

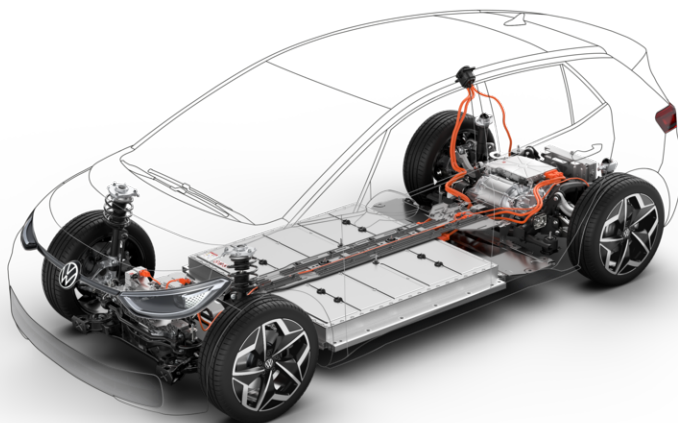


2 listopada 2021

Serce samochodu elektrycznego – rozmowa o akumulatorach z prezesem Northvolt Poland

- akumulatory są produkowane w sposób nieekologiczny, zużyte zanieczyszczają środowisko, a jako element pojazdu zagrażają bezpieczeństwu – w najnowszym odcinku podcastu „Elektrycznie Tematyczni” dowiemy się czy to prawda, czy mit
- pierwszym kamieniem milowym na drodze do całkowicie ekologicznych samochodów jest obniżenie emisji związanej z produkcją akumulatorów
- gościem 34. odcinka podcastu „Elektrycznie Tematyczni” jest Robert Chryc-Gawrychowski, prezes firmy Northvolt Poland, która zajmuje się produkcją systemów bateryjnych, wykorzystywanych m.in. w autach elektrycznych

W trzydziestym czwartym odcinku podcastu „Elektrycznie Tematyczni”, Katarzyna Frendl i Paweł Pilarczyk ustalają fakty na temat komponentu, który budzi największe emocje wśród przeciwników elektromobilności, czyli akumulatora w samochodach elektrycznych. Gościem tego odcinka jest Robert Chryc-Gawrychowski, prezes firmy Northvolt Poland, która zajmuje się produkcją systemów bateryjnych, wykorzystywanych m.in. w autach elektrycznych. Northvolt to strategiczny partner marki Volkswagen w tym zakresie.



Akumulator w Volkswagencie ID.3

Przeciwnicy samochodów elektrycznych często przytaczają argumenty, że akumulatory są produkowane w sposób nie ekologiczny, zużyte zanieczyszczają środowisko, a jako element pojazdu zagrażają bezpieczeństwu – w tym odcinku dowiemy się czy to prawda, czy mit.

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

Samochody elektryczne są uznawane za klucz do bardziej zrównoważonej mobilności. Aby tak faktycznie było, branża dąży do obniżenia emisji podczas całego cyklu ich produkcji, a także do efektywnego recyklingu.

Pierwszym kamieniem milowym na drodze do całkowicie ekologicznych samochodów jest obniżenie emisji związanej z produkcją akumulatorów. Producenci samochodów pracują nad tym zagadnieniem, zwiększając wydajność produkcji w fabrykach, z których wiele będzie zasilanych energią odnawialną.

Czym różni się bateria od akumulatora? Czy produkcja akumulatorów litowo-jonowych rzeczywiście jest szkodliwa dla środowiska? Jaka jest trwałość stosowanych obecnie akumulatorów litowo-jonowych? Co dzieje się ze zużytymi akumulatorami? Czy da się je poddać recyklingowi i w jakim stopniu? Odpowiedzi na te i wiele innych pytań, znajdziecie w najnowszym odcinku naszego podcastu „Elektrycznie Tematyczni”.

Obudowę akumulatora Volkswagenów ID.3 i ID.4 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. Akumulatory mają wysokość 14 cm i szerokość 145 cm. Ich długość wynosi 144 cm (np. w ID.3 Pro Performance) lub 182 cm (np. w ID.3 Pro S). W mniejszych akumulatorach 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.

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.

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.
