



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 1 z 3

ŠKODA stawia na aerodynamikę

Najnowsze modele ŠKODY mogą pochwalić się doskonałymi właściwościami aerodynamicznymi i świetnymi wartościami współczynnika oporu powietrza (Cd). Zarówno OCTAVIA (Cd=0,24), jak i FABIA obecnej generacji (Cd=0,28) należą pod tym względem do najlepszych w swojej klasie. ENYAQ iV, ze współczynnikiem 0,257, znajduje się w czołówce wśród SUV-ów, a niedawno wprowadzony ENYAQ COUPÉ iV, dzięki skośnemu tyłowi, uzyskuje jeszcze lepszy wynik, równy 0,234. Przez jakie testy aerodynamiczne przechodzą modele ŠKODY, zanim zostaną dopuszczone na rynek?

Test bawełnianego sznurka

Gdy ENYAQ RS iV wjeżdża do tunelu aerodynamicznego jest częściowo przykryty czarną folią w czerwone kropki, z których zwisają zielone kawałki nitki. Za chwilę rozpocznie się test bawełnianego sznurka. Rolki w podłodze obracają koła samochodu, a operator tunelu włącza gigantyczny wentylator. Wkrótce nad samochodem przechodzi wyczuwalny wiatr, a kawałki sznurka zaczynają trzepotać. – Śledząc ruch sznurków, możemy określić przepływ powietrza na powierzchni samochodu – wyjaśnia Jiří Novák, główny aerodynamik projektu ENYAQ iV w ŠKODA Technical Development.

Umieszczone na aucie fragmenty sznurka potrafią trzepotać na wietrze z prędkością do 60 km/h. Ich ruch jest rejestrowany przez czułe kamery, a na podstawie nagrania powstaje następnie mapa przepływu powietrza. Prawidłowe skierowanie strumienia powietrza nie tylko zmniejsza współczynnik aerodynamiczny, ale także umożliwia ochronę ważnych elementów nadwozia. – Naszym celem jest utrzymanie współczynnika oporu (Cd) na jak najniższym poziomie. Jego obniżenie oznacza mniejsze zużycie paliwa oraz większy zasięg na jednym ładowaniu w samochodzie elektrycznym – mówi Zdeněk Sloupenský, koordynator ds. aerodynamiki zewnętrznej samochodów z platformą MEB.

Symulacje komputerowe

Okolo 90% prac nad rozwojem aerodynamiki odbywa się wirtualnie za pomocą symulacji komputerowych. Pomagają one zrozumieć, co i dlaczego dzieje się w przepływie wokół samochodu. Pomiar w tunelu jest zwieńczeniem całego procesu i potwierdza poprawność projektu, który został opracowany na podstawie obliczeń.





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 2 z 3

Współpraca z działem projektowym

Specjaliści od aerodynamiki dzielą się wynikami obliczeń oraz pomiarów dla prototypów z ekspertami z działu projektowania i konstrukcji. Następnie zespoły współpracują nad znalezieniem rozwiązań, które będą zadowalające dla wszystkich i przyczynią się do poprawy osiągnięć opracowywanego samochodu. – Pracujemy razem przez cały okres tworzenia auta - od omówienia podstawowych linii oraz proporcji samochodu, po szczegółowe korekty zderzaków i lusterek wstecznych. Nawet drobna zmiana, która zmniejszy współczynnik oporu powietrza choćby o jedną setną, zwiększa ostateczny zasięg ENYAQ iV o około 7 kilometrów w cyklu WLTP. W przypadku jazdy po autostradzie wzrost ten jest jeszcze bardziej znaczący – mówi Zdeněk Sloupenský.

Ale jaki jest sens mierzenia samochodu przedprodukcyjnego? Z jego kształtem nie da się już nic zrobić. – Wszystkie nowe pojazdy wprowadzane do obrotu w Unii Europejskiej muszą być badane i homologowane zgodnie z procedurą WLTP. W ramach tej procedury, zanim samochód zostanie po raz pierwszy zarejestrowany, jesteśmy zobowiązani do oceny wszystkich opcjonalnych konfiguracji, istotnych z punktu widzenia aerodynamiki, które mogą mieć wpływ na zużycie paliwa, emisję CO₂ i zanieczyszczenia. Działania te realizujemy na aucie przedprodukcyjnym – kontynuuje Zdeněk Sloupenský.

Sonda dymna

Kolejnym testem aerodynamicznym jest sonda dymna. Gdy dym jest wydmuchiwany z przodu samochodu, idealnie podąża za profilem nadwozia, pokazując, w jaki sposób opływa go powietrze. Sonda bada nadwozie nie tylko jako całość, ale także jako poszczególne elementy: przedni zderzak, lusterka zewnętrzne i znajdujące się za nimi owiewki, owiewkę za tylną szybą oraz kurtynę powietrzną. Strumień dymu testuje wszystkie te obszary i potwierdza, że powietrze opływa je zgodnie z założeniami ekspertów. – Opór aerodynamiczny w dużej mierze zależy od kształtu śladu tworzącego się za samochodem. Naszym celem jest uzyskanie symetrycznego kształtu tego śladu, a tym samym jak największego nacisku na tył auta – wyjaśnia Jiří Novák, główny ekspert ds. aerodynamiki w projekcie ENYAQ iV.

Sonda grzebieniowa

Następnie za samochodem pojawia się sonda grzebieniowa. Zęby grzebienia mierzą prędkość przepływu powietrza z tyłu auta, a także monitorują przepływ powietrza wokół kół.





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 3 z 3

Oprócz zoptymalizowanych kształtów nadwozia, zderzaków, lusterek czy wspomnianych wcześniej kurtyn powietrznych, w samochodach elektrycznych duży potencjał tworzy gładka podłoga pokryta panelami aerodynamicznymi oraz płynny kształt pakietu akumulatorów. Innym sposobem na zmniejszenie ogólnego oporu powietrza jest inteligentna kontrola ilości powietrza dostającego się do komory silnika za pomocą regulowanej przesłony umieszczonej z przodu zespołu chłodzącego.

Czy może być lepiej?

– Wciąż aktywnie poszukujemy możliwości dalszego zmniejszenia oporu aerodynamicznego i dzięki współpracy z naszymi kolegami z działu projektowania i inżynierii znajdujemy je. Zawsze chodzi o wypracowanie najlepszego kompromisu między projektem, technologią i kosztami, tak, aby spełniać oczekiwania klientów – zgodnie przyznają obaj eksperci.

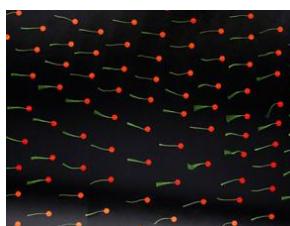
Dodatkowych informacji udziela:

Klaudyna Gorzan, Kierownik ds. PR ŠKODA

M +48 690 406 218

klaudyna.gorzan@skoda-auto.pl

Multimedia:



ŠKODA

[Pobierz](#)

Źródło: ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO

- › z sukcesem realizuje strategię NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030.
- › pretenduje do bycia jedną z pięciu najlepiej sprzedających się marek w Europie do 2030 roku dzięki atrakcyjnej gamie samochodów w segmentach podstawowych i dodatkowym elektrycznym modelom.





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 4 z 3

- › wyrasta na lidera wśród marek europejskich na wschodzących rynkach, takich jak Indie i Afryka Północna.
- › obecnie oferuje swoim klientom dwanaście modeli samochodów osobowych: FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA i SUPERB oraz KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ iV, ENYAQ COUPÉ iV, SLAVIA i KUSHAQ
- › w 2021 r. dostarczyła klientom na całym świecie ponad 870 000 pojazdów
- › od 30 lat należy do Grupy Volkswagen, znajdującej się w gronie producentów samochodów odnoszących największe światowe sukcesy.
- › marka samodzielnie opracowuje i produkuje pojazdy, a także, we współpracy z Grupą, komponenty, silniki i skrzynie biegów.
- › działa w trzech lokalizacjach w Czechach oraz produkuje w Chinach, Słowacji i Indiach, głównie poprzez spółki Grupy, a także w Ukrainie – z udziałem lokalnego partnera.
- › zatrudnia na całym świecie 45 000 osób i jest aktywna na ponad 100 rynkach

