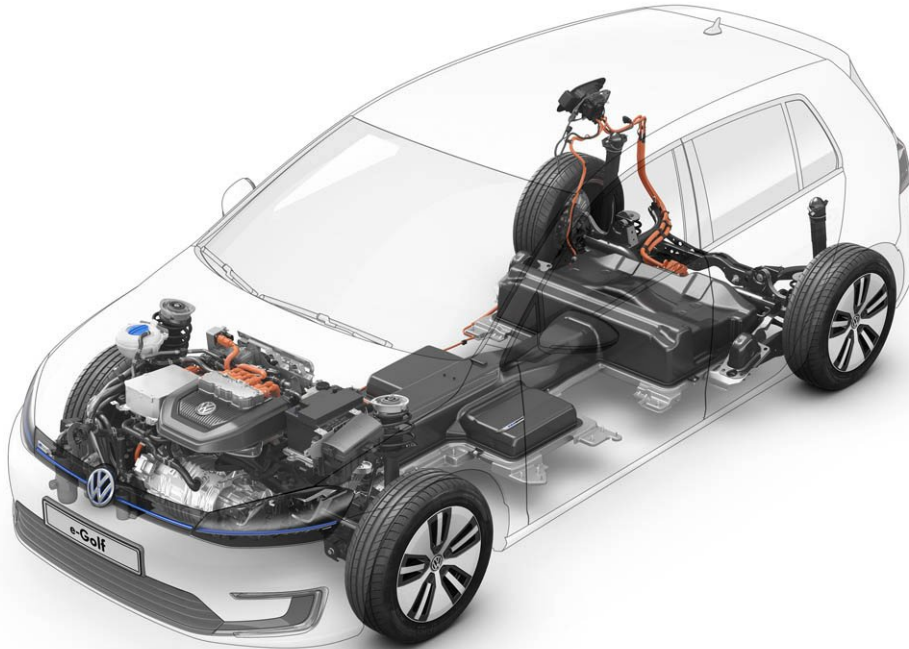


9 Μαΐου 2014

Ηλεκτρικό αυτοκίνητο: η μεγάλη περιπέτεια (Α')

/ [Πεμπουσία](#)

Image not found or type unknown



Ποντάροντας στο δέλεαρ των 0,02-0,03 ευρώ ανά χιλιόμετρο, νέα μοντέλα μηδενικών ρύπων μπαίνουν στην αγορά, παρά το γεγονός ότι οι πωλήσεις «καθαρών» οχημάτων δεν είναι οι αναμενόμενες.

Η χρεοκοπία της εταιρίας που υποσχόταν να λύσει το πρόβλημα της αυτονομίας των ηλεκτρικών αυτοκινήτων δεν φάνηκε να επηρέασε τους κατασκευαστές. Η αμερικανική Tesla ζει και βασιλεύει επεκτείνοντας το δίκτυό της στην Ευρώπη και βλέπει τη μετοχή της να καταρρίπτει απίστευτα ρεκόρ, η «συμμαχία» Renault-Nissan αυξάνει την παραγωγή της καθώς οι πωλήσεις του Leaf σημειώνουν διαρκή άνοδο, η General Motors επιμένει στα Chevrolet Volt - Opel Ampera, και δύο γερμανικές εταιρίες κάνουν την είσοδό τους στην ηλεκτρική αγορά: η BMW με ένα high-tech αυτοκίνητο που σχεδιάστηκε εξ' αρχής ως ηλεκτρικό (BMW i3) και η Volkswagen με δύο οχήματα που βασίζονται σε υπάρχοντα μοντέλα: τα e-up! και e-Golf.

Οι εξελίξεις στην αγορά

Αν βασικός εταίρος της ισραηλινής Better Place (BP) που πτώχευσε τον περασμένο Μάιο, αφήνοντας πίσω της μια τρύπα 800 εκ. δολαρίων, δεν ήταν ο μεγαλύτερος -μέχρι στιγμής- παραγωγός ηλεκτρικών αυτοκινήτων στον κόσμο (το γκρουπ Renault-Nissan), μπορεί οι ανησυχίες σχετικά με το μέλλον της ηλεκτροκίνησης να ήταν λιγότερες. Η BP ήταν αυτή που θα έλυσε το πρόβλημα της αυτονομίας των ηλεκτρικών οχημάτων με τους σταθμούς στους οποίους μέσα σε ελάχιστα λεπτά θα μπορούσε κάποιος να αντικαταστήσει την άδεια μπαταρία του αυτοκινήτου του με μία γεμάτη.



Το μεγαλεπίβολο πρότζεκτ της Better Place ναυάγησε και το μεγάλο δίκτυο σταθμών αντικατάστασης των άδειων μπαταριών με γεμάτες, μέσα σε ελάχιστα λεπτά της ώρας,

τελικώς δεν θα γίνει πραγματικότητα. Τουλάχιστον όχι σε αυτή τη φάση και όχι από αυτήν την εταιρία, παρόλο που βασικός συνεταιίρος της υπήρξε η Renault-Nissan.

Ωστόσο, το γαλλοϊαπωνικό γκρουπ δεν φαίνεται να πτοείται και τον περασμένο Ιούλιο παρέδωσε το υπ' αρ. 100.000 ηλ. αυτοκίνητο παραγωγής του, ένα Nissan Leaf, σε μια αμερικανίδα φοιτήτρια στην Ατλάντα των ΗΠΑ. Ενώ ο πρόεδρος του, Carlos ξεκαθάρισε ότι στο εξής τα ηλεκτρικά μοντέλα του γκρουπ δεν θα έχουν τη δυνατότητα ταχείας αντικατάστασης των μπαταριών τους (και ας έχει ήδη δημιουργηθεί ένα δίκτυο σταθμών BP σε Ισραήλ και Δανία).

Στο μεταξύ, κατώτερες των προσδοκιών παραμένουν οι πωλήσεις του -πολυδιαφημισμένου- «επαναφορτιζόμενου» υβριδικού Chevrolet Volt στην Αμερική, του αυτοκινήτου που εκτός των άλλων θα συνέβαλλε και στην ουσιαστική ανάκαμψη της General Motors (GM). Ο πολλά υποσχόμενος συνδυασμός της κίνησης με ηλεκτρικό ρεύμα για 40-60 χιλιόμετρα και η συνέχεια του ταξιδιού με τη βοήθεια βενζινοκινητήρα δεν φαίνεται να είναι ικανός να άρει τις αναστολές που δημιουργεί η υψηλή τιμή - 31.645 δολάρια - στην οποία περιλαμβάνονται εκπτώσεις του κατασκευαστή και κρατική επιδότηση 7.500 δολαρίων. Υπολογίζεται λοιπόν ότι φέτος, αντί του αρχικού στόχου των 60.000, θα πουληθούν 35.000-40.000 Volt.



Το Tesla S προσφέρει την υψηλότερη αυτονομία στην αγορά (375 ή 500 χιλιόμετρα, ανάλογα με την έκδοση).

Εντελώς διαφορετικά τα νέα από την αμερικανική Tesla, που βλέπει το μοντέλο της «S» γίνεται δημοφιλές, με περισσότερες από 12.500 παραδόσεις μέχρι στιγμής, από την αρχή της χρονιάς σε πείσμα της ψηλής τιμής του (άνω των

70.000 δολαρίων). Παρέχοντας αυτονομία της τάξης των 300 χιλιομέτρων και ποντάροντας στο εντυπωσιακό του design και στα δυναμικά χαρακτηριστικά του, το Tesla S απευθύνεται σε άλλης οικονομικής επιφάνειας κοινό και κατάφερε να γίνει η αιχμή του δόρατος της εταιρίας. Η εταιρία του κ. Elon Musk έχει ήδη πατήσει πόδι - με σημεία πώλησης και κέντρα τεχνικής εξυπηρέτησης - σε καμιά δεκαριά ευρωπαϊκές χώρες ενώ έχει ανακοινώσει και την έναρξη παραγωγής ενός ηλεκτρικού SUV, του μοντέλου «X».

Και το Tesla X δεν είναι το μοναδικό ηλεκτρικό μοντέλο που θα δοκιμάσει την τύχη του στην αγορά τους επόμενους μήνες...

Τα διαθέσιμα μοντέλα

Στη φετινή έκθεση της Φρανκφούρτης, που τις μέρες αυτές είναι ανοιχτή στο κοινό, έχουμε δύο μεγάλες «οικολογικές» πρεμιέρες.

Η πρώτη έχει να κάνει την πανηγυρική είσοδο στο χώρο της ηλεκτροκίνησης της BMW, μέσω του μοντέλου i3 που θα προσφέρεται όχι μόνο ως αμιγώς ηλεκτρικό με «επίσημη» αυτονομία 130-160 χιλιομέτρων, αλλά και σε έκδοση εφοδιασμένη με ένα μικρό βενζινοκινητήρα που θα αυξάνει την αυτονομία στα 240-300 χιλιόμετρα. Αμάξωμα κατασκευασμένο από ανθρακονήματα, μπαταρίες λιθίου και άφθονα ηλεκτρονικά αξεσουάρ προσφέρονται σε πολυτελή συσκευασία και το i3 διαφημίστηκε δεόντως σε μια ταυτόχρονη προπαγάνδα σε Λονδίνο, Νέα Υόρκη και Πεκίνο, γεγονός που αφενός δείχνει τις μεγάλες προσδοκίες της BMW. Οι πωλήσεις ξεκινούν άμεσα και το i3 θα πωλείται και στην Ελλάδα μέχρι τα τέλη της χρονιάς, έναντι 36.150 ευρώ.

Η άλλη μεγάλη πρεμιέρα, είναι διπλή και αφορά τα Volkswagen e-up! και e-Golf, τις αμιγώς ηλεκτρικές εκδόσεις των γνωστών «συμβατικών» up! και Golf. Διαθέτουν ηλεκτροκινητήρα - 82 ίππων το πρώτο και 115 το δεύτερο - και μπαταρίες λιθίου που προσφέρουν αυτονομία 160 και 190 χιλιόμετρα αντίστοιχα, εξασφαλίζοντας κόστος κίνησης της τάξης των 0,03 ευρώ στη Γερμανία. Σημειώνουμε ότι το e-up! που η Volkswagen διαφημίζει ως παγκόσμιο πρωταθλητή της οικονομίας θα κοστίζει 26.900 ευρώ, ενώ αναμένεται η τιμή του e-Golf.

Τρεις λοιπόν νέες αφίξεις προστίθενται στον κατάλογο των ηλεκτρικών μοντέλων που μπορεί κανείς πλέον να αγοράσει κανονικά - τα περισσότερα από αυτά και στη χώρα μας.



Αρκετά i-MiEV πούλησε η Mitsubishi σε κρατικούς οργανισμούς.

Στην Ευρώπη μπορεί επίσης να αγοράσει κανείς ένα Tesla S έναντι 60.700 - 80.900 ευρώ, ανάλογα με την έκδοση που θα επιλέξει ή ένα Nissan Leaf που κοστίζει περίπου 30.000 ευρώ, ανάλογα με τα κίνητρα που δίνονται σε κάθε χώρα (αρχική τιμή γύρω στις 35.000 ευρώ) και προσφέρει αυτονομία περίπου 150 χιλιόμετρα. Πρόσφατα ξεκίνησε και η διάθεση του Smart electric drive που χωρίς τη μπαταρία κοστίζει (στη Γερμανία) 18.910 ευρώ (επιβαρύνοντας τον ιδιοκτήτη του με το ενοίκιο των 65 € το μήνα), ενώ με τη μπαταρία η τιμή ανεβαίνει στα 23.680 ευρώ.



Στη Γαλλία, το Renault ZOE κοστίζει 15.700 ευρώ (χάρη στην κρατική επιδότηση των 5.000 ευρώ). Η μπαταρία ενοικιάζεται έναντι 79 ευρώ μηνιαίως.

Η διαφορά των περίπου 5.000 ευρώ είναι ενδεικτική του τρόπου με τον οποίο το

υψηλό κόστος της μπαταρίας επιβαρύνει τη λιανική τιμή. Για αυτόν ακριβώς το λόγο ολόκληρη η γκάμα των ηλεκτρικών Renault (Kagnoo Z.E., Fluence Z.E., Zoe Z.E.) διατίθεται προς πώληση χωρίς την μπαταρία, την οποία ο κάτοχος του αυτοκινήτου νοικιάζει έναντι 70-80 ευρώ μηνιαίως, ανάλογα με το μοντέλο.



Ford Focus Electric

Συνεχίζεται επίσης η διάθεση των Citroen C-Zero, Mitsubishi i-MIEV, Peugeot ion, ενώ καθ' οδόν προς την ευρωπαϊκή αγορά βρίσκεται επίσης η Ford με το ηλεκτρικό Focus Electric και το plug-in υβριδικό C-MAX Energi και η Volvo με τα C30 Electric και V60 Plug-in Hybrid.