

Dažnai su naujais automobiliais susiduriantys vairuotojai į gamintojų skelbiamas degalų sąnaudas ilgainiui pradėjo nekreipti dėmesio, mat šios, atrodo, buvo išburtos iš kavos tirščių ir iš to skaičiaus buvo ištraukta šaknis. Tačiau „Lietuvos metų automobilio 2019“ rinkimų komisijos nariai patikino, kad naujausiais, nuo 2018-ųjų rugsėjo pateikiamais duomenimis pagal naująjį WLTP (angl. *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*) standartą tikėti galima.

Dokumentuose buvo ekonomiškesni nei realybėje

Automobilių gamintojus klaidinti vairuotojus vertė Europos Sąjungos specialistų prieš daugiau nei dvidešimt metų sukurtas NEDC (angl. *New European Driving Cycle*) degalų sąnaudų ir emisijų testavimo metodas, pagal kurį automobiliai buvo bandomi šiltnamio sąlygomis imituoju tokią dinamiką, su kuria dar vėžlys galėtų lygintis.

Pastarąjį dešimtmetį išpopuliarėjo mažo darbinio tūrio varikliai su turbokompresoriais, kurie yra itin ekonomiškai važiuojant lėtai, tačiau turi pakankamai galios spustelėjus kiek smarkiau. Dėl NEDC testavimo metodikos automobilių brošiūrose žibėjo nerealiūs skaičiai: dažnas modelis priverstinai girdavosi 3–4 l/100 km siekiančiomis degalų sąnaudomis, nors realiose gatvėse ir keliuose jis gėrė tuos pačius 6–7 litrus.

Viską pakeitė „Volkswagen“ *dyzelgeito* skandalas ir vėlesni tyrimai, atskleidę, kad nemaža automobilių gamintojų dalis vykdydami emisijų testus vienokiais ar kitokiais būdais nerodo tikrų duomenų. Šių metų rugsėjį tapo privalomi nauji WLTP testai, kurie imituoja realias važiavimo sąlygas eisme.

Progresas - akivaizdus

Bene daugiausiai naujų modelių bando „Lietuvos metų automobilio“ komisijos nariai, kuriems kasmet tenka išbandyti per tris dešimtis naujausių rinkoje pasirodžiusių automobilių. Šiemet konkurse dalyvauja 33 pretendentai.

Daug metų komisijoje dirbantys žurnalistai pastebi, kad šiemet automobilių aprašymuose nebėra įtartinais mažų degalų sąnaudų ir dauguma modelių važiuoja naudodami daug mažiau degalų, kiek nurodo jų gamintojai. Be to, varikliai dirba kaip niekada efektyviai.

„Aną savaitgalį važinėju su „Mazda6“ automobiliu, kuris turi didelį 2,5 litro darbo tūrio benzininį variklį, kuris pasiekia beveik 200 AG ir tempia didžiulį, sunkų komfortiško sedano kėbulą su gausybe energiją naudojančių komforto elementų. Tai šis automobilis, pasak borto kompiuterio, vartojo 8 litrus 100 km. Tai visu litru mažiau nei mano pirmasis „Opel Kadett“

su 1,3 litro varikliu, kuris sunkiai galėjo patempti mažytį hečbeką. Techninė pažanga akivaizdi“, – pavyzdį pateikė nuo pat pirmojo konkurso 1997 metais komisijoje dirbantis Renaldas Gabartas.

Žinoma, ekonomiškumu niekas neprilygsta keturiems konkurse dalyvaujantiems elektromobiliams: „Jaguar i-Pace“, „Hyundai Kona“, „Nissan Leaf“ ir „Nissan e-NV200“. Šie visiškai nenaudoja jokių degalų ir važiuoja naudodami tik elektrą. Tačiau akivaizdu ir tai, jog nebeliko automobilių, neva turinčių neįtikėtinas 3 l / 100 km siekiančias sąnaudas.

Gamintojų duomenimis, ekonomiškiausias vidaus degimo variklį turintis pretendentas į „Lietuvos metų automobilio 2019“ titulą – „Kia Ceed SW“ modelis, kurio dyzelinis variklis pasitenkina 4,2 l/100 km. Vos 100 mililitrų daugiau degalų tam pačiam atstumui įveikti vartoja prancūziški „Peugeot Rifter“ ir „Citroen Berlingo“. Ekonomiškiausi benzininius variklius turintys automobiliai – „SEAT Arona“ ir „Suzuki Ignis“, gamintojų duomenimis, vartojantys po 5 l/100km. Ne ką didesniu apetitu pasižymi ir naujasis „Ford Focus“, turintis energingą, tačiau vos 1 litro darbo tūrio variklį su turbina.

Mažiausiai ekonomiškas šiuose rinkimuose yra „SsangYong Rexton“, tačiau net ir šis didžiulis 181 AG pasiekiantį variklį turintis keturiais ratais varomas visureigis vidutiniškai vartoja vos 8,1 l/100 km dyzelino.

„Žinoma, degalų sąnaudos labai priklauso nuo vairuotojo vairavimo stiliaus, nuo jo gebėjimo išnaudoti inerciją. Vien tik nuo to jos gali skirtis kone trečdaliu. Vis tik mažo darbo tūrio turbininiai varikliai suteikia gerokai didesnę universalumą nei ankstesni agregatai: važiuojant ramiai jie naudoja nedaug degalų, o agresyviau pažaidus su dešine koja, nors jų apetitas ir padidėja, vairuotojai gauna gerokai didesnę dinamiką“, – aiškino R. Gabartas.

Neekonomiškam būti neįmanoma

Nauji automobiliai nebegali būti neekonomiški. ES nustato normas, kiek teršalų transporto priemonės gali išmesti į aplinką, o tai – galvos skausmas inžinieriams. Varikliai tapo itin sudėtingi ir itin jautrūs degalų kokybei, tad šių gamintojai Europoje taip pat turėjo pasukti galvas.

„Automobilių bei variklių technologijos nuolat juda į priekį. Tam, kad geriau suprastų ir įvertintų ir atitiktų technologijų vystymąsi, 1998 metais pasaulio automobilių gamintojai įkūrė Pasaulinę degalų chartiją, kurios pagrindinis tikslas – harmonizuoti degalų kokybę. Variklių gamintojai siekia, kad transporto priemonės naudotų degalus kuo ekonomiškiau, o valstybių vyriausybės kelia vis griežtesnius reikalavimus emisijoms. Ekonomiškumas ir

ekologija tapo pagrindiniais iššūkiais degalų gamintojams.

Pastarąjį dešimtmetį degalų cheminės savybės labai pasikeitė. Vien sieros kiekis dyzeline sumažėjo 200 kartų! Degalų emisijose taip pat reikšmingi pokyčiai – Nox (azoto oksidai) mažiau 6 kartus, PM (kietųjų dalelių) – 8 kartus. Taip pat stipriai sumažintos CO bei CO2 emisijos“, – paaikšino „Neste Lietuva“ mažmeninės prekybos vadovas Audrius Miežys.

Gamintojai neduoda ramybės ir padangų gamintojams. Jos – vienintelis tarpininkas tarp viso automobilio ir kelio dangos. Mažesnę pasipriešinimą turinčios padangos lemia mažesnes degalų sąnaudas, tačiau ir prastesnę sukibimą.

„Yra interesų konfliktas tarp sukibimo ir pasipriešinimo judėjimui. Didieji „Premium“ klasės padangų gamintojai dirba kartu su automobilių kūrėjais derindami padangų savybes, kad jos galėtų užtikrinti ne tik puikų sukibimą, tačiau ir nedidelį pasipriešinimą riedėjimui. O tai aukštasis mokslas, derinant gumos mišinį bei protektoriaus raštą“, – kalbėjo „Continental“ pardavimų vadovas Baltijos šalims ir Kaliningradui Paulius Macevičius.



















