

RENAULT: PRACUJEMY NAD BATERIAMI NA ELEKTROLIT STAŁY

Intensywnie pracujemy nad bateriami na elektrolit stały, ponieważ mają potencjał do zrewolucjonizowania rynku motoryzacyjnego. Dlatego nazywamy je "Świętym Graalem" elektryfikacji - powiedział PAP szef ds. samochodów elektrycznych koncernu Renault Gilles Normand.

"Razem ze start-upami bardzo ciężko pracujemy nad bateriami nowej generacji. Jednym z założeń przyświecających inżynierom jest zdecydowane ograniczenie zależności od kobaltu, a nawet jego wyeliminowanie. Myślę, że jest szansa, iż takie ogniwa pojawią się ok. 2024 - 2025 roku" - ocenił Normand na marginesie salonu samochodowego w Genewie. Dodał, że jednym z podmiotów, który uczestniczy w badaniach jest start-up Ionic Material. Pracuje on m.in. nad specjalnymi polimerami.

Według analityków dostawy kobaltu mogą nie zaspokajać popytu na ten surowiec już w 2020 r. Jest to związane ze zwiększającą się produkcją pojazdów elektrycznych, zwłaszcza w Chinach i Europie, wywołaną potrzebą spełniania bardziej rygorystycznych przepisów dotyczących emisji spalin. Agencja Kyodo informowała w styczniu, że chińskie firmy gromadzą obecnie zasoby kobaltu na całym świecie. 54 proc. światowych dostaw surowca w 2016 r. pochodziło z Konga.

Eksperti zwracają uwagę, że baterie na elektrolit stały mają wiele zalet w porównaniu z popularnymi obecnie litowo-jonowymi. Jednak te drugie nadal będą rozwijane.

"Obecnie korzystamy z technologii NMC (Nikiel, Mangan, Kobalt) w średniej skali 6:2. Jest jednak szansa, aby osiągnąć 7:1, czyli stopniowo poprawiać mieszankę chemiczną, ograniczając wykorzystanie kobaltu przy jednoczesnym ulepszeniu wydajności" - tłumaczył Normand, zwracając jednocześnie uwagę, że baterie litowo-jonowe mają nadal potencjał rozwojowy. "Jednak następnym krokiem są baterie na elektrolit stały, z którymi wiążemy duże nadzieje. (...) Ich zastosowanie może znacznie obniżyć cenę samochodu elektrycznego" - dodał.

"Takie ogniwa są bardziej odporne na temperatury, a to już bardzo duża zaleta. Przy rosnących rozmiarach baterii ludzie chcą coraz szybciej je ładować, to przekłada się na wzrost ich temperatury i wymaga chłodzenia. Przy obecnych bateriach tracimy bardzo wiele na obniżanie ich temperatury. W przypadku elektrolitu stałego nie musimy tego robić - to ogromna korzyść. Są też bardziej kompaktowe, dlatego można zmagazynować więcej energii w takiej samej jednostce objętości. Na koniec łatwiej się ładują i są zwyczajnie bezpieczniejsze" - wyliczał szef oddziału Renault ds. samochodów elektrycznych. Zwrócił uwagę, że podczas ciężkiego wypadku nawet uszkodzona bateria jest zdolna do dalszej pracy.

Mimo że obecnie pojazdy elektryczne nie cieszą się dużą popularnością, to zdaniem analityków UBS w połowie przyszłej dekady będą stanowić 16 proc. sprzedanych aut. Nad bateriami na elektrolit stały pracują m.in. BMW i Toyota. Szacuje się, że japoński koncern pierwszy wprowadzi na rynek tę technologię.

jw/PAP