



Informacja prasowa

1 kwietnia 2022

Renesans genialnej idei – elektryczny Ogórek wraca po pół wieku

- akumulatory elektrycznej wersji Volkswagena T2 ważyły 880 kg i dzięki pojemności 21,6 kWh zapewniały zasięg zaledwie 85 km. W nowym wcieleniu akumulatory mają niemal czterokrotnie większą pojemność (77 kWh) i są znacznie lżejsze
- trudno w to uwierzyć, ale w elektrycznym T2 sprzed pół wieku był już system odzyskiwania energii podczas hamowania. Dziś dzięki rekuperacji można wydłużyć zasięg nawet o 20-30 procent
- przestronność w każdej sytuacji: ID. Buzz zapewnia dużo miejsca dla rodziny i bagaży (w wersji Cargo: dla dwóch europalet). Olbrzymia przestrzeń bagażowa (do 1121 litrów, 2205 litrów po złożeniu oparcia tylnej kanapy) sprawia, że rodzinne podróże będą czystą przyjemnością
- możliwość szybkiego ładowania: poza 204 KM mocy i pojemnym akumulatorem (77 kWh), ID. Buzz może być ładowany z mocą do 170 kW. Poziom naładowania akumulatora wzrasta wówczas z 5 do 80% w około 30 minut
- ID. Buzz łączy stylowe kształty nawiązujące do poprzednika z najnowocześniejszą technologią – auto może samo parkować, komendy głosowe pozwolą wytyczyć trasę z uwzględnieniem przerw na ładowanie, a aktualizacje oprogramowania są zdalne

Pojawienie się na rynku Volkswagena ID. Buzz oznacza, że w 2022 roku marzenie o w pełni elektrycznym Bullim się spełniło. Równo 50 lat po prezentacji prototypu pierwszego dostawczego Volkswagena z takim napędem.



Volkswagen w modelu ID. Buzz wskrzesił i udoskonalił pomysł na elektryczne auto dostawcze sprzed 50 lat. Nowa odmiana ma wszystko, by stać się rynkowym hitem.

Wolfsburga. W 1970 r. Adolf Kalberlah stworzył dział, który zajmował się projektami przyszłości. Właśnie on zaprojektował pierwsze Volkswageny z elektrycznym układem napędowym. Dwa lata później zaprezentowano elektryczne auto na bazie modelu T2. Początkowo był to egzemplarz testowy, a później wyprodukowano pewną partię samochodów w różnych konfiguracjach.

Pomysł elektrycznego modelu T się narodził, ale auto nie było zbyt praktyczne. Pierwszy, testowy egzemplarz z otwartą skrzynią ładunkową ważył 2200 kg (w tym 880 kg

Niemcy zdobywają po raz pierwszy tytuł mistrzów Europy w piłce nożnej, w Szwecji powstaje zespół ABBA, a pierwszy elektryczny Volkswagen zjeżdża z taśmy produkcyjnej w Wolfsburgu. Który to rok? 1972. Wiele osób nie zdaje sobie sprawy, że właśnie wtedy, 50 lat temu, narodził się pomysł, by stworzyć elektryczną wersję Volkswagena T2. Marzenie stało się rzeczywistością w 2022 roku, za sprawą modelu ID. Buzz. Wróćmy na chwilę do lat 70.

Już ponad pół wieku minęło od czasów, kiedy Volkswagen stworzył podwaliny pod elektryczny model ID. Buzz – auto, które ma geny wielu generacji furgonetek marki z

Kontakt

Volkswagen PR

Hubert Niedzielski

Kierownik ds. PR

Tel: +48 690 406 278

hubert.niedzielski@volkswagen.pl

Volkswagen

Samochody Dostawcze PR

Magda Piekarczyk-Olszak

Kierownik komunikacji marketingowej i PR

Tel: +48 690 406 386

magda.piekarczyk@volkswagen.pl



Więcej informacji:

www.vw-press.pl



Informacja prasowa

akumulatory o pojemności 21,6 kWh). W porównaniu z dzisiejszymi były bardzo ciężkie i miały bardzo małą pojemność.

50 lat później, akumulatory pierwszej generacji modelu ID. Buzz mają pojemność 77 kWh i ważą ok. 500 kg – to rezultat wielu lat badań i rozwoju. Postęp technologiczny przełożył się także na zasięg, który sprawi, że ID. Buzz ma wszelkie szanse, by stać się rynkowym hitem.

Więcej miejsca w kabinie dzięki platformie MEB

Elektryczny T2 z 1972 roku bazował na aucie z konwencjonalnym napędem. Z tego powodu niemożliwe było umieszczenie akumulatorów pod podłogą. Wylądowały więc na niej, co ograniczało przestrzeń ładunkową, ale możliwa była wymiana baterii. Zupełnie inaczej zaprojektowano model ID. Buzz – on od początku był projektowany jako auto wyłącznie elektryczne. Platforma MEB, którą wykorzystano, jest zbudowana niczym kanapka, a akumulatory są bardzo nisko, co ma pozytywny wpływ na własności jezdne samochodu. Nie mniej ważna jest przestrzeń w kabinie, którą można było wygospodarować właśnie dzięki platformie MEB.

Ponieważ z przodu nie ma silnika, można było zaprojektować przekładnię kierowniczą w taki sposób, by auto było maksymalnie zwrotne. Efekt? Średnica zawracania to ok. 11 m – tyle samo, co w kompaktowym Golfie. To umożliwia parkowanie nawet w ciasnych lukach, ID. Buzz świetnie sprawdzi się więc w zatłoczonych miastach.

Wymiana akumulatorów a ładowanie

Ponieważ zasięg elektrycznego T2 był niewielki (ok. 85 km) opracowano – nowatorską jak na tamte czasy – metodę wymiany akumulatorów. Podczas testów siedmiu egzemplarzy elektrycznego T2 w Berlinie w 1978 roku w dzielnicy Tiergarten zorganizowano stację wymiany akumulatorów. Wyczerpane wymieniano na naładowane w zaledwie 5 minut. Dzięki temu można było uniknąć przestojów związanych z bardzo długim czasem ładowania baterii.

Dziś technologia akumulatorów jest znacznie bardziej zaawansowana, więc nie ma potrzeby ich wymiany. Poprawiono nie tylko pojemność, lecz także czas ładowania. Dzięki temu, że nowy ID. Buzz może być ładowany prądem stałym o mocy do 170 kW proces uzupełniania energii od 5 do 80 procent trwa ok. 30 minut.

Odzyskiwanie energii było stosowane już w modelu T2

Jeśli chodzi o zarządzanie energią, Volkswagen stosował nowoczesne rozwiązania już w latach 70. Elektryczne T2 miało system rekuperacji – odzyskiwano energię podczas hamowania, by wykorzystywać ją do ładowania akumulatorów. W tamtych czasach było to niezwykle zaawansowane rozwiązanie, dziś jest oczywiste. Ta sama technologia została udoskonalona w modelu ID. Buzz, ale podstawowa zasada odzyskiwania energii wykorzystując bezwładność pozostała niezmieniona. Umiejętne korzystanie z rekuperacji może zwiększyć zasięg o 20 do 30 procent.

Przez pięć dekad zmieniło się niemal wszystko

Oczywiście nastąpiły także fundamentalne zmiany, np. jeśli chodzi o rozwój. Czy ktokolwiek w 1972 roku odważył się pomyśleć, że któregoś dnia Bulli będzie w stanie sam parkować? A ID. Buzz to potrafi. Czy ktoś wyobrażał sobie, że będzie mówić do samochodu, by zwiększył temperaturę klimatyzacji, obliczył trasę, proponując przy tym miejsca ładowania?

To, co zapoczątkowali pionierzy elektromobilności, prezentując w 1972 roku elektrycznego Volkswagena T2 stało się rzeczywistością 50 lat później. Postępowy i wszechstronny – taki jest właśnie ID. Buzz. Auto łączy najważniejsze trendy motoryzacyjne naszych czasów: elektromobilność, inteligentne połączenie systemów wspomagania i informacji, jest gotowy do jazdy autonomicznej, a wisienką na torcie są zdalne aktualizacje oprogramowania „Over-the-air” ID. Buzz i ID. Buzz Cargo są gotowe na przyszłość mobilności. I są jej symbolem.



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.
