

AZ ÚJ VW MEB-PLATFORM

A Volkswagen bemutatta elektromos modelljei, az új ID. család (kereskedelmi forgalomban még nem kapható) platformját, egyben első ízben kínálva betekintést az elektromos hajtásrendszerű gépkocsik számára kifejlesztett egyedülálló platformstratégiájába. Eltérően az eddigi piaci gyakorlattól, az ID. platform nem eredetileg belső égésű motorral szerelt járművek számára készült, majd utólagosan módosított konstrukció, hanem már a kezdetektől elektromos hajtásrendszerekre fejlesztették ki. Ezzel az „ELECTRIC FOR ALL” vízióját kívánja megvalósítani a márka.

Az ID. platform alapjául szolgáló modulrendszerű elektromos hajtáskonceptió (MEB) a Volkswagen abszolút egyedülálló fejlesztése. A modulrendszerű elektromos hajtáskonceptió (Modulare E-Antriebs-Baukasten; MEB) platform nem csupán a Volkswagen ID. családjának összes modellje számára szolgál egyfajta technikai mátrixként, hanem a vállalatcsoport négy további márkája – az Audi, a SEAT, a ŠKODA és a Volkswagen Haszonjárművek – számos elektromos autójának is, a MEB így a világ három régiójában, összesen öt márka termékeiben jelenhet meg. „A MEB elektromos hajtáskonceptió a Volkswagen történetének minden bizonnyal legjelentősebb projektje, hasonló, mint annak idején a Bogár és a Golf közötti átállás. Az első ütem során szerte a vállalatcsoportban több mint tízmillió elektromos autó alapjául szolgál majd, egyben előkészítve az elektromos korszak felé vezető utunkat” – mutatott rá Thomas Ulbrich, a Volkswagen márka igazgatótanácsának az elektromos mobilitás üzleti területéért felelős tagja.

Az ID. platformban egyebek mellett a sebességváltóval együtt a hátsó tengelyre integrált elektromos motor, valamint helytakarékos módon a jármű padlózatába épített akkumulátor szerepel, a Volkswagen tervezői így a lehető legszínvonalasabb menetdinamikai képességek szolgáltatásban optimális tömegeloszlást



valósíthatnak meg, miközben a bennülők kényelmesen magas ülőpozícióban foglalhatnak helyet. A motor és a hátsó tengely közötti erőátvitel feladatát egyfokozatú hajtómű látja el.

A korábinál sokkal biztonságosabb karosszériaplatformok megjelenésével a tervezőknek sokkal nagyobb a szabadságfoka a járműkonstrukciók kialakítása során a méretek, a tengelytáv megváltoztatásával, s ez a szabadság az elektromos autók megjelenésével tovább nő. Ezeknél a konstrukciónál csak a négy kerék helye adott, minden más elhelyezése szabadon választható. Nincsen tüzelőanyag-tartály és -vezeték, nincs bonyolult, nagy helyigényű hajtáslánc. Sokkal szabadabban és logikusabban tervezhető az ilyen autó, ezáltal optimális a helykihasználás, és az új szerkezeti elemek alkalmazásával a passzív és aktív biztonsága tovább javítható. Az elektromos autók sorozatgyártása során az MEB-platformmal sokkal

rugalmasabbá válik a járműtervezés a Volkswagennél és megnyílik az út az új karosszériastruktúrák széles körű alkalmazása előtt. Kevesebb az alkatrész, így megbízhatóbbá válik a jármű és jóval kisebb a karbantartási igénye. Függetlenül attól, hogy az autó nehezebbé válik, a jármű stabilitása a nagyfeszültségű akkumulátornak a fenéklemezre helyezésével ugyanolyan, mint a belső égésű motoros változatoké, sőt ugyanazokat a törésterületi eredményeket produkálja. A benzines VW up! megjelenésekor, 2011-ben az EuroNCAP 5 csillagos értékelést adott a kiskocsinak, majd amikor 2016-ban az ADAC ugyanazzal a módszerrel bevizsgálta és összetörte az elektromos e-up!-ot, ugyanazt az eredményt kapták, mint a korábbi teszt során: az autó nem robbant fel, nem gyulladt ki és a karosszéria energiaelnyelő képessége sem változott. ■

(Forrás: POHU)