

NAPĘDY Alternatywne



**Błyskawica w logo,
czyli Opel stawia na elektromobilność**



FLEET ELECTRIC DAY

test samochodów objętych
ustawą o elektromobilności
za nami



ROZMOWA

Jadwiga Emilewicz,
minister przedsiębiorczości
i technologii



DOTACJE

nawet 36 tysięcy złotych
od państwa na zakup
samochodów ekologicznych

Eidola Cargo



Eidola Cargo to w pełni elektryczny pojazd użytkowy o szerokim zakresie zastosowań. Nie jest wygodny, ale znakomicie sprawdzi się w miejskich zadaniach dystrybucyjnych. Pojazd jest homologowany i dopuszczony do ruchu na drogach publicznych. Jego ładownia ma pojemność 1,5 m³, jest solidna dzięki platformie wyłożonej ryflowaną blachą oraz bezpieczna, ponieważ dostępu do niej broni zamykana roleta. Podobnie jak w Eidoli City, pojazd jest dostępny w dwóch wersjach homologacyjnych – dla 14-latka (silnik o mocy 5 KM, prędkość maksymalna 45 km/h, zasięg 120 KM) oraz dla 16-latka (silnik o mocy 10 KM, prędkość maksymalna 80 km/h, zasięg 100 km). Małe kółka sprawiają, że komfort jazdy jest dosyć ograniczony. Mocno ograniczona jest także przestrzeń kabiny.

Eidola Cargo zaskakuje natomiast wyposażeniem, które obejmuje m.in. nawigację, klimatyzację, elektrycznie sterowane szyby oraz lusterka, panoramiczny dach z roletą oraz Bluetooth.

Podstawowe dane techniczne:

Moc i moment obrotowy silnika:

10 KM, b.d.

Zasięg: 100 km.

Czas ładowania: 0–100%: ok. 5,5 h z gniazdka 230V/10A.

Wyróżniony w teście za: cenę, poręczność i przestrzeń ładunkową.

Cena: od 55 749 zł (homologacja L7).

Eidola City



Eidola City to jeszcze nie samochód, ale już nie skuter. Po prostu czterokołowiec i to za przystępną cenę. Do wyboru są dwie wersje homologacyjne: L6, którą prowadzić może nawet 14-latek (prawo jazdy AM), oraz L7 dla 16-latka (prawo jazdy B1).

Prędkość maksymalna zależy od wersji: 45 km/h lub 80 km/h. Samochodzik jest dobrze wyposażony, ma klimatyzację, kamerę cofania oraz elektrycznie sterowane szyby, a nawet nawigację satelitarną. Niestety, jego kabina nie jest przestronna, bo wysocy kierowcy oraz pasażerowie nie mają co zrobić z nogami. Bagażnik również jest symboliczny. Zasięg samochodu wynosi maksymalnie do 100 km, a koszt przejechania takiego dystansu kosztuje tyle co litr benzyny.

Podstawowe dane techniczne:

Moc i moment obrotowy silnika:

10 KM, b.d.

Zasięg: 100 km.

Czas ładowania: 0–100%: ok. 5,5 h z gniazdka 230V/10A.

Wyróżniony w teście za: zwrotność i cenę.

Cena: od 51 885 zł (homologacja L7).

OPINIE O TEŚCIE



Dariusz Wąsik

specjalista ds. floty samochodowej, Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.

Serdecznie dziękuję za możliwość uczestniczenia w Fleet Electric Day. Kontakt z przedstawicielami przemysłu motoryzacyjnego oraz wymiana doświadczeń i spostrzeżeń dała mi wiele przemyśleń. Tematyka konferencji w pełni odpowiadała moim oczekiwaniom. Możliwość zapoznania się z pojazdami elektrycznymi różnych marek oraz w kilku klasach (premium, SUV, dostawcze) umożliwiła mi wyrobienie sobie pozytywnej opinii na temat napędów alternatywnych oraz ich rozważenie jako propozycji aut flotowych. Jestem oczywiście zainteresowany udziałem w kolejnych spotkaniach.

Marek Pustkowski

kierownik Wydziału Transportu, Energa-Operator S.A. Oddział w Gdańsku

Dziękuję bardzo za umożliwienie uczestniczenia w tym interesującym spotkaniu. Naprawdę nie jest to kurtuazja, ale w końcu mogłem zobaczyć i wypróbować chyba całe spektrum pojazdów zasilanych inaczej niż klasyczny silnik spalinowy. Z mojego punktu widzenia bardzo istotna była możliwość porównania w jednym miejscu i czasie wszystkich rodzajów napędów (hybryda, plug-in, elektryczny) nawet na tych samych markach i modelach. Także w segmencie samochodów dostawczych. Zarówno sam test, jak i rozmowy z przedstawicielami producentów pozwoliły na wyrobienie sobie obiektywnej opinii na temat tych innowacji. Niestety, intensywne jazdy nie pozwoliły na skorzystanie z pozostałych paneli konferencyjnych w takim zakresie, jak bym chciał. A poruszane tematy były ważne i warte wysłuchania.



Najtańszy w mieście

Nie ma na razie żadnej realnej konkurencji, wjedzie legalnie w każdy miejski zakamarek, transportując i pół tony towarów, a przy tym nie wydzieli grama CO₂. To Eidola Cargo – najtańszy elektryczny pojazd dostawczy na polskim rynku.

Eidola Cargo L7/Jiayuan Lingzu

Kto: Przemysław Dobroslawski

Gdzie: Warszawa

Kiedy: 7–8.05.2019

Ile: 100 km

Eidola jest produktem chińskiej marki Jiayuan oferowanym na tamtejszym rynku pod nazwą Lingzu od 2015 roku. Od zeszłego roku importem i sprzedażą tych pojazdów w Polsce zajmuje się firma APP Sp. z o.o. z Raszyna, która jest m.in. polskim przedstawicielem francuskich producentów mikrosamochodów Chatenet i Bellier. Teraz importer stawia przede wszystkim na elektryczną Eidolę, którą możemy zamówić w wersji 2-osobowej o długości 224,5 cm, ale w naszym odczuciu większym powodzeniem będzie cieszyć się 80 cm dłuższy wariant Cargo.

Pojazd, nie samochód

Modele użytkowe, nazwane Cargo L7 lub Cargo L6, są dostępne z zabudową kontenerową o kubaturze 1,5 m³ lub jako pikap. Największe szanse ma na naszym rynku Eidola Cargo L7, którą zdecydowaliśmy się poznać bliżej. Trzeba pamiętać, że nie jest ona samochodem, a pojazdem czterokołowym z homologacją L7e-CU. Taki pojazd może się poruszać z prędkością do 80 km/h, mieć moc do 15 kW i ważyć do 550 kg (bez baterii w pojazdach elektrycznych). Można go prowadzić, posiadając prawo jazdy kategorii B1. Wersja Cargo L6 jest już czterokołowcem lekkim z homologacją L6e-CU, który może się poruszać z maksymalną

prędkością do 45 km/h i jeszcze bardziej okrojona mocą, a za jego kółkiem może legalnie podróżować 14-latek z prawem jazdy AM.

Eidoli nie powinno się zatem oceniać tymi samymi kryteriami co współczesnych samochodów budowanych przez wielkie koncerny z idącymi w setki milionów budżetami na badania i rozwój produkcji. Wówczas ocena byłaby dla Eidoli i innych czterokołowców krzywdząca. Chiński maluch nie jest tak dopracowany jak pełnowymiarowe samochody budowane w wielkich koncernach. Tu i ówdzie widać niedoróbki: a to krzywo uciętą listwę, a to źle spasowany boczek drzwi. Trzeba uczciwie

przyznać, że czterokołowce europejskich marek wcale nie prezentują się na tym tle lepiej od Eidoli.

Pocieszny dostawczak

Testowana Eidola Cargo powstała w oparciu o stalową ramę, na której zamontowano kabinę z tworzywa i zabudowę z laminatu wzmocnionego aluminiowym stelażem. Eidola Cargo ma przyjemną dla oka i pocieszoną twarzyczkę. Uroku dodają jej również seryjne felgi aluminiowe. Na zderzakach dostrzeżemy poziome paski świateł LED do jazdy dziennej. Wersja ta ma zaledwie 315 cm długości i 129 cm szerokości. Jest więc o 10 cm dłuższa od pocziwego Fiata 126p, ale też aż 9 cm od niego węższa. ▶



Aby dostać się do ładowni, wystarczy zwinąć zamykaną na kluczyk aluminiową roletę. Prosta zabudowa z laminatu wzmocnionego listwami aluminiowymi jest wykończona w dolnej części ryflowaną blachą, co z pewnością przedłuży jej żywotność. Skrzynia ma 1,4 m długości, więc łatwo sięgniemy do każdego jej zakamarka. Przydałyby się dodatkowe kotwy i oświetlenie ładowni.



▶ Patrząc z boku, tego nie zauważymy, ale gdy spojrzymy na wprost pojazdu, dostrzeżemy, jak Eidola Cargo jest wąska w stosunku do swojej wysokości (168 cm). Prosty kontener o kubaturze 1,5 m³ jest wykończony w dolnej części ryflowaną blachą, co z pewnością przedłuży jej żywotność. Ma on ok. 1,4 m długości, tak więc łatwo sięgniemy do każdego zakamarka. Przydałyby się dodatkowe kotwy i oświetlenie ładowni. Zabudowa montowana jest do ramy pojazdu za pomocą czterech śrub. Możemy ją zatem zdjąć w ciągu kilku minut

i zainstalować inne dedykowane rozwiązanie. Potencjalnych zastosowań pojazdu jest bez liku. Eidola Cargo może się sprawdzić w gastronomii (m.in. jako food truck i mobilna lodziarnia), w firmach kurierskich, spółkach komunalnych, przy obsłudze centrów sportowo-rekreacyjnych i turystycznych.

Proste wnętrze

Wnętrze Eidoli nie grzeszy finezyjnymi kształtami i jakością wykończenia. Jest ono bardzo wąskie, oparcia foteli osadzono pionowo i nie będziemy na nie narzekać, tyl-

ko jeśli odbywamy krótką podróż. Wnętrze okaże się za małe dla wyższych kierowców, którzy zwyczajnie nie będą mieli wystarczającej przestrzeni na nogi. Uciążliwy okaże się brak jakichkolwiek schowków w kabinie. Polski importer oferuje Eidolę wyłącznie z kompletnym wyposażeniem, jakie proponuje chiński producent. Zatem możemy cieszyć się z centralnego zamka, całkiem czytelnego dotykowego ekranu multimedialnego z radiem bluetooth i nawigacją, kolorowego ekranu komputera pokładowego, elektrycznie

podgrzewanych lusterek i regulowanych szyb, seryjnie montowanego rejestratora jazdy, szklanego dachu z roletą, kamery cofania z obrazem wyświetlanym na centralnym ekranie i całkiem wydajnej klimatyzacji. Pojazd ma wejście USB i bez problemu sparujemy z nim smartfona, dzięki MirrorLink.

Baterie litowo-jonowe o masie 82 kg zabudowano w kabinie pod fotelami. Polski importer nie zdecydował się na wprowadzenie na rynek wersji z bateriami ołowowymi, choć ceny takich wersji na rynku chińskim są bardzo



▲ Kabina nie grzeszy finezyją i jakością materiałów. Nowoczesności dodają całkiem czytelne kolorowe wyświetlacze komputera pokładowego i systemu multimedialnego. Przydałoby się zaaranżować co najmniej kilka schowków. Pod ekranem systemu multimedialnego umieszczono wygodne w użyciu pokrętło zmiany trybów jazdy. Czekać na załadunek/rozładunek kierowca może ułożyć pasjansa na środkowym ekranie.



Polski importer sprzedał już kilkanaście Eidoli, w większości w wersji Cargo, które trafiły głównie do firm z branży gastronomicznej i kurierskiej.

zachęcające (od 5175 dolarów). Minusów jest kilka. Zestaw baterii ołowiowych wymagałby względnie częstej wymiany (co ok. dwa lata), a do tego ważą one 220 kg. Baterie te znacząco obniżyłyby ładowność i użyteczność pojazdu.

Miasto to jego żywioł

Za kierownicę mamy znakomitą widoczność do przodu i na boki. Ponieważ jest to pojazd elektryczny, to swobodnie wjedziemy nim do stref czystego transportu, pojedziemy po buspasach i nie będziemy wносить opłat w strefach płatnego parkowania. Pojazd prowadzi się zaskakująco przyjemnie i z pewnością nie pocujemy się w nim zawałidrogą do prędkości 50–60 km/h. I to mimo skromnej mocy 7,7 kW i maksymalnego momentu obrotowego 34 Nm. Szkoda, że producent nie zastosował w tym modelu rozwiązań umożliwiających rekuperację energii. Krótki rozstaw osi sprawia, że na poprzecznych nierównościach Eidola nieco podskakuje, ale nie można powiedzieć, że pojazd jest całkowicie pozbawiony komfortu. I to mimo

zaledwie 12-calowych kół. Zupełnie przyzwoite są również hamulce tarczowe zamontowane na wszystkich kołach, co wcale nie jest oczywiste w czterokołowcach. Manewry w mieście ułatwiają spore lusterka boczne oraz wspomniana seryjna kamera cofania. Cofaniu Eidolą towarzyszy charakterystyczne pikanie typowe dla pojazdów ciężarowych. Zaskoczyła nas za to spora średnica zawracania – 12 m. Oczywiście takich rozwiązań jak ABS, ESP czy poduszek powietrznych Eidola nie ma, bo nie musi. Użytkując czterokołowca z homologacją L7e-CU, pamiętajmy też, że nie możemy nimi wjeżdżać na drogi ekspresowe i autostrady.

W mieście wystarczy

Baterie litowo-jonowe o pojemności 10 kWh wystarczą na ok. 100 km jazdy. Do pracy, do jakiej pojazd jest dedykowany, czyli w dystrybucji miejskiej, to w zupełności wystarczy. Gdy wskaźnik naładowania baterii spadnie poniżej 20%, pojazd automatycznie przełączy się w tryb Eco, ograniczając naszą prędkość maksymal-

ną do 45 km/h. Eidolę możemy ładować ze zwykłego gniazdka 230V a proces ten trwa ok. 5–6 godzin. Nawet jeśli podłączymy ją do szybkiej ładowarki publicznej, z użyciem specjalnej opcjonalnej przejściówki, ładowania nie przyspieszymy. Maksymalna moc ładowania tego pojazdu wynosi 2,5 kW. Importer powinien pomyśleć też o dostarczeniu pojazdu z dłuższym kablem ładowania. Dwumetrowy w wielu garażach może okazać się za krótki.

Jedyny taki

Eidola Cargo L7 jest obecnie najtańszym elektrycznym pojazdem dostawczym na rynku. Kupimy ją za 45 325 zł netto. Jeszcze mniej zapłacimy za wariant L6 – 42 700 zł netto, ale z uwagi na inny typ homologacji, jest ona wyraźnie mniej praktyczna dla przedsiębiorców. Trudno wskazać bezpośrednich konkurentów dla Eidoli Cargo. Zbliżony rozmiarami dostawczy Melex 381 jest pojazdem wolnobieżnym i w najszybszej wersji rozpędza się do ok. 45 km/h. Najmniejsze elektryczne samochody dostawcze,

jak włoski Porter Electric czy francuski Goupil G5, są o co najmniej pół metra dłuższe oraz ponaddwukrotnie droższe. Fakt, są pełnoprawnymi samochodami, przewożą więcej i szybciej, ale niekoniecznie dalej. Ich zakup do pracy w gastronomii czy zastosowaniach komunalnych w centrach miast nie zawsze będzie opłacalny dla rozwoju naszego biznesu. Właśnie w takich zastosowaniach, niezłe wyceniona, całkiem funkcjonalna i zupełnie przyzwoicie jeżdżąca Eidola ma szansę sprawdzić się idealnie. ✈

■ **Możliwość korzystania z przywilejów dla aut elektrycznych w miastach, znakomita widoczność z kierownicy, niezłe wyposażenie ułatwiające manewry w mieście (kamera) i podnoszące komfort (klimatyzacja), akceptowalny komfort resorowania, skuteczne hamulce, względnie niska cena jak na pojazd elektryczny.**

■ **Jakość wykończenia, niski poziom bezpieczeństwa czynnego i biernego, brak rozwiązań podnoszących funkcjonalność ładowni (kotew, oświetlenia etc.), brak schowków w kabine.**