

Instalacja LPG? Tak, ale...



Z PUNKTU WIDZENIA WARSZTATU WSZYSTKIE ROZWAŻANIA I KALKULACJE ZWIĄZANE Z TĄ SPRAWĄ DOTYCZĄ NIE TYLKO OPŁACALNOŚCI UŻYTKOWANIA GAZOWYCH INSTALACJI W POJAZDACH, CO RENTOWNOŚCI ICH MONTOWANIA I SERWISOWANIA

Popyt na tego rodzaju usługi powinien być co najmniej stabilny albo wręcz dynamicznie rosnąć. Przemawiają za tym utrzymujące się od lat w niezmiennych proporcjach bardzo korzystne relacje cen LPG i paliw płynnych. Dziwić się można tylko, że wciąż tak wielu właścicieli samochodów nie dokonało jeszcze jedynie słusznego wyboru. W dodatku zdarzają się okresy, gdy liczba zwolenników gazowego paliwa wyraźnie u nas maleje.

Dezorientujące są także dane dotyczące innych europejskich państw. Pod względem popularności aut z instalacjami LPG Polska jest na czele. Za nią plasują się kraje niekoniecznie gospodarczo zapóźnione, lecz odznaczające się największą rozpiętością wewnętrznych kon-

trastów ekonomicznych. Na końcu zaś znalazły się nacje zdecydowanie zamożne, choć raczej nie rozrzucone. We Francji na przykład o możliwość zatankowania płynnego gazu nawet dopytać się trudno, gdyż niewielu spotykanych tubylców o czymś takim słyszało.

Groszowe interesy

W Polsce wspomniane różnice cen paliw zdają się problem ich wyboru rozstrzygać jednoznacznie. Ich wymowy nie zmienia fakt, że ten sam silnik z zapłonem iskrowym zużywa o około 10-15% więcej gazu niż benzyny, jeśli jedno i drugie paliwo mierzone jest w litrach. Z cen widocznych na załączonej ilustracji wynika zatem, że oszczędność z tytułu zastoso-

wania gazu wynosi $5,32 - 2,87 \times 115\% = 2,02$ zł. Czy rzeczywiście więc każdy spalony litr standardowej benzyny to przy takich relacjach cenowych zmarnowane dwa złote?

Tak twierdzą zwolennicy LPG na różnych internetowych portalach, dodając, iż przy jednostkach wagowych wyniki wychodzą prawie identyczne. Tu jednak już coś się nie zgadza, gdyż uwzględniając masy właściwe obydwu substancji, nie trudno obliczyć, że 1 kg LPG to 1,92 litra, a 1 kg benzyny ma objętość 1,35 litra. W takim razie różnica w objętościowym zużyciu paliwa powinna wynosić ponad 40%!

Idąc dalej tym tropem można ustalić koszty nabycia ekwiwalentnych ilości tych paliw w oparciu o te same przykładowe ceny. Okazuje się wówczas, że kilogram gazu kosztuje 5,51 zł, a kilogram benzyny 7,18 zł. Różnica 1,67 zł jest wciąż nie do pogardzenia, choć już mniej imponująca, jak ta podana na wstępie, a jeszcze i od niej trzeba to i owo odliczyć. Na przykład koszt zamontowania gazowej instalacji zasilającej i jej późniejszego serwisowania. Konkretną kwotę podać tu nie można, bo zależy ona od okresu amortyzacji poniesionych nakładów, liczonego zwykle według kilometrowego przebiegu pojazdu.

Interesującą symulację porównywalnych kosztów korzystania z różnych rodzajów paliw opracowała kilka lat temu firma Škoda Auto (wyniki w zamieszczonej obok tabeli). Ceny przyjęte do wycięcia są już nieaktualne, lecz główne proporcje zmieniły się niewiele. Zadziwia rubryka „Koszt przejechania 1 km”. Gaz wspomagany benzyną (niezbędną choćby do zimnych rozruchów) przy rocznym przebiegu 10 000 km jest tam paliwem najdroższym i nie staje się najtańszym (w porównaniu z benzyną i olejem napędowym) nawet przy przejeżdżanych rocznie 30 000 km. Nie ma powodów, by podejrzewać autorów tych badań o jakąkolwiek tendencyjność, skoro Škoda ma

w swojej firmowej ofercie wszystkie trzy wersje zasilania porównywanych modeli.

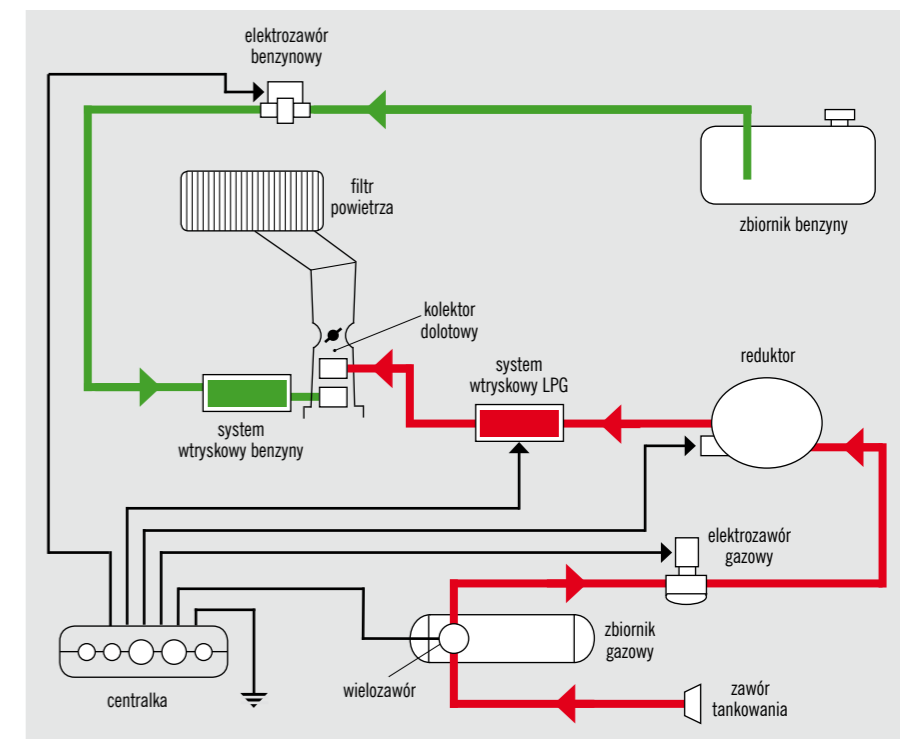
Inny segment rynku

Z drugiej jednak strony trudno też sądzić, by korzystający z LPG polscy użytkownicy samochodów nie potrafili odróżniać groszy od złotych. Ponosząc koszty na poziomie przyjętym w badaniach Škody zrezygnowaliby z pewnością z groszowych oszczędności. Przeciwnie dla nich liczą się nie tylko czysto finansowe aspekty motoryzacji, a na tym polu zasilanie gazowe jest raczej mało atrakcyjne. Niekorzystne jego konsekwencje to przede wszystkim utrudnione tankowanie, odczuwalne zmniejszenie mocy, konieczność dodatkowego serwisowania instalacji zasilającej i stosowania specjalnych olejów. Wszystko to razem może całkowicie zniwelować satysfakcję z rzekomych oszczędności.

Rzecz w tym jednak, że w praktyce są to przeważnie oszczędności i pożytki faktyczne. Po pierwsze, ogromna większość kierowców samochodów napędzanych gazem osiąga zużycie paliwa rzeczywiście przekraczające „benzynowe” średnie nie więcej niż o wspomniane 15%. Bardziej niż z fizyki wynika to z psychologii. Przy generalnym bowiem nastawieniu na oszczędzanie – nawet podświadomie łagodniej wykorzystuje się osiągi silnika.

Poza tym w omawianej uprzednio tabeli zwraca uwagę rubryka „Trzyletnie koszty paliwa”. Są one w przypadku gazu przy każdym przebiegu najniższe i jest to prostą konsekwencją występujących na rynku detalicznych cen. Dlaczego więc całkiem inaczej wyglądają relacje kosztu jednego kilometra? Otóż głównie z powodu kosztownej instalacji i jej serwisowania, lecz tutaj wyjściowe dane Škody są mało reprezentatywne dla całego polskiego rynku. Fabrycznie bowiem montuje się teraz w samochodach stosunkowo najdroższe instalacje V generacji, z sekwencyjnym wtryskiem gazu w stanie ciekłym. Przy przeróbce starszych pojazdów byłby to wydatek nieuzasadniony. Tam wystarczają wcześniejsze generacje systemów zasilających, oferowane w cenie 1 000-2 000 złotych.

Wbrew pozorom nie są to prymitywne urządzenia mieszalnikowe, lecz przeważ-



SCHEMAT OGÓLNY STARSZYCH GENERACJI WTRYSKOWEGO ZASILANIA GAZEM LOTNYM

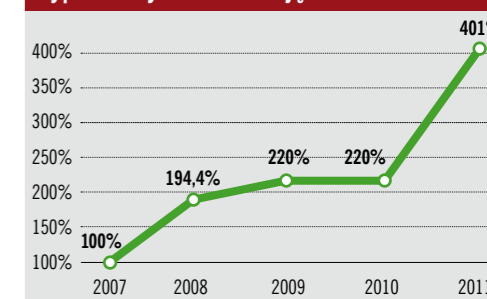
Opłacalność instalacji gazowej w samochodach na przykładzie samochodu Škoda Fabia (wartości w zł)

| | 10 tys. km rocznie | | | 20 tys. km rocznie | | | 30 tys. km rocznie | | |
|------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| | 1.9 TDI Fun (diesel) | 1.6 16V Fun (benzyna) | 1.6 16V Fun (benz. + LPG) | 1.9 TDI Fun (diesel) | 1.6 16V Fun (benzyna) | 1.6 16V Fun (benz. + LPG) | 1.9 TDI Fun (diesel) | 1.6 16V Fun (benzyna) | 1.6 16V Fun (benz. + LPG) |
| cena nowego auta | 52 100 | 45 500 | 49 799 | 52 100 | 45 500 | 49 799 | 52 100 | 45 500 | 49 799 |
| trzyletnie koszty paliwa | 5 865 | 8 798 | 5 285 | 11 731 | 17 595 | 10 569 | 17 596 | 26 393 | 15 854 |
| utrata wartości rezydualnej* | 22 432 | 19 659 | 23 958 | 23 578 | 21 014 | 25 313 | 25 129 | 22 911 | 27 210 |
| łączne koszty użytkowania | 28 297 | 28 457 | 29 243 | 35 309 | 38 609 | 35 882 | 42 725 | 49 304 | 43 064 |
| koszt przejechania 1 km | 0,94 | 0,95 | 0,97 | 0,59 | 0,64 | 0,60 | 0,47 | 0,55 | 0,48 |
| cena auta przy odsprzedaży | 29 668 | 25 841 | 25 841 | 28 522 | 24 486 | 24 486 | 26 971 | 22 589 | 22 589 |

Koszty paliwa policzone dla: ON w cenie 3,99 zł przy średnim spalaniu 4,9 l/100 km, PB95 w cenie 4,25 zł przy średnim spalaniu 6,9 l/100 km; LPG w cenie 2,22 zł przy średnim spalaniu 7,93 l/100 km (spalanie benzyny + 15%)
* Wycięcia wartości rezydualnej Eurotax pokazują, ile na wartości straci w ciągu 3 lat samochód kupiony w salonie

nie sprzęt IV generacji, czyli instalacje sekwencyjnego wtrysku gazu w fazie lotnej, przeznaczone do stosunkowo nowoczesnych samochodów z systemami samodiagnozy OBD, spełniających normy emisji spalin EURO3 i EURO4. Ich zastosowanie czyni używane pojazdy wyższych klas dostępnymi dla mniej zamożnych użytkowników. Chodzi tu o auta równie komfortowe, jak mało oszczędne w zużyciu paliwa, trafiające na rynek wtórny w całkiem dobrym stanie technicznym, lecz sprzedawane tanio na skutek utraty prestiżowych walorów przynależnych młodszemu rocznikom. Zasilanie gazowe zmniejsza koszty ich eksploatacji do po-

Wzrost sprzedaży samochodów Škoda wyposażonych w instalację LPG



* Prezentowane wartości wzrostu procentowego w poszczególnych latach odnoszą się do poziomu wyjściowego, tzn. do 2007 roku

ziomu najniższej klasy modeli benzynowych, a komfort podróży nadal niemal luksusowy.