

Elektryczna nać



Elektryczny Renault ZOE

Mamy wreszcie ustawę o elektromobilności, która ma rozruszać nasz rynek samochodów elektrycznych. Nie rozrusza. Brakuje w niej realnych zachęt finansowych, bez których w żadnym kraju elektromobilność na razie się nie rozwija.

Rząd, który ustawę przygotował, dość dokładnie rozpiśtał i zaplanował budowę infrastruktury do ładowania elektrycznych aut – do roku 2021 będziemy mieli 6 tys. tzw. wolnych ładowarek i 400 szybkich. Do 2020 roku mają je budować komercyjne firmy, a tam, gdzie nie zbudują, zrobią to firmy energetyczne. Zrobią na pewno, bo przecież są państwowe.

Drugim filarem rozwoju elektromobilności miały być zachęty do kupna elektrycznych aut. Tu już jest znacznie gorzej. Rząd chciał to zrobić metodą dużego kija z odrobiną marchewki na koniuszku. Tyle że sejm odebrał mu kij – wykreślono z projektu zapis o opłatach za wjazd do stref bezemisyjnych w centrum miasta, które miały wynosić nawet 30 złotych dziennie. Dla tych, którzy w dni robocze muszą wjechać do centrum, byłoby to co najmniej 7-8 tys. złotych rocznie. W ciągu 10 lat byłoby to 70-80 tys. złotych, co wyrównałoby mniej

więcej różnice w cenie między samochodem elektrycznym a spalinowym (elektryczny Volkswagen Golf kosztuje w Polsce ponad 160 tys. złotych, a podobnie wyposażona wersja spalinowa ok. 50 proc. tej kwoty). Skoro jednak tej opłaty nie ma, to co miałyby wyrównać tę cenową przepaść? Rząd proponuje zwolnienie z akcyzy, czyli w zasadzie nie wiadomo co. Akcyza na samochody jest uzależniona od... pojemności silnika spalinowego. Do pojemności 2 litrów płaci się 3,1 proc., a od silników o większej pojemności zbiera się 18,6 proc. Skoro jednak samochód elektryczny wcale nie ma silnika spalinowego, to w zasadzie nie powinien w ogóle temu podatkowi podlegać. Gdyby jednak uznać, że musi, to o litrów (zero litrów!) jest mniejsze od 2 litrów, więc płaciłoby się 3,1 proc. Skoro więc auto spalinowe to 50 proc. ceny elektrycznego, zmniejszenie ceny wersji EV o 3,1 proc. nic nie zmieni. Pozostałe zachęty, takie jak zezwolenie na jazdę po buspasach, w zasadzie nie mają większego znaczenia przy takiej różnicy cen aut. Gdyby w tych bardzo nielicznych miejscach, gdzie pasy dla autobusów są wyznaczone, wyjechał na nie tysiąc elektrycznych aut, byłoby zakorkowane niemal tak samo jak wszystkie inne. A gdzie tam jeszcze do obiecywanego przez



Golf dodał do gamy nowy silnik 1,5 TSI o mocy 130 KM

premera Morawieckiego miliona?! Wyjdzie na to, że przyjdzie nam poczekać z elektrycznymi autami na czas, kiedy postęp technologii i masowa produkcja wyrównają ceny. W Polsce może to podobno nastąpić w 2029, a może „już” w 2026 roku.

NOWY SILNIK GOLFA

Volkswagen Polska dodał do gamy Golfa nowy silnik 1,5 TSI o mocy 130 KM. Według VW czterocylindrowy silnik charakteryzuje się cichą pracą i wysokim momentem obrotowym dostępnym już przy niskich prędkościach obrotowych, nawet podczas ekonomicznej jazdy na wysokich biegach. Maksymalny moment wynoszący 200 Nm jest do dyspozycji już od 1400 obr./min i utrzymuje się na takim poziomie aż do 4 tys. obr./min. Maksymalna prędkość napędzanego nim Golfa to 201 km/h. Zużycie paliwa od 4,8 do 5 litrów na 100 kilometrów, co odpowiada emisji CO₂ na poziomie od 110 do 116 g/km.

Wśród technicznych ciekawostek jest system odłączanych cylindrów (Active Cylinder Management), który niewyczuwalnie dla kierowcy wyłącza dwa z czterech cylindrów, podczas jazdy z prędkością obrotową silnika w przedziale od 1400 do 3200 obr./min

(w zależności od obciążenia jednostki napędowej). Zdecydowanie ogranicza to zużycie paliwa i emisję spalin.

Ceny Golfa z tym silnikiem zaczynają się od 85 190 złotych, a Golfa Varianta – od 90 790 złotych w połączeniu z sześciobiegową przekładnią mechaniczną.

GM ZAPOMINA O KIEROWNICY

Nie, to nie pomyłka – tak naprawdę ma wyglądać Cruise AV, autonomiczny model General Motors, który ma wyjechać na drogi w roku 2019. Samochód ma być w pełni autonomiczny, zatem nie będzie trzeba montować w nim kierownicy, pedałów, drążka zmiany biegów i innych przełączników związanych z jazdą. Wszystko ze względu na bezpieczeństwo – podobno 94 proc. wypadków to skutki błędów lub złych decyzji kierowców.

General Motors przygotowuje już czwartą generację autonomicznych pojazdów, wyróżniających się z tłumu zestawem kamer, radarów i lidarów na dachu. Całkowita eliminacja kierownicy oznaczać będzie, że technologia jest całkowicie gotowa do seryjnej produkcji.

PIOTR MYSZOR



Cruise AV, autonomiczny model General Motors



Samochód ma być w pełni autonomiczny