

Pierwszy polski dostawczy samochód elektryczny

13 lipca 2023

Największe firmy motoryzacyjne przeznaczają setki milionów dolarów na rozwój nowych platform dla pojazdów elektrycznych. Polskiej spółce Innovation AG z Dolnego Śląska udało się to zrobić w niecałe trzy lata, za zaledwie ułamek tego budżetu. Stworzony przez nią eVAN – w pełni elektryczny samochód dostawczy, który jest w stanie przejechać nawet do 400 km na jednym ładowaniu – uzyskał niedawno dopuszczenie do ruchu, a w tej chwili trwają rozmowy o rozpoczęciu jego seryjnej produkcji. „eVAN jest pierwszym prawdziwie polskim samochodem elektrycznym. Od początku był tworzony jako produkt nastawiony na komercjalizację, który ma być odpowiedzią na potrzeby rynkowe” – podkreśla Tomasz Drzał z Innovation AG.



„Budowa eVAN-a i platformy EAGLE jest przełomem na polskim rynku automotive i elektromobilności. Jesteśmy w stanie konkurować dzięki nim z najlepszymi firmami globalnymi” – mówi agencji Newseria Biznes Tomasz Drzał. „Nie spodziewaliśmy się, że będziemy w stanie w Polsce stworzyć taki produkt na poziomie światowym. Ale trzeba też pamiętać, że Polska jest zagłębiem programistów i inżynierów, pod tym względem jesteśmy naprawdę w światowym topie. A dzisiaj elektromobilność i automotive to nie są elementy mechaniczne czy zbudowanie karoserii, to są przede wszystkim systemy i oprogramowanie”.

eVAN to w pełni elektryczny pojazd dostawczy z napędem 4×4, zaprojektowany przez polską spółkę Innovation AG ze Zgorzelca w ramach konkursu ogłoszonego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Do tej pory powstały dwa prototypy tego pojazdu, które są już po przeglądach rejestracyjnych i w kwietniu tego roku uzyskały dopuszczenie do ruchu. Miesiąc później pokonały

na jednym ładowaniu trasę o długości ok. 400 km z siedziby Innovation AG w Trójcy do Zielonej Góry i z powrotem. Tym samym pierwszy polski samochód elektryczny może się obecnie pochwalić największym na świecie zasięgiem na jednym ładowaniu. „eVAN jest samochodem dostawczym i mieści się w klasie N1, czyli ma ładowność do 1 t i z takim obciążeniem na pace jest w stanie przejechać 350 km, co pokazały też badania przeprowadzone w NCBiR. Natomiast kilka tygodni temu zrobiliśmy test tego auta w warunkach stricte drogowych. Bez żadnych ulepszeń w normalnym ruchu te samochody przejechały 400 km. Nie były co prawda zapakowane, ale to jest bardzo dobry wynik. Według naszej wiedzy w tej chwili nikt inny na świecie nie jest w stanie osiągnąć takiego wyniku elektrycznym samochodem dostawczym” – mówi przedstawiciel spółki.

Oba egzemplarze eVAN-a powstały na platformie EAGLE, stworzonej w całości przez polskich inżynierów i mechaników, która składa się z podwozia, układu hamulcowego, napędowego, układu kierowniczego i zawieszenia. Konstruktorzy Innovation AG od podstaw zaprojektowali też ramę i kabinę pojazdu. Spółka podaje, że polskie komponenty i myśl techniczna stanowią w sumie ok. 70 proc. konstrukcji eVAN-a. „Wszystkie części, które zostały zaprojektowane w tym samochodzie, były od początku projektowane z myślą o polskich dostawcach. W tej chwili w zasadzie tylko baterie, na których jeżdżą pierwsze samochody eVAN, są sprowadzane z zagranicy, natomiast nic nie stoi na przeszkodzie, aby one również były produkowane w Polsce. Polska jest karoseria, polska jest przede wszystkim rama i polski jest też system sterowania tym autem i całe oprogramowanie” – wymienia Drzał.

Jak podkreśla, eVAN był od początku tworzony jako produkt nastawiony na komercjalizację, który ma być odpowiedzią na potrzeby rynkowe. „Stąd też eVAN jest dostawczym samochodem elektrycznym, ponieważ to właśnie w tej branży odnajdujemy największe zapotrzebowanie i potencjał wzrostu. To są chociażby m.in. firmy kurierskie, a wiadomo, że ten sektor

obecnie rozwija się w Polsce bardzo intensywnie. Zatem taki samochód elektryczny, który mógłby jeździć w branży kurierskiej na tzw. ostatniej mili, jest znakomitą odpowiedzią na zapotrzebowanie rynku” – mówi ekspert.

Według konstruktorów platforma EAGLE i konstrukcja eVAN-a są jednak na tyle uniwersalne, że mogą znaleźć zastosowanie we wszystkich branżach i tam, gdzie rynek będzie potrzebował samochodu zadaniowego o dużej nośności. „To mogą być np. samochody zadaniowe dla straży miejskiej, policji, pogotowia czy służb leśnych” – mówi Tomasz Drzał. „To są samochody elektryczne, bezemisyjne, które znakomicie odnajdują się w ruchu miejskim. Nie są jeszcze przeznaczone do dalekich podróży, np. z Gdańska do Krakowa, natomiast już we wszystkich dużych polskich miastach i ich okolicach na pewno będą się sprawowały lepiej niż samochody spalinowe. Dlatego zapotrzebowanie na tego typu pojazdy może być bardzo duże”.

Nad projektem eVAN-a pracowało w sumie kilkadziesiąt osób z Innovation AG oraz firm podwykonawczych, uczelni i instytutów badawczych. Jego stworzenie kosztowało do tej pory kilkadziesiąt milionów złotych, czyli zaledwie ułamek budżetów największych firm motoryzacyjnych przeznaczanych na rozwój nowych platform dla pojazdów elektrycznych. Kolejnym etapem będzie wdrożenie pojazdu do produkcji (tym są już zainteresowani inwestorzy z Azji i Bliskiego Wschodu, trwają rozmowy na ten temat), a zdaniem jego twórców eVAN będzie w stanie konkurować cenowo z autami porównywalnej kategorii dostarczany przez dużych producentów. „Kolejnym krokiem musi być fabryka tych samochodów, ponieważ one są przygotowane do seryjnej produkcji w tysiącach sztuk. To nie jest już domeną Innovation AG, bo my jesteśmy spółką technologiczną, swego rodzaju hubem innowacji. Natomiast naszym zdaniem powstanie takiej fabryki w Polsce to jest kwestia około dwóch lat, czego byśmy sobie bardzo życzyli. Takie fabryki są na świecie i naprawdę nic nie stoi na przeszkodzie, aby eVAN-a produkować w Polsce masowo” – zapewnia ekspert.

W pojazdach eVAN zamontowano baterię o pojemności 105 kWh, której wydajność w niskich temperaturach ma wspomagać pompa ciepła stosowana też w czołgach Leopard. Maskę i część dachu pokrywają panele słoneczne o mocy 260 W, które mogą pokrywać nawet połowę zapotrzebowania układu klimatyzacji na moc. Auto ma pneumatyczne zawieszenie, trzystopniową skrzynię biegów, a jego poszycie jest w całości wykonane z włókna węglowego.

„eVAN był projektem bardzo skomplikowanym i to jest zresztą w tej chwili obraz całego światowego rynku elektromobilności na świecie. Nie ma zbyt wielu firm, które byłyby w stanie wyprodukować platformę dla samochodów elektrycznych. W globalnej skali można by je policzyć na palcach dwóch rąk. Dla przykładu mogę powiedzieć, że jeżeli duży koncern, na przykład Volkswagen, opracuje platformę dla swoich samochodów, to na tej jednej platformie są w stanie jeździć skody, audi, volkswageny czy nawet lamborghini. Dlatego jest to tak unikalny produkt i oczywiście opracowanie tej platformy, która nazywa się EAGLE – i nie przez przypadek tłumaczy się na polski jako orzeł, ale też jest to akronim od najistotniejszych cech tej platformy – to było największe wyzwanie. Na tej platformie można później stworzyć dowolny samochód dostawczy, czy to byłyby karetki, pojazdy policji, straży pożarnej, służb leśnych, czy straży miejskiej” – podsumowuje Tomasz Drzał.

Zgodnie z harmonogramem pojazd dostawczy ma być gotowy do produkcji na przełomie tego i kolejnego roku.

Źródło: Biznes.Newseria.pl