

Sõit Eesti elektriautoga: uus

Eesti üks esimesi e-residente ameeriklane Michael Richardson ehitab siin vanad sportautod elektrisõidukiteks. Maaleht käis elektrilist retroautot proovimas.

JÜRI AARMA

jr.aarma@maaleht.ee

Eesti enda elektriauto? Pärin nii vist veel öelda ei saa, või kui, siis pisuke küsimärgiga, eriti kui Eesti enda auto puhul mõeldakse siintoodetavaid e-liikureid, aga kui teatud “e-seltskonna” ponnistused tõesti vilja kandma hakkavad, saab selle postulaadi tõeks kuulutada küll.

Muidugi rahvusvahelise seltskonna kaasabil, sest milleks muuks kui rahvusvaheliseks ettevõtet e-Drive Retro OÜ ikka nimetada võiks. Ameeriklasest omanik ja kapital, Soome ülikoolides tehtav arendustöö, ja enne! Eestis toimuv ülejäänud asjaajamine ning auto ümberehitus, täpsemini ühe ratastega e-asja valmis tegemine, mille puhul igasugu Statoilid, Nested ja Olerexid külastamata jäävad.

Et lool järjekordse blufi maiku juures ei oleks, paluti Maaleht oma silmaga asjas veenduma.

Nii sõitiski ühel päikeselisel päeval toimetuse tagahoovi pilkupüüdev klassikaline Briti sportauto Triumph GT6 Mk3, mille kiiskav väljund lausa kutus huvi tundma. Lähemalt uurides huvitavaks läkski, sest tegu polnud selle Briti firma 70ndatel toodetud pilgupüüdjaga, vaid hoopis temaga ärevahetamiseni sarnase ümberehitatud kaksikvenna, Triumph GT6 e-Drive Retro nime kandva asjandusega, s.t seest e-viirulise, pealt retro-karvale elektriautoga. Igal juhul mitte lipp lipi, lapp lapi peal.

Käigukangile mõeldakse alles uut funktsiooni

Ülaltoodud firma ja ka kohale sõitnud auto omanik Michael Richardson korraldas siinsamas ka “striptiisi” – avas oma kaunitari kõik võimalikud keha-, täpsemini kerekatted, et uudistav ajakirjandus ja piltnik ikka tõesti veenduda võiks – see on ligi 50aastase retromodeli elektriline kaksikvend. Enne proovisõitu saigi ära kuulatud lühike ekskurs, millega tegelikult tegu on.

Klassikalisest Briti kuuesilindrilisest sportautost GT6 oligi alles jäänud vaid eelmise aastasaja hõnguline voolujoones kere, kõik muu ulatus julgelt XXI sajandisse.

Tõsi, peale originaalkere oli hoolitsetud muidugi ka selle eest, et pilgu alla jääv salongisisemus ärevahetamiseni sarnaseks jääks.

Isegi tarbetu käigukang ilutses endiselt konsoolil ning sellele vajaliku funktsiooni leidmist

alles nuputatakse, sest mis käike selle kangiga ikka vahetada, kui originaali 4+1 käigu asemel on e-variantis neid kõigest kaks – üks edasi, teine tagasi.

Esikapoti alt leidis silm üles kusagil sinna sügavale alla istutatud üsna piraka elektrimootori, veelgi peidetumad olid sellele sartsu andvad akupatareid.

Et enamik akude võimsusest ikka liikumise peale kuluks, on välja vahetatud ka kogu valguspark: hõõgniidid kui iganenud ja voolu õgivad valgusallikad on oma koha loovutanud selle sajandi LED-süsteemile. Sellest kohe aru ei saagi, sest laternate enda väliskuju on loomulikult jäänud retroks.

Kaheistmelise kokpiti tagusel on oma koha leidnud üsna tühjaka-võimeline muusikakeskus, seegi osavalt varjatud ja käsitsetav, armatuurile ilutsevast vintage-tüüpi nuppudega raadiopaneelist – ikka selleks, et kõik näiks nagu vana ja päris.

Hääletu mootoriga nagisev klassik

Pärast mõningaid instruksioone lubatakse minna ka proovisõidule. Et allakirjutanu näol pole tegu “uuriva autoajakirjanikuga”, jätkub küsimusi ja vastuseid kogu sõidu ajaks.

Kitsuke tundub ta sisse istudes küll, aga see ei ole enam ümberehitamise süü, sportautod sellised enamasti ongi – sisse- ja väljaastumine tunduvad pigem ronimisena, seesistumine tuleb rohkem lebamist meelde.

Küljeaknad jäävad sõidu ajal ilusa ilma tõttu lahti, ehk seepärast tundubki salongi kostev müra esmapilgul ootamatult suur ja e-autole mitteomane. Peabki olema, kinnitab Michael, sportautod teevadki hoopis teistsugust häält, selles on oma võlu, miks ka mitte siis nende elektrilised alternatiivid.

Tulebki meelde kusagilt kuulnud fakt, et liiga vaiksete “ratas-tega akukärude” puhul on neile lisatud spetsiaalsed dünaamilised müratekitajad, et mootori ruigamine ikka ehe kostuks, oh jah...

Meie auto ruigamine vaibub hetkeks, jääme tiptunnil lubavat foori ootama, kahel pool kaasliiklejate uudistavad pilgud. “Näe,” jätkab Michael, “need siin ümberringi tossutavad ka



Triumphi kuuesilindrilise ridamootori asemel töötab 105kW elektrimootor, mis kiirendab nullist sajani 8,2 sekundiga.



Ameeriklane Michael Richardson puhub Eestis retromaignuga haruldastele uut elu sisse. Pärast Triumphi tuleb töösse Mercedes 190SL.



Interjäär on taastatud võimalikult originaalilähedaseks.

tühikäigul, meie oma on vait. Ei riku õhku ega kuluta energiat.”

Taas liikuma saamiseks on vaja vaid õrnalt vajutada “gaasipedaali” (või mis iganes selle asjanduse nimi on) ja sartsu täis e-Triumph sõostab jälle paigalt. Piirkiirenduse proovimisest ei tule muidugi midagi välja, sest kus sa pealinna üleautostatud liikluses ikka end autol veenda lased, et sajakilomeetrise tunni-kiiruse saavutamiseks vajab see sõber kõigest 8,2 sekundit (originaali 10,2 kõrval).

Laetuna läbib 120–150 km

Et sõit oleks ohutu ka tipkkiirusel (ligi 180 kilomeetrit tunnis), on auto raskuskeskmed – ees ja taga – tasakaalustatud n-ö 50:50 süsteemis (parem kui originaali 60:40).

Nagu e-autodele mujalgi kombeks, on pidurite puhul

tegu ka regeneratiivsüsteemiga – s.t pidurdades ja isegi n-ö vabakäigul hakkab elektrit apalt õgiv mootor generaatorina voolu akudele tagasi andma. Tänu sedalaadi ökonoomiale võib e-Triumphiga julgelt läbi sõita 120–150 kilomeetrit, olenevalt muidugi kiirusest, ilmastikuoludest ja kaassõitja kaalust.

Eesti kliimat, liiklust ja laadimistaristut Michael ning tema Triumph ei pelga, kuuldavasti pidigi meie riigis olema maailma tihedaim elektriautode laadimise võrgustik.

Kui sarts otsa hakkab saama, sõida suvalisse e-tanklasse, ava tagaosas uksena lahti käiv numbrimärk – justkui Bondi filmis, ainult kuulipildujatoru asemel vaatab sealt vastu kiirlaadimispiistik, ots sisse ja 20 minutit hiljem võid edasi sõita.

Kui aega rohkem ja akude jõul koju on veeretud, võib

kasutada ka tavalaadijat – n-ö 220 otse seinast. Tõsi, siis läheb aku janu kustutamiseks aega tunduvalt rohkem – oma kuus tundi.

Aga mida sel autol öösel kodus muud teha ongi, kui end hommikuks seinast täis imeda. Ka auto tühimass, nagu muudki näitajad, on hoitud originaaliga võrreldes sarnased – mõlemal keskmised tonni ringis (elektriline kõigest 22 kg raskem).

Lühidalt öeldes on e-iluduse puhul tehtud kõik selleks, et sõidukogemus olekski originaalile nii lähedane kui võimalik. On muidugi ülearune lisada, et kütusepaagil ega summutajatorul autos kohta ei ole.

Iga võimaliku vaba ruumina-tukese võtavad enda alla ikka veel probleemse kestusega akupatareid, aga nendegi olemus on aastatega tublisti edenenud ja tänane kaasveereva akupanga tehnika viimane sõna on homme kindlasti eelviimane.

Mida Michael edasi kavatseb ette võtta? “Seda kõike kavatsegi, hakkame Eestis retromaignuga haruldastele uut elu sisse puhuma, just vanemat tüüpi uu-nikumid ongi meie edasine siht-grupp, järgmine objekt on val-mis vaadatud ja arendamisel.



Maalehe ajakirjanik Jüri Aarma proovis

Ise olen muu hulgas ka Eesti e-resident ja üldse saab see ümberehitamise värk just siin teh-tudki.

Varsti läheb töösse Mercedes 190SL – ikka selle nimel, et autost kaoks märkamatu fossiil-kütust õgiv tossutaja ja asen-duks rohelist elustiili lubava elektriajamiga.”

Elektrifitseerimine maksab uue luksusauto hinna

Lõppkokkuvõttes peab siiski mainima, et mehe hobi või nüüdseks õigemini juba “päris töö” on üsna kulukas ja kapriis-negi ettevõtmine.

Alates sellest, et sedalaadi e-retrost talvisel ajal suuremat asja ei ole. Autos on küll aku ar-velt soojenevad istmed ja ven-tilaatorist puhuv leige tuuleke, aga sool ja libedus teeksid kal-li auto kallal pikapeale kindlas-ti oma hävitustöö, ja kallis ta ju ongi, nagu iga asja hoolikas re-noveerimine.

Kui originaalse, tossumoo-toriga Triumphi saaks praegu turult kätte ehk juba 15 000 eurot pakkudes, siis see auto (tänu elektrilisele ümbersün-nile) maksaks neli-viis korda roh-kem. Need arvud panevad mui-

Klassikalisest Briti kuuesilindrilisest sportautost GT6 on alles jäänud vaid eelmise aastasaja hõnguline voolujoones kere, kõik muu ulatub julgelt XXI sajandisse.

särts Briti kuulsas klassikus

SVEN ARBET



järele, kas 70ndatel toodetud pilgupüüdja suudab elektrimootoriga pakkuda samasugust sõiduelamust nagu originaal-Triumph. Eriline tunne tekkis küll.

TEHNIKA



Triumph GT6 e-Drive Retro

- Võimsus: 105 kW (140 hj).
- Tippkiirus: 170 km/h.
- Kiirendus 0–100 km/h, 8,2 s.
- Sõiduulatus laetuna: ca 120–150 km.
- Energiatarbimine: 14,0 kWh/100 km.
- Kaal: 940 kg.
- Mootor: vahelduvvoolu-asünkroon-elektrimootor.
- Käigukast: planetaarülekanne.
- Hind: ca 75 000 eurot.

dugi mõtlema, iseasi, keda ja kui pikalt.

Oleks endalgi kodus 75 000 vaba eurot, ehk hakkaks isegi mõtlema, nojah, ainult et kui pikalt... Aga e-Drive Retro ei mõtle, ehitab. Nii et kellel ku-

sagil peidus mõni plekist “vanake”, mille iganenud mootoriga ei ole tänapäeva liikluses asja – mõelgem. Michael ja Co. võivad sellele uue elu nimel kunstliku hingamise korraldada. Selle peale on ta Mihkel.

Garantiiga taaskasutatavad osad Valtra ja Valmeti traktoritele

Nüüd koos eestisse!

Meie firma, mis asub Soome linnas Virrat, lammutab Valtra ja Valmeti traktoreid ning müüb nende taaskasutatavaid osi.

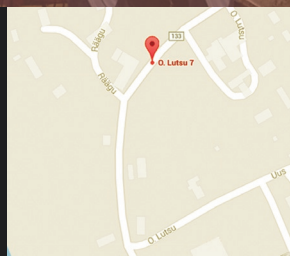
**Hind 55%
originaalosade
hinnast**

Varuosad:
+372 5381 7400
viro@valparts.fi

Lao aadress:
O. Lutsu 7, Palamuse alevik,
Palamuse vald, Jõgevamaa 49202, Eesti

Hooldus ja varuosad Soome:
Ahjolanatie 7, 34800 Virrat, Soome
Tino Myllykoski +358 40 553 4600
tino.myllykoski@valparts.fi

Masinate müük ja lammutatavate traktorite ost
Jukka Salin, +358 400 836 941
jukka.salin@srharvesting.fi
www.srharvesting.fi



**Kontrollitud
osad**



**Garantii
6 kuud**



Tellige varuosi www.valparts.fi

VALPARTS