

maxgear®

PREZENTY PEŁNE ENERGII



pewne rozwiązanie
dla Twojego samochodu!

www.maxgear.pl

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:
wrench.com, barum-tyres.com



Made in China

Długo, długo nic się nie działo. Wszyscy myśleli, że jak większość rządowych pomysłów, również Izera skończy na pijarowyowych kartach historii. Aż 17 listopada gruchnęła wieść. Izera powstanie na tylnonapędowej platformie SEA, dostarczonej przez chiński koncern Geely Holding. To ten sam, do którego należy szwedzkie Volvo. Innymi słowy, albo jest to zagranie va banque rządu przyciśniętego koniecznością zaprzestania produkcji aut spalinowych do 2035 roku, co może spowodować szereg bankructw wśród polskich firm dostarczających komponenty do zlokalizowanych w Polsce fabryk, albo jest to kolejny przedwyborczy chwyt propagandowy. Tego nie wiem, niemniej tam, gdzie wchodzi Geely Holding, to mamy do czynienia z poważnym biznesem. Tak na marginesie, oby się nasz rząd znowu nie sparzył, ale po kolei.

Jak pamiętamy, Izera to marka samochodów elektrycznych rozwijana przez ElectroMobility Poland (EMP), we współpracy z polskimi władzami. Spółka powstała w 2016 roku i odpowiedzialne są za nią cztery koncerny energetyczne – PGE, Energa, Enea oraz Tauron, które wyłożyły wówczas na projekt 70 mln złotych. Później spółka została dofinansowana przez Skarb Państwa kwotą 250 mln zł. W planach zakładano, że nawet jeśli na Izere zabraknie chętnych na rynku, to będzie ona dystrybuowana wśród spółek skarbu państwa. Hmm... dziwny model biznesowy, ale OK. Od początku wiadomo też było, że EMP, która kompletnie nie ma doświadczenia w produkcji samochodów, nie jest w stanie opracować sama swoich aut – zwłaszcza platformy napędowej i płyty podłogowej. Sprawa ucichła na kilka lat.

Przez ten czas ewidentnie zarząd EMP poszedł po rozum do głowy. Zmieniono koncepcję i zaczęto poszukiwać partnera, który byłby w stanie dostarczyć kluczowe elementy technologii. Takim partnerem jest właśnie spółka Geely Holding. Chińczycy wyrosli na jednego z kilku największych producentów samochodów na świecie, z roczną produkcją przekraczającą 2 mln szt. Poza znanymi na chińskim rynku takimi markami, jak Lynk czy ZEEKR, mają w swoim portfolio: Volvo, Lotus, LEVC (londyńskie taksówki), a także udziały w Daimlerze i Aston Martinie.

Wróćmy do technikaliów. Platforma to większość kluczowych komponentów, na które nadbudowuje się karoserię i wnętrze samochodu. Są to takie elementy, jak płyta podłogowa, zawieszenie, układ napędowy, akumulator trakcyjny, systemy elektryczne i sterowniki. Platforma SEA (Sustainable Experience Architecture) została opracowana z myślą o małym, elektrycznym SUV-ie Volvo EX30, który wejdzie do produkcji w przyszłym roku. Obecnie z platformy tej korzysta elektryczny Smart #1.

Platforma decyduje też o parametrach technicznych samochodu. Dlatego wiadomo, jaka będzie Izera. Na początek na rynek trafi kompaktowy SUV. Auto może mieć od 4,5 do 4,7 m długości, 1,8 m szerokości i 1,5-1,6 m wysokości. Platforma dysponuje silnikiem o mocy 200 kW, zapewniającym 330 Nm momentu obrotowego. Dostępne są dwa typy ogniw: 51 kWh i 69 kWh. Wszystko ładnie, problemem pozostaje tylko 6 mld złotych – zgodnie z kontraktem, do momentu zjechania pierwszego auta z taśmy, EMP musi mieć bowiem zapewnione finansowanie właśnie w tej wysokości. Do tego trzeba doliczyć kapitał obrotowy i pieniądze na pensje, marketing, dystrybucję itp. Można oszacować, że na start potrzeba ok. 10 mld zł.

Czy rzeczywiście stać nas na taki projekt?

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski



*Ciepłych świąt Bożego Narodzenia,
łagodnej zimy i pomyślnego Nowego Roku
życzy zespół „Autonaprawy”*