



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

26 listopada 2024 r.

Zrozumieć elektromobilność #14: jak efektywnie jeździć samochodem elektrycznym zimą – krótki wywiad z cennymi poradami

- W 2024 r. Mercedes-Benz Polska zdecydował o wymianie połowy swojej służbowej floty na modele z napędem w pełni elektrycznym
- Adam Dutkowski, Product Management Manager Vans był niejako pionierem użytkowania „elektryków” z gwiazdą w polskim oddziale – w ciągu 3 lat pokonał nimi 90 000 km
- W krótkim wywiadzie Adam Dutkowski dzieli się swoimi obserwacjami i cennymi poradami na temat eksploatacji auta elektrycznego zimą

Mercedes-Benz intensywnie wzmacnia swoją gamę modeli w pełni elektrycznych. Obecnie możemy je znaleźć niemalże w każdym segmencie. A to dopiero początek: niebawem producent luksusowych aut ze Stuttgartu przedstawi nową generację CLA, która skorzysta z innowacji zaprezentowanych w przełomowym studium VISION EQXX i ustanowi nowy poziom odniesienia pod względem zasięgu oraz efektywności. Mercedes-Benz Polska promuje korzystanie z napędu elektrycznego także w praktyce – w 2024 r. oddział zdecydował o wymianie połowy floty swoich aut służbowych na modele zasilane prądem. Z racji profilu eksploatacji doskonale nadają się one na pojazdy służbowe: można ładować je w centrali i u dealerów, a także w domu. Cechują się obniżonymi kosztami konserwacji i zapewniają bardzo wysoki poziom komfortu. Niektórzy pracownicy Mercedes-Benz Polska zgromadzili już niemałe doświadczenie w eksploatacji „elektryków”. Wśród nich jest Adam Dutkowski, Product Management Manager Vans. W ciągu 3 lat pokonał nimi 90 000 km. W krótkim wywiadzie dzieli się swoimi obserwacjami i poradami na temat eksploatacji auta elektrycznego zimą.

Grono użytkowników aut elektrycznych rośnie, podobnie jak ich oferta w salonach oraz na rynku wtórnym. Już dziś to optymalny środek transportu dla wielu użytkowników: cichy, lokalnie bezemisyjny, z możliwością niedrogiego ładowania podczas postoju w domu, o nieprzeciętnej dynamice i stabilności. Samochody elektryczne mają liczne zalety, ale i swoją specyfikę użytkowania, tak samo jak spalinowe, dlatego z myślą o długotrwałej eksploatacji warto pamiętać o kilku zasadach. Dotyczy to zwłaszcza użytkowania w zimowych temperaturach, które skutkują zwiększeniem zużycia energii z uwagi na korzystanie z ogrzewania oraz podgrzewanie akumulatora. O realiach i praktycznych aspektach jazdy „elektrykiem” zimą oraz przydatnych funkcjach opowie nam Adam Dutkowski, Product Management Manager Mercedes-Benz Vans.

Pytanie nr 1: ogrzewanie. Jak oszczędzać energię, gdy jest nam zwyczajnie zimno i chcemy szybko ogrzać wnętrze auta?

W mediach często słyszy się o konieczności wyłączenia ogrzewania zimą dla uzyskania zasięgu – a to nieprawda. Faktem jest natomiast, że w przeciwieństwie do silnika spalinowego, w silniku elektrycznym ciepło

Mercedes-Benz Group AG | 70546 Stuttgart | telefon +49 7 11 17-0 | faks +49 7 11 17-222 44 | dialog@mercedes-benz.com | group.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart | Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart, nr w Rej. Handl.: 19360

Prezes Rady Nadzorczej: Bernd Pischetsrieder

Zarząd: Ola Källenius, Prezes; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO₂ nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO₂ i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem www.dat.de.



oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Mercedes-Benz Group AG (Stuttgart, Niemcy).

trzeba wytworzyć. I podobnie jak przy ogrzewaniu własnego domu czy mieszkania – jeżeli będziemy z niego korzystać rozsądnie, to spadki zasięgów będą niższe

W przypadku samochodów Mercedes-Benz kierowca może skorzystać z trybu „ECO”, dzięki czemu klimatyzacja działa z mniejszym poborem prądu. I w takim trybie, póki nie ma naprawdę dużych mrozów, w aucie jest i tak ciepło, tyle że proces nagrzania wnętrza może trwać dłużej. Dodatkowo z doświadczenia widzę, że lepiej ustawić wyższą temperaturę (np. 20 zamiast 18°C), ale z dmuchawą działającą na niższym biegu – wtedy zwykle zużycie energii jest niższe. No i warto korzystać z podgrzewania fotela oraz kierownicy, które skutecznie ogrzewają ciało, a zużywają kilka razy mniej energii niż dmuchawa na wysokim biegu. Nie wyłączajmy też układu klimatyzacji – zimą zagwarantuje nam skuteczne osuszanie powietrza w aucie i odparowanie szyb.

Pewnym ratunkiem, a jednocześnie udogodnieniem może być wstępna klimatyzacja. Korzystasz z tego?

Zgadza się. Warto korzystać z wstępnej klimatyzacji nawet wtedy, gdy zostawiamy auto na np. 20 minut na szybkiej ładowarce DC. Dzięki temu samochód utrzyma temperaturę wewnątrz, pobierając przy tym około 1-2 kW mocy bezpośrednio ze stacji ładowania. Unikamy więc sytuacji, gdy zaraz po ruszeniu ze stacji ładowania zużycie energii mocno wzrasta, bo ogrzewanie będzie próbowało jak najszybciej podnieść temperaturę we wnętrzu, którą utraciło w wyniku postoju.

Ze wstępnej klimatyzacji warto korzystać także wtedy, gdy pojazd nie jest podłączony do stacji ładowania. Ma to wiele korzyści. Po pierwsze, auto w znakomitej większości nie będzie wymagało używania skrobaczki. Owszem, z warstwą śniegu wstępna klimatyzacja sobie nie poradzi, ale ja osobiście od dwóch lat nie użyłem skrobaczki do szyb. Po drugie, wsiadamy do zagrzanego samochodu, również z podgrzanymi fotelami. Dzieci zdecydowanie doceniają rano, gdy podróż do szkoły czy przedszkola przebiega w aucie, w którym jest od początku ciepło. Po trzecie – proces ogrzewania auta przebiega spokojniej i konsumuje mniej energii. Programując odjazd lub uruchamiając klimatyzację za pomocą aplikacji z odpowiednim wyprzedzeniem, samochód używa ogrzewania w sposób bardziej zrównoważony.

Temat rzeka: prędkość jazdy a zasięg. Masz jakieś rady w kwestii efektywnego podróżowania na dalszych trasach?

Z moich obserwacji wynika, że w czasie tras pokonywanych zimą, gdy korzystamy z wstępnej klimatyzacji, spadek zasięgu spowodowany ogrzewaniem wynosi około 10%, do 15%. Dodatkowo trochę dokładają opony zimowe, które mają większe opory toczenia. Teoretycznie żeby uzyskać ten sam zasięg, trzeba by wyłączyć ogrzewanie, ale wtedy marzniemy i nic nie widzimy przez zaparowane szyby. Tymczasem wystarczy zwolnić np. o 10 km/h. Przy jeździe powyżej 100 km/h każde dodatkowe 10 km/h powoduje bowiem zauważalny wzrost zużycia energii – w autach typu sedan mniejszy, w SUV-ach większy. Czasem więc dla uzyskania większego zasięgu wystarczy po prostu trochę zwolnić, bez rezygnowania z komfortu na pokładzie. Albo – co też jest rozsądnym rozwiązaniem – zatrzymać się na 5-10 minut, żeby na szybkiej ładowarce doładować brakujące 5-10kWh i spokojnie, bez stresu dojechać do celu.

Oczywiście podstawą jest przewidująca jazda. Wtedy można w pełni wykorzystać potencjał rekuperacji, która w Mercedesach jest wszechstronnie regulowana. Hamując, korzystamy z rekuperacji – mocne wciśnięcie pedału hamulca powoduje, że do akcji wkraczają hamulce przy kołach i tym samym tracimy część energii, którą potencjalnie moglibyśmy odzyskać w procesie rekuperacji, zaczynając proces zwalniania odpowiednio wcześniej. Innymi słowy warto unikać gwałtownych przyspieszeń oraz hamowań i zwracać uwagę na wskazania instrumentów.

Jeśli o pokładowych instrumentach mowa – w autach elektrycznych warto korzystać z nawigacji. Dlaczego?

Jeżeli zimą ruszamy w trasę, naszym sprzymierzeńcem będzie podgrzewanie baterii. Dlaczego to ważne? Bo akumulator najlepiej łąduje się w oknie temperaturowym około 15–35°C. A to oznacza, że aby uzyskać pełną

moc ładowania, baterię trzeba odpowiednio podgrzać. Jak jest cieplejsza lub zimniejsza, system ograniczy maksymalną moc ładowania, tak, aby nie przyspieszać degradacji baterii zbyt wysokim prądem.

Ogrzewanie baterii oczywiście wiąże się z podwyższonym zużyciem energii na dystansie przed stacją. Jeżeli więc 40 km przed punktem ładowania zużycie wzrośnie o 3-5 kWh – to znaczy, że bateria się grzeje.

W samochodach Mercedes-Benz podgrzewanie akumulatora jest domyślnie aktywowane w momencie, kiedy fabryczna nawigacja wyznacza trasę i uwzględnia przystanek na szybkiej stacji ładowania. Uruchamia się również, gdy ręcznie wskażemy stację ładowania jako cel.

I jeszcze jedna uwaga: istnieje opcja wyłączenia podgrzewania akumulatora. Można z tego skorzystać, gdy postój na stacji ma potrwać dłużej i na przykład planujemy obiad. Wtedy nie ma znaczenia, czy auto ładuje się o 20% wolniej, a nie marnujemy prądu w drodze do stacji ładowania. Jadąc z rodziną, gdy zatrzymujemy się coś zjeść, zwykle nie korzystam z grzania baterii – szkoda marnować prąd na jej ogrzanie, skoro i tak postój będzie trwał 30 czy 40 minut.

A gdy mamy bardzo mało prądu, można jeszcze poratować się opcją atomową...

Tak, w Mercedesach to tryb Max Range, który bardzo mocno limituje moc i ogrzewanie, więc zimą będzie w aucie zimno. Nie warto z niego korzystać, chyba że mamy naprawdę napiętą sytuację. Już wspomniałem, polecam tryb ECO, który nieco „przykręca” klimatyzację i układ napędowy.

O czym jeszcze warto pomyśleć, przygotowując się do eksploatacji auta elektrycznego zimą?

Ciśnienie w oponach! To wbrew pozorom istotna sprawa. W samochodzie spalinowym, z uwagi na niską sprawność silnika spalinowego, efekt nie jest tak mocno widoczny jak w „elektryku”. A w elektryku, gdzie sprawność silnika jest bardzo duża, wszystkie niekorzystne czynniki stają się od razu widoczne. W przypadku mocnego niedopompowania kół, spadek zasięgu może być odczuwalny!

Warto zwrócić na to uwagę, bo koła zimowe zmieniamy zwykle wcześniej, często są zakładane w hali, gdzie temperatura powietrza przekracza 10°C =. Gdy zaczynamy jeździć w morach, z początkowego np. 2,7 bara robi się np. 2,4 bara. Wartości te łatwo jest sprawdzić – w menu serwisowym znajduje się dokładna informacja na temat wartości ciśnienia w oponach. Informacje o prawidłowym ciśnieniu znajdziemy zaś np. na słupku przy drzwiach kierowcy

A co w przypadku dłuższego postoju, gdy pozostawiamy samochód np. na dwa lub trzy tygodnie i będzie stał na dworze, narażony na działanie niskich temperatur?

W przypadku dłuższego postoju koniecznie pamiętajmy o odpowiednim naładowaniu samochodu. Pozostawienie auta naładowanego do 100% nie jest dobre dla baterii, ale jeszcze gorsze jest pozostawienie rozładowanego samochodu, szczególnie zimą. Zawsze zalecam naładowanie do 50-60%. Wbrew niektórym opiniom, zaparkowane, nawet na mrozie auto, nie powinno stracić więcej niż kilka procent przez tydzień postoju. Warto oczywiście pamiętać o sprawdzeniu i ewentualnej wymianie akumulatora 12V! W czasie postoju nie jest on doładowywany z baterii trakcyjnej – więc jak „padnie” kompletnie – to nie uruchomimy samochodu. Jest on bowiem potrzebny nie tylko do otwarcia zamków, ale też do obsługi instalacji elektrycznej i elektronicznej pojazdu oraz zamknięcia styczników w obwodach wysokonapięciowych baterii trakcyjnej. Mając nawet w pełni naładowaną baterię wysokonapięciową, z rozładowanym akumulatorem 12V nigdzie nie pojedziemy.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 698 697 222, e-mail: tomasz.mucha@mercedes-benz.com

Najważniejsze informacje o Mercedes-Benz AG

Mercedes-Benz Group AG należy do odnoszących największe sukcesy firm motoryzacyjnych na świecie. Dzięki Mercedes-Benz AG grupa jest jednym z wiodących globalnych dostawców wysokiej klasy samochodów osobowych i aut dostawczych z segmentu premium. Mercedes-Benz Mobility AG specjalizuje się w oferowaniu usług finansowania i leasingu, subskrypcji i wynajmu pojazdów oraz zarządzania flotą, a także ubezpieczeń, innowacyjnych usług z zakresu mobilności, cyfrowych rozwiązań płatniczych oraz produktów i usług dotyczących ładowania. Założyciele firmy, Gottlieb Daimler i Carl Benz, przeszli do historii, gdy w 1886 r. wynaleźli samochód. Jako pionier samochodowej inżynierii Mercedes-Benz postrzega kształtowanie przyszłości mobilności w bezpieczny i zrównoważony sposób zarówno jako swoją motywację, jak i obowiązek. Firma koncentruje się na innowacyjnych i ekologicznych rozwiązaniach technicznych oraz technologicznych, jak również na budowie bezpiecznych, doskonałych pojazdów, które urzekają i inspirują. Mercedes-Benz nadal systematycznie inwestuje w rozwój efektywnych układów napędowych i wyznacza kurs na całkowicie elektryczną przyszłość. Konsekwentnie wdraża przy tym swoją strategię transformacji w kierunku całkowicie elektrycznej przyszłości opartej na oprogramowaniu. Wysiłki producenta koncentrują się również na inteligentnej łączności pojazdów, autonomicznej jeździe i nowych koncepcjach mobilności. Mercedes-Benz traktuje to jako swoją aspirację oraz zobowiązanie do wywiązywania się z odpowiedzialności wobec społeczeństwa i środowiska. Firma sprzedaje swoje pojazdy i świadczy usługi niemal we wszystkich krajach świata, a jej zakłady produkcyjne znajdują się w Europie, Amerykach Północnej i Łacińskiej, Azji oraz Afryce. Oprócz Mercedes-Benz, najcenniejszej luksusowej marki motoryzacyjnej na świecie (źródło: badanie Interbrand, 10 października 2024 r.), portfolio grupy obejmuje marki: Mercedes-AMG i Mercedes-Maybach, a także marki Mercedes-Benz Mobility: Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial Services oraz Athlon. Spółka Mercedes-Benz Group AG jest notowana na giełdach we Frankfurcie i Stuttgarcie (symbol MBG). W 2023 r. zatrudniała około 166 000 pracowników i sprzedała około 2,5 miliona pojazdów. Jej przychody wyniosły 153,2 mld euro, a EBIT – 19,7 mld euro.