




MOKKA NIE TYLKO W KAWIARNI

Z SAMOCHODEM ELEKTRYCZNYM JEST JAK Z PRZYDATNĄ APLIKACJĄ W SMARTFONIE.
KRĘCISZ NOSEM, KIEDY JEJ NIE ZNASZ, A POTEM NIE WYOBRAŻASZ SOBIE BEZ NIEJ CODZIENNOŚCI.
JAK WYGLĄDAŁ MÓJ DZIEŃ Z OPLEM MOKKĄ-E?

Na temat aut elektrycznych narodziło mnóstwo mitów, powielanych najczęściej przez tych, którzy mieli z nimi najmniej do czynienia. „Bo stanę w drodze bez prądu”, „bo nie ma gdzie ładować”, „bo drogie”... – te argumenty powtarzane są niczym mantra.

Jestem samochodziarzem (chyba nawet jeszcze sprzed narodzin, bo sprezentowane mi geny pasjonata ojca były już nasączone motoryzacją) i jako pierwszy mógłbym się obrażać na uśmiercanie rasowych samochodów z konwencjonalnym napędem dla tych „bezdusznym elektryków”. A mimo to cieszę się, że jestem świadkiem pierwszej tak ważnej rewolucji w 150-letniej historii motoryzacji, ponieważ do tej pory tylko doskonalszy spaliniową technologię, z której przez półtora wieku udało się wycisnąć niecałe 40 proc. sprawności, podczas gdy nawet mało wyrafinowany silnik elektryczny ma jej ponad 90. Ale do rzeczy: Jak wyglądał mój typowy dzień z Oplem Mokka-e?

Jej bateria ma pojemność 50 kWh. Rano, przy ich pełnym naładowaniu, na wyświetlaczu obiecywało mi  chęć 330 km zasięgu. Badania pokazują, że przeciętny Europejczyk pokonuje dziennie 50 km. Mój dzień z Mokka-e okazał się być wyjątkowo intensywny w jeżdżeniu (za chwilę wyjaśnię dlaczego), pokonałem nią ponad 60 km i oddałem wieczorem z zasięgiem jeszcze ponad 260 km.

Przechodząc do wyjaśnień: każdego dnia, załatwiając sprawy na tzw. mieście, staram się główkować logistycznie tak, by unikać korków i zatłoczonych miejsc, nie płacić zbyt dużo za parkowanie, nie szukać miejsc postojowych. Gdzie mogę jeździć rowerem, albo po prostu chodzić pieszo. Elektryk jednego dnia sprawił, że zacząłem myśleć odwrotnie: gdzie by tu jeszcze pojechać, coś załatwić, coś zrobić ... Skąd ta zmiana? Bo nagle dostrzegłem w tym wygodę: jeżdżę buspasami, więc omijam korki, jestem zwolniony z opłat za postój w centrum,



coraz więcej jest punktów ładowania na parkingach i przy ulicach, które zarezerwowane są właśnie dla elektryków potrzebujących ładowania, więc tradycyjne samochody ich nie zajmują. Szybko, tanio, bezstresowo.

Przekalkulowałem sobie, że przy moim codziennym funkcjonowaniu, prądu wystarczyłoby mi na tydzień kręcenia się po mieście. Teoretycznie mógłbym więc ładować Mokkę-e tylko raz w tygodniu, ale istotne w użytkowaniu elektryka jest to, by nie wyjeżdżać prądu niemal do zera. Kiedy jednak zaczniemy korzystać z ładowarek właśnie przy okazji załatwiania spraw w mieście, nie będziemy musieli stresować się malejącym zasięgiem. A szybkie ładowarki dostępne na stacjach i na parkingach ładują 80 proc. baterii Mokki-e już w pół godziny. Więc kiedy ktoś zarzuca elektrykowi, że nie dojedzie nim np. do Krakowa, to proponuję, aby w trasie zaplanować mały postój na kawę i toaletę, co w zasadzie i tak czynimy jadąc konwencjonalnym autem, i w tym czasie doładować wykorzystaną energię.

Oczywiście na co dzień Mokkę-e można doładowywać w domu ze zwykłego gniazdka. Co prawda naładowanie takim prądem „do pełna” trwa całą dobę, ale jeśli zainstalujemy w domu jednofazowy Wallbox, to 7,5 godziny, a przy ładowarce trójfazowej tylko 4,5 godziny. Genialnym rozwiązaniem przy użytkowaniu Opla Mokka-e jest aplikacja na smartfon, dzięki której programujemy godziny ładowania (np. tylko w godzinach tańszych taryf nocnych). Aplikacją możemy też ustawiać sobie np. ogrzanie wnętrza samochodu, co jest przydatne nie tylko zimą. Choć akurat Mokka-e ma elektryczną pompę ciepła, która sprawia, że ciepłe powietrze leci z dysz w zasadzie od razu po uruchomieniu auta.

Ogromnym atutem elektrycznego auta jest również to, że jest gotowe do maksymalnego wykorzystywania mocy nawet na zimno, bo przecież nie musimy czekać aż rozgrzejemy olej w silniku. A propos – wyobrażacie sobie, że nigdy więcej nie musicie jeździć do serwisu na wymiany olejów, filtrów czy oprzyrządowania silnika, które generują najwyższe koszty użytkowania w samochodach tradycyjnych? Nawet hamulce w elektryku mają dłuższą żywotność, bo kiedy korzystamy z trybu jazdy z odzyskiem energii, silnik wyłącza hamulce. Przy przewidywanej jeździe miejskiej Mokka-e hamulca używałem w zasadzie jedynie na ostatnich metrach przed skrzyżowaniem. Miałem wrażenie, że po odpuszczeniu pedału przyspieszenia, auto samo hamuje. Każdy, kto pierwszy raz wsiądzie do elektryka, standardowo docenia dwa atuty: genialną ciszę i świetne przyspieszenia. Tu kłania się właśnie sprawność silnika elektrycznego, który od startu wykorzystuje maksymalną siłę ciągu. W miejskich prędkościach – niesamowita frajda z jazdy.

Jeśli więc rządy unijnych krajów, producenci aut oraz lokalne samorządy naznaczyły już kierunek promowanej motoryzacji, od którego nie ma odwrotu, może warto zapoznać się z elektryfikacją samochodów. A wówczas świadomie zmienimy własną mentalność w podejściu do wyzwań współczesnej komunikacji.

No i najistotniejsza wiadomość – w lipcu wystartował program „Mój elektryk”, dzięki któremu można ubiegać się dofinansowanie do 27 tys. zł na zakup takiego samochodu. Z programu mogą też korzystać firmy.

Tekst: Rafał Radzyński, obraz: Michał Bartoszewicz

Na zdjęciu: Opel Mokka-e (136 KM), cena od 139 900 zł



LOTEM BŁYSKAWICY

Cyklem „Lotem błyskawicy” przybliżamy elektromobilność Opla, którą marka wdrażała do swoich samochodów już przeszło pół wieku temu, kiedy samochód na prąd był najwyższą szaloną wizją przyszłości. A może to wizjonersko pięć lat wcześniej umieszczono znak błyskawicy w firmowym logo? Opel w ciągu najbliższych trzech lat zelektryfikuje swoją pełną gamę, a już dzisiaj ma w niej przynajmniej sześć modeli. Jak się żyje ze współczesnym elektrykiem i jakie niesie przywileje? W cyklu padnie wiele odpowiedzi.

Opel MIBO
Olsztyn, ul. Jagiellończyka 41 C
www.mibo.pl

Mibo