




NOWOŚĆ!

BEZPŁATNE SZKOLENIA ONLINE!

KYB oferuje nową formę wsparcia technicznego dla klientów w postaci szkoleń online.

Skierowane są dla szerokiej grupy odbiorców i odpowiednio dostosowane do profilu ich działalności oraz zapotrzebowania.

Oferta szkoleń online obejmuje:

- ◆ Szkolenia techniczne dla warsztatów samochodowych
- ◆ Szkolenia produktowe i produktowo-techniczne dla zespołów sprzedażowych
- ◆ Szkolenia techniczne dla działów reklamacji
- ◆ Szkolenia techniczne dla szkół o profilu samochodowym



Aby zapisać się na szkolenie online prosimy zeskanować kod QR lub odwiedzić stronę internetową KYB: <https://kyb-europe.com> i wypełnić formularz zgłoszeniowy dostępny w zakładce wsparcie/szkolenia.



Auto*naprawa*

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:
ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
autonaprawa@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.krzczanowicz@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:
thecarconnection.com, Wikipedia



Ekociężarówki?

Los samochodów spalinowych w Europie został już przesądzony. Zgodnie z założeniami programu Fit for 55, do roku 2035 wszystkie państwa zrzeszone w Unii Europejskiej mają osiągnąć w transporcie zerową emisję spalin. W praktyce przekłada się to na całkowity zakaz rejestracji nowych samochodów z silnikami spalinowymi. Jednak silniki te i wykorzystujące je samochody nadal będą produkowane, ogłosiła to m.in. ostatnio Toyota, tyle że swoich nabywców znajdują one w innych częściach świata – głównie w Ameryce Południowej i Azji, oczywiście, poza Chinami i Japonią, gdyż kraje te również podążają w kierunku elektromobilności.

Teraz przyszła kolej na samochody ciężarowe. Komisja Europejska nosi się bowiem z zamiarem rozszerzenia zakazu rejestracji pojazdów z silnikiem spalinowym na ciężarówki. Od kiedy ma on obowiązywać? Na razie tego nikt nie wie. Na pewno termin ten będzie nieco dłuższy niż w przypadku osobówek, gdyż elektryczne ciężarówki dopiero co raczkują. Niemniej, konkretne propozycje Komisja Europejska ma przedstawić do końca tego roku. Z drugiej strony, organizacje proekologiczne postulują, aby zakaz ten obowiązywał już od 2040 roku, gdyż w przeciwnym razie nie da się zrealizować założeń neutralności klimatycznej Unii Europejskiej do wspomnianego 2055 roku.

Proponowane zmiany bardzo mocno uderzą w polską branżę transportową. Nasz kraj jest bowiem trzecim co do wielkości, po Niemczech i Francji, odbiorcą nowych ciężarówek w Europie. Według danych ACEA (Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów), w zeszłym roku w Polsce zarejestrowano 30 tys. ciężkich pojazdów użytkowych o masie powyżej 16 ton.

Pomijając koszty wymiany floty ciężarówek na pojazdy elektryczne, obecnie nie produkuje się elektrociężarówek, które pozwoliłyby na bezproblemowe zastąpienie transportu spalinowego. Co więcej, nie ma technologii, która byłaby w stanie to zagwarantować. Zestaw akumulatorów, który zapewniłby pojazdowi odpowiedni zasięg, jest bowiem zbyt duży i zbyt ciężki w porównaniu z przewożonym tonażem, aby to wszystko ze sobą w ekonomicznie i technicznie opłacalny sposób połączyć. Wystarczy wspomnieć, że dostępne dzisiaj zeroemisyjne pojazdy ciężarowe są w stanie efektywnie pokonać dystans do 300 km. Jest to zbyt mało, aby myśleć o efektywnym transporcie drogowym, nie mówiąc już o czasie ładowania i mocy dostarczanej przez sieć, która jest potrzebna do „zatankowania” ciężarówki-elektryka. Dość powiedzieć, że 97% europejskich ciężarówek pokonuje dystans ponad 800 km na dobę.

Ekolodzy przekonują, że transport elektryczny ma przyszłość. Elektrociężarówki produkują już takie firmy jak, DAF, Daimler, Iveco, Renault, Scania czy Volvo. Jednak, jak pokazuje przykład Scanii, aby ciągnik siodłowy osiągnął zasięg ok. 350 km, potrzeba akumulatorów o pojemności aż... 624 kWh, a ciężarówkę przygotowano do ładowania mocą 375 kW! Dla porównania, osobowa Škoda Enyaq korzysta z akumulatorów o pojemności 82 kWh. Rozwiązaniem alternatywnym może być też wprowadzenie ultraszybkiego standardu ładowarek MCS (Megawatt Charging System) o mocy dochodzącej do 3,75 MW, które to pozwolą załadować akumulatory ciężarówki w 15-20 min. Ciekawe, co na to producenci prądu, którzy w związku z nadchodzącym tej zimy kryzysem energetycznym już dziś zapowiadają energetyczne lockdowny?

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski

FOT. ARCHIWUM



kyb-europe.com



KYBSuspension



@KYBEurope



KYB-Europe



KYBEurope