



Sõites laadimiskohtade vahel kuni 50 kilomeetrit, polegi Volvo pistikuhübridi vedelkütust tankida vaja.

AutoLeht.ee
ÜLE 300 TESTI

Pistikuhübridid, lähituleviku superstaar?

Volvo paneb 2012. aastal tootmisse elektripistikust laetava ning kütusepüstolist tangitava auto, mille prototüübiga sai Autoleht sõita enneaegselt juba praegu.

> PISTIKUHÜBRIDIDEKS ristitud AUTOLIIK on praegu veel lapsekingades. Esimene neist – Fisker Karma – on saadaval, aga kuulub kõrge hinna tõttu (u 1,2 miljonit krooni) selgelt eksootide sekka. Paljudel tootjatel on valmimas ka tavatarbijatele suunatud pistikuhübridid ning Volvo omaga on Autolehel juba sõidetud.

Kui tavalised praegused hübriidautod ammutavad kogu oma energia bensiinist, millega laetakse akusid, siis pistikuhübriidi akusid saab laadida ka tavalisest vooluvõrgust. Volvo V70 põhjale ehitatud prototüüp V70 PHEV suudab sõita akude jõul kuni 50 kilomeetrit. Kui selline teepikkus on laadimiskohtade vahel (näiteks kodust tööle) piisav, polegi tarvis kütusetanklasse minna – kõik sõidud saab teha elektri jõul. Sedasi liigeldes V70 PHEV süsihappegaasi atmosfääri ei paiska ning elektrit kütust kulub vedelkütusesse ümberarvestatuna vaid 1,9 l / 100 km kohta.

Kui sõit venib siiski pikemaks – või vajab juht rohkem võimsust –, rakendub tööle 205 hj diiselmootor, mis venitab võimaliku teekonna kogunisti 1200 km pikkuseks. Ja tegu pole seejuures ju väikeautoga, Volvo V70 on täismõduline pereautoks sobiv universaal.

Hääletu kohaltvõtt

Autoleht sõitis Volvo pistikuhübriidiga Göteborgis testirajal firma tehase lähisel. Tavaliiklusesse me kalli katseautoga ei saanud, kuid elektrimootori toimimist

«Elektrienergiat kulub ümberarvestatuna vedelkütusesse vaid 1,9 l / 100 km kohta.»

võimaldas hinnata ka sõit rajal. Elektrisõidukite paljuräägitud müratu kulgemine vajab tõesti harjumist – seda nii juhina roolis olles kui ka jalakäijana. Elektrirežiimis võttis V70 PHEV paigalt hääletult ja sellise kiirendusega, millega linnaliikluses muretult läbi saaks.

Kui paigaltvõtt ja linnakiirusel võiks elektriautot võrrelda sumiseva hääle poolest moodsa trolliga, siis maanteekiirusel sõidumulje muutus. Nimelt pole elektrirežiimis kulgev pistikuhübridid 100 km/h juures sugugi hääletu, vaid umbes sama mürarohke kui tavamootoriga auto. Sellisel kiirusel tekitavad põhimüra nimelt rehvid ja tuul ning mootor jääb tahaplaanile, töötagu see elektri või bensiiniga.

Kulgedes üksnes elektrit energiaks toel, jäi proovimata Volvo katsesõiduki hübriidfunktsioon – sel puhul veab diiselmootor esirattaid ja tagarattaste juures asuv elektrimootor tagarattaid. Niisiis oleks tegu

nelikveolise sõidukiga, mis Põhjamaades eriti hinnatud.

Kui Volvo pistikuhübridid 2012. aastal tootmisse jõuab, pole see tõenäoliselt suur universaal V70, vaid põhineb pigem mõnel väiksemal mudelil. Siiski arendatakse uut tehnoloogiat sedasi, et see sobiks kasutamiseks firma eri mudelitel.

220 000 krooni kallim

Huvipakkuv on Volvo käsitus uute sõidukite hinna suhtes. On üsna ilmne, et need tulevad sisepõlemismootoriga autodest kallimad, sest neil on ka elektrimootor ning need on kallimad ka tavalistest hübriidautodest, sest kallis akukomplekt on pistikuhübriidil lihtsalt suurem.

Volvo arvutab tavalise hübriidi hinnaliksaks 8000 eurot (125 000 krooni) ja pistikuhübriidil 14 000 eurot (220 000 krooni). Lisades viimase summa diiselmootori ja automaatkäigukastiga Volvo V70 D5 praegusele hinnale (599 000 krooni), saame kokku ligemale 820 000 krooni. Isegi C30 põhjale ehitatav pistikuhübrid maksaks tõenäoliselt pool miljonit. Kuid arvestada

tuleks siinkohal veel mõne aspektiga.

Ainuüksi soodsad pidamiskulud pistikuhübriidi hinnalisa ilmselt tagasi ei teeni. Seevastu suudab pistikuhübrid Volvo väitel käärida CO₂ saastet koguni 70 protsendi võrra (tavahübriid 25% võrra). Madala CO₂ saastega sõidukitele kavandavad arenenud Euroopa riigid olulisi maksusoodustusi. Sestap loodabki Volvo (ja

ka teised firmad) valitsuste vastutulekule, mis võimaldaks pistikuhübriidide (või ka elektriautode) ostjale ostusumma mingis osas kompenseerida. Siis omandab pistikuhübridid kui selline juba väga reaalse mõõtme. See on aga lähiaastate küsimus.

TÕNU KORROL
GÖTEBORG-TALLINN

VOLVO V70 PHEV

Hind:	u 820 000 krooni*
Hind alates:	599 000 kroonist (V70 D5 aut)
Eestis müügil:	arvatavasti 2012
Mootor:	R-5, diisel, 2400 cm ³
Võimsus:	151 kW (205 hj) 4000 p/min
Elektrimootor:	74 kW (100 hj)
Käigukast:	kuuekäiguline automaatkäigukast
Tippkiirus:	pole teada
Aeg 0-100 km/h (elektrimootoriga):	15 s
Aeg 0-100 km/h (diiselmootoriga):	8,9 s
Kütusekulu (elektrimootoriga):	1,9 l / 100 km
Kütusekulu (diiselmootoriga):	u 7 l / 100 km

*Autolehe spekulatsioon, vt teksti

BAASVARUSTUS



Varustus teadmata

HINDED

Hind ja varustus:	pole teada
Disain:	★★★★☆
Sõitjateruum:	★★★★☆
Mootor ja jõuülekanne:	★★★★☆
Sõiduomadused:	★★★★☆

Autolehe hinnang: ★★★★★

Plussid: hämmastav ökonoomsus, sõiduulatus ja kiirusomadused
Miinus: uude tehnoloogia kõrge hind
Kokkuvõte: tulevik võib kuuluda pistikuhübriididele, kui autotootjad keskvalitsustega vastavate maksusoodustuste osas kokkuleppele saavad.