



## ALTERNATYWA DLA ORYGINAŁU

Na rynku wtórnym miarą doskonałości jest dorównanie parametrom oryginalnych części lub ich przekroczenie. Droga na skróty nie wchodzi w grę: potrzebny jest prawdziwy zespół ds. badań i rozwoju, prawdziwy dział produkcji oraz prawdziwe centra badań i kontroli jakości. Wśród naszych produktów przeznaczonych do układu przeniesienia napędu oferta gotowych do zastosowania wałów napędowych zaspokaja na rynku wtórnym potrzeby całego europejskiego parku samochodowego, przeguby homokinetyczne mieszczą się w granicach tolerancji do dziesiątych części milimetra, a osłony przegubów gwarantują maksymalną łatwość montażu i niezawodność. Wszystko zgodnie z naszymi najlepszymi tradycjami, sięgającymi 1962 roku. **Dowiedz się więcej na stronie [www.metelligroup.it](http://www.metelligroup.it)**



**metelligroup**  
AUTOMOTIVE PASSION

## Autonaprawa

[www.e-autonaprawa.pl](http://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](mailto:autonaprawa@technotransfer.pl)  
[www.technotransfer.pl](http://www.technotransfer.pl)

Numer rachunku bankowego:  
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

### Redaktor naczelny:

Jan Wajdzik  
[j.wajdzik@technotransfer.pl](mailto:j.wajdzik@technotransfer.pl)

### Redaktor prowadzący:

Marcin Bieńkowski  
[m.bienkowski@technotransfer.pl](mailto:m.bienkowski@technotransfer.pl)

### Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz  
[b.krzczanowicz@technotransfer.pl](mailto:b.krzczanowicz@technotransfer.pl)

### Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński  
[a.rudzinski@technotransfer.pl](mailto: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](mailto:m.salamaga@technotransfer.pl)

### Prenumerata:

tel. 71 715 77 95  
[prenumerata@technotransfer.pl](mailto: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.

Zdjęcia na okładce:  
[hearstapps.com](http://hearstapps.com), ZF Aftermarket



## Izera

W ostatnich dniach lipca istniejąca od 2016 roku spółka Electromobility Poland (EMP), która powołana została przez cztery kontrolowane przez Skarb Państwa koncerny energetyczne, zaprezentowała dwa koncepty pojazdów elektrycznych pod marką Izera. Chwilę wcześniej FSO Syrena z Kutna pokazała pięć pierwszych, i co najważniejsze, jeżdżących prototypów pojazdu, oznaczonych jako Vosco S106EV (producent nie ma jeszcze praw do nazwy „Syrena”). Firma z Kutna planuje poza tym przygotowanie modeli pojazdów elektrycznych nawiązujących do Poloneza, Warszawy i Ogara.

Nic, tylko przyklasnąć i trzymać kciuki, aby polskie pojazdy elektryczne jak najszybciej wyjechały na nasze drogi. Niemniej, o ile co do produktów FSO Syrena nie mam większych obaw, bo już same parametry techniczne (moc 156 KM, moment 350 Nm, zasięg do 250 km, prędkość maksymalna 140 km/h, szybkie ładowanie ok. 1,5 h) stawiają nową „Syrenkę” na dość dobrej pozycji w porównaniu z innymi samochodami elektrycznymi znanych marek, o tyle projektowi Izera nie wróżę świetlanej przyszłości.

Po pierwsze, zaprezentowane dwa modele Izery, mimo iż wydano już 30 mln złotych z przewidzianych na ten cel 70 mln, są wyłącznie konceptami stylistycznymi, choć podobno hatchbackiem da się pojeździć. Zaproszeni na premierę dziennikarze nie mogli jednak tego zweryfikować w praktyce. Ba, nie mieli nawet możliwości zajrzeć do środka statycznej makiety...

Po drugie, w odróżnieniu od firmy z Kutna, która zamierza skupić się początkowo wyłącznie na produkcji małoseryjnej, EMP chce wejść na rynek z przytupem. Planowana jest bowiem budowa fabryki na południu Polski, wytwarzającej od 15 do 20 tysięcy aut rocznie. Tymczasem spółka Electromobility Poland nie kupiła jeszcze nawet działki, na której owa fabryka mogłaby stanąć.

Po trzecie, EMP szacuje, że na uruchomienie produkcji będzie potrzebowała od 4 do 5 miliardów złotych. To bardzo optymistyczne szacunki, tym bardziej, że firma nie ma żadnego doświadczenia w branży motoryzacyjnej. Koszt wybudowania fabryki BMW na Węgrzech wyniósł ok. miliarda euro, a fabryka Volkswagena w Białymostku kosztowała 3,3 miliarda złotych, a mówimy tu o gigantach motoryzacyjnego rynku, którzy postawili już w swojej historii niejedną fabrykę. Mają więc odpowiednie zaplecze techniczne, wiedzę oraz doświadczenie. Co więcej, fabryka do swojego działania potrzebuje ludzi. Już teraz powinny zatem trwać poszukiwania specjalistów. Tymczasem na rynku pracy... cisza.

Po czwarte i najważniejsze – Izera to projekt polityczny. Niezależnie od tego, jak bardzo chcielibyśmy, aby wypalił, to przedsięwzięcie tego typu skupia się bardziej na promocji i „pijarze”. Musi być wielka pompa, a czy cokolwiek z tego wyjdzie... to nie ma już większego znaczenia, czego dowodzi choćby historia polskiego grafenu, w produkcji którego mogliśmy stać się światowym potentatem.

Na potwierdzenie słów, że Izery raczej nie doczekamy się na naszych drogach, przytoczę jedną z ostatnich informacji dotyczących pośrednio spółki EMP. Otóż wchodzący w jej skład koncern energetyczny PGE wycofuje się z inwestowania w elektromobilność. Wszystkie posiadane dotychczas punkty ładowania samochodów elektrycznych sprzeda innemu podmiotowi.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski