

Ökodrív



Az eredeti cikk megjelent az **Energia Magazinban**, az ELMŰ és az ÉMÁSZ energiatakarékossági magazinjában 2010 novemberében.

Letöltve a SURVIVE ENVIRO Környezetmenedzsment Tanácsadó Nonprofit Kft honlapjáról.

www.survive.hu

Ökodrív

Sokat hallunk manapság az ökotűringról, vagyis az olyan autóvezetői stílusról, amely takarékosan bánik az üzemanyaggal, ezáltal szép pénzt takarít meg a sokat autózók számára. Ezúttal valós körülmények között állítottunk fel olyan tesztfeladatot, amelyből kiderül, mennyit is spórolhatunk ha odafigyelünk néhány dologra.

Tesztünket a mogyoródi hungaroringen berendezett Allianz vezetéstechnikai centrum által kijelölt pályán tartottuk. Kollégánk Schilling Tamás és a cég egyik vezetéstechnikai instruktora, Kőrös András segítségével hajtottuk végre a következő feladatot: mindkét résztvevő megy egy kört azon a 22 kilométeres szakaszon, amely országutat, lakott területet, zárt pályát, emelkedőt-lejtőt egyaránt tartalmaz. Mindkét résztvevő ugyanazt az autót vezette: a szinte teljesen új, jól felszerelt, dízelmotoros, hat sebességes Citroën C5-öt.

Gyorsabb is olcsóbb is

A tesztben Tamás volt az a vezető, aki átlagos tudással ül a volánhoz, míg András alkalmazta az ökotűring összes trükkjét. A tesztre május közepén, borús időben, az átlagnál némileg rosszabb útviszonyok között került sor, a közlekedési szabályok nem szigorú de elvárható mértékű betartásával.

A tesztvezetés során az adatokat a vezetéstechnikai centrum autóba szerelhető precíz mérőműszere szolgáltatta. Amint az eredményeket összegző táblázatból látszik, az eco-driving alkalmazásával nem csupán üzemanyagot hanem időt is megtakarítottunk. A vezetéstechnikai instruktorként ugyanis 18 százalékkal kevesebb dízelolajat használt el a 22 kilométeres szakaszon, ráadásul a távot 3 perc 30 másodperccel rövidebb idő alatt tette meg, mint az átlagos sofőrt képviselő kollégánk.

	Átlag vezető	Takarékos vezető	Különbség	
			Tényleges	Százalék
A volánnál	Schilling Tamás	Kőrös András		
Menetidő (perc)	31,36	27,46	-3,5 perc	-12,2
Megtett távolság (km)	22	22	=	=
Átlag fordulatszám (l/min)	1476	1267	-209	-14,2
Átlagsebesség (km/h)	41,9	47,7	5,8	13,8
Átlagos üzemanyag-fogyasztás (100km-en)	7,74 l	6,35 l	-1,39	-18
Tényleges üzemanyag-fogyasztás	1,7 l	1,4 l	-0,3	-18,1
CO₂ kibocsátás (g/km)	203	166,5	-36,5	-18,1
Váltások száma	270	120	-150	-55,6
Megállások száma	5	1	-4	-80
Megállások összideje	50	2	-48	-96

Ez annyit jelent, hogy András 1,4 literüzemanyagot használt el, míg Tamás 1,7-et. Ha ezt 100 kilométerre vetítjük, a különbség látványosabb: 1,39 liter üzemanyag a megtakarítás. Forintban

ugyanaz: ha a lapzártánk idején a hivatalos 324 Ft/literes dízelárral számolunk a különbség 100 kilométeren 450 Ft, egy tankolásnyi üzemanyag esetén pedig körülbelül 2300 forint. Mindezt úgy értük el, hogy semmit sem szerelünk ki vagy be az autóba. Ilyen eltérés esetén nem csak az anyagi megtakarítás lényeges, hanem a környezetszennyezés mértéke is. Kőrös András 27,4 perces vezetése alatt 18 százalékkal kevesebb szén-dioxidot bocsátott ki a C5-ös, mint Schilling Tamás esetében.

Hogy csinálta?

Amint a vezetéstechnikai szakértő beült az autóba, egy gomb megnyomásával máris spórolt: a 18-20 fokos külső hőmérsékletben ugyanis kikapcsolta az automata klímát, míg Tamás végig légkondicionálóval autózott. Városi, országúti környezetben, ahol kisebb sebességgel haladunk, jobb ha lehúzzuk az ablakot, mert a légkondi működése extra üzemanyagot fogyaszt. Hosszabb idejű utazáskor, autópályán azonban megfordul a helyzet, jobban járunk a klímával, mivel ha lehúzzuk az ablakot, a gyorsabb haladás miatt jelentősen megnő a légellenállás.

Árulkodó a táblázat egy másik adata, a váltások száma. Már a két sofőr indulása is mutatta a különbséget: amíg Tamás relatíve lassan gyorsult, és óvatosan vezetett (úgy gondolta, lassabb tempóval kevesebbet fogyaszt), András behúzott és néha hajmeresztő kanyarokat vett. A vezetéstechnikai instruktorkor a lehető leggyorsabban akarta elérni a legmagasabb sebességi fokozatot, mert ott a legalacsonyabb a fogyasztás. Tamás egyáltalán nem használta a 6. fokozatot. András tehát hamar gyorsult, kevés időt töltött egy fokozatban, így rövid idő és táv alatt jutott el a hatodikig. Váltásainak száma kevesebb, mint a fele a Haszon munkatársáénak. „Nem kell megijedni attól, hogy 1-esben vagy 2-esben a pillanatnyi fogyasztás 30-35 litert mutat. Jobban járunk, ha 50 méteren belül érzük el a kívánt tempót, mintha 200-300 méteren belül tennénk.

Gurulni kell!

Az eco-driving legjobban használható trükkje, hogy a lejtőkön motorfékkel gurulunk. Ha sebességben hagyjuk, a fogyasztásmérő 0,0 litert mutat majd.

A váltások és a sebesség jó megválasztásával az oktató elérte, hogy az átlagos fordulatszáma 200-zal alacsonyabb lett, mint a „tipikus” vezetőé. A kevesebb fordulat pedig kisebb fogyasztást is jelent. Kőrös András egyenletes tempóban autózott – mégis gyorsabban célba ért, mint Tamás, aki a helyet ismerő vezetőt imitálva néha beletaposott a gázba.

A 10 legjobb öko-driving tipp

1. Felesleges plusz kilók

„100 kiló plusz súly 10 százalékkal növeli a fogyasztásunkat. Általában a vállalati autókban szoktak felhalmozódni olyan felesleges kilók, amelyeknek a mindennapi használathoz nem kellene” – mondja Kőrös András. Egy 10 kocsiból álló flotta esetében ez már 100 kilométernyi üzemanyagot jelent. Egy családi autóban sem feltétlenül figyelünk arra, hogy a csomagtartóban mennyi extra súly van, ami egy hosszabb utazásnál már jelentős pluszkiadás lehet.

10 ezer kilométeren: **26,4 ezer forint megtakarítás.** (A további számításokhoz is 8 literes átlagfogyasztást vettünk alapul, 330 forintos benzinárak mellett.)

2. Klíma vagy lehúzott ablak?

A válasz nagyon egyszerű. Természetesen klíával az autónk többet fogyaszt, de nagyobb távoknál és nagy sebességnél a lehúzott ablakkal annyira megnő a légellenállás, hogy a klíma gazdaságosabb. Kisebb távon tehát, alacsony, városi sebességnél a lehúzott ablakkal, autópályán pedig klímával járunk jobban.

10 ezer kilométeren (város): **13,2 ezer forint megtakarítás**, 10 ezer kilométeren (autópálya): **13,2 ezer forint megtakarítás**.

3. Guminyomás

A megfelelő guminyomás 5 százalékkal csökkenti a fogyasztást. Ráadásul, ha megfelelő felületen gurulnak a kerekek, nem kell idő előtt lecserélni az abroncsokat. Ez egy átlagos guminál 40 ezer kilométer. (Vannak már kimondottan eco-driving gumik, amelyek a másfélszeresre növelt élettartam mellett a legkisebb súrlódási erőt nyújtják). Ha nem akarunk új abroncsokba beruházni, akkor is legalább kéthetente ellenőrizzük a nyomást a kerekekben.



10 ezer kilométeren: **13,2 ezer forint megtakarítás**

4. Tetőcsomagtartó

Az autóra felszerelt külön alkatrészek mindig növelik a fogyasztást, így a tetőcsomagtartó is. Ha semmit nem teszünk rá, akkor is 15 százalékkal növeli a fogyasztást, de az autó tetején a kerékpárral vagy a síboxszal ez a szám 30 százalékra ugrik. Így a családi kirándulás költségei jóval a tervezett fölé ugorhatnak. Ha tehetjük, a kerékpártartót a kocsni háta mögé szereljük (ez kombi autók esetében egyszerűen megoldható), vagy használaton kívül egyszerűen vegyük le.

10 ezer kilométeren: **39,6 ezer forint megtakarítás** (csak tetőcsomagtartóval), **79,2 ezer forint megtakarítás** (csomaggal együtt)

5. Gyorsítás és követési távolság

A legtöbbet akkor fogyaszt az autó, ha gyorsítunk. A gazdaságos nem azt jelenti, hogy nagyon lassan, ezres fordulatszámnál váltunk a következő sebességbe. Nyugodtan kihasználhatjuk a motor adottságait, mert jobban járunk, ha 50 méteren belül gyorsítunk fel 90 kilométer/óra-ra és tarjuk a tempót, mintha 300 méteren belül tennénk ugyanezt.

A gyorsítással szorosan összefügg a követési távolság is. Ha ezt jól választjuk meg, 25-30 százalékot is spórolhatunk, mert egyenletes tempónál eszik a legkevesebbet az autó. A sűrű gyorsítás-lassítás miatt egy városi közlekedésnél akár 2 liter lehet a különbség az átlaggal szemben.

10 ezer kilométeren: **79,2 ezer forint megtakarítás**

6. Alacsonyabb tempó=idővesztesség?

A leggyakrabban azért pörgetjük magasabb fordulatszámon a motort, hogy minél előbb odaérjünk a célhoz. „Kevesen gondolnak bele, tulajdonképpen mekkora idővesztéssel jár a lassabb tempó. 100 kilométeren 100 kilométer/órás tempóval csupán tíz percet veszünk a 130-as tempóval szemben, viszont majdnem 30 százalékot spórolunk a fogyasztással. A légellenállás exponenciálisan nő, emellett a fordulatszám is jóval magasabb, például 1,5 literes benzines 90 lóerős autónál 90 km/óránál 2500-as a percenkénti fordulat, 130 km/h-nál 3400” – mondja Pesoldt Ferenc vezető instruktor.

10 ezer kilométeren: **79,2 ezer forint megtakarítás**

7. Az ideális útvonal

Egyértelműnek tűnhet, hogy A pontból B pontba a legrövidebb út a leggazdaságosabb. Az autóba épített GPS-szel az út hosszát (időnyereség) és a fogyasztást is tudjuk csökkenteni. A Vezetéstechnikai Centrumhoz beérkezett tapasztalatok alapján akár fél év alatt megtérül a műszereke beszerzési ára.



8. Motorfék

Mi is megtapasztaltuk személyesen a pályán, hogy a motorfék megfelelő használata mennyire takarékos.

Lejtőn lefele, ha megtaláljuk azt a sebességfokozatot, amivel egyenletesen, szinte gurulva haladunk a lejtőn, akkor egyáltalán nem fogyaszt az autó.

9. Minden fejben dől el

„Ha valaki nem akar takarékosan közlekedni, hiába csinálja végig a tréninget. „ – állítja Pesoldt Ferenc. „Mi a tréningen nem veszünk ki semmit az autóból és nem is szerelünk benne semmit.” Ugyanazzal az autóval mennek végig a pályán, és a tréning után 1-1,5 literrel kisebb átlagfogyasztást produkálnak.

10. Biztonságos vezetés

A gazdaságos és a biztonságos vezetés erősen összefügg. Ugyanis hiába spórolunk egész évben az üzemanyagon, ha egy kisebb koccanásnál csak a lökhárító százezrekbe kerül. Az aktív, figyelmes vezetéssel nemcsak az autót kíméljük persze, hanem magunkat is.