



22 lipca 2021

Serce i rozum: jakie są silne strony Volkswagena ID.4 GTX?

Frank Bekemeier, Chief Technology Officer do spraw elektromobilności w Volkswagenie, i Jens Oberholte, szef działu zarządzania energią i masą pojazdów, wyjaśniają w jaki sposób w ID.4 GTX udało się połączyć świadomość ekologiczną z przyjemnością z jazdy.



Frank Bekemeier (po lewej), Jens Oberholte i ID.4 GTX

Volkswagen ID.4 GTX

SUV przyjazny środowisku naturalnemu – czy to nie sprzeczność?

Jens Oberholte: Nie, wręcz przeciwnie! Zwłaszcza jeśli stworzy się takiego SUV-a jak nasz. ID.4 GTX to w pełni elektryczny samochód, który nie emituje spalin, za to zapewnia solidne osiągi. Z czystym sumieniem można korzystać z jego sportowego, a przy tym bardzo oszczędnego napędu na cztery koła. Pasażerowie mogą cieszyć się jednocześnie wspaniałymi wrażeniami z jazdy i komfortem SUV-a, czyli auta z jakiego wielu ludzi nie chce rezygnować. Bo właściwie, dlaczego mieliby to robić?

Co sprawia, że ID.4 GTX zapewnia szczególną radość z jazdy?

Jens Oberholte: W ID.4 GTX szczególną fascynację budzi moc jaką ten samochód rozwija nie wydając przy tym żadnych dźwięków. Gdy wciśnie się do spodu prawy pedał do dyspozycji jest ogromna moc – i to od razu, auto bez najmniejszej zwłoki rusza do przodu, praktycznie w ciszy. Ze startu zatrzymanego ID.4 GTX rozpędza się do 100 km/h w czasie 6,2 s – to szybciej niż Golf GTI. A ponieważ akumulator spoczywa w podłodze niczym odważnik, punkt ciężkości znajduje się znacznie niżej niż w tradycyjnych SUV-ach. Dzięki temu ID.4 GTX znakomicie trzyma się drogi.

ID.4 GTX ma dwusilnikowy napęd na cztery koła, czyli elektryczny napęd 4x4 z dwoma pracującymi niezależnie od siebie elektrycznymi jednostkami umieszczonymi przy przedniej i tylnej osi...

Frank Bekemeier: ...który włącza się dopiero wtedy, kiedy jest potrzebny – np. gdy kierowca chce zakosztować sportowej jazdy. Jednak w większości codziennych sytuacji elektryczny silnik przy tylnej osi samodzielnie zapewnia auto napęd. Zdecydowaliśmy się w tym wypadku na zastosowanie jednostki synchronicznej, ponieważ jest ona szczególnie oszczędna. Przy przedniej osi pracuje natomiast silnik asynchroniczny, który ma inne zalety – jest mały i lekki, i powoduje jedynie minimalny opór, gdy nie jest zasilany energią.

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

Czy taki rodzaj napędu w ID.4 jest bardziej oszczędny?

Jens Obernolte: Tak, owszem. Obywa się bez sprzęgła i wału napędowego, a więc bez dużych elementów, które w mechanicznym układzie napędowym na cztery koła powodują duży opór. W ID.4 GTX musimy tylko włączać dopływ energii elektrycznej – jak najbardziej inteligentnie i oszczędnie. Ważne jest też, żeby w fazie hamowania auta uruchamiać taki tryb rekuperacji, czyli odzyskiwania energii, który będzie najbardziej efektywny w danej sytuacji. Dzięki temu można jeszcze bardziej zmniejszyć zużycie energii elektrycznej i zwiększyć zasięg samochodu.

Dlaczego właściwie Volkswagen tak mocno stawia na napęd elektryczny?

Jens Obernolte: Bo taki rodzaj napędu najoszczędniej obchodzi się z dostarczaną do niego energią. Akumulator i silniki elektryczne w 70-80 procentach zamieniają energię w ruch. Tego nie potrafi ani samochód z ogniwem paliwowym, ani z silnikiem spalinowym napędzanym ekologicznym paliwem, czyli tzw. e-fuel. Sprawność tamtych napędów wynosi 25 do 30 procent, albo nawet jeszcze mniej.

Co to konkretnie oznacza? Jak wypada ID.4 GTX w porównaniu ze swoimi odpowiednikami z silnikami spalinowymi?

Jens Obernolte: ID.4 GTX zużywa w cyklu WLTP 18,2 kWh energii elektrycznej na 100 km. Porównywalny samochód spalinowy zasilany benzyną potrzebuje około 7 litrów na 100 km – to z kolei odpowiada energii o wartości 60 kWh, bo jego sprawność jest ponad trzy razy mniejsza niż w wypadku samochodu elektrycznego. Z dieslem sprawa wygląda niewiele lepiej, tu mówimy o około 50 kWh na 100 km.

Kolejny atut napędu elektrycznego polega na tym, że nie zajmuje dużo miejsca.

Frank Bekemeier: Właśnie. Odpada silnik spalinowy z całym osprzętem. Dzięki temu możemy zaprojektować nadwozie z krótkim przodem i odpowiednio większym wnętrzem. Z zewnątrz ID.4 GTX to nieduży, zwrotny SUV, ale w środku jest mnóstwo miejsca dla całej rodziny i na wszystko, co potrzebne.

Niemniej produkcja samochodów elektrycznych obciąża klimat, zwłaszcza produkcja akumulatorów.

Frank Bekemeier: Rzeczywiście, każde z elektrycznych aut, które zjeżdża z taśmy fabryki w Zwickau jest obciążone emisją CO₂. Chodzi nie tylko o produkcję w tym zakładzie, ale o cały łańcuch dostaw, a więc także o firmy wytwarzające akumulatory, do których produkcji wykorzystuje się zresztą tzw. zielony prąd. Do klientów trafia jednak samochód neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, ponieważ emisję, której nie jesteśmy w stanie uniknąć równoważymy udziałem w projektach mających na celu ochronę klimatu. A gdy któregoś dnia akumulator okaże się zużyty, możemy używać go nadal jako stacjonarną baterię i dopiero na końcu poddać recyklingowi. Cenne surowce, jak lit, nikiel, mangan i kobalt, a także aluminium, miedź i tworzywa sztuczne zamierzamy odzyskiwać w ponad 90 procentach.

Między produkcją i recyklingiem jest jeszcze faza użytkowania. I w czasie jej trwania auta elektryczne nie wytwarzają żadnych spalin – o ile są stale ładowane energią elektryczną ze źródeł odnawialnych.

Rzeczywiście tak jest. Jeśli porównamy ID.4 GTX z konwencjonalnym samochodem, jego bilans emisji CO₂ na pewno wypadnie pozytywnie. Jeśli akumulatory będą zasilane prądem pochodzącym ze średniego europejskiego miksu energetycznego, to już dużo wcześniej niż po 100.000 przejechanych kilometrów jego ślad węglowy będzie mniejszy niż porównywalnego auta spalinowego. A w wypadku ładowania akumulatorów „zielonym prądem” ten moment zostaje osiągnięty o jedną trzecią



wcześniej. Dlatego nasza marka rozbudowuje produkcję odnawialnej energii i do 2025 roku przeznaczy wielkie kwoty na budowę farm wiatrowych i słonecznych w Europie. Chcemy w ten sposób sprawić, żeby prąd, który będą zużywały na ulicach nasze elektryczne samochody pochodził z odnawialnych źródeł.

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.
