



10 września 2021

Elektryczna mobilność w 2025 roku: tak będziemy ładować samochody w przyszłości – wywiad z Martinem Roemheldem, dyrektorem w firmie Elli

- obecnie 80 procent ludzi ładuje samochody elektryczne w domu lub w pracy
- „W ciągu 15 minut będzie można naładować akumulator do zasięgu, który wystarczy, aby bez problemu móc jeździć po mieście bez dostępu do własnego punktu ładowania i z jednym lub dwoma cyklami ładowania tygodniowo” – zapewnia Martin Roemheld

Jak będziemy ładować samochody w przyszłości? Na to pytanie odpowiada Martin Roemheld – dyrektor ds. rozwoju biznesu i zarządzania inwestycjami w firmie Elli, spółce zależnej Volkswagena. Przedstawia prognozę, jak w przyszłości będą kształtować się opłaty za ładowanie samochodów elektrycznych.

Jaka jest Pana wizja, jeśli chodzi o ładowanie samochodów elektrycznych, gdy wybiega Pan myślami w przyszłość – na przykład do roku 2025?

Pochodzimy ze świata, w którym tankowanie samochodów zawsze wyglądało tak samo, czyli jeździliśmy na stację benzynową. Jeżeli chodzi o jazdę samochodem na prąd, 80 procent ludzi ładuje samochody elektryczne w domu lub w pracy. Wymaga to jednak posiadania wallboxa. Moja wizja na 2025 rok jest taka, że każdy będzie mógł jeździć samochodem o napędzie elektrycznym i to nawet bez dostępu do własnego punktu ładowania.

Jak to możliwe?

Po pierwsze, samochody elektryczne będą miały większy zasięg, a ich akumulatory będą mogły być ładowane znacznie szybciej niż teraz. Ponadto, infrastruktura ładowania będzie znacznie lepiej rozwinięta niż dzisiaj. W ciągu 15 minut będzie można naładować akumulator do zasięgu, który wystarczy, aby bez problemu móc jeździć po mieście bez dostępu do własnego punktu ładowania i z jednym lub dwoma cyklami ładowania tygodniowo.

Jak dalej będzie rozwijać się infrastruktura stacji ładowania?

Stacja ładowania, tak jaką znamy dzisiaj, działa bardzo dobrze i dobrze obsługuje większość potrzeb związanych z ładowaniem samochodów elektrycznych. W przyszłości ważną rolę będą odgrywać również ładowanie zrobotyzowane i indukcyjne. To sprawi, że proces ładowania będzie wygodniejszy. Dzięki ładowaniu zrobotyzowanemu stacja ładująca będzie docierać do samochodu bez konieczności utraty czasu na szukanie dostępnego punktu ładowania np. na parkingu. Ładowanie indukcyjne wyeliminuje natomiast potrzebę połączenia samochodu z ładowarką za pomocą kabla. Samochód otrzyma porcję energii za pośrednictwem płyty ładującej umieszczonej w podłożu. To jednak wymaga modernizacji samochodów. Obecnie obserwujemy ogromną konkurencję, jeśli chodzi o rozwiązania tego sposobu ładowania, szczególnie wśród start-upów, ale żadne z nich nie jest jeszcze standardem.

Elektryczna mobilność już jest powszechna w dużych niemieckich miastach, gdzie stacje ładowania jest więcej niż w małych miejscowościach. Co musi się stać, aby elektryczna mobilność i parki ładowania nie pozostały tylko rozwiązaniem miejskim?

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

Na obszarach wiejskich więcej osób ma możliwość zamontowania własnego punktu ładowania, ponieważ odsetek właścicieli domów jest tam wyższy.

Dla osoby, która jedynie przejeżdża przez taki obszar nie jest to – niestety – zbyt przydatne rozwiązanie...

Dokładnie tak. Dlatego niemiecki rząd federalny już pracuje nad rozwiązaniem tego problemu z Krajowym Centrum Infrastruktury Ładowania. Plan zakłada utworzenie w Niemczech 1000 centrów szybkiego ładowania, finansowanych centralnie przez niemiecki rząd federalny. Specjalnie po to, aby wypełnić lukę w obszarach, w których rynek samochodów elektrycznych nie jest jeszcze dobrze rozwinięty. Następnie, gdy popyt będzie już wystarczająco wysoki, niemiecki rząd federalny przekaze tę infrastrukturę ładowania sektorowi prywatnemu. Ponadto, Volkswagen też będzie uruchamiać punkty szybkiego ładowania. Wspólnie z IONITY pracujemy teraz nad rozwiązaniem wzdłuż autostrad: we współpracy z BP/Aral chcemy wyposażać stacje benzynowe w szybkie ładowarki – także w miastach.

Czy w przyszłości w każdym większym niemieckim mieście będą parki ładowania?

Mocno wierzę w koncepcję parków szybkiego ładowania. Kierowca będzie mieć wtedy do dyspozycji infrastrukturę, która jest łatwo dostępna i działa szybko, a – ze względu na duże obroty w takim parku – kierowcy najprawdopodobniej będą mieli też dostęp do bezpłatnego punktu ładowania. Oznacza to brak długiego czasu oczekiwania. W przypadku miast parki ładowania zajmą stosunkowo niewielką powierzchnię, jeśli stacje benzynowe zmienią się w parki ładowania. To bardzo mocny argument w dobie coraz mniejszej dostępności gruntu w miastach. Szczególnie zainteresowani tym modelem są operatorzy stacji paliw, ponieważ osoby, które ładują samochody przebywają na stacji dłużej, co oznacza, że mają więcej czasu na zakupy. Trzeci aspekt to zasilanie. Parki ładowania są podłączone do tzw. średniego napięcia. To poziom powyżej tego, z którego korzystają gospodarstwa domowe. Tu moc jest znacznie wyższa niż w sieci niskiego napięcia i jednocześnie tańsza, co pozytywnie odczuwają klienci. Parki ładowania są więc niezwykle atrakcyjne z każdego punktu widzenia.

Czy jakość zasilania też musi się poprawić?

Elektryczna mobilność ma sens tylko wtedy, gdy do produkcji prądu wykorzystuje się energię odnawialną. To kolejny powód, dla którego potrzebujemy systematycznej rewolucji energetycznej w Niemczech i w Europie. W przyszłości samochody będą mogły komunikować potrzebę, kiedy jest najlepszy moment na ich ładowanie, aby były zaopatrywane w zieloną energię. W stylu komunikatu – Proszę ładować, gdy jest wietrznie lub gdy świeci słońce. W ten sposób auta elektryczne mogą aktywnie promować rewolucję energetyczną.

Jak Pan myśli, jak zmienią się ceny za ładowanie?

Ładowanie w domu oznacza, że koszt energii już jest niższy niż, na przykład, oleju napędowego. Nadal istnieje pewien problem, jeśli chodzi o ceny za korzystanie z publicznych stacji ładowania. To z powrotem przenosi nas do parków ładowania – w przypadku modeli abonamentowych z kartami do ładowania, oferowanych przez – na przykład – IONITY, klienci już płacą podobną cenę, jak za ładowanie w domu. Widać, że system ma potencjał, by samochody elektryczne w dłuższej perspektywie i w każdej sytuacji były tańsze w eksploatacji niż samochody z silnikiem spalinowym – robimy w tym kierunku bardzo dobre postępy.

Jak obecnie wygląda sytuacja z ładowaniem dwukierunkowym?



Informacja prasowa

Volkswagen rozpocznie produkcję samochodów z funkcją ładowania dwukierunkowego od 2022 roku. To prawdziwy skok technologiczny. Lubię porównywać to do pierwszych aparatów fotograficznych w telefonach komórkowych. Początkowo nie były wcale lepsze niż klasyczne aparaty cyfrowe. Myślę, że z ładowaniem dwukierunkowym będzie podobnie: samochód zyska nową funkcję – będzie mógł oddawać energię, aby zapewniać awaryjne zasilanie, na przykład móc ładować kolejny samochód. Przewiduję, że w ciągu najbliższych dziesięciu lat w oparciu o tę technologię zostaną opracowane zupełnie nowe modele biznesowe, o których w tej chwili nawet nie zaczęliśmy myśleć.

Czyli od zwykłego ładowania smartfonów po dostarczanie energii do domu?

Aby zobrazować skalę – obecnie oferujemy samochody z akumulatorem, który może pomieścić do 80 kilowatogodzin energii. Sześcioosobowe gospodarstwo domowe zużywa około ośmiu do dziesięciu kilowatogodzin energii dziennie, co oznacza, że energię, którą auto ma na pokładzie można wykorzystać do zasilania gospodarstwa domowego nawet przez sześć dni i wciąż przejechać samochodem 100 kilometrów.

Samochody elektryczne jako dostawcy usług energetycznych – mówił o tym Herbert Diess podczas „Power Day”. Pewnego dnia prąd ładowania może być darmowy.

Dokładnie tak. Ale wszystko zadziała tylko wtedy, gdy pojawi się rynek, na którym samochód będzie mógł być sprzedawany jako akumulator na kołach. Magazynowanie energii ma ogromny potencjał, który tylko przyspieszy rewolucję energetyczną. Rosnący udział energii ze źródeł odnawialnych w dostawach energii wymaga zwiększenia zdolności jej magazynowania. I właśnie w tym sensie samochody elektryczne mogą świadczyć bardzo wartościową usługę, która z kolei wygeneruje przychody dla ich właścicieli.

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.
