

# Elektryczna Volkswagena

# ofensywa

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 rozpiął 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 CO<sub>2</sub>. 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.