

Dar prieš kelerius metus automobilių entuziastai į elektra varomus modelius žiūrėjo įvairiai ir neretai sakydavo, kad jie – tik tolimesi ateitis. Tendencijos rodo ką kita: štai „Lietuvos metų automobilio 2020“ rinkimų dalyvių sąrašė buvo du elektromobiliai, o 2021 metų rinkimuose – net trečdalis visų dalyvių (dešimt).

Elektromobiliai – kiekvieno skoniui

Apie tai, kad elektromobilis jau tapo visaverte transporto priemone, galinčia patenkinti visus vartotojo poreikius, pasakojo ir viena iš Lietuvos metų automobilio rinkimų komisijos narių Dina Sergijenko: „Aš esu daugiau nei tikra, kad su elektromobiliu galima gyventi kasdien. Nors per darbo dieną vargu ar nuriedame daugiau nei 50 km, laisvalaikiui norėtusi bent 250–300 km. Jeigu elektromobilis gali nuriedėti viena įkrova tiek, vadinasi, daugiau nei pakanka bet koki gyvensimo būdą propaguojančiam žmogui. Stotelių infrastruktūra šiandien tikrai užtektina, tad kalbėti apie kažkokius nepatogumus tikrai jau nebegalime“.

Plečiantis įkrovimo stotelių tinklui ne tik Lietuvoje, bet ir Europoje, o elektromobilių pasiūlai taip pat didėjant, lieka klausimai, kokiais kriterijais vadovautis renkantis tinkamiausią elektromobilį savo poreikiams. Nors lyginant elektromobilius vienas svarbiausių kriterijų vis dar yra laikomas viena įkrova nuvažiuojamas atstumas, ne ką mažiau svarbi ir jo kaina, kuri nebūtinai proporcinga įveikiamiems kilometrams.

Didžiausią atstumą nuvažiuojantys rinkimuose dalyvaujantys elektromobiliai kainuoja gerokai per 100 tūkstančių eurų, bet galima rasti ir kelis kartus pigesnių modelių, kurie gali puikiai pasitarnauti kasdienai ir viena įkrova įveikti du ar net tris šimtus kilometrų. Tiesa, elektromobilių skirtumai, kaip ir įprastų vidaus degimo varikliais varomų automobilių, neapsiriboja vien nuvažiuojamu atstumu.

„Labiausiai skiriasi šių metų elektromobilių galia, nuvažiuojamas atstumas ir kėbulo tipas. Netrūksta hečbekų ir visureigių, bet yra ir tokių sportiškų pavyzdžių kaip „Porsche Taycan“. Gamoje yra ir didžiųjų visureigių kaip „e-tron Sportback“, bet yra ir mažesnių („Peugeot e-2008“). Anksčiau kalbėta, kad elektromobiliai neturi savo charakterio, yra besieliai, tačiau taip sakantys lai pamėgina įsėsti į elektromobilį ir nuspausti jo akceleratorių iki dugno, patyliukais prariedėti pro senamiestį ar pasigarsinti muziką, iš karto atsiras ir dvasia, ir išskirtinumas“, – apie elektromobilius pasakojo žurnalistė D. Sergijenko.

Kitas „Lietuvos metų automobilio 2021“ komisijos narys, žurnalistas Egidijus Babelis pastebėjo, jog elektromobiliai atrišo rankas dizaineriams ir tapo patogesni.

„Elektromobilių išskirtinumą gamintojai atskleidžia per formas ir dizainą. Kas imasi

moderno, kas modernizuoja klasikinės linijas, kas duris atvirkščiai įmontuoja, skiriasi dydžiai. Kiek kitaip atrodo elektromobiliai, kurti nuo nulio: kadangi variklio skyrius praranda prasmę dėl mažo motoriuoko, baterijos įtaisomos grindyse, jie pasižymi geriau išnaudota erdve salone sėdinčiųjų naudai“, – kalbėjo E. Babelis. Tokie automobiliai, kurių platformos buvo kuriamos galvojant apie elektrines jėgaines kaip „Peugeot e-208“ ar „Volkswagen ID.3“, turi geriau išnaudotą vidaus erdvę nei modeliai, kurie pasiskolino platformą iš automobilių su vidaus degimo varikliais.

Daugiausia kandidatų – vadinamajame B segmente

Vieni populiariausių ir tam pačiam mažų automobilių segmentui priklausančys elektromobiliai šių metų rinkimuose yra „Peugeot e-208“, „Honda E“ ir „MINI Cooper SE“. Lengviau įperkamas už kitus yra „Peugeot“, šis mažylis gali pasigirti didžiausiu nuvažiuojamu atstumu (339 km pagal WLTP), didžiausia bagažinės talpa ir netgi Europos metų automobilio titulu.

„Honda“ ir „Mini Cooper“, nors ir giriami dėl žaismingumo, siūlo beveik šimtu kilometrų mažesnę atstumą (220 ir 234 km atitinkamai) už didesnę kainą. Kita vertus, „Honda“ po pristatymo visuomenei susilaukė begalės pagyrų dėl mielos išvaizdos, o „Mini“ šioje trijulėje greičiausiai įveikia sprintą iki 100 km/val.

Šios trijulės konkurentu gali būti laikomas ir neseniai pristatytas „Volkswagen ID.3“, kurio bazinė versija viena įkrova įveikia 330 km.

„Mini“ naudoja 7 metų „BMW i3“ technologiją, o „Honda“ inžinieriai koncentravosi į kitus dalykus – pažangų komponentų išdėstymą ir įmantrią važiuoklę. Matyt, tiek užsižaidė, kad nepagalvojo apie baterijas, paėmė iš artimiausio sandėlio. Tad apibendrinus: „Mini“ – senos, o „Honda“ – pernelyg novatoriškos technologijos ir tie ekranai. Būtų įdėję japonai dar didesnes baterijas, kaina „Volkswagen ID.3“ prilygtų. O jei dar labiau apibendrinus, „Peugeot“ turi tiesiog didžiausią bateriją“, – apie elektromobilių skirtumus ir praktiškumą pasakojo E. Babelis.

Nors prancūziškasis elektromobilis ir turi didžiausią bateriją, dėl pažangaus salono išplanavimo jame daugiausia erdvės daiktams: 311 litrų tūrio bagažo skyrius yra net šimtu litrų didesnis už „Mini“ ir 140 litrų – už „Honda“.

Dar vienas ryškus elektromobilių bruožas, leidžiantis išsiskirti iš minios, – įvairios technologijos, montuojamos automobilio salone. Pavyzdžiui, „Honda“ keleiviai gali mėgautis virtualiu akvariumu ir „maitinti“ jame plaukiojančias žuvytes, o „Peugeot“ vairuotojas prieš

save mato „i-Cockpit 3D“ prietaisų skydelį, kuris praėjusiuose rinkimuose buvo apdovanotas
„Metų inovacijos 2020“ titulu.

