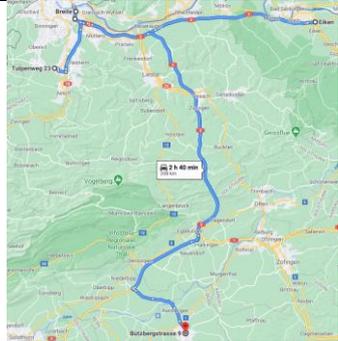




## VW ID.3 im Praxis - Kurzttest

**Dienstag, 6. 4. 17:00 – Mittwoch, 7.4.2021 08:00**

Fahrstrecken	DC - Ladetest	Übernachten und laden	AC - Ladetest
			
Abstecher nach Eiken zwecks DC - Ladetest	<b>Rastplatz Möhlin Nord</b>	<b>Reinach BL</b> An Balkonsteckdose mit 230V / 6A	<b>Bäreggstrasse Langenthal</b>

### Details

Ort	km	Anzeige		Berechnete Werte		
		km	%	kWh	kWh	kWh / 100km
Langenthal	0	280	80	42.4	Diff.	
Reinach BL	64	228	62	32.9	- 9.5	14.9
Reinach BL	64	228	62	32.9		
Rastplatz Mumpf N	98	178	48	25.4	-7.4	21.8
<b>DC Testladen <sup>1)</sup></b>		<b>10 min</b>		<b>+ 5.8    31.3 kW</b>		
Rastplatz Mumpf N	98	235	59	31.3		
Reinach BL	132	169	48	25.4	- 5.8	17.1
<b>AC laden (230V)</b>		<b>10 Stunden</b>		<b>+ 13.0    1.3 kW</b>		
Reinach BL	132	255	74	39.2		
Langenthal	208	169	48	25.4	- 13.8	18.1
<b>AC laden</b>		<b>45 min</b>		<b>+ 6.8    9.6 kW</b>		
Langenthal	208	206	59	31.3		
<b>Verbrauch inkl. Heizung (ca. -2 bis +0 °C)</b>				<b>36.57</b>	<b>17.58</b>	

**sympacharge – Initiative für sympathische Ladeinfrastruktur**

Im Zentrum steht der Nutzer und seine Bedürfnisse. Nicht das Laden steht im Vordergrund sondern die Tätigkeit, während der das Fahrzeug abgestellt ist: Wohnen/schlafen, arbeiten, skifahren etc.

**Laden beim Parkieren statt parkieren zum laden!  
Am Besten über Nacht daheim.**

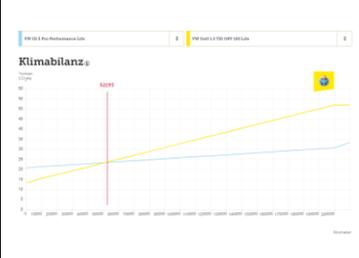
Im Einfamilienhaus problemlos zu realisieren, im Mehrfamilienhaus braucht es einige konzeptionelle Vorbereitungen (und zuweilen etwas Überzeugungsarbeit bei Vermietern oder Miteigentümern).

Für neutrale und anbieterunabhängige Beratung **und Unterstützung bei der Realisierung** stehe ich gerne zur Verfügung.

Hinweis: Zur Schonung der Batterie war eine Ladeobergrenze von 80% eingestellt.

<sup>1)</sup> Die ermittelte DC – Ladeleistung ist relativ bescheiden, mit einer halbvollen Batterie fährt man jedoch im Alltag nicht an eine Schnellladestation. Unter Praxisbedingungen (nach längerer Autobahnfahrt und einem Ladestand von knapp 10%) erreichen die meisten Elektroautos die versprochenen Ladeleistungen weitgehend, das dürfte auch beim ID.3 der Fall sein.

Der TouringClub der Schweiz bietet auf [www.tcs.ch](http://www.tcs.ch) einen Vergleichsrechner.  
Dieser berücksichtigt seit einiger Zeit neben den Betriebskosten auch die Klimabilanz.

<b>VW ID.3</b> Pro Performance Life CHF 39'450 	<b>VW Golf</b> 1.5 TSI OPF 150 Life CHF 36'050 		
---	---	--	---

**Fazit:** Abgesehen vom etwas höheren Kaufpreis gibt es keinen Grund mehr, in dieser Kategorie auf ein Elektroauto zu verzichten. Nicht nur wegen dem Klima! Wie der Betriebskostenvergleich aufzeigt, sind auch die höheren Anschaffungskosten lange vor dem Nutzungsende mehr als kompensiert. Nicht nur die Energiekosten sind günstiger (daheim kostet die kWh ca. 25 Rappen; für weniger als 4 Franken fährt man 100km), es gibt kein Motorenöl zu wechseln, keinen Auspuff der irgendwann durchrostet ist, Rekuperation schont die Bremsen usw.

Selbst bei der Motorleistung liegt der ID.3 mit 203 PS gegenüber dem Golf mit 150 PS vorne – und das Drehmoment von 310 Nm ab der ersten Umdrehung muss man ganz einfach **erFAHREN!**