

Test transportu pomarańczy elektryczną ciężarówką

28 marca 2023

Szwajcarska firma transportowa Krummen Kerzers postanowiła sprawdzić, jak elektromobilność wygląda w praktyce. Ciężarówka elektryczna miała przywieźć z Hiszpanii pomarańcze.



Do realizacji zadania wybrano elektryczne Volvo FH Electric o mocy 490 kW i zasięgu około 300 km. Pojazd ten jest jednym z pierwszych modeli elektrycznych ciężarówek dostępnych na rynku. Pokonanie trasy liczącej ponad 3000 km stanowiło duże wyzwanie logistyczne i techniczne. Po drodze trzeba było bowiem wykonać ok. 9-10 ładowań.

Trasa wiodła z Zurychu do Canals koło Walencji i z powrotem. W Hiszpanii załadowano 20 ton pomarańczy, które miały trafić do szwajcarskich sklepów. Przed wyruszeniem w drogę dokładnie zaplanowano punkty ładowania pojazdu oraz czas postoju – tak trzeba robić, gdy na długą trasę wybiera się elektryka. W przeciwnym razie istnieje ryzyko, że pojazd rozładuje nam się i będzie problem.

Elektryczna ciężarówka wyjechała z Zurychu i po dwóch dniach dotarła do Barcelony. Tam kierowca musiał zmienić plan podróży, ponieważ okazało się, że na ostatnim odcinku do Walencji brakuje odpowiednich stacji ładowania dla pojazdów ciężarowych. Po konsultacjach z hiszpańskimi kolegami po fachu udało się znaleźć alternatywną trasę i miejsce ładowania.

Ostatecznie ciężarówka do celu dotarła po trzech dniach. Załadowano pomarańcze i następnego dnia rozpoczęła się droga powrotna. Ta zajęła cztery dni, czyli w sumie podróż trwała tydzień.

Jak to się ma do spalinowej ciężarówki? Podróż trwała o cały dzień dłużej. Była też droższa niż gdyby tankować diesla (nie podano dokładnych danych). Tym samym upada kolejny argument aktywistów ekologicznych, którzy twierdzili, że choć pojazdy elektryczne są znacznie droższe w zakupie, to na dłuższą metę się opłaca, bo codzienna jazda będzie tańsza. Nie jest.

Podróż elektryczną ciężarówką ze Szwajcarii do Hiszpanii po pomarańcze była ciekawym eksperymentem, który pokazał ograniczenia transportu długodystansowego na baterie. Podróż była znacznie dłuższa, droższa i mniej wydajna niż tradycyjnym sposobem. Elektryczna ciężarówka mogła zabrać 20 ton pomarańczy, a samochód spalinowy dostarczyłby ładunek o 4 tony cięższy. To aż 20 proc. więcej podczas jednego kursu. Skąd taka dysproporcja? Otóż dopuszczalna masa całkowita (DMC) zestawu ciągnik-naczepa nie może przekroczyć 40 ton, a ciągnik elektryczny, ze względu na akumulator, jest cięższy od spalinowego.

Entuzjaści rzekomo ekologicznych rozwiązań cieszą się jednak, że ciężarówka nie miała po drodze awarii (wow!) oraz że nie wyemitowała dwutlenku węgla. O tym, ile dwutlenku węgla wyemitowano podczas produkcji elektrycznej ciężarówki, nie wspomniano.

Autorstwo: MK

Źródło: NCzas.com