

## מריוס נכט וליאון רקנאטי השקיעו ביצרנית מנוע מהפכני מראש העין

אקוואריוס גייסה עד כה 17 מיליון דולר והיא במהלכים לגייס 20 מיליון דולר נוספים ■ החברה טוענת כי המנוע שפיתחה חסכוני ויעיל יותר מהמנועים הקיימים ■ משקיעים נוספים: קיבוץ חצרים ובכיר במובילאי

עמרי זרחוביץ' | 07.09.2017

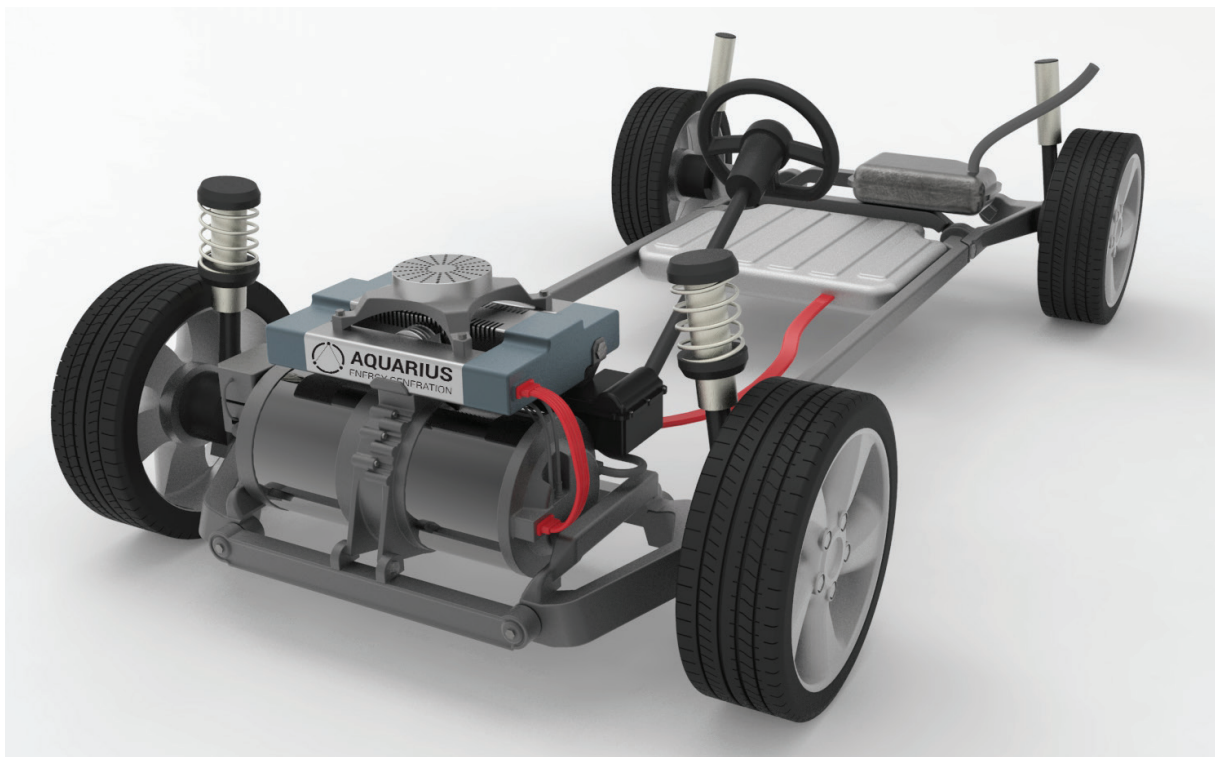


היכולת לייצר מנוע שיפיק אנרגיה ביעילות גבוהה ובמחירים נמוכים יותר, עשויה להשפיע על שווקים רבים, למשל על שוק החשמל והתחבורה. לכן חברות רבות מנסות לפתח מנוע משופר. אחת מהן היא אקוואריוס מראש העין, שמפתחת מנוע קטן, סוג של גנרטור, שימש למגוון תחומים.

החברה הוקמה לפני כשלוש שנים בידי שאולי יעקובי, שעומד מאחורי הרעיון והפיתוח (יעקובי פיתח לפני כן מתקן מיוחד לטיהור מים וטכנולוגיות מקוריות אחרות); המנכ"ל

אריאל גורפונג, שבא מתחום הסטארט-אפים וההשקעות; וסמנכ"ל השיווק, גל פרידמן, איש מיתוג ותיק, שהיה בין השאר בחברת צאג תעשיות. לפי רשם החברות, שלושת המייסדים מחזיקים בכ-50% מהחברה.

לצורך הפיתוח השלימה באחרונה החברה גיוס של כ-10 מיליון דולר. בסה"כ גייסה החברה 17 מיליון דולר, והיא במהלכים לגייס יותר מ-20 מיליון דולר נוספים.



המנוע של אקוואריוס

בסבב האחרון השתתפה קבוצת משקיעים, שכוללת בין השאר את קיבוץ חצרים, ד"ר גדעון שטיין, בכיר בחברת מובילאיי, מפיק הסרטים, אבי לרנר, וחברת מקס משאיות ואוטובוסים, יבואנית סקניה. בעלי מניות נוספים בחברה הם המיליארדר מריוס נבט, ממייסדי צ'ק פוינט, שמחזיק בכ-20%, וקרן אינסייט קפיטל של ליאון רקנאטי (8%), שהשתתפו בסבב הגיוס הקודם. החברה העדיפה לא לגייס מקרנות הון סיכון כדי להימנע מלהעניק בשלב זה זכויות עודפות על פני שאר המשקיעים, כפי שהקרנות נוהגות לדרוש.

לפי החברה, המנוע שפיתחה הוא חסכוני ויעיל יותר מהמנועים הקיימים, והניצולת שלו – אחוז האנרגיה מהדלק שמנוצלת בפועל – מגיעה ל-40%. שיעור הניצולת כפול מזה של מנוע רגיל, דבר שמוביל גם לחיסכון בדלק, והחברה הצליחה להשיג זאת באמצעות תכנון המנוע – כך שיבצע תנועה אורכית, ולא תנועה סיבובית.

ההתייחסות לתחום כלי הרכב אינה מקרית. בתחילה זה היה אמור להיות השימוש העיקרי במנוע של אקוואריוס, אבל החברה החליטה להתרחב לשווקים נוספים שבהם יש צורך במנועים. "בשוק כלי הרכב מיוצרות 89 מיליון מכוניות בשנה, כשרק 3% מהן הן היברידיים או חשמליות. לא נראה שכלי הרכב החשמליים יהיו הטכנולוגיה העתידית. הסוללה של טסלה מאוד גדולה, והחברה הקימה מפעל ענק בעלות של מיליארדי דולרים כדי לספק סוללות ל-50 אלף כלי רכב", הוסיף פרידמן. למעשה, כלי הרכב עצמו יונע על ידי מנוע חשמלי, אך גנרטור של אקוואריוס יהיה צמוד לו, כדי לספק לו אנרגיה.

## ביל גייטס נבשל

אקוואריוס מעסיקה כיום כ-10 עובדים, ועוד עשרות יועצים חיצוניים בתחום המחשוב, הזרקת הדלק וכדומה. למעשה, היא מתמודדת עם החברות הגדולות בעולם, בהן יצרניות כלי רכב מובילות, שמנסות לפתח מנוע משופר. "כל יום צץ לכאורה מתחרה חדש. בחודש שעבר מאזדה הודיעה על מנוע מהפכני, אבל הוא עדיין ממש גדול. קשה לדבר על תחרות. בתחום של המנועים הליניאריים, סוכנות החלל הגרמנית ניסתה לפתח מנוע כזה, וגם חברה של ביל גייטס, אקומוטורס, ניסתה ולא הצליחה.

"כל המנועים בעולם כוללים שסתומים, מכניים או חשמליים, אבל שלנו לא. אנחנו מכינים פי שניים או פי 3 יותר אוויר ממנוע 4 בוכנות, זה אומר שהמנוע שלנו נקי יותר."

לאחר שעוררו עניין אצל כמה מיצרניות כלי הרכב הגדולות בעולם, הגיעו למסקנה באקוואריוס כי אינם רוצים להסתפק בשוק אחד. "איננו רוצים להיות שחקן בשוק המנועים בלבד, אלא בכל שוק האנרגיה. לכן אנחנו בונים סוג אחד של גנרטור. אם יהיה צורך בהיקף חשמל גבוה יותר, אז פשוט יחברו כמה גנרטורים. יש לכך יתרון, מכיוון שאם אחד הגנרטורים מתקלקל אז יש גיבוי", הוסיף פרידמן.

החברה מתכננת להתחיל ב-2018 לבחון גרסת בטא של המוצר עם חברות חשמל בקנדה, אוסטרליה וסינגפור. "החשמל הופך להיות יותר מבוזר. השיטה של להקים תחנת כוח מרכזית ולהוליך לכפרים אינה תופסת יותר. לכן, כשיש תקלה אז אין חשמל באזורים רבים. אם צריכת החשמל תגדל ב-50% עד 2040, אז מקורות אנרגיה חלופיים, כמו אנרגיית רוח ושדות סולאריים, לא יוכלו לפצות על כך, ולכן הם יצטרכו להיות מלווים בשדה של גנרטורים. איזה סוג של גנרטורים זה יהיה? זאת השאלה."

באקוואריוס מציינים גם שכל תחום הכלים הימיים, כמו צוללות וסירות, כוללים מנועים, וכך גם מטוסים ללא טייס וטנקים. החברה גם בונה על תחום הגנרטורים לגיבוי, לעסקים ולבתים פרטיים.