

# Pierwsze polskie elektryczne samochody dostawcze

data aktualizacji: 2019.06.11



**Już w 2050 roku 70 proc. sprzedawanych samochodów ma być z napędem elektrycznym. Obecnie po polskich drogach jeździ blisko 5 tys. elektryków, a do dyspozycji kierowców jest ponad 640 punktów ładowania. Samochody na prąd już wkrótce mogą też zmienić oblicze sportów motorowych - gotowy jest już Elimen E-RX1, czyli pierwszy polski samochód elektryczny do rallycrossu. Pojawiają się też elektryczne samochody dostawcze. Choć nie nadają się jeszcze na trasy, sprawdzą się w dostawach na terenach miast.**

- Elektromobilność podąża w jak najlepszym kierunku. Tak naprawdę przy technologii, którą udało nam się osiągnąć, jest jedyną alternatywą dla pojazdów spalinowych i czymś, co jest w stanie realnie je zastąpić. Co więcej, osiągając przy tym lepsze parametry jezdne i eksploatacyjne niż to, czym dysponujemy w tej chwili, czyli pojazdy benzynowe czy diesle - ocenia w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Łukasz Blichewicz, prezes Grupy Assay.

Już w 2030 roku samochody elektryczne mogą stanowić ok. 16 proc. wszystkich sprzedanych. Dekadę później - nawet połowę. Do 2050 roku udział elektryków może sięgnąć nawet 70 proc. Polska jest jeszcze na początku drogi.

- Pojazdów elektrycznych mamy kilka tysięcy. Wyrażając to w procentach, chociażby w Skandynawii, w Norwegii czy w Szwecji to są pułapy, które osiągają nawet 40 proc. całej floty - wskazuje Łukasz Blichewicz.

Z licznika elektromobilności uruchomionego przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

(PSPA) oraz Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) wynika, że obecnie po polskich drogach porusza się niemal 5 tys. pojazdów elektrycznych, a kierowcy mają do dyspozycji ok. 640 stacji ładowania. Wraz z poprawą infrastruktury, liczba elektryków powinna rosnąć.

- Rozwój infrastruktury to pierwszy krok, który musimy poczynić, żeby ta flota elektromobilna się rozwinęła. Kolejnym mogą być ogniwa wodorowe i to, w jaki sposób możemy rozwinąć technologię tankowania wodoru. Zarówno otrzymywanie wodoru, jak i budowa infrastruktury w rozumieniu stacji benzynowych i tankowania wodoru są po prostu ekonomicznie zupełnie nieopłacalne. Technologia musi pójść do przodu, a jej koszty muszą spaść, żebyśmy byli w stanie to w ogóle skomercjalizować - przekonuje prezes Grupy Assay.

Na rynku pojawia się coraz więcej pojazdów elektrycznych, które z łatwością mogą zastąpić te z tradycyjnym silnikiem.

- Samochody dla motosportów w sensie obsługi na torach obsługi ekip rajdowych to jest coś, co się dzieje. Dystanse, które musimy przebywać, są dosyć krótkie, więc to jest coś zupełnie realnego i tutaj nie ma szczególnie na co czekać. Natomiast auta dla logistyki to głównie jest kwestia dostaw ostatniej mili, jeżeli chodzi o bieżącą technologię i to, na co ona pozwala z uwagi na to, że elektryki dzisiaj w trasę się nie nadają, bo mają zasięgi 250-300 km - wymienia Łukasz Blichewicz.

Pod koniec 2019 roku do sprzedaży trafi Elimen E-VN1, czyli ultralekki użytkowy samochód elektryczny, który może służyć jako samochód dostawczy.

- To pojazd, który możemy dostosować pod różne branże rynku, zarówno dla kurierów, jak i np. dla samorządów jako pojazd komunalny. Stworzyliśmy platformę, którą możemy zabudować w taki sposób, jak klient sobie tego życzy. Przejechanie 100 km tym samochodem będzie kosztowało nawet 7-8 zł - tłumaczy Paweł Kruszyński, członek zarządu Grupy Assay.

Całkowita powierzchnia ładowni to 4 m<sup>3</sup>, a maksymalna ładowność pojazdu sięga 800 kilogramów. Elektryczny dostawczak może pokonać do 300 kilometrów bez ładowania z maksymalną prędkością do 75 km. Co więcej, bateria samochodu umożliwia szybkie ładowanie, bo w 30 minut można zwiększyć poziom naładowania o 80 proc.

- Zainteresowanie rynku jest bardzo duże i to nie tylko ze strony biznesu kurierskiego czy dostawców różnego rodzaju paczek, lecz także ze strony samorządów z uwagi na ustawę o elektromobilności, która weszła i nakazuje zmianę flot samochodów samorządom - mówi Paweł Kruszyński.

Źródło: