

Galvojate, jog automobiliai nuolat brangsta ir modelis, šiandien kainuojantis 20 tūkst. Eur, prieš dešimtmetį būtų atsiėjęs 40 tūkst. Lt? Iš dalies esate teisūs. Automobiliuose kasmet atsiranda naujos įrangos, tobulėja ir vis galingesni bei ekonomiškesni tampa jų varikliai, tad pagrindas kainos augimui – daugiau nei vienas. Tačiau „Lietuvos metų automobilio 2021“ rinkimuose stebimas atvirkščias reiškinys – jo dalyviai atpigo.

Vidutinė „Lietuvos metų automobilio 2021“ dalyvio kaina yra 44 002 Eur, o visų trisdešimties mediana – 33 990 Eur. Pernykščiuose rinkimuose vidurkis ir mediana buvo atitinkamai 7 ir 8 tūkst. didesnės, o dar prieš metus – 3 ir 4 tūkst.

„Galime juokauti, jog automobiliai yra vienas nedaugelio dalykų, kurie per pastaruosius metus atpigo. To priežastys yra akivaizdžios – dėl pasaulinės pandemijos sutrūkinėjusios logistikos grandinės pavėlino ne vieno itin prabangaus modelio debiutą, o tai pastebima ir rinkimų dalyvių sąraše“, – teigia „Lietuvos metų automobilio 2021“ komisijos narė, „Delfi Auto“ redaktorė Dina Sergijenko.

Kita vertus, būtent šiuose rinkimuose pristatomas pats brangiausias kada nors „Lietuvos metų automobilyje“ dalyvavęs automobilis – „Porsche Taycan“. Tai yra pirmasis elektra varomas šio gamintojo modelis, kurio jau bazinės versijos kaina yra didesnė nei 100 tūkst. Eur, o rinkimams pristatyto gausios įrangos modelio kainoraštyje įrašyta dar 151 582 Eur.

Pigiausias šių rinkimų dalyvis yra „Opel Corsa“ – bazinė jo kaina yra 12 990 Eur, o rinkimams pristatytas aukštesnio lygio komplektaciją turintis modelis, įkainotas 18 408 Eur.

Elektromobilių proveržis

„Lietuvos metų automobilio 2021“ rinkimai nuo ankstesniųjų skiriasi pačių dalyvių sudėtimi – kas trečias modelis yra varomas tik elektra. Nuo miesto mažylio „Peugeot e-208“ iki prabangiojo „Mercedes-Benz EQC“. Nuo 200 km viena įkrova nuvažiuojančio „Mazda MX-30“ iki 445 km be įkrovimo įveikti galinčio „Audi e-tron Sportback“.

Atrodo, kad ilgus metus lėtai pūškavęs elektromobilių traukinys pagaliau išibėgėjo – gamintojai pristatinėja nebe koncepcines versijas, o realius modelius, kuriuos jau šiandien galima nusipirkti. Neatsilieka ir infrastruktūra – vien Vilniuje yra dešimtys greitojo įkrovimo stotelių, o Vokiečių gatvėje įrengta pati greičiausia visose Baltijos šalyse, pasiekianti net 320 kW galingumą. Maksimalų tokios stotelės potencialą išnaudoti gali tik „Porsche“, tačiau neabejojama, jog po kelerių metų tokių modelių bus daugiau.

Galingiausių automobilių lentelėje taip pat žiba elektromobiliai. „Porsche Taycan 4S“ varikliai pasiekia 490 AG ir 650 Nm pajėgumą, „Audi e-tron Sportback“ – atitinkamai 402 AG ir 664 Nm, o „Mercedes-Benz EQC“ – 408 AG ir 760 Nm. Galingiausias benzinu varomas modelis „Cupra Formentor“ prie šių elektromobilių atrodo kukliau – jo variklis pasiekia 305 AG ir 400 Nm.

Sprinte iki 100 km/val. taip pat pirmauja elektromobiliai. Pats greičiausias „Lietuvos metų automobilio 2021“ dalyvis yra „Porsche Taycan“, užmiestyje leistiną greitį viršyti galintis per 4 sekundes – tiek tetrunka jo įsibėgėjimas iki 100 km/val.

Tik automatinės pavarų dėžės

Ankstesniuose rinkimuose vis pasitaikydavo modelių, turinčių tris pedalus ir besimaskatuojančią svirtį salono viduryje. Arba kitaip – mechaninę pavarų dėžę. Tačiau šiuose tokių nebeliko – visi trisdešimt rinkimų dalyvių turi automatinės pavarų dėžės.

Daugybės automobilių komplektacijose net nebėra tokios opcijos kaip mechaninė pavarų dėžė – jų nepamatysite renkantis elektromobilį, nes dėl techninių subtilybių elektriniai varikliai netiekiami su mechaninėmis dėžėmis. Renkantis įkraunamą hibridinį modelį – taip pat. Netgi daugelį vidutinės klasės sedanų ar krossoverių, kaip „Ford Kuga“ ar „Volkswagen Tiguan“, su mechanine dėže galima užsakyti tik perkant kone bazinės komplektacijos modelį.

Pamažu nyksta ir tik benzinu ar tik dyzeline varomi automobiliai. Didelė dalis rinkimų dalyvių kartu su benzininiu ar dyzeline varikliu turi MHEV (angl. „Mild Hybrid Electric Vehicle“) hibridine technologiją. Ji naudoja integruotą starterį-generatorių, regeneruojantį lėtėjimo ir stabdymo metu įprastai prarandamą energiją, kuri yra kaupiama 48 voltų ličio jonų akumuliatoriuje. Vėliau ši energija panaudojama bėgėjantis, taip pat ji užtikrina sklandesnį įvairių elektroninių sistemų, kaip „Start-Stop“, veikimą.

Pamažu iš dalyvių sąrašo nyksta ir dyzeliniai automobiliai. Šiomet tokių – vos trys, pernai buvo penki, o užpernai – net šešiolika.

