

Elektromobiliams atkakliai skverbiantis į gyventojų garažus, daugėja ir transportą su vidaus degimo varikliais vis drąsiau į elektros pavarą turinčius komercinius automobilius iškeičiančių verslų.

Gerėjančios įsigijimo sąlygos, palankesnės finansavimo įstaigų palūkanos, valstybės subsidijos netaršiam transportui ir galimybė išvengti tiek taršos mokesčio dabar, tiek bet kokių apribojimų patekti į miestus ateityje – visa tai tampa solidžiais argumentais, lenkiant pirštus elektromobilių naudai.

Ir tai ima atispindėti pardavimų skaičiuose. Pernai Lietuvoje įregistruoti 1 327 nauji elektromobiliai, arba 185 proc. daugiau nei 2020 metais. 169 iš jų sudarė lengvieji komerciniai elektromobiliai. Vos metais anksčiau buvo nupirkta tik 10 tokių transporto priemonių.

Kaip ir asmeninių elektromobilių, taip ir komercinės paskirties netaršaus transporto kategoriją sparčiai augina patys gamintojai, siūlydami vis daugiau pasirinkimo galimybių. Vien pastaraisiais metais elektrifikuotų įvairaus dydžio furgonų rinkai pristatė tokie prekių ženklai kaip „Peugeot“, „Citroën“, „Volkswagen“, „Renault“ ar „Mercedes-Benz“.

Pavyzdžiui, „Peugeot“ verslui siūlo tokios pat apimties komercinių automobilių asortimentą tiek su vidaus degimo varikliais, tiek su elektros pavarą. Elektros pavarą gali turėti visi modeliai – nuo mažiausio „Partner“ iki didžiausio „Boxer“.

Tad ką reikia žinoti verslui, svarstančiam apie netaršų transportą? Kaip efektyviai išnaudoti elektra varomus automobilius?

Tinkamiausi mieste

Žurnalo „Auto Bild Lietuva“ redaktorius ir vienas „Lietuvos metų komercinio automobilio“ rinkimų komisijos narių Vitoldas Milius sako, kad komerciniam transportui galioja tos pačios taisyklės kaip ir bet kokiems kitiems automobiliams, tad racionalaus vairavimo dėsniai niekuo nesiskiria.

Įvairių automobilių rekordų savininkas kartu su kolega Aidu Bubinu šią žiemą du kartus leidosi į ilgas keliones elektra varomais „Peugeot“ automobiliais. Gruodį keliautojai lengvuju komerciniu „e-Expert“ įveikė 1 500 km maršrutą nuo Rovaniemo (Suomija) iki Vilniaus, o vasarį keleiviniu „e-Traveller“ per 110 valandų apvažiavo Baltijos jūrą supančias aštuonias valstybes ir sukorė 5 000 km.

Abiejuose modeliuose buvo sumontuotas 100 kW galios elektros variklis ir 75 kWh talpos baterija. Po kelionių V. Milius pasakojo, kad automobiliai nepriekaištingai susidorojo su ilgiais maršrutais net ir keliaujant žiemiškomis sąlygomis.

Štai net ir toli šiaurėje 75 kWh talpos bateriją turinčio „e-Expert“ viena įkrova nuvažiuojamas atstumas siekė 200 km, o šio modelio energijos atsargas sparčiojo įkrovimo stotelėje kraunant 100 kW galia iki 80 proc. galima papildyti per 30 minučių. Eksperto teigimu, sumaniai išnaudojant elektromobilio regeneracinį stabdymą, jo nuvažiuojamo atstumo gali pakakti plačiai darbų amplitudei.

„Visi elektromobiliai gerai važiuoja mieste, nes galima išnaudoti energijos regeneraciją. Faktas, kad komercinis elektromobilis yra puiki transporto priemonė, kai reikia išvežioti kokias nors prekes ar daiktus po senamiesčius, ir tai galima padaryti neišmetant CO₂. O įveikiami atstumai yra realiai pakankami visas aštuonias darbo valandas siuvant po miestą“, – įsitikinęs V. Milius.

Žurnalisto nuomone, tarpmiestiniams pristatymams elektrinis komercinis transportas dar nėra tinkamai parengtas. Anot V. Miliaus, nuvežti krovinį iš Vilniaus į Klaipėdą galima, tačiau tą reikės daryti labai lėtai. Todėl dabartiniams krovinių vežėjams tai nebūtų tinkama koncepcija. Tačiau mieste – kitas reikalas.

„Jūs pabandykite per dieną mieste nuvažiuoti 200 km. Aš ne sykį esu bandęs nustatyti, kiek realiai mieste gali įveikti skirtingi įkraunamieji hibridiniai automobiliai, kol įsijungia vidaus degimo variklis. Tai užtrunka tikrai ilgai.

Tiesiog mieste važiuoti elektra yra palankios aplinkybės: greitis santykinai nedidelis, galima papildomai įsikrauti energijos riedant nuo kalno ar protingai stabdant. Tad tų realiai įveikiamų 200 km tikrai visiškai užtenka, ypač jeigu verslas turi galimybę naktį elektromobilių krauti, o dieną važiuoti“, – aiškina V. Milius.

Paprasciau prižiūrėti

Tradicinėmis sąlygomis toks elektrinis furgonas, kaip V. Miliaus ilgoje kelionėje visapusiškai išbandytas „e-Expert“, gali viena įkrova nuriedėti iki 330 km (pagal WLTP metodiką). Dar viena svarbi detalė – automobilio naudinga krovinių skyriaus talpa niekuo nesiskiria nuo vidaus degimo varikliais varomų modelių, o štai priežiūra gerokai lengvesnė dėl jėgos pavarą sudarančių paprastesnių mazgų ir mažesnio kiekio besidėvinčių detalių.

„Elektromobiliai reikalauja mažiau priežiūros nei vidaus degimo varikliais varomi modeliai.

Dauguma įrangos valdoma elektronikos, kuri informuoja vairuotoją apie jų būklę. Nėra ypatingų sunkumų ir dėl įkrovimo galimybių, jeigu važinėjama mieste“, – pastebi pašnekovas.

Žinovo žodžiais, akumuliatorius yra viena brangiausių elektromobilių dedamųjų, tačiau gamintojai deklaruoja pakankamai ilgus garantinius laikotarpius. Pavyzdžiui, naujuose „Peugeot“ elektromobiliuose montuojamiems aukštos įtampos akumuliatoriams suteikiama 8 metų arba 160 tūkst. nuvažiuotų kilometrų garantija. Toks laikotarpis paprastai pranoksta lizingo ar veiklos nuomos laiką.

Vartotojų patogumui gamintojai kuria programėles, kuriose nuotoliniu būdu galima stebėti, koks elektromobilio įkrovimo greitis ir kiek energijos įkrauta – tai leidžia taupyti laiką, nes, akumuliatoriaus resursams beveik užsipildžius, įkrovimo greitis lėtėja, tad kartais nebelieka prasmės ilgiau laukti.

Anot V. Miliaus, kasdien vairuojant labai svarbu, koku galingumu elektromobilis gali priimti krovimą, nes tai iš esmės parodo, koku greičiu pavyks jį įkrauti ir ar pavyks išnaudoti sparčiojo įkrovimo stoteles.

„Universalus patarimas daug važinėjantiems – tiesiog nepraleiskite nė vieno šanso įkrauti elektromobilį. Jeigu, pavyzdžiui, atkakote į sandėlį ir turite laisvą pusvalandį tarp pakrovimų ar iškrovimų, pasinaudokite galimybe krautis. Išnaudojant visas tokias galimybes, neturėtų kilti jokių rūpesčių dėl baterijos energijos atsargų“, – patirtimi dalijasi ekspertas.

