



Volkswagen ID.3 Neo

Niet nieuw, wel Neo

Vooruitblik | De Volkswagen ID.3 is de meest baanbrekende auto die het merk in lange tijd heeft geïntroduceerd. Alhoewel nog steeds modern, is het model al sinds 2019 op de markt. Sindsdien heeft Volkswagen veel ervaring opgedaan met elektrische aandrijving en heeft het beter inzicht gekregen in de wensen van de kopers van elektrische auto's. Met die kennis is de ID.3 aangepast en het resultaat heet "ID.3 Neo". Wat houdt dat precies in?

Er is zo veel aan de ID.3 gewijzigd dat het hier meer dan een facelift, maar minder dan een compleet nieuwe auto betreft. Zelfs Volkswagen was daarom onzeker over de beste manier om het nieuws te presenteren. Onbedoeld kwam de directeur van het Volkswagen-concern met een oplossing tijdens een toespraak. Hij zei dat elektrische auto's geen buitenbeentjes moesten zijn, maar juist net zo vertrouwd als iedere andere Volkswagen. Daarom moesten ze net als de andere modellen namen krijgen en geen nummers. Omdat de ID.3 tijdens de ontwikkelfase intern als "ID.Neo" werd aangeduid, luistert de auto voortaan naar die naam: "ID.3 Neo".

"Onder druk van de Chinese concurrentie
gaat Volkswagen terug naar de
basiswaarden"



Afgaande op het uiterlijk is er niet heel veel nieuw. Het zijaanzicht is grotendeels gelijkgebleven, alleen de velgen zijn nieuw. Ze zijn minder aerodynamisch dan voorheen en lijken meer op de velgen van doorsnee auto's. Dit ontwerp is "Zwickau" genoemd, naar de stad waar de ID.3 Neo wordt gebouwd. De neus is op de motorkap na helemaal nieuw. De vriendelijke uitstraling is gebleven, want Volkswagen wil dat de auto's een benaderbaar karakter hebben. De koplampen gebruiken net als voorheen matrix-technologie, maar die matrix bestaat voortaan uit meer elementen om de lichtbundel nog exacter te kunnen vormen. De hier getoonde blauwe kleur heet "Norwegian blue" en is nieuw voor de ID.3 Neo. Het dak en de achterspoiler zijn ook in deze kleur uitgevoerd (waren voorheen zwart), waardoor de auto meer solide oogt. Met al deze aanpassing benadert de ID.3 Neo de vertrouwde uitstraling van de Volkswagen Golf en dat is precies de bedoeling.

Ruimte en uitrusting

Het exterieur is slechts vernieuwd, het interieur is geheel nieuw. Het blijkt namelijk dat de klanten een stuk conservatiever zijn dan Volkswagen tijdens het ontwikkelen van de ID.3 had gedacht. Hoe briljant het interieur en de ergonomie ook waren bedacht, de klant wenst een vertrouwd concept. Daarom is het kleine beeldscherm op de stuurkolom ingeruild voor een groter scherm en heeft de ID.3 Neo een traditioneel dashboard, een middentunnel (met analoge volumeknop) en fysieke knoppen voor de meest gebruikte functies. De aanraakgevoelige paneeltjes op het stuurwiel zijn vervangen door echte drukknoppen. Voor het openen en sluiten van de zijruiten zijn er vier vertrouwde knoppen en niet langer twee gecombineerde knoppen.

De Duitse fabrikant wil voortaan alle auto's voorzien van eenzelfde dashboard, zodat bestuurders zich direct thuisvoelen in iedere Volkswagen. Daarbij zorgt eenheid voor lagere productiekosten. Echter, de term "Neo" hint naar "nieuw" en niet oud. Voor de beloofde nieuwe uitstraling zorgt bekleding met stof in plaats van plastic en dat ziet er inderdaad veel beter uit. De binnenruimte is niet gewijzigd; die is en blijft goed. De presentatie is weliswaar minder vernieuwend dan voorheen, het op maat gemaakte platform blijft. Dankzij een batterij in de vloer en een zeer korte neus is de ID.3 Neo veel ruimer dan een soortgelijke auto met benzinemotor van dezelfde omvang.

De eerste generatie van de ID.3 werd geplaagd door problemen met de software. De ID.3 Neo heeft een

geheel nieuw infotainment-systeem met geheel nieuwe software. Het beeldscherm is lekker groot, zodat het eenvoudig is af te lezen en trefzeker is te bedienen in een rijdende auto. Mede vanwege de komst van de Chinese concurrenten wil Volkswagen de Europese herkomst en historie benadrukken. Daarom is een retro-thema beschikbaar waarbij de klokken achter het stuurwiel ogen als die van de eerste Volkswagen Golf GTI. Het centrale beeldscherm toont een cassettebandje bij het spelen van muziek (streaming via Internet) en het navigatiesysteem lijkt te worden weergegeven op een oude beeldbuis. Dit is wat Autozine betreft erg leuk gedaan en is bovendien even functioneel als de modernere layouts.



Elektrische auto

Vooraf de eenvoudige uitvoeringen van de ID.3 vormen een scherp geprijsd alternatief voor een conventionele auto met verbrandingsmotor. Juist de basisversies zijn verbeterd met de komst van de Neo! De "kleinere" batterijen (50 kWh en 58 kWh) zijn nu van het type LFP. Dat zorgt voor een lagere prijs, minder brandgevaar en een langere levensduur. Als bijkomend voordeel maken ze geen gebruik van schaarse metalen. De maximale laadsnelheid is niet gewijzigd, maar de gemiddelde snelheid zou tijdens het snelladen hoger liggen. De ID.3 Neo kan voortaan ook andere apparaten voor stroom voorzien (V2L).

Alle varianten (behalve de sportieve "GTX"), zijn voorzien van een nieuwe elektromotor. Die veel zuiniger (13.9 kWh / 100 voor de 125 kW en 140 kW sterke motoren, 14.3 kWh / 100 voor de 170 kW motor in combinatie met 79 kWh batterij). Dat zorgt voor een groter bereik, waardoor zelfs de basisversie nu een

bereik van meer dan 400 km heeft.

De rijeigenschappen zijn niet aangepast en dat heeft een goede reden: de ID.3 reed al als een doorsnee auto. Volkswagen maakt optimaal gebruik van de mogelijkheden die elektrisch rijden biedt (snelle acceleratie, ultieme souplesse, energie terugwinnen door remmen op de motor). Dit voelt echter allemaal zo natuurlijk, dat zelfs de meest behouden bestuurder direct vertrouwd is met deze elektrische auto.



Conclusie

De "Volkswagen ID.3 Neo" is meer dan een vernieuwd model en minder dan een geheel nieuw model. Het uiterlijk is slechts vernieuwd. Het interieur is geheel nieuw omdat Volkswagen aanvankelijk te voortvarend te werk is gegaan. Met de komst van de elektrische ID.3 vernieuwde Volkswagen ook de bediening. Op kleine schermen werd slechts essentiële informatie getoond en de bediening verliep zo veel mogelijk via het centrale beeldscherm. Hoe vernieuwend en doordacht dit concept ook was: de klant bleef vragen om een meer traditionele cabine met een conventioneel dashboard, een middenconsole en fysieke knoppen. Volkswagen heeft hier naar geluisterd en daarom heeft de ID.3 Neo een gewoon dashboard en laat de auto zich net zo bedienen als iedere andere Volkswagen van de afgelopen decennia.

Volkswagen gaat zelfs een stap verder dan dat. Onder druk van de Chinese concurrentie gaat

Volkswagen terug naar de basiswaarden. Het uiterlijk is tijdloos, de afwerking smetteloos, de uitstraling vriendelijk en het karakter Europees. Dat laatste komt niet alleen terug in de ruimte (grote stoelen voor grote Europeanen) en de rijeigenschappen, maar ook in de productie. De ID.3 Neo wordt in Europa gebouwd met Europese componenten. Dankzij nieuwe batterijtechniek kan Volkswagen de ID.3 Neo voordeliger aanbieden. ■



Specificaties

Volkswagen ID.3 Neo

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	426 x 181 x 157 cm
Wielbasis	277 cm
Gewicht	1.787 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	52 kWh
Bagageruimte	385/1267 l
Bandenmaat	215/50R19

Motor en prestaties



Vermogen	170 pk @ 0 rpm
Koppel	0 Nm @ 0 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8.2 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	15.30 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	384 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 0,-
Prijs instapmodel	€ 29.990,-