

[Akceptuje](#)

W ramach naszej witryny stosujemy pliki cookies w celu świadczenia państwu usług na najwyższym poziomie, w tym w sposób dostosowany do indywidualnych potrzeb. Korzystanie z witryny bez zmiany ustawień dotyczących cookies oznacza, że będą one zamieszczone w Państwa urządzeniu końcowym. Możecie Państwo dokonać w każdym czasie zmiany ustawień dotyczących cookies. Więcej szczegółów w naszej [Polityce Prywatności](#)

[Portal](#) [Informacje](#) [Katalog firm](#) [Praca](#) [Szkolenia](#) [Wydarzenia](#) [Porównania międzylaboratoryjne](#)
[Kontakt](#)



[Laboratoria](#)
[.net](#)
[Innowacje](#)
[Nauka](#)
[Technologie](#)

[Logowanie](#) [Rejestracja](#) [pl](#)

Newsletter

zapisz się



- [Nowe technologie](#)
- [Felieton](#)
- [Tygodnik "Nature"](#)
- [Edukacja](#)
- [Artykuły](#)
- [Przemysł](#)

[Strona główna](#) > [Przemysł](#)

Świat stawia na samochody napędzane wodorem



Samochody zasilane wodorem to przyszłość światowej motoryzacji. Są ekologiczne, mają dobre parametry techniczne i używają paliwa, które nie uzależnia gospodarki od eksporterów ropy. Przybywa krajów, w których są już dostępne, jednak w Polsce brakuje zachęt dla ich posiadaczy, a przede wszystkim stacji, na których można takie pojazdy tankować.

Samochody zasilane wodorem są na razie znacznie droższe od klasycznych wozów. Toyota Mirai ma np. kosztować w Niemczech 66 tys. euro netto, czyli w Polsce, z VAT-em jej cena sięgałaby 350 tys. zł. To 3-4 razy więcej niż benzynowe wozy podobnej klasy. Jako nowość technologiczna o ciekawych parametrach samochód wodorowy bez problemu znalazłby jednak nabywców.

- Świadomość kierowcy, który porusza się takim samochodem, jest niesamowita - podkreśla w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Mikołaj Krupiński, rzecznik prasowy Instytutu Transportu Samochodowego. - Porusza się samochodem, który na dobrą sprawę nie wywiera żadnego wpływu na środowisko naturalne, i to jest ta największa zaleta pojazdu zasilanego wodorem, mającego napęd elektryczny.

Według niego wodór jest paliwem przyszłości nie tylko dla samochodów osobowych, lecz także dla pojazdów komunikacji miejskiej czy towarowych. Takie auta nie tylko nie zaturwiają otoczenia, ale też mają wyższą sprawność. Są też znacznie lżejsze i inaczej skonstruowane. Nie wymagają ciężkich i zajmujących przestrzeń mechanizmów, dużego spalinowego silnika, masywnej skrzyni biegów ani przekładni napędowych. Z czasem wszystkie mechanizmy takich pojazdów będzie można ukryć w płaskiej podłodze, pasażerom i ładunkowi pozostawiając pełną przestrzeń nadwozia.

- Fakt, że wodór możemy wykorzystywać jako paliwo, budzi największe emocje, bo jest to paliwo alternatywne do powszechnie stosowanych paliw ropopochodnych - zwraca uwagę Mikołaj Krupiński. - Efektem reakcji chemicznej w ogniu paliwowym wodoru z tlenem jedyną pozostałością, nazwijmy to negatywną, jest para wodna. Natomiast plusem jest to, że mamy czystą energię elektryczną, którą dostarczamy do silnika elektrycznego napędzającego samochód.

Jak podkreśla Krupiński, napęd wodorowy jest dziś całkowicie bezpieczny i sprawdzony, posiada homologację zarówno europejską, jak i innych światowych instytucji. Samochody te są dopuszczane na rynki światowe, spełniają wszystkie wymagania stawiane prawem. Jest już dwóch światowych producentów, Toyota i Hyundai, którzy już mają w pełni produkcyjne samochody wodorowe. Można by je też sprowadzać do Polski. Problem w tym, że na razie nie byłoby gdzie ich tankować.

- Najważniejszym krokiem na drodze do upowszechniania instalacji wodorowych, czyli samochodów wodorowych, będzie rozbudowa infrastruktury wodorowej - mówi rzecznik prasowy Instytutu Transportu Samochodowego. - Dopiero zapewnienie rozbudowanej infrastruktury w Europie, bo skupiamy się przede wszystkim na rynku polskim, europejskim, pozwoli na dynamiczny rozwój tej gałęzi motoryzacji.

W ramach europejskiego projektu HIT-2-Corridors, w którym brał udział Instytut Transportu Samochodowego, szacowano możliwości stworzenia infrastruktury wodorowej w Europie. W trzech krajach w ramach projektu wybudowano stacje wodorowe. Mikołaj Krupiński z Instytutu Transportu Samochodowego liczy, że wraz z kontynuacją tego projektu powstaną one także w Polsce, a według planów pierwsze dwie mają zacząć działać jeszcze w tej dekadzie. Żeby jednak Polacy zaczęli kupować ekologiczne środki transportu, potrzebna jest też zmiana przepisów.

- Kluczowe jest pojawienie się zachęt, czyli forma dopłaty do zakupu takiego samochodu, np. darmowy wjazd do centrów miast, jeżeli takie będą płatne, możliwość poruszania się buspasami dla takich samochodów, uprzywilejowanie w postaci darmowych parkingów. Ale możliwe są też inne zachęty, które w dłuższej perspektywie spowodują, że kierowca będzie chciał kupić taki samochód - mówi Krupiński.

Źródło: www.newseria.pl

<http://laboratoria.net/przemysl/24755.html>

Informacje dnia: [Ekrany dotykowe bez problematycznego indu Świat atomów i cząsteczek Żyjemy w czasach multitożsamości Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy? Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu Ekrany dotykowe bez problematycznego indu Świat atomów i cząsteczek Żyjemy w czasach multitożsamości Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy? Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu Ekrany dotykowe bez problematycznego indu Świat atomów i cząsteczek Żyjemy w czasach multitożsamości Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy? Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu](#)

Partnerzy