



Informacja prasowa

30 marca 2022

Czy akumulator samochodu elektrycznego można naprawiać?

- nawet jeśli akumulator trakcyjny samochodu elektrycznego jest zużyty można próbować go naprawić
- naprawy akumulatorów są przeprowadzane przez ekspertów wysokich napięć w centrach, znajdujących się w Erfurcie i Wolfsburgu
- by wydłużyć żywotność akumulatora w samochodzie elektrycznym powinno się utrzymywać stopień naładowania między 20 a 80 procent

Czy auto z napędem elektrycznym nadaje się tylko na złom, jeśli akumulator się zużyje? Nie, zwykle da się go naprawić. Volkswagen uruchomił dwa centra, które się tym zajmują – w Erfurcie i Wolfsburgu, a wkrótce dołączy do nich także trzecie – zlokalizowane w Nürtingen.



W centrach zajmujących się naprawami akumulatorów wymieniane są pojedyncze moduły. To znacznie bardziej ekonomiczne niż wymiana całego akumulatora.

Jeśli akumulator jest uszkodzony, dzięki modularnej budowie można wymienić część modułów, co oczywiście poprzedzone jest dokładną diagnozą każdego przypadku. To znacznie bardziej ekonomiczne niż wymiana całego akumulatora.

Volkswagen dysponuje dwoma tego typu centrami, w Erfurcie i Wolfsburgu, odbywają się w nich szkolenia, których uczestnicy stają się ekspertami od akumulatorów wysokiego napięcia w samochodach elektrycznych Volkswagena. Wkrótce zostanie otwarte trzecie centrum, w Nürtingen. Wszyscy partnerzy serwisowi Volkswagena w Niemczech, a jest ich obecnie około 1850 potrafią obsługiwać samochody elektryczne, a ich personel jest odpowiednio przeszkolony i umie przeprowadzić przegląd czy naprawę. W Niemczech są wyznaczone miejsca, które zajmują się naprawami akumulatorów. Takich wyspecjalizowanych punktów jest dziś 265, a ta liczba ma się wkrótce zwiększyć do 450. Pracownicy tych serwisów są przeszkoleni w demontażu, otwieraniu i pracy z akumulatorami.

Jak dbać o akumulator – porady profesjonalistów

Gdy do autoryzowanego serwisu Volkswagena przyjeżdża samochód elektryczny, w którym jest podejrzenie usterki akumulatora w pierwszej kolejności przeprowadzana jest diagnostyka. Dzięki niej można odczytać wszystkie istotne parametry akumulatora, takie jak

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

m.in. SOH (kondycja baterii). Określa ona pozostałą pojemność akumulatora – dzięki temu można określić, ile kWh ubyło w trakcie użytkowania samochodu.

Prędkość z jaką akumulator traci swoją pojemność zależy w głównej mierze od tego, jak jest on traktowany przez użytkownika. Naczelna zasada jest taka, by utrzymywać stan naładowania baterii między 20 a 80 procent. Pozwala to opóźnić degradację akumulatora. Także z tego powodu oprogramowanie Volkswagenów rodziny ID. pozwala ustawić limit, powyżej którego akumulator nie będzie ładowany.

Niezbędna jest dokładna diagnoza

Jeśli podczas diagnostyki okaże się, że problem dotyczy akumulatora, partner serwisowy przekaże pojazd do centrum pomocy technicznej, chyba że sam posiada taki status. Przyczyn problemów może być wiele – któryś z modułów, układ sterujący lub ogniwo akumulatora. Niezależnie od tego czy samochód uległ wypadkowi czy nie, specjaliści zawsze sprawdzają obudowę akumulatora pod kątem ewentualnych odkształceń i nieszczelności. Jeśli wykryte zostanie jakiejkolwiek potencjalne zagrożenie, samochód jest najpierw umieszczany w tzw. strefie kwarantanny, gdzie jest izolowany i monitorowany.

Dalsza procedura zależy od wyniku diagnostyki. Odkształcenia mogą występować w miejscach, w których nie ma wrażliwych części, zatem wgniecenie nie musi oznaczać problemu technicznego. Akumulatory wysokiego napięcia w samochodach rodziny ID. mają konstrukcję wielowarstwową. Osłona podwozia i układ chłodzenia chronią ogniwa akumulatorów od dołu. Zapobiega to uszkodzeniu drogich elementów.

Moduły mogą być wymieniane, pojedyncze ogniwa – nie

Awarię pojedynczych ogniw w module akumulatorowym można łatwo wykryć: jeśli jedno ogniwo ulegnie awarii, pojemność modułu nadal wynosi od 50 do 66%. Pozostałe sprawne ogniwa w module muszą wtedy „pracować” ciężiej. Powoduje to, że osiągają one wyższą temperaturę przy niższym napięciu. Pojedynczych ogniw akumulatora nie można wymienić, dlatego – jeśli uszkodzone jest ogniwo – wymienia się cały moduł. Bateria MEB składa się z siedmiu do dwunastu modułów, w zależności od pojemności.

Koszt wymiany modułów

Trudno dokładnie go oszacować, bo wynika on z wielu czynników, zależy od konkretnego modelu samochodu i rodzaju usterki. Jednak z pewnością, jeśli akumulator ma wciąż co najmniej 70 procent wyjściowej pojemności warto wymienić jeden czy dwa moduły.

Naprawy mają swój wkład w strategię Way to ZERO

Dzięki zoptymalizowanej pod względem energetycznym produkcji, wykorzystaniu zielonej energii elektrycznej oraz kompensacji nieuniknionych emisji, modele Volkswagen ID.3 i ID.4 są neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla netto już w momencie przekazania ich do klientów.

Naprawy akumulatorów mogą przedłużyć ich żywotność, dzięki nim otrzymują one drugie życie, mogą także służyć jako przenośny lub domowy magazyn energii. Akumulator jest zaprojektowany na cały okres eksploatacji pojazdu, przy czym ponad 95% akumulatora można poddać recyklingowi po zakończeniu jego cyklu życia. Aby to osiągnąć, Volkswagen uruchomił własny zakład recyklingu akumulatorów w Salzgitter.

Volkswagen planuje, w ramach strategii ACCELERATE, zwiększyć udział samochodów elektrycznych w sprzedaży do 2030 roku do przynajmniej 70 procent w Europie i 50 procent w USA i Chinach.



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.
