

Elektryczna ofensywa Volkswagena

Prezentując „Roadmap E” koncern Volkswagen rozpoczyna największą w światowym przemyśle samochodowym ofensywę w dziedzinie samochodów elektrycznych. Najpóźniej do 2030 roku Volkswagen dokona elektryfikacji całej oferty swoich modeli. Oznacza to, że najpóźniej wtedy, każdy z 300 modeli produkowanych przez koncern będzie miał co najmniej jedną wersję z napędem elektrycznym – dotyczy to każdej marki koncernu, na każdym rynku. Dzięki temu Volkswagen stanie się pierwszym wielkim koncernem w branży, który wyznaczył konkretny termin przestawienia całej gamy swoich aut zasilanych energią elektryczną. Na wyposażenie ich w akumulatory koncern potrzebuje rocznie do 2025 roku baterii o łącznej wydajności przekraczającej 150 GWh. Odpowiada to rocznej wydajności co najmniej czterech „gigafactories” do produkcji akumulatorów. W tym celu koncern rozpiisał jeden z największych przetargów w historii przemysłu: wart ponad 50 miliardów euro.



„Zrozumieliśmy i dostarczymy te samochody. To nie jest luźne oświadczenie o ewentualnych zamiarach, ale zobowiązanie, z którego od dzisiaj będzie nas można rozliczać” – powiedział Matthias Müller, Prezes Zarządu Volkswagen AG, podczas wieczoru zorganizowanego w przeddzień otwarcia Międzynarodowej Wystawy Samochodowej (IAA) we Frankfurcie. „Transformacji

przemysłu samochodowego nic nie zatrzyma. Będziemy jej przewodzić” – stwierdził Müller.

Już w przedstawionym w czerwcu 2016 roku programie „TOGETHER – strategia 2025” dotyczącym przyszłości Volkswagen określił elektryczną motoryzację jako jedno z głównych pól swojej działalności i postawił sobie za cel, by do 2025 roku stać się w tej dziedzinie numerem jeden na świecie.

Volkswagen zakłada, że w 2025 roku mniej więcej co czwarty nowy samochód koncernu – czyli zależnie od rozwoju sytuacji rynkowej nawet trzy miliony aut rocznie – mógłby być zasilany wyłącznie energią elektryczną pochodzącą z akumulatorów.

Z okazji tegorocznej wystawy IAA Volkswagen, prezentując „Roadmap E”, wkracza w tej dziedzinie w kolejny etap i tak planuje swoje produkty, by znacznie przyspieszyć elektryfikację palety modeli koncernu. Do 2025 roku marki do niego należące przedstawią łącznie ponad 80 nowych modeli z napędem elektrycznym, wśród nich 50 aut czysto elektrycznych i 30 hybryd typu plug-in. W kolejnych latach liczba ta szybko będzie się zwiększać, aż do czasu, gdy zgodnie ze zobowiązaniem Volkswagena, najpóźniej w 2030 roku każdy z 300 modeli oferowanych przez koncern na świecie we wszystkich klasach i segmentach rynku będzie miał co najmniej jedną wersję z silnikiem elektrycznym. „Roadmap E” otwiera nowy rozdział w historii Volkswagena i stwarza przesłanki do ostatecznego przełomu w dziedzinie elektrycznej motoryzacji. Jedynie klienci będą decydować, jak szybko i gdzie takie samochody będą zyskiwać na popularności” – oświadczył Müller.

Zwiększenie inwestycji na pojazdy elektryczne

„Roadmap E” zakłada dalsze zwiększenie środków inwestycyjnych na rozwój i produkcję aut elektrycznych. Do 2030 roku koncern przeznaczy ponad 20 miliardów euro na bezpośrednie inwestycje we wdrażanie do produkcji samochodów elektrycznych – w nowe pojazdy, które zostaną skonstruowane na zupełnie nowych płytach podłogowych przeznaczonych właśnie do takich aut, w

przystosowanie fabryk do ich produkcji i w szkolenie załóg, w sieć stacji ładowania, w handel i sprzedaż, a także w opracowanie technologii akumulatorów i w ich produkcję.

Volkswagen opracował wieloetapową, obliczoną na średni i na dalszy okres, strategię w dziedzinie akumulatorów: najpierw w „Center of Excellence” w Salzgitter będą prowadzone prace nad ich rozwojem, pozyskiwaniem oraz będzie przeprowadzana kontrola jakości cewek i modułów akumulatorowych na potrzeby koncernu. Marka Volkswagen rozpocznie tam również pilotażową produkcję, by zebrać doświadczenia w tej dziedzinie. Na wyposażenie własnej gamy aut elektrycznych w akumulatory litowo-jonowe koncern do 2025 roku będzie potrzebował baterii o pojemności ponad 150 GWh rocznie.

Aby zaspokoić to ogromne zapotrzebowanie rozpisano przetarg na wieloletnią strategiczną współpracę w Chinach, Europie i w Ameryce Północnej. Wartość zleceń wynosi łącznie ponad 50 miliardów euro na same wielkoseryjne modele koncernu skonstruowane na bazie modułowej platformy do produkcji aut elektrycznych – jest to jedno z największych zleceń w historii przemysłu samochodowego.

Dzięki niemu Volkswagen pokryje swoje zapotrzebowanie na akumulatory wykorzystywane w pierwszym etapie wprowadzania aut elektrycznych. W dalszej perspektywie Volkswagen przygotowuje się już do wprowadzania kolejnej generacji akumulatorów ze szklanym elektrolitem (akumulatory solid-state). Także tę najnowszą technologię koncern wraz z partnerami chce wdrożyć do seryjnej produkcji.

Müller podkreślił: „Zmiany w dziedzinie motoryzacji i zasilania w energię są dla nas nierozłączne. Decydujące znaczenie będzie miało stworzenie infrastruktury służącej do ładowania akumulatorów – w miastach i wzdłuż autostrad. W Europie, a zwłaszcza w tak „samochodowym” kraju jak Niemcy, musi się w tej dziedzinie znacznie więcej dziać. Tylko wtedy wzrośnie zaufanie klientów i tylko wtedy samochody elektryczne

opuszczą swoją dzisiejszą niszę, by w kolejnych latach stać się istotną częścią rynku samochodowego. Jestem przekonany, że to się uda jeśli przedstawiciele świata polityki, przemysłu energetycznego oraz producenci samochodów będą ze sobą współpracować”.

Konwencjonalne silniki jako pomost do ery samochodów elektrycznych

Zapowiadając przyspieszenie ofensywy w dziedzinie samochodów elektrycznych Volkswagen opowiada się jednocześnie za tym, by zmiany dokonać w sposób uporządkowany, wykorzystując silniki spalinowe jako niezbędny pomost do epoki bezemisyjnych aut. „Aby korzystanie z samochodu było dostępne dla każdego, nadal będziemy oferować auta ze wszystkimi rodzajami jednostek napędowych – od konwencjonalnych po elektryczne. To nie jest kwestia uznania, tylko nakaz rozsądku” – stwierdził szef koncernu Müller.

Niezależne badania wykazują, że współczesna generacja silników Volkswagena należy do najbardziej oszczędnych i najczystszych. Współczesne diesle spełniające normę Euro 6 w nowym, zbliżonym do realiów cyklu badań WLTP wypadają ponadprzeciętnie dobrze. W najbliższych latach Volkswagen będzie nadal inwestował w stałe ulepszanie konwencjonalnych jednostek napędowych.

W związku z tym każdy nowy silnik Diesla oferowany przez koncern będzie w przyszłości wyposażony w katalizator SCR, a nowe jednostki benzynowe w filtr cząstek stałych. Kolejnej istotnej poprawy w dziedzinie zużycia paliwa i emisji szkodliwych substancji należy spodziewać się wraz z debiutem następnej generacji silników od roku 2019. Ponadto koncern prowadzi prace nad paliwami syntetycznymi pozyskiwanymi ze źródeł odnawialnych, które mogą służyć do napędu silników spalinowych, będąc jednocześnie neutralne z punktu widzenia bilansu CO₂. Znacznie rozbudowana zostanie także oferta w dziedzinie aut zasilanych gazem ziemnym. Pod przewodnictwem Audi koncern pracuje ponadto nad rozwojem ogniw paliwowych, by

mogły być stosowane w produkcji seryjnej.