



My, dziennikarze, możemy wyrazić opinię na temat jakiegoś samochodu. Nawet na temat tego, czy – wg nas – spotka się z uznaniem flotowców, czy nie. Jednak lepiej jest zapytać bezpośrednio u źródła, czyli osoby, która faktycznie odpowiada za zakupy do flot. Łukasz Jania miał okazję przetestować elektrycznego Volkswagena e-Golfa.

## Prąd we flotach



**Tomasz Siwiński:** Często doradzasz klientom wybór samochodów, zdarzyło się kiedyś, że klient chciał samochód elektryczny?

**Łukasz Jania:** Tak, zdarzyło się i nawet klient kupił dwa samochody elektryczne, jednak jest to wyjątek od reguły. O ile w świadomości klientów coraz częściej pojawia się szeroko rozumiana polityka ekologiczna, to z faktycznym zakupem pojazdów ekologicznych bywa różnie. Floty coraz częściej pytają o samochody z napędem hybrydowym, ponieważ pojawiają się informacje w mediach, że takie samochody są coraz bardziej popularne. Samochodów hybrydowych jest u naszych klientów

coraz więcej. Wracając do samochodów elektrycznych, to u jednego z moich klientów przeprowadzamy projekt wdrożenia elektrycznego samochodu dostawczego. Problemem, jaki pojawia się przy samochodach elektrycznych dziś w Polsce, jest to, że niewiele firm CFM jest w stanie skalować takie pojazdy.

**Jaka, Twoim zdaniem, jest szansa, że samochody elektryczne zaistnieją w ciągu kilku lat na poważnie we flotach?**

Tutaj chciałbym się podzielić ciekawą sytuacją. Miałem okazję jeździć e-Golfem przez kilka dni, podczas których miałem spotkania z klientami. Każdy z nich, nie-

zależnie czy był to manager, czy prezes zarządu, chciał zobaczyć samochód, którym przyjechałem. Oczywiście, po obejrzeniu e-Golfa przez kilkanaście minut tematem rozmowy było, jaka jest szansa, aby w Polsce faktycznie we flotach były wykorzystywane samochody elektryczne. Wniosek jest następujący. Samochody elektryczne za kilka–kilkanaście lat będą obecne w polskich firmach i to nie tylko tych z zagranicznym kapitałem. Wielu przedsiębiorców patrzy na alternatywne zasilanie pojazdów z wielkim zaciekawieniem. Problemem jest teraz brak infrastruktury, umożliwiającej szybkie ładowanie pojazdów, oraz przede wszystkim brak ja-



## Łukasz Jania

– prezes Zarządu Fleet Partners, członek Zarządu Stowarzyszenia Kierowników Flot Samochodowych. Doktorant na Uniwersytecie Ekonomicznym w Poznaniu, gdzie zajmuje się naukowo sprawami związanymi z zarządzaniem flotami w przedsiębiorstwach. Przez kilka lat zarządzał międzynarodową flotą samochodową w grupie Kofola w takich krajach jak Polska, Czechy, Słowacja. Był odpowiedzialny za rozwój strategii flotowej na tych trzech rynkach. Laureat ludzi dekady 2001–2011 według czasopisma „Fleet”, laureat Fleet Leader 2011. Jest członkiem zarządu Stowarzyszenia Kierowników Flot Samochodowych oraz Česká Asociace Fleet Managementu – czeskiego stowarzyszenia zarządzania flotą. Prowadzi szkolenia z zakresu zarządzania flotami samochodów. Prywatnie mąż i ojciec dwójki dzieci. Jego hobby to jazda na rowerze oraz wyścigi samochodowe.

kichkolwiek ulg w zakupie i użytkowaniu takich aut. Osobiście również uważam, że za kilka lat będziemy świadkami rosnącej liczby pojazdów elektrycznych we flotach, przede wszystkim w tych przedsiębiorstwach, które potrzebują pojazdów tylko do poruszania się po mieście.

### Co, Twoim zdaniem, jest największym plusem, a co minusem takich aut?

Ewidentnym plusem jest, że samochód jest w pełni ekologiczny, tzn. nie zaruwa środowiska. Dodatkowo e-Golf wygląda jak normalny pojazd różniący się kilkoma elementami od standardowej wersji. Elektryczny VW to również auto, w którym panuje cisza podczas jego użytkowania. Przyspieszenie można porównać do silni-

ka benzynowego, mającego dużą pojemność, co zawdzięczamy niewątpliwie momentowi 270 Nm. Bardzo dużym plusem jest system Brake Blending, jest to proces, gdzie przy mniej intensywnym hamowaniu wytrącanie prędkości jest generowane tylko przez silnik elektryczny, natomiast przy większej prędkości przez silnik elektryczny i hydrauliczny układ hamulcowy. A w praktyce przy niedużych prędkościach samochodem hamuje się bez używania hamulców. Jeżeli chodzi o minus, to jednym z najważniejszych jest zasięg w przypadku mojej codziennej pracy. Na parkingu koło biura nie było jak doprowadzić zasilania do ładowania samochodu. Realny zasięg około 160 kilometrów w zupełności wystarczy dla osoby dojeżd-

żającej do pracy. Dla osób, które w ciągu dnia muszą przemieszczać się po mieście, na pewno będzie to dobre rozwiązanie, kiedy np. do parkingu zostanie poprowadzone zasilanie pojazdu. Mimo wszystko, jak wskazuje producent, koszt przejechania 100 kilometrów to tylko 7,11 zł. Co przy wyliczaniu TCO będzie bardzo dużym plusem. Podsumowując, myślę, że e-Golf ma więcej plusów niż minusów.

### Jako ekspert wiesz, że patrzy się na TCO. E-Golf ma silne strony w tej materii, ale są też pewne niewiadome, jak RV modeli elektrycznych. Uda się zbilansować plusy i minusy?

W momencie obliczania TCO dla takiego samochodu jak e-Golf to wyliczenia teoretyczne. Realne TCO będziemy znać za 2–3 lata kiedy te samochody będą oferowane na rynku wtórnym, wtedy też będziemy znać konkretne koszty energii/serwisu itp. Co do wartości rezydualnej to, według mnie, uda się to zbilansować tym, że takie samochody na rynku wtórnym będą cieszyły się sporym powodzeniem z uwagi na fakt, że coraz więcej ludzi jest przekonanych do alternatywnych paliw stosowanych w samochodach. Nasze społeczeństwo nieprędko przesiądzie się na komunikację miejską, a duża chęć posiadania samochodu, którego koszt użytkowania będzie niski, dodatkowo specjalne miejsca na doładowanie samochodów elektrycznych spowodują coraz większe zainteresowanie takimi samochodami nie tylko wśród klientów indywidualnych, a również we flotach samochodowych.

**Fleet**

Zasięg jest więcej niż wystarczający w mieście, a dodatkowo "tankowanie" nie następuje większych problemów. Dynamika, zdaniem naszego rozmówcy, jest doskonała.