



Informacja prasowa

Volkswagen ID.3¹⁾²⁾

Wrzesień 2020 r.

Informacje:

Tę informację prasową, zdjęcia oraz filmy dotyczące modelu ID.3 można pobrać ze strony internetowej www.volkswagen-newsroom.com oraz www.vw-press.pl

¹⁾ – ID.3 Pro Performance, 150 kW/zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym w kWh/100 km: 15,4 – 16,8 (WLTP); emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 0

²⁾ – ID.3 Pro S, 150 kW/zużycie paliwa w cyklu mieszanym w kWh/100 km: 15,9 – 16,5 (WLTP); emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 0



Spis treści:

Nowy Volkswagen ID.3

W skrócie

Najważniejsze informacje	str. 04
Nowe rozwiązania w ID.3	str. 06

Główne zagadnienia

Miejsce w ofercie VW	str. 08
Pionier nowej ery	str. 08
Nadwozie i stylistyka	str. 10
Konstrukcja na bazie modułowej platformy MEB	str. 10
Stylistyka nadwozia	str. 10
Oświetlenie jako element designu	str. 11
Aerodynamika	str. 12
Wnętrze i wyposażenie z dziedziny komfortu	str. 12
Przestronność i stylistyka wnętrza	str. 12
Konfiguracja modeli	str. 14
Wersje wyposażenia	str. 15
System obsługi, multimedia i systemy asystujące	str. 17
System obsługi	str. 17
Multimedia i usługi online	str. 18
Nowa platforma elektroniczna	str. 19
Systemy asystujące IQ. Drive	str. 20
Układ napędowy, zawieszenie i bezpieczeństwo	str. 22
Silniki elektryczne	str. 23
Zawieszenie	str. 24
Bezpieczeństwo bierne	str. 25



Akumulator i ładowanie	str. 25
Akumulator i system zarządzania temperaturą	str. 26
Możliwości ładowania akumulatora	str. 26
W zgodzie ze środowiskiem	str. 28
Produkcja neutralna pod względem emisji CO ₂	str. 28
Bilans CO ₂ w cyklu życia modelu	str. 28
Dane techniczne	str. 30



Informacja prasowa

W skrócie

ID.3 – pionier nowej ery w motoryzacji

- **Nowe rozwiązania techniczne i nowe nadwozie:**
ID.3 to pierwszy model skonstruowany na modułowej platformie podłogowej MEB Volkswagena.
- **Design nowych czasów:** Volkswagen ID.3 wyróżnia się prostą i ikoniczną stylistyką zdolną oprzeć się upływowi czasu.
- **Przyjazne spojrzenie:** reflektory nadają kompaktowemu autu elektrycznemu sympatyczny, ludzki wygląd.
- **Open Space:** kabina obszerna jak w samochodzie średniej klasy – konstrukcja oparta na platformie MEB, z krótkimi zwisami nadwozia i dużym rozstawem osi sprawia, że w kabinie jest dużo więcej miejsca niż w tradycyjnych kompaktach.
- **Prosta obsługa:** niemal wszystkie funkcje uruchamia się poprzez dotyk lub komendy głosowe w ramach systemu „Cześć ID.” Świetlna listwa ID. Light nawiązuje wizualną komunikację z kierowcą i pasażerami. Wyświetlacz head-up w technologii rozszerzonej rzeczywistości wyświetla informacje w otoczeniu auta.
- **Pełne wyposażenie:** zestaw opcjonalnych rozwiązań jest bardzo bogaty.
- **Inteligentna komunikacja:** system multimedialny i usługi skupione w We Connect Start pozwalają nawiązać ID.3 łączność z otoczeniem. Dzięki temu samochód i system nawigacji zyskują nowe możliwości.
- **Spojrzenie w przód:** systemy wspomagające sprawiają, że podróż ID.3 jest bezstresowa i komfortowa.
- **Nowa platforma elektroniczna:** oprogramowanie modelu ID.3 zaprojektowano według nowej koncepcji, dzięki której po zakupie auta można aktualizować jego różne funkcje.
- **Mocny silnik elektryczny:** umieszczony z tyłu samochodu silnik nowego ID.3 w wersji dostępnej w chwili rozpoczęcia sprzedaży ma moc 150 kW (204 KM). W 2021 w ofercie pojawi się wersja o mocy 107 kW (146 KM).

Kontakt

Volkswagen PR

Hubert Niedzielski

Kierownik ds. PR

Tel: +48 690 406 278

hubert.niedzielski@volkswagen.pl

Izabela Czarnecka

Specjalista ds. PR

Tel: +48 690 406 354

izabela.czarnecka@volkswagen.pl



Więcej informacji:

www.vw-press.pl



-
- **Akumulatory na miarę:** w ID.3 są montowane litowo-jonowe akumulatory o pojemności 58 lub 77 kWh. Zasięg auta (wg WLTP) wynosi nawet do 549 km. Później oferowany będzie akumulator o mniejszej pojemności.
 - **Dynamiczne właściwości jezdne:** konstrukcja auta sprawia, że jego środek ciężkości znajduje się nisko, a ciężar jest optymalnie rozłożony między osie. Dzięki temu ID.3 jest zwinny i zwrotny.
 - **Bezpieczeństwo na najwyższym poziomie:** w razie wypadku ważną rolę ochronną pełnią wytrzymała obudowa akumulatora i centralna poduszka powietrzna.
 - **Szybkie ładowanie, sprawna podróż:** akumulator ID.3 można zasilać prądem przemiennym (AC) i stałym (DC), także z tzw. szybkich ładowarek. Auto z największym akumulatorem można w ciągu zaledwie 30 minut naładować prądem o mocy do 125 kW do poziomu zapewniającego przejechanie 350 km.
 - **Proste ładowanie:** We Charge to przepustka do stworzonego przez Volkswagena ekosystemu ładowania akumulatorów. W Europie klienci mają do dyspozycji ponad 150.000 publicznych punktów ładowania, w sieci szybkich ładowarek IONITY mogą korzystać ze specjalnych taryf.
 - **Neutralny bilans emisji CO₂:** ID.3 jest produkowany w Zwickau w sposób nie obciążający bilansu emisji dwutlenku węgla, także użytkowanie auta może być neutralne dla klimatu, jeśli korzysta się z „zielonego” prądu oferowanego przez Polenergię – partnera Volkswagena.
 - **Inwestycje w wysokości 33 miliardów euro do 2024 r.:** Volkswagen zamierza stać się światowym liderem w dziedzinie samochodów elektrycznych. Do 2029 roku koncern chce wprowadzić do sprzedaży nawet 75 modeli z wyłącznie elektrycznym napędem.
-



Informacja prasowa

Nowe rozwiązania w ID.3

Wolfsburg, lipiec 2020 r. Modelem ID.3 Volkswagen otwiera nowy rozdział w historii motoryzacji – motoryzacji elektrycznej i zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Stylistyka nowego modelu świadczy o jego charakterze – ID.3 ma płynne kształty podkreślone miękkimi liniami, jego nadwozie jest kompaktowe i zwarte, a reflektory wyglądają jak oczy. Niski współczynnik oporu powietrza Cx równy 0,27 mocno przyczynia się do zwiększenia zasięgu samochodu.

Pojemny akumulator i napęd na tylne koła. Pod nadwoziem ID.3 kryją się nowoczesne rozwiązania techniczne modułowej platformy podłogowej MEB przeznaczonej do budowy samochodów elektrycznych. ID.3 jest pierwszym modelem koncernu Volkswagen, który korzysta z tej płyty. Akumulator o dużej pojemności umieszczono w podłodze, dzięki czemu punkt ciężkości pojazdu znajduje się nisko – to zapewnia mu zwinność. Elektryczny silnik napędza tylne koła gwarantując autu doskonałą trakcję. Silnik odzyskuje energię hamowania i gromadzi ją w akumulatorze. Obręcze kół w rozmiarze od 18 do 20 cali zoptymalizowano pod kątem aerodynamiki, zastosowano opony o niskim oporze toczenia.

Nowatorskie wnętrze. ID.3 ma krótkie zwisy nadwozia i bardzo duży rozstaw osi – również to są typowe cechy nowych modeli z rodziny ID. Powstaje dzięki nim duże, przestronne wnętrze typu open space wyznaczające nowe standardy w klasie samochodów kompaktowych. Tablica rozdzielcza jest minimalistyczna, a dzięki diodom składającym się na listwę świetlną systemu ID. Light samochód zdaje się wizualnie kontaktować z pasażerami. Obsługa większości urządzeń odbywa się za pośrednictwem wielofunkcyjnej kierownicy, poprzez umieszczony pośrodku tablicy rozdzielczej 10-calowy dotykowy ekran albo poprzez inteligentny system sterowania głosem „Cześć ID.”.

Nowa platforma elektroniczna. Elektroniczne urządzenia nowego ID.3 zaprojektowano od podstaw na nowo. Większością funkcji samochodu



Informacja prasowa

zarządzają dwa komputery o wysokiej mocy obliczeniowej, oprogramowanie jest bardzo elastyczne – pozwala to na jego aktualizację, a w przyszłości także na instalowanie nowych funkcji za pośrednictwem Internetu. Usługi dostępne w ramach We Connect Start umożliwiają połączenie auta ze smartfonem właściciela, dzięki czemu może on przy jego pomocy zarządzać np. procesem ładowania akumulatora lub klimatyzacją, dostępne są też bieżące informacje na temat ruchu drogowego, na mapach nawigacji pojawiają się natomiast punkty ładowania samochodu. System App Connect (seryjny) umożliwia streaming danych poprzez smartfon.

Na początek dwie wersje modelu. ID.3 pojawi się na rynku w dwóch wersjach różniących się pojemnością akumulatorów. ID.3 Pro Performance, to doskonałe auto do codziennego użytku. Pojemność jego akumulatora wynosi 58 kWh, co pozwala na pokonanie 426 km (wg WLTP). Elektryczny silnik osiąga moc 150 kW (204 KM); później pojawi się wersja o mocy 107 kW (146 KM). ID.3 Pro S ma akumulator o pojemności wynoszącej 77 kWh, jego zasięg to 549 km (wg WLTP), a moc silnika wynosi również 150 kW (204 KM).

Siedem wersji wyposażenia. Uporządkowana oferta pozwala na proste skonfigurowanie ID.3 poprzez internetową stronę Volkswagena – wystarczy kilka kliknięć. W chwili rozpoczęcia sprzedaży modele Pro Performance i Pro S będą dostępne w siedmiu zdefiniowanych wersjach zawierających najchętniej wybierane przez klientów wyposażenie. Takie rozwiązanie sprawia, że wybór żądanej wersji jest jeszcze prostszy, a zakład w Zwickau może szybciej wyprodukować i dostarczyć zamówiony egzemplarz.

Wyposażenie high-tech. ID.3 można wyposażyć w liczne elementy z dziedziny stylistyki, multimediiów, komfortu i systemów asystujących. Są wśród nich tak nowoczesne urządzenia jak wyświetlacz head-up wykorzystujący technologię rozszerzonej rzeczywistości, dzięki której na szybie wyświetlane są informacje w formie trójwymiarowych grafik.



Informacja prasowa

System Travel Assist reguluje odstęp od poprzedzającego samochodu i utrzymuje ID.3 na wybranym pasie ruchu. Z kolei matrycowe diodowe reflektory zapewniają inteligentny rozdział światła, jeśli zaś kierowca zechce otworzyć samochód korzystając z systemu Keyless Access odpowiednie moduły reflektorów wyemitują świetlne powitanie.

Bez emisji CO₂. Wszystkie modele ID.3 mogą być zasilane prądem zmiennym (AC) lub stałym (DC). Akumulator modelu ID.3 Pro S można w ciągu zaledwie pół godziny naładować prądem stałym o mocy 125 kW do poziomu zapewniającego pokonanie 350 km. Podczas podróży serwis We Charge umożliwia dostęp do ponad 150.000 punktów ładowania w Europie. Na wygodne zasilanie akumulatora energią we własnym garażu właściciela pozwala z kolei wallbox dostępny w trzech wersjach. Dzięki oferowanemu przez Volkswagena prądowi ze źródeł odnawialnych (Polenergia) z ID.3 można korzystać w sposób neutralny dla klimatu. Również produkcja tego modelu odbywa się tak, by nie obciążać ogólnego bilansu dwutlenku węgla.

Główne zagadnienia

Inteligentny, innowacyjny, respektujący zasady zrównoważonego rozwoju: dzięki ID.3 Volkswagen wkracza w nową epokę motoryzacji

Miejsce w ofercie VW

Nowy rozdział w historii Volkswagena. ID.3 rozpoczyna trzeci wielki rozdział w historii Volkswagena. Tak jak pierwszy Garbus czy Golf I, również to kompaktowe auto oznacza początek nowej epoki – ID.3 jest pierwszym elektrycznym samochodem, który bez żadnych ograniczeń może być wykorzystywany na co dzień i burzy szereg barier, z którymi do tej pory musiały borykać się samochody elektryczne.



Informacja prasowa

Modułowa platforma MEB, na której zbudowano ID.3 tworzy techniczną podstawę wielkiej ofensywy Volkswagena w dziedzinie elektrycznych aut i umożliwia skonstruowanie na niej kolejnych modeli tego rodzaju.

Platforma MEB pozwala wykorzystać wszystkie zalety elektrycznego napędu – dzięki niej ID.3 wyróżnia się bardzo obszernym wnętrzem, znakomitymi właściwościami jezdnyymi oraz zasięgiem wynoszącym nawet 549 km (według WLTP). Podczas dalekich podróży zaletą okaże się z kolei możliwość szybkiego naładowania akumulatora.

Trwa ofensywa Volkswagena w dziedzinie aut elektrycznych. Elektryczne samochody nowej ery będą inteligentne, innowacyjne i nie będą obciążać środowiska. Volkswagen znajduje się właśnie w centrum zmian prowadzących w tym kierunku – w najbliższych latach koncern zainwestuje w rozwój elektrycznej mobilności 33 miliardy euro, z tej kwoty 11 miliardów zostanie przeznaczonych dla marki Volkswagen. Do 2029 roku koncern zamierza wprowadzić na rynek nawet 75 modeli z wyłącznie elektrycznym napędem.

Nadwozie i stylistyka

Nowy design na nowe czasy. Rewolucyjny charakter Volkswagena ID.3 jest widoczny już od pierwszego spojrzenia. Sylwetka auta jest opływowa, linie nadwozia miękkie, a cała sylwetka kompaktowa i zwarta. Pojazd ma bardzo dobre proporcje, a w jego stylistyce nie zastosowano żadnych zbędnych upiększeń. ID.3 to przedstawiciel nowej ery w motoryzacji zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, to Volkswagen z krwi i kości.

Stworzony z myślą o pasażerach. Jednobryłowe nadwozie świadczy o tym, że ID.3 zbudowano „wokół pasażerów”, że to właśnie oni są w jego wnętrzu najważniejsi. Zwisy nadwozia są bardzo krótkie, a kabina długa, ponieważ osie auta zostały od siebie mocno oddalone – ich rozstaw wynosi 2.765 mm, czyli jest niemal tak duży jak rozstaw osi Passata. Pod kabiną, w podłodze umieszczono płaski akumulator o dużej pojemności. Inne



Informacja prasowa

komponenty również zajmują niewiele miejsca: silnik znajduje się przy tylnej osi, a chłodnicę i elementy układu klimatyzacji zamontowano z przodu.

Przód bez osłony chłodnicy. Przód nadwozia wiele mówi o rodzaju tego samochodu i o jego koncepcji technicznej – pośrodku zamiast tradycyjnego „grilla” znajduje się logo marki. Powietrze chłodzące urządzenia składające się na układ napędowy przedostaje się przez specjalny otwór w zderzaku osłonięty kratką z sześciokątnym wzorem – tzw. plaster miodu wzorowano na strukturach występujących w naturze.

Jak ludzkie oczy. Najbardziej wyrazistym elementem przodu nadwozia są duże reflektory przypominające ludzkie oczy i nadające autu przyjazny wygląd. Seryjnie montuje się reflektory LED, w ramach pakietu Design są dostępne natomiast IQ. Light z matrycowymi reflektorami LED generującymi sterowane inteligentnie światło drogowe. Poruszane elektrycznie moduły tych reflektorów wyglądają jak źrenice, przez znajdujące się w ich obudowie otwory przypominające kształtem plaster miodu emitowane jest światło do jazdy dziennej, jego źródłem są też świetlne obramowania reflektorów. Jeśli regulowane światła drogowe są włączone, świeci się również diodowa listwa z przodu nadwozia. Jeszcze przed uruchomieniem silnika moduły reflektorów zaczynają pełnić funkcje komunikacyjne – obracają się i otwierają jak oczy, witając w ten sposób kierowcę.

Duże koła i wąskie szyby. Zastosowane w ID.3 koła są duże, a szeroki słupek dachowy C to klasyczna cecha stylistyczna modeli Volkswagena. Karoseria poniżej linii okien została lekko zaokrąglona, z kolei przeszklona część nadwozia kończy się z tyłu dużym spojlerem. Czarny dach, którego stylistyczną kontynuację stanowi również czarna powierzchnia na masce tuż poniżej przedniej szyby oraz ciemne listwy przy progach sprawiają, że ID.3 widziany z boku wydaje się niższy.



Informacja prasowa

Dwie wersje kierunkowskazów. Czerni dominuje również na pokrywie bagażnika, znajdująca się na niej szyba jest wąska, co sprawia, że z tyłu ID.3 wydaje się szerszy. Cały tył auta tworzy przemyślaną plastycznie całość, a dyfuzor u dołu stanowi jego zgrabne zakończenie. W lampach z tyłu także znajdują się diody LED. W ramach opcji dostępna jest druga wersja kierunkowskazów – ich światła rozbłyskują od środka lamp ku ich krawędziom. Światło hamowania ma (standardowo) rzucający się w oczy kształt litery „X”.

Sześć kolorów nadwozia w ofercie. Do sprzedaży w Europie ID.3 wchodzi z sześcioma kolorami nadwozia do wyboru. Ich nazwy to Biały Glacier metalik, Turkus Makena metalik, Szary Manganese metalik, Szary Moonstone, Srebrny Scale metalik i Niebieski Stonewashed metalik. W modelu podstawowym kolorystyczną przeciwwagę dla nich stanowią czarne: dach, listwy przy progach i elementy zderzaków. Volkswagen oferuje do wyboru dwa stylistyczne pakiety wystroju nadwozia, co oznacza, że dach może mieć połysk srebra lub miedzi. Inne elementy tych pakietów to nakładki na progi, elementy zderzaków w kolorze Grey tech metallic i folia ze wzorem „honeycomb” na słupkach dachowych C.

Współczynnik oporu powietrza Cx 0,27. W samochodzie elektrycznym duży wpływ na zasięg auta ma aerodynamika. ID.3 wyróżnia się znakomitą współczynnikiem oporu powietrza Cx, który wynosi 0,27. Udało się go uzyskać głównie dzięki odpowiedniemu ukształtowaniu nadwozia, w którym słupki dachowe A zostały mocno pochylone, dach ma opływowy kształt, a słupki C są krótkie i zwrócone w stronę przodu auta. Doskonałe właściwości aerodynamiczne uzyskano także dzięki licznym drobnym rozwiązaniom. Znajduje się wśród nich regulowana elektrycznie osłona chłodnicy z przodu. Otwiera się ona tylko wtedy, gdy pracujące urządzenia potrzebują powietrza, które by je chłodziło, poza tym pozostaje zamknięta, aby powietrze mogło swobodnie przepływać wokół maski. Także zabudowane na płasko obręcze kół sprawiają, że nie dochodzi wokół nich do zawirowań powietrza.



Informacja prasowa

Umieszczone na słupkach A listwy zatrzymujące wodę oraz lusterka zewnętrzne mocowane do drzwi także mają swoje znaczenie dla aerodynamiki. Poza tym sprawiają one, że hałas w kabinie jest mniejszy – przyczynia się do tego również przednia szyba ze szkła akustycznego (seryjna). Na korzystny z punktu widzenia aerodynamiki przepływ powietrza w tylnej części nadwozia wpływ ma kilka elementów – duży spojler na krawędzi dachu, kształt lamp oraz dyfuzor, który jest końcowym elementem niemal całkowicie płaskiego i w dużym stopniu osłoniętego od spodu podwozia Volkswagena ID.3.

Wnętrze i wyposażenie z dziedziny komfortu

Wnętrze jak w samochodzie klasy średniej. Kabinę ID.3 zaprojektowano jako open space, jest więc bardzo przestronna. Kierowca i pasażer siedzą dość wysoko, miejsca w aucie zajmuje się łatwo i wygodnie, a wyższa pozycja siedzeń sprawia, że widoczność ze środka jest bardzo dobra. Z tyłu miejsca jest tak dużo, jak w tradycyjnym samochodzie klasy średniej. Pojemność bagażnika wynosi standardowo 385 litrów, a po złożeniu dzielonego oparcia kanapy rośnie do 1.267 litrów (mierzone po dach). ID.3 Pro S jest homologowany dla czterech osób, wszystkie pozostałe wersje – dla pięciu.

Powietrze i światło. Sposób w jaki urządzono wnętrze sprawia, że jest ono jeszcze bardziej przestronne. Kabinę utrzymano w prostej stylistyce koncentrując się na tym, co najważniejsze. Tablica rozdzielcza składa się z kilku poziomów obniżających się stopniowo ku wnętrzu. W przeciwieństwie do rozwiązań stosowanych w tradycyjnych autach nie łączy się ona ze środkową konsolą – konsola jest odrębnym elementem znajdującym się między przednimi fotelami. W ramach pakietu Design Plus dostępny jest panoramiczny dach o długości 130 cm i szerokości 111 cm, który sprawia, że do wnętrza ID.3 wpada mnóstwo światła. Elektrycznie regulowana osłona dachu zapobiega zbyt dużemu nagrzewaniu się kabiny.



Informacja prasowa

Stonowane kolory, obok nich – biały i pomarańczowy. We wnętrzu każdej wersji ID.3 dominuje kolor czarny. Fotele są dwukolorowe – siedziska i główna część oparcia kontrastują z resztą elementów fotela. Kolory siedzeń noszą nazwy Platinum Grey (opcja) i Dusty Grey Dark.

W wypadku wnętrza Style i Style Plus do wyboru jest wiele kolorów. Dusty Grey Dark stwarza miłą atmosferę gościnnego pokoju, podłokietniki na drzwiach i górna część tablicy rozdzielczej w kolorze Safrano Orange zaznaczają mocniejsze akcenty. Obudowa ekranów, kierownica wraz z kolumną oraz skupiska elementów sterujących na drzwiach utrzymano w kolorze Electric White – nadaje on wnętrzu ID.3 sterylne, niemal futurystyczny charakter.

Wnętrza na każdy gust. Nabywcy ID.3 mogą zamówić pakiet Style. Środek foteli jest wtedy pokryty tapicerką Sumba Flow, a ich boki mikrowłóknem ArtVelours. W pakiecie znajdują się ponadto pedały o wzorze Play & Pause wykonane ze stali szlachetnej, stylowe oświetlenie kabiny w 30 kolorach do wyboru oraz podgrzewanie kierownicy.

Wyższy stopień wyposażenia wnętrza nosi nazwę Style Plus. W tej wersji fotele wyposażono w system 12-kierunkowej elektrycznej regulacji i w ręczną regulację wysokości oraz odcinka lędźwiowego z funkcją masażu oraz w ogrzewanie. Wkrótce po rynkowym debiucie ID.3 zostaną wprowadzone wersje TopSport Plus z fotelami z takim samym wyposażeniem technicznym, mocno wyprofilowanymi bokami siedzisk oraz ze zintegrowanymi zagłówkami. Środkowa część tych foteli będzie pokryta tapicerką ArtVelours, znajdują się na nich także logo ID. oraz ozdobne szwy. Wszystkie fotele wyposażone w elektryczną regulację – zarówno ten kierowcy, jak i pasażera – mają rekomendację ortopedów (atest AGR). W każdej wersji wyposażenia po wewnętrznej stronie przednich foteli znajdują się podłokietniki. Wszystkie rodzaje tapicerki wykonano z materiałów niezawierających składników pochodzenia zwierzęcego.



Informacja prasowa

Szybszy montaż, szybciej u klienta. W chwili rynkowego debiutu Volkswagen oferuje ID.3 Pro Performance i ID.3 Pro S w zdefiniowanych fabrycznie konfiguracjach. Zawierają one wyposażenie cieszące się wśród nabywców największą popularnością. Dzięki temu rozwiązaniu oferta staje się bardziej przejrzysta, a fabryka w Zwickau może szybciej zmontować zamówiony samochód i szybciej dostarczyć go klientowi.

Konfiguracja modeli ID.3 Pro Performance. ID.3 Pro Performance z akumulatorem o pojemności 58 kWh w chwili wprowadzenia na rynek będzie oferowany w pięciu fabrycznie skonfigurowanych wersjach. Podstawowa nosi nazwę ID.3 Life i zawiera pakiety Komfort i Infotainment. ID.3 Business ma dodatkowo pakiet stylistyczny Wnętrze, pakiet Design oraz pakiet Assistance. ID.3 Family jest bogatszy o pakiet Design Plus. ID.3 Style ma pakiet Komfort, Infotainment i Design Plus. Kolejny model – ID.3 Pro Performance – będzie miał wyposażenie podstawowe.

Model ID.3 Pro S ze skonfigurowanym wyposażeniem. ID.3 Pro S wyposażony w akumulator o pojemności 77 kWh w chwili wprowadzenia na rynek pojawi się w bogatej odmianie ID.3 Tour. Zawiera ona cztery pakiety w wersjach Plus: Komfort, Wnętrze, Infotainment i Systemy Asystujące, dochodzi do nich jeszcze pakiet Design (nie w wersji Plus). Drugi model ma wyposażenie podstawowe, wzbogacone o pakiet Wnętrze, jak w wypadku każdego ID.3 Pro S.

Bogate wyposażenie podstawowe. Już w podstawowej wersji ID.3 wyróżnia się bogatym wyposażeniem z dziedziny komfortu. Obok elementów wymienionych wyżej w jego skład wchodzi stylowe oświetlenie wnętrza w 10 kolorach do wyboru oraz tempomat. Seryjna klimatyzacja Air Care Climatronic jest połączona z systemem elektrycznego ogrzewania postojowego, które kierowca może uruchomić, jeśli samochód nie jest ładowany. Bezpieczeństwo bierne zwiększają system awaryjnego powiadamiania o wypadku oraz centralna poduszka powietrzna – nowość w palecie modeli Volkswagena. Podczas uderzenia w bok auta poduszka ta zapobiega uderzeniu o siebie głów kierowcy i pasażera.



Informacja prasowa

Seryjne wyposażenie zawiera również radio Ready 2 Discover z funkcją DAB+ i z dwoma portami USB-C na konsoli środkowej. Funkcja App Connect umożliwia streaming za pośrednictwem smartfona. Nabywcy ID.3 mogą sparować swoje telefony z systemem multimedialnym w aucie poprzez aplikacje Apple Car Play dla iOS lub Android Auto dla Android i Mirror Link.

ID. Light. To seryjny element wyposażenia, którego dotąd nie miał żaden samochód – to wąski pas diod znajdujący się we wnętrzu auta pod przednią szybą zapewniający kierowcy wsparcie podczas jazdy. Po zajęciu miejsca w środku światło sygnalizuje, że samochód jest gotowy do jazdy. Jeśli ID.3 ma, zgodnie ze wskazówkami nawigacji, skręcić, światło „wędruje” odpowiednio w lewą lub w prawą stronę linii tworzonej przez diody. Jeżeli kierowca miałby w krytycznej sytuacji gwałtownie zahamować, ID. Light rozbłyśnie intensywnie czerwonym światłem. Podczas ładowania akumulatora od lewej ku prawej stronie linii diod przesuwają się zielone światła informując o stopniu naładowania akumulatora.

Pakiety Komfort i Komfort Plus. Centralna konsola w modelu z pakietem Komfort jest wyposażona w oświetlaną półkę na telefon komórkowy, pokrywę w formie rolety i dwa porty USB z tyłu. Fotel kierowcy i pasażera, a także kierownica są podgrzewane. Podgrzewanie mają również dysze spryskiwaczy szyb. Pakiet zawiera ponadto czujnik deszczu oraz system oświetlenia otoczenia pojazdu, który wyświetla na nawierzchni wzór plastra miodu.

W skład pakietu Komfort Plus oprócz wymienionych wyżej elementów wchodzi klimatyzacja Air Care Climatronic z dwustrefową regulacją. Z kolei w bagażniku znajduje się ruchoma podłoga, którą można zainstalować na wysokości krawędzi bagażnika, by stworzyć pod nią schowek na przewód ładowania i inne drobne przedmioty.

Pompa ciepła zwiększa zasięg auta. Każda oferowana wersja ID.3 (poza tymi z wyłącznie wyposażeniem standardowym), które w chwili



Informacja prasowa

rozpoczęcia sprzedaży pojawiają się ze skonfigurowanym fabrycznie wyposażeniem, może być w ramach opcji wyposażony w pompę ciepła. Jest ona niezwykle efektywna, przez co bardzo przyczynia się do zwiększenia zasięgu elektrycznego ID.3. Innym opcjonalnym elementem jest system umożliwiający montaż bagażnika na rowery.

System obsługi, łączności i systemy asystujące.

Łatwa obsługa. Na tablicy rozdzielczej ID.3 nie ma klasycznych przycisków i włączników – także z tego powodu wydaje się ona stylistycznie czysta i bardzo nowoczesna. Przed kierowcą znajduje się niewielki ekran o przekątnej 5,3 cala, jego funkcjami steruje się przy pomocy dotykowego pola znajdującego się na seryjnej, wielofunkcyjnej kierownicy.

Najważniejsze informacje zawarto pod trzema polami, są wśród nich dane o stopniu naładowania akumulatora i o zasięgu. Duży przełącznik po prawej stronie ekranu służy do sterowania trybami jazdy oraz uruchamia blokadę parkowania. Pole po lewej stronie kierownicy zawiera włączniki świateł, w wypadku reflektorów jest dostępna funkcja automatycznego włączania.

Wszystko na dotyk. Pośrodku tablicy rozdzielczej znajduje się zwrócony nieznacznie ku kierowcy dotykowy ekran systemu multimedialnego – jego przekątna wynosi 10 cali, jest więc duży jak tablet. Za jego pośrednictwem kierowca uruchamia i zarządza wszelkimi funkcjami z zakresu komunikacji telefonicznej, nawigacji, rozrywki, systemów asystujących i ustawień auta; ekran startowy kierowcy może skonfigurować zgodnie z własnymi preferencjami. Pod ekranem znajdują się pola służące do regulacji głośności i temperatury.

„Cześć ID.”. ID.3 wyposażono seryjnie w system naturalnej obsługi głosowej „Cześć ID.” Auto reaguje na polecenia głosowe wydawane przez kierowcę i pasażera zawierające frazy i pojęcia z codziennego języka.

Wyświetlacz w technologii rozszerzonej rzeczywistości. Światowej klasy nowością w ID.3 jest opcjonalny wyświetlacz przezierny (element pakietu



Informacja prasowa

Infotainment). Może on wyświetlać najważniejsze informacje na przedniej szybie samochodu, w tym strzałki nawigacji wskazujące kierunek jazdy. Kierowca widzi je tak, jakby zostały umieszczone w odległości od trzech do 10 metrów przed samochodem wpisując się w elementy rzeczywistej przestrzeni przed autem. Jeśli aktywny tempomat ACC regulujący odstęp od poprzedzającego samochodu lub system Travel Assist (opcja) są włączone, od pewnej określonej prędkości pojazd jadący przez ID.3 zostaje przedstawiony graficznie na wyświetlaczu w postaci świecącej linii.

Pakiet Infotainment i Infotainment Plus. Jeżeli klient zamówi pakiet Infotainment zamiast seryjnego radia otrzyma system multimedialny Discover Pro. Można go obsługiwać przy pomocy komend głosowych lub dotykowo, zawarty w nim system nawigacji posługuje się trójwymiarowymi planami dużej liczby miast. Drugim elementem pakietu Infotainment jest interfejs telefonu Comfort. Łączy on smartfona z anteną samochodową oraz umożliwia indukcyjne ładowanie, o ile smartfon dysponuje taką funkcją. Protokół Voice-over-LTE umożliwia szybkie nawiązanie połączenia i zapewnia jego wysoką jakość. Pakiet Infotainment Plus oprócz wyświetlacza przeziernego w technologii rzeczywistości rozszerzonej zawiera sprzęt audio z dwoma dodatkowymi głośnikami.

Dostęp do danych komórkowych. System nawigacyjny Discover Pro współpracuje z seryjną Online Connectivity Unit (OCU) ze zintegrowaną elektroniczną kartą SIM (eSIM). Służy ona zapewnieniu łączności, w tym także do szybkiego transferu danych z prędkością LTE.

We Connect Start. Jednostka OCU umożliwia korzystanie w ID.3 z usług skupionych w We Connect Start. Kierowca musi uruchomić ją wcześniej online za pomocą swojej karty Volkswagen ID, potem może korzystać z usług przez trzy lata. Najważniejsze z nich to funkcje nawigacyjne i wszelkie inne z nimi związane. Dzięki informacjom online kierowca jest na bieżąco informowany o sytuacji drogowej na wybranej trasie przejazdu i o ewentualnych utrudnieniach w ruchu. Dzięki możliwości aktualizacji map online stale mogą być dostępne nowe rodzaje informacji. Usługa „stacje



Informacja prasowa

ładowania" zapewnia bieżący dostęp do danych na temat znajdujących się w pobliżu punktów ładowania akumulatorów. Zawiera informacje na temat mocy ładowarek i cen energii elektrycznej dostępnej na stacjach, wskazuje też, czy w danym czasie punkt ładowania jest dostępny, czy zajęty przez inne auto. Jeśli kierowca zdecyduje się skorzystać z jednej ze wskazanych stacji, może wpisać ją jako cel nawigacji.

Ładowanie akumulatora i regulacja klimatyzacji przez smartfon. Do usług dostępnych w ramach We Connect Start, z których można korzystać mając na pokładzie seryjne radio Ready 2 Discover, należą możliwość zdalnego ładowania akumulatora i klimatyzacji wnętrza. Właściciele ID.3 mogą korzystać z tych funkcji za pomocą smartfona i bezpłatnej aplikacji We Connect ID. Na smartfonie ukazują się ponadto informacje o stanie naładowania akumulatora i zasięgu auta.

Nowa platforma elektroniczna. Wszechstronna łączność ID.3 z otoczeniem jest możliwa dzięki nowej platformie elektronicznej opracowanej przez Volkswagena, działającej szybko i efektywnie. Komunikacja odbywa się w sposób przypominający stacjonarny serwer – nie ma tu odrębnych sterowników do obsługi pojedynczych funkcji, urządzenie zaprojektowano jako wszechstronną platformę usług znacznie upraszczającą wymianę danych między działającymi w oparciu o nią systemami.

Ta elastyczność ułatwia włączanie do systemu nowych pakietów danych. Najwyższym priorytetem jest bezpieczeństwo informacji, w tym także zabezpieczenie przed atakami z zewnątrz, dlatego nowe pakiety danych są poddawane skomplikowanym procesom autoryzacji. Do działania podstawowych funkcji niezbędnych podczas jazdy, jak praca układu napędowego czy hamulców, nadal wykorzystuje się odrębne komputery sterowniki.

Nowy hardware. Nowa platforma elektroniczna zawiera również nowy rodzaj hardware'u, którego trzon tworzą dwa centralne komputery o wysokiej mocy obliczeniowej oznaczone skrótem ICAS (In Car Application



Informacja prasowa

Server). Spełniają one wiele zadań, które w innych modelach Volkswagena są wykonywane przez odrębne urządzenia sterujące. Pierwszy z dwóch komputerów ICAS łączy w sobie wiele odrębnych maszyn liczących. Steruje on niektórymi systemami asystującymi oraz funkcjami z dziedziny komfortu – od otwierania drzwi, poprzez ustawianie fotela do sterowania światłem. Drugi centralny komputer zawiaduje systemem multimedialnym i wskaźnikami. Wykorzystuje modułową platformę multimedialną trzeciej generacji (MIB 3), działającą w licznych modelach Volkswagena.

ID.3 otwiera nowe horyzonty. O zaletach nowej platformy elektronicznej świadczy Online Remote Update, czyli możliwość aktualizacji oprogramowania centralnych komputerów za pośrednictwem internetu. Dzięki temu można aktualizować wiele funkcji samochodu. Zestaw danych zostaje przeniesiony do jadącego pojazdu i jest w nim instalowany po zakończeniu podróży. Po następnym uruchomieniu auta dane te są już gotowe do użycia. W niedalekiej przyszłości za pośrednictwem „over the air” będzie można wgrać nowe usługi streamingowe i nowe pola do obsługi różnych funkcji, tak jak dzieje się to w wypadku smartfonów. W ten sposób Volkswagen otwiera zupełnie nowe horyzonty.

Systemy asystujące IQ. Drive. Systemy asystujące montowane w ID.3 noszą wspólną nazwę IQ. Drive. Sprawiają one, że jazda jest przyjemniejsza i bardziej bezpieczna, a także pomagają uniknąć wypadku lub zmniejszyć jego skutki. W autach dysponujących najbogatszym wyposażeniem otoczenie monitorują umieszczone z przodu radar i kamera, dwa radary z tyłu, a także osiem czujników ultradźwiękowych.

Systemy asystujące dostępne seryjnie. W wyposażeniu seryjnym ID.3 znajduje się system Lane Assist zapobiegający niezamierzonemu przekroczeniu przez auto linii wyznaczającej pas ruchu. Front Assist monitoruje z kolei przestrzeń przed autem posługując się wielofunkcyjną kamerą – na ryzyko kolizji z innymi pojazdami reaguje emitując ostrzeżenia oraz przyhamowując auto. System ułatwiający skręcanie obserwuje podczas skrętu w lewo, czy przeciwnym pasem ruchu nie nadjeżdżają inne



Informacja prasowa

pojazdy, jeśli tak ostrzega o tym kierowcę i powoduje hamowanie samochodu. Uniknięciu otarć i drobnych stłuczek podczas manewrowania na parkingu służy natomiast seryjny system ostrzeżeń dźwiękowych z funkcją automatycznego hamowania.

Eco Assistent to z kolei montowany seryjnie system opracowany specjalnie z myślą o samochodach elektrycznych – służy do weryfikacji danych nawigacyjnych oraz znaków drogowych zarejestrowanych przez kamerę. Jeśli np. ID.3 będzie się zbliżał do zakrętu lub terenu zabudowanego, system może znakiem graficznym wskazać kierowcy, kiedy powinien zdjąć nogę z pedału gazu. Dzięki temu układ napędowy może efektywnie odzyskiwać energię.

Systemy zawarte w pakiecie Assistance. W skład opcjonalnego zestawu systemów asystujących wchodzi umieszczona z tyłu pojazdu kamera. Aktywny system ochrony pasażerów powoduje z kolei, że tuż przed groźącym zderzeniem zamykane są okna i napinane pasy bezpieczeństwa, co zapewnia pasażerom optymalną ochronę. W skład pakietu wchodzi ponadto alarm przeciwkradzieżowy i system bezkluczykowego dostępu do auta – Keyless Access.

Systemy zawarte w pakiecie Assistance Plus. Pakiet Systemów Asystujących Plus zawiera urządzenia znane dotąd z samochodów luksusowych. Najważniejszym z nich jest Travel Assist, który – w ramach swoich możliwości działania i niezależnie od prędkości jazdy – powoduje automatyczne przyspieszanie i hamowanie ID.3, a także poprzez ingerencję w układ kierowniczy pomaga utrzymać samochód na pasie ruchu. Kierowca musi jedynie lekko dotykać pojemnościowej kierownicy będącej elementem tego systemu, by utrzymywać auto na właściwym pasie.

Częścią systemu Travel Assist jest aktywny tempomat ACC stop & go z ogranicznikiem prędkości. Utrzymuje ona właściwą odległość od poprzedzającego samochodu automatycznie przyspieszając lub hamując. W połączeniu z asystentem Eco system działa z jeszcze większym



Informacja prasowa

wyprzedzeniem – przed tablicami oznaczającymi początek miejscowości może np. automatycznie zmniejszać prędkość jazdy. ACC stop & go znajduje się seryjnie we wszystkich modelach ze skonfigurowanym wyposażeniem, które pojawią się w sprzedaży w chwili rynkowego debiutu ID.3.

Emergency Assist, kolejny element pakietu Systemy Asystujące Plus, zatrzymuje samochód jeśli nie jest w stanie tego zrobić kierowca. W miarę możliwości kieruje on przy tym auto na prawe pobocze jezdni. Side Assist, korzystając z dwóch radarów monitoruje przestrzeń za samochodem, a jeśli kierowca nie wiedząc o zagrożeniu zechce zmienić pas ruchu system ostrzeże go o obecności innego pojazdu.

Układ napędowy, zawieszenie i bezpieczeństwo.

Dwie wersje modelu, dwa akumulatory o różnej pojemności. ID.3 pojawia się na europejskich rynkach w wersjach Pro Performance i Pro S. Różnią się one pojemnością akumulatorów. W ID.3 Pro Performance zastosowano akumulator o pojemności użytkowej wynoszącej 58 kWh, co po naładowaniu do pełna pozwala na pokonanie do 426 km (wg WLTP). Elektryczny silnik osiąga moc 150 kW (204 KM) i moment obrotowy 310 Nm. Samochód przyspiesza do 100 km/h w czasie 7,3 sekundy, a jego średnie zużycie energii wynosi 15,4 do 16,8 kWh na 100 km (wg WLTP). W niedługim czasie na rynku pojawi się druga wersja ID. Pro z silnikiem o mocy 107 kW (146 KM).

ID.3 Pro S ma akumulator gromadzący energię o wartości 77 kWh, maksymalny zasięg tego modelu wynosi 549 km (wg WLTP) – wystarczająco dużo nawet na urlopowe podróże. Silnik tej wersji ID.3 również osiąga moc 150 kW (204 KM) i moment obrotowy wynoszący 310 Nm. Przyspieszenie do prędkości 100 km/h zajmuje auto 7,9 sekundy. Według cyklu WLTP ID.3 Pro S potrzebuje przeciętnie od 15,9 do 16,5 kWh na 100 km.



Informacja prasowa

Silnik umieszczony z tyłu i napęd na tylne koła. Volkswagen sięga do swoich korzeni także w wypadku silników. Elektryczną jednostkę napędową (jej maksymalne obroty wynoszą 16.000/min) umieszczono w ID.3 ponad tylną oś w pobliżu środka kół, przekazuje ona moment napędowy do 1-stopniowej przekładni z mechanizmem różnicowym. Silnik pracuje tak cicho, że na zewnątrz niemal go nie słychać. Dlatego dopóki samochód nie rozpędzi się do 30 km/h syntetyczny dźwięk elektrycznego silnika wydobywa się z głośnika, ostrzegając przechodniów o nadjeżdżającym pojeździe.

Ponad 90-procentowa sprawność silnika. Stale wzbudzony synchroniczny silnik elektryczny modelu ID.3 ma wiele zalet. Do największych należy jego sprawność – najczęściej wynosi ona znacznie powyżej 90 procent. Podczas jego produkcji Volkswagen korzysta z innowacyjnych technologii – płaskie, wnikające w siebie spiralne szpule z miedzi umożliwiają masową produkcję, a jednocześnie nie zajmują wiele miejsca w stojanie. Silnik ID.3 jest nieduży i stosunkowo lekki – waży mniej niż 90 kg, łącznie ze skrzynią biegów i oprzyrządowaniem elektronicznym, z którymi tworzy jeden blok. Elektroniczny moduł zamienia prąd stały z akumulatora w przemienny wykorzystywany przez silnik, podczas rekuperacji sytuacja jest odwrotna.

Rekuperacja do 0,3g. O tym, czy auto ma odzyskiwać energię decyduje sam kierowca zwalniając prawy pedał i wybierając odpowiednią pozycję dźwigni. Jeśli wybierze położenie D (Drive), samochód najczęściej będzie poruszał się w tzw. trybie żeglowania – silnik, do którego nie dopływa energia elektryczna będzie pracował na wolnych obrotach. Dźwignia w pozycji B (Brake) oznacza, że elektryczny silnik występuje w roli generatora i przekazuje energię do akumulatora. Dzieje się tak również w czasie hamowania – od opóźnienia wynoszącego około 0,3g, a więc w najczęściej spotykanych sytuacjach, elektryczny silnik samodzielnie wykonuje ten manewr. Dopiero powyżej tej wartości do działania dodatkowo przystępują hydrauliczne hamulce przy kołach, samo przejście z jednego systemu na drugi jest niemal niezauważalne.



Informacja prasowa

Znajdujący się nisko środek ciężkości umożliwia dynamiczną jazdę. Napęd na tylne koła i konstrukcja modeli ID.3 stwarzają warunki do dynamicznej jazdy – akumulator o dużej pojemności znajduje się między osiami w najniższym miejscu samochodu, a rozłożenie masy – w każdej wersji ID.3 – oscyluje wokół optymalnej wartości 50:50 procent. W przednim zawieszeniu zastosowano kolumny McPhersona, w tylnym złożoną konstrukcję pięciowahaczową. Choć ID.3 ma duże koła, które siłą rzeczy zajmują sporo miejsca w nadkolach, jego średnica zawracania wynosi tylko 10,2 metra.

Pakiet Sport Plus. Klienci wybierający pakiet Sport Plus otrzymują system regulacji zawieszenia DCC z adaptacyjnymi amortyzatorami. Jest on powiązany z trybami jazdy Eco, Comfort oraz Individual. System, którym kierowca zarządza poprzez dotykowy ekran, wpływa na sposób pracy elektrycznego silnika, amortyzatorów i układu kierowniczego. Dzięki temu różnica w zachowaniu auta – od nastawionego na komfort do bardziej dynamicznego jest jeszcze większa. W pakiecie Sport Plus znajduje się ponadto progresywny układ kierowniczy, który pracuje tym bardziej bezpośrednio, im większy jest kąt skrętu kierownicy.

Jeżeli kierowca sobie życzy, ID.3 może bardzo szybko, stabilnie i niemal neutralnie pokonywać zakręty – m.in. dzięki systemowi zarządzającemu dynamiką jazdy. Steruje on pracą elektronicznej blokady XDS i adaptacyjnych amortyzatorów (opcja) zapewniając w każdej sytuacji najwyższy poziom bezpieczeństwa podczas szybkiego przejazdu przez zakręty.

Duże koła, mocne hamulce. ID.3 jest seryjnie wyposażony w 18-calowe stalowe obręcze kół. W ofercie znajdują się również obręcze kół wykonane z lekkich stopów – te w rozmiarze 18 cali są polerowane i noszą nazwę East Derry, z kolei 19-calowe koła Andoya (seryjne w Pro S) są dostępne w kolorach srebrnym (Silber) i miedzianym (Penny Copper). Oprócz nich do wyboru są 20-calowe koła Sanya, z obręczami zoptymalizowanymi pod kątem aerodynamiki. Opony stosowane w ID.3 wyróżniają się niskim



Informacja prasowa

oporem toczenia, wszystkie mają tę samą szerokość (125 mm), ale różnią się profilem, zależnie od wielkości kół.

Za dużymi kołami znajdują się mocne hamulce – z przodu tarczowe o średnicy 330 mm, z tyłu bębnowe. Ich ogromną zaletą jest trwałość, okładziny zaprojektowano tak, by używać ich przez całą długość życia samochodu. Również rdza nie ma do nich dostępu, mimo że hamulce przy kołach są rzadko używane podczas codziennej eksploatacji auta.

Lekka konstrukcja i bezpieczeństwo. ID.3 wyróżnia się wysokim poziomem biernego bezpieczeństwa. Podczas zderzenia akumulatory są chronione przed uszkodzeniem przez mocną ramę z aluminiowych profili, w czasie ciężkiego wypadku odcinany jest dopływ prądu. Od spodu akumulator chroni wymienna aluminiowa osłona.

Specjalne zabiegi sprawiły, że nadwozie ID.3 jest wyjątkowo lekkie, co wpływa na zwiększenie zasięgu auta. Główny element progów wykonano np. w postaci profilu z formowanej na gorąco stali o dużej wytrzymałości. Nowy rodzaj kompozytowego tworzywa sprawia, że drzwi mają większą odporność na odkształcanie, a przy tym okazują się lżejsze. Pokrywę bagażnika wykonano według nowej technologii z wykorzystaniem sztucznego tworzywa i stali.

Akumulator i ładowanie

Aluminiowa konstrukcja. Obudowę akumulatora ID.3 tworzy lekka, szkieletowa aluminiowa konstrukcja. Jest ona przykręcona do karoserii zwiększając w ten sposób jej sztywność. Wewnątrz obudowy znajdują się moduły akumulatora, z których każdy składa się z 24 ogniw kieszeniowych (typu pouch).

Akumulatory dostarczane przez fabrykę Volkswagena w Brunszwiku mają wysokość 14 cm i szerokość 145 cm. Ich długość wynosi 144 cm (w ID.3 Pro Performance) lub 182 cm (w ID.3 Pro S). W mniejszych akumulatorach



Informacja prasowa

znajduje się 9 modułów umieszczonych w obudowie składającej się z 10 przegród; większy akumulator zawiera 12 modułów wypełniających obudowę z 12 przegradami. Jego masa wynosi 495 kg.

Wyrafinowany system regulacji temperatury. Właściwą temperaturę modułów akumulatora zapewniają obudowy z kanalikami systemu chłodzącego wodą, kompresor i podgrzewacz elektryczny. System zarządzania temperaturą skonstruowano w taki sposób, żeby w każdej sytuacji zapewniał akumulatorowi możliwie najlepszą temperaturę pracy. Jest to ważne ze względu na sposób oddawania energii, możliwość szybkiego ładowania akumulatora prądem stałym oraz ze względu na jego trwałość. Volkswagen gwarantuje, że po ośmiu latach eksploatacji lub po przejechaniu 160.000 km akumulator zachowa co najmniej 70 procent swojej pierwotnej pojemności. Drugi układ chłodzenia zapewnia właściwą temperaturę pracy elektrycznego silnika, urządzeń elektronicznych i ładowarki.

Ekosystem ładowania. Wraz z debiutem ID.3 Volkswagen wprowadza na rynek pod nazwą We Charge szeroki pakiet usług umożliwiających wygodne ładowanie akumulatorów elektrycznych aut. Pakiet ten zawiera rozwiązania dopasowane do każdej sytuacji – gdy samochód jest zasilany z domowej instalacji, z publicznie dostępnej ładowarki w mieście lub podczas dalekiej podróży. Wygodny dostęp do systemu ładowania zapewnia aplikacja We Connect.

Ładowanie z domowej instalacji. Korzystając z usług oferowanych przez Volkswagena właściciele ID.3 mogą zasilić swój samochód z domowego gniazdka prądem pochodzącym z odnawialnych źródeł (certyfikowany prąd od Polenergii). Najlepiej używać w tym celu nowego wallboxa ID. Charger oferowanego przez Volkswagena. Jest on dostępny w trzech wersjach, moc każdej z nich wynosi do 11 kW. Wallbox umożliwia naładowanie do pełna pustego akumulatora w czasie od 6 do 7,5 godziny (zależnie od modelu). Podstawowa odmiana ładowarki ID. Charger kosztuje dzisiaj 1729 zł,



Informacja prasowa

modele ID. Charger Connect i ID. Charger Pro mogą być sterowane przy pomocy smartfona poprzez aplikację We Connect.

Ładowanie w drodze. Ładując akumulator modelu ID.3 na publicznej stacji należy skorzystać z seryjnego przewodu typu Mode 3. We Charge zapewnia w tym wypadku dostęp do jednej z największych sieci w Europie, obejmującej ponad 150.000 publicznych punktów ładowania. Można z nich korzystać posługując się kartą We Charge. Klienci mogą wybierać spośród trzech taryf, zależnie od intensywności z jaką eksploatują samochód.

Ładowanie na autostradzie. ID.3 jest wyposażony fabrycznie w gniazdo CCS (Combined Charging System) umożliwiające zasilanie akumulatorów również prądem stałym (DC). W wypadku ID.3 Pro Performance moc ładowania prądem DC może wynosić do 100 kW. W ID.3 Pro S jest to 125 kW – w ciągu pół godziny poziom naładowania akumulatora można zwiększyć z 5 do 80 procent, co wystarczy do przejechania 350 km. Poprzez firmę IONITY Volkswagen uczestniczy w budowie europejskiej sieci stacji szybkiego ładowania – ma ich być docelowo 400, a usytuowane będą wzdłuż autostrad. Osoby korzystające z usług We Charge mogą na stacjach IONITY ładować akumulatory energią elektryczną w cenie 1,39 zł za 1 kWh.

Rozbudowa infrastruktury. Koncern Volkswagen wraz ze swoimi partnerami zamierza do 2025 roku zainstalować w Europie łącznie 35.000 punktów ładowania akumulatorów, wiele z nich jest ogólnodostępnych. Do tego należy doliczyć przenośne tzw. szybkie ładowarki oferowane przez Volkswagen Group Components. Można je ustawić wszędzie tam, gdzie w danej chwili jest taka potrzeba, np. podczas dużych imprez masowych. Po przyłączeniu do sieci niskiego napięcia stają się one stałymi punktami, a dzięki technologii szybkiego ładowania prądem o mocy do 150 kW można z nich zasilać jednocześnie dwa elektryczne samochody.

W zgodzie ze środowiskiem

Produkcja nieobciążająca bilansu CO₂. Volkswagen produkuje ID.3 w sposób nie zwiększający ogólnej ilości dwutlenku węgla w atmosferze.



Informacja prasowa

Fabryka w Zwickau, największy i najwydajniejszy zakład produkcji samochodów elektrycznych w Europie, korzysta wyłącznie z energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych. Do systemu energetycznego fabryki należy również bardzo wydajny blok kogeneracyjny jednocześnie wytwarzający prąd elektryczny i ciepło użytkowe, który docelowo będzie zasilany gazem w sposób nieemitujący CO₂. Produkcja ogniw akumulatorowych, które kupuje Volkswagen wymaga dużych nakładów energii, dlatego Volkswagen zobowiązał dostawców, żeby korzystali wyłącznie z „zielonego” prądu.

Lepszy bilans CO₂ po 100.000 km. Łączny ślad węglowy powstający podczas produkcji ID.3 wynosi 14 ton dwutlenku węgla. Jeśli jednak w czasie eksploatacji kierowca będzie konsekwentnie korzystał tylko z energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych, po około 100.000 km bilans ten będzie korzystniejszy niż w wypadku porównywalnego samochodu z silnikiem spalinowym. Volkswagen zmierzył te wartości zgodnie ze wskazaniem certyfikowanego cyklu LCA (Life Cycle Assessment). Analiza objęła każdą z około 4.000 części, z których jest zbudowany ID.3 i dotyczyła także metod pozyskiwania surowców – od naturalnego kauczuku do produkcji opon po rudę żelaza, z której wytwarza się blachy karoserii.

Działania podjęte w fabryce w Zwickau i u dostawców pozwoliły obniżyć ślad węglowy (wynoszący 14 ton) o 1,3 tony dwutlenku węgla. Pozostała emisja jest równoważona poprzez certyfikowane kredyty węglowe w postaci udziału w projektach służących ochronie klimatu na indonezyjskiej wyspie Borneo; projekty te realizują wyspecjalizowani partnerzy Volkswagena. Katingan Mataya Forest Protection Project ma za zadanie ochronę przed wycinką 149.800 hektarów tropikalnych lasów porastających obszar, na którym występują pokłady węgla. Podobne projekty są przygotowywane w Azji i Ameryce Południowej.

Zielona przyszłość. Volkswagen zamierza nadal zmniejszać emisję dwutlenku węgla w łańcuchu dostaw. Gdy egzemplarz ID.3 osiągnie kres



Informacja prasowa

swojej eksploatacji, jego akumulator będzie można wykorzystać w projektach zapewniających mu „drugie życie” lub – dzięki recyklingowi – stanie się on źródłem surowców. W zakładzie w Salzgitter, gdzie wspólnie ze szwedzką firmą Northvolt Volkswagen uruchamia produkcję akumulatorów, powstaje właśnie w tym celu linia pilotażowa.



Dane techniczne

	ID.3 Pro Performance	ID.3 Pro S
Maksymalna moc	150 kW/204 KM	
Maks. moment obrotowy	310 Nm	
Skrzynia biegów	1-biegowa przekładnia	
Prędkość maksymalna	160 km/h	
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,3 s	7,9 s
Pojemność akumulatora	58 kWh	77 kWh
Zasięg (wg WLTP)	do 426 km	do 549 km
Długość	4.261 mm	
Szerokość	1.809 mm	
Wysokość	1.552 mm	
Rozstaw osi	2.765 mm	
Współczynnik oporu powietrza Cx	0,27	
Pojemność bagażnika	385 l	