



15 września 2026

Mission Efficiency. Volkswagen prezentuje najbardziej efektywny samochód elektryczny świata bliski produkcji seryjnej

- **Rekordowa aerodynamika¹:** ze współczynnikiem oporu powietrza 0,158 Mission Efficiency² ustanawia rekord wśród samochodów dopuszczonych do ruchu drogowego
- **Rekordowa efektywność¹:** średnie zużycie energii 6,89 kWh/100 km³ czyni Mission Efficiency najoszczędniejszym samochodem elektrycznym w swojej klasie
- **Nowatorskie rozwiązania:** dach z ogniwami fotowoltaicznymi wspiera instalację elektryczną samochodu, a opatentowane deflektory w felgach poprawiają opływ powietrza
- **Technika wielkoseryjna:** Mission Efficiency powstał na bazie platformy MEB+ z napędem na przednią oś, tak jak ID. Polo⁶ i ID. Cross⁴
- **Technologiczny drogowy:** samochód pokazuje, jak duży wpływ na zużycie energii i zasięg pojazdów elektrycznych ma aerodynamika

Poznań, 15 września 2026 r. - Volkswagen prezentuje Mission Efficiency², najbardziej wydajny samochód elektryczny bliski produkcji seryjnej na świecie. Prototyp ustanowił trzy rekordy świata¹, które potwierdzają wzorcową aerodynamikę oraz znakomite zużycie energii zarówno w warunkach idealnych, jak i w rzeczywistej jeździe. Samochód jest technologicznym drogowym, a zarazem dowodem możliwości technologicznych Volkswagena.

Pierwszy rekord to współczynnik oporu powietrza na poziomie 0,158, czyli najlepszy wynik wśród samochodów dopuszczonych do ruchu drogowego. Drugi to zużycie energii 6,48 kWh/100 km podczas przejazdu w warunkach idealnych, ze stałą prędkością 68 km/h, bez podjazdów i z wyłączonymi odbiornikami takimi jak klimatyzacja. Trzeci rekord bierze się z połączenia aerodynamiki z wysokosprawnym napędem elektrycznym z ID. Polo, dzięki czemu Mission Efficiency jest najoszczędniejszym samochodem elektrycznym bliskim produkcji seryjnej w swojej klasie.

Podczas oficjalnie udokumentowanego przejazdu pomiarowego na dystansie 1278,36 km z Centrum Rozwoju Volkswagena w Wolfsburgu przez Poznań i Ołomuniec do Wiednia samochód osiągnął rzeczywiste zużycie energii 7,51 kWh/100 km wraz ze stratami ładowania oraz 6,89 kWh/100 km bez ich uwzględnienia. Średnia prędkość wyniosła 67,72 km/h, a maksymalna 138 km/h. Akumulator o pojemności użytkowej 54,9 kWh⁵ ładowano w trasie tylko raz, a po dotarciu do Wiednia pozostały zasięg wynosił 164 km.

Rekordy z wykorzystaniem seryjnych rozwiązań

„Mission Efficiency w doskonały sposób pokazuje, co wyróżnia Volkswagena w erze elektrycznej: technologia dla wszystkich, a nie dla nielicznych. Samochód ustanowił trzy

Kontakt

Volkswagen PR

Axel Besser-Reguła

Kierownik ds. PR

Tel: +48 690 406 132

axel.besser-regula@volkswagen.pl

Izabela Czarnecka-Frańczak

Specjalista ds. PR

Tel: +48 690 406 354

izabela.czarnecka-franczak@volkswagen.pl



Więcej informacji:

www.vw-press.pl



rekordy świata nie dzięki rozwiązaniom laboratoryjnym, lecz dzięki przystępnym rozwiązaniom technicznym z seryjnego z ID. Polo i ID. Crossa, opartych na platformie MEB+ z napędem na przednią oś. Pokazuje to, jak efektywna może być najnowsza generacja naszych samochodów elektrycznych. Powstały w Wolfsburgu Mission Efficiency, zbudowany przez zespół Kaia Grunitza, to symbol niemieckiej myśli inżynierskiej z wyraźną korzyścią dla klienta” – powiedział Thomas Schäfer, CEO marki Volkswagen, szef Brand Group Core i członek Zarządu Grupy Volkswagen.

Efektywny napęd z ID. Polo

Z produkcji seryjnej zaczerpnięto między innymi silnik elektryczny o mocy 135 KM (99 kW)⁶ oraz akumulator wysokonapięciowy. „Mission Efficiency w imponujący sposób pokazuje, jak ogromny potencjał ma układ napędowy nowego ID. Polo. Powstał on dla wszystkich modeli na platformie MEB+ z napędem na przednią oś, jest wyjątkowo lekki i bardzo efektywny, a więc idealny do samochodu-rekordzisty. Zespół z Wolfsburga dokonał rzeczy wybitnej. Z jednej strony udowodnił, że Volkswagen należy do światowej czołówki producentów w dziedzinie aerodynamiki. Z drugiej pokazał, że najbardziej efektywny samochód świata można zbudować z wykorzystaniem wielkoseryjnej technologii” – powiedział Kai Grunitz, członek Zarządu ds. Rozwoju Technicznego marki Volkswagen i Brand Group Core.

Forma podporządkowana aerodynamicie

Fundamentem osiągnięć jest bardzo mały opór powietrza, wynikający ze współczynnika oporu ($c_x = 0,158$) oraz niewielkiej powierzchni czołowej ($A = 2,08 \text{ m}^2$). Składają się na niego opływowa sylwetka w kształcie kropli, aktywne klapy wlotu powietrza chłodzącego, osłonięte tylne koła i całkowicie zabudowany spód nadwozia. Drzwi posiadają bezramkowe szyby, a klamki wtopiono w poszycie, aby nie zaburzały przepływu powietrza. Efekt widać przede wszystkim przy wyższych prędkościach: powyżej 80 km/h zużycie energii jest o ponad 30 procent niższe niż w seryjnym ID. Polo, a przy 140 km/h Mission Efficiency potrzebuje mniej więcej tyle energii, co ID. Polo przy 100 km/h.

„Pasem przednim Mission Efficiency wpisuje się w naszą nową rodzinę samochodów elektrycznych, do której należą także ID. Polo i ID. Cross. Sama bryła nadwozia jest w pełni podporządkowana funkcji, a więc prawom aerodynamiki. Efektem jest nowoczesny samochód sportowy, w którym przebija DNA legendarnego Volkswagena XL1” – powiedział Andreas Mindt, szef designu Volkswagena. Zaprezentowany w 2013 roku XL1 z napędem hybrydowym typu plug-in był wówczas najoszczędniejszym samochodem produkcyjnym na świecie.

Coupé o długości 4775 mm i wysokości 1392 mm posiada układ miejsc 2+2 oraz bagażnik o pojemności 481 litrów. Dodatkowe schowki pod tylnymi siedzeniami i w bokach nadwozia mieszczą drobiazgi oraz przewód do ładowania. Przednia część kabiny jest w pełni użytkowa, a tylne miejsca przewidziano dla pasażerów o wzroście do około 1,60 m, tak aby samochodem mogła teoretycznie podróżować młoda, czteroosobowa rodzina. Nadwozie łączy elementy ID. Polo z samonośną strukturą aluminiową oraz komponentami z wytrzymałego kompozytu z włókna węglowego i aramidu.



Nowoczesny układ hamulcowy

Z przodu Mission Efficiency korzysta z kolumn MacPhersona i hydraulicznego układu hamulcowego z ID. Polo. Z tyłu po raz pierwszy zastosowano hamulec elektromechaniczny, który ogranicza opory tarcia, pozwala zrezygnować z przewodów i płynu hamulcowego oraz wspiera zmienny rozdział siły hamowania. Poprawia to rekuperację i zwiększa stabilność podczas pokonywania zakrętów. Nowy hamulec Volkswagen opracował wspólnie z międzynarodową firmą technologiczną AUMOVIO, dostawcą układu hamulcowego dla ID. Polo. Prototyp posiada europejską homologację drogową i spełnia obowiązujące wymagania dotyczące bezpieczeństwa, wytrzymałości i odporności na zderzenia.

Opory toczenia również istotne co opływ powietrza

Sposób osadzenia kół i opon ma szczególne znaczenie, ponieważ koła odpowiadają za 25-30 procent oporu aerodynamicznego. Z przodu nadkole poprowadzono blisko promienia opony, aby ograniczyć zawirowania we wnęce. Po wewnętrznej stronie wszystkich kół pracują nowe, opatentowane deflektory, które nie dopuszczają powietrza do wnętrza felg. Z zewnątrz do świetnej aerodynamiki dokładają się płaskie, opływowe kołpaki.

Drugim punktem zaczepienia jest opona. Wspólnie z Continentalem Volkswagen opracował oponę koncepcyjną na bazie modelu EcoContact 7, której opór toczenia wynosi 4,9 kilograma na tonę i jest o około 25 procent niższy niż próg najwyższej unijnej klasy A. Zmieniono przede wszystkim bok opony oraz mieszankę bieżnika, aby ograniczyć straty energii podczas toczenia.

Energia ze słońca i odchudzone wnętrze

W szklany dach i pokrywę bagażnika wbudowano instalację fotowoltaiczną o mocy 370 W, która zasila odbiorniki instalacji elektrycznej. Zależnie od pory roku, regionu i pogody potrafi zwiększyć rzeczywisty zasięg nawet o 30 kilometrów dziennie. W kabinie masę obniżają lekkie panele tapicerskie, przenośny głośnik Bluetooth zamiast klasycznego systemu audio oraz koncepcja „bring your own device”, w której miejsce ekranu systemu infotainment zajmuje smartfon lub tablet.

1 Kategoria "Near-production four-seater electric vehicle suitable for everyday use" (zbliżony do seryjnego, czteromiejscowy samochód elektryczny do codziennego użytku) Instytutu Rekordów w Niemczech (RID).

2 Samochód koncepcyjny. Nie jest przeznaczony do sprzedaży.

3 Zużycie energii bez strat ładowania.

4 ID. Cross: zużycie energii w cyklu mieszanym 16,9-14,3 kWh/100 km; emisja CO₂ w cyklu mieszanym 0 g/km; klasa CO₂: A.

5 Programowe zwiększenie użytkowej energii akumulatora z 52,0 do 54,9 kWh (netto). Ponieważ w produkcji seryjnej należy zagwarantować trwałość akumulatora, maksymalna pojemność energetyczna nie jest w pełni wykorzystywana. Warunek ten nie dotyczy samochodu rekordowego o ograniczonym zakresie eksploatacji.

6 ID. Polo (99 kW): zużycie energii w cyklu mieszanym 14,9-13,6 kWh/100 km; emisja CO₂ w cyklu mieszanym 0 g/km; klasa CO₂: A.



O marce Volkswagen:

Marka Volkswagen Samochody Osobowe to jeden z najlepiej rozpoznawalnych producentów motoryzacyjnych na świecie, wywodzący się z Europy i znany ze swojej jakości oraz innowacyjnego podejścia do mobilności. Na rynku europejskim marka zajmuje pozycję lidera, z liczbą dostarczonych samochodów na poziomie ponad 1 318 000 w 2025 roku. Należą do nich bestsellery w najnowszych odsłonach, takie jak Volkswagen Golf, Passat, Tiguan czy T-Roc, a także modele w pełni elektryczne z rodziny ID. Volkswagen jest liderem elektromobilności, z liczbą ponad 2 milionów wyprodukowanych pojazdów elektrycznych, a jego modele należą do najczęściej wybieranych samochodów tego typu w Europie. Producent posiada najszerze portfolio samochodów elektrycznych na rynku, obejmujące pojazdy dopasowane do różnorodnych potrzeb kierowców – od miejskiego kompaktu, po przestronne SUV-y i flagową limuzynę. Marka konsekwentnie realizuje strategię transformacji, której celem jest zostanie technologicznym liderem w segmencie wielkoseryjnym do 2030 roku, rozwijając przy tym zrównoważoną i dostępną mobilność przyszłości.
