

ΤΡΟΧΟΙ & ΤΙΡ

€ 5,00 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ • ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ • LOGISTICS

Νέα σειρά **MAN TGX**

μέχρι
640HP



Test Drive

Σόφια-Βελιγράδι
με το νέο
SETRA S516 HDH



Test Drive

Οδηγούμε
στην Αθήνα το
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ
NISSAN e-NV200



Test Drive

Δοκιμή:
Νέο Mercedes
VITO Euro 6



Test Drive

ISSN 1109396X
9 771109 396004



Απόλυτη ησυχία, άνεση, μηδενικοί ρύποι...



Δοκιμάζουμε στην Ελλάδα το πρώτο ηλεκτρικό van μαζικής παραγωγής και μετράμε επιδόσεις, αυτονομία και κόστος χρήσης στην Αθήνα για να καταγράψουμε την πραγματική αυτονομία του νέου Nissan e-NV200 με φορτίο στην κλούβα. Πολυήμερη δοκιμή όπου εξετάζουμε αν είναι το νέο Nissan όσο αποδοτικό υπόσχεται ο κατασκευαστής, και κατά πόσο η θεωρητική αυτονομία των 170 χιλιομέτρων καλύπτει τις ανάγκες των επαγγελματιών.

Οδηγούμε στην Ελλάδα το νέο Ηλεκτρικό NISSAN e-NV200

Δοκιμή: Βασίλης Δαραμούσκας, Φωτογραφίες: Μανώλης Αγγριμανάκης, Nissan



Είχαμε στη διάθεσή μας για εκτεταμένη δοκιμή στην καθημερινότητα της Αθήνας, το ολοκαίνουργιο ηλεκτρικό van της Nissan, το e-NV200, το οποίο αποτελεί το νέο μέλος της γκάμας μοντέλων zero emission (μηδενικοί ρύποι) του κατασκευαστή, και παρότι δομικά βασίζεται στο συμβατικό, πετρελαιοκίνητο, NV200, χρησιμοποιεί πολλά από τα μηχανικά μέρη του ηλεκτρικού Leaf (το πρώτο ηλεκτρικό στον κόσμο που έχει ταξινομηθεί σε πάνω από 110.000 μονάδες) αποτελεί μοναδική κατασκευή.

Δύο είναι τα σημεία που καθιστούν εξαιρετικής ενδιαφέρουσας την πρόταση της εταιρείας. Καταρχάς, η θεωρητική -αλλά και πραγματική όπως μπορείτε να δείτε στους πίνακες- αυτονομία αγγίζει τα 170 χιλιόμετρα με μία φόρτιση, τιμή που αρκεί για το 70% των επαγγελματιών και επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν επαγγελματικά στη συγκεκριμένη κατηγορία μικτού βάρους. Σύμφωνα με τη Nissan, το 70% των εταιρειών και επαγγελματιών που χρησιμοποιούν κόμπακτ van στην Ευρώπη, αντίστοι-

χων διαστάσεων και μικτού, δεν ξεπερνούν ποτέ τα 100 χιλιόμετρα σε ημερήσια δρομολόγια, οπότε η αυτονομία του αυτοκινήτου δείχνει παραπάνω από επαρκής.

Έπειτα, οι ίδιες οι γραμμές παραγωγής που επισκεφθήκαμε, καθιστούν εμφανές ότι, έχουμε να κάνουμε με το πρώτο, πραγματικά μαζικής παραγωγής ηλεκτρικό επαγγελματικό.

Ουσιαστικά, το όχημα «φοράει» το μοτέρ του Leaf τελευταίας γενιάς, το οποίο μάλιστα οι μηχανικοί έκαναν πιο ελαφρύ κατά 7,5 κιλά. Από εκεί και πέρα 30% των εξαρτημάτων είναι μοναδικά, και δεν τοποθετούνται σε κάποιο άλλο Nissan. Οι αλλαγές, π.χ., στον σχεδιασμό του αμαξώματος είναι εκτεταμένες, το σασί είναι βελτιωμένο, ο διάδρομος της καμπίνας αναθεωρημένος, νέες είναι και οι συστοιχίες των μπαταριών όπως και το σύστημα ανάκτησης ενέργειας που διαθέτει μεγαλύτερη χωρητικότητα και απόδοση.

Έχουμε αναλάβει διεξοδικά τον σχεδιασμό και τις καινοτομίες του Nissan από την παγκόσμια πρεμιέρα στη Βαρκελώνη, οπό-

Συνέντευξη: Δημήτρης Μιχαρικόπουλος,
Διευθύνων Σύμβουλος της Fortisis

Επισκεφθήκαμε ένα από τα γνωστά Polis Park, σημεία όπου υπάρχουν σταθμοί φόρτισης (και ταχείας) όπου και συνομιλήσαμε με τον γενικό διευθυντή της επιχείρησης, καθώς και τον κ. Μιχαρικόπουλο που είναι διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Fortisis, εταιρείας που αναπτύσσει ταχέως δίκτυο φόρτισης για την ηλεκτροκίνηση.

T&T: Εξηγήστε μας επιγραμματικά το αντικείμενο της εταιρείας, και, κυρίως, πόσα σημεία ταχείας φόρτισης υπάρχουν σήμερα στην Αθήνα.

Δ.Μ.: Εδώ που βρισκόμαστε, στο Polis Park στην οδό Ριζάρη στο κέντρο της Αθήνας, έχουν εγκατασταθεί οι πρώτοι σταθμοί ταχείας φόρτισης στην Ελλάδα, οι οποίοι λειτουργούν από τον περασμένο Ιανουάριο. Συγκεκριμένα υπάρχει εδώ ένας σταθμός διπλής εξόδου (φορτίζει δηλαδή, ταυτόχρονα δύο οχήματα) εναλλασσόμενου ρεύματος που είναι ημιταχείας φόρτισης με μια ροή ισχύος στα 7 kW που σημαίνει ότι, μία άδεια μπαταρία φορτίζει πλήρως μέσα σε δυόμισι με τρεις ώρες ανάλογα και με το όχημα και το καλώδιο. Και φυσικά, υπάρχει εδώ ο πρώτος ταχυφορτιστής συνεχούς ρεύματος που εγκαταστάθηκε στην Ελλάδα, που είναι μάλιστα διπλού «στάνταρ»/προτύπου. Φορτίζει δηλαδή, τόσο τα αυτοκίνητα με το σύστημα CHAdeMO όσο και τα υπόλοιπα με το CCS combo. Αυτοί οι δύο σταθμοί ανήκουν στο δίκτυο «Φορτίζω» του οποίου διαχειριστής είναι η εταιρεία Fortisis. Σε αυτή τη φάση διαθέτουμε 13 φορτιστές σε 7 σημεία στην Αττική, τα οποία προοδευτικά αυξάνουν και υπολογίζουμε μέχρι το τέλος της χρονιάς να έχουν φτάσει τα 40.

T&T: Να υποθέσουμε πως η επένδυση γίνεται με προοπτική να αποδώσει τα επόμενα χρόνια, καθώς αυτή τη στιγμή τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στη χώρα μας είναι πολύ λίγα όπως ασφαλώς γνωρίζετε.

Δ.Μ.: Σκοπός του δικτύου που «στήνουμε» είναι με έναν απλό τρόπο που συνδυάζει τη λογική του όπου σταθμεύει κάποιος για να πάει στη δουλειά ή την αναψυχή του, εκεί βρίσκεται και υποδομή για να φορτίσει το όχημα. Δεν ψάχνει δηλαδή ο καταναλωτής/επαγγελματίας οδηγός σημείο φόρτισης. Αναμένει να υπάρχει κάποιο κοντά, σε αρκετά σημεία όπου συνήθως κινείται.

T&T: Πόσα είδη φόρτισης προσφέρετε, και ποια είναι η αναλογία φόρτισης στο σπίτι και μακριά από αυτό, ή αντίστοιχα την έδρα της εταιρείας ενός ιδιοκτήτη ηλεκτρικού οχήματος;

Δ.Μ.: Βασικά η φόρτιση είναι (πανευρωπαϊκά) τριών ειδών: η απλή, δηλαδή, στο σπίτι ή την εταιρεία, όπου μάλλον και στην Ελλάδα θα είναι και το μεγαλύτερο ποσοστό –διεθνώς, τα τρία τέταρτα των φορτίσεων πραγματοποιούνται στο σπίτι, ή την εταιρεία- κυρίως το βράδυ, με χαμηλή ροή ισχύος, όπου σε 8 ώρες, το Nissan n.x., φορτίζεται πλήρως. Δεύτερη είναι η λεγόμενη δημόσια φόρτιση, όπου χρησιμοποιείς δημόσιες και δημοτικές υποδομές. Τέλος έχουμε την ευκαιρία-



Ο κ. Δημήτρης Μιχαρικόπουλος θεωρεί πως η ιδανική εφαρμογή της ηλεκτροκίνησης είναι στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, όπως το e-NV200

κή φόρτιση, όταν κάποιος πραγματοποιεί ένα μεγάλο ταξίδι και ανά τακτά χρονικά διαστήματα θέλει να αυξήσει την αυτονομία του οχήματος, ή απλά πλησιάζει στο να αδειάσει την μπαταρία. Τότε βρίσκει ένα σημείο ταχείας φόρτισης όπως αυτά που εμείς διαθέτουμε, και μέσα σε λίγα λεπτά μπορεί να πάρει την ενέργεια για να συνεχίσει τη διαδρομή του. Ο ταχυφορτιστής είναι με συνεχές και όχι εναλλασσόμενο ρεύμα και δίνει πολύ μεγάλα φορτία –μέσα σε μισή ώρα μπορείς να φορτίσεις το όχημα ακόμη και στο 85 με 90%.

T&T: Αυτή τη στιγμή υπάρχουν περίπου χίλιοι ταχυφορτιστές στην Ε.Ε. με ρυθμό αύξησης ένα την ημέρα.

Δ.Μ.: Ναι, αυτό επιταχύνθηκε με την πρόσφατη κοινοτική οδηγία για τη σταδιακή ανεξάρτηση της Ε.Ε. από την εισαγωγή ορυκτών καυσίμων.

T&T: Παρέχετε κάποιες επιπλέον υπηρεσίες στους πελάτες σας;

Δ.Μ.: Μέσα από τον ιστότοπο www.fortizo.gr μπορούν οι πελάτες μας να είναι διασυνδεδεμένοι και να κάνουν μέχρι και κράτηση –π.χ., μπορεί κάποιος να «κλείσει» θέση πάρκινγκ και φόρτισης αναφέροντας ότι, θα είναι στην Κάνιγγος σε μισή ώρα. Ο χρήστης ενεργοποιεί τον φορτιστή με το σκανάρισμα μίας κάρτας που εμείς του παρέχουμε, και μέσα από κινητό ή τάμπλετ να δει οτιδήποτε. Αναφορικά με τις χρεώσεις, αυτές είναι πολύ χαμηλές και επεξεργαζόμαστε μαζί με την Polis Park διάφορα ενδιαφέροντα προγράμματα. Φυσικά, υπάρχουν και θα υπάρξουν πολλά συμβεβλημένα μέρη, όπως Δήμοι, που θα δίνουν μαζί με εμάς τη φόρτιση σε πολύ χαμηλές τιμές ή ακόμη και δωρεάν στους πολίτες τους. Στα πλαίσια της παγκόσμιας πολιτικής μηδενικών ρύπων της Nissan, που αντιμετωπίζει συνολικά την προσπάθεια ανάπτυξης σημείων φόρτισης, ο ταχυφορτιστής που είδατε έχει συγχρηματοδοτηθεί από την εταιρεία.

T&T: Θεωρείτε πως ακόμη και χωρίς κίνητρα ή επιδοτήσεις έχει μέλλον η ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα;

Δ.Μ.: Ακόμη και χωρίς κίνητρα και επιδοτήσεις εμείς θα συνεχίσουμε να επενδύουμε, γιατί είμαστε βέβαιοι ότι, θα αυ-

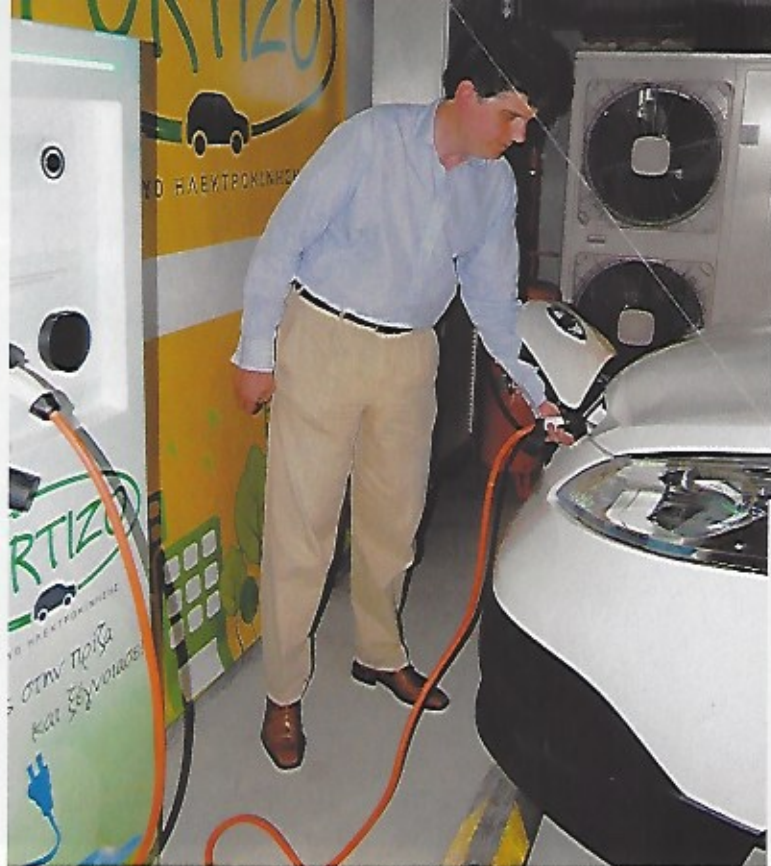
ξηθεί, και μάλιστα κατά πολύ, ο αριθμός παρόμοιων οχημάτων στην Ελλάδα. Σίγουρα πάντως, θα πρέπει να χαραχθεί μία πολιτική για τα καθαρά οχήματα. Εντάξει, κάποια δείλματα γίνονται, και καθώς ψηφίστηκε τον Απρίλιο η ευρωπαϊκή νομοθεσία για τα εναλλακτικά καύσιμα, η Ελλάδα υποχρεούται μέσα στην επόμενη χρονιά να υποβάλει ένα εθνικό σχέδιο δράσης για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Φανταστείτε όπως συμβαίνει με το Nissan που δοκιμάζετε (σ.σ.: ταξί σε Βαρκελώνη και Λονδίνο) να χρησιμοποιούνται παρόμοια οχήματα σε όλο το δεκανοπέδιο. Όλα τα οχήματα στην Αθήνα τώρα εκπέμπουν ως μέσο όρο πάνω από 220 γρ. CO₂/χλμ., ενώ το e-NV200 μηδέν.

T&T: Υπάρχουν κάποια εμπόδια από πλευράς νομοθεσίας για τη φόρτιση;

Δ.Μ.: Ευελπιστούμε να υπάρξουν βελτιώσεις σύντομα, αφού αυτή τη στιγμή η φόρτιση θεωρείται μεταπώληση ενέργειας.



Απλός φορτιστής που ενεργοποιείται με κάρτα



Η αριστερή υποδοχή είναι για ταχυφορτιστή όπως αυτός της φωτογραφίας στα Polis Park και δεξιά για οικιακή παροχή –οι ταχυφορτιστές που πληρούν το πρότυπο CHAdeMO δίνουν το 80% της φόρτισης σε 30 λεπτά

γείας κάτι που απαιτεί πολύ σκληρούς όρους για να επιτραπεί σε ιδιώτη.

T&T: Θεωρείτε ότι, ταιριάζει η ηλεκτροκίνηση σε ελαφρά επαγγελματικά οχήματα;

Δ.Μ.: Είναι τόσο προφανή τα οικονομικά οφέλη από τη χρήση ενός παρόμοιου αυτοκινήτου, δηλαδή ηλεκτρικού, που θεωρώ ότι πέρα από εταιρείες που θέλουν να έχουν χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα, όποιος επαγγελματίας οδηγήσει π.χ., το Nissan θα το σκεφτεί πολύ σοβαρά. Η αποδοτικότητα για κάποιον που κάνει 25.000-30.000 χιλιόμετρα το χρόνο είναι ιδιαίτερα μεγάλη. Οδηγώντας το θα καταλάβει αμέσως ότι η αυτονομία του, είναι παραπάνω από επαρκής –είναι πολύ μικρό το ποσοστό αυτών που διανύουν πάνω από 50 χιλιόμετρα την ημέρα με ένα van της κατηγορίας. Τέλος, γλιτώνει κάποιος οριστικά από τις αυξήσεις στην τιμή του πετρελαίου και τα αναλώσιμα των σέρβις. **T&T**