

Polska motoryzacja. "Mamy nowatorskie pomysły"

data aktualizacji: 2017.08.16



W Polsce swoje fabryki ma nie tylko Toyota, Fiat czy Opel. Wytwarzane są tu również samochodowe części i akcesoria. Mamy nowatorskie pomysły, jak projekty Syreny, Warszawy czy sprzedaną już w dwóch egzemplarzach, sportową Arrinerę.

Nie wszyscy o tym wiedzą, ale Polska jest poważnym graczem na rynku autobusów. Najbardziej znany producent to firma Solaris z Bolechowa pod Poznaniem, wytwarzająca również modele hybrydowe i elektryczne, trolejbusy i tramwaje. Duże zakłady w Polsce posiada także niemiecki MAN. Podwozia i szkielety autobusów powstają w Starachowicach, a ich końcowy montaż odbywa się w Sadach pod Poznaniem. W Słupsku swoje autobusy produkuje Scania, a Volvo we Wrocławiu. Kolejną polską marką jest na tym rynku Solbus z Solca Kujawskiego, produkujący autobusy miejskie i autokary. W Niepołomicach koło Krakowa powstają natomiast ciężarówki MAN-a, eksportowane do Europy Zachodniej, na Bliski Wschód, do Afryki i Azji.



Produkujemy akcesoria dla największych graczy na rynku motoryzacyjnym

Bardzo długą listę tworzą polscy producenci części i akcesoriów, wykorzystywanych przez światowy

przemysł motoryzacyjny. Dobrym przykładem jest Inter Groclin z Grodziska Wielkopolskiego - potentat w produkcji samochodowych foteli i tapicerek. Dostawca dla marek Audi, BMW, Ford, Mitsubishi, Mercedes, Opel, Porsche, Renault, Smart, Suzuki, Volkswagen i Volvo. Nim firma stała się spółką akcyjną, jej kubelkowe fotele były opcjonalnym wyposażeniem Fiatów 126p. Inter Groclin zajmuje się też tworzeniem rozwiązań elektrycznych dla samochodów ciężarowych, maszyn budowlanych i autobusów. W dziewięciu zakładach zatrudnia ponad 3300 pracowników.

Swoje filie w Polsce ma także światowy koncern ZF TRW, produkujący w pięciu zakładach pasy bezpieczeństwa i poduszki powietrzne, układy kierownicze w Bielsku-Białej i hamulcowe w Gliwicach, zamki i przełączniki w Pruszkowie. Znana z produkcji felg firma Ronal ma zakłady w Wałbrzychu i Jelczu-Laskowicach, produkujące 3 mln felg rocznie. Zagraniczni producenci opon: Michelin, Goodyear i Bridgestone też mają u nas swoje fabryki.

Imponujący jest jednak przegląd całkowicie polskich firm, produkujących części zamienne, a nawet całe pojazdy. Przykładem prężnie prowadzonej firmy jest Oximo, lider branży wycieraczek do szyb samochodowych z Gdyni. W ofercie ma zamienniki do 99 proc. aut i jest jedną z najbardziej rozpoznawalnych marek w branży motoryzacyjnej. W naszym kraju działa także inny duży producent wycieraczek, firma Motgum.

Almot ze Złotnik Kujawskich produkuje tłoki i cylindry oraz aluminiowe części do motocykli, motorowerów i samochodów. Andoria-Mot z Andrychowa zajmuje się produkcją silników wysokoprężnych i zespołów prądotwórczych. Automet z Sanoka wyspecjalizowana w projektowaniu, produkcji i dystrybucji tworzyw sztucznych na rynek motoryzacyjny, tworząc zabudowy minibusów i produkując autobusowe fotele. Oferuje również minibusy własnej konstrukcji: Feniks, Apollo i Jupiter.

Potęga nie tylko w częściach

Znane z produkcji zabudów specjalnych AMZ-KUTNO, przygotowuje karetki pogotowia, miejskie autobusy, bankowozy oraz specjalistyczne pojazdy dla służb energetycznych, wodociągowych, straży miejskiej i policji. Na zlecenie wojska, także pojazdy operacyjne i sanitarki. W 2004 roku rozpoczęła produkcję lekkich transporterów opancerzonych „DZIK” dla jednostek specjalnych. Sławę w całym kraju zyskała jednak za sprawą prototypu Syrenki, której małoseryjna produkcja miała się rozpocząć pod koniec ubiegłego roku. Na razie powstało kilka jeżdżących prototypów. Istnieje też konkurencyjny projekt Syreny Meluzyny, proponowany przez AK Motor Polska. Na razie jednak nie spotkamy na drodze żadnego z tych samochodów.

Kontynuując wyliczankę polskich firm, produkujących części i budujących własne pojazdy, nie sposób pominąć Dobmaru, wytwarzającego kierunkowskazy, lampy i spinki samochodowe. Zajmująca się wytwarzaniem oraz kooperacją w produkcji komponentów i kompletnych zespołów motoryzacyjnych firma DZT Tymińscy jest z kolei aktualnym właścicielem fabryki samochodów Honker, mającej w ofercie dwa modele pojazdów: Honker 4x4 i Cargo. 4x4 to spadkobierca legendarnego Tarpana, a Cargo jest następcą produkowanego w latach 1959 - 1998 Żuka. To unowocześniony samochód dostawczy, znany niegdyś jako Passagon, a wcześniej pod nazwą Lublin. Obecnie firma pracuje nad dwoma modelami pojazdów Honker Bus do przewozu 22 osób. Pierwszy projekt jest na etapie prototypu. Drugi model, o zwiększonej kubaturze i z oddzielnym wejściem dla pasażerów - w fazie koncepcyjnej.

Prężnie działa firma Jenox z Chodzieży, produkująca akumulatory. Jej konkurencją jest Loxa, dostarczająca akumulatory w Europie, Azji i Afryce. Za sprawą kampanii reklamowej z udziałem Krzysztofa Hołowczyca głośno zrobiło się o podpoznańskiej firmie Lumag, produkującej znane dziś w całej Polsce klocki hamulcowe Breck. Melle z Ostrowa Wielkopolskiego to z kolei producent

kosmetyków samochodowych K2. Oferuje produkty dla myjni i lakierni, płyny chłodnicze, dodatki do paliw i samochodowe zapachy. Pozycję na rynku części zamiennych wypracował przez lata PZL Sędziszów, krajowy lider w produkcji filtrów paliwa, powietrza i olejów smarnych do wszelkiego rodzaju silników i urządzeń.

Światowa sława

Prawdziwą, znaną na całym świecie gwiazdą polskiej motoryzacji jest jednak firma Melex z Mielca, zajmująca się seryjną produkcją pojazdów elektrycznych o tej samej nazwie. Dziś możemy je spotkać w centrach miast, hotelach i na polach golfowych całego świata. W ofercie ma wersje pasażerskie, bagażowe i specjalne. Nie sposób też pominąć firmy Ursus, specjalizującej się w mechanizacji rolnictwa. Ta znana od dziesiątków lat marka ciągników, maszyn i urządzeń, zaprezentowała w tym roku autobus z napędem wodorowo-elektrycznym, City Smile Fuel Cell Electric Bus. Pojazd będzie produkowany w Lublinie. W ofercie Ursusa pojawił się także mały i lekki, dwuosobowy samochód z napędem elektrycznym, idealny dla firm komunalnych i poczty. Dziełem Ursusa jest także autobus elektryczny, wykorzystywany w transporcie publicznym w Lublinie.



Z dużymi sukcesami działa Wielton z Wielunia, jeden z trzech największych producentów naczep, przyczep i zabudów samochodowych w Europie oraz jeden z dziesięciu największych producentów w tej branży. Działa w niej również firma Zasław z Andrychowa, wytwarzająca pojazdy użytkowe, przyczepy i naczepy. W latach 50. zasłynęła produkcją najczęściej używanego w Polsce modelu przyczepy rolniczej - z tzw. „Autosanek” korzysta wciąż 70 proc. gospodarstw rolnych. Obecnie

Zasław sprzedaje w całej Europie przyczepy o DMC od 6 do 35 ton. Ciekawostką jest także firma WISS z Bielska-Białej, czołowy producent samochodów pożarniczych - nie tylko w Polsce, ale i całej Europie. W zakładach pracuje ponad 400 osób. Oferują samochody pożarnicze, ratownicze, techniczne, lotniskowe, miotacze, kontenery i przyczepy.

Odważni marzyciele



Mamy też liczne, nowatorskie pomysły. Przykładem może być budowa pierwszego polskiego supersamochodu - Arrinera Hussarya. Projekt mechaniczny to dzieło przez polskiego inżyniera, Krzysztofa Stelmaszczuka. Pakiet aerodynamiczny powstał pod nadzorem profesora Janusza Piechny i jego zespołu z Politechniki Warszawskiej. Poszycie z włókna węglowego

oraz spawanie konstrukcji zostały wykonane w Polsce. Cena auta to ponad 1,2 mln zł. Pomimo to, znalazło się już dwóch nabywców. Kolejnym przykładem na to, że marzenia czasem się jednak spełniają, może być absolwent Akademii Sztuk Pięknych w Łodzi, Jacek Chrzanowski, który wraz z dwójką przyjaciół otworzył w inkubatorze przedsiębiorczości łódzkiego Technoparku One One Lab – studio, projektujące samochody i środki komunikacji. Rozgłos, nie tylko zresztą w Polsce, przyniósł mu projekt o nazwie Syrma Hypersport Concept. W 2015 roku, jego futurystyczny samochód udało się zaprezentować na międzynarodowym Salonie Samochodowym w Genewie, gdzie zebrał bardzo dobre recenzje.

Być może świat polskiej motoryzacji zmieni się kiedyś dzięki takim marzycielom, jak Tomasz Ferdek – twórca lekkiego, dwumiejscowego sportowego kit-cara KOZMO. Taniego samochodu wyścigowego, dopuszczonego do ruchu. Z aluminiową ramą i nadwoziem z laminatu oraz centralnie umieszczonym silnikiem Abartha o mocy podniesionej do 230 KM.

Elektromobilność? Odległa przyszłość

Polacy potrafią produkować samochody i najwyższej jakości komponenty dla motoryzacji. Polski rząd ma natomiast ambicje realizacji szeroko zakrojonego programu elektromobilności oraz budowy polskiego samochodu z napędem elektrycznym. O ile to ostatnie, przynajmniej na razie, może się nie udać – o tyle zaproponowany przez wicepremiera, Mateusza Morawieckiego, rządowy program wsparcia elektromobilności – zakładający wprowadzenie na nasze drogi do 2025 roku miliona aut elektrycznych – ma szansę na częściową realizację, choć w znacznie skromniejszej formule.

Stworzenie samochodu elektrycznego jest jednym z celów klastra INNOeCAR, założonego na początku tego roku w Gdyni. List intencyjny w tej sprawie podpisało 10 podmiotów, w tym władze miasta, firmy i uczelnie wyższe. INNOeCAR pracuje nad prototypem lekkiego, dwuosobowego, elektrycznego samochodu miejskiego do car-sharingu. Jeżdżący model auta ma zostać zaprezentowany już od koniec roku. Następnie, mogłaby się rozpocząć jego niskoseryjna produkcja. Do 2020 roku ma również powstać w Polsce 6 tys. punktów wolnego oraz 400 szybkiego ładowania samochodów, rozmieszczonych w 32 aglomeracjach, wzdłuż najważniejszych sieci transportowych. Oby się udało.

Źródło: