

Niezawodna filtracja



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 Krzczanowicz
b.krczcanowicz@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Bogusław Raatz, 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.

Zdjęcia na okładce:
autosavant.com, Monroe



Zmierzch diesla?

O tym, że Unia Europejska na siłę promuje samochody elektryczne, wie chyba każdy. Ale, że sama strzeliła sobie gola, zlecając badania dotyczące porównania ekologiczności „elektryków” ze szkodliwością nielubianych przez unijnych urzędników diesli – już niekoniecznie. A tymczasem wynik tych zleconych przez UE badań okazał się co najmniej zaskakujący.

Dotychczasowe przekonanie Brukseli o środowiskowej wyższości „elektryków” opiera się na braku emitowanych przez nie spalin. Nikt nie zastanawia się jednak, jakim obciążeniem dla środowiska jest produkcja energii elektrycznej, akumulatorów, stacje ładowania czy wreszcie znacznie krótsza eksploatacja samochodów elektrycznych. Po zsumowaniu tych wszystkich parametrów okazało się, że diesel jest znacznie bardziej... ekologiczny.

Niemożliwe? A jednak, ale po kolei. W ramach Euro NCAP uruchomiono bowiem program Green NCAP. Nie jest on związany, jak mogłoby się wydawać, z testami zderzeniowymi „elektryków”, ale w jego ramach prowadzone są kompleksowe badania ilości gazów cieplarnianych emitowanych podczas produkcji, eksploatacji i utylizacji samochodów oraz efektywność energetyczna poszczególnych modeli aut. I teraz najlepsze. Zamiast wyników, które miały popierać zasadność europejskiej polityki elektromobilności, przedstawiono realistyczny obraz, który mówi: samochody elektryczne nie są takie eko!

W ramach Green NCAP zbadany został cały cykl życia samochodu. Badania objęły nie tylko eksploatację, ale także produkcję, recykling i złomowanie 61 samochodów różnych marek, wyposażonych w różne rodzaje napędów – spalinowe, diesle, hybrydy i elektryczne. Zbadano zarówno całkowite emisje, jak i całkowite zużycie energii. Naukowcy i inżynierowie z Green NCAP oparli swoje analizy na założeniu, że samochody są eksploatowane średnio przez 16 lat podczas których pokonają ok. 240 tys. km. Oczywiście, samochód elektryczny nie wytrzyma tak długiej eksploatacji bez wymiany akumulatorów, na które, zdając sobie z tego sprawę, producenci udzielają co najwyżej 5- lub 8-letniej gwarancji. Ale ta wymiana pociąga za sobą kolejne emisje, podobnie z częściami, materiałami eksploatacyjnymi i naprawami, które też wliczono do bilansu dla każdego z aut.

I co się okazało? W ramach całkowitego zużycia energii liderem została Škoda Octavia Combi 2.0 TDI, która zużyje w tym okresie 164 MWh. Wartość ta jest niższa niż w wypadku hybrydy plug-in, Toyoty Prius, 167 MWh czy elektrycznego Fiata 500e – 171 MWh. Co więcej, Škoda Octavia Combi to samochód z wyższego segmentu niż dwa pozostałe. Podobnie było ze starszymi samochodami, np. w całym cyklu życia Renault Clio zużyje 187 MWh energii, a elektryczny Renault Zoe – o 188 MWh, czyli 1 MWh więcej!

Bruksela ma więc kłopot. Posypała się cała proekologiczna narracja promująca „elektryki”. Czy europejscy urzędnicy, a za nimi politycy, przyjmą do wiadomości taki niekorzystny dla nich, rzeczywisty obraz sytuacji? Osobiście wątpię. Niemniej, na pewno coś trzeba zrobić, aby powietrze, którym oddychamy było czystsze. Do tego celu trzeba jednak brać realne dane, a nie te wyimaginowane, oderwane od rzeczywistości i wygenerowane na polityczne zamówienie.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski