



Martijn Verhoef
28 december 2020

Elektrisch voor iedereen

De veranderingen op het gebied van elektrisch rijden gaan hard. Aangejaagd door overheden die extra maatregelen tegen verbrandingsmotoren aankondigen en strenge uitstootnormen die miljardenboetes kunnen opleveren. Volkswagen is al geruime tijd in de weer met batterij-elektrische voertuigen. Zo konden we al in 2013 kennismaken met de e-Up! en e-Golf. Hoewel beide auto's in het begin niet zo ver kwamen, blijken de doorontwikkelde versies bijzonder bruikbaar in de praktijk. De e-Golf was dan ook regelmatig de bestverkochte elektrische auto van Nederland, maar is inmiddels niet meer in productie. Volkswagen pakt het namelijk nog serieuzer aan en komt met een heus submerk voor elektrisch rijden: ID. In deze autotest lees je hoe de ID.3 als eerste telg uit de familie elektrisch rijden naar een hoger plan moet tillen.



Hoe spreek je dat uit?

Eerst maar eens de naam, want hoe spreken we dat eigenlijk uit? Volkswagen vindt dat het eidie drie moet zijn, een samentrekking van de Engels en Nederlandse taal dus. De nummering van het model geeft in ieder geval aan hoe de hatchback is gepositioneerd in het gamma. Namelijk op dezelfde hoogte als de Golf, waarvan geen volledig elektrische versie komt. Qua uiterlijk zijn er gelijkenissen, maar uit alles blijkt dat de ID.3 de flamboyante en vernieuwende versie van de twee moet zijn. Waar de Golf nog behoorlijk voortborduurde op het uiterlijk van zijn voorvaders, slaat de ID.3 een nieuwe weg in. Denk aan two-tone kleurstellingen, een brede en hoge koets en een dichte neus. De auto straalt zelfs een beetje MPV uit, door de grote voorruit en strak oplopende neus. Ook het ruitje in de A-stijl geeft die indruk. De testauto is als 1st Edition uitgevoerd in de kleuren zwart en wit, waarbij de eerste kleur vooral op het dak en de achterklep is terug te vinden. Ook kenmerkend voor de gelimiteerde uitvoering zijn de zilveren stippen op de C-stijl, die eigenlijk pas opvallen als het licht er goed op valt. Lekker anders, maar daardoor ook smaakgevoelig. En daarmee wordt de vinger op de zere plek gelegd voor de ID.3, want het is een behoorlijk extravagante auto. En waar

Volkswagen ID.3 204 pk 1st Plus

de mainstream Volkswagens goed verkopen, hebben de afwijkende modellen uit de familie het vaak een stukje moeilijker. Voor de niet-waaghalzen onder ons is er inmiddels ook een ID.4, die zowel qua uiterlijk als carrosserievorm meer in de pas loopt.



Echt anders

Ook vanbinnen is de ID.3 op zijn zachts gezegd vernieuwend te noemen. Denk aan een andere indeling van zowel dashboard als middenconsole, andere materialen op stoelen en panelen en een andere bediening van de transmissie. Qua opstelling doet het denken aan de bediening van de BMW i3: klein schermje achter het stuur met de broodnodige info, de hendel van de transmissie aan datzelfde stuur vast en een groot centraal geplaatst scherm. Anders dan bij de i3 dien je ook bijna alles via dat centrale scherm te regelen, want een controller of andere fysieke knoppen schitteren door afwezigheid. Het geeft een heel opgeruimde indruk en in de praktijk blijkt de bediening ook goed te werken. Waar mogelijk zijn dus knoppen weggelaten, maar Volkswagen is daar wel in doorgeschoten. Zo vind je maar twee knoppen voor de raambediening op het deurpaneel van de bestuurder. Als je de achterruiten wilt bedienen, moet je eerst de

touchknop met Rear erop aantikken.

Vervolgens gebruik je dezelfde bedieningsknoppen als bij de voorruit, maar dat betekent dus een extra handeling. De vrijgekomen middenconsole wordt goed benut door een overvloed aan bekerhouders, bagagenetten en andere aflegvakjes. Door het contrast met de lichtere kunststoffen en bekledingen, gecombineerd met de grote raampartijen, krijg je een heel ruimtelijk gevoel in de ID.3. Doordat je ook wat hoger zit dan in bijvoorbeeld een Golf, wordt dat gevoel versterkt. Op die zit is nog wel het verschil merkbaar en ander aan te merken, want qua zitcomfort komen de stoelen van de 1st Plus edition niet in de buurt van de sportzetels uit de Golf. We missen een verstelbare lendensteun en verlengbare zitting en daarnaast is de passagiersstoel niet in hoogte verstelbaar. Zowel de zitting als de wangen zijn vrij breed en vlak gepositioneerd, zodat je sneller gaat schuiven in bochten. De geboden ruimte is echter bovengemiddeld voor het segment. Datzelfde geldt voor de achterbank, waar je ook als lange volwassene een prima plek vindt. De zitting is hoog, maar je houdt een goede hoofdruimte over. Ook aan beenruimte is geen gebrek.

De achterbak van de ID.3 is krappere en bovendien heb je te maken met een behoorlijk tildrempel. Toch kan dat de ID.3 niet onthouden van het predicaat bijzonder praktisch, want de geboden ruimte en opbergmogelijkheden zijn uitzonderlijk goed.



Ver genoeg

Volkswagen kiest bewust voor een submerk voor het batterij-elektrisch rijden, waarvoor het ontwerp van onderstel en uiterlijk volledig is geoptimaliseerd. Voor de ID.3 betekent het dat de batterij ideaal is geplaatst, zodat een laag zwaartepunt wordt gerealiseerd. De vloeiende koets heeft bovendien een lage luchtweerstand, zodat niets een goed praktijkverbruik in de weg staat. Met zijn 60 kWh capaciteit zou de batterij voor een rijbereik van 424 kilometer moeten zorgen. We rijden de auto in een koude tijd, met harde wind.

Toch weet de auto zonder al teveel aanpassingen vanuit onze kant zo'n 330 kilometer ver te komen. Toegegeven, zowel de Tesla Model 3 SR+ en Hyundai Kona Electric komen met een nagenoeg gelijk accupakket nog een stuk verder, maar in de praktijk heb je aan deze ID.3 meer dan voldoende. Als je het toch niet helemaal vertrouwt, kun je altijd nog opteren voor de ID.3 met een grotere batterij, waarmee je zo'n 550 kilometer ver komt.



Alle voordelen

Het opladen van de ID.3 verloopt eenvoudig en snel via een laadpaal of snellader. In dat laatste geval laadt de auto in ongeveer 30 minuten van 10-80 procent. Zo ben je snel weer klaar voor de volgende kilometers. En die kilometers vliegen onder de ID.3 alsof het niets is. De voordelen van elektrisch rijden komen bij de ID.3 overduidelijk aan bod. In 7,3 seconden sprint je naar de 100 en in bochten geeft de auto geen krimp. Het gemoedelijke van de ID.3 maakt dat iedereen zich op zijn gemak zal voelen achter het stuur van de Volkswagen.

Je rijdt zo in de auto weg en door de vertrouwenwekkende wegligging en het geboden overzicht door de grote raampartijen heb je goed door wat er gaande is. Met de verschillende rijmodi verander je eenvoudig het karakter van de auto, want in Sport komt de auto gretiger en strakker gestuurd over.



Goed in de spullen

Als 1st Plus beschik je over een hele riante uitrusting. Niet des Volkswagens, maar helemaal volgens de laatste trends, heb je bovendien weinig te kiezen op de optielijst. Om het productieproces te vereenvoudigen, kun je alleen nog de kleur en wat accessoires die de dealer voor je monteert kiezen. De testauto biedt onder meer de IQ Light led-koplampen, die meebewegen met het stuur en bovendien automatisch aan andere weggebruikers wordt aangepast. Ook de sfeerverlichting binnen is altijd aanwezig, waarbij een horizontale led-balk onder de voorruit bovendien reageert op navigatie-instructies of wanneer het oplaadproces is gestart.

Net als bij Tesla ontgrendelt de auto al als je in de buurt komt met de sleutel. Vervolgens hoef je alleen maar het rempedaal in te trappen en de auto in de versnelling te zetten om weg te rijden. Starten is er niet meer bij. Adaptieve cruise control is ook standaard aanwezig op de ID.3 1st Plus, maar een zelfsturende functie wordt pas bij de 1st Max bijgeleverd. Ook voor de betere stoelen moeten we je doorverwijzen naar de 1st Max, want de elektrisch verstelbare voorzetels zitten echt een stuk beter dan die uit

Volkswagen ID.3 204 pk 1st Plus

de 1st Plus. Bovendien beschik je in de duurste versie over een panoramadak. Met een prijs vanaf 49.480 euro zit de 1st Max ook wel een stuk boven 'onze' testauto die 44.785 euro kost. Zeker met de hogere bijtelling van 12 procent tot 40.000 euro fiscale waarde ga je dat verschil goed voelen.

Met de ID.3 heeft Volkswagen haar expertise op het gebied van elektrisch rijden kunnen steken in een uniek en bijzonder bruikbaar model. De auto rijdt uitstekend en weet ook een goede binnenruimte te bieden. Met een scherpe vanafprijs biedt de auto veel rijbereik voor je geld, al zie je dat de prijs snel oploopt als je een hoger uitrustingsniveau kiest.

Plus

- + Vernieuwend en uniek
- + Ruim en praktisch
- + Snelle allemansvriend

Min

- Hoge tildrempel kofferbak
- Groot prijsverschil uitrustingsniveau's
- Vlakke voorstoelen