

# Inwestorzy zrzucili się na polski mikrosamochód Triggo

**Polski startup Triggo testuje już prototypy miejskiego mikrosamochodu elektrycznego. Chce rozpocząć jego produkcję na przełomie tego i przyszłego roku. Pozyskane w czwartej rundzie finansowania pieniądze posłużą m.in. dokończeniu pierwszej serii pojazdów.**

W ramach czwartej rundy finansowania spółka sprzedała walory za 2,5 mln zł. Wykupili je inwestorzy indywidualni związani z branżą przemysłową, wysokich technologii i finansową, a 20 proc. akcji objęli dotychczasowi akcjonariusze, wśród których jest fundusz Larq, zaangażowany także w firmę Nextbike. **Pozyskane pieniądze zapewnią kontynuację prac projektowych oraz ukończenie serii kolejnych 8 pojazdów testowych.** Triggo to dwuosobowy, lekki pojazd elektryczny budowany głównie z myślą o rynku wynajmu aut na minuty. Jego prototyp spółka zaprezentowała w jesieni 2018 roku na Kongresie 590 w Rzeszowie.





fot. Triggo

**– W 2019 roku rozpoczniemy przygotowania do produkcji w większej skali. Liczymy, że uda się ją uruchomić w kraju. Będzie to także rok prac nad uzyskaniem homologacji** – mówi prezes i założyciel firmy Rafał Budweil. – Triggo jest już chronione w Chinach, USA, Korei, Japonii i krajach UE. Spodziewamy się przyznania patentu w Indiach, co rozszerzy obszar naszej wyłączności na terytoria zamieszkałe przez blisko 4 miliardy ludzi.

**CZYTAJ TAKŻE:** [Na polskich ulicach przybędzie elektryków na minuty](#)

**W kolejnym kroku firma planuje przeprowadzenie emisji publicznej na GPW w Warszawie, co pomoże sfinansować przygotowanie pierwszej serii komercyjnej, liczącej sto sztuk. Produkcja miejskiego autka ma się rozpocząć na przełomie 2019 i 2020 roku.** Czterokołowy Triggo jest mikrosamochodem. Ograniczona przepisami szerokość wynosi 150 cm, masa własna 400 kg, masa akumulatorów 130 kg, zaś dopuszczalna masa całkowita 750 kg. Rozwija prędkość do 90 km/h. Mała masa to zasługa kompozytowego nadwozia.

Opatentowana konstrukcja umożliwia zwiększenie rozstawu kół z 92 do 150 cm przy jeździe z prędkością powyżej 25 km/h. Patentami chroniony jest także układ zdalnego sterowania (drive-by-wire). Koło kierownicy nie ma mechanicznego połączenia z kołami jezdnyymi. – Dzięki temu nasze auto już teraz jest gotowe do jazdy autonomicznej – podkreśla prezes spółki. **Dwa elektryczne silniki samochodu o mocy po 10 kW napędzają tylne, skrętne koła. Czerpią one prąd z wymiennych akumulatorów.** Firma zamierza wypożyczać je od dostawcy, który zorganizuje w Warszawie i innych miastach punkty wymiany. Akumulatory o pojemności 12 kW zapewnią 100 km zasięgu.



– Po niedawnym wprowadzeniu korzystnych rozwiązań w zakresie homologacji pojazdów ultralekkich kategorii „L” obserwujemy coraz większe zainteresowanie tym segmentem w Europie. Dobrymi przykładami są takie konstrukcje, jak Toyota iRoad, Renault Twizy czy pokazany przed kilkoma tygodniami Seat Minimo. **Pojawianie się mikrosamochodów w portfolio dużych graczy jest potwierdzeniem słuszności kierunku, który obraliśmy.** Nasza autorska konstrukcja ma szereg istotnych przewag nad tymi pojazdami, a objęcie jej ochroną patentową dodatkowo wzmacnia potencjał rynkowy Triggo, otwierając m.in. drogę do

jego komercjalizacji również poprzez sprzedaż licencji – podkreśla Budweil. Spodziewa się, że jego samochód będzie konkurował w carsharingowych flotach z globalnymi producentami.

**CZYTAJ TAKŻE:** [Triggo: polski pomysł na miejski transport](#)

**Według Deloitte w 2040 roku w co drugie kupowane auto będzie elektrykiem, a zdaniem Międzynarodowej Agencji Energii, łącznie takich aut będzie wtedy 300 mln.** Analitycy Keralla Research wskazują, że liczba użytkowników systemów car sharing w Europie w najbliższej dekadzie wzrośnie kilkukrotnie, do 35 mln osób rocznie, a flota powiększy się czterokrotnie, do 400 tys. aut.

**CZYTAJ TAKŻE:** [Renault Twizy: Mała kulka radości](#)

Polski Produkt Przyszłości - Triggo S.A.

