

## ELEKTRYCY O „ELEKTRYKACH”

Bez względu na osobistą opinię o konsekwentnym (dodajmy – konsekwentnie egzekwowanym) elektryfikowaniu rynku samochodowego, jedno jest pewne szeroko rozumiana branża elektryczna stoi, a właściwie już stanęła przed ogromnym wyzwaniem. Wyzwanie najważniejsze to konieczność projektowania sieci i instalacji elektrycznych w nowo budowanych obiektach, włącznie z budynkami mieszkalnymi, z uwzględnieniem stacji ładowania samochodów elektrycznych. Dodajmy – stacji wymagających nie tylko zdecydowanie większego zapotrzebowania na moc przyłączeniową ale także maksymalnej dbałości o bezpieczeństwo przeciwpożarowe. Już znane przypadki samozapłonów „elektryków” w garażach podziemnych dowodzą, iż tego rodzaju pożary znacznie odbiegają od dotychczasowych doświadczeń z samochodami napędzanymi silnikami spalinowymi.

Z pewnością wiele wątpliwości w powyższej kwestii rozwiąło zorganizowane **12 maja br.** spotkanie członków gdańskiego **Klubu Elektryka** w siedzibie **Grupy Zdunek**, jednej z największych firm dealerskich w Polsce, sprzedającej rocznie ponad 3 tysiące samochodów takich marek jak **BMW, MINI, Renault, Dacia, Nissan, Peugeot, Citroen, DS, Jaguar, Land Rover, Opel** oraz **Omoda i Jaecoo**. Samochody elektryczne znajdują się w ofercie każdej z nich.

Trzeba przyznać, że gospodarze przygotowali się do spotkania z maksymalną dbałością. Elektrycy zostali przywitani i wprowadzeni w temat przez **Tadeusza Zdunka** – prezesa zarządu Grupy, a na szczegółowe pytania odpowiadali **Maciej Fusiewicz** – zastępca kierownika serwisu i doradca techniczny oraz **Filip Matuszewski** – kierownik sprzedaży. Niewątpliwie mocnym punktem programu była możliwość jazd testowych samochodami takich marek jak BMW, Omoda, Opel, Renault, Peugeot i Dacia – oczywiście, wszystkich w pełnej wersji elektrycznej.

Goście z Klubu Elektryka nie zdziwiliby się, gdyby usłyszeli same superlatywy o „elektrykach”. Ostatecznie, status ich dealera zobowiązuje i poniekąd usprawiedliwia działania promocyjne przy każdej okazji. Lecz tu spotkało ich spore zaskoczenie, w dodatku - już w inauguracyjnym wystąpieniu prezesa zarządu Grupy. Owszem, Tadeusz Zdunek jednoznacznie podkreślił, że samochody elektryczne do bardzo obiecująca perspektywa rozwoju branży samochodowej lecz obecnie daje się zauważyć wyraźny przerost ekologicznej ideologii nad technologią. Ta druga najzwyczajniej nie nadąża za sztucznie rozbudzonymi nadziejami potencjalnych użytkowników. Ma to wymierny skutek w strukturze sprzedaży Grupy Zdunek. W liczbie ponad 3000 sprzedanych przez nią samochodów w ubiegłym roku udział „elektryków” nie przekroczył nawet jednego procenta.

Zgrabną puentą wystąpienia prezesa Zdunka było jego wyznanie, iż osobiście ciągle pozostaje wierny sportowemu samochodowi... z silnikiem spalinowym o mocy kilkuset koni mechanicznych. Dodajmy, że jest to samochód spoza oferty Grupy, sprzedawany głównie w kolorze czerwonym i reprezentujący jedną z nielicznych marek, której nie grożą restrykcje ze strony „zielonych” lobbystów w postaci np. bezwzględnego zakazu produkcji po 2030 roku.

Co jest powodem ciągle nikłego zainteresowania „elektrykami” ze strony potencjalnych klientów? Maciej Fusiewicz i Filip Matuszewski wymienili szereg powodów. Najważniejsze to wyższa cena niż samochodów z silnikami spalinowymi, ograniczony zasięg i nie eliminująca tej przypadłości, zbyt skromna liczba stacji ładowania. Nie do przeoczenia jest także kosztowna wymiana zużytych bądź uszkodzonych akumulatorów, niemal dorównująca pełnej wartości auta.

„Elektryki” generują też wiele problemów natury technicznej. Ich serwisowanie wymaga jeśli nie odrębnego budynku to przynajmniej wydzielenia specjalnego stanowiska w hali już istniejącej, ze szczególnym naciskiem na maksymalne zabezpieczenie przeciwpożarowe, a właściwie – przeciwwybuchowe. Ba, mamy tutaj wątki zgoła alpinistyczne. Fachowiec, który naprawia uszkodzone auto, zwłaszcza jego podzespoły elektryczne, musi być asekurowany przez stojącego w bezpiecznej odległości kolegę, który trzyma linkę pozwalającą błyskawicznie wyciągnąć pechowca ze ściany ognia.

Można powiedzieć, że elektryków – zarówno tych w warsztatach, jak i tych od projektowania, wykonawstwa oraz nadzoru instalacji elektrycznych w budynkach ze stacjami ładowania – czeka jeszcze wiele wyzwań do pokonania. Klubowe spotkanie w Grupie Zdunek z pewnością przyczyniło się do wyjaśnienia wielu wątpliwości i pytań w tym zakresie.



*1. Tadeusz Zdunek, prezes zarządu:  
Głównym problem w zwiększaniu  
popytu na samochody elektryczne  
jest nie nadążanie technologii za  
nadmiernie rozdmuchaną ideologią.*



*2. Stanowisko naprawy lub serwisowania „elektryka” musi być  
odseparowane od innych i zorganizowane ze szczególnym  
zabezpieczeniem przeciwpożarowym*



*3. Członkowie gdańskiego Klubu Elektryka SEP  
mieli okazję do wyjaśnienia wielu wątpliwości  
związanych z przygotowaniem nowobudowanych  
obiektów do bezpiecznego parkowania i ładowania  
samochodów elektrycznych.*

*4. Najtańszym z samochodów elektrycznych udostępnionych  
do jazd testowych była Dacia Spring Electric. Autor tekstu  
wybrał przejażdżkę tym autem po trasie S-7. Wrażenia?  
Pozytywne, poza jednym: zasięg w cyklu mieszanym isticie  
skuterowy, wynoszący 225 km.*



Tekst i zdjęcia:  
inż. Henryk Jezierski