



6 marca 2023

Zasięg samochodów elektrycznych zimą: jak zminimalizować jego spadek?

– z badania przeprowadzonego przez InsightOut Lab i Volkswagena wynika, że 83 procent użytkowników samochodów elektrycznych z rodziny ID. korzysta z nich z podobną częstotliwością bez względu na porę roku

– dwóch na trzech ankietowanych użytkowników aut elektrycznych nie zmienia zimą stylu jazdy, a mogliby w prosty sposób – korzystając z kilku zaleceń – zminimalizować spadek zasięgu, spowodowany przez niekorzystne warunki atmosferyczne

– wyposażenie elektrycznych modeli Volkswagena pozwala na efektywną jazdę podczas całego roku, a także minimalizuje utraty zasięgu spowodowane np. niskimi temperaturami

W samochodzie elektrycznym do ogrzania kabiny jest wykorzystywana energia zgromadzona w akumulatorze. W głównej mierze właśnie to, w połączeniu z systemem podgrzewania ogniw akumulatora odpowiada za spadek zasięgu zimą. Dlatego warto zmienić nieco sposób korzystania z samochodu zimą, co pozwoli znacząco ograniczyć spadek zasięgu o tej porze roku. Wystarczy stosować się do kilku prostych porad.



Jak pokazały testy, nawet w niskich temperaturach można uzyskać zużycie energii zbliżone do wartości zmierzonych wg procedury WLTP.

Aż 83 procent użytkowników elektrycznych Volkswagenów z rodziny ID. korzysta z nich w podobny sposób o każdej porze roku. Zdecydowanej większości nieco niższy zasięg w niskiej temperaturze nie przeszkodził w dalszych wyjazdach, wymagających ładowania. W ten sposób z samochodu elektrycznego korzystało aż 77 procent ankietowanych. Aż 93 procent nie miało problemów z ładowaniem swojego Volkswagena ID. zimą.

Gdy na zewnątrz panuje niska temperatura, energia zgromadzona w akumulatorze trakcyjnym samochodu elektrycznego jest zużywana nie tylko na wprawienie go w ruch, lecz także do ogrzewania. I to nie samej kabiny, lecz także akumulatora. Nie pozostaje to oczywiście bez wpływu na zasięg. Szczególnie mocno mogą to odczuć kierowcy, którzy pokonują zimą krótkie dystanse kilka razy w ciągu dnia.

Jeśli samochód stoi nocą na otwartej przestrzeni, a jest możliwość podłączenia go do ładowania wystarczy zaprogramować podgrzanie wnętrza, by miało ono żądaną temperaturę, np. 20 stopni C, o określonej godzinie, np. o 7:30. Wówczas energia na ogrzanie kabiny jest pobierana nie z akumulatora, a z domowej sieci. Nie ma więc wpływu na zasięg, a wsiadanie do ciepłego samochodu jest o wiele przyjemniejsze niż do zmrózonego. Volkswageny ID. mogą być wyposażone w pompę ciepła, która pozwala ograniczyć zużycie energii na ogrzewanie wnętrza.

W Volkswagenach rodziny ID. z najnowszym oprogramowaniem istnieje także możliwość utrzymania temperatury akumulatora na optymalnym poziomie podczas ładowania. Wystarczy, że kierowca aktywuje tzw. podgrzewanie wstępne. To rozwiązanie znacząco zwiększa zasięg samochodów w niskich temperaturach.

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

Z pomocą w wykorzystaniu tych porad przychodzi kierowcy każdego modelu ID. dedykowana aplikacja, która pozwala obsłużyć wszystkie te funkcje zdalnie. Dzięki stałej łączności z pojazdem, kierowca może „z kanapy” ustawić godzinę odjazdu, lub też w krótkim czasie przed odjazdem włączyć funkcję ogrzewania samochodu, a także aktywować podgrzewane siedzenia i kierownicę.

Jeśli samochodem podróżuje tylko kierowca, warto ustawić ogrzewanie tylko na jego strefę (to samo tyczy się klimatyzacji latem). Jeśli samochód jest wyposażony w podgrzewane fotele i kierownicę warto z tych udogodnień korzystać, a przy tym nieco obniżyć temperaturę w aucie, co również przełoży się na ograniczenie spadku zasięgu.

Na zużycie energii ma wpływ także sposób jazdy kierowcy – podczas jazdy w terenie zabudowanym, gdy często są skrzyżowania i światła najlepiej korzystać z trybu B, który pozwala skuteczniej odzyskać energię po zdjęciu nogi z gazu. Z kolei poza miastem lepiej sprawdzi się tryb D, wówczas wykorzystywana jest funkcja żeglowania, a auto może swobodnie się toczyć.

Zasięg można zwiększyć również włączając tryb Eco w profilach jazdy. Zmniejsza on nieco moc systemu ogrzewania/klimatyzacji. Warto także opróżnić bagażnik ze zbędnych rzeczy.

Wszystkie modele ID. są standardowo wyposażone w inteligentny system rekuperacji, który analizuje dane nawigacyjne, topograficzne, znaki drogowe, a także przebieg trasy. 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. Funkcja eko-asystenta w wielu sytuacjach potrafi znacząco przyczynić się do zmniejszenia zużycia. Tam, gdzie jest to możliwe, asystent samoczynnie zwiększy rekuperację. Celem jest poprawa efektywności energetycznej poprzez myślenie z wyprzedzeniem podczas jazdy i optymalne wykorzystanie danego odcinka drogi do uzyskania jak najmniejszego zużycia energii.

W dłuższych trasach warto korzystać z fabrycznej nawigacji. Potrafi ona nie tylko wyznaczyć trasę z uwzględnieniem punktów ładowania, lecz także modyfikuje ją w razie potrzeby, analizując zużycie energii, a także zaplanuje za kierowcę postoje w odpowiednich punktach ładowania. Zanim samochód dojedzie do stacji włącza się podgrzewanie akumulatora, dzięki czemu ładowanie może trwać krócej.

Aby dowieść, że zastosowanie się do tych użytecznych porad wpływa pozytywnie na zasięg samochodu w warunkach zimowych, na początku marca marka Volkswagen w Polsce zaprosiła grupę dziennikarzy na testy aut w Bieszczadach. Wypróbowanie wskazówek w praktyce, podczas jazd testowych, przełożyło się na uzyskanie bardzo dobrych wyników zużycia na wymagających dla aut elektrycznych trasach. Temperatura oscylująca w granicy 0 stopni Celsjusza, duże różnice w nachyleniu terenu i liczne podjazdy nie sprzyjały uzyskaniu niskiego zużycia energii w testowanych modelach ID.3, ID.4 i ID.5. Okazało się, że średnie zużycie energii dla jednego z aut po pokonaniu wszystkich tras wyniosło 16,2 kWh na 100 km. Wszystkie auta pokonały łącznie na testach po górskich drogach prawie 1500 km.

„Średnia zużycia energii dla wszystkich testowych egzemplarzy ID. po przejechaniu przez załogi trzech tras, była o 4 procent niższa od danych zmierzonych zgodnie z procedurą WLTP. Zastosowanie podczas testów wyposażenia modeli ID.: eko-asystenta, inteligentnej rekuperacji czy aplikacji WeConnect ID. do obsługi zdalnej pojazdów, znacząco przyczyniło

Informacja prasowa



się do uzyskania świetnych wyników zużycia energii” – komentuje Hubert Niedzielski, kierownik ds. PR marki Volkswagen.



Oczywiście nawet stosując się do wszystkich tych wskazówek nie da się całkowicie wyeliminować spadku zasięgu auta 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.

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.
