

ttm

diagnostyka • warsztaty • myjnia • wulkanizacja

4-7.04.2024



TU BIJE
SERCE WARSZTATU!



w tym samym czasie:

www.ttm.mtp.pl

ZAPRASZA

mtp
GRUPA

Autonaprawa

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:

httpunipac.engineering, motoroilmatters



Zima

Miałem nie pisać więcej o „elektrykach”, ale po prostu się nie da. Co chwilę wychodzą związane z nimi absurdy. O co tym razem chodzi? A więc, w połowie stycznia serwisy internetowe i dzienniki telewizyjne z całego świata obieły obrazki niczym z apokalipsy zombie. W Chicago z powodów silnych, minus dwudziestostopniowych mrozów ulice i stacje ładowania wypełniły się porzuconymi przez właścicieli, dosłownie wszędzie, samochodami elektrycznymi. Najwięcej było aut marki Tesla, ale problem dotknął właścicieli wszystkich marek. Tesli było najwięcej, bo są to po prostu najbardziej popularne w USA modele samochodów elektrycznych.

Co się zatem stało? Otóż, nie jest żadną tajemnicą, że w niskich temperaturach sprawność i wydajność akumulatorów drastycznie spada. Podczas mroźnej zimy na pełnym naładowaniu akumulatora, zamiast tych typowych 400 km, da się przejechać 250, a często i mniej kilometrów. Jak się okazało, w Chicago, przy -20°C zasięg w teslach spadał często do kilkunastu, góra małych kilkudziesięciu kilometrów. Nie byłoby to jeszcze może aż tak tragiczne, ale problemem właścicieli tesli okazał się nie tylko spadek energii w ich bateriach, ale... brak możliwości ich naładowania.

System ładowania kompletnie się rozsypał. Teslowskie superchargery przy -20°C nie przekazywały do podłączonych do nich samochodów żadnej, ale to żadnej mocy. Kierowcy lamentowali, że stoją na mrozie po kilka godzin i nadal poziom naładowania wskazywał zero procent. Problem dotyczył też ładowarek innych firm. Mało tego, ludzie nie byli też w stanie naładować samochodów z przydomowych ładowarek. Po prostu, tak niskie temperatury sprawiły, że akumulatory w elektrykach nie były w stanie zgromadzić żadnej energii.

W międzyczasie, na kilku polskich kanałach samochodowo-technologicznych opublikowano co najmniej kilka filmików, jak drastycznie potrafi spaść zasięg „elektryka” na mrozie. Ludzie, wybierając się na narty, zamiast przejechać te 300-400 km, musieli ładować swoje samochody po 150 kilometrach. Żeby zwiększyć zasięg, wyłączali ogrzewanie i jechali z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h. Jeśli ktoś miał zamontowany na dachu bagażnik na narty, to musiał się liczyć z dodatkowym 30-40% spadkiem zasięgu.

To wszystko pokazuje jak niedojrzałą, niedopracowaną i mało funkcjonalną technologią są samochody elektryczne. Trudno obecnie nazwać „elektryka” inaczej niż zabawką do jeżdżenia wokół przystawionego komina, czyli pojazdem do jazdy na krótkie, góra kilkunastokilometrowe dystanse – np. z domu do pracy, i to na dodatek w lecie. Coraz więcej osób zauważa, że samochody elektryczne w ogóle nie nadają się na dłuższe służbowe podróże czy do wyjazdu na wakacje, zwłaszcza w zimie na narty. Coraz więcej dotychczasowych użytkowników pojazdów elektrycznych wraca do tradycyjnych samochodów, łącznie z politykami promującymi zielone technologie. Przykładem może być tu burmistrz Hamburga, Peter Tschentscher, który zdecydował się zamienić swój służbowy samochód elektryczny na hybrydę. Powodem tej decyzji były liczne problemy związane z użytkowaniem i ładowaniem elektryka, uniemożliwiające realizację służbowych obowiązków.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski

Organizatorzy:

mtp
GRUPASTM
STOWARZYSZENIE
TECHNIKI MOTORYZACYJNEJMoto
Focus.plNOWOCZESNY
warsztat

Patron medialny:

FOT. ARCHIWUM