



23 marca 2020 r.

Elektryczny napęd: nowy e-BULLI – crossover czerpiący z klasyki i z najnowszych rozwiązań samochodów elektrycznych

- Volkswagen Samochody Dostawcze przedstawia e-BULLI – samochód koncepcyjny bazujący na klasyku z roku 1966, ale wyposażony w elektryczny napęd z roku 2020
- Więcej niż jednorazowy projekt – eClassics oferuje przebudowy T1 oraz kompletne T1 w stylu e-BULLI
- Ikona o zerowej emisji – nowa technika napędu e-BULLI bazuje na najnowszych podzespołach wykorzystywanych w elektrycznych samochodach marki Volkswagen



Poznań, 23 marca 2020 r. Volkswagen Samochody Dostawcze (VWSD) prezentuje model e-BULLI: w pełni elektryczny, bezemisyjny samochód. Auto koncepcyjne, wyposażone w najnowsze, pochodzące z elektrycznych samochodów marki Volkswagen systemy napędowe,

zbudowane zostało na bazie wyprodukowanego w roku 1966 i od podstaw odrestaurowanego modelu T1 Samba Bus. Idealną sceną do pokazania szerszej publiczności tego niezwykłego pojazdu miały być targi Techno Classica 2020. Jednak z racji tego, że zostały one przełożone, VWSD już dziś prezentuje wszystkie najważniejsze informacje o e-BULLI – opis słowny i zdjęcia - w formie elektronicznej. Przy okazji ważna informacja dla wszystkich fanów modelu Bulli i mobilności elektrycznej: to czerpiące z klasyki, a jednocześnie wyposażone w najnowsze rozwiązania dotyczące elektrycznego napędu auto, będzie można naprawdę kupić. Partner marki Volkswagen Samochody Dostawcze, firma eClassics planuje wprowadzić do swej oferty przebudowy modelu T1 oraz kompletne T1 w stylu nowego e-BULLI.

Zaczęło się od odważnej idei, by wyposażyć historycznego Bulli w zeroemisyjny układ napędowy i w ten sposób dostosować go do wyzwań nowej ery. W tym celu inżynierowie i projektanci VWSD, wraz ze specjalistami od systemów napędowych z Volkswagen Group Components i firmą eClassics specjalizującą się w przebudowach samochodów elektrycznych, utworzyli specjalny zespół projektowy. Jako podstawę do stworzenia przyszłego e-BULLI zespół wybrał model Volkswagen T1 Samba

Bus wyprodukowany w Hanowerze w roku 1966. Samochód ten, przed sprowadzeniem go z powrotem do Europy i przed przebudową, spędził pół wieku na drogach Kalifornii. Jedno było pewne od samego początku: e-BULLI miał być prawdziwym T1, ale wykorzystującym najnowsze elektryczne elementy układu napędowego koncernu Volkswagen. Ten plan został teraz zrealizowany. Pojazd stanowi przykład wielkiego potencjału, jaki oferuje ta koncepcja.

Podzespoły nowego systemu napędu elektrycznego

32 kW (44 KM) i czterocylindrowy silnik spalinowy typu boxer zostały w e-BULLI zastąpione cichym silnikiem elektrycznym Volkswagena dostarczającym 61 kW (83 KM) mocy. Porównanie samej mocy wyjściowej silników pokazuje, że nowy pojazd koncepcyjny ma zupełnie inną charakterystykę napędu - silnik elektryczny jest prawie dwa razy mocniejszy niż spalinowy boxer. Co więcej, jego maksymalny moment obrotowy wynoszący 212 Nm jest ponad dwukrotnie wyższy niż moment oryginalnego silnika T1 z 1966 r. (102 Nm). Maksymalny moment obrotowy jest również - co typowe dla silników elektrycznych - dostępny natychmiast. I to zmienia wszystko. Nigdy wcześniej „oryginalny” T1 nie był tak mocny jak e-BULLI. W ten sposób nowy samochód staje się cichym, zeroemisyjnym towarzyszem podróży, zachowując jednak niezrównany styl klasycznego Bulli.

Przeniesienie napędu następuje za pośrednictwem jednobiegowej skrzyni biegów. Układ napędowy jest sprzężony z dźwignią zmiany biegów, która jest teraz umieszczona między fotelami kierowcy i pasażera z przodu. Ustawienia automatycznej skrzyni biegów (P, R, N, D, B) są pokazane obok dźwigni. W pozycji B kierowca może zmieniać stopień rekuperacji, tj. odzysku energii podczas hamowania. e-BULLI osiąga ograniczoną elektronicznie prędkość maksymalną 130 km/h. Spalinowy T1 osiągał prędkość maksymalną 105 km/h.

Podobnie jak to było w przypadku silnika boxer w T1 z roku 1966, połączenie silnika elektrycznego i skrzyni biegów e-BULLI z roku 2020 umieszczone jest w tyle pojazdu i napędza tylną oś. Za dostarczenie mocy do silnika elektrycznego odpowiedzialny jest litowo-jonowy akumulator. Pojemność użytkowa baterii to 45 kWh. Stworzony przez Volkswagena we współpracy z eClassics układ elektroniki mocy e-BULLI umieszczony z tyłu pojazdu, kontroluje przepływ energii wysokiego napięcia między silnikiem elektrycznym a akumulatorem, a podczas tego procesu przekształca zgromadzony prąd stały (DC) w prąd przemienny (AC). Elektronika pokładowa jest zasilana napięciem 12V za pośrednictwem tak zwanego przetwornika prądu stałego.

Wszystkie standardowe podzespoły elektrycznego układu napędowego są wytwarzane przez Volkswagen Group Components w Kassel. Do tego dochodzą moduły litowo-jonowe zaprojektowane i wyprodukowane w zakładzie w Brunszwiku. Firma eClassics implementuje je do systemu

baterii odpowiedniego dla T1. Podobnie jak w nowym VW ID.3 i przyszłym VW ID.BUZZ, akumulator wysokonapięciowy jest umieszczony centralnie w podłodze pojazdu. Taki układ obniża środek ciężkości e-BULLI, a tym samym poprawia jego właściwości jezdne.

Połączony system ładowania CSS umożliwia - w punktach szybkiego ładowania - naładowanie baterii do 80 procent mocy w 40 minut. Akumulator jest ładowany prądem przemiennym lub stałym przez gniazdo CCS. Prąd przemienny: Bateria ładowana jest za pomocą ładowarki prądu zmiennego o mocy ładowania od 2,3 do 22 kW, w zależności od źródła energii elektrycznej. Prąd stały: Dzięki gniazdu ładującemu CCS, akumulator wysokonapięciowy e-BULLI może być ładowany również w punktach szybkiego ładowania prądem stałym o mocy do 50 kW. W takim przypadku można go naładować do 80 procent w 40 minut. Zasięg przy jednym pełnym naładowaniu akumulatora wynosi ponad 200 kilometrów.

Nowe nadwozie - bardziej komfortowe, bezpieczniejsze i pozwalające na bardziej dynamiczne prowadzenie

W porównaniu z T1, jazda, prowadzenie, podróżowanie e-BULLI są zupełnie inne. Głównie dzięki podwoziu, które zostało całkowicie przekonstruowane. Wielowahaczowe osie przednia i tylna, amortyzatory z regulacją tłumienia, gwintowane zawieszenie z rozpórkami, a także nowy układ kierowniczy i cztery wentylowane od wewnątrz tarcze układu hamulcowego, przyczyniają się do wyjątkowej dynamiki auta, która jednak bardzo łagodnie przenoszona jest na nawierzchnię drogi.

Volkswagen Samochody Dostawcze modyfikuje zarówno cechy zewnętrzne pojazdu, jak i jego wnętrze

Równocześnie z opracowaniem nowego systemu napędu elektrycznego, VWSD stworzył koncepcję wnętrza e-BULLI, która jest z jednej strony awangardowa, ale z drugiej klasyczna stylistycznie. Nowy wygląd i odpowiadające mu rozwiązania techniczne zostały opracowane przez centrum stylistyczne VWSD we współpracy z działem opiekującym się samochodami zabytkowymi Volkswagen Samochody Osobowe oraz z działem komunikacji. Projektanci zmodernizowali wnętrze pojazdu z ogromną pieczołowitością i finezją, nadając mu dwukolorowe wykończenie w barwach lakierów „Energetic Orange Metallic” i „Golden Sand Metallic MATTE”. Pojawiły się nowe detale, takie jak okrągłe, diodowe reflektory przednie ze zintegrowanymi światłami do jazdy w dzień, komunikujące wejście marki Volkswagen Samochody Dostawcze w nową erę. Na karoserii z tyłu pojawił się także dodatkowy, diodowy wskaźnik. Pokazuje on kierowcy podchodzącemu do e-BULLI, jeszcze zanim ten zajmie miejsce za kierownicą, jaki jest poziom naładowania litowo-jonowego akumulatora.

Gdy spojrzy się przez okna do ośmioosobowego wnętrza, zauważyć można, że w porównaniu z „klasycznym” T1 kilka rzeczy się zmieniło. Projektanci zmienili całkowicie wyobrażenie na temat wnętrza pojazdu, nie tracąc

jednak z oczu pierwotnej jego koncepcji. Swoj wygląd i funkcjonalność zmieniły np. wszystkie miejsca siedzące. Wnętrze występuje w dwóch kolorach: „Saint Tropez” i „Saffrano Orange” – w zależności od wybranego lakieru zewnętrznego. W konsoli między fotelami kierowcy a pasażera z przodu znajduje się nowa dźwignia automatycznej skrzyni biegów. Tutaj również umieszczono przycisk start/stop silnika elektrycznego. Na całej powierzchni położono wyglądającą niczym pokład statku podłogę z litego drewna. Dzięki temu i dzięki ładnym, jasnym odcieniom skóry obiciowej, zelektryfikowany Samba Bus nabiera marynistycznego charakteru. Wrażenie to potęguje duży, panoramiczny, składany dach.

Kokpit został również z wyczuciem zmodernizowany. Nowy prędkościomierz bazuje na wyglądzie klasycznego, jednak umieszczony w jego wnętrzu dwuczęściowy wyświetlacz stanowi nawiązanie dla czasów współczesnych. Ten cyfrowy wyświetlacz w obrębie analogowego prędkościomierza pokazuje kierowcy szereg informacji, m.in. zasięg. Diody LED wskazują dodatkowo np. czy zaciągnięty jest hamulec ręczny i czy podłączona jest wtyczka ładowania. Pośrodku prędkościomierza umieszczono mały, uroczy detal: stylizowany znaczek Bulli. Na tablicie zamontowanym na panelu w suficie, wyświetlanych jest szereg dodatkowych informacji. Za pośrednictwem aplikacji na smartfona lub odpowiedniego portalu internetowego Volkswagen „We Connect”, kierowca e-BULLI może również wywoływać informacje online, np. o pozostałym czasie ładowania, aktualnym zasięgu, przejechanych kilometrach, czasach podróży, zużyciu energii i rekuperacji. Muzyka na pokładzie pochodzi z radia w stylu retro, które jest jednak wyposażone w najnowocześniejsze technologie, takie jak DAB +, Bluetooth i USB. Radio jest połączone z systemem dźwiękowym, którego elementy, w tym z aktywny subwoofer, są niewidoczne.

Kontakt:

Magda Piekarczyk

Kierownik komunikacji

Marketingowej i PR

Volkswagen Samochody Dostawcze

tel.+48 690 406 386

e-mail: magda.piekarczyk@volkswagen.pl

O marce Volkswagen Samochody Dostawcze:

"Transportujemy sukces". Jako samodzielna marka funkcjonująca w ramach Grupy Volkswagen, Volkswagen Samochody Dostawcze (VWSD) jest globalnie odpowiedzialny za rozwój, budowę i sprzedaż lekkich pojazdów dostawczych, produkując samochody linii Transporter, Caddy, Crafter i Amarok. Prowadząc ciągłe konsultacje ze swoimi klientami, Volkswagen Samochody Dostawcze opracowuje koncepcje pojazdów oraz rozwiązania telematyczne i logistyczne, pozwalające oszczędzać zasoby na najwyższym możliwym poziomie efektywności. W roku 2018 marka sprzedała około 500 000 lekkich pojazdów dostawczych, wyprodukowanych w zakładach w Hanowerze (D), Poznaniu (PL), Wrześni (PL) i Pacheco (ARG). VWSD zatrudnia ponad 24 000 osób na całym świecie.