



# Hält, was sie verspricht

Der deutsche Verkehrsclub ADAC prüft den ID.3 im Dauertest. Nach über 100'000 Kilometern fällt das Fazit für das Elektroauto positiv aus. Wichtigste Erkenntnis: Die Hochvoltbatterie hat immer noch eine Nettokapazität von 93 Prozent.



Der komplette Test des ADAC ist über diesen QR-Code zu finden:



Ein Auto, das beim ADAC, dem deutschen Pendant zum TCS, den Dauertest absolviert, hat einiges zu leisten. Das zeigt sich am Beispiel des ID.3 Pro S, mit dem die Ingenieure des Technikzentrums Landsberg bei München seit Mai 2021 mehr als 100'000 Kilometer zurückgelegt haben. Die Prüfer stellen dem vollelektrischen Volkswagen ein gutes Zeugnis aus – und loben unter anderem den Gesundheitszustand des Akkus.

Der sogenannte «State of Health» (SoH) der Antriebsbatterie mit 77kWh Netto-Energieinhalt betrug nach 100'000 Kilometern noch knapp über 93 Prozent. Der Laufleistung entsprechend könne dies «als unbedenklich eingestuft werden», heisst es im Testbericht. Volkswagen garantiert für den ID.3 wie für alle anderen ID. Modelle, dass die Batterie nach acht Jahren im Betrieb oder 160'000 Kilometern Fahrstrecke noch mindestens 70 Prozent ihrer ursprünglichen Nettokapazität besitzt.

#### Batterie wurde nicht geschont

Die Tester des ADAC haben den Akku nicht geschont, im Gegenteil: Um dem nächsten Nutzer die maximale Reichweite von bis zu 525 Kilometern gemäss WLTP zu ermöglichen, wurde der ID.3 oft auf 100 Prozent und an Schnellladesäulen geladen. Zudem stand das Fahrzeug – ebenfalls entgegen der Empfehlung von Volkswagen (siehe auch Interview) – regelmässig über mehrere Tage vollgeladen an der Ladesäule bereit.

Der Dauertest ist der erste dieser Art für ein Fahrzeug der ID. Familie. Zwischen den Testfahrten wurde der ID.3 immer wieder im Test- und Technikzentrum Landsberg am Lech von den Ingenieuren überprüft. Der ADAC untersuchte dabei acht

Haupt- und mehr als 300 Unterkriterien – das Spektrum reicht von Technik und Sicherheit über Handhabung und Bedienbarkeit bis hin zur Umweltbelastung.

Für die Kunden hat der ADAC zudem eine klare Empfehlung: Software-Updates sollten grundsätzlich installiert werden. Während des Dauertests erhielt der ID.3 mehrere Updates. Neben verschiedenen Fehlerbehebungen brachten die Aktualisierungen unter anderem eine Erhöhung der Ladeleistung auf bis zu 170 kW. Auch auf den Verbrauch und damit die Reichweite wirkten sich die Updates positiv aus. Insbesondere hat sich mit der neuen Software der Stromverbrauch auf kurzen Strecken und bei winterlichen Temperaturen von 0 bis 5°C signifikant verbessert.

#### Lob für Langstreckentauglichkeit

Der intelligente e-Routenplaner, den der ID.3 auch über ein Update erhalten hat, wird von den Testern des ADAC ebenfalls gelobt. Auf einer längeren Strecke plant er die Ladestopps so, dass das Ziel möglichst schnell erreicht wird, dabei bezieht das System neben dem Ladezustand der Batterie auch die aktuelle Verkehrslage mit ein und richtet sich nach der Leistung der Säulen. Im Ergebnis kann die Routenplanung zwei kurze Ladevorgänge mit hoher Leistung statt eines einzigen langen mit niedriger Leistung vorschlagen.

Positiv heben die Prüfer zudem hervor, dass bei den ID. Modellen nur alle zwei Jahre eine Wartung fällig wird, ungeachtet der Fahrleistung. Im Falle des Dauertests hatte der ID.3 bereits 74'721 Kilometer auf dem Tacho, bis er in den ersten Service musste.

Andreas Laireiter leitet den Bereich «Product Support Vehicle» mit zehn Mitarbeitern. Sie sind innerhalb der AMAG Import AG unter anderem zuständig für den technischen Support der E-Mobilität, für Autoelektrik, Infotainment, Heizung-Klima sowie Karosserie und Lack.



## Interview

# «Schäden an der Batterie kommen nur sehr selten vor.»

Wie es den Akkus elektrischer Volkswagen nach zehn Jahren geht und was es beim Laden von Elektroautos zu beachten gibt, schildert Andreas Laireiter, Teamleader «Product Support Vehicle» bei der AMAG Import AG.

Wir erleben Beispiele von elektrischen Volkswagen, deren Batteriekapazität nach zehn Jahren noch immer über 90 Prozent liegt. Kürzlich haben wir sogar einen zehnjährigen e-Golf mit mehr als 200'000 Kilometern geprüft, bei dem der Kapazitätsverlust weniger als fünf Prozent betrug. Aber natürlich gibt es da auch Streuungen, denn die Lebensdauer einer Batterie hängt stark davon ab, wie sie behandelt wird.

#### Dass die Batteriekapazität des ID.3 nach 100'000 Kilometern bei 93 Prozent liegt – hätten Sie mit diesem guten Ergebnis gerechnet?

Das deckt sich ziemlich genau mit unseren Erfahrungen. Wir führen regelmässig Kapazitätsmessungen durch und können dabei erkennen, dass die Batterien vor allem zu Beginn, also in den ersten beiden Jahren, ein paar Prozent ihrer Kapazität verlieren. Danach flacht sich die Kurve ab und die Verluste bleiben auch nach vielen Jahren minim.

#### Die ersten elektrischen Volkswagen, der e-up! und der e-Golf, sind inzwischen seit rund zehn Jahren unterwegs. Wie sehen die Langzeiterfahrungen mit diesen Modellen aus?

#### Was kann man als Fahrer tun, um die Batterie zu schonen?

Eigentlich ist es wie bei einem Verbrenner. Wer immer Vollgas gibt, riskiert eher Motorschäden als jemand mit einer zurückhaltenden Fahrweise. Bezogen auf E-Autos bedeutet das: Je mehr man die Batterie belastet, desto schneller kann sie altern. Beim Schnellladen beispielsweise wird der Batterie in kurzer Zeit viel Energie zugeführt, was unter Umständen zur Folge haben kann, dass sich die Zellchemie verändert. Deshalb empfehlen wir, die Batterie nur auf Langstrecken mit Gleichstrom zu laden und im Alltag eine Wallbox mit Wechselstrom zu benutzen. Hilfreich ist auch, die Batterie vorwiegend in einem Ladefenster zwischen 20 und 80 Prozent zu halten. Also nie ganz leerfahren und nur bei Bedarf vollladen. Ist bei den ID. Modellen im Lademanager der «Battery Care Mode» eingeschaltet, stoppt das System den Ladevorgang bei 80 Prozent automatisch.

#### Kommt es häufig vor, dass die Batterie eines Elektroautos kaputt geht? Und muss man dann gleich die ganze Batterie austauschen?

Schäden an der Batterie kommen nur sehr selten vor, das sind wirklich Einzelfälle. Taucht doch mal ein Defekt auf, lässt sich über das Diagnosesystem jedes Batteriemodul prüfen, und es können einzelne Komponenten ersetzt werden. Das hat Vorteile bei den Kosten, aber auch beim Ressourcenverbrauch. Jede Vertragswerkstatt kann zudem Batteriezertifikate ausstellen, die deren Kapazität belegen. Das ist vor allem für Occasionsautos interessant.

Text **Reto Neyerlin**  
Fotos **Timo Orubolo/Volkswagen**

Während des Dauertests hat der ADAC die Batterie des ID.3 regelmässigen Checks auf dem Prüfstand und der Strasse unterzogen.



Arbeiten an der Batterie von elektrischen Volkswagen dürfen ausschliesslich von entsprechend ausgebildeten Hochvoltexperten ausgeführt werden. Aktuell gibt es in der Schweiz 33 Kompetenzzentren für die Reparatur von Hochvoltbatterien.