

# HYBRID

OLEJE DO SAMOCHODÓW Z NAPĘDEM HYBRYDOWYM

**NOWOŚĆ**



**OSZCZĘDNOŚĆ  
PALIWA**

**ZWIĘKSZONA  
PRZEWODNOŚĆ  
CIEPLNA**

**DOSKONAŁA  
WYDAJNOŚĆ  
W NISKICH  
TEMPERATURACH**

[www.orlenoil.pl](http://www.orlenoil.pl)

## Autonaprawa

[www.e-autonaprawa.pl](http://www.e-autonaprawa.pl)

**Adres redakcji:**  
ul. Parkowa 25  
51-616 Wrocław  
tel. 71 715 77 95  
[autonaprawa@technotransfer.pl](mailto:autonaprawa@technotransfer.pl)  
Numer rachunku bankowego:  
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

**Redaktor naczelny:**  
Jan Wajdzik  
[j.wajdzik@technotransfer.pl](mailto:j.wajdzik@technotransfer.pl)  
**Redaktor prowadzący:**  
Marcin Bieńkowski  
[m.bienkowski@technotransfer.pl](mailto:m.bienkowski@technotransfer.pl)

**Sekretarz redakcji:**  
Bogusława Krzczanowicz  
[b.krzczanowicz@technotransfer.pl](mailto: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](mailto:m.salamaga@technotransfer.pl)

**Prenumerata:**  
tel. 71 715 77 95  
[prenumerata@technotransfer.pl](mailto: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:  
[www.carbuyer.co.uk](http://www.carbuyer.co.uk), Bosch



## Odwrót

Czy elektrotransformacja transportu samochodowego zakończy się, podobnie jak sto lat temu, spektakularną kląpą? Tego nie wiem. Przypomnę jednak, że ponad 100 lat temu, na początku XX wieku, zwłaszcza w amerykańskich metropoliach dominowały samochody elektryczne. Kto nie wierzy, może śmiało zajrzeć do czeluści Internetu, aby móc podziwiać archiwalne zdjęcia z samochodami elektrycznymi w roli głównej z lat 1900-1910. Również pierwszym samochodem, który przekroczył barierę 100 km/h, był „elektryk” o wdzięcznej nazwie La Jamais Contente, co oznacza „Zawsze Niezadowolona”.

Samochody elektryczne zniknęły z naszych ulic na dobre w chwili dopracowania silnika spalinowego, który oferował znacznie więcej zalet. O odwróceniu od elektromobilności zdecydowała też I wojna światowa i brak możliwości ładowania pojazdów w warunkach pola walki, z czym notabene mamy do czynienia również i dzisiaj, oraz masowa produkcja samochodów spalinowych, takich jak Ford T. Dziś sytuacja zaczyna się powtarzać.

Technologie, które mogłyby w istotnym stopniu zwiększyć funkcjonalność pojazdów elektrycznych, takie jak np. akumulatory z półstałym elektrolitem czy akumulatory półprzewodnikowe, to wciąż odległa przyszłość. Stacji ładowania, mimo gigantycznego przyrostu ich liczby, wciąż jest zbyt mało, a ładowanie „elektryka” w domu, nawet z własnych paneli fotowoltaicznych, jest zbyt powolne. Co gorsza, w wielu wypadkach po prostu się nie opłaca. Pojawiają się też pierwsze problemy z wydajnością sieci elektroenergetycznej w godzinach szczytu związanych z ładowaniem elektryków. 20. stopień zasilania nam jeszcze nie grozi, ale za dwa trzy lata?... Kto wie.

Wszystkie te czynniki oraz obawy związane z licznymi pożarami pojazdów elektrycznych, a także wysoka cena ich zakupu i eksploatacji sprawiły, że coraz więcej osób sceptycznie podchodzi do elektromobilności. Jednak nie tylko potencjalni klienci rezygnują z „elektryków”. Okazuje się, że również i sprzedawcy do elektromobilności zaczęli podchodzić jak pies do jeża.

Do niedawna samochody elektryczne stanowiły margines sprzedaży. Jednak nakręcanymi rządowymi dopłatami popyt sprawił, że produkcja gwałtownie rośnie. Wyprodukowano ich już tak dużo, że podaż zaczęła przewyższać popyt i niesprzedane auta zalegają na placach u dealerów – zarówno w Europie, jak i Stanach Zjednoczonych. Rynek po prostu się „zatkał”. Co gorsza, wiele krajów zaczęło wycofywać się z dopłat do zakupu „elektryka”.

Jak przewidują amerykańscy analitycy, za chwilę będziemy mieli do czynienia z gwałtownym załamaniem się rynku samochodów elektrycznych. Do tej pory był on napędzany zakupami realizowanymi przez entuzjastów elektromobilności i tzw. „zamożnych” wczesnych użytkowników. Każdy z nich ma już swojego „elektryka”, a zwykły, dużo bardziej ostrożny i nastawiony budżetowo nabywca samochodu nie jest skłonny do wydania znacząco większej kwoty na samochód, tym bardziej, że z jego punktu widzenia technologia elektryczna ma więcej funkcjonalnych wad niż zalet.

Producenci aut widzą już ten trend i rewidują swoje produkcyjne plany – produkcję „elektryków” ograniczył m.in. Volkswagen. Tylko politycy dalej idą w zaparte. Ciekawe, czy wyborcy pokażą im w najbliższych wyborach czerwoną, elektromobilną kartkę?

*Marcin Bieńkowski*

Marcin Bieńkowski