



25 maja 2021

Osiem dni, osiem krajów, 3000 kilometrów – Volkswagen ID.3 w podróży po Europie

- ID.3 w fascynującej podróży przez Słowację, Węgry, Rumunię, Serbię, Macedonię, Albanię i Czarnogórę, aż do Chorwacji
- na wielu odcinkach ID.3 wykazywał się niskim zużyciem energii elektrycznej, na co wpływ miał m.in. styl jazdy – średnie zużycie na całej trasie wyniosło 14,5 kW/100 km
- gęsta sieć punktów szybkiego ładowania znacząco usprawniła podróż – to jedna z głównych barier, które stoją na drodze do rozwoju elektromobilności

Pan Marek Wawrzeniec – jeden z pierwszych klientów, którzy w październiku 2020 roku odebrali ID.3 w limitowanej wersji 1st – w maju wybrał się w fascynującą podróż samochodem, która prowadziła przez Słowację, Węgry, Rumunię, Serbię, Macedonię, Albanię i Czarnogórę, aż do Chorwacji. Pan Marek wraz z żoną, pokonując ponad 3000 kilometrów na zróżnicowanych trasach oraz doładowując auto przy użyciu kilku typów punktów ładowania, mieli okazję doświadczyć, jak spisuje się samochód elektryczny podczas długiej i wymagającej podróży.



Volkswagen ID.3 podczas ładowania



Volkswagen ID.3 – 3000 kilometrów w 8 dni

„Dalekie wycieczki nie są dla mojej żony i dla mnie niczym nowym” – zaznacza Pan Marek. „Od 2006 roku podróżujemy z żoną motocyklem, który ma już prawie 250.000 kilometrów przebiegu. W tym roku postanowiliśmy sprawdzić, jak spise się nasz nowy samochód elektryczny w dłuższej trasie. Przyznaję, że największym problemem w obecnym pandemicznym czasie był wybór celu wycieczki: w głowie kłębiło się od pomysłów (braliśmy pod uwagę m.in. Izrael albo Maroko), ale ze względów czasowych i logistycznych wybraliśmy Chorwację. Od października aż po dziś nasz ID.3 pokonał już 18.000 kilometrów. To dowód na to, że – wbrew obiegowym opiniom – samochód elektryczny nadaje się nie tylko do miejskiej eksploatacji.” – dodaje Marek Wawrzeniec.

Zaplanowanie podróży obejmującej przejazd przez osiem europejskich państw może wydawać się nie lada wyzwaniem. Potwierdza to Pan Marek: „Sporo czytałem, zwłaszcza sprawdzając regulacje obowiązujące w poszczególnych państwach, związane z pandemią COVID-19. Teoretycznie w przypadku tranzytu w większości krajów nie są potrzebne testy na obecność wirusa, a kwestię wjazdu do Chorwacji odłożyłem w czasie, ograniczając się tylko do zarejestrowania wyjazdu na stronie rządowej Chorwacji. Szukałem też informacji na temat infrastruktury, pozwalającej nam na zaplanowanie ładowania samochodu w trasie. Posiłkowałem się głównie aplikacjami,

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





Informacja prasowa

takimi jak A Better Routeplanner (ABRP) czy PlugShare. Obyło się bez większych problemów, choć np. w Tiranie hotel, który w Internecie deklarował posiadanie ładowarki do samochodów elektrycznych, okazał się mieć do zaoferowania wyłącznie zwykłe gniazdko. To jednak też nie okazało się niczym strasznym – po nocy spędzonej w tym hotelu znacząco zwiększyliśmy zasięg samochodu” – powiedział użytkownik ID.3.

Podróż Państwa Wawrzeńców rozpoczęła się w Pacanowie. „Trasa mijała nam bezproblemowo: pierwszy raz ładowaliśmy samochód na Węgrzech, za pośrednictwem karty WeCharge. Węgry były też krajem, w którym podczas całej naszej podróży na drogach widzieliśmy najwięcej samochodów elektrycznych. Drugi raz skorzystaliśmy z ładowarki znajdującej się pod hotelem w Rumunii. Wówczas przejechaliśmy przez Serbię, do Macedonii. Tam ładowaliśmy ID.3 w hotelu w Skopje, który szczęśliwie posiadał aż dwie ładowarki naścienne. Następnie już po przejechaniu niespełna 200 kilometrów skorzystaliśmy z punktu ładowania w Ochrydzie. Tam z uwagi na tłok w miejscu, w którym była zlokalizowała ładowarka, trudno było mówić o zachowaniu dystansu społecznego – można powiedzieć, że dostęp do niej musieliśmy sobie wywalczyć” – relacjonuje Pan Marek. „Kolejne długie kilometry pokonywaliśmy raczej niespiesznie. Zatrzymywaliśmy się w kilku miastach na chorwackiej wyspie Hvar, które bardzo często robiły dość ponure wrażenie: opustoszałe z uwagi na pandemię starówki czy główne bulwary na długo zostaną nam w pamięci. Natomiast w kontynentalnej części Chorwacji nie brakowało zatłoczonych miejsc” – zaznacza Pan Marek.

ID.3 na wielu odcinkach wykazywał się niskim zużyciem energii elektrycznej, na co wpływ miał m.in. styl jazdy Pana Marka: „Podobnie jak na trasach pokonywanych motocyklem, raczej nie poruszałem się autostradami. Maksymalna prędkość, z jaką jechaliśmy podczas naszej wyprawy wynosiła około 120 km/h, na autostradzie w Serbii. ID.3 potrafił nas pozytywnie zaskoczyć: na trasie z Ochrydy do Tirany drogą SH3, gdzie sporą część tego odcinka pokonywaliśmy jadąc w dół, za sprawą rekuperacji samochód zużył 10,8 kWh (średnia prędkość wyniosła niespełna 50 km/h). Etap z Tirany do Dubrownika bez większych problemów przejechaliśmy na jednym ładowaniu. Warto wspomnieć, że w Chorwacji po raz pierwszy poproszono nas o okazanie testu na obecność wirusa i gdybyśmy go nie mieli, pozwolono by nam tylko na 12-godzinny tranzyt. Na szczęście podano nam adres w Czarnogórze, gdzie mogliśmy taki test zrobić. Swoją drogą, u przedstawiciela Frontexu duże zainteresowanie wzbudziły dokumenty naszego samochodu – wydaje mi się, że po prostu wcześniej nie spotkał się z takim modelem” – dodaje Marek Wawrzeniec.

Najkrótsza przerwa na ładowanie ID.3 podczas całej podróży Państwa Wawrzeńców miała miejsce w Zagrzebiu. „Udało mi się znaleźć punkt ładowania oferujący moc ponad 150 kW. To była zdecydowanie najkrótsza z naszych przerw – nie ma jednak co ich demonizować, większość z nich planowaliśmy w miejscach, w których i tak zamierzaliśmy spędzić nieco więcej czasu. Oczywiście nie da się ukryć, że gęsta sieć punktów szybkiego ładowania znacząco usprawniłaby naszą podróż. To jedna z głównych barier stojących na drodze rozwojowi elektromobilności” – podkreśla Marek Wawrzeniec.

Po ośmiu dniach podróży, ID.3 pokonał ponad 3000 kilometrów, na całej trasie zużywając średnio około 14,5 kWh/100 km. Zapytany o to, czy da się porównać podróżowanie na południe Europy samochodem elektrycznym i motocyklem, Pan Marek stwierdził: „Cała droga minęła nam komfortowo, naturalnie także w znacznie większej ciszy niż w przypadku jazdy motocyklem. Co ciekawe, technicznie istnieją



Informacja prasowa

pewne podobieństwa między tymi pojazdami, jak choćby napęd „na tył”. ID.3 tak jak i motocyklem bardzo dobrze pokonuje się zakręty, bardzo fajnie jeździ się nim w górach, choć przyznam, że wówczas trudniej jest planować zużycie energii. Jeśli miałbym wskazywać na mankamenty samochodu, jest to widoczność przy słupku A z lewej strony, która przy pokonywaniu zakrętów stanowiła pewne utrudnienie. Niemniej jednak, w całej trasie samochód spisał się bez zarzutu” – podsumowuje użytkownik ID.3.

Jeszcze nie opadł kurz po majowej podróży, a Państwo Wawrzeniec myślą już o kolejnej. Pan Marek marzy o wycieczce do Turcji, na którą tylko rzucił okiem przy okazji powrotu z Izraela, kuszą go wspaniałe widoki i kręte drogi pomiędzy Mersine a Bodrum. Wiele wskazuje więc na to, że ID.3 będzie miał okazję sprawdzić się na kolejnych, wymagających trasach.

Do materiału dołączono zdjęcia autorstwa Marka Wawrzeńca, pochodzące z opisywanej podróży.

O marce Volkswagen:

Marka Volkswagen Samochody Osobowe jest obecna na ponad 150 rynkach na całym świecie, produkując samochody w ponad 50 fabrykach. Volkswagen konsekwentnie napędza zmiany w świecie motoryzacji, stawiając na rozwój gamy aut elektrycznych z rewolucyjnej rodziny ID. W ramach strategii „Way To Zero”, marka zmierza do osiągnięcia pełnej neutralności węglowej w 2050 roku.
