisch.
- **Freundlicher Blick:** Die Scheinwerfer geben dem elektrischen Kompaktmodell ein sympathisches menschliches Gesicht.
- **Open Space:** Platz wie in einem Mittelklasseauto – das Technikkonzept des MEB mit den kurzen Überhängen und dem langen Radstand ermöglicht einen Klassensprung beim Innenraum.
- **Einfache Bedienung:** Fast alle Funktionen laufen über Touch oder die intelligente Sprachsteuerung „Hallo ID.“. Das ID. Light kommuniziert optisch mit den Menschen an Bord. Das Augmented Reality Head-up-Display fusioniert die Anzeigen mit der Realität.
- **Ausstattungen von A bis Z:** Die lieferbaren Extras reichen von adaptiven Dämpfern bis zur 2-Zonen-Climatronic.
- **Clevere Kommunikation:** Die Infotainment-Hardware und die Services von We Connect Start vernetzen den ID.3 mit der Umwelt. So werden das Auto und die Navigation intelligent und vielseitig.
- **Blick voraus:** Die Assistenzsysteme tragen dazu bei, das Fahren entspannter, souveräner und komfortabler zu machen.
- **Neue Elektronik-Plattform:** Die Software des ID.3 ist in einer völlig neuen Server-Architektur konzipiert. Dadurch kann der Kunde nach dem Kauf Updates ins Auto holen.
- **Starke E-Maschine:** Der Heckmotor für den ID.3 ist zum Start in einer Leistungsstufe mit 150 kW (204 PS) zu haben. Kurz nach dem Marktstart kommt eine Version mit 107 kW (146 PS).
- **Batterien nach Maß:** Für den ID.3 gibt es Lithium-Ionen-Batterien mit 58 kWh und 77 kWh Netto-Energieinhalt. Die Reichweite (im WLTP) beträgt bis zu 549 km. Eine kleinere Batterie folgt später.
- **Sportliches Fahrverhalten:** Das Technikkonzept sorgt für einen tiefen Schwerpunkt und eine ausgewogene Verteilung der Achslasten. Das macht das Auto wendig und agil.
- **Sicherheit auf Top-Niveau:** Im Crashkonzept spielen das stabile Batteriegehäuse und der Center-Airbag wichtige Rollen.

Pressekontakt:

Volkswagen Communications
Product Communications
Tim Fronzek
Sprecher Product Line E-Mobility
Tel: +49 5361 9-77639
tim.fronzek@volkswagen.de

Volkswagen Communications
Product Communications
Sonja Tyczka
Sprecherin Product Line E-Mobility
Tel: +49 5361 9-964407
sonja.tyczka@volkswagen.de



Mehr unter
[volkswagen-media-services.com](https://www.volkswagen-media-services.com)



-
- **Schnell laden, früh weiterfahren:** Der ID.3 kann mit Wechselstrom (AC) und Gleichstrom (DC) geladen werden und ist voll schnellladefähig. Die Topversion lädt mit bis zu 125 kW Leistung in nur 30 Minuten Strom für gut 350 km Strecke.
 - **Laden einfach gemacht:** We Charge erschließt ID.3 Kunden das Lade-Ökosystem von Volkswagen. In Europa können sie mehr als 150.000 öffentliche Ladepunkte nutzen. Im Schnellladenetzenz IONITY gelten für sie attraktive Konditionen.
 - **Bilanziell CO₂-neutral:** Der ID.3 wird im Werk Zwickau bilanziell klimaneutral produziert. Zudem lässt er sich mit Volkswagen Naturstrom von der Marke Elli klimaneutral betreiben.
 - **33 Milliarden Euro Investment bis 2024:** Volkswagen will Weltmarktführer in der E-Mobilität werden. Bis 2029 will der Konzern bis zu 75 reine E-Modelle auf den Markt bringen.
-



Die Highlights des ID.3

Wolfsburg, Juli 2020. Mit dem ID.3 schlägt Volkswagen ein neues Kapitel in der Geschichte der Mobilität auf – sie wird elektrisch und nachhaltig. Schon das Design macht den Charakter des Kompaktmodells deutlich: Es ist fließend-weich und konzentriert-straft zugleich, die Scheinwerfer wirken wie Augen. Der niedrige c_w -Wert von 0,27 trägt stark zur hohen Reichweite bei.

Große Batterie und Heckantrieb. Unterm Blech stecken wegweisende Technologien aus dem Modularen E-Antriebsbaukasten (MEB), den der ID.3 als erstes Modell des Volkswagen Konzerns nutzt. Die Hochvolt-Batterie liegt tief im Fahrzeugboden und sorgt so für einen tiefen Schwerpunkt und agiles Handling. Die E-Maschine treibt die Hinterräder an, mit dem Ergebnis souveräner Traktion. Beim Verzögern gewinnt sie Energie zurück und speist sie in die Batterie ein. Die Räder sind aerodynamisch optimiert und haben 18 bis 20 Zoll Durchmesser, die Reifen weisen nur wenig Rollwiderstand auf.

Revolutionär ist auch das Interieur. Der ID.3 hat kurze Überhänge und einen sehr langen Radstand, auch das ist typisch für die neuen ID. Modelle. Daraus ergibt sich der Open Space – der große, luftige Innenraum setzt neue Maßstäbe in der Kompaktklasse. Das Cockpit wirkt clean und konzentriert. Das ID. Light unter der Windschutzscheibe kommuniziert visuell mit den Passagieren. Die Bedienung des ID.3 läuft größtenteils über das Multifunktionslenkrad, den zentralen 10-Zoll-Touchscreen oder die intelligente Sprachsteuerung „Hallo ID.“.

Von Grund auf neue Elektronik-Plattform. Die Elektronik des ID.3 ist von Grund auf neu konzipiert. Zwei Hochleistungsrechner bündeln viele Funktionen, die Software ist hochflexibel ausgelegt wie auf einem Server. Das macht es einfach, Updates und künftig auch Funktions-Upgrades über das Mobilfunknetz ins Auto einzuspielen. Die Services von We Connect Start ver-



binden das Auto mit dem Smartphone des Besitzers, ermöglichen die Steuerung von Laden und Klimatisierung, liefern Verkehrsinformationen und zeigen Live-Daten zu den Ladestationen auf der Karte an. App Connect (Serie) erlaubt das Medienstreaming über das Smartphone.

Start mit zwei Modellvarianten. Der ID.3 startet mit zwei Modellvarianten, die sich bei der Batterie unterscheiden, in die Märkte. Der ID.3 Pro Performance, der ab 35.574,95 Euro kostet, ist der perfekte Allrounder für Alltag und Freizeit. Seine Batterie bietet 58 kWh Netto-Energieinhalt und bis zu 426 km Reichweite (WLTP). Die E-Maschine leistet 150 kW (204 PS), eine Variante mit 107 kW (146 PS) folgt später. Der ID.3 Pro S kommt auf 77 kWh Netto-Energieinhalt in der Batterie, eine Reichweite bis zu 549 km (WLTP) und ebenfalls 150 kW (204 PS) Leistung. Sein Grundpreis: 40.936,31 Euro.

Sieben Ausstattungsvarianten. Das klar strukturierte Angebot macht die Konfiguration des ID.3 auf der Volkswagen Website einfach: Das Wunschauto ist nur wenige Klicks entfernt. Zum Verkaufsstart des ID.3 sind die Modelle Pro Performance und Pro S in sieben fixen Konfigurationen erhältlich, die die am stärksten nachgefragten Ausstattungen mitbringen. Diese Lösung macht das Angebot für den Kunden noch übersichtlicher, und das Werk in Zwickau kann die Autos besonders schnell bauen und früh ausliefern.

Ausstattungen mit Hightech-Charakter. Die Ausstattungen für den ID.3 kommen aus den Bereichen Design, Infotainment, Komfort, Assistenz und Sport. Sie beinhalten Hightech-Features wie das Augmented Reality Head-up-Display, das wichtige Informationen scheinbar dreidimensional auf die Windschutzscheibe projiziert. Der Travel Assist regelt den Abstand zum Vorfahrenden und hält das Auto in der Spur. Die LED-Matrix-Scheinwerfer strahlen ein intelligent geregeltes Fernlicht ab. Wenn der ID.3 per Keyless Access entriegelt wird, schwenken ihre Lichtmodule und begrüßen den Fahrer.

CO₂-freier Betrieb. Alle ID.3 Modelle können Wechselstrom (AC) und Gleichstrom (DC) laden, der ID.3 Pro S lädt mit 125 kW Leistung in nur 30 Minuten



Gleichstrom für gut 350 km Strecke. Unterwegs gewährt der Ladesevice We Charge den Zugang zu mehr als 150.000 Ladepunkten in Europa. In der heimischen Garage macht der ID. Charger – die in drei Varianten verfügbare Wallbox – das Laden komfortabel. Mit Volkswagen Naturstrom aus zu 100 Prozent regenerativen Quellen wird der Betrieb des ID.3 klimaneutral. Seine Herstellung erfolgt bereits bilanziell CO₂-neutral.

Zentrale Aspekte

Intelligent, innovativ und nachhaltig:

Mit dem ID.3 startet Volkswagen in eine neue Ära der Mobilität

Positionierung

Ein neues Kapitel in der Geschichte von Volkswagen. Mit dem ID.3 beginnt das dritte große Kapitel in der Geschichte von Volkswagen. So wie der erste Käfer und der Golf I steht der rein elektrisch angetriebene Kompakte für den Beginn einer Epoche: Er ist das erste E-Auto, das uneingeschränkt alltagstauglich und zugleich für Millionen Kunden bezahlbar ist.

Der Modulare E-Antriebsbaukasten (MEB), auf dem der ID.3 basiert, dient als technisches Rückgrat der E-Offensive, er erlaubt den Bau vieler weiterer Elektromodelle. Der MEB schöpft die Möglichkeiten, die der reine Elektroantrieb bietet, voll aus: Er gewährt dem ID.3 einen sehr großen Innenraum, eine starke Fahrperformance und Reichweiten bis zu 549 km (im WLTP). Auf Langstrecken ist die Schnellladefähigkeit eine weitere Stärke.

Zwei Modellvarianten. Der ID.3 kommt zunächst in zwei Varianten auf den Markt, die unterschiedlich große Batterien haben. Der ID.3 Pro Performance kostet ab 35.574,95 Euro und der ID.3 Pro S ab 40.936,31 Euro. Von diesen Preisen können die Kunden in Deutschland noch 9.480 Euro Bruttoförderung abziehen. Und die laufenden Kosten liegen deutlich unter dem Niveau eines konventionellen Autos.



Die E-Offensive von Volkswagen rollt. Das Zeitalter der Elektromobilität wird intelligent, innovativ und nachhaltig, und der Systemwechsel bei Volkswagen ist in vollem Gange: In den kommenden vier Jahren investiert der Konzern rund 33 Milliarden Euro in die E-Mobilität, davon allein 11 Milliarden Euro bei seiner größten Marke. Bis 2029 will der Volkswagen Konzern bis zu 75 reine E-Modelle auf den Markt bringen und in dieser Zeitspanne rund 26 Millionen E-Fahrzeuge verkaufen. Rund um diese Autos entsteht ein ganzes Ökosystem nachhaltiger Elektromobilität.

Package und Design

Neues Design für eine neue Ära. Der revolutionäre Charakter des ID.3 wird schon beim ersten Blick auf das Auto klar. Sein Exterieurdesign ist fließend-weich und konzentriert-straft zugleich, es vertraut auf starke Proportionen und bleibt frei von überflüssigem Dekor. Der ID.3 ist ein Auto für nachhaltige Mobilität und zugleich ein echter Volkswagen.

Um die Passagiere herumgebaut. Das Inbox-Design macht klar: Der ID.3 ist um seine Passagiere herumgebaut. Seine Überhänge sind ungewöhnlich kurz, der Innenraum jedoch sehr lang, weil die Achsen weit auseinander gerückt sind. Das kompakte E-Modell kommt auf 2.765 Millimeter Radstand, fast wie beim Passat. Unter der Fahrgastzelle liegt die Hochvolt-Batterie als flacher Block. Alle weiteren Technik-Komponenten beanspruchen wenig Bauraum: Die Antriebseinheit ist an der Hinterachse untergebracht, Bauteile wie der Kühler und die Klimatisierungs-Komponenten finden im kurzen Vorderwagen Platz.

Front ohne Kühlergrill. Schon die Front zeigt den Charakter und das Technikkonzept: In ihrer Mitte sitzt das Volkswagen Logo ganz ohne Kühlergrill. Damit kehrt Volkswagen zu seinen Wurzeln zurück – „wir sind eine Marke, die ohne Grill zur Welt gekommen ist“, sagt Klaus Zyciora, Leiter Design Volkswagen Konzern und Leiter des Designs der Marke Volkswagen. Die Kühlluft für die Antriebsaggregate strömt durch einen Einlass im Stoßfän-



ger ein, über dem ein Muster aus sechseckigen Waben verläuft – die „Honeycombs“ sind nach dem Vorbild der Natur gestaltet.

Wie menschliche Augen. Das stärkste Merkmal an der Front sind die großen Scheinwerfer – sie haben einen freundlichen Ausdruck wie menschliche Augen. Die LED-Technologie ist Serie, im Design-Paket gibt es das IQ. Light mit den LED-Matrix-Scheinwerfern, die ein intelligent geregeltes Fernlicht generieren. Ihre elektrisch schwenkbaren Lichtmodule wirken wie Pupillen, wabenförmige Öffnungen in ihren Gehäusen und umlaufende Lichtleiter strahlen das Tagfahrlicht ab. Wenn das geregelte Fernlicht aktiviert ist, wird auch das Lichtband an der Front beleuchtet. Bereits vor dem Fahrzeugstart führen die Lichtmodule kommunikative Funktionen aus: Sie schwenken und begrüßen den Fahrer mit einem Augenaufschlag.

Große Räder und flaches Glashaus. Die Seitenansicht des ID.3 wirkt sportlich und kräftig. Die Räder sind groß, die C-Säule ist stark – ein klassisches Designmerkmal von Volkswagen. Unter der ansteigenden Schulterlinie wölbt sich eine weich modellierte Flanke. Das niedrige Glashaus läuft in einem langen Spoiler aus. Das schwarze Dach, das sich auf der Haube in einer Blende fortsetzt, und die dunklen Einlegeflächen im Bereich der Seitenschweller lassen die Silhouette niedriger wirken.

Blinklicht in zwei Varianten. Schwarz ist auch die Heckklappe, ihr niedriges Fenster betont die Breite des ID.3. Das ganze Heck ist intensiv plastisch durchgeformt, ein Diffusor schließt es nach unten ab. Auch die Rückleuchten sind mit LEDs bestückt. Auf Wunsch kann der Kunde das Blinklicht auf eine zweite Funktion umschalten, bei der das Licht von innen nach außen läuft. Das Bremslicht leuchtet immer in der auffälligen Form eines „X“. Beim Ent- und Verriegeln des Autos laufen in den Heckleuchten dynamische Lichtanimationen ab.

Sechs Außenfarben im Programm. Der ID.3 startet mit sechs Außenfarben auf die Märkte in Europa. Sie heißen Gletscherweiß metallic, Makana Türkis metallic, Mangangrau metallic, Mondsteingrau, Scale Silver metallic und



Stonewashed Blue metallic. Beim Basismodell kontrastieren der Dachbogen, die Schweller-Einleger und die Stoßfänger-Elemente in Schwarz. Alternativ bietet Volkswagen zwei Exterieur Style-Pakete an, bei denen die Dachlinie entweder in Silber oder in einem schicken Kupferton leuchtet. Die Style-Pakete umfassen zudem Schweller-Einleger und Stoßfänger-Elemente in Grey Tech Metallic, die C-Säulen sind mit einem Rautenmuster im „Honeycomb“-Look foliert.

c_w -Wert von 0,27. Bei einem Elektroauto spielt die Aerodynamik eine große Rolle für die Reichweite – der ID.3 erzielt einen exzellenten c_w -Wert von 0,27. Der wichtigste Faktor dafür ist der Karosseriekörper mit den stark geneigten A-Säulen, der fließenden Dachlinie und den eingezogenen C-Säulen. Clevere Detaillösungen zahlen ebenfalls auf das Aerodynamik-Konto ein. Zu ihnen gehört die elektrisch betätigte Kühlerjalousie im Vorderwagen. Sie wird nur geöffnet, wenn die Aggregate Kühlluft brauchen, sonst bleibt sie geschlossen, damit der Wind möglichst leicht über die Haube streicht. Auch die Felgen mit ihren flächigen Designs sind auf verlustarme Umströmung abgestimmt.

Die Wasserfangleisten an den A-Säulen und die Außenspiegel, die auf der Türbrüstung sitzen, kommen ebenfalls der Aerodynamik zugute. Zugleich senken sie das Geräuschniveau an Bord, gemeinsam mit der serienmäßigen Frontscheibe aus Akustikglas. Auch beim Abriss der Strömung am Heck spielen mehrere Komponenten zusammen – der große Dachkantenspoiler, seine Stege, die plastisch geformten Rückleuchten und der Diffusor. Er schließt den fast völlig plan gestalteten und großflächig verkleideten Unterboden des ID.3 nach hinten ab.

Innenraum und Komfortausstattung

Raum wie in einem Mittelklasseauto. Der Innenraum des ID.3 ist ein Open Space – eine Lounge, die Raum in Hülle und Fülle bietet. Fahrer und Passa-



giere sitzen angenehm hoch, der Einstieg ist komfortabel und die Übersicht gut. Auf der Rücksitzbank existiert ähnlich viel Platz wie in einem herkömmlichen Mittelklassemodell. Der Kofferraum fasst 385 Liter Gepäck, durch Umklappen der geteilten Fondlehne wächst sein Volumen auf 1.267 Liter (dachhoch beladen). Der ID.3 Pro S ist für vier Personen zugelassen, alle anderen Varianten sind Fünfsitzer.

Luft und Licht. Das Innenraumdesign unterstreicht das luftig-lichte Raumgefühl. Es wirkt zurückhaltend und clean, auf das Wesentliche konzentriert. Die Instrumententafel senkt sich in mehreren Stufen zum Innenraum hin ab. Anders als in einem konventionellen Interieur hat sie keine Verbindung zur Mittelkonsole, die als separates Bauteil zwischen den Vordersitzen liegt. Im Design-Paket „Plus“ liefert Volkswagen das große Panoramadach, mit 130 Zentimeter Länge und bis zu 111 Zentimeter Breite lässt es ungewöhnlich viel Licht einströmen. Eine elektrische Jalousie verhindert, dass sich der Innenraum aufheizt.

Gedekte Farben, dazu Weiß und Orange. Das Interieur des ID.3 ist bei allen Varianten in Schwarz gehalten. Die Sitze sind zweifarbig – das Sitzkissen und der größere Teil der Lehne kontrastieren mit dem Schulterbereich und den Sitzwangen. Die Farben für die Sitze heißen Platinum Grey und (optional) Dusty Grey Dark.

Bei den Interieurs Style und Style „Plus“ stehen mehrere Farbtöne zur Wahl. Dusty Grey Dark schafft eine freundliche, helle Lounge-Atmosphäre, Safrano Orange setzt an den Armauflagen in den Türen und im oberen Bereich der Instrumententafel starke Akzente. Die Gehäuse der Displays, das Lenkrad samt Lenksäule sowie die Bedieninseln in den Türen sind dann in Electric White gehalten – ein Ton, der dem Innenraum des ID.3 einen puristischen, schon fast futuristischen Charakter verleiht.

Interieurs für jeden Kundenwunsch. Auf Wunsch bekommt der Kunde das Interieur Style-Paket. Die Sitzmittelbahnen sind hier mit dem Stoff Sumba Flow bezogen, die Wangen mit dem Microfaservlies ArtVelours. Zum Inte-



rieur Style gehören die Edelstahl-Pedale im Play & Pause-Design, eine Ambientebeleuchtung mit 30 Farben und eine Lenkradheizung.

Das zweite Level heißt Interieur Style „Plus“. Hier haben die Sitze eine elektrische Einstellung auf zwölf Wegen sowie eine manuelle Einstellung der Sitztiefe, eine Heizung und eine pneumatische Lendenwirbelsäule mit Massagefunktion. Kurz nach dem Verkaufsstart folgen die Interieur TopSport „Plus“-Sitze mit gleicher Technik-Ausstattung, kräftigen Seitengewangen und integrierten Kopfstützen. Ihre Mittelbahnen tragen Bezüge aus ArtVelours; ID. Logos und Ziernähte verfeinern sie. Alle Sitze mit elektrischer Einstellung sind mit dem Gütesiegel der Aktion Gesunder Rücken (AGR) ausgezeichnet, das gilt für Fahrer- wie Beifahrersitz. In allen Ausstattungsvarianten tragen die Sitze Armlehnen an der Innenseite. Sämtliche Bezüge bestehen aus tierfreien Materialien.

Schneller gebaut, früher zum Kunden. Zum Verkaufsstart des ID.3 bietet Volkswagen den ID.3 Pro Performance und den ID.3 Pro S als vorkonfigurierte Modelle an. Sie bündeln die Optionen, die bei den Kunden am beliebtesten sind, in Paketen. Dadurch wird das Angebot noch übersichtlicher, und das Werk in Zwickau kann die Autos schneller bauen und früher ausliefern.

Die vorkonfigurierten ID.3 Pro Performance Modelle. Vom ID.3 Pro Performance mit der 58-kWh-Batterie gibt es zum Verkaufsstart sechs vorkonfigurierte Modelle. Der Einstieg erfolgt mit dem ID.3 Life, der das Komfortpaket und das Infotainment-Paket an Bord hat. Beim ID.3 Business kommen zusätzlich das Interieur Style-Paket, das Design-Paket und das Assistenzpaket hinzu. Der ID.3 Family setzt noch einen drauf – mit dem Komfortpaket „Plus“ und dem Design-Paket „Plus“. Der ID.3 Style bringt das Interieur Style-Paket, das Komfortpaket, das Infotainment-Paket und das Design-Paket „Plus“ mit. Beim ID.3 Tech gibt es darüber hinaus das Infotainment-Paket „Plus“ und das Assistenzpaket „Plus“. Besonders reichhaltig ist der ID.3 Max ausgestattet: Er verfügt über alle sechs Pakete in der jeweiligen „Plus“-Version – Interieur Style, Komfort, Infotainment, Design,



Assistenz und Sport. Ein weiteres vorkonfiguriertes Modell – der ID.3 Pro Performance – folgt kurz nach dem Verkaufsstart, es hat die Serienausstattung an Bord.

Das vorkonfigurierte ID.3 Pro S Modell. Der ID.3 Pro S mit der großen 77-kWh-Batterie ist zum Marktstart als großzügig ausgestatteter ID.3 Tour erhältlich. Er hat vier „Plus“-Pakete an Bord: Komfort, Interieur Style, Infotainment und Assistenz, dazu kommt noch das Design-Paket (ohne „Plus“). Ein zweites vorkonfiguriertes Modell folgt etwas später. Es konzentriert sich auf die Serienausstattung, die um das Interieur Style-Paket erweitert ist – wie bei jedem ID.3 Pro S.

Großzügige Basis. Schon serienmäßig gibt Volkswagen dem ID.3 eine großzügige Komfortausstattung mit. Neben den oben erwähnten Features umfasst sie eine Ambientebeleuchtung mit zehn Farben und einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Die ebenfalls serienmäßige Air Care Climatronic ist mit einer elektrischen Standklimatisierung gekoppelt, die der Kunde auch dann aktivieren kann, wenn das Auto nicht am Stromnetz lädt. Für die passive Sicherheit existieren das Notrufsystem und ein Center-Airbag, eine Neuerung in der Modellpalette von Volkswagen. Bei einem Seitencrash kann er verhindern, dass Fahrer und Beifahrer gegeneinanderstoßen.

Zum Serienumfang zählen auch das Radio Ready 2 Discover mit DAB+-Tuner und zwei USB-C-Schnittstellen in der Mittelkonsole. Die Funktion App Connect erlaubt das Medienstreaming über das Smartphone. ID.3 Kunden können ihre Handys in deren native Umgebung einbetten – Apple Car Play für iOS, Android Auto für Android und Mirror Link für entsprechend ausgestattete Geräte.

Das ID. Light. Ein Serienfeature, das es so bisher noch in keinem Auto gab, ist das ID. Light – ein schmales Lichtband unter der Windschutzscheibe, das den Fahrer intuitiv unterstützt. Nach dem Einsteigen signalisiert es, dass das Auto fahrbereit ist. Wenn der ID.3 laut Navigationsroute abbiegen soll, wandert das Licht zum linken oder rechten Ende des Bands. Falls der Fahrer in



einer kritischen Situation bremsen sollte, warnt ihn das ID. Light in intensivem Rot. Während eines Ladevorgangs baut sich ein grüner Balken von links nach rechts auf – er zeigt den Ladezustand der Batterie an.

Das Komfortpaket und das Komfortpaket „Plus“. Im Komfortpaket wird die Mittelkonsole noch vielseitiger – durch eine Beleuchtung für das Handycatch, ein Abdeckrollo und zwei USB-Ladebuchsen im Fond. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich beheizen, ebenso wie das Lederlenkrad. Die Düsen der Scheibenwaschanlage sind ebenfalls beheizt. Ein Regensensor und eine Umfeldbeleuchtung, die ein Wabenmotiv auf den Boden wirft, komplettieren das Paket.

Das Komfortpaket „Plus“ enthält darüber hinaus die Air Care Climatronic mit Zweizonen-Regelung. Ein weiteres Feature ist der Ladeboden, der sich komfortabel im Kofferraum einsetzen lässt. Er schließt mit der Ladekante ab, unter ihm finden das Ladekabel und weitere Utensilien Platz.

Wärmepumpe für die Reichweite. Die sieben vorkonfigurierten Modelle, mit denen der ID.3 in den Markt startet, haben optional eine Wärmepumpe an Bord. Sie arbeitet hocheffizient und trägt dadurch signifikant zur Reichweite bei. Eine Fahrradträger-Vorbereitung rundet das Optionsangebot ab.

Bedienung, Connectivity und Assistenzsysteme

Einfache Bedienung. Die Instrumententafel des ID.3 kommt ohne physische Tasten und Schalter aus, auch dadurch wirkt sie reduziert und hochmodern. Der Fahrer blickt auf ein kompaktes Display mit 5,3 Zoll Diagonale, das er mit berührungssensitiven Flächen im serienmäßigen Multifunktionslenkrad steuert. Drei Kacheln zeigen ihm die wichtigsten Informationen, darunter den Batteriestatus und die Reichweite. Mit der großen Wippe rechts vom Display steuert er die Antriebsstufen und die Parksperre. Ein Bedienfeld links neben dem Lenkrad integriert die Licht- und Sichtfunktionen, für die Scheinwerfer gibt es eine Automatik-Stellung.



Touch ist Trumpf. In der Mitte des Armaturenbretts steht, leicht zum Fahrer geneigt, das zentrale Touch-Display; sein 10-Zoll-Screen ist so groß wie ein Tablet. Auf ihm managt der Fahrer alle Funktionen aus den Bereichen Telefonie, Navigation, Entertainment, Assistenzsysteme und Fahrzeug-Setup, wobei er die Oberfläche und den Startscreen ganz nach Wunsch konfigurieren kann. Auf der schrägen Fläche unter dem Display liegen Slider für Lautstärke und Temperatur.

„Hallo ID.“. Serie im ID.3 ist auch die natürliche Sprachbedienung „Hallo ID.“. Hier gehorcht das Auto dem Fahrer und den Beifahrern aufs Wort und versteht dabei viele Begriffe aus dem alltäglichen Sprachgebrauch. Der kurze Satz „Hallo ID., mir ist kalt“ genügt, um die Heizung höher zu drehen, die Ansage „Hallo ID., spiel' Radio Hannover“ stellt einen neuen Sender ein.

Das Augmented Reality Head-up-Display. Eine Weltneuheit im ID.3 ist das optionale Augmented Reality Head-up-Display (im Infotainment-Paket „Plus“). Es kann wichtige Informationen auf die Windschutzscheibe projizieren, darunter Abbiegepefeile der Navigation. Der Fahrer sieht sie in einem scheinbaren Abstand von drei bis zehn Meter dreidimensional gestaffelt, sie integrieren sich perfekt in die reale Außenwelt. Wenn die Abstandsregelung ACC oder der Travel Assist (Option) aktiv ist, wird ab einer gewissen Geschwindigkeit das Fahrzeug vor dem ID.3 im Head-up-Display mit einem Leuchtstreifen markiert.

Das Infotainment-Paket und das Infotainment-Paket „Plus“. Wenn der Kunde das Infotainment-Paket bestellt hat, bekommt er statt des Serien-Radios das Infotainmentsystem Discover Pro. Es lässt sich per Sprachsteuerung oder Touch bedienen, seine Navigation enthält 3D-Citymodelle von vielen Städten. Das zweite Feature im Infotainment-Paket ist die Telefonschnittstelle „Comfort“. Sie bindet das Smartphone an die Autoantenne an und lädt es induktiv, wenn es sich dafür eignet. Das Protokoll Voice-over-LTE sorgt für schnellen Verbindungsaufbau und hohe Sprachqualität. Im Infotainment-Paket „Plus“ liefert Volkswagen neben dem Augmented Reality Head-up-Display das Soundpaket mit zwei zusätzlichen Lautsprechern.



Gateway zum Mobilfunknetz. Das Navigationssystem Discover Pro arbeitet mit der serienmäßigen Online Connectivity Unit (OCU) zusammen, die eine elektronische SIM-Karte (eSIM) integriert. Sie übernimmt alle Konnektivitätsaufgaben, darunter den schnellen Datentransfer, mit LTE advanced-Geschwindigkeit.

We Connect Start. Die OCU holt auch die Online-Services von We Connect Start in den ID.3. Der Kunde muss sie zuvor mithilfe seiner Volkswagen ID online freischalten, dann stehen sie ihm drei Jahre lang zur Verfügung. Die wichtigsten unter ihnen sind die Navigationsdienste und die fahrzeugbezogenen Dienste. Die Online-Verkehrsinformationen informieren den Fahrer topaktuell über die Situation auf der gewählten Route und über mögliche Gefahren. Mit der Online-Kartenaktualisierung kommen regelmäßig neue Daten ins Auto. Der Dienst Ladestationen bietet Live-Daten zu den Stationen im Umkreis. Er nennt ihre Ladeleistung und kann auch die Tarife und die Verfügbarkeit angeben. Wenn sich der Fahrer für eine Station entscheidet, kann er sie als Ziel in die Navigation übernehmen.

Laden und Klimatisieren über das Smartphone. Zu den fahrzeugbezogenen Diensten von We Connect Start, die bereits mit dem Serien-Radio Ready 2 Discover ins Auto kommen, gehören das Laden und die Klimatisierung. ID.3 Kunden können beide Funktionen über die kostenlose We Connect ID. App auf dem Smartphone steuern und dazu den Ladezustand der Batterie und die Reichweite des Autos abfragen.

Neue Elektronik-Plattform. Hinter der breiten Vernetzung des ID.3 steht ein radikal neues, wegweisendes Konzept: Die Elektronik-Plattform, die Volkswagen entwickelt hat, ist schlank, flexibel und schnell. Sie macht eine Kommunikation möglich, die ähnlich abläuft wie auf einem stationären Server: Sie trennt sich vom Prinzip der isolierten Speicher und Anwendungen und ist als breite Service-Plattform angelegt, die den Austausch von Daten und Funktionen zwischen den beteiligten Systemen stark vereinfacht.



Diese Flexibilität macht es leicht, neue Datenpakete ins System zu integrieren. Maximale Sicherheit, auch gegen mögliche Angriffe von außen, hat dabei stets Vorrang – die neuen Datenpakete müssen einen stark abgesicherten Authentifizierungsprozess durchlaufen. Grundlegende Fahrfunktionen wie die Antriebs- und Bremsregelung bleiben weiterhin auf ihren separaten Steuergeräten.

Neue Hardware-Topologie. Zur neuen Elektronik-Plattform gehört eine neue Hardware-Topologie, deren Kern zwei zentrale Hochleistungsrechner mit der Bezeichnung ICAS (In Car Application Server) bilden. Sie übernehmen in Teilen viele Aufgaben, die in anderen Volkswagen Modellen auf separate Steuergeräte ausgelagert sind. Einer der beiden ICAS fasst eine Vielzahl von separaten Rechnern zusammen. Er ist für einige Fahrerassistenzsysteme und die Komfortfunktionen – vom Entriegeln der Türen über die Sitzeinstellung bis zum Licht – zuständig. Der zweite Zentralrechner managt das Infotainment und die Anzeigen. Er basiert auf dem Modularen Infotainmentbaukasten der dritten Generation (MIB 3), der in zahlreichen Volkswagen Modellen arbeitet.

Der ID.3 eröffnet neue Horizonte. ID.3 Kunden erleben die Stärke der neuen Elektronik-Plattform mit dem Online Remote Update – mit ihm lässt sich die Software der zentralen Steuergeräte über das Mobilfunknetz aktualisieren. Das ermöglicht es, viele Funktionen immer wieder zu optimieren. Der Datensatz wird ins fahrende Auto übertragen und nach Beendigung der Fahrt installiert. Beim nächsten Start steht er zur Verfügung. In naher Zukunft wird es möglich sein, neue Streaming-Dienste und zusätzliche Benutzeroberflächen over-the-air ins Auto einzuspielen, ähnlich wie es der Kunde vom Smartphone gewohnt ist. Damit eröffnet Volkswagen völlig neue Horizonte.

Die IQ. Drive Assistenzsysteme. Die Assistenzsysteme, mit denen der ID.3 vom Band rollt, sind unter dem Begriff IQ. Drive zusammengefasst. Sie machen das Fahren entspannter und sicherer und können dazu beitragen, Un-



fälle zu vermeiden oder ihre Folgen zu mindern. In der Vollausrüstung überwachen ein Frontradar, eine Frontkamera, zwei Heckradare und acht Ultraschallsensoren das Umfeld des Autos.

Die serienmäßigen Systeme. Serie im ID.3 ist der Spurhalteassistent Lane Assist. Seine Aufgabe ist es zu verhindern, dass das Auto ungewollt eine Linie auf der Fahrbahn überfährt. Der Front Assist beobachtet den Bereich vor dem ID.3 mit der Multifunktionskamera, auf drohende Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern reagiert er mit Warnungen und Bremsenriffen. Der Abbiegeassistent überwacht die Gegenfahrbahn beim Linksabbiegen, im Notfall warnt und bremst auch er. Die Ausweichunterstützung hilft dem Fahrer durch Eingriffe in die Lenkung, Hindernisse zu umfahren. Um Parkrempler zu vermeiden, integriert auch die serienmäßige akustische Einparkhilfe eine automatische Rangier-Bremsfunktion.

Ein Seriensystem, das für das elektrische Fahren maßgeschneidert ist, ist der Eco Assistent – er wertet die Navigationsdaten und die von der Kamera erkannten Verkehrszeichen aus. Wenn sich der ID.3 beispielsweise einer Kurve oder einer Ortschaft nähert, kann das System dem Fahrer durch optische Hinweise anzeigen, wann er den Fuß vom rechten Pedal nehmen sollte. Dadurch kann der Antrieb optimal rekuperieren.

Die Systeme im Assistenzpaket. Das optionale Assistenzpaket enthält eine Rückfahrkamera. Das Proaktive Insassenschutzsystem schließt unmittelbar vor einem drohenden Crash die Fensterscheiben und strafft die Gurte, um die Insassen so gut wie möglich zu schützen. Eine Diebstahlwarnanlage und das schlüssellose Zugangssystem Keyless Access runden das Paket ab.

Die Systeme im Assistenzpaket „Plus“. Im Assistenzpaket „Plus“ sind Systeme gebündelt, die aus der automobilen Oberklasse kommen. Das wichtigste von ihnen ist der Travel Assist – er nimmt dem Fahrer innerhalb der Systemgrenzen bei jeder Geschwindigkeit das Beschleunigen und Bremsen weitgehend ab und hilft ihm per Lenkeingriff auch, den ID.3 in der Spur zu



halten. Der Fahrer muss das kapazitive Lenkrad, das zu diesem System gehört, lediglich leicht berühren, um die Spurführung aufrechtzuerhalten.

In den Travel Assist integriert ist die automatische Distanzregelung ACC stop & go mit Geschwindigkeitsbegrenzer, die den Abstand zum Vorfahrenden durch Gasgeben und Verzögern regelt. Im Zusammenspiel mit dem Eco Assistent arbeitet das System noch vorausschauender: Vor Ortschaften beispielsweise vermindert es selbsttätig die Geschwindigkeit des ID.3. Die ACC stop & go ist Serie in allen vorkonfigurierten Modellen, mit denen der ID.3 in den Verkauf startet.

Der Emergency Assist, ein weiteres System im Assistenzpaket „Plus“, bringt das Auto zum Stehen, wenn der Mensch am Steuer dazu nicht mehr in der Lage ist. Nach Möglichkeit lenkt er es dabei an den rechten Fahrbahnrand. Der Side Assist überwacht den Verkehr hinter dem ID.3 mit den Heckradaren. Falls der Fahrer in einer kritischen Situation die Spur wechseln will, erhält er eine Warnung.

Antrieb, Fahrwerk und Sicherheit

Zwei Modellvarianten, zwei Leistungsstufen. Der ID.3 startet in den Modellvarianten ID.3 Pro Performance und ID.3 Pro S in die europäischen Märkte. Sie unterscheiden sich bei der Batterie. Beim ID.3 Pro Performance hat sie 58 kWh nutzbaren Energieinhalt, das ermöglicht bis zu 426 km Reichweite mit einer Vollladung (WLTP). Die E-Maschine kommt auf 150 kW (204 PS) Leistung und 310 Nm Drehmoment. Sie beschleunigt das Auto in 7,3 Sekunden von null auf 100 km/h, der mittlere Verbrauch im NEFZ beträgt 15,4 bis 14,5 kWh pro 100 km. Nach dem Marktstart folgt als zweite Motorversion der ID.Pro mit 107 kW (146 PS) Leistung.

Der ID.3 Pro S hat eine Batterie mit 77 kWh Energieinhalt, seine maximale Reichweite beträgt souveräne 549 km (im WLTP) – genug selbst für längere Urlaubsfahrten. Der Elektromotor gibt ebenfalls 150 kW (204 PS) Leis-



tung und 310 Nm Drehmoment ab. Der Null-Hundert-Sprint dauert 7,9 Sekunden. Im NEFZ kommt der ID.3 Pro S mit 14,1 bis 13,5 kWh pro 100 km aus.

Heckmotor und Heckantrieb. Auch beim Motor kehrt Volkswagen zu seinen Wurzeln zurück: Er sitzt im Heck und treibt die Hinterräder an – wie einst beim Käfer. Die E-Maschine des ID.3, die 16.000 U/min Höchstdrehzahl erreicht, liegt kurz vor der Radmitte über der Hinterachse und schickt ihr Moment auf ein 1-Gang-Getriebe samt Differenzial. Der Antrieb arbeitet so leise, dass er auch außerhalb des Autos kaum zu hören ist. Deshalb strahlt ein Lautsprecher bis etwa 30 km/h Geschwindigkeit einen synthetischen E-Sound ab, der Passanten warnt.

Wirkungsgrad über 90 Prozent. Der PSM-Motor (permanent erregte Synchronmaschine) im ID.3 hat viele Stärken. Die wichtigste ist die Effizienz: Sein Wirkungsgrad liegt in den allermeisten Fahrsituationen deutlich über 90 Prozent. Bei der Fertigung nutzt Volkswagen eine innovative Technologie – flache, ineinandergesteckte Formspulen aus Kupfer erlauben eine Produktion in hohen Stückzahlen und sparen zugleich Bauraum im Stator. Der PSM-Motor des ID.3 ist kompakt und vergleichsweise leicht: Er wiegt weniger als 90 Kilogramm, inklusive Getriebe und Leistungselektronik, mit denen er einen Block bildet. Die Leistungselektronik wandelt den Gleichstrom der Batterie in Drehstrom für die E-Maschine um, beim Rekuperieren tut sie das Gegenteil.

Rekuperation bis 0,3 g. Der Fahrer entscheidet am Gangwahlhebel, ob der ID.3 Energie zurückgewinnen soll, wenn er das rechte Pedal freigibt. Wenn die Fahrstufe D (Drive) eingelegt ist, segelt er in diesem Fall in den meisten Situationen – der unbestromte E-Motor dreht frei mit. In Stufe B (Brake) speist die E-Maschine als Generator Strom in die Batterie zurück. Das gilt auch beim Bremsen: Bis etwa 0,3 g, also in den allermeisten Alltagssituationen, übernimmt der Elektromotor die Verzögerung alleine. Erst darüber werden zusätzlich die hydraulischen Radbremsen aktiv, der Übergang vollzieht sich nahezu unmerklich.



Tiefer Schwerpunkt für sportliches Handling. Der Heckantrieb und das Packaging des ID.3 schaffen beste Voraussetzungen für eine sportliche Fahrcharakteristik: Die große Hochvolt-Batterie liegt zwischen den Achsen am tiefsten Punkt des Autos, die Gewichtsverteilung bewegt sich bei allen Varianten ganz nah am Idealwert von 50:50. Der ID.3 setzt auf eine McPherson-Vorderachse und eine aufwändige Fünflenker-Konstruktion im Heck. Trotz der großen Räder, die in den Radhäusern entsprechend Platz brauchen, misst sein Wendekreis gerade mal 10,2 Meter.

Das Sportpaket „Plus“. Im Sportpaket „Plus“ erhalten ID.3 Kunden die Fahrwerksregelung DCC mit adaptiven Dämpfern. Sie ist mit der Fahrprofilwahl gekoppelt, die die Modi Eco, Comfort und Individual zur Wahl stellt. Das System, das der Fahrer über das große Display steuert, beeinflusst die Arbeitsweise von E-Maschine, Dämpfern und Lenkung. Damit macht es die Spreizung zwischen hohem Abrollkomfort und straffem Handling noch größer. Zum Sportpaket „Plus“ gehört auch die Progressivlenkung, die mit zunehmendem Lenkeinschlag immer direkter arbeitet.

Wenn der Fahrer es wünscht, nimmt der ID.3 Kurven sehr schnell und stabil und dabei nahezu neutral – auch dank des Fahrdynamikmanagers. Das System regelt in jeder Situation die Arbeit der elektronischen Antriebs-Quersperre XDS und der adaptiven Dämpfer (Option) so, dass Querdynamik und Fahrsicherheit das bestmögliche Niveau erreichen.

Große Räder, kräftige Bremsen. Der ID.3 Pro rollt serienmäßig auf 18-Zoll-Stahlrädern. Das Angebot an glanzgedrehten Leichtmetallrädern beginnt ebenfalls mit dem Format 18 Zoll (East Derry). Die 19-Zoll-Räder Andoya (Serie beim Pro S) sind in den Designs Silber oder Penny Copper erhältlich. Darüber gibt es noch die 20-Zoll-Räder Sanya, die aerodynamisch besonders stark optimiert sind. Alle Reifen weisen nur wenig Rollwiderstand auf. Sie haben einheitlich 215 Millimeter Breite, ihr Querschnitt unterscheidet sich je nach Radgröße.



Hinter den großen Rädern sitzen kräftige Bremsen – vorn sind es Scheibenbremsen mit 330 Millimeter Scheibendurchmesser, an den Hinterrädern Trommelbremsen. Ihr großer Vorteil ist die Robustheit: Die Beläge sind auf Lebensdauer des Autos ausgelegt. Und Korrosion ist kein Thema, obwohl die Radbremse im Fahralltag nur selten gebraucht werden.

Sicherheit trifft Leichtbau. Auch bei der passiven Sicherheit gibt sich der ID.3 keine Blöße. Ein starker umlaufender Rahmen aus Aluminium-Strangpressprofilen schützt das Batteriesystem bei einem Crash vor Beschädigungen, bei einem schwereren Unfall wird es stromlos geschaltet. Ein austauschbarer Aluminium-Unterschutz deckt die Batterie zur Straße hin ab.

Gezielte Maßnahmen verringern das Gewicht der Karosserie und setzen im ganzen Auto eine Gewichtsspirale nach unten in Gang, wovon die Reichweite profitiert. Die Seitenschweller haben einen Kern aus Aluminium-Profilen, die von warmumgeformten, höchstfesten Stählen umgeben sind. Stahlbauteile derselben Festigkeitsklasse bilden auch das Rückgrat der Passagierzelle, an der Rohkarosserie haben sie 28 Prozent Anteil. Ein neuer Werkstoff macht das Außenblech der Türen fester, seine geringere Wandstärke senkt das Gewicht. Die Heckklappe ist in einem neuartigen Verbundkonzept aus Kunststoff und Stahl aufgebaut.

Batterie und Ladeangebot

Fachwerkbau aus Aluminium. Beim Batteriegehäuse des ID.3 handelt es sich um eine Aluminium-Leichtbaukonstruktion in einer skalierbaren Fachwerkbauweise. Das Gehäuse ist mit der Karosserie verschraubt und unterstützt dadurch deren Steifigkeit. Seine Fächer nehmen die Batteriemodule auf, die jeweils 24 Pouch-Zellen mit flexibler Außenhülle integrieren.

Die Batteriesysteme, die das Volkswagen Werk Braunschweig zuliefert, sind 14 Zentimeter hoch und 145 Zentimeter breit. Ihre Länge beträgt 144 Zentimeter (ID.3 Pro Performance) beziehungsweise 182 Zentimeter (ID.3 Pro



S). Die kleinere Batterie integriert neun Module in einem Gehäuse mit zehn Fächern; die große Batterie setzt sich aus zwölf Modulen zusammen, die ein Fachwerk mit zwölf Fächern ausfüllen. Sie bringt 495 Kilogramm auf die Waage.

Aufwändiges Thermomanagement. Eine Bodenplatte mit integrierten Wasserkanälen, die an einen Kühlkreislauf samt Klimakompressor und elektrischem Heizer angeschlossen ist, temperiert die Zellmodule. Das Thermomanagement zielt darauf ab, die Batterie in allen Situationen in möglichst idealen Temperaturbereichen zu betreiben. Daraus ergeben sich Vorteile bei der Leistungsabgabe, beim schnellen Gleichstrom-Laden und bei der Lebensdauer. Volkswagen garantiert dafür, dass die Batterie nach acht Jahren im Betrieb oder 160.000 km Fahrstrecke noch mindestens 70 Prozent ihrer ursprünglichen Kapazität hat. Ein zweiter Kühlkreislauf im ID.3 versorgt die E-Maschine, die Leistungselektronik und das Ladegerät.

Ökosystem Laden. Zusammen mit dem ID.3 bringt Volkswagen unter dem Begriff We Charge ein umfassendes Gesamtpaket für das komfortable und nachhaltige Laden von E-Autos auf den Markt. Es hält für jedes Ladeszenario die passende Lösung bereit – für zu Hause, für unterwegs und für die Langstrecke. Die We Connect ID. App bietet den Kunden komfortablen Zugriff auf das Lade-Ökosystem.

Laden zu Hause. In der eigenen Garage können ID.3 Besitzer über die Volkswagen Tochter Elli zertifizierten Volkswagen Naturstrom aus regenerativen Energiequellen laden. Am besten benutzen sie dafür den ID. Charger, die neue Wallbox von Volkswagen. Sie ist in drei Versionen erhältlich, alle bieten bis zu 11 kW Ladeleistung. Damit lässt sich eine leere Fahrzeugbatterie abhängig vom Modell in etwa sechs bis siebeneinhalb Stunden wieder zu 100 Prozent vollladen. Das Basismodell ID. Charger kostet aktuell nur 388 Euro, die Modelle ID. Charger Connect und ID. Charger Pro sind voll vernetzt und lassen sich mit der We Connect ID. App per Smartphone steuern.



Laden unterwegs. An öffentlichen Ladepunkten laden ID.3 Kunden mit dem serienmäßigen Mode-3-Kabel. Dabei nutzen sie über We Charge eines der größten Ladenetzwerke in Europa, es umfasst mehr als 150.000 öffentliche Ladepunkte. Der Zugang zu ihnen erfolgt mit der We Charge Karte. Die Kunden können unter drei Tarifen wählen, je nachdem, wie intensiv sie ihren ID.3 nutzen.

Laden an der Autobahn. Der ID.3 ist serienmäßig mit einem CCS-Ladeanschluss (CCS = Combined Charging System) ausgestattet, mit dem er auch Gleichstrom (DC) laden kann. Beim ID.3 Pro Performance beträgt die mögliche DC-Ladeleistung bis zu 100 kW. Der ID.3 Pro S erzielt bis zu 125 kW – der Ladezustand seiner Batterie lässt sich in etwa einer halben Stunde von 5 auf 80 Prozent steigern, genug für die nächsten 350 km Strecke. Über das Unternehmen IONITY beteiligt sich Volkswagen am Aufbau eines Schnellladenetzes an den europäischen Autobahnen, 400 Standorte sind geplant. We Charge Kunden können bei IONITY zu günstigen Konditionen ab 30 Cent pro kWh laden.

Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bis 2025 wird der Volkswagen Konzern gemeinsam mit seinen Handelspartnern rund 35.000 Ladepunkte in Europa selbst installieren, viele davon sind öffentlich zugänglich. Hinzu kommen die flexiblen Schnellladesäulen von Volkswagen Group Components, die überall dort aufgestellt werden können, wo kurzfristig Bedarf besteht, etwa bei großen Veranstaltungen. Per Anschluss an das Niederspannungsnetz werden sie zu festen Ladepunkten, dank Schnellladetechnik können sie zwei E-Autos gleichzeitig mit bis zu 150 kW Leistung laden.

Nachhaltigkeit

Bilanziell klimaneutrale Fertigung. Volkswagen baut den ID.3 bilanziell klimaneutral. Das Werk Zwickau, die größte und leistungsfähigste E-Auto-Fabrik Europas, bezieht von außen zu 100 Prozent Ökostrom. Es integriert ein hocheffizientes Blockheizkraftwerk mit Kraft-Wärme-Kopplung, das auf



lange Sicht mit CO₂-neutralem Gas betrieben werden soll. Die Produktion der Batteriezellen, die Volkswagen zukaft, ist unvermeidlich energieintensiv. Deshalb hat Volkswagen seinen Zell-Lieferanten dazu verpflichtet, bei der Herstellung ausschließlich Grünstrom einzusetzen.

Bessere CO₂-Bilanz nach 100.000 km. In der Summe entsteht bei der Produktion des ID.3 ein CO₂-Footprint von 14 Tonnen CO₂. Wenn das Auto in der Betriebsphase jedoch konsequent mit nachhaltig erzeugtem Ökostrom geladen wird, erzielt es nach etwa 100.000 km eine bessere Klimabilanz als ein vergleichbares Modell mit Verbrennungsmotor. Volkswagen hat diese Werte in einem zertifizierten Life Cycle Assessment (LCA) ermittelt. Die Analyse berücksichtigt alle der rund 4.000 Einzelteile, die in der Stückliste des ID.3 stehen. Sie erstreckt sich über die gesamte Vorkette bis zum Naturkautschuk für die Reifen und zum Bergwerk, das Eisenerz für die Karosseriebleche fördert.

Die Maßnahmen in Zwickau und beim Zell-Lieferanten senken die 14-Tonnen-Belastung um 1,3 Tonnen. Den Rest gleicht eine große Klimaschutzmaßnahme mit zertifizierten Carbon Credits auf der indonesischen Insel Borneo aus, die von einem spezialisierten Partner betreut wird. Das Katingan Mataya Forest Protection Project bewahrt einen 149.800 Hektar großen Tropenwald auf kohlenstoffreichen Torfböden vor der Abholzung. Ähnliche Vorhaben in Asien und Südamerika sind bereits in Arbeit.

Sauber in die Zukunft. Volkswagen arbeitet daran, den CO₂-Ausstoß in der Wertschöpfungskette weiter zu minimieren. Wenn der ID.3 das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat, kann seine Batterie in Second-Life-Konzepten weiterverwendet werden – oder sie wird per Recycling zur Rohstoffquelle. Am Standort Salzgitter, wo Volkswagen mit dem schwedischen Unternehmen Northvolt eine Batteriezellfertigung aufbaut, entsteht dafür bereits eine Pilotanlage.



Die Technischen Daten des ID.3

	ID.3 Pro Performance	ID.3 Pro S
Max. Leistung	150 kW / 204 PS	150 kW / 204 PS
Max. Drehmoment	310 Nm	310 Nm
Getriebe	1-Gang-Getriebe	
Vmax	160 km/h	
0 – 100 km/h	7,3 s	7,9 s
Energie Batterie netto	58 kWh	77 kWh
Reichweite (WLTP)	bis zu 426 km	bis zu 549 km
Länge	4.261 mm	
Breite	1.809 mm	
Höhe	1.552 mm	
Radstand	2.765 mm	
c _w -Wert	0,27	
Volumen Kofferraum	385 l	