

WYWIAD Z PROJEKTANTEM GRZEGORZEM CZECHOWSKIM

Co stanowiło dla Pana główne źródło inspiracji podczas projektowania elektrycznego pojazdu dostawczego URSUS Elvi?

Nie jestem w stanie wskazać jednego, konkretnego źródła inspiracji, które wyraźnie wpłynęło na kształt projektu. Myślę, że nic takiego sprecyzowanego po prostu nie było. Natomiast dość często w ostatnim czasie wracam do moim zdaniem złotego okresu projektów nadwozi z lat 50-tych oraz 60-tych i modeli takich jak np.: Ferrari 250 GTO, Alfa Romeo 33 Stradale, czy Austin Healey 100-6. Naprawdę piękne wozy. Z drugiej strony ciągle staram się też śledzić nowości, że wymienię tylko bardzo ciekawy koncept Mazdy Kai, czy jeden z nowszych dzieł włoskiego studia projektowego Zagato- Aston Martin Vanquish Zagato Speedster. Oczywiście nie sposób nie zerkać na tendencje w rozwoju elektrycznych samochodów tak osobowych, jak i dostawczych. Tu widać wyraźnie dwie linie, jedna wykorzystująca nadwozia spalinowych bliźniaków danej konstrukcji elektrycznej, druga uwzględniająca specyfikę odmiennego napędu, a co za tym idzie starająca się poprzez budowę obniżyć chociażby opory powietrza. Ta druga opcja jest mi oczywiście bliższa. Samochody elektryczne powinny wyglądać inaczej.

Czy wierzy Pan w elektryczną przyszłość transportu samochodowego?

Jesteśmy świadkami tej przemiany. Tego tym razem już nic nie powstrzyma. Wielkie koncerny, takie jak Volvo, już zaplanowały przejście na produkcję pojazdów wyłącznie elektrycznych i w przypadku tej konkretnie firmy jest to już rok 2019. Siłą rzeczy największy rozwój elektromobilności jest i będzie w państwach skandynawskich, w Niemczech i w Ameryce. Wiąże się to z większą zamożnością tych społeczeństw, ale też z bardzo konkretnym i rozwiniętym systemem dopłat. W Polsce bardzo intensywnie za to rozwijają się inwestycje w sektorze transportu publicznego. Nie wiem, czy gdzieś jeszcze w Europie został zrealizowany większy kontrakt, niż ten który realizuje Ursus dla MZK w Zielonej Górze. To jest jednorazowo aż 47 autobusów elektrycznych.

Co stanowiło największe wyzwanie w procesie projektowania prototypu URSUS Elvi?

Dla mnie jako projektanta nadwozi skala zmian pomiędzy zakładanym pierwszym konceptem,

a projektem prototypowym. Przy czym chciałbym zaznaczyć, że pomiędzy modelem wydrukowanym, zaprezentowanym w Hanowerze, a postacią finalną powstał jeszcze jeden koncept, który został stworzony z dbałością o niwelowanie oporów powietrza, czyli obniżenie tzw. współczynnika Cx. Niestety poprzeczka pod względem konstrukcyjnym została zawieszona tak wysoko, że znacząco opóźniłoby to debiut pojazdu, stąd też decyzja o rozwoju modelu bardziej klasycznego, czyli postaci którą przybrał Elvi obecnie. W efekcie tego pojazd powstał w niezwykle krótkim czasie i to także stanowiło wyzwanie nie tylko dla mnie, ale wszystkich osób zaangażowanych w rozwój projektu.

Jakie udogodnienia dla kierowców zostały uwzględnione w kabinie pojazdu?

W wyposażeniu standardowym przewidujemy dwa wyświetlacze. Jeden z podstawowymi informacjami takimi jak prędkościomierz, czy informacje o zasięgu, umieszczony za kierownicą, drugi - w postaci mobilnego tabletu umieszczonego w doku, który będzie można indywidualnie skonfigurować, dodawać swoje ulubione lub sprofilowane aplikacje. W desce rozdzielczej oczywiście niezbędne schowki i skrytki bardzo przydatne zwłaszcza firmom kurierskim. Do standardu należeć będą również klimatyzacja i elektrycznie sterowane szyby. Pamiętajmy też, że jest to pojazd bez klasycznej skrzyni biegów, czyli użytkowanie pojazdem będzie zdecydowanie bardziej przyjemne i łatwe.

Które z obecnych trendów motoryzacyjnych mają Pana zdaniem największe szanse na zdominowanie rynku samochodów dostawczych i osobowych?

Myślę, że dla wszystkich bardzo interesujący jest rozwój pojazdów autonomicznych. Systemy kontrolujące ruch pojazdu są bardzo zróżnicowane i zazwyczaj nawzajem się uzupełniają. Kamera, GPS, laser, ultradźwięk, czy nawet radar to tylko niektóre z technologii sterujące pojazdem. Rozsądne połączenie tych metod i jednocześnie utrzymanie niezbyt skomplikowanej, niezawodnej struktury będzie kluczem do sukcesu. Nie wiem, czy najsensowniejszym pomysłem nie byłoby np. wdrożenie tej technologii w pierwszej kolejności w miejskich pojazdach szynowych, gdzie ewentualne niedociągnięcia, błędy byłyby przynajmniej teoretycznie mniej poważne w skutkach. Przede wszystkim jednak wdrożenie tego typu pojazdów wymaga jednoczesnych zmian prawnych w przepisach ruchu drogowego, czy nawet kodeksie cywilnym.

Czy ELVI będzie konkurencyjnym produktem na polskim rynku?

Elvi jest jedynym polskim elektrycznym samochodem dostawczym o całkowitej ładowności 3,5t. Jest to jednocześnie odrodzenie polskich tradycji motoryzacyjnych, które zwłaszcza w zakresie produkcji pojazdów użytkowych są całkiem spore. Jest to bardzo ciekawa propozycja np. dla firm kurierskich, które użytkując tego typu pojazd także podnoszą swój prestiż. W dużych miastach, gdzie coraz większą rolę odgrywa dbałość o czyste powietrze wprowadzenie jak największej ilości pojazdów z alternatywnym napędem powinno być priorytetem. Pamiętajmy też o tym, że jest to pojazd niezwykle cichy. To jest dodatkowy atut zwłaszcza w użytkowaniu w kurortach wypoczynkowych, pracach porządkowych w parkach, czy chociażby transporcie w godzinach nocnych.

Czy ELVI ma szansę na ekspansję na rynki zagraniczne?

Elektryczne pojazdy dostawcze w tym segmencie to ciągle nisza. Ich sprzedaż, także w Europie, dopiero rusza. To jest absolutny początek, a to zdecydowanie podnosi szansę na powodzenie tego projektu. Myślę, że Elvi będzie przede wszystkim projektem konkurencyjnym cenowo. Pojazd będzie elastyczny pod względem zastosowania różnych typów zabudowy takich jak kontener, chłodnia, wywrotka, czy w przyszłości zabudowa przystosowana także do przewozu ludzi. My ze swej strony robimy wszystko, by auto wyszło najlepiej jak to możliwe.