



23 listopada 2020

Komfortowe i sportowe jednocześnie – zawieszenie nowego Volkswagena ID.4

- skomplikowana budowa osi, kompaktowe pięciowahaczowe zawieszenie z tyłu
- obręcze kół zoptymalizowane pod kątem aerodynamiki, opony o różnej szerokości z przodu i z tyłu, mocne hamulce
- najmocniejszy model ID.4 z układem kierowniczym o zmiennym przełożeniu i z regulowanym zawieszeniem DCC

Zwrotny w mieście, zwinny na pozamiejskich drogach, szybki na autostradzie – nowy Volkswagen ID.4 to samochód wszechstronny i łatwy w prowadzeniu. Przy konstrukcji zawieszenia tego elektrycznego SUV-a Volkswagen zastosował najnowszą wiedzę techniczną – w wypadku elementów mechanicznych, jak i systemów elektronicznej regulacji.



Volkswagen ID.4

„Elektryczny SUV ID.4 daje mnóstwo radości podczas jazdy, podobnie jak kompaktowy ID.3” – zapewnia Karsten Schebsdat, szef działu dynamiki jazdy, układów kierowniczych i elektronicznych systemów wspomagających w Volkswagenie. „W zawieszeniu tego samochodu wykorzystaliśmy wiele pomysłów i nowych systemów, które zapewniają jeszcze wyższy poziom bezpieczeństwa i jeszcze większą przyjemność z jazdy”.

Sportowe prowadzenie i nisko położony środek ciężkości. Fakt, że ID.4 doskonale się prowadzi wynika już z samej koncepcji tego samochodu. Znakomitą trakcję zapewnia mu tylny napęd. Kierowca może się o tym przekonać choćby wtedy, gdy rusza spod świateł na mokrej nawierzchni. Akumulator znajduje się między osiami, w najniższym punkcie samochodu. Ma to ogromne zalety zarówno dla położenia środka ciężkości, jak i dla rozłożenia masy auta – zależnie od wersji silnika różni się ona najwyżej o jeden procent od idealnej wartości wynoszącej 50:50.

W przedniej osi Volkswagena ID.4 zastosowano kolumny McPhersona, przełożenie przekładni kierowniczej wynosi zaś 15,9:1. Po raz pierwszy w modelu Volkswagena przekładnia układu kierowniczego znajduje się przed środkiem koła – takie usytuowanie zapewnia pojazdowi dużą stabilność podczas szybkiej jazdy w zakrętach. W tylnym zawieszeniu wykorzystano nową, skomplikowaną konstrukcję – kompaktowy układ pięciowahaczowy z ramą pomocniczą, elastycznie połączony z nadwoziem. Aby zmniejszyć masę pojazdu, elementy zawieszenia wykonano z aluminium.

Duże koła i mocne hamulce. Koła podstawowej wersji ID.4 będą mieć rozmiar 18 cali i mogą być wykonane ze stali lub z aluminium. W wyższych wersjach dostępne będą wyłącznie koła z lekkich stopów w rozmiarze 19, 20 lub 21 cali. Mimo że duże koła

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





Informacja prasowa

zajmują sporo miejsca w nadkolach, ID.4 jest w stanie zawrócić na zaledwie 10,2 metrach – to bardzo mała średnica zawracania jak na samochód tej klasy.

Wzór obręczy kół odpowiada wymogom aerodynamiki, opony wyróżniają się niskim oporem toczenia. W wypadku modeli podstawowych koła, zarówno przednie, jak i tylne, mają szerokość 235 mm i różny profil zależnie od wielkości obręczy. Wszystkie pozostałe wersje ID.4 będą seryjnie wyposażane w opony o różnej szerokości – z przodu 235 mm, a z tyłu 255 mm.

Mocny SUV, jakim jest ID.4 musi mieć solidne hamulce. Tarcze przednich hamulców w modelach ID.4 z akumulatorem o pojemności 77 kWh mają średnicę 358 mm. Tylne hamulce są bębnowe; ich układziny wystarczą na cały okres eksploatacji samochodu. Korozja nie ma prawa bytu, mimo że hamulce przy kołach na co dzień używane są rzadko. Najczęściej do hamowania wykorzystuje się elektryczny silnik, który podczas tej czynności odzyskuje energię.

Progresywny układ kierowniczy, system regulacji zawieszenia DCC i wybór trybów jazdy. Wersje ze sportowym pakietem „Plus” mają najbardziej rozbudowany układ zawieszenia. Jednym z dwóch elementów pakietu jest progresywny układ kierowniczy, który w miarę wzrostu kąta skrętu kierownicy pracuje coraz bardziej bezpośrednio – jego przełożenie sięga od 15,9:1 do 14,5:1. Drugim elementem pakietu „Plus” jest adaptacyjne zawieszenie DCC, które dopasowuje sposób pracy do rodzaju nawierzchni i sytuacji w danej chwili. Zmienia ono charakterystykę pracy amortyzatora przy każdym kole z osobna 200 razy na sekundę – dzięki temu raz zawieszenie zapewnia najwyższy komfort jazdy, innym razem wyróżnia się większą sztywnością.

System DCC oraz układ kierowniczy o zmiennej sile wspomagania są sprzężone z systemem wyboru trybów jazdy, do dyspozycji kierowcy są cztery takie tryby. Eco, Comfort i Sport skonfigurowano fabrycznie. Z kolei w trybie Individual kierowca ma możliwość wybrania na dotykowym centralnym ekranie trybu pośredniego między Comfort i Sport, albo obydwie te tryby jeszcze wyostrzyć, czyli sprawić, by samochód był jeszcze bardziej komfortowy lub jeszcze bardziej dynamiczny.

„Menedżer” dynamiki jazdy. Jeśli kierowca sobie życzy ID.4 może pokonywać zakręty bardzo szybko, stabilnie i niemal neutralnie – m.in. dzięki elektronicznemu systemowi regulacji dynamiki jazdy (tzw. menedżer dynamiki jazdy), który ściśle współpracuje z systemem kontroli stabilizacji ESC. Volkswagen zaprezentował menedżera jazdy w nowym Golfie. Steruje on pracą elektronicznej blokady XDS, która przyhamowuje pojedynczo poszczególne koła oraz pracą systemu regulacji zawieszenia DCC. Stosuje przy tym cyfrowy wzór w celu zapewnienia w każdej sytuacji optymalnych właściwości jezdnych. Już podczas wjazdu w zakręt ID.4 reaguje dzięki niemu bardziej spontanicznie, a zakręt pokonuje jeszcze precyzyjniej wybierając optymalną linię przejazdu.

System ESC współpracuje z kolei ze sterownikami silnika elektrycznego i z modułem elektroniki. Mimo że samochody z tylnym napędem z powodu swojej konstrukcji mają tendencję do nadsterowności, system ten sprawia, że tylne koła ID.4 znajdują przyczepność w każdej sytuacji – podczas maksymalnego przyspieszania, szybkiego pokonywania zakrętów oraz hamowania poprzez rekuperację. Regulacja trakcji – to kolejna nowość w Volkswagencie – odbywa się poprzez sterowanie liczbą obrotów. Dzieje się to w każdej milisekundzie, a więc tak szybko, a przez to tak płynnie, że kierowca niemal tego nie zauważa.



Informacja prasowa

Debiut z udziałem ośmiu modeli. ID.4, pierwszy w pełni elektryczny SUV Volkswagena i pierwszy elektryczny model marki, który będzie produkowany na różnych kontynentach, pojawił się w wersji 1ST Edition, wkrótce zaś zadebiutuje w ośmiu skonfigurowanych odmianach. Można będzie wybrać wersje wyposażone w akumulator o pojemności energetycznej 52 lub 77 kWh; zasięg wynosi do 520 km (według WLTP). Moc elektrycznego silnika może wynosić 109 kW (148 KM) lub 150 kW (204 KM).

W przyszłości motoryzacja będzie elektryczna. W ramach strategii „Transform 2025+” marka Volkswagen zainwestuje w rozwiązania z zakresu elektrycznej mobilności do 2024 roku 11 miliardów euro. ID.4 jest po ID.3 drugim modelem z rodziny ID. Od niedawna uzupełnia ona klasyczną gamę samochodów Volkswagena. Nazwa ID. oznacza inteligentny design, nową tożsamość i wizjonerskie rozwiązania techniczne.

O marce Volkswagen:

Marka Volkswagen Samochody Osobowe jest obecna na ponad 150 rynkach na całym świecie, produkując samochody w ponad 50 fabrykach, w 14 krajach. W 2019 roku Volkswagen wyprodukował około 6,28 miliona samochodów, w tym najpopularniejsze modele jak Golf, Tiguan czy Passat. Aktualnie Volkswagen zatrudnia 195.878 pracowników na całym świecie. Marka posiada także ponad 10.000 punktów dealerskich, w których pracuje 86.000 osób. Volkswagen konsekwentnie napędza rozwój motoryzacji. Pojazdy elektryczne, inteligentna mobilność oraz cyfrowa przemiana to główne punkty strategii marki na przyszłość.
