

Reach: 0

Country: Slovenija

1 / 2

AKTUALNO | ŠE NI ZA NAS: RENAULT ZERO EMISSION VOZILA



Renaultova elektrika vse bližje slovenskemu trgu

Danes so Renaultovci, skupaj s Centrom odličnosti nizkoogljčne tehnologije, na kratko predstavili svoje tri izdelke, ki jih nameravajo pripeljati v Slovenijo. Zaenkrat naj bi prva vozila v prodajne salone poslali spomladi prihodnje leto.

Peter Pirkovič Peter Pirkovič

3. september 2014 | 15:12:11

Razlog zakaj Twizy, Zoe in Kangoo Z.E. še niso prisotni pri nas, je odgovor bolj ali manj enostaven. Pomankljiva infrastruktura in negotovo politično stanje, ki neposredno vpliva na subvencije za nakup električnih vozil. Te so za letošnje že porabljene, saj so jih v večini koristili lastniki Tesle S. Kako bo drugo leto, si za zdaj nihče ne upa napovedati. Prav zanimivo je (ali je to samo naključje ali kaj drugega), da so se Renaultovci pri nas tega projekta lotili kmalu po obisku šefa Carlosa Ghosna in za preverjanje dobili dobrega partnerja, ki ve kako se tej stvari streže. Nenazadnje sta v njem priznana strokovnjaka Kemijskega Inštituta, dr. Robert Dominko in dr. Miran Gabršček. Svoje k temu dodajo še šempetrska Letrika, ki Renaultu dobavlja elektromotor za Twizyja.

In kaj pravijo podatki? V svetovnem merilu vse statistike kažejo, da bo v prihodnje v mestih živel več kot 20 odstotkov prebivalstva in temu primerno bi se lahko razvijal tudi trg električnih vozil. A to ne velja za Slovenijo. Pri nas se iz leta v leto povečuje delež tistih, ki se na delo vozijo v druge občine. Kar 383 tisoč naj bi bilo takšnih. Samo v Ljubljano jih od

Reach: 0

Country: Slovenija

Kazalo

1 / 2

drugod prihaja 108 tisoč, hkrati pa ima Ljubljana, jasno, najvišji odstotek tistih, ki ostajajo na delu v domačem okolju (90.600 ljudi). In oboji bi lahko bili potencialni uporabniki teh električnih vozil, navkljub pomanjkljivi infrastrukturi. Podatki naj bi kazali, da skoraj polovica avtomobilov slovenskega voznega parka v povprečju prevozi manj kot 100 km na dan.

Tako bi Renaultovci marsikomu prišli nasproti z modelom ZOE, ki ima, v optimalnih razmerah, za 210 km avtonomije, medtem ko bi za obrtnike prav prišel Kangoo Z.E. s 170 km avtonomije, za tiste, ki si želijo biti malce bolj opazni pa je na voljo mali Twizy. Tako z modelom ZOE in Twizyjem smo na kratko popeljali po ljubljanskih ulicah, in brez težav lahko potrdimo, da bi bil prav ZOE zadovoljiva menjava za katerikoli drug avto, saj ima vse potrebno kar imajo klasični avtomobili. Te bomo v prihodnjih tednih nekoliko bolje preskusili in podali natančnejšo oceno. Se pri teh avtomobilih najprej poraja vprašanje cene električarja, cene najema baterij (v Franciji 50 € mesečno za Twizy, 72 € za ZOE in 79 € za Kangoo ZE) in število polnilnic. Predvsem tistih hitrih (380 V), ki vozilom Renault Z.E. v pol ure omogočijo do 80 odstotkov napolnjenih baterij. Na ta vprašanja bodo v prihodnjih mesecih odgovorili pri omenjenem inštitutu.

