



WIĘCEJ, DALEJ I SZYBCIEJ, CZYLI AUTA NA PRĄD

Na razie auta na prąd to niewielki procent wszystkich pojazdów poruszających się po drogach, ale „elektryfikacja” transportu z roku na rok przyspiesza. Rośnie liczba dostępnych modeli, ceny spadają, pojawia się też coraz więcej publicznie dostępnych ładowarek. Zdaniem ekspertów tej rewolucji już nic nie zatrzyma.

 Jarosław Horodecki

SUB BMW X3 to auto z górnej półki i dużych zasięgów

Wkrótce po objęciu urzędu prezydenta USA, Joe Biden obiecał, że wymieni całą rządową flotę na samochody elektryczne. To deklaracja wielkiego kalibru, bo mowa o niemal 650 tys. aut, z których obecnie korzystają różne rządowe agendy. Z tej liczby niewiele ponad 3 tys. aut to pojazdy na prąd. Wymiana tej liczby samochodów to wydatki na poziomie miliardów dolarów. W Polsce nie mamy na razie tak ambitnych planów, choć kilka lat temu premier Morawiecki obiecywał, że niedługo po naszych drogach będzie jeździć milion aut elektrycznych. To nie jest realna deklaracja, ale i tak nasze wy-

niki napawają optymizmem. Według danych zebranych przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych oraz Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, w tej chwili po polskich drogach porusza się 20 504 aut „zelektryfikowanych”, z czego nieco ponad połowa to pojazdy w pełni elektryczne (10 471 sztuk), pozostałe zaś to hybrydy plug-in, czyli takie, które można ładować z gniazdka i jeździć nimi bez włączania napędu spalinowego (jest ich 10 033). Do miliona aut w stu procentach elektrycznych droga jest jeszcze daleka, ale – biorąc pod uwagę dostępną u nas infrastrukturę, wysokie ceny aut na prąd oraz kryzys rynku motoryzacyjnego spowodowany pandemią – to i tak jest niezły wynik.

Co ważne, z roku na rok producenci aut oferują coraz większą liczbę modeli aut na prąd. O ile, według danych PSPA, w 2018 r. było to zaledwie 35 różnych modeli (zwykle bardzo drogie), w 2019 r. wybór wzrósł do 47 modeli, a w minionym roku było to już aż 100 modeli z napędem elektrycznym, ale licząc zarówno te tylko na prąd, jak i hybrydy plug-in. Klienci, tak czy siak, mają teraz ogromny wybór, poczynając od relatywnie tanich samochodów do miasta, jak choćby Fiat

500 lub Smarta, za niecałe 100 tys. zł do Audi czy Tesli za grubo ponad 400 tys. zł. „Elektryki” mogą być oczywiście droższe, gdy dobierzemy do luksusowych modeli większe baterie i mocniejszy napęd. Rozbudowując konfigurację takiego auta, łatwo dojdziemy nawet do miliona złotych. To nie jest jednak elektromobilność dla każdego.

CENĘ KSZTAŁTUJE BATERIA

Największym powodzeniem cieszą się u nas takie modele jak Nissan Leaf czy Renault Zoe, a to modele za ok. 120 tys. zł, co w przypadku samochodów na prąd jest ceną przystępną. Są one o tyle atrakcyjne, że mają już całkiem rozsądny zasięg. O ile jeszcze kilka lat temu samochód tej wielkości, kosztujący ponad 150 tys. zł, mógł przejechać niewiele ponad 150 km, to teraz np. Renault Zoe, nawet w podstawowej wersji może przejechać, przynajmniej teoretycznie, prawie 400 km. „Teoretycznie”, bo jednak do danych podawanych przez producentów, choć są one coraz bardziej wiarygodne, trzeba podchodzić ostrożnie. Zapotrzebowanie na prąd bardzo wzrasta, gdy jedziemy szybko (np. na drodze ekspresowej), jest też większe zimą, gdy temperatura powietrza spada, a my często korzystamy z ogrzewania. Wybierając się „elektrykiem” w długą podróż, warto o tym pamiętać.

Oczywiście są i samochody o jeszcze większym zasięgu. Tyle że zwykle to auta drogie, luksusowe, marek klasy premium. SUV BMW X3 z 286-konnym silnikiem na prąd przejedzie 460 km, a na pokładzie ma akumulatory o pojemności 80 kWh. Podobny zasięg uzyska też podstawowy wariant sportowej limuzyny Porsche Taycan. Tesla z kolei, w niektórych wersjach modelu X oraz modelu S, chwali się zasięgiem przekraczającym 600 km.

Samochody popularnych segmentów, np. Volkswagen ID.4, także umożliwiają przejechanie coraz większej liczby kilometrów po pełnym naładowaniu baterii. Wspomniany model z akumulatorami 77 kWh przejedzie ponad 500 km, ale kosztuje niemal 200 tys. zł. Po-

dobny dystans może też pokonać bez podłączania do gniazdka Škoda Enyaq iV, ale w wersji z większymi bateriami – za ponad 210 tys. zł. Ponad 450 km przejedziemy droższą wersją Kii Niro (za niemal 168 tys. zł). Na razie to jednak relatywnie drogie modele, nawet gdy mowa o popularnych markach. Problemem jest bowiem koszt baterii.

To się jednak wkrótce zmieni. Choćby dlatego, że w Europie znacznie wzrośnie produkcja baterii do samochodów elektrycznych, rosnąć ma również wykorzystanie do ich produkcji surowców z odzysku, także tych pochodzących ze starych baterii. Volkswagen zapowiedział już postawienie w Europie aż sześciu ogromnych fabryk baterii, które mają po 2025 r. zapewnić dostawy akumulatorów o pojemności nawet 240 GWh rocznie. Na początek ruszy produkcja w Szwecji – od 2023 r. mają tam powstawać akumulatory o pojemności 40 GWh rocznie. Później zostanie uruchomiony zakład w Niemczech – to kolejne 40 GWh na rok. Szefowie Volkswagena zapewniają, że z czasem uda się obniżyć koszty baterii, zmniejszyć ich złożoność, a także zwiększyć wydajność – to z kolei obniży koszty dla konsumenta, a także poprawi zasięg aut elektrycznych. Ta ostatnia cecha jest jedną z najważniejszych, na którą zwracają uwagę nabywcy samochodów.

O ile mogą spaść ceny „elektryków” po wdrożeniu masowej produkcji baterii? Volkswagen szacuje, że większa skala produkcji baterii może obniżyć koszty nawet o połowę. W konsekwencji cena samochodu na prąd może spaść nawet o 20 proc., bo obecnie bateria to ok. 30–40 proc. kosztów. Te ostatnie jednak stale maleją, bo – jak wynika z informacji przekazanych przez firmę Boston Consulting Group – jeszcze w 2009 r. wyprodukowanie baterii o pojemności 1 kWh kosztowało aż 700 dol., obecnie to suma rzędu 150 dol., a nawet mniej. W kolejnych latach nastąpią dalsze spadki.

Dla Volkswagena ważne jest też to, by utrzymać wysoką wydajność baterii do końca życia pojazdu.

Obecnie Niemcy gwarantują 70 proc. wydajności po ośmiu latach lub po przejechaniu 160 tys. km. Wiadomo, że parametry te można poprawić, ładując ogniwa jedynie do 80 proc. ich objętości lub korzystając z niezbyt szybkich ładowarek, np. we własnym garażu, o mocy 22 kW, zamiast superszybkich ładowarek na prąd stały (np. tych o mocy 50 kW i większej).

WYŚCIG PO NOWE TECHNOLOGIE

Warto w tym miejscu wspomnieć, że obecnie Polska jest jednym z liderów w produkcji akumulatorów litowo-jonowych, a to dzięki fabryce LG Energy Solutions, której łączna moc produkcyjna to 100 GWh rocznie. To więcej niż całe zapotrzebowanie europejskiego rynku motoryzacyjnego szacowane na 2021 r. Z polskiego zakładu LG baterie trafiają m.in. do wielu modeli koncernu Volkswagena, jak ID.3 i ID.4, lub Audi Q4 e-tron oraz Škody Enyaq iV. Tyle że eksperci twierdzą, że już w 2025 r. w Europie będzie potrzeba rocznie baterii o pojemności ok. 300 GWh, 2030 r. – już 700 GWh, a w 2035 – nawet 1300 GWh. Niestety, wygląda na to, że kolejne zakłady produkcyjne powstaną nie w Polsce, lecz tam, gdzie jest najwięcej fabryk samochodów – na Węgrzech, w Czechach i Słowacji czy w Niemczech.

TESLA w tej chwili produkuje najbardziej rozpoznawalne auta na prąd. W najbliższych latach będzie poszerzać ich gamę





Oczywiście nadal trwają prace nad ulepszeniem akumulatorów w obecnej postaci, czyli litowo-jonowych, i nad znalezieniem nowych rozwiązań. Wiele firm, w tym i koncerny motoryzacyjne, pracują zatem nad wykorzystaniem innych materiałów. Celem jest zwiększenie wydajności, minimalizowanie zjawiska utraty sprawności baterii oraz zwiększenie bezpieczeństwa tak, by maksymalnie zmniejszyć ryzyko zapłonu baterii i pożaru samochodu. Nowym pomysłem są też baterie wykorzystujące grafen. Zdaniem naukowców z Niemiec, którzy biorą udział w ich opracowaniu, mają one umożliwić bardzo szybkie ładowanie, nieosiągalne dla obecnych akumulatorów. Mają mieć też zdecydowanie wydłużoną żywotność sięgającą setek tysięcy cykli ładowania.

Na tego typu badania nie szczędzi pieniędzy Komisja Europejska, która właśnie zatwierdziła 3 mld euro pomocy publicznej dla przemysłu baterijnego. W projekcie tym weźmie udział aż 42 uczestników oraz kolejne 150 firm, które z nimi współpracują.

Celem KE jest przyspieszenie badań naukowych związanych z produkcją baterii i stworzenie partnerstw między firmami a placówkami naukowymi. W dłuższej perspektywie także i to działanie doprowadzi do wzrostu produkcji baterii i obniży ich koszty. Jest to

więc kolejny krok na drodze do elektromobilności.

A CO Z DOPLATAMI

Oczywiście nawet najlepsza bateria nie zda się na nic, jeśli nie będzie jej gdzie ładować. I tu jednak sytuacja się poprawia. Według danych PSPA mamy już w Polsce ponad 1400 stacji ładowania, co stanowi niemal 2800 punktów ładowania. Około jedna trzecia to stacje prądu stałego gwarantujące szybkie ładowanie, a pozostałe to stacje wolniejsze i o mniejszej mocy, prądu przemiennego (zwykle 22 kW lub nawet mniej). Problem w tym, że ponad 60 proc. z tych ładowarek przypada na największe polskie miasta liczące ponad 100 tys. mieszkańców. To przede wszystkim Warszawa, Katowice, Kraków, Wrocław czy Trójmiasto.

Nowych stacji jednak przybywa i eksperci przewidują, że do 2025 r. będziemy mieli ich w Polsce niemal 50 tys., co przełoży się na ponad dwukrotnie większą liczbę punktów ładowania. Aby tak się stało – jak zaznaczają przedstawiciele PSPA – potrzebne jest wsparcie państwa, w tym dopłaty do zakupu aut na prąd i fundusze na ładowarki. Ważne też, by wprowadzono dopłaty do aut kupowanych przez firmy, bo zakupy flotowe to w Polsce ponad trzy czwarte rynku nowych samochodów.

Firmy inwestują w „elektryki” i z pragmatyzmu (niższe koszty),

MAN TGE w wersji na prąd to idealne auto do wożenia towarów po mieście. Robi to tanio i bez emisji spalin

SAMOCHOODY NA PRĄD TO NIEUNIKNIJONA PRZYSZŁOŚĆ, CHOCIAŻ DO MASOWEJ ELEKTROMOBILNOŚCI JEST JESZCZE BAR-DZO DALEKO

ale też po to, by manifestować swoją chęć minimalizowania złego wpływu na otoczenie. Przykładem może być tu firma kurierska DPD, która zdecydowała się na włączenie do floty 50 dostawczych aut na prąd. Będą to MAN-y e-TGE, które mogą po pełnym naładowaniu baterii przejechać 170 km. To niby niewiele, ale jest to liczba kilometrów wystarczająca dla aut, które rozwożą przesyłki w miastach. Poza tym DPD zainwestuje też w budowę około 150 stacji ładowania dla aut elektrycznych. Tak, by zapewnić kurierom swobodę poruszania po wyznaczonym obszarze. Takich firm będzie coraz więcej, o czym świadczy rosnąca liczba elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych. Mamy ich w Polsce już niemal tysiąc.

Swoją udział w popularyzowaniu elektromobilności mają też władze polskich miast. Obecnie porusza się w nich już ponad 400 autobusów na prąd, z czego najwięcej w Warszawie (aż 161), Zielonej Górze (43), Krakowie (29) i Jaworznie (24). To przede wszystkim autobusy marki Solaris. Jest ich łącznie 324. Wiele miast w najbliższym czasie planuje zakupy takich autobusów, choć pandemia i niższe wpływy z podatków sprawiły, że część samorządów musiała przesunąć te plany na później.

To już w zasadzie pewne, że coraz większa liczba samochodów na prąd to nasza przyszłość, zwłaszcza w Unii Europejskiej czy w Stanach Zjednoczonych (szczególnie w Kalifornii). Niestety, na razie nasza polska rzeczywistość wygląda tak, że po naszych drogach porusza się ponad 23 mln aut, z których 19 mln ma ponad 10 lat. I są to niemal wyłącznie samochody spalino-we, nierzadko stare diesle.

Czy te statystyki wkrótce ulegną poprawie? To zależy. Jednym z bodźców może być nowa ustawa o elektromobilności, która ułatwi instalowanie punktów ładowania nawet w istniejących już budynkach wielorodzinnych i w końcu doprecyzuje przepisy, które pozwolą tworzyć Strefy Czystego Transportu.

RENAULT ZOE E-TECH

W 100% ELEKTRYCZNE



już od

124 900 zł

odkryj przyjemność z jazdy w 100% elektrycznym
Renault Zoe E-Tech

aż do 395 km zasięgu

Renault: lider samochodów elektrycznych w Europie*

Zasięg od 383 do 395 km dla wersji modelu Renault Zoe został określony na podstawie pomiarów według cyklu WLTP, zgodnie z wymaganiami technicznymi i wytycznymi Rozporządzenia europejskiego WE 715/2007 z późniejszymi zmianami WE 692/2008. Zasięg konkretnego pojazdu w rzeczywistych warunkach drogowych może się różnić od podanych wyników pomiarów, gdyż na wartości te wpływają m.in. takie czynniki, jak: sposób ładowania akumulatora, jego wiek, temperatura, nawierzchnia, ciśnienie w oponach, masa pojazdu, jego stan techniczny, styl jazdy kierowcy oraz warunki drogowe (natężenie ruchu, stan nawierzchni itp.). Sprawdź szczegóły u Autoryzowanych Partnerów Renault lub na stronie wlp.renault.pl. Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji na stronie Renault.pl. * Łączna sprzedaż modeli elektrycznych Renault od stycznia 2010 r. do stycznia 2021 r. według AAA DATA.



 Jarosław Horodecki

W 2020 r. przeszło połowa zarejestrowanych w Polsce nowych aut na prąd została pozyskana za pośrednictwem firm leasingowych. Głównym odbiorcą nowych samochodów są firmy, które rejestrują ponad 70 proc. wszystkich kupowanych u nas nowych aut, w tym i tych elektrycznych.

ZANIM KUPISZ, ZASTANÓW SIĘ, CZY NIE LEPIEJ WZIĄĆ W LEASING



NISSAN LEAF

to jeden z najbardziej popularnych samochodów na prąd. Można go kupić w dobrej cenie, zważywszy na jego zasięg i funkcjonalność

Samochody elektryczne z każdym rokiem stają się coraz bardziej funkcjonalne. Rośnie ich zasięg, poprawia się aranżacja kabiny, a baterie o dużej pojemności albo zajmują coraz mniej miejsca, albo umieszczane są w nadwoziu na tyle inteligentnie, że nie zajmują przestrzeni w kabinie czy w bagażniku. Nic więc dziwnego, że rośnie liczba osób, które chcą jeździć na co dzień „elektrykiem”. W większości są to jednak klienci firmowi, którzy kupują takie auta dla swoich pracowników. W sumie w 2020 r. to właśnie firmy zarejestrowały prawie 7 tys. nowych samochodów elektrycznych, do których w tej statystyce zaliczamy również hybrydy plug-in, czyli dające użytkownikowi możliwość ładowania baterii z gniazdka. Z tej liczby ponad połowa zakupów została sfinansowana przez firmy leasingowe oraz zarządzające flotami (CFM). Można zatem powiedzieć, że właśnie leasing napędza polską elektromobilność.

Co ważne, w przypadku firm aż 85,4 proc. zarejestrowanych przez nie samochodów niskoemisyjnych to auta nowe, a tylko 18,6 proc. – używane, sprowadzone do Polski. W przypadku klientów indywidualnych zdecydowanie więcej osób decyduje się na zakup pojazdu z drugiej ręki – to aż 81,4 proc., podczas gdy nowe, ekologiczne auta to zaledwie 14,6 proc. zakupów. Klienci instytucjonalni mają więc zdecydowanie większy wpływ na realną sprzedaż nowych aut poszczególnych marek obecnych w naszym kraju.

Jak zatem najlepiej kupować nowe auta na prąd? Jeśli spojrzeć na wspomniany już rynkowy trend, to najkorzystniejszym rozwiązaniem wydaje się leasing. Pod względem ogólnych zasad, jest to oczywiście dokładnie taka sama umowa jak w przypadku każdego auta osobowego. Różnice tkwią jednak w szczegółach, dzięki którym leasing „ekoaute” może być bardzo opłacalny dla niektórych przedsiębiorców.

LEASINGODAWCY PODKRĘCAJĄ OFERTY

Gdy w 2019 r. wprowadzono ograniczenia limitu podatkowego dla leasingowanych pojazdów, atrakcyjność zakupu drogiego auta zdecydowanie spadła. Na przykład auto za 250 tys. zł można rozliczyć jedynie w 60 proc., jeśli weźmiemy pod uwagę ratę leasingową oraz ewentualną opłatę wstępną (limit to tylko 150 tys. zł). Im droższe auto, tym procent ten będzie mniejszy. Inaczej jest w przypadku samochodów elektrycznych, bo w tym przypadku limit wydatków wynosi 225 tys. zł. To oznacza, że można odliczyć więcej. Przykładowo, kupując auto za 250 tys. zł (to może być świetnie wyposażony SUV na prąd), można odliczyć 90 proc. opłaty wstępnej i raty leasingowej.

Ponadto coraz więcej firm leasingowych i banków, w ramach wspierania elektromobilności, przygotowuje oferty, dzięki którym można taniej skorzystać z leasingu. W jednym z banków prowizja od tej usługi wynosi 0 zł, a dodatkowo leasingodawca nie pobiera opłaty za rejestrację auta i umożliwia wypełnienie wniosku o leasing online. Oferta taka dotyczy również hybryd.

Na tym jednak zalety „elektryków” się nie kończą. To także niskie koszty eksploatacji, o ile korzystamy przede wszystkim z własnych ładowarek – gniazdka 230 V lub „wall-boxa” ze złączem o większej mocy (nawet do 22 kW). Wówczas cena jednej kWh energii elektrycznej jest mniejsza, a koszt przejechania 100 km bije na głowę samochody z tradycyjnym napędem. Według ekspertów uśredniony koszt przejechania „elektrykiem” 100 km to tylko 30 proc. wydatków przeznaczanych na auto spalinowe. Uśredniając, za 100 km przejechany niedużym „elektrykiem” zapłacimy ok. 8 zł, a elektrycznym SUV-em – ok. 15 zł.

Wszystko zależy jednak od taryfy. Minusem jest jedynie to, że analogicznie do aut spalinowych, w przypadku „elektryków” możemy odliczyć od podatku jedynie 50 proc. kosztów prądu wykorzystanego do ich naładowania, o ile auto jest używane zarówno w firmie, jak i prywatnie. Jeśli zaś chodzi o cenę energii elektrycznej, to trzeba też pamiętać, że koszty te na pewno wzrosną, jeśli często będzie się wykorzystywać komercyjne, szybkie ładowarki. Koszt 1 kWh w tych urządzeniach może być bardzo wysoki, szczególnie jeśli nie korzystamy z abonamentu.

IDEALNY DLA FIRMY W MIEŚCIE

Samochód na prąd świetnie sprawdza się w mieście, gdzie jeździ się na krótkich dystansach, a zapas prądu na setki kilometrów nie jest potrzebny. Realnie nie trzeba zatem zbyt często korzystać z szybkich ładowarek. Wieczorem wystarczy podłączyć samochód do gniazdka i rano jeździć nim od nowa. Na dłuższych dystansach, przynajmniej w Polsce, na razie będzie trochę trudniej, bo w wielu regionach naszego kraju nadal brakuje odpowiednio gęstej sieci ładowarek. Jednak ich liczba stale rośnie, więc sytuacja może się szybko zmienić.

Ważne zalety „elektryków” to także komfort jazdy (cisza, brak skrzyni biegów) oraz prosta konstrukcja (mała awaryjność i niskie koszty eksploatacji). Z punktu widzenia firm działających w dużych miastach, ważne mogą być również przywileje, jakie w tej chwili otrzymały samochody w pełni elektryczne. To możliwość jazdy po buspasach (oszczędzamy więc czas) oraz korzystanie z miejsc parkingowych za darmo (znacząca redukcja kosztów).

Jest też szansa, że jeszcze w tym roku pojawią się rządowe dopłaty do aut elektrycznych, które będą mogły trafić także do przedsiębiorców. Czas pandemii może je nieco przesunąć w czasie, ale z drugiej strony unijne środki na „rozkreślenie” polskiej gospodarki mogą być w części skierowane właśnie na rozwój ekologicznej motoryzacji. Jaka będzie wysokość ewentualnych dopłat? Tego niestety jeszcze nie wiadomo. ☉

ELEKTRYCZNE NOWOŚCI



IONIQ 5 – HYUNDAI

IONIQ 5 – HYUNDAI BUDUJE NOWĄ MARKĘ

Hyundai oficjalnie zaczyna budowę swojej nowej submarki, która zawita w tym roku także do Europy. Po nazwą Ioniq będą sprzedawane tylko samochody na prąd, a pierwszym z nich jest model 5. Niedługo wejdzie do sprzedaży w Polsce, a jego ceny już znamy.

Ioniq 5 to auto skonstruowane przez inżynierów Hyundai, a zbudowane na platformie E-GMP, którą koreański koncern stworzył z myślą o samochodach elektrycznych. Choć auto ma długość tylko niewiele większą niż współczesne kompaktowe, to jednak jego cechą charakterystyczną jest wielki, niemal 3-metrowy rozstaw osi. W konsekwencji, samochód mierzący 4,65 m długości ma niespodziewanie obszerne wnętrze, co docenią szczególnie osoby podróżujące z tyłu.

Od początku sprzedaży nabywcy Ioniq 5 będą mieli do wyboru aż cztery wersje napędowe, różniące się mocą silnika elektrycznego: od 170 aż do 305 KM. W podstawowym wariantcie mamy przy tym akumulator o pojemności 58 kWh – za takie auto trzeba zapłacić 189 900 zł. Duet w postaci najmocniejszego silnika i akumulatora o pojemności 73 kWh to z kolei 239 900 zł. Oczywiście koreański producent dopuszcza różne możliwe kombinacje napędu i wielkości akumulatora. Warto też dodać, że mocniejsze warianty auta mają na pokładzie dwa silniki elektryczne i napęd na cztery koła. Osiągi każdej wersji Ioniq 5 są bardzo dobre. Każdy z modeli może jechać z prędkością

185 km/godz., a najmocniejszy z nich rozpędza się do 100 km/godz. w zaledwie 5,2 sek.

Co ważne Hyundai umożliwia ładowanie swojego auta prądem 800 V, co pozwala wykorzystać ładowarki o mocy 350 kW. Takiego urządzenia naładuje baterie auta od 10 do 80 proc. w zaledwie 18 min. Tyle że na razie takich ładowarek jest jak na lekarstwo, nawet w Europie Zachodniej. W większości przypadków nie będzie jednak konieczności stosowania szybkich ładowarek, bo zasięg auta jest bardzo duży: średnio [według cyklu WLTP] wynosi 481 km, natomiast podczas jazdy po mieście – nawet 686 km. Można więc będzie poprzestać na domowym gniazdku lub „wallboxie”.

MERCEDES EQA, CZYLI ELEKTRYCZNA WERSJA KOMPAKTOWEGO SUV-A

Po chętnie kupowanym, ale droгим i luksusowym modelu EQC, Mercedes wprowadza do sprzedaży kolejny samochód na prąd. Tym razem będzie to tańszy SUV o nazwie EQA. W praktyce to elektryczny odpowiednik popularnego, kompaktowego modelu GLA.

Mercedes właśnie zaczyna sprzedawać kompaktowy SUV na prąd, który ma bardzo dobre parametry. Nie dość, że napędza go mocny 190-konny silnik elektryczny, to na dodatek możemy liczyć na średni zasięg dochodzący do 426 km. To wielkość, jaka zwykle wystarczy w codziennej eksploatacji. Oczywiście po premierze podstawowej wersji Mercedes planuje także mocniejsze warianty,

ELEKTRYCZNE NOWOŚCI



MERCEDES EQA

w tym z 270-konnym silnikiem. Jak przystało na SUV-a, auto ma być dostępne zarówno z napędem na cztery koła, jak i jedynie na przednią oś.

W EQA kabinie znajdziemy rozwiązania dobrze już znane z innych modeli Mercedesa, w tym panoramiczny ekran zastępujący wskaźniki, jak i drugi – stanowiący interfejs między autem a użytkownikiem. Całością zarządza kolejna wersja systemu MBUX, który Mercedes wprowadził po raz pierwszy w obecnej generacji klasy A.

Co ważne z punktu widzenia pasażerów akumulatory nie ograniczają przestrzeni w kabinie, bo umieszczono je pod podłogą. Zachowano też spory bagażnik – ma on objętość 340 l. Niestety, jest on jednak mniejszy o 100 l niż dostępny w spalinywym modelu GLA.

Akumulatory w EQA mają pojemność 66,5 kWh, co w przypadku 190-konnego EQA 250 pozwala przejechać, według cyklu WLTP, wspomniane już 426 km. Zapas energii można przy tym uzupełnić wykorzystując prąd zmienny o mocy do 11 kW lub stały do 100 kW.

NOWY ELEKTRYCZNY VOLKSWAGEN – TYM RAZEM SUV

Volkswagen, zgodnie z zapowiedziami, poszerza swoją ofertę aut na prąd. Pod kompaktowym ID.3, który z założenia odpowiada popularnemu Golfowi, teraz do oferty wchodzi ID.4, który ma bardziej rodzinny charakter. To zgrabny SUV, który nawet w podstawowej odmianie przejdzie do 346 km.

Już wcześniej Volkswagen sprzedawał, także w Polsce, premierowe wersje tego modelu z bardzo bogatym wyposaże-

niem, ale za duże pieniądze. Teraz ID.4 można kupić zdecydowanie taniej.

W podstawowym wariantie mamy akumulator o pojemności 52 kWh [zasięg – 346 km] i silnik o mocy 148 KM, który pozwala rozpędzić auto do 100 km/godz. w 10,9 sek. Mocniejszy wariant to 170 KM i przyspieszenie do setki w 9 sek. [w tym przypadku cena 169 790 zł]. Odmiany z większym akumulatorem, o pojemności 77 kWh, kosztują co najmniej 190 890 zł, ale wówczas mamy do dyspozycji 204 KM i zasięg do 523 km.

NISSAN ARIYA – CZY POWTÓRZY SUKCES LEAFA?

Japońska marka twierdzi, że to jedna z najważniejszych premier Nissana w ostatnich latach. Ariya to crossover zaprojektowany od początku jako auto na prąd, a jego zadanie to rywalizacja z takimi modelami, jak Volkswagen ID.4

czy Škoda Enyaq iV. Nowy Nissan właśnie został pokazany w Polsce.

Nissan nie ukrywa, że docelowo w Europie chce się skupić na segmencie aut na prąd oraz SUV-ów i crossoverów. Ariya łączy te dwie strategię: będzie to przecież elektryczny crossover o kompaktowych rozmiarach. Jego długość to niespełna 460 cm, ale mimo to w kabinie miejsca jest pod dostatkiem. Elektryczny napęd pozwala ją efektywnie wykorzystać. Co więcej, do dyspozycji mamy też bagażnik o objętości 468 l [w wersji z napędem na jedną oś] lub 415 l [w odmianie 4x4].

W najmocniejszej odmianie Nissan Ariya będzie wyposażony w dwa elektryczne silniki o łącznej mocy 394 KM – dzięki nim rozpędzi się do setki w 5,1 sek. i będzie mógł jechać nawet 200 km/godz. W takim wariantie auto ma mieć na pokładzie baterie o pojemność 90 kWh, które pozwolą przejechać 400 km.

Nissan zapewnia, że auto w podstawowej wersji nie będzie kosztować więcej niż 200 tys. zł.



VOLKSWAGEN ID.3



NISSAN ARIYA



NISSAN
INTELLIGENT
MOBILITY



Nissan LEAF
100% elektryczny

5 lat gwarancji

Dołącz do elektrycznej rewolucji!

Zdjęcia są jedynie ilustracją. Dane i fakty podane w niniejszej reklamie służą wyłącznie celom informacyjnym i nie stanowią oferty zawarcia umowy. Zużycie energii (Wh/km): w cyklu mieszanym 171 – 185; emisja CO₂ w cyklu mieszanym (g/km): 0. Zero emisji CO₂ podczas jazdy. Rozszerzona Gwarancja Nissana jest produktem ubezpieczeniowym, oferowanym przez Nissan International Insurance Ltd. Oferowane dodatkowe 2 lata rozszerzonej gwarancji jest ważne dla limitu 100.000 km. (oprócz 3-letniej gwarancji producenta, oferowany produkt rozszerzonej gwarancji obejmuje dodatkowe 2 lata lub łączny przebieg 100.000 km w okresie 5 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej). Informacja nie jest kompletna. Produkt jest zgodny z Ogólnymi Warunkami Ubezpieczenia. W celu uzyskania bliższych informacji prosimy skontaktować się z autoryzowanym dealerem Nissana.



www.mycompanypolska.pl