

# „Elektryk” nie musi być drogi

data aktualizacji: 2022.02.09



**Rosnąca oferta pojazdów elektrycznych sprawia, że wybór tego właściwego wcale nie musi być prosty. Zwłaszcza jeśli chodzi o pojemność baterii trakcyjnej. Ekspert zwracają uwagę, że duży akumulator nie zawsze jest najlepszym rozwiązaniem. Wszystko zależy od warunków eksploatacji e-samochodu.**

Zgodnie z „Licznikiem Elektromobilności”, prowadzonym przez PSPA i PZPM, pod koniec września 2021 r. w Polsce było zarejestrowanych łącznie 31 633 osobowych samochodów z napędem elektrycznym (BEV i PHEV). Ich kierowcy mieli do dyspozycji 1675 ogólnodostępnych stacji ładowania. Ładowarki dostępne są już we wszystkich województwach, ich liczba systematycznie rośnie, a w infrastrukturę inwestują kolejni operatorzy. Postanowiliśmy sprawdzić, czy w związku z rosnącą liczbą stacji wybór samochodu elektrycznego z jak największym akumulatorem trakcyjnym to zawsze optymalne rozwiązanie.

## **Próba wielkości**

W ramach eksperymentu pokonaliśmy dwoma zeroemisyjnymi pojazdami o zróżnicowanych parametrach technicznych trasę ze stolicy Polski do Zakopanego. Wzdłuż tego odcinka infrastruktura nie jest wyjątkowo rozbudowana. Ładowarki umieszczone są przed Radomiem, w Kielcach (ale nie przy głównej trasie), w Jędrzejowicach, a następnie w Krakowie. Wyznaczony dystans miał długość 420 km. Wybrane pojazdy różniły się od siebie mocą i pojemnością akumulatorów. Jeden z nich zapewniał 150 KM i baterię 45 kWh, co w efekcie powinno gwarantować maksymalny zasięg 351 km. Drugi elektryk wyposażony był w akumulator trakcyjny o pojemności 73 kWh oraz w 218-konny silnik. Deklarowany przez producenta zasięg to 481 km.

- Na pojemność akumulatora trakcyjnego e-samochodu można spojrzeć z kilku perspektyw - mówi Hubert Niedzielski, kierownik PR marki Volkswagen. - Jeśli ma mniejszą wartość netto, to w stosunkowo krótszym czasie można uzupełnić w nim brakującą energię, zwłaszcza gdy korzystamy z tzw. szybkich ładowarek. Jednak słabsza bateria elektrycznego pojazdu oznacza w praktyce mniejszy zasięg użyteczny, co ma decydujące znaczenie przede wszystkim wtedy, gdy kierowca pokonuje długie dystanse. Z kolei akumulator o mniejszej pojemności oznacza niższe koszty zakupu samochodu, nawet o kilkadziesiąt tysięcy. Z punktu widzenia zasobności portfela i średnich dziennych podróży nieprzekraczających 40-50 km to w zupełności wystarczy. W Volkswagencie staramy się dywersyfikować wielkości akumulatorów oferowanych w naszych pojazdach, by odpowiedzieć na zróżnicowane potrzeby klientów.

### **Czas start**

Zasady eksperymentu były proste. Jedna trasa przejazdowa, optymalna prędkość jazdy (zgodna z przepisami), ładowanie na dowolnych stacjach i próba jak najszybszego dotarcia do celu.

Z Warszawy oba pojazdy ruszyły jednocześnie. Przez większość pierwszego odcinka poruszały się „jeden za drugim” z prędkościami 100-120 km/h. Dopiero w okolicach Kielc samochód o mniejszym akumulatorze musiał zwolnić, ograniczając maksymalną prędkość do około 100 km/h, i zjechać na ładowanie w Jędrzejowicach. Wtedy rozpoczął się wyścig.

Kiedy drugi samochód zmierzał do punktu ładowania w Krakowie, pierwszy ładował się z 15 do 80% w około 40 min, by bez konieczności kolejnego ładowania dotrzeć do celu. Mniej więcej w momencie kiedy ładowanie dobiegało końca i można było ruszyć w trasę, samochód z większym akumulatorem dotarł do punktu ładowania, gdzie miał spędzić maksymalnie 20 min.

### **Każda minuta ma znaczenie**

Podczas gdy pierwszy pojazd jechał już w kierunku Tatr, drugi uzupełniał energię z 20 do 45% - tyle miało wystarczyć na pokonanie kolejnego dystansu. Po około 18 min był gotowy do dalszej jazdy. W efekcie różnica w czasie zniwelowała się. Po dotarciu do celu okazało się, że wyniosła zaledwie nieco ponad kwadrans, dokładnie 16 min. To wyjątkowo mało, biorąc pod uwagę, o ile większym akumulatorem dysponował pojazd, który dotarł do Zakopanego szybciej. To jasno pokazuje, że warto dokładnie zastanowić się nad konfiguracją samochodu, który zamierzamy kupić.

- Z punktu widzenia wielu klientów pojemność baterii trakcyjnej nie jest najważniejszym parametrem przy wyborze pojazdu. Dlaczego? Ponieważ typowe dzienne przebiegi kierowców nie przekraczają przeważnie 40 km, a średni zasięg obecnie sprzedawanych pojazdów np. miejskich wynosi od 200 do 400 km - mówi Marcin Wlazło, PR specialist w Hyundai Motor Poland. - Dodatkowo stale rozbudowywana sieć ładowania oraz możliwość uzupełniania energii w pracy bądź w domu sprawiają, że pojemność akumulatora samochodu elektrycznego ma znaczenie tylko wówczas, gdy kierowca wybiera się w dłuższą trasę, choć i w tym przypadku elektromobilność pozwala nawet na podróże po całej Europie.

### **Mniejsza lub większa różnica**

Przy wyborze samochodu elektrycznego zwracamy uwagę na wiele czynników, wśród nich na pojemność akumulatora i moc silnika. Wybierając mniejszą baterię, przeważnie skazujemy się na mniejszą moc. Przykładem mogą być opisane pojazdy. Pierwszy z nich posiadał akumulator 45 kWh i rozwijał moc 150 KM. Koszt jego zakupu to 142 290 zł. Mocniejszy wariant tego modelu to wydatek 160 890 zł. Zatem za 18 600 zł otrzymujemy o 54 KM mocniejszy silnik (204 KM) i o 13 kWh (bateria o pojemności 58 kWh) większy akumulator. Natomiast w drugim testowanym aucie podstawowa konfiguracja obejmuje 170 KM i 58 kWh. Cena zakupu tego wariantu to 189 900 zł. W mocniejszej odmianie (od 203 900 zł) otrzymujemy akumulator powiększony do 73 kWh, a moc do 218 KM. Z punktu widzenia klienta, który nie pokonuje jednorazowo dalekich dystansów, warto zastanowić się, czy zamiast w większy akumulator nie zainwestować lepiej np. w opcjonalne wyposażenia podnoszące komfort czy bezpieczeństwo.

- Elektromobilność nie powinna być kojarzona tylko z pojazdami za kilkaset tysięcy złotych, zwłaszcza że na rynku nietrudno o zeroemisyjne pojazdy w rozsądnej cenie. Ich atrakcyjność podnosi dodatkowo rządowy program dopłat do zakupu „Mój elektryk”, realizowany przez NFOŚiGW. Decydując się na kupno e-samochodu, warto wcześniej zajrzeć na naszą platformę - [elektromobilni.pl](http://elektromobilni.pl), gdzie można zapoznać się z pełną ofertą modeli z napędem elektrycznym dostępnych na polskim rynku, a z pomocą dedykowanych kalkulatorów wybrać najlepsze dla siebie auto - podsumowuje Maciej Mazur, dyrektor zarządzający Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych.

Źródło: