

ELEKTRIČNI AVTOMOBILI

0 komentarjev

Skriti cestni električni potencial Slovenije

V Sloveniji ta hip že prostora za do 250.000 električnih vozil. Kako vzpodbuditi Slovence, da bi pri nakupu prihodnjega avtomobila, še posebej če bo ta drugi v družini, razmišljali o električnem vozilu.

Andrej Leban / Ljubljana

3. 9. 2014, 15:32

0

0

8+1 0

Natisnite



Zakaj električni? Predvsem zaradi odnosa do narave, na dolgi rok so lahko precej nižji tudi stroški uporabe, vožnja je v najnovejših generacijah že zelo udobna in tiha. (Foto: Andrej Leban)

V Sloveniji je eden v svetovnem merilu najbolj prodornih razvojnih centrov za avtomobilske akumulatore, imamo izdelovalca električnih motorjev in tovarno, v katerem izdelujejo za elektriko pripravljen množični model. A vsa govoranca o trajnostni mobilnosti je brez pomena, če se ljudje dobesedno bojijo električnih vozil.

Kaj danes zlahka zmorejo električna vozila:

Dnevno pot na relaciji Kočevje - Ljubljana - Kočevje (okoli 130 km po lokalnih cestih).

Napoved o množičnejšem prihodu električnih vozil na to stran Alp ima že dolgo brado, v različnih resolucijah, zelenih programih in trajnostnih zavezah je brezemisijem vozilom dano tudi enkrat več drugič manj poudarka in teže. Čeprav marsikateri uradnik iz prestolnice, ki ima to srečo, da ga med njegovim svojim stanovanjem in službo loči le

Reach: 284.621

Country: Slovenija

Kazalo

1 / 4

Dnevno pot na relaciji Tržič - Ljubljana - Tržič (90 km po avtocesti pri visokih hitrostih).

Koliko stanejo?

BMW i3 od 34.900 evrov, VW e-golf 34.900 evrov, renault zoe od 14.500 € (+70 €/mesec za najem baterije).

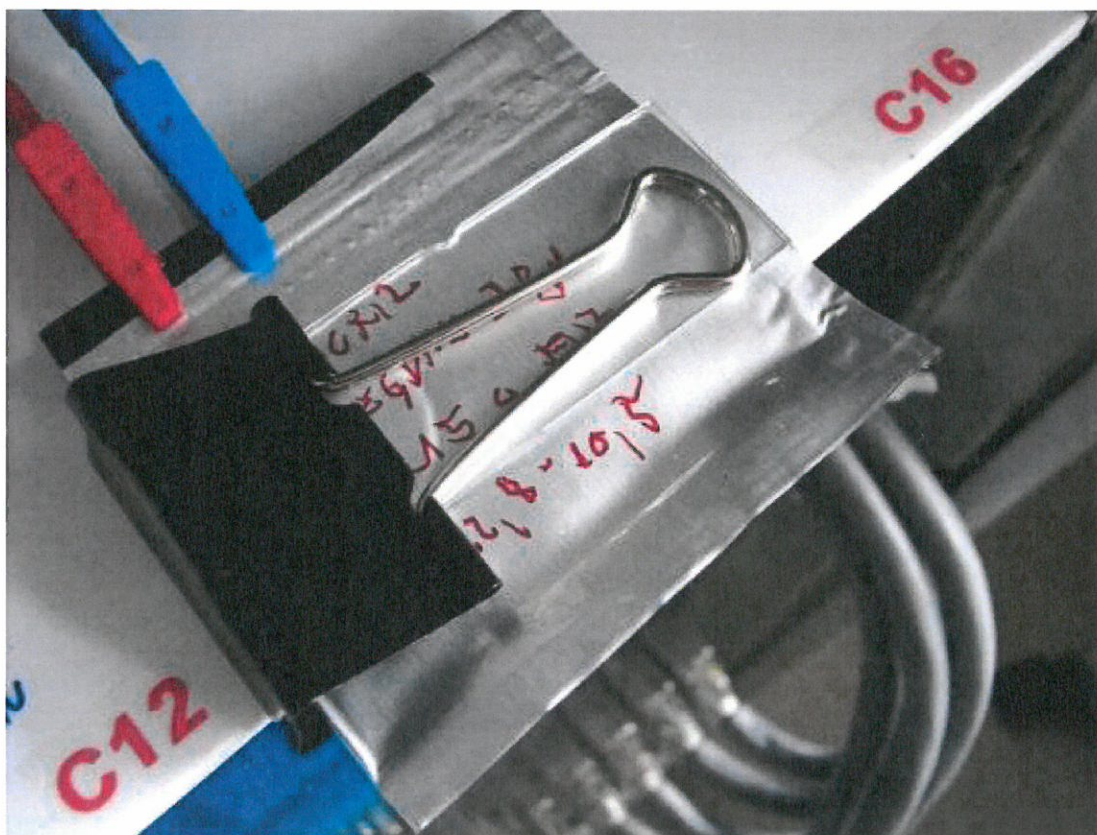
Kdaj pridejo k nam "množični" modeli?

Še precej nejasno. Če bodo razmere prave, naj bi Renaultov zoe kot prvi napadel spomladi 2015.

kakih deset minut hoje ali štiri minute na kolesu, lahko vehemeto govori o pomenu javnega prevoza, pa je slovenska stvarnost precej drugačna že zaradi povsem drugačne strukture poselitve in dnevnih migracij, kot je to običajno za druge evropske države. Tako marsikje po Sloveniji odpove vsaka misel na kakršnkoli javni prevoz, saj tega preprosto ni v ustrezni obliki.

Očitno bo tudi infrastrukturni minister **Samo Omerzel** šel v zgodovino, ne da bi se uresničile njegove napovedi o Sloveniji kot pilotni državi za množično uvedbo električnih vozil, medtem pa proizvajalci, ki imajo na svojih parkiriščih že izdelane električne modele, nestrpno čakajo, da bo država spodbudila gradnjo ustrezne polnilne infrastrukture. In obratno, država ter distributerji čakajo, da bodo proizvajalci pripeljali vozila množičneje na naše ceste, tako da je trenutno kljub zavezam do EU pri nas šele okoli sto

javnih polnilnic.



Resnici na ljubo Slovenija še zdaleč ni edina, ki se vrti v krogu, saj je denimo 80 odstotkov vseh električnih vozil v EU prodanih v le štirih državah, 84 odstotkov vsega kolača pa si razdeli zgolj pet

Čeprav se sliši neverjetno, je v tej vrečkici zapakirana tehnologija prihodnosti. Gre za testni primerek litij-žveplove akumulatorja iz laboratorija Kemijskega inštituta. (Foto: Andrej Leban)

proizvajalcev: Nissan, Renault, Tesla, VW in BMW. Glede na to, da sta bila v preteklih letih za evropska avtomobila leta že dvakrat okronana povsem električna avtomobila, letos pa sta bila v prvi trojici izbrancev kar dva električna, pa gre v realnosti še vedno za zelo butične prodajne številke. Vsega skupaj naj bi letos v

Evropi tako prodali komaj 60.000 vozil. Koliko je to napram klasičnim motorjem, pove že podatek, da je premium proizvajalec Audi te dni zaradi okvare zgolj na svojem 3,0-litrskem TDI motorju, ki ga je izdeloval 10 mesecev v letu 2012, vpoklical 70.000 vozil. Letos so v Sloveniji doslej na novo registrirali nekaj čez 20 električnih vozil, a tudi tu je statistika izkrivljena, saj jih je velik del prevzelo rent-a-car podjetje.

V Sloveniji razvoj akumulatorjev prihodnosti

Pri Centru odličnosti nizkoogljicne tehnologije (Conot) želijo na podlagi svojega raziskovalnega dela in s pomočjo partnerjev preseči omejitve in vzpodbuditi intenzivnejše razmišljanje v smer razmaha trga avtomobilov, ki med delovanjem za seboj ne puščajo nikakršne emisijske sledi.

Prav tako pa naj bi v Sloveniji vzpostavili vse potrebne pogoje, s katerim bi lahko izkoristili tržni potencial tehnologij za trajnostno mobilnost, ki se porajajo v glavah slovenskih inženirjev. *"Ne gre le za vidik razvoja znanosti in ohranjanja okolja, temveč tudi za ogromno poslovno priložnost,"* je dejal direktor Kemijskega inštituta **Janko Jamnik**.

Idej ni malo, saj denimo Kemijski inštitut, eden od ustanoviteljev Conota, pod vodstvom profesorja **Roberta Dominka** orje ledino pri razvoju litij-žveplovih akumulatorjev, s katerimi bi že do leta 2018 tako v serijskih avtomobilih kot v številnih drugih napravah (denimo prenosnikih) nadomestili sedanje litij-ionske baterije. Litij žveplove baterije so namreč do 40 odstotkov cenejše, imajo veliko višje potenciale energetske učinkovitosti, kar pomeni večji doseg, so do narave prijaznejše in kompaktnjše. Tu je šempetrska Letrika, ki s svojimi rešitvami že sedaj poganja serijske Renaultove modele in se osredotoča na prodorne mehatronske rešitve za pogon električnih vozil, pri katerih se napovedi o rasti gibljejo v tisočih odstotkih, nenazadnje je tudi Revoz, kjer že nastajata renault twingo in smart forfour nove generacije, pripravljena na nadomestitev klasičnega bencinskega pogona z zgolj električnim. Prav lastnik Revoza Renault je tudi eden od partnerjev v z EU sredstvi financiranega projekta Eurolis, v katerem je več partnerjev z vseh področij industrije in ki nove napredne rešitve Kemijskega inštituta testira v svojih vozilih.

Saj vendar zadostuje že domači kabel ...

Izgovor o nujnosti čakanja na hitre polnilnice in premajhnem dosegu aktualnih modelov po mnenju avtorjev demonstracijskega projekta električne mobilnosti ne zdrži več kritične presoje. Kot namreč ugotavljajo v raziskavi, je v Sloveniji ogromno potencialnih kupcev, bi jim za vsakodnevne poti povsem zadoščalo že eno nočno polnjenje na domači 230-voltni vtičnici. Tudi sicer imajo novi modeli, ki prihajajo na trg (BMW i3, VW e-golf, renault zoe ...) realni doseg okoli 150 kilometrov, kar je najmanj dvakrat več od tega, kar velika večina voznikov potrebuje na dan. Ker je tudi nakupna cena teh vozil vse nižja, uporabnost pa vse višja, se vse bolj brišejo kompromisi, ki naj bi jih moral upoštevati lastnik, tako da bi potencialno lahko po cestah že vozilo med 200 in 250 tisoč električnih vozil, medtem ko bi podjetja lahko glede na dnevno prevožene kilometre lahko zamenjale do 50 odstotka voznega parka z električnim.

Slovenci postajamo vse večji migranti:

Leta 2013 že 50,6 odstotka dnevnih migrantov, ki delajo izven občine svojega stalnega prebivališča (leta 2007 47,2 odstotka)

Od 383.000 dnevnih migrantov tretjina medregionalnih.

Samo v LJ dnevno 108.000 migrantov iz drugih krajev

V občinah osrednjeslovenske statistične regije dve tretjini vseh delovno aktivnih prebivalcev vozačev.

Reach: 284.621

Country: Slovenija

Kazalo

1 / 4

Dejstvo sicer ostaja, da so tovrstna vozila v prvi vrsti predvsem 2. avto v družini, saj bo prvo mesto verjetno še kar nekaj časa rezervirano za klasični pogon, s katerim je mogoče brez vmesnih postankov opraviti več sto kilometrsko pot.

Seveda so tu tudi druge alternativne zgodbe, kot so hibridna vozila ali vozila na vodikov pogon, a to je že druga zgodba.