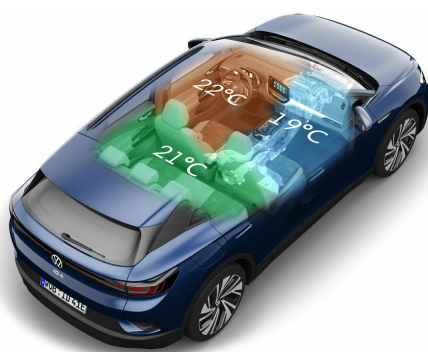


29 marca 2022

Jak ograniczyć zmniejszenie zasięgu w samochodach elektrycznych?

- gdy jest zimno, akumulator w samochodzie elektrycznym wymaga podgrzania, by ogniwa pracowały optymalnie
- zasięg można wydłużyć wybierając właściwy tryb jazdy – B w terenie zabudowanym i D poza miastem
- najnowsze oprogramowanie do samochodów elektrycznych – ID. Software 3.0 pozwoli na ograniczenie spadku zasięgu przy niskich temperaturach

Dlaczego wszystkie elektryczne samochody rodziny ID. zużywają więcej energii zimą niż latem? Jens Obernolte, szef działu zarządzania energią i masą w Volkswagenie stara się znaleźć odpowiedź na to pytanie. Podsuwa także kilka pomysłów, jak postępować, by zmniejszenie zasięgu spowodowane niską temperaturą było możliwie niewielkie.



Zużycie energii można obniżyć korzystając z dwu- lub trzystrefowej klimatyzacji Climatronic. Gdy autem jedzie sam kierowca można ogrzewać tylko jego strefę w samochodzie.

spalinowym, który wykorzystuje ciepło z silnika, którego jest dużo, do ogrzewania praktycznie bez strat.

Gdy jest zimno, zużycie energii takich samochodów jak Volkswagen ID.3 czy ID.4 jest większe. A różnica jeszcze wzrasta, gdy auto jest używane na krótkich dystansach. Dlaczego?

Tak się dzieje w każdym samochodzie elektrycznym. Gdy na zewnątrz jest zimno, energia elektryczna z akumulatora jest wykorzystywana do tego, aby nagrzać wnętrze samochodu oraz doprowadzić do odpowiedniej temperatury ogniwa akumulatora – co zwiększa zużycie energii i ogranicza zasięg. To zupełnie inna sytuacja niż w przypadku samochodu z silnikiem

Dlaczego akumulator w samochodzie elektrycznym wymaga odpowiedniej temperatury?

Po prostu ogniwa pracują w optymalny sposób jedynie w pewnym zakresie temperatur – dotyczy to zarówno mocy wyjściowej, skuteczności rekuperacji, jak i szybkiego ładowania prądem stałym. Jeśli chodzi o zarządzanie termiczne, naszym celem było przede wszystkim opóźnienie starzenia się akumulatora. Wokół niego krąży płyn, który utrzymuje go w optymalnej temperaturze. Oczywiście zimą trzeba „wspomaganie” – w aucie jest grzałka o dużej mocy, której zadaniem jest szybkie podgrzanie płynu, by ogniwa miały optymalne warunki pracy.

A jeśli kierowca jeździ tylko na krótkich dystansach?

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

Temperatura akumulatora zawsze spada, gdy auto stoi, co oznacza, że trzeba go podgrzać przed kolejną podróżą. Chciałbym jednak podkreślić, że udało nam się znacznie ograniczyć ilość energii potrzebnej do ogrzania akumulatora w szerokim zakresie temperatur. Samochody, które dostarczyliśmy do klientów połowy 2021 r., są już standardowo wyposażone w to ulepszenie, a auta wydane wcześniej wkrótce otrzymają to usprawnienie w formie zdalnej aktualizacji. To pokazuje, że nasza strategia, związana z rozwojem oprogramowania świetnie się sprawdza.

A co z ogrzewaniem wnętrza samochodu?

Wykorzystywana jest do tego grzałka, a dodatkowo jest możliwość zamówienia pompy ciepła. Zmniejsza ona zużycie energii, zwłaszcza w ruchu miejskim i przy temperaturach zewnętrznych poniżej zera stopni Celsjusza.

Kierowca może uruchomić ogrzewanie zanim wsiądzie do samochodu. Skąd pochodzi energia – z akumulatora w samochodzie czy z sieci energetycznej?

Wnętrze można nagrzać przed jazdą zarówno energią z sieci, jak i wykorzystując akumulator, zależnie od ustawień. Oczywiście ta druga możliwość spowoduje spadek zasięgu, zatem pierwsza jest lepsza...

...bo pozwala zmaksymalizować zasięg samochodu.

Tak. Bardzo wielu klientów wybiera właśnie to rozwiązanie i podgrzewa wnętrze samochodu przed jazdą, korzystając z sieci energetycznej. W nowych egzemplarzach rodziny ID. temperatura akumulatora jest utrzymywana na optymalnym poziomie przy użyciu energii elektrycznej z sieci, pod warunkiem, że kierowca aktywuje tzw. podgrzewanie wstępne. To jedna z funkcji, którą wprowadziliśmy w nowym oprogramowaniu ID. Software 3.0, które trafia do obecnie produkowanych samochodów. Wykorzystanie energii z sieci znacznie zwiększa zasięg w niskich temperaturach.

Czy jest jakaś konfiguracja – silnika i akumulatora – którą szczególnie może Pan polecić tym, którzy zastanawiają się nad zakupem modelu z rodziny ID.?

Nie, jeśli chodzi o ich wydajność, między poszczególnymi odmianami nie ma właściwie żadnej różnicy. Znacznie ważniejsze są takie elementy, jak dwu- lub trzystrefowa klimatyzacja „Climatronic” – jej zaletą jest możliwość ograniczenia ogrzewania do jednej strefy, jeśli w samochodzie jest tylko kierowca. Kolejne elementy wyposażenia, które pozwalają ograniczyć zużycie energii to podgrzewane fotele i kierownica. Dzięki nim można nieco obniżyć temperaturę w aucie, co przełoży się na zmniejszone zużycie energii.

O czym trzeba pamiętać podczas jazdy elektrycznym autem?

W mieście zalecam korzystanie z trybu B, który pozwala na rekuperację energii. Przy odrobinie wprawy można jeździć niemal nie używając hamulca. Poza miastem z kolei lepszy jest tryb D. Wtedy wykorzystywana jest funkcja żeglowania, co pozwala autu swobodnie się toczyć.



Informacja prasowa

W jaki sposób systemy wspomagające mogą przyczynić się do obniżenia zużycia energii?

Wszystkie modele ID. są standardowo wyposażone w inteligentny system, który analizuje dane nawigacyjne i znaki drogowe. Gdy samochód zbliża się do strefy wymagającej zmniejszenia prędkości – takiej jak teren zabudowany, rondo lub zakręt – system poinformuje kierowcę, że należy zdjąć nogę z gazu. Tam, gdzie jest to możliwe, asystent samoczynnie zwiększy rekuperację. Celem jest poprawa efektywności energetycznej poprzez myślenie z wyprzedzeniem podczas jazdy.

Jakie inne rady ma Pan dla użytkowników aut elektrycznych?

Wybór trybu Eco w profilach jazdy na pewno daje spore szanse na obniżenie zużycia energii. Zmniejsza on nieco moc klimatyzacji. Wielu kierowców zdaje sobie sprawę, że otwarte okna znacząco zwiększają opór powietrza. Należy także opróżnić bagażnik ze zbędnych rzeczy. To powszechna wiedza, ale nie zaszkodzi o tym wspomnieć kolejny raz.

Ale nawet stosując się do tych wszystkich wskazówek nie uda się całkowicie wyeliminować spadku zasięgu zimą? A może jednak?

Z pewnością pozwolą one w znacznym stopniu ograniczyć spadek zasięgu, bez utraty komfortu. Nie da się jednak całkowicie uniknąć zmniejszenia zasięgu samochodu elektrycznego zimą. Już same opony zimowe, z ich wysokim oporem toczenia, zwiększają zużycie energii. Ważnym czynnikiem jest także gęstość powietrza – wyższa w niskich temperaturach, co z kolei wpływa na opór aerodynamiczny. Nie możemy jednak zapominać, że większość kierowców przejeżdża samochodem mniej niż 50 km dziennie – oni nie muszą się więc zbytnio martwić o zasięg. W przypadku osób, które pokonują dłuższe dystanse, energia zużyta na ogrzanie akumulatora i wnętrza ma znacznie mniejszy wpływ na zasięg.

O marce Volkswagen:

Marka Volkswagen Samochody Osobowe jest obecna na przeszło 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.
