

10 Μαΐου 2014

Ηλεκτρικό αυτοκίνητο: η μεγάλη περιπέτεια (B')

/ Πεμπτούσια

Image not found or type unknown

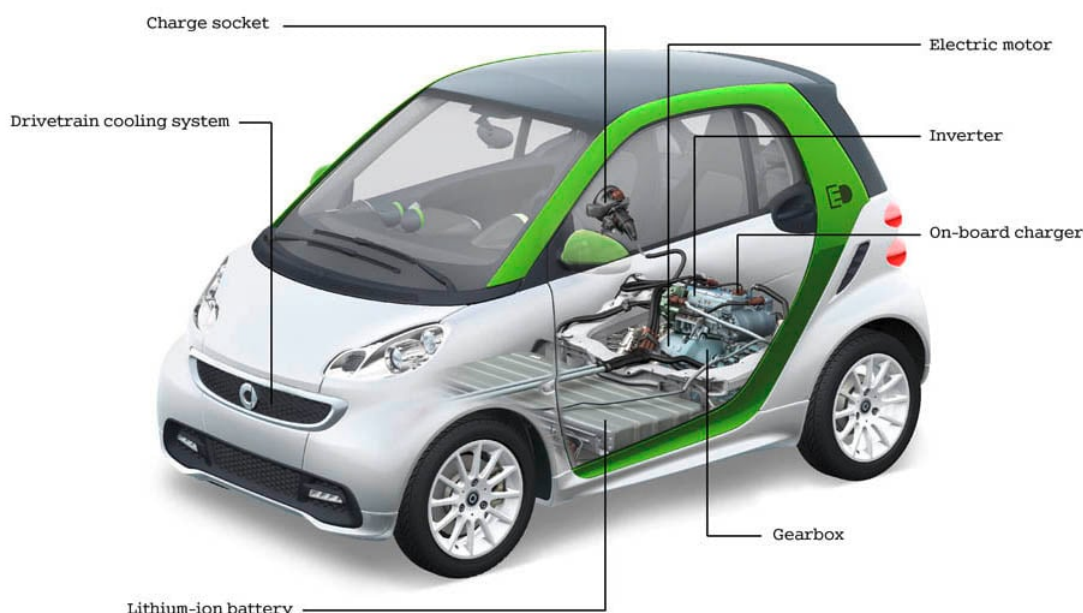


Η μείωση του ετήσιου κόστους κίνησης, μέσω της φόρτισης των μπαταριών του Toyota Prius Plug-in, φτάνει τα 1400 ευρώ ανά αυτοκίνητο.

Όταν ο πρόεδρος των ΗΠΑ Μπαράκ Ομπάμα θέλει να έχει στους αμερικανικούς δρόμους 1.200.000 ηλεκτρικά αυτοκίνητα (μπαταρίας & plug-in) μέχρι το 2015 και η κυρία Μέρκελ ακόμα 1.000.000 στους γερμανικούς μέχρι το 2020, είναι προφανές ότι υπάρχει πολιτική θέληση για την προώθηση των αυτοκινήτων μηδενικών ρύπων. Η οποία μάλιστα έχει, από πλευράς Γερμανίας, εκφραστεί και με επενδύσεις ύψους 1,5 δις ευρώ!

Ωστόσο αυτά μοιάζουν με ευσεβείς πόθους καθώς η αγορά λειτουργεί στους δικούς της ρυθμούς και στις ΗΠΑ έχουν πουληθεί, από το 2010 μέχρι σήμερα μόνο 112.000 οχήματα μηδενικών ρύπων, ενώ τα περίπου 50.000 ηλεκτρικά αυτοκίνητα που πωλήθηκαν φέτος μέχρι τον Ιούλιο αντιστοιχούν στο 0,5% της αμερικανικής αγοράς.

Σε παγκόσμιο επίπεδο προβλέπεται ότι οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων θα φτάσουν τις 2.050.000 το 2020, οπότε θα αντιστοιχούν στο 1,9% της αγοράς, ενώ για το 2013 προβλέπεται ότι ποσοστό αυτό δεν θα ξεπεράσει το 0,3% (περίπου 250.000 πωλήσεις). Η αβεβαιότητα πάντως είναι μεγάλη και αυτό αποτυπώνεται με χαρακτηριστικό τρόπο σε άλλη μελέτη που προβλέπει για την Ευρώπη (το 2020) πωλήσεις μεταξύ 500.000 και 2,5 εκ. οχημάτων.



Το Smart electric drive κοστίζει (στη Γερμανία) 23.680 ευρώ και υπόσχεται αυτονομία 145 χιλιόμετρα.

Η τεχνολογία βεβαίως εξελίσσεται αλλά στην παρούσα φάση η αλήθεια των αριθμών είναι αμείλικτη. Το κόστος χρήσης των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι αναμφισβήτητα χαμηλό, αλλά η τιμή αγοράς παραμένει ψηλή, ενώ η αυτονομία παραμένει βασικό μειονέκτημα στο σύνολο σχεδόν των διαθέσιμων μοντέλων.

Τύποι Ηλεκτρικών Αυτοκινήτων

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ή αλλιώς τα οχήματα μηδενικών ρύπων χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες

Ηλεκτρικά αυτοκίνητα με μπαταρίες - EV (Electric Vehicles), που κινούνται μόνο όσο είναι φορτισμένες οι μπαταρίες τους και στη συνέχεια πρέπει να οδηγηθούν σε κάποιο σημείο φόρτισης. Η συνήθης -βάσει προδιαγραφών- αυτονομία τους είναι της τάξης των 150 χιλιομέτρων.

«Επαναφορτιζόμενα» Υβριδικά αυτοκίνητα ή ηλεκτρικά αυτοκίνητα εκτεταμένης αυτονομίας - PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicles), που μπορούν να κινηθούν και όταν αδειάσουν οι μπαταρίες τους, καθώς διαθέτουν και κινητήρα εσωτερικής καύσης για την παραγωγή ρεύματος. Κατά κανόνα οι μπαταρίες επαρκούν για περίπου 50 χιλιόμετρα, ενώ ο βενζινοκινητήρας επιτρέπει την κίνηση για άλλα 400-500 χιλιόμετρα (ανάλογα με το μοντέλο)

Και στις δύο περιπτώσεις η πλήρης επαναφόρτιση διαρκεί 6-8 ώρες, αλλά κανόνα δίνεται και δυνατότητα φόρτισης κατά 80% με τη βοήθεια ειδικών ταχυφορτιστών σε περίπου μισή ώρα.



Οι πωλήσεις του Nissan Leaf τριπλασιάστηκαν φέτος στις ΗΠΑ. Η τιμή του δεν ξεπερνά τα 30.000 δολάρια.

Σε παλιότερο δικό μας ρεπορτάζ, διαπιστώναμε ότι σε ετήσια βάση η κατοχή ενός Mitsubishi i-Miev θα απέφερε ετήσιο όφελος της τάξης των 2.000 ευρώ στον ιδιοκτήτη του. Μόνο που η τιμή αγοράς ξεπερνούσε τα 30.000 ευρώ (όταν ένα αντίστοιχο βενζινοκίνητο IX κοστίζει 10.000-12.000 ευρώ) ενώ η πραγματική αυτονομία στην οποία μπορεί κανείς να ελπίζει είναι της τάξης των 100 χλμ.

Απόσβεση λοιπόν σε δέκα χρόνια περίπου και με μειονέκτημα της περιορισμένης αυτονομίας να δίνει το παρών σε καθημερινή βάση...

Το γεγονός εξηγεί σε μεγάλο βαθμό τις χαμηλές πωλήσεις των ηλεκτρικών ΙΧ, που δεν έχουν ελπίδα στον τομέα των λιανικών πωλήσεων αν δεν «ενισχυθούν» με κρατικά κίνητρα. Και ας έχουν κατακτήσει δύο από αυτά, το Chevrolet Volt (με τα σήματα της Opel ως Ampera) και το Nissan Leaf τον τίτλο του ευρωπαϊκού «αυτοκινήτου της χρονιάς» για το 2012 και 2011, αντίστοιχα. Αξίζει να αναφέρουμε ότι στην Ελλάδα έχει πωληθεί μόλις ένα Ampera και μάλιστα σε ιδιαίτερα ψηλή τιμή (62.361 ευρώ), καθώς το αυτοκίνητο όχι μόνο δεν επωφελείται από κάποιο οικολογικό κίνητρο, αλλά και επιβαρύνεται με φόρο πολυτελείας 14.861 ευρώ!