

FLOTA

MIESIĘCZNIK DECYDENTÓW BRANŻY FLOTOWEJ



9(183)/2019
ISSN 1643-9112
34⁹⁹
zł netto
Cena brutto: 37,79 zł (w tym 8% VAT)

NOWE MITSUBISHI **ASX**

MAŁA, ELEKTRYCZNA, NIETUZINKOWA – EIDOLA CARGO

Czy to ptak? Nie. Czy to samochód? Pomimo tego, że ma cztery koła, kierownicę, pedały i klakson – też nie wypada tak o nim mówić. Eidola Cargo jest bowiem elektrycznym pojazdem użytkowym. I to bardzo ciekawym, o czym miałem okazję osobiście się przekonać.



tekst
MICHAŁ STRZYŻEWSKI

Po oswojeniu się z rolą drogowego celebryty nadszedł czas na zatrzymanie się na chwilę na poboczu i chłodniejszą analizę kwestii użytkowych Eidoli Cargo. Zacząłem od rzucenia okiem na specyfikację. Model ten oferowany jest w dwóch wariantach – L6 oraz L7. Różnią się one wymaganymi uprawnieniami (L6 – prawo jazdy AM; L7 – B1), silnikiem (L6 – AC 3,5 kW; L7 – AC 7,7 kW), prędkością maksymalną (L6 – 45 km/h; L7 – 80 km/h), maksymalnym deklarowanym zasięgiem (L6 – ok. 120 km; L7 – ok. 100 km) oraz naturalnie ceną (L6 – 42 700 zł netto; L7 – 45 325 zł netto). W obu wariantach akumulator ma pojemność 10 kWh i naładować go można w około 5-6 godzin ze zwykłego gniazdka. Eidola nie wspiera standardów szybkiego ładowania, więc jest to jedyna szybkość napełniania jej baterii.

98

Z długością wynoszącą 3150 mm i szerokością 1290 mm Eidola Cargo jest pojazdem wyjątkowo kompaktowym, ledwie o pół metra dłuższym niż smart Fortwo (2695 mm), ale wyraźnie od niego węższym (1663 mm). W przeciwieństwie jednak do smarta w Eidoli mogą się zmieścić nie tylko dwie osoby, ale również pół tony ładunku, który ulokować można na bardzo regularnej blaszanej pace o wymiarach 100 x 109,4 x 138,5 cm (wysokość x szerokość x głębokość), mogącej zmieścić europaletę typu 2. Połączenie takiej ładowności z niewielkimi rozmiarami wymusiło zastosowanie specyficznego designu nadwozia.

Drogowy celebryta

Eidola Cargo wywołuje wyjątkowo pozytywne reakcje. Przekonałem się o tym już po pierwszych kilku przejechanych kilometrach. Mama pokazała ją palcem na spacerze swojej córce, grupa dzieci w wieku wczesnoszkolnym siedząca z tyłu autobusu zaczęła do mnie machać. Wylapałem również sporo uśmiechów u osób dorosłych, o zaciękwionych spojrzeniach już nie wspominając. To wszystko sprawiło, że Eidolę Cargo przestałem postrzegać jako po prostu dostawczy pojazd elektryczny dla firm. Szybko zacząłem ją też traktować jako nośnik reklamowy i ciągły generator dobrego PR-u.

Trudno mi bowiem znaleźć jakiegokolwiek inne auto, które aż tak przykuwałoby uwagę na ulicy. Przynajmniej w tym przedziale cenowym, bo Ferrari też przykuwa.





Ulicami Warszawy

Mając w głowie podstawowe parametry techniczne, ruszyłem na ulice Warszawy. Będąc za kierownicą bohatera tego tekstu musiałem jednak bardzo szybko zredefiniować słowo „wąska uliczka”, ponieważ dla testowanego pojazdu praktycznie każda była dostatecznie szeroka. Niewielkie rozmiary nadwozia są w Eidoli Cargo jeszcze wspierane

doskonałą widocznością, ogromnymi oknami i króciutką, pionowo kończącą się maską. Dzięki temu manewrowanie na centymetry, podczas wjeżdżania gdzieś przodem nie generowało u mnie większego stresu. Chociaż muszę przyznać, że promień skrętu testowanego pojazdu okazał się gorszy, niż się spodziewałem, patrząc z zewnątrz. Wciąż jest on naprawdę dobry, ale jednak nie

spektakularny. Manewrowanie do tyłu przy nieprzezroczystym przedziale bagażowym było nieco bardziej wymagające. Wszystko za sprawą kamery cofania przyzwoitej jakości, która w Eidoli Cargo oferowana jest w standardzie. Elektroniczne wsparcie połączone z małym nadwoziem gwarantowało sprawne wykonywanie manewrów tyłem. Gabaryty Eidoli pozwalały mi też wynajdywać miejsca parkingowe, które w przypadku poruszania się większymi autami dostawczymi byłyby zupełnie niedostępne.

99



Szybsza jazda

Eidola test zwinności przeszła śpiewająco. Udałem się nią zatem na drogi, na których mogłem przekroczyć 50 km/h, by sprawdzić, ile wspólnego z rzeczywistością ma deklarowana prędkość maksymalna 80 km/h – do jazdy dostałem bowiem mocniejszy wariant L7. Nie wjeżdżałem na drogi szybkiego ruchu, ponieważ Eidola Cargo nie jest dopuszczona do poruszania się po nich. Poza terenem zabudowanym wcisnąłem jednak gaz do oporu i okolice prędkości maksymalnej faktycznie osiągnąłem, ale wymagało to długiej prostej i nieobciążonej przestrzeni ładunkowej. Testowany pojazd bardzo dobrze radzi sobie w przedziale prędkości 0-35 km/h. Startując spod świateł, można zaskoczyć niejeden samochód spalinowy. Przy szybkości 35-60 km/h dynamika dosyć wyraźnie się pogarsza, ale wciąż spokojnie mogłem podróżować bez obawy, że ktoś uzna mnie za zawalidrogę. Prędkości 70 km/h lepiej nie przekraczać, bo pojazd zaczyna się trochę męczyć.

Pod kątem hałasu czy stabilności nie pogarszał wyraźnie swojego zachowania, ale cyferki na prędkościomierzu zmieniały się w ślimaczym tempie. Eidolę Cargo postrzegam zatem jako auto do typowo miejskich dostaw. Tam, gdzie limit prędkości wynosi 50–60 km/h – poradzi sobie bez problemu, co najwyżej będzie się trzymać prawego pasa. Na drogach, gdzie można jeździć szybciej, powinna jednak gościć tylko w wyjątkowych sytuacjach. Tym bardziej, że realny zasięg, spójny z deklarowanymi 100 km, i brak szybkiego ładowania nie czynią z niej optymalnej propozycji do wożenia ładunków na większą odległość.

Nieoceniona pomoc

Zdecydowanie to właśnie w mieście można najlepiej wykorzystać benefity, które płyną z użytkowania auta elektrycznego. Eidola Cargo może legalnie mknąć po buspasach, jest zwolniona z opłat w parkometrach, a znaki wyznaczające strefy czystego transportu nie są dla niej żadną przeszkodą. Dodatkowo przy krótszych podróżach miejskich zasięg około 100 km pozwala praktycznie pracować cały dzień na jednym akumulatorze, dzięki czemu ładowanie w taryfie nocnej kosztuje około 5 zł. Uniwersalnym, niezwiązanym wyłącznie z miastami profitem jest możliwość odliczenia 100% VAT-u.

Na koniec testu mogłem powiedzieć już co nieco na temat komfortu po symulowanym całym dniu pracy. Zawieszenie wypadło zdecydowanie na plus. Cztery kolumny McPhersona zapewniały odpowiednie niwelowanie nierówności i chociaż nie czułem się oczywiście jak w limuzynie, to poziom wygody był rozsądny. Gorzej z pozycją za



Eidola Cargo to auto do typowo miejskich dostaw. Tam, gdzie limit prędkości wynosi 50-60 km/h – poradzi sobie bez problemu, co najwyżej będzie się trzymać prawego pasa.

kierownicą, ponieważ przestrzeń ładunkowa wymusiła na fotelu Eidoli Cargo pionowe ułożenie oparcia i brak jakiegokolwiek regulacji. Przez krótki przód nie miałem też za bardzo co zrobić z lewą nogą, a to jeszcze potęgowało wrażenie siedzenia na stolku. Jakość zastosowanych materiałów również mogłaby być nieco lepsza.

Z zadowoleniem przyjąłem za to standardowy poziom wyposażenia. Wspomniana kamera cofania, klimatyzacja (zabierająca około 15% zasięgu), system infoczołwy z nawigacją i Bluetooth, centralny zamek, elektryczne szyby i lusterka, bardzo precyzyjny układ monitorujący pracę akumulatora. Te wszystkie elementy nie wymagają dopłaty, czyniąc z testowanego modelu nie tylko przeszkloną klatkę z kierownicą do przewozu ładunku, ale pojazd, który spełnia standardy XXI w. pod kątem dodatków na pokładzie.

Testowana Eidola Cargo to zdecydowanie nie jest dostawczak na każdą okazję. To bardzo specyficzny pojazd, który w określonych scenariuszach jest wprost idealnym wyborem. Tam, gdzie nie trzeba ogromnego zasięgu, a gdzie liczy się zwinność i gdzie klekot diesla wraz ze spalinami wydobywającymi się z rury wydechowej są niewskazane. Czyli w pracy kurierów na ostatnim etapie łańcucha dostaw, na terenie fabryk czy innych zamkniętych ośrodków, gdzie wiele się dzieje, albo w służbie patrolowej. W takich sytuacjach Eidolą Cargo zdecydowanie warto się zainteresować. Z całą pewnością można stwierdzić, że jest to szalenie ciekawy pojazd, dający przy pierwszym kontakcie ogrom frajdy.

