

# (Nie tylko) krytycznie o elektrykach

data aktualizacji: 2021.04.28



**Samochody elektryczne dzielą. Ci, którzy należą do ich gorących zwolenników, niejako nie dostrzegają oczywistych wad czy ograniczeń (wysoki koszt i niski zasięg baterii, długi czas ładowania). Inni z kolei są im do tego stopnia przeciwni, że odrzucają też racjonalne zalety takich rozwiązań (niski koszt jazdy, jakość powietrza w miastach, dynamika). Oddajmy dziś głos ekspertom ProfiAuto, którzy podchodzą do tematu bardzo obiektywnie.**

Według statystyk miesięcznie wydajemy na paliwo prawie 400 zł. Posiadacze samochodów elektrycznych mogą jeździć taniej, a w połączeniu z instalacją fotowoltaiczną, po spełnieniu pewnych warunków, podróżować niemal za darmo. Na finalne koszty utrzymania takiego pojazdu wpływa jednak nie tylko to, gdzie go ładujemy. Warto pamiętać o aspektach takich, jak **wysokie koszty nowych baterii i części, brak niezależnego rynku serwisującego czy ewentualna konieczność ograniczenia udogodnień podnoszących komfort jazdy.**

## **Fotowoltaika sposobem na darmową podróż**

Coraz więcej gospodarstw domowych korzysta z instalacji fotowoltaicznych, produkując energię elektryczną np. na potrzeby ogrzewania, bieżącego zasilania sprzętów w domu lub do ładowania samochodu elektrycznego. Choć koszty takiej instalacji nie są małe, z pewnością inwestycja w to rozwiązanie przynosi wiele korzyści - nie tylko dla środowiska, ale z czasem również dla portfela. Bazując na najpopularniejszym samochodzie elektrycznym w Polsce, którym jest Nissan Leaf z akumulatorem o pojemności 62 kWh zużywający ok. 185 Wh/km, możemy dobrać instalację, która zapewni nam darmową podróż. Przy średnim rocznym przebiegu na poziomie 10 000 km samochód elektryczny będzie potrzebował około 1850 kWh. W tym przypadku wystarczający będzie zestaw fotowoltaiczny o mocy 3 kWp - koszt najtańszej instalacji o takiej mocy to ok. 14 tys. złotych. Przy

obecnych cenach paliwa przekraczających 5 zł i samochodzie spalającym średnio 7 litrów benzyny na 100 km, roczne wydatki na paliwo to prawie 4 tysiące złotych.

*- W porównaniu z kosztem instalacji fotowoltaicznej, korzystanie z odnawialnych źródeł energii zwróci się po upływie 3,5 roku, po których jazda elektrykiem będzie praktycznie darmowa – pod warunkiem, że w przyszłości rządzący nie wprowadzą jakiejś formy podatku od pokonanych kilometrów na prądzie. To prawdopodobne, ponieważ przy upowszechnieniu się takiej formy transportu budżet państwa straciłby sporo wpływów z podatków, które obecnie są w cenie paliwa – mówi Adam Lehnort, ekspert ProfiAuto.*

## **Domowe gniazdko źródłem oszczędności**

Gospodarstwa domowe, które nie posiadają instalacji fotowoltaicznej, są również w stanie generować oszczędności przy korzystaniu z samochodu elektrycznego. Osoby pokonujące codziennie tę samą, przewidywalną i w miarę krótką trasę np. do pracy, nie muszą każdorazowo myśleć o ładowaniu akumulatora w pełni. W takiej sytuacji dobrze sprawdzi się energia z gniazdka domowego o standardowym napięciu 230 V. Choć w przypadku akumulatora wspomnianego Nissana Leaf o pojemności 62 kWh naładowanie „do pełna” może trwać nawet ponad 30 godzin, to dla miejskich kierowców doładowywanie samochodu nocą będzie najprawdopodobniej wystarczające. Dodatkowo koszty takiego rozwiązania wahają się od 8 do 10 zł za przejechanie 100 km, co w ujęciu rocznym daje wynik w granicach 800-1000 zł.

Stacje ładowania? Szybciej, ale drożej. W zależności od operatora stacji ładowania, ceny za 1 kWh wahają się od 1 zł do nawet 2 zł. Wówczas przejechanie 100 km może kosztować kierowcę od 20 do nawet 40 zł.

## **Wyzwania elektromobilności**

Choć popularność elektryków rośnie, to w Polsce mamy ich wciąż niewiele – obecnie można mówić o niemal 11 tysiącach samochodów w pełni elektrycznych. W wielu przypadkach ceny nowych samochodów nie są przystępne dla przeciętnego Kowalskiego. Ratunkiem może być rynek wtórny i samochody sprowadzane zza granicy, jednak i w tym przypadku ceny są wciąż wysokie. Dodatkowo należy pamiętać, że bateria w trakcie eksploatacji traci pojemność i w przypadku kilkuletnich aut, akumulatory wkrótce będą wymagały wymiany. To moment, w którym samochody elektryczne mogą wiele stracić, także w oczach zwolenników ekologicznych rozwiązań.

Średnia żywotność baterii to 9 lat, po ich upływie akumulator nie generuje wystarczającej mocy i nie nadaje się do zastosowań motoryzacyjnych. Należy to uwzględnić w finalnym „kosztorysie”, bo wymiana tego elementu mocno obciąży budżet. Często sięga kwoty kilkudziesięciu tysięcy złotych. Kosztownym problemem mogą się okazać również części zamienne, których dostępność bywa bardzo ograniczona, a poza ASO są wręcz niemożliwe do zdobycia. Samochodu elektrycznego dotyczą w większości te same problemy, co samochodu z silnikiem spalinowym – korozja, wyeksploatowane podzespoły czy wymiana części w wyniku np. kolizji. Tymczasem, poza sieciami dealerskimi, serwis pojazdów na prąd w zasadzie nie istnieje. Podstawowymi narzędziami do obsługi takiego auta są miernik, oscyloskop, ale też wiedza, doświadczenie i uprawnienia elektryczne serwisanta oraz, ze względu na olbrzymie natężenie prądu, odpowiednio przygotowane stanowisko pracy. Niezależne serwisy naprawiające tradycyjne samochody posiadają pręźnie działające wsparcie w postaci sieci dystrybutorów części zamiennych. W przypadku pojazdów elektrycznych takiego rynku brak.

*- Kolejnym ważnym aspektem jest możliwość faktycznego korzystania z udogodnień samochodu elektrycznego. Klimatyzacja, systemy audio, jak i podgrzewane fotele mogą*

*znacznie ograniczyć zasięg takiego auta. Czasem będzie to zatem wybór między komfortem a ekonomią. Trzeba brać także pod uwagę występowanie skrajnych temperatur w sezonie letnim i zimowym, które wpływają na stan baterii i poziom naładowania. Elektromobilność jest zatem decyzją, którą trzeba dobrze przemyśleć, ponieważ jak każde rozwiązanie posiada swoje plusy i minusy – uzupełnia Adam Lehnort.*

Źródło: