

## Nigdy zadowoleni

Miesiąc temu pisałem w tym miejscu o barierach stawianych rozwojowi techniki, a zwłaszcza motoryzacji, przez ludzki irracjonalny strach i mentalne zacofanie. Prędzej czy później, twórcy wynalazków niepokojących zacofany ogół wychodzili z tych walk zwycięsko, ponieważ racjonalne argumenty były po ich stronie. Zdarzało się jednak, iż przeszkody na drodze technicznego postępu wynikały z obiektywnych praw fizyki. W takich wypadkach najbardziej wytrawni i ambitni konstruktorzy okazywali się bezsilni, przegrywając niekiedy wręcz tragicznie.

Belgijski inżynier Camille Jenatzy, rozczarowany powolnością parowych i pierwszych spalinowych wehikułów, już w końcu XIX wieku postawił na elektromobilność.



W czasach, gdy najszybsze drogowe pojazdy osiągały z trudem prędkości rozwijane przez sprawnych rowerzystów, skonstruował pierwszy na świecie samochód zdolny pokonać zawrotną barierę 100 km/h.

Nazwał go po francusku *La Jamais Contente*, czyli „Nigdy zadowolona”, aby zakomunikować w ten sposób, że to dopiero początek zawrotnych sukcesów.

Nie dane było panu Kamilowi spełnić tej butnej zapowiedzi, gdyż czternaście lat później zginął pechowo na polowaniu, trafiony jakąś zabłąkaną kulą. Wcześniej był świadkiem wyczynowych rekordów konkurencyjnych konstrukcji.

Już w 1902 roku spalinowy samochód o nazwie Mors osiągnął prędkość ponad 120 km/h, a jakby tego było mało – pojazd parowy skonstruowany przez amerykańskie przedsiębiorstwo Stanley na początku XX wieku ustanowił w 1906 roku na długo rekord prędkości lądowej, wynoszący przeszło 200 km/h...

Tymczasem pocziwa *La Jamais Contente* nie dawała się skłonić do dalszych wyczynów. Przeszkadzała w tym nadmierna masa własna. W jej dwumiejscowe nadwozie o kształcie torpedy wykonanej z lekkiego stopu włożył konstruktor dwa ciężkie silniki po 25 kW każdy, a resztę kadłuba wypełnił akumulatorami kwasowo-ołowiowymi o łącznej sile elektromotorycznej rzędu 200 V. Dla zwiększenia mocy napędu należałoby ją podwyższyć, a to oznaczało nieuchronne dodanie ogniw elektrycznej baterii, czyli ciężar pochłaniający przyrost energii. Minęło stulecie z okładem, zanim ten dylemat udało się konstrukcyj-

nie przezwyciężyć dzięki akumulatorom litowo-jonowym – lżejszym, choć też nie bezgranicznie.

Długo wynalazek inżyniera Jenatzy'ego nie znajdował kontynuatorów ani entuzjastów. Dopiero teraz ma ich bardzo licznych, a przy tym jeszcze bardziej faniących wyczynowych emocji. Już dziś nowa, elektryczna Tesla Model S dorównuje osiągnięciom takim spalinowym monstrem, jak sławny Bugatti Chiron. Przyspiesza od zera do setki w 2,5 sekundy! Jej producent planuje pokonać barierę 543 kilometrów na godzinę w ciągu najbliższych 5 lat.

Podobne osiągnięcia zdają się przybliżać nam upragnioną erę powszechnej elektromobilności. Hobbystyczne media podsycają w tym względzie oczekiwania fanów, sugerując, że od ostatecznego zwycięstwa dzieli ich tylko konieczność dopracowania kilku technicznych szczegółów. Zasięg i prędkość elektrycznych samochodów można uznać za prawie zadowalające. Trzeba niewątpliwie rozwinąć sieć stacji ładowania baterii i skrócić czas takiej operacji. Mało kto jednak interesuje się tym, ile ważą dostępne obecnie na rynku elektromobilne pojazdy i skąd przy ich masowej eksploatacji pozyskiwać energię potrzebną głównie do wozenia akumulatorów.

Hubert Kwarta



## WSPARCIE DLA PROFESJONALISTÓW

### Jesteś właścicielem warsztatu samochodowego lub sklepu motoryzacyjnego?

**Dowiedz się jak LOTOS Oil wychodzi naprzeciw Twoim potrzebom!**

Zostań naszym Partnerem, zdobądź wiedzę, **atrakcyjny system dopłat** do każdego litra zakupionego oleju i **pakiet reklamowy na start**.

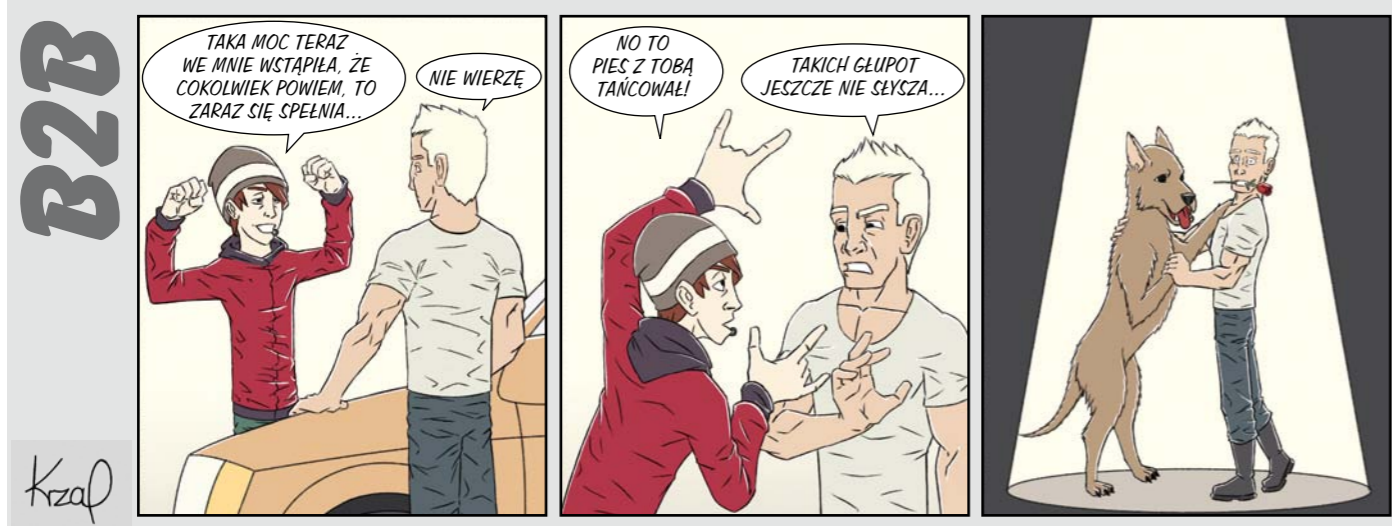
Wejdź na [www.lotosoil.pl](http://www.lotosoil.pl) i dowiedz się więcej o ofercie, którą stworzyliśmy specjalnie dla Ciebie!

### LOTOS Oil wspiera Profesjonalistów

Skontaktuj się z naszym Przedstawicielem:

**Paweł Poptawski** 506 228 635, **Marek Gronowski** 508 214 273, **Jacek Skórski** 509 905 434, **Sebastian Sęczek** 512 084 568, **Tomasz Golda** 505 050 065

[www.lotosoil.pl](http://www.lotosoil.pl)



FOT. GETTY IMAGES, ARCHIWUM