

Maždaug prieš dešimtmetį Lietuvos keliuose pamažu pradėjo rodytis elektromobiliai. Vairuotojai į juos žvelgė atsargiai. Pirmieji vien elektra varomus modelius pirkė užkietėję entuziastai arba tie, kurie norėjo pataikyti į vis stiprėjančią ekologijos ir tvarumo tendenciją. Per trumpą laiką daug kas pasikeitė – tiek tvarumas, tiek ir patys elektromobiliai dabar tapo nebe mados, o sąmoningo pasirinkimo klausimu.

Tiesa, nors elektromobilių pardavimo apimtys auga, atrodo, jog visuomenė vis dar nėra pasiruošusi masiškai perlipti į elektra varomus automobilius. Tai byloja ir statistika – rugpjūčio mėnesį pirmą kartą Lietuvoje buvo registruoti 1021 benzininiai, 815 benzinu ir elektra varomi nauji automobiliai. Tuo tarpu naujų visiškai elektrinių modelių rugpjūtį buvo įregistruota 120 vienetų.

Ir nors vairuotojai dar dažniau pirmenybę teikia modeliams su vidaus degimo varikliais, automobilių gamintojai žvelgia į artimą ateitį bei siūlo vis daugiau modernesnių elektromobilių.

Aiškūs privalumai ir trūkumai

Samprotaudamas apie elektromobilius, transporto rinkos žinovas, automobilių istorijos patikros įmonės „CarVertical“ komunikacijos vadovas Matas Buzelis išskiria po tris jų privalumus bei trūkumus.

„Turint elektrinei mašinai skirtą vietą ir nuosavą įkrovimo stotelę, galima stipriai sumažinti keliavimo išlaidas. Taip pat nebereikia sustoti degalinėse ar įkrovimo vietose, nes baterijas galima įkrauti per naktį arba darbo metu“, – pirmąjį privalumą įvardija pašnekovas.

„Antra – akustinis komfortas. Elektromobiliai, ypač mieste, yra žymiai tylesnės transporto priemonės vien dėl to, kad elektros motorai dirba nepalyginamai tyliau.

Trečia – eksploatacinės išlaidos. Renkantis automobilį, reikia įvertinti ne tik degalų sąnaudas, bet ir jo priežiūros kaštus. Elektromobiliai turi mažiau besisukančių detalių, juose nėra pavarų dėžės, todėl į juos nereikia pilti specialių skysčių. Tepalai ir alyva kartais prasisunkia, negana to, juos būtina periodiškai keisti. Elektra varomų mašinų priežiūra yra pigesnė. Tai – vienas iš pagrindinių tokio tipo transporto priemonę įsigyti skatinančių argumentų“, – vardija specialistas.

Tiesa, nors akustinis komfortas ir mažesnės eksploatacinės išlaidos veikia yra konstanta kalbant apie elektromobilius (dažnu atveju jos yra kuklesnės už įprasto automobilio), skirtingų elektromobilių keliavimo išlaidos gali smarkiai skirtis.

Štai, pavyzdžiui, išrikiavus modelius pagal jų elektros suvartojimą šimtui kilometrų, pasak elektromobilių naudojimą analizuojančio „ev-database.org“ tinklalapio, realiomis sąlygomis vidutinio dydžio krossoveris „Volvo XC40 Recharge“, prabangus „Audi Q8 e-tron Sportback 55 quattro“ ar išskirtinio dizaino „Volkswagen ID. Buzz“ atsiduria tarp pačių nenašiausių. Portalo duomenimis, visų jų vidutinės sąnaudos beveik siekia arba net viršija 20 kWh/100 km.

Tuo tarpu tarp našiausių rikiuojasi „Tesla Model 3“ ir „Hyundai Ioniq 6“, kurių sąnaudos nesiekia 15 kWh/100 km. Šis net 25 proc. skirtumas per ilgus kilometrus gali sudaryti apčiuopiamą išlaidų dalį.

Įkrauti nėra taip paprasta, kaip užpilti degalų

M.Buzelis taip pat įvardija, kas vis dar vairuotojus gali gąsdinti ir stabdyti įsigyti elektrinį keturratį. Eksperto įsitikinimu, elektromobiliai dar turi trūkumų ilgose kelionėse.

„Kiekvienas elektra varomo automobilio įkrovimo taškas priklauso kažkokiam operatoriui, tad keliaujant į kitą šalį neišvengiamai reikės domėtis, kur įkrauti baterijas ir kokių operatorių programėles teks siųstis. Elektromobilį įkrauti vis dar nėra taip paprasta, kaip užpilti degalų baką“, – tikina pašnekovas.

Jis atkreipia dėmesį, kad greitkeliuose elektromobilis taip pat neturi pranašumo prieš vidaus degimo varikliais varomus automobilius. Šiuo atveju kvadratinė greičio ir oro pasipriešinimo priklausomybė (greičiui padidėjus du kartus, oro pasipriešinimas padidėja keturiskart) kai kada gali riboti keliavimo greitį. Todėl net jeigu KET leidžia važiuoti 130 km/val. greičiu, elektromobilio vairuotojas ne visuomet pasinaudoja šia galimybe – lekiant tokiu greičiu, gali per greitai išsikrauti baterijos.

„Galiausiai, elektromobiliui reikalinga įkrovimo stotelė, todėl ši transporto rūšis automatiškai atkreinta tiems vairuotojams, kurie neturi sąlygų įkrauti baterijos namuose ar darbe“, – priduria M. Buzelis.

Svarbu pažymėti, kad dėl didesnės įsigijimo kainos elektromobilis vis dar išlieka tam tikra prabangos preke. Eksperto teigimu, net ir naudotos tokio tipo transporto priemonės yra brangios, tad turint santykinai nemažą biudžetą, pavyzdžiui, 25 tūkst. eurų, bus sunku surasti automobilį, tenkinantį visus vairuotojo poreikius.

Tiesa, M. Buzelio įsitikinimu, pagal kainą elektromobiliai neturėtų būti tiesiogiai lyginami su vidaus degimo variklį turinčiais modeliais, mat dalį elektrinio transporto kainos

kompensuoja valstybės subsidijos. Kita dalis sutaupoma išvengiant priežiūros darbų, kurie neaktualūs arba gerokai retesni, lyginant su įprastais automobiliais.

Pastebimas progresas

Kalbėdamas apie elektromobilius bei jų patrauklumą, pašnekovas atkreipia dėmesį į akivaizdžią technologinę pažangą.

„Elektromobilių galimybės kasmet gerėja. Pirmieji masiniu būdu gaminami elektromobiliai šiandien jau atrodo pernelyg pasenę – jie tinkami naudoti nebent mieste. Kiekvienais metais gamintojai plečia savo elektra varomų modelių gamas, o tai reiškia, jog kasmet naudotų automobilių rinką papildo vis daugiau parduodamų elektromobilių. Kartu dėl nuvertėjimo smunka ir elektromobilio įsigijimo kaina“, – tikina M. Buzelis.

Norint tuo įsitikinti, užtenka pažvelgti į skaičius. Štai, „ev-database.org“ skaičiavimais, 2013-aisiais pristatytas „Nissan Leaf“ modelis viena įkrova nuvažiavo iki 135 km, o 2017 metų „Kia Soul“ – 170 km. Tuo metu šiandien parduodamų elektromobilių įveikiamas atstumas, tų pačių vertintojų teigimu, išaugo keleriopai.

Šio šaltinio duomenimis, vienas ekonomiškiausių elektromobilių rinkoje „Hyundai Ioniq 6“ demonstruoja pastebimai geresnius rezultatus: portalo matavimais, jo viena įkrova nuvažiuojamas atstumas siekia 495 km, o pagal WLTP – 614 km. Šio modelio stiprybė ilgoje kelionėje – galimybė sparčiojo įkrovimo stotelėse itin greitai papildyti energijos atsargas. Nuo 10 iki 80 proc. baterijos lygio galima įkrauti vos per 18 minučių ir be uždelsimo leisti vėl į bent keleto valandų kelionę.

Pasak M. Buzelio, tokie parametrai turėtų išsklaidyti lietuvių nuogąstavimus dėl galimybės viena įkrova numinti nuo sostinės iki pajūrio. Ilgos kelionės į Europą taip pat tampa vis lengvesnės.

„Labiausiai elektromobilis žavi savo važiavimo savybėmis ir patogumu. Jei galite jį sau leisti ir turite kur jį laikyti bei krauti, išbandykite“, – reziumuoja pašnekovas.

