

Žvelgiant į praeitį, nieko nestebindavo tai, kad, norint sužinoti, kokios bus naujo automobilio degalų sąnaudos, prie gamintojo deklaruojamų duomenų reikėdavo pridėti bent porą litrų – šis klausimas iš dalies buvo išspręstas pakeitus oficialią sąnaudų matavimo procedūrą. Tiesa, šiai pasikeitus, skaičiai vis dar ne visada atitinka realybę, o elektromobilių vairuotojai šį neatitikimą ypač pastebi žiemą arba kai rieda užmiesčio keliais.

Nuo 1992-ųjų automobilių gamintojai Senajame žemyne naudojo senąją NEDC (angl. „New European Driving Cycle“) metodiką transporto priemonių sąnaudoms matuoti, o nuo 2018 m. rugsėjo visi parduodami automobiliai turi būti sertifikuoti pagal WLTP (angl. „Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure“) metodiką. Pagrindiniai skirtumai tarp senos ir naujos metodikos yra įveikiamas atstumas bei važiavimo intensyvumas.

Testuojant automobilius pagal WLTP metodiką, nuvažiuojama daugiau nei 23 km, o tai yra daugiau nei dvigubai didesnis atstumas už gaunamą vadovaujantis NEDC. Taip pat testo metu pasiekiamas didesnis maksimalus bei vidutinis greičiai ir naudojami keturi, vietoje anksčiau buvusių dviejų, važiavimo scenarijai. Toks pat WLTP ciklas taikomas matuojant tiek vidaus degimo varikliais varomus, tiek elektrinius automobilius.

Skirtingų gamintojų deklaruojamas sąnaudas reikėtų vertinti skirtingai

Tiesa, jeigu vidaus degimo varikliais varomų automobilių vairuotojai nesunkiai gali patys apskaičiuoti, kokios jų transporto priemonės degalų sąnaudos, elektromobilių savininkams ši užduotis sudėtingesnė. Norėdami pasiekti gamintojo deklaruojamus skaičius, pastarieji turi būti gerokai atidesni prie vairo ir važiuoti kone idealiomis eismo sąlygomis, nes įtaką sunaudojamos energijos kiekiui daro gerokai daugiau veiksnių.

„Jeigu labai nori, gali pasiekti tai, ką deklaruoja WLTP, tik reikia riedėti ne greičiau nei 90 km/val. vasaros mėnesiais ir nejungti šildymo. Sąnaudų skirtumai atsiranda tuomet, kai judame greičiau, įjungiamo šildymą arba vėsinimą, ir panašiai.

Dėl santykinai nedidelio sistemos efektyvumo, važiuojant vidaus degimo varikliu varomu automobiliu lieka daug perteklinės šilumos, kuri panaudojama tokioms funkcijoms kaip salono šildymas. Kadangi elektromobiliai energiją naudoja itin taupiai, kiekviena papildoma funkcija atsiliepia sąnaudoms“, – apie deklaruojamus ir realius sąnaudų skaičius kalba „100ProcentuElektrinis.lt“ tinklaraščio įkūrėjas Dainius Jakas.

Elektromobilių ekspertas taip pat pasakoja, kad nevienodai reikėtų vertinti ir skirtingų gamintojų pateikiamus duomenis. Nors matavimo metodika yra griežtai reglamentuota, vieni rodo optimistiškesnius skaičius, kiti gi deklaruoja labai arti realybės esančius rodmenis.

Štai „Peugeot“ savo klientams net pateikia lentelę, kurioje galima matyti, kokios bus sąnaudos, priklausomai tiek nuo vidutinio kelionės greičio, tiek nuo lauko temperatūros. Beje, gamintojas savo tinklalapyje dalijasi patarimais, kaip pasiekti didesnę našumą ir viešai deklaruoja apie tai, kad energijos sąnaudos vasarą ir žiemą gali skirtis net iki 35 proc.

„Gamintojų testavimas nesiskiria, bet tai, ką jie deklaruoja, – skiriasi. Vieni žiūri optimistiškiau, kiti – atsargiau. Pavyzdžiui, „Tesla“ visada pateikia patį geriausią rezultatą, o tokių Europoje esančių gamintojų kaip „Porsche“ ar „Peugeot“ rodomos sąnaudos gerokai artimesnės realiomis sąlygomis pasiekiamam rezultatui. Šių gamintojų deklaruojamas sąnaudas, važiuojant 90 km/val. greičiu, galima nesunkiai pasiekti“, – dėsto D. Jakas.

Kaip sutaupyti ir kokios bus sąnaudos, galima numatyti iš anksto

Kalbėdamas apie elektromobilių ir vidaus degimo varikliais varomų automobilių sąnaudų skirtumus, D. Jakas pamini, kad bene labiausiai vairuotojai nustemba, jog važiuojant greitkeliais elektra varomi keturračiai suvartoja pastebimai daugiau energijos.

Taip yra todėl, kad, norėdami pasiekti didelį greitį, pavarų dėžės neturintys elektromobiliai turi atiduoti daugiau energijos, o važiuojant užmiesčio keliais daug įtakos daro ir smarkiai padidėjęs oro pasipriešinimas. Mažesnės sąnaudos mieste taip pat pasiekiamos ir dėl energijos regeneracijos, vykstančios stabdymo metu.

Šie kriterijai puikiai atspindi ir „Peugeot“ pateiktoje nuvažiuojamų atstumų pagal važiavimo sąlygas lentelėje: gamintojo svetainėje internete pažymima, jog didžiausią atstumą galima pasiekti esant šiltam orui ir kursuojant mieste (50 km/val. vidutinis greitis). Ši lentelė sudaryta remiantis važiavimų Prancūzijoje duomenimis, tačiau „Peugeot“ šiuo metu renka duomenis ir šiemet pristatys analogišką lentelę, skirtą Baltijos šalims, atsižvelgiant į čia vyraujančias eismo, oro bei kelio sąlygas.

Įveikiamas atstumas gali susitraukti bene dvigubai važiuojant vidutinišku 130 km/val. greičiu. Kilometražas taip pat smarkiai krinta esant šaltesniam orui, o tolygi akceleracija ir regeneracinis stabdymas gali turėti net iki 15 procentų įtakos įveikiamam atstumui.

Atspindi tendenciją

Nors tai tik vieno gamintojo pateikiami duomenys, jie atspindi tendenciją ir sąnaudų priklausomybę nuo greičio bei lauko temperatūros gali nesunkiai būti pritaikyta ir kitų gamintojų elektromobiliams.

D. Jakas čia išskiria du „premium“ segmento elektromobilius: „Audi e-tron GT“ bei „Porsche

Taycan“, kuriuose sumontuota dviejų pavarų dėžė. Tai, pasak pašnekovo, leidžia šiems modeliams demonstruoti gerokai mažesnes sąnaudas lekiant itin dideliu greičiu. Žinovo teigimu, šis kriterijus aktualiausias gyvenantiems Vokietijoje, nes ten įprasta greitkeliuose važiuoti gerokai greičiau nei didžiausiu leistinu greičiu Lietuvoje.

Apibendrinamas pašnekovas atkreipia dėmesį, jog vienas geriausių būdų sužinoti, kokios bus elektromobilio sąnaudos, dar prieš jį įsigyjant panaršyti internete: išsamiausias duomenis pateiks tokiais pačiais modeliais jau važinėjantys žmonės.

Taip pat vertėtų turėti omenyje, kad elektromobilių sąnaudoms labai didelę įtaką daro tiek aplinkos veiksniai, tiek važiavimo įpročiai, o siekiantys ekonomiško jį lengvai pasieks pasinaudoję anksčiau minėtais paprastais gamintojo patarimais.

