

Ładowanie elektrycznych - ile to naprawdę kosztuje?

data aktualizacji: 2018.06.04



Publiczna ładowarka - Warszawa, Al. Jerozolimskie 134

O kierowcach samochodów elektrycznych mówi się, że mają szósty zmysł do znajdowania stacji ładowania. My na warsztat wzięliśmy hybrydę Mitsubishi - Outlandera PHEV.

Skrót PHEV (Plug-In Hybrid) zdradza, że oprócz tradycyjnego napędu mamy do czynienia z samochodem umożliwiającym ładowanie akumulatorów i poruszanie się w trybie 100% elektrycznym. Producent deklaruje możliwość przejechania w tym trybie (EV - electric vehicle) około 50 kilometrów. Latem jest to jak najbardziej możliwe, ale zimą zasięg spada o około 20-30% w zależności od temperatury zewnętrznej. Zweryfikowaliśmy, jak auto sprawdza się zarówno w mieście, jak i w trasie na dystansie 25 tys. kilometrów, i to w czasie wszystkich pór roku.

Wersja PHEV - co ją wyróżnia?

Na początek dwa słowa o samym bohaterze naszego testu. PHEV jest hybrydową ewolucją spalinowej wersji outlandera. Słowo ewolucja nie jest tu przypadkowe, gdyż wykorzystany napęd 4x4 często porównywany jest z legendarnym napędem właśnie Mitsubishi Lancera Evolution. Oprócz benzynowego dwulitrowego motoru samochód wyposażony jest w dwa silniki elektryczne, po jednym na każdą oś. Producent nie podaje łącznej mocy zestawu, ale w sieci można znaleźć pomiary z hamowni mówiące o ponad 200 KM i 500 Nm momentu obrotowego. Do tego napęd na cztery koła i... wysokie oczekiwania co do oszczędności.

Ładowanie hybrydowego plug-ina

Od czego zacząć test długodystansowego plug-ina? Od ładowania!

Samochody typu plug-in hybrid mają ciekawą cechę, są - można powiedzieć - jak dwa w jednym.

Samochód hybrydowy, kiedy baterie są puste (nie pozwalają jeździć w trybie czysto elektrycznym), i samochód elektryczny (kiedy baterie samochodu są naładowane). Przy naładowanych bateriach w razie potrzeby można korzystać również z mocy silnika benzynowego przy odpowiednio mocno wciśniętym pedale gazu. Nas jednak najbardziej interesują oszczędności. W mieście staraliśmy się maksymalnie wykorzystać potencjał samochodu elektrycznego. Czasem wymaga to wyłączania klimatyzacji i korzystania z okna dachowego w ciepłe dni lub ogrzewania i wspomagania się podgrzewanymi fotelami i kierownicą w zimne. Czy warto? Ile średnio w mieście może spalić prawie dwutonowy SUV?

Według naszych pomiarów 2,5 l/100 km udaje się uzyskać bez specjalnej uwagi. Oczywiście z założenia wykorzystywana jest technika jazdy defensywnej z elementami eco-drivingu, ale nie rezygnujemy z komfortu i bezpieczeństwa na rzecz oszczędności. W tym miejscu należy jeszcze dodać, że w miarę możliwości samochód „ładuje się” na publicznych stacjach ładowania.

W Warszawie takich miejsc jest co najmniej kilkanaście i zwykle nie są zajęte. W innych miastach jest znacznie gorzej. Oprócz Poznania i Wrocławia, stacji ładowania po prostu nie ma lub są pojedyncze. W tym miejscu należy jeszcze dodać, że w przypadku półszybkich stacji ładowania należy się wyposażyć w dedykowany kabel, niedostępny seryjnie przy zakupie samochodu. Ładowarka podłączana do gniazdka 230 V jest dostępna jako wyposażenie standardowe. W przypadku szybkich stacji ładowania kable są integralną częścią ładowarki.

2,5 litra w mieście, a w trasie?

Samochody elektryczne, hybrydowe oraz hybrydowe typu plug-in odzyskują energię podczas hamowania, a więc głównie w mieście. Poza miastem, zwłaszcza na autostradzie, w zasadzie nie ma możliwości odzyskania energii w taki sposób. Należy się zatem spodziewać, że spalanie może być większe od spalinowych odpowiedników. Doświadczenie 25 tys. km podpowiada co innego. Auto odzyskuje energię również podczas jazdy bez wciśniętego pedału gazu, a wykorzystanie specyficznych warunków terenowych może dodatkowo wzmocnić ten efekt. W naszym przypadku średnie spalanie poza miastem (głównie na autostradach) wynosi około 7,5 l/100 km.

Średnio w całym teście uzyskaliśmy wyniki 5,0 l/km. Zestawiając ten rezultat z podobnym autem benzynowym, rocznie (zakładając przebieg na poziomie 30 tys. km) oszczędzamy około 6,5 tys. zł wydatków na paliwo. W sumę tę wliczamy cenę prądu koniecznego ładowania. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na możliwość zmiany taryfy energetycznej na dwustrefową, tak żeby nocne ładowanie było jak najtańsze. Ponadto nasze testowe auto umożliwia ustawienie harmonogramów ładowania zależnych od pory dnia i lokalizacji geograficznej. Pod domem ładowanie może uruchamiać się automatycznie o 22:00 i kończyć o 6.00 rano, korzystając z tańszej oferty prądu (około 0,40 zł na kWh). Na zakończenie trzeba dodać, że samochód nie jest ładowany tylko w czasie nocnego postoju, ale w przy każdej możliwości skorzystania ze stacji miejskich. Jest to nasza decyzja, często wpływająca na zmianę dotychczasowych przyzwyczajeń np. o miejscu dokonywania codziennych zakupów. Pojadę tam, gdzie mogę naładować samochód. Taka prywatna filozofia korzystania z aut niskoemisyjnych.

Podsumowując, pięcioletnie użytkowanie Mitsubishi Outlandera PHEV przyniesie oszczędności związane z paliwem na poziomie około 32 tys. zł (porównując do wersji spalinowej). Nie pokrywa to jeszcze różnicy w kosztach zakupu, ale jeżeli dołożymy do tego zapowiadane przez rząd przywileje dla kierowców aut niskoemisyjnych, może się okazać rozwiązaniem bardziej opłacalnym. Jest jeszcze coś, o czym nie było mowy wcześniej. Komfort i dynamika wynikające z wykorzystania silników elektrycznych biją na głowę spalinowe wersje.

Michał Baranowski

Źródło: