

ALGO GROUP

Lider w produkcji, projektowaniu i dystrybucji podnośników do szyb oraz klamek dla samochodów osobowych i ciężarowych.
Produkcja europejska dla pierwszego montażu i na rynek części zamiennych.

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Jan Wajdzik
j.wajdzik@technotransfer.pl

Redaktor prowadzący:

Marcin Bieńkowski
m.bienkowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzaczanowicz
b.krzaczanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.



Obiecanki

Gdy przed czterema laty premier Morawiecki ogłosił, że w 2025 roku po polskich drogach będzie jeździć milion aut elektrycznych, patriotycznie nastawieni rodacy wpadli w zachwyty. Zapowiedź ta rozśmieszyła jednak lepiej od nich zorientowanych i realistycznie myślących przedstawicieli branży motoryzacyjnej. Bo czy kraj o skromnych osiągnięciach w produkcji samochodów osobowych, w którym jedyną liczącą się, całkowicie własną, powojenną marką była dwusuwowa Syrena, jest w stanie seryjnie produkować nowoczesne auta elektryczne? Rządowa „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” zresztą skorygowała te plany. Jest w niej mowa już nie o milionie, lecz 600 tysiącach, i nie w roku 2025, lecz 2030. W dodatku do tych 600 tysięcy niefraso-bliwie zaliczono pojazdy hybrydowe, które z ideą elektromobilności wiążą się raczej luźno.

Dość szybko powstała spółka ElectroMobility Poland, której udziałowcami zostały niezwiązane wcześniej z motoryzacją cztery koncerny energetyczne. Spółka zapowiedziała, że w 2020 roku powstanie prototyp, a seryjna produkcja polskiego auta elektrycznego ruszy pełną parą na przełomie lat 2022/23 i zapewni 100 tysięcy samochodów rocznie. Pierwszym krokiem było ogłoszenie otwartego konkursu na karoserię pojazdu; z setki nadesłanych prac, reprezentujących bardzo różny poziom, jury wybrało pięć. Miały one stanowić podstawę do stworzenia jeżdżących prototypów. Pomysł kompletnie bzdurny, bo nie tak projektuje się samochody.

Jakoż i od tego czasu upłynęło prawie dwa i pół roku, a nie widać ani prototypów, ani dalszych działań spółki, ponieważ „dla dobra sprawy” zostały one utajnione. Z tego, co wiemy, jeszcze nie ma fabryki (ani nawet jej lokalizacji), nie ma technologii, niezbędnej infrastruktury, biura projektowo-badawczego, a co najważniejsze – doświadczonej kadry, bez której cały projekt pozostanie utopią. Pewne nadzieje stwarza zapowiedziana ostatnio współpraca z niemiecką firmą EDAG, wyspecjalizowaną w uruchamianiu produkcji nowych modeli samochodów.

Problematyczna wydaje się również prognozowana w „Strategii” chłonność rynku. Sama administracja rządowa i samorządowa nie wystarczy. Samochody elektryczne ciągle są zbyt drogie dla indywidualnego nabywcy, a równocześnie kłopotliwe w eksploatacji przez konieczność częstego ładowania. Idealnie nadają się jedynie dla osób eksploatujących je w ruchu miejskim jako drugi pojazd w rodzinie, zwłaszcza wtedy, gdy właściciel dysponuje garażem z trójfazowym prądem i – jeszcze lepiej – instalacją fotowoltaiczną na dachu. Wtedy rzeczywiście jeździ się ekologicznie i za darmo. Wszyscy inni muszą się liczyć z tym, że prąd kosztuje. Coraz więcej publicznych punktów ładowania każe sobie za tę usługę płacić, i to niemało. W dodatku nikt nie zastanowił się nad pytaniem, czy krajowa energetyka poddała obciążeniu codziennym ładowaniem kilkuset tysięcy pojazdów.

Odrębną kwestię stanowi brak przygotowania warsztatów i mechaników do obsługi aut elektrycznych. Wg raportu „Nowych Motywacji” zaledwie 30% autoryzowanych serwisów zdążyło się z nimi zetknąć, a w warsztatach niezależnych wcale nie jest lepiej.

Jak widać, choć mamy już rok 2020, elektromobilność – zapowiadane koło zamachowe polskiej gospodarki – jeszcze nie zaczęło się kręcić.

Jan Wajdzik

Jan Wajdzik

Zdjęcia na okładce:
Speedhunters, Miaturno

FOT. ARCHIWUM

   

ALGO S.p.A.
Sede legale e Amministrativa:
via Brianza, 13 - 22031 Albavilla (CO) - Italy
T +39 031 335321 r.a. - F +39 031 626427
info.algo@algogroup.net

ALGO  GROUP
www.algogroup.net