

Teksts — Ieva Cielava

Foto — Ģirts Ozoliņš, Edmunds Brencis, Jānis Pipars, Picture Agency

Bez smakām un rēkoņas

Elektromobiļu īpašnieki stāsta, ko ikdienā nozīmē braukt ar videi draudzīgajām mašīnām un kāpēc uz lielceļa priecājas redzēt fūres

RĪGAS IELĀS arvien biežāk manāmas automašīnas ar zilbaltām numurzīmēm. Tā iespējams atšķirt mašīnas, kuras benzīntankos piestāj tikai tādēļ, lai nopirktu kādu hotdogu vai logu šķidrumu – enerģiju braucienam šie auto iegūst no elektrības. Latvijā patlaban reģistrēti 305 elektromobiļi, un liela daļa no tiem apvienojusies *WhatsApp* grupiņā. 92 cilvēki savstarpēji dalās ar informāciju par to, cik garas ir rindas četrās Rīgas bezmaksas elektromobiļu uzlādes stacijās, un ar tās palīdzību rezervē sev laiku pie uzlādes rozetes. Vēl 60 interesentu apvienojušies sarunām par jaunumiem elektromobiļu nozarē. «Esam kā ģimene,» draudzīgo kopienu raksturo viena no elektromobiļu īpašniecēm Anita Bruņeniece. Ar citiem šoferiem sanāk iepazīties pie uzlādes stacijām, domubiedri cits citu ievēro uz ceļa un nesen pulcējās uz elektromobiļu salidojumu Bāniša svētkos Gulbenē.

Elektromobiļu īpašnieki Latvijā lielā mērā ir pionieri, kuriem nākas sadzīvot ar knapo infrastruktūru automašīnu uzlādei, taču citur pasaulē šādi auto iekaro arvien būtiskāku vietu sabiedrībā. Nesen notikšajā Frankfurtes autoizstādē automašīnu ražotāji ziņoja par grandioziem elektrificēšanas plāniem. *BMW* līdz 2025. gadam solījies laist tirgū 12 elektromobiļu modeļus, *Volkswagen* to pārtrumpojis, šādā pašā laikā sprīdi solot 50. Turklāt vairākas valstis automašīnu elektrificēšanu plāno paātrināt ar politiskiem lēmumiem. Norvēģija apsver no 2025. gada ļaut tirgot tikai elektromobiļus, līdzīgas pārdomas noris arī Ķīnā. Latvijā tik tālu neesam tikuši, bet uz vietas arī gluži nestāvam – CSDD papildus 12 esošajām sola vēl šogad Latvijā uzstādīt 30 jaunas uzlādes vietas, bet nākamgad vēl 40.

Kāpēc šoferi izvēlas braukt ar elektromobiļiem, un ko tas viņiem praktiski nozīmē, jautājām četriem auto saimniekiem, ar viņu atļauju apsēdāmies arī pie elektromobiļa stūres.



⚡ CITROEN EO



2012
RAŽOTS



7000 €
CENA



150 KM
PĒC UZLĀDES



«Benzīna mašīnu es nemaz nevarētu atļauties,» spriež Kārlis Mendziņš, uzskaitot, cik daudz papildu izmaksu viņam būtu – ceļa nodoklis, degviela, eļļas maiņa, stāvvietā

Kad piesēžos pie Kārļa Citroen mar- kas elektromobiļa stūres, labu lai- ku turu līdz galam pagrieztu atlē- gu – gaidu, kad ierūksies dzinējs. Attopos. Elektromobilis ieslēgts ir tikpat kluss, cik izslēgts – motoram nav skaņas. Čaukstošu troksni rada vienīgi riepas. Braucot pa šoseju, liekas, ka kāds to ļoti ātri stumj. Kad apstājamies pie luksofora, šķiet, ka mašīna ir noslāpusi. Spēja braukt klusi ir mašīnas plus un mīnuss reizē. Reiz uz ceļa Kārlis knapi izvairījās no ne- laimes – gājējs mierīgi devās pāri ielai pie

sarkanās gaismas, nepamanot, ka tuvojas mašīna. «Pa gabalu tā izklausās pēc rite- ņa,» viņš skaidro. Viss beidzās labi – gājējs sveiks un vesels, tika cauri tikai ar izbīli.

Iespiežu gāzes pedāli grīdā, un ma- šīna bez minstināšanās traucas uz priek- šu, strauji uzņemot ātrumu. Iepriekšējie īpašnieki, no kuriem Kārlis pirms septi- ņiem mēnešiem auto nopircis, veica ek- sperimentu – lika uz starta līnijas nelielo elektromobili un jaudīgu Porsche. Līdz 70 km/h ātruma sasniegšanai mazā «blu- siņa» turējusies priekšā, pēc tam rēcošais

Porsche aiztraucies garām. Kārlis YouTube redzējis, ka viņa mašīna spēj attīstīt pat āt- rumu 146 km stundā. Elektromotors ļauj strauji uzņemt gaitu un braukt bez bē- du, bet – jo ātrāk traucas, jo straujāk krī- tas attālums, ko ar vienu uzlādi iespējams nobraukt.

Mašīnas dokumentos ierakstīts, ka tā pēc uzlādes spēj nobraukt 150 kilometru, bet Kārlis stāsta, ka, prātīgi braucot, var ie- gūt papildus vēl desmit kilometrus. Ziemā šī distance gan ir mazāka, jo enerģija jātē- rē arī siltumam. ▶

Kārlis auto nopirka, kad ārā bija 30 grādu sals, ar vienu uzlādi tad pietika aptuveni 100 kilometru garam ceļam. Rīdziniekiem tas ir pietiekami daudz – no mājām uz darbu jāmēro tikai kādi četri kilometri. Viņš dzīvo un strādā pilsētas centrā, un bauda būtisku elektromobiļu īpašnieku privilēģiju – Rīgas Satiksmes autostāvvietas mašīnām ar zilajām numurzīmēm ir bez maksas. Elektromobiļu saimniekiem nav arī jāmaksā transportlīdzekļa ekspluatācijas jeb ceļa nodoklis. Iebraukšana Jūrmalā ir bez maksas, un pavisam legāli drīkst izmantot sabiedriskā transporta joslas. Visas šīs privilēģijas ieviestas, lai rosinātu šoferus pārsēties uz videi draudzīgajiem braucamajiem. «Benzīna mašīnu es nemaz nevarētu atļauties,» Kārlis spriež, uzskaitot, cik daudz papildu izmaksu viņam būtu – ceļa nodoklis, degviela, eļļas maiņa, stāvvietas. Šobrīd viņa vienīgie izdevumi par mašīnu ir līzings maksājums. «Ā, nopirku vēl logu šķidrumu un lupatiņu, lai varētu mašīnu mazgāt,» Kārlis piebilst.

Par Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļiem ierīkotajās četrās elektroauto uzlādes vietās Rīgā uzlādēties var bez maksas. Jaudīgās iekārtas mašīnu piepilda ar enerģiju aptuveni pusstundā. Lai šajās stacijās neveidotos rindas, daudzi elektromobiļu saimnieki apvienojušies WhatsApp grupā. Citi izmanto iespēju iestāties rindā, pirms vispār izbraukusi no mājas. Parasti šī pašu iedibinātā kārtība strādā labi, tikai retu reizi priekšā ir kāds, kas nav pieteicies kopējā čatiņā – šoferis, kurš nav pievienojies WhatsApp grupai vai kāds ārzemnieks. Kārlim septiņu mēnešu laikā tāda situācija izveidojusies divreiz, lai gan uzlādēties viņš dodas reizi nedēļā. Ja jābrauc uz laukiem Limbažu pusē, tas, protams, mašīnas enerģiju krietni patukšo. Nonācis galā, viņš piesprauž mašīnu pie visparastākās 220 voltu elektrības rozetes, un kādās četrās stundās akumulators atkal ir piepildīts. Vai bez bēdu Mendziņiem izdosies nokļūt arī pie radiem Saldū, pagaidām nav izdevies noskaidrot, jo ģimenē piedzimis mazs bērniņš, kuru negribas mocīt garā ceļā.



Kārlis rēķina, ka viena uzlāde pie visparastākās 220 voltu elektrības rozetes izmaksā aptuveni divus eiro



Lai gan mašīnas specifikācijā ierakstīts, ka tā spēj nobraukt 170 kilometru, reālos apstākļos tie esot aptuveni 130

Tas bija viņa dzīves sapnis, Anita pamāja uz vīra Ivo pusi, jautāta, kāpēc iegādājušies elektromobili. «Mēs gribam būt autonomi. Re, kā bija Floridā! Benzīntankos degviela beidzās, bet elektrība bija – pielādē un brauc,» viņa skaidro, kāpēc izvēle krita par labu septiņpūtīgajam Nissan busiņam.

Sākumā Anita bija skeptiska. «Likās, ka ar mašīnu čunčīnāšu uz 40–50 kilometriem stundā, bet tad izbraucu, sapratu – forši!» Tagad viņai elektromobilis patīk tik ļoti, ka vīru pie tā stūres laižot tikai retu reizi. «Pasaki galveno iemeslu,» Anitu paskubina dzīvesbiedrs. «Automātiskā kārba,» viņa sievišķīgi pasmaida. Elektromobiļiem nav sajūga un līdz ar to arī pārneseņu pārslēgšanas.

«Cilvēki atskatās, it sevišķi bembisti, jo tie ir visskeptiskākie – kas tad tā par mašīnu?! Bet uzrāviens tai ir ļoti labs, un maksimālais ātrums, ko esmu uzspiedusi, ir 133 kilometri stundā,» Anita stāsta.

Patiesībā Anita savulaik šerpi braukusi ar BMW markas automašīnu, bet elektromobilis šo stilu mainījis. Lai varētu nobraukt lielākus attālumus, braukšanas maniere kļuvusi rāmāka. Ja ir iespēja, uz šosejas viņa brauc aiz smagajām mašīnām – aizvējā enerģijas patēriņš samazinās gandrīz uz pusi. Jo vairāk gāzē, jo straujāk rūk kilometri, ko iespējams nobraukt, tāpēc dažreiz uz šosejas Anita brauc mazliet lēnāk nekā atļauts. Kad atļāiz elektromobiļa gāzes pedāli, bet nenospiež bremzes, ieslēdzas rekuperācijas režīms – mašīna pati bremzējas uz šosejas enerģiju izmanto, lai atgūtu akumulatora spēku. Braucot lejā pa Siguldas lielo kalnu, varot ielādēt enerģiju

⚡ NISSAN ENV200



2017
RAŽOTS



32 200 €
CENA



130 KM
PĒC UZLĀDES

kādiem pieciem kilometriem. Ģimene dzīvo Siguldas novadā un ik dienu brauc uz Rīgu, tāpēc vajadzīgas regulāras uzlādes, dažreiz pat vairākas reizes dienā. Pa nakti lādē mašīnu mājās pie parastās rozetes, kad atbrauc uz darbu – piesprauž pie elektrības arī tur. Viena pilna uzlāde pie parastās rozetes prasa aptuveni 8–9 stundas un pie elektrības rēķina pieskaita klāt aptuveni 2–2,5 eiro. Bieži viņi izmantoto arī Rīgas bezmaksas uzlādes stacijas. Lai gan mašīnas specifikācijā ierakstīts, ka tā spēj nobraukt 170 kilometru, reālos apstākļos tie esot aptuveni 130. Braukāšana mašīnai sanāk liela, jo ģimenes bizness saistīts ar preču piegādi, un te noder visas privilēģijas – par stāvvietām Rīgas centrā nav jāmaksā, Jūrmalā var iebraukt par velti un laiku var taupīt, braucot pa sabiedriskā transporta joslu.

«Mūsu mērķis ir aizbraukt līdz Austrijai,» sapņo Anita. Pagaidām to ērti nevar izdarīt, jo pietrūkst uzlādes iekārtu infrastruktūras Latvijā un Lietuvā. Sākot no Polijas, šādu problēmu vairs nav. Uz ceļa bez enerģijas Anita vēl nekad nav palikusī, bet reiz bijusi tuvu tam, kad atklāties, ka Siguldas stacijas laukumā nedarbojas



Dzīvot zaļi vienmēr ir labi – tāpēc Anita un Ivo Bruņenieki pieņēmuši lēmumu pārsēsties elektromobilī un pārvākties dzīvot uz laukiem

elektromobiļu uzlādes vieta. «Tas bija tāds šoks,» atceras Anita. Lai neiekultos ķezā, viņa piebrauca pie vietējiem remontstrādniekiem, palūdza, vai uz kādu laiciņu var mašīnu pieslēgt pie viņu rozetes.

«Dzīvot zaļi vienmēr ir labi,» Anita skaidro, kāpēc ģimene pieņēmusi lēmumu pārsēsties elektromobilī un pārvākties dzīvot uz laukiem. «Laikam ir tas vecums, kad gribas dzīvot vairāk pie dabas. Sāc domāt, cik daudz piesārņojam, cik labi laukos, kur svaigs gaiss,» viņa stāsta. Kopš uz mājām brauc ar kluso elektromobilī, pa mašīnas logu ģimene redz daudz vairāk meža zvēru, piemēram, stirnas ceļmalā, kuras skrien prom tikai tad, kad tās izbiedē mašīnas gaismas. Kādu vakaru zaķis ilgi cilpojis pa priekšu. «Piebremzēju vēl vairāk, lai viņš nedzird riepu čaukstoņu,» smaida Anita.



Viena pilna uzlāde pie parastas rozetes prasa aptuveni 8–9 stundas un pie elektrības rēķina pieskaita klāt aptuveni 2–2,5 eiro



Valdis Riksis: «Paņem vienkāršāku auto, un paliks pāri nauda, ko ieguldīt zaļākai Latvijai. Kad ej uz veikalu pirkt kurpes, tu taču nedomā, kad tās atmaksāsies!»

Valda mājās ciemiņi tiek sagaidīti laipni. «Brauc klāt,» viņš pamāj uz 380 voltu lādētāju, kas mašīnu uzlādē krietni ātrāk nekā parastās rozetes.

Lai gan Valda pagalmā pilns ar lieliem džipiem, pats viņš brauc ar nelielo *Citroen c0*. Pārējās mašīnas tur atstātas uz labošanu, jo Valdim ir savs autoservis Līčos. «Ikdienā remontēju mašīnas, zinu, ko tagad ražo,» viņš met ar roku. Elektroautomobiļu apkope esot daudz vienkāršāka. «Pareizi lietojot, tur nemaz nav kam lūzt,» viņš skaidro. Taču tas nav iemesls, kāpēc Valdis izvēlēties videi draudzīgu automašīnu. «Daba! Lai bērniem kaut kas no tās paliek pāri, kaut kas mazāk saindēts,» viņš skaidro.

Šā iemesla dēļ viņš savas mājas galā pieslējis veselu sienu ar saules baterijām. Gadā tās saražo 6,5–7 tūkstošus kilovatu. Mašīnas uzlādei vajadzīga puse no šā apjoma, ņemot vērā, ka gadā tā nobrauc aptuveni 25 tūkstošus kilometru. Pie autoservisa Valdis izbūvējis arī nelielu un omulīgu mājiņu – arī tai pietiek no saules enerģijas. Servisam gan pietrūkst, tāpēc elektrību nākas piepirkt no *Latvenergo*. Bateriju uzstādīšana izmaksājusi aptuveni septiņus tūkstošus eiro. Vai tas atmaksāsies? «Padomāsim citādi – kādas Rīgā braukā mašīnas! Paņem vienkāršāku auto, un paliks pāri nauda, ko ieguldīt zaļākai Latvijai. Kad ej uz veikalu pirkt kurpes, tu taču nedomā, kad tās atmaksāsies!»



Valdis savas mājas galā pieslējis veselu sienu ar saules baterijām. Gadā tās saražo 6,5–7 tūkstošus kilovatu

Valdis gribētu, lai aizvien vairāk cilvēku Latvijā pārsēžas elektromobiļos, taču sabiedrībā esot daudz baiļu. Viena no tām, ka akumulatori ātri nolietosies. Viņš sauc sev zināmus piemērus – *Nissan Leaf* Ukrainā nobraucis jau 400 tūkstošus kilometru, *Tesla* Amerikā 450 tūkstošus. Akumulatoru dzīvildze pārsniedzot pašu ražotāju cerības.

Šīs vasaras lielākais piedzīvojums Valdim bija brauciens ar elektromobili uz Bāniša svētkiem Gulbenē. Izbrauca sešos no rīta. Ērģļos iebrauca viesnīcā, kur pie parastās rozetes lādēja automašīnu 4–5

⚡ CITROEN C0



2013
RAŽOTS



7500 €
CENA



150 KM
PĒC UZLĀDES

stundas. Pēc viņa aprēķiniem, ar to vajadzēja pietikt līdz galamērķim, bet pa ceļam sāka līt, ceļš bija slīkts – enerģija tērējās pārāk ātri. Pa ceļam bija spiests piestāt benzīntankā Madonā un palādēt auto vēl divas stundas. Gulbenē Valdis tika ap trijiem. Atpakaļ braucot, viņš sarunāja uzlādēties kādā šķūnītī pie viesu nama. No turienes līdz mājai bija atlikuši 90 kilometru. «Pienāk nakts, kļūst skumīgi, dators rāda, ka pietiek enerģijas 77 kilometriem,» Valdis nolēma, ka negaidīs, brauks ar to, kas ir. Brauca bez radio, uz 50 kilometriem stundā. Atbrauca mājās un displejs rādīja, ka šādā veidā var nobraukt vēl 20 kilometru. «Ietaupīju 33 kilometrus,» viņš priecājās.

Kas notiktu, ja nepietiktu? «Ir piekabes āķis. Nobalso smago mašīnu, sarunā, lai pavelk kādus 30 kilometrus, un akumulators pilns,» Valdis stāsta, kāds varētu būt risinājums, izmantojot rekuperāciju. Akumulatoram gan tas neesot īpaši labi, bet, ja šāda situācija gadās pāris reizes gadā, neesot tik traki.

Mani uzskati par ekoloģiju – ja kaut ko iespējams darīt lietas labā, tas jādara, savu izvēli par labu elektromobilim skaidro viens no 16 automašīnu *Tesla* īpašniekiem Latvijā Dmitrijs Krupņikovs. Šī mašīna krietni atšķiras no citiem elektromobiļiem. «Tā ir kā planšete ar četriem riteņiem,» salīdzina Dmitrijs. Viduskonsolē ir milzīgs skārienjutīgs ekrāns – mašīnas vadības panelis. Tajā iespējams arī skatīties savu atrašanās vietu kartē, izmantot interneta pārlūku. Jau no rūpnīcas mašīnas nāk ar *SIM* kartēm, tāpēc tās vienmēr savienotas ar internetu, ar tā starpniecību regulāri saņem rūpnīcas atjauninājumus. Ja jāapstājas kādā šaurākā vietā, šoferis var izkāpt no auto un vadīt to uz priekšu un atpakaļ ar mobilās lietotnes palīdzību. *Teslai* ir arī autopilots – mašīna brauc pati, saprot ceļa apzīmējumus. Šis pakalpojums gan vēl ir nepilnīgs, un Dmitrijs to izmēģinājis tikai joka pēc. Stress esot lielāks, nekā braucot pašam. «Visu laiku jāskatās displejā, ko viņa saprot, ko viņa darīs,» Dmitrijs stāsta.

«To, ka *Teslu* veidojuši cilvēki, kas vairāk nodarbojas ar programmatūrām, var redzēt,» Dmitrijs pajoko. Esot dažī niecīņi, kur vīd pieredzes trūkums autobūvē, piemēram, virs durvīm trūkst rokturu, mašīnas cimdū nodalījums ir pārāk mazs.

Mašīnas priekšrocība ir spēja ar pilnu akumulatoru nobraukt 400 kilometru. Dmitrijs bez papildu lādēšanas ar to aizbraucis līdz Tallinai, un enerģija atlikusi vēl 70 kilometriem. Mašīna ir ļoti jaudīga – ātrumu 100 km/h tā sasniedz sešarpus sekundēs, turklāt, kad jāveic apdzīšana, tā dod papildu enerģiju, lai manevru izdodas pabeigt pēc iespējas ātrāk.

Kāpēc Dmitrijs izvēlējās tieši *Teslu*? «Pirmkārt, bija interesanti, otrkārt, pirms trim gadiem tā bija vienīgā normālā elektromašīna, kas var nobraukt arī normālu attālumu. Laba ideja, un Īlons Maskis ir ģeniāls cilvēks. Ir labi mēģināt kaut ko darīt līdzīgu viņam.» Dmitrijs atklāj, ka reiz Maskam nosūtījis e-pastu, mudinājis Latvijā izvietot *Teslas* superlādētājus, kas ļautu automašīnu uzlādēt 40 minūtēs. Kompānija solījusi Baltijas valstīs tādu uzstādīt 2016. gadā, taču tas nav realizējies. Automašīnu Dmitrijs lādē tikai darbā, kur ir iebūvēta 380 voltu rozete. Viņš izrēķinājis, ka 1000 kilometru var nobraukt ar enerģiju, kas izmaksā 30–40 eiro. Pie parastās 220 voltu rozetes *Tesla* lādētos ilgi – 35 stundas. Pie



«Tā ir kā planšete ar četriem riteņiem,» salīdzina Dmitrijs Krupņikovs

⚡ TESLA S



2015
RAŽOTS



NEVĒLAS
ATKLĀT
CENA



400 KM
PĒC UZLĀDES

380 voltu rozetes – sešarpus stundas, stāsta Dmitrijs.

Teslas saimnieks priecājas par privilēģijām *Rīgas Satiksmes* stāvvietās uzkavēties bez maksas un braukt pa sabiedriskā

transporta joslu. Vienreiz gan par šādu braukšanu dabūjis dzirdēt vārdus, ko tagad neērti atkārtot. Autobusa šoferis acimredzot nezināja, ka elektromobiļiem atļauts braukt pa sabiedriskā transporta joslu, izliecies pa logu un līcis vaļā rupeklības kā no pārpilnības raga.

«Kādam ir jāsāk. Kad cilvēki zirgus mainīja pret mašīnām, viņiem arī bija jādomā, kur benzīnu ieliet,» Dmitrijs pārliecinoši saka. Ir vairākas valstis, kur tiek runāts, ka laika gaitā jāpāriet tikai uz elektromobiļiem. Vai tas būtu ticami arī Latvijā? «Spriežot pēc tempiem, kādos tiek uzstādītas uzlādes stacijas, diez vai,» Dmitrijs ironiski pasmaida. ●