

SPECIFIKIMET TEKNIKE:

1. Automjet SUV kompakt / crossover 100% elektrik (BEV)

Argumentimi:

Kërkesa për automjet 100% elektrik lidhet me nevojën për një mjet me konsum energjetik më të ulët, reduktim të kostove të përdorimit dhe mirëmbajtjes, si dhe reduktim të emetimeve lokale gjatë përdorimit.

Zgjedhja e kategorisë SUV kompakt/crossover justifikohet nga nevoja për të kombinuar hapësirën e brendshme, kapacitetin e bagazhit, pozicionin e përshtatshëm të drejtimit dhe manovrueshmërinë, duke ruajtur përmasat e përshtatshme për përdorim urban dhe interurban.

2. Automjet i ri, 0 km

Kërkesa: Automjet i ri dhe i papërdorur.

Argumentimi: Kërkesa synon të garantojë jetëgjatësi maksimale të automjetit, përdorim të plotë të garancisë së prodhuesit, mungesë të konsumimit paraprak dhe siguri më të lartë për autoritetin kontraktor.

3. Minimumi 5 vende dhe 5 dyer

Argumentimi: Këto kërkesa lidhen me nevojën për përdorim institucional nga disa persona njëkohësisht dhe transportin e personelit dhe materialeve. Konfigurimi me 5 vende dhe 5 dyer garanton akses dhe përdorshmëri të plotë të automjetit.

4. Timon majtas

Argumentimi: Kërkesa përshtatet me sistemin e qarkullimit rrugor dhe standardin e përdorimit të automjeteve në Shqipëri dhe tregun evropian.

5. FWD

Argumentimi: Tërheqja me rrotat e përparme është e përshtatshme për një SUV kompakt të orientuar drejt përdorimit urban dhe interurban. Konfigurimi FWD mundëson efikasitet të mirë energjetik, kontroll të përshtatshëm të automjetit dhe kompleksitet më të ulët mekanik krahasuar me konfigurimet me dy motorë.

6. Transmision automatik me një raport reduktimi

Argumentimi: Automjetet elektrike përdorin zakonisht një transmetim me një raport për shkak të karakteristikave të motorit elektrik dhe disponueshmërisë së çiftit rrotullues në një interval të gjerë shpejtësish. Kjo kontribuon në efikasitet, thjeshtësi mekanike dhe reduktim të nevojës për mirëmbajtje.

II. ARGUMENTIMI I MOTORIT DHE PERFORMANCËS

7. Motor elektrik

Argumentimi: Kërkesa është rrjedhojë direkte e objektit të prokurimit, i cili synon furnizimin me automjet 100% elektrik.

8. Motor PMSM ose teknologji ekuivalente

Argumentimi: Motorët sinkronë me magnet permanent ofrojnë rendiment të lartë dhe çift rrotullues të disponueshëm në mënyrë të menjëhershme. Megjithatë, për të shmangur kufizimin e konkurrencës vetëm të një teknologji specifike, lejohet edhe teknologji ekuivalente që demonstrojnë përmbushjen e kërkesave të performancës.

9. Fuqi ≥ 150 kw

Argumentimi: Fuqia minimale siguron performancë të përshtatshme të automjetit në kushte të ndryshme përdorimi, përfshirë transportin me ngarkesë të plotë, rrugët me pjerrësi dhe lëvizjen në rrugë interurbane/autostrada.

Kjo kërkesë synon të shmangë automjetet me performancë të pamjaftueshme për përdorimin institucional të parashikuar.

10. Çift rrotullues ≥ 310 Nm

Argumentimi: Çifti rrotullues është i rëndësishëm për përsheptimin, nisjen në pjerrësi dhe lëvizjen e automjetit me ngarkesë. Vlera minimale synon të sigurojë performancë të përshtatshme dinamike.

11. Përsheptimi 0–100 km/h ≤ 8 sekonda

Argumentimi: Kërkesa siguron reagim të shpejtë të automjetit në situata normale të trafikut, përfshirë hyrjen në rrugë interurbane, parakalimet dhe manovrat e nevojshme të sigurisë.

12. Shpejtësi maksimale ≥ 160 km/h

Argumentimi: Kërkesa siguron që automjeti të jetë i përshtatshëm për përdorim edhe në autostrada dhe rrugë interurbane, pa synuar përdorim të shpejtësive të larta mbi kufijtë ligjorë.

III. ARGUMENTIMI I BATERISË DHE AUTONOMISË

13. Bateri LFP ose teknologji ekuivalente

Argumentimi: Teknologjia LFP karakterizohet nga stabilitet i mirë termik, jetëgjatësi e lartë dhe përshtatshmëri për përdorim të përsëritur. Lejimi i teknologjive ekuivalente shmang kufizimin e konkurrencës dhe fokusohet në rezultatin funksional të kërkuar.

14. Kapacitet baterie ≥ 60 kwh

Argumentimi: Kapaciteti minimal synon të garantojë autonomi të mjaftueshme për përdorim institucional gjatë ditës, duke reduktuar nevojën për karikime të shpeshta dhe ndërprerjet e përdorimit të automjetit.

Vlera 60 kwh përcakton një nivel minimal të përshtatshëm të rezervës energjetike për kategorinë e automjetit të kërkuar.

15. Autonomi ≥ 420 km WLTP

Argumentimi: Autonomia minimale synon të sigurojë përdorim të automjetit edhe në distanca të gjata pa nevojën për karikim të shpeshtë gjatë ditës.

Përdorimi i ciklit WLTP siguron një bazë të standardizuar dhe të krahasueshme për deklarimin e autonomisë.

16. BMS

Argumentimi: Battery Management System është i nevojshëm për monitorimin dhe kontrollin e parametrave të baterisë, përfshirë tensionin, temperaturën dhe gjendjen e karikimit, duke kontribuar në sigurinë dhe jetëgjatësinë e baterisë.

17. Menaxhim aktiv termik i baterisë

Argumentimi: Menaxhimi termik ndihmon në ruajtjen e baterisë në intervalin optimal të temperaturës dhe në ruajtjen e performancës gjatë kushteve të ndryshme klimatike.

18. Heat Pump

Argumentimi: Pompa e nxehtësisë përmirëson efikasitetin e sistemit të ngrohjes së kabinës, veçanërisht në temperatura të ulëta, duke kufizuar ndikimin e ngrohjes në autonominë e automjetit.

19. Konsum ≤ 16 kwh/100 km

Argumentimi: Kërkesa synon efikasitet të lartë energjetik dhe ulje të kostos së përdorimit të automjetit. Konsumi duhet të verifikohet në bazë të të dhënave zyrtare të prodhuesit/homologimit dhe metodologjisë së deklaruar.

IV. ARGUMENTIMI I KARIKIMIT

20. Karikim AC ≥ 7 kw

Argumentimi: Kjo fuqi karikimi është e përshtatshme për karikimin gjatë qëndrimit të automjetit, veçanërisht gjatë natës ose periudhave kur automjeti nuk është në përdorim.

21. Karikim DC ≥ 88 kw

Argumentimi: Karikimi i shpejtë DC redukton kohën e nevojshme për rikthimin e automjetit në përdorim gjatë udhëtimeve të gjata ose kur automjeti përdoret intensivisht.

22. Karikimi 20–80% ≤ 30 minuta

Argumentimi: Kërkesa synon minimizimin e kohës së ndërprerjes së aktivitetit të automjetit. Intervali 20–80% është përdorur pasi përfaqëson një interval praktik të karikimit të shpejtë në përdorimin real.

23. Type 2 dhe CCS Combo 2

Argumentimi: Këto janë ndërfaqe të standardizuara për karikimin AC dhe DC dhe sigurojnë përputhshmëri me infrastrukturën e karikimit të përdorur në tregun evropian.

24. V2L

Argumentimi: Funkcioni Vehicle-to-Load i jep automjetit mundësinë të përdoret si burim energjie për pajisje elektrike të jashtme. Kjo mund të jetë veçanërisht e dobishme për përdorim në terren, aktivitete operative dhe situata ku nuk disponohet burim i afërt energjie.

25. Kabllo karikimi

Argumentimi: Kablloja është pjesë funksionale e nevojshme për përdorimin e sistemit të karikimit dhe mundëson vënien në përdorim të automjetit pa pasur nevojë për furnizim të veçantë shtesë.

V. ARGUMENTIMI I DIMENSIONEVE

26. Gjatësia $\geq 4,450$ mm

Argumentimi: Përmasa minimale synon të sigurojë hapësirë të mjaftueshme për pasagjerët dhe bagazhet, duke ruajtur karakteristikat e një SUV kompakt.

27. Gjerësia $\geq 1,870$ mm

Argumentimi: Kërkesa lidhet me nevojën për hapësirë të përshtatshme të kabinës, stabilitet dhe komoditet për pasagjerët.

28. Lartësia $\geq 1,610$ mm

Argumentimi: Lartësia e përcaktuar është në funksion të karakteristikave të një SUV kompakt dhe pozicionit ergonomik të drejtimit dhe hyrje-daljes së pasagjerëve.

29. Distanca ndërmjet boshteve $\geq 2,700$ mm

Argumentimi: Një distancë e përshtatshme ndërmjet boshteve kontribuon në hapësirën e kabinës, komoditetin e pasagjerëve dhe stabilitetin dinamik.

30. Hapësira nga toka ≥ 175 mm

Argumentimi: Kërkesa synon përshtatshmëri më të mirë për përdorim në rrugë me kushte të ndryshme, përfshirë rrugë urbane, rurale dhe segmente me sipërfaqe jo perfekte.

31. Bagazh ≥ 440 litra

Argumentimi: Kapaciteti minimal i bagazhit siguron hapësirë të mjaftueshme për transportin e dokumenteve, pajisjeve, bagazheve dhe materialeve të nevojshme gjatë përdorimit institucional.

VI. ARGUMENTIMI I PEZULLIMIT DHE FRENIMIT

32. Pezullim i pavarur përpara dhe pas

Argumentimi: Pezullimi i pavarur përmirëson kontrollin e automjetit dhe kontaktin e rrotave me sipërfaqen e rrugës.

33. MacPherson përpara / Multi-Link pas ose ekuivalent

Argumentimi: Ky konfigurim siguron një kombinim të përshtatshëm ndërmjet komfortit, stabilitetit dhe kontrollit dinamik. Lejimi i konfigurimeve ekuivalente synon të mos kufizojë konkurrencën vetëm të një zgjidhje konstruktive.

34. Disqe të ventiluara përpara

Argumentimi: Frenat e ventiluara përmirësojnë disipimin e nxehtësisë dhe qëndrueshmërinë e sistemit të frenimit gjatë përdorimit të përsëritur.

35. Frenim me disqe pas ose ekuivalent

Argumentimi: Kërkesa synon sigurimin e një sistemi frenimi të përshtatshëm për masën dhe performancën e automjetit. Lejohet sistem ekuivalent nëse demonstroi performancë të krahasueshme.

36. EPB dhe Auto Hold

Argumentimi: Freni elektronik i parkimit dhe Auto Hold rrisin sigurinë dhe komoditetin, veçanërisht gjatë ndalimeve të shpeshta, parkimit dhe qëndrimit në pjerrësi.

37. Frenim rigjenerues

Argumentimi: Sistemi rikuperon një pjesë të energjisë kinetike gjatë ngadalësimit dhe e kthen atë në energji elektrike të ruajtur në bateri, duke kontribuar në efikasitetin e automjetit.

VII. ARGUMENTIMI I SISTEMIT ELEKTRIK

38. Sistem elektrik me tension të lartë

Argumentimi: Sistemi i tensionit të lartë është pjesë themelore e arkitekturës së një automjeti BEV dhe mundëson furnizimin e motorit elektrik dhe funksionimin e sistemit të karikimit.

39. Konvertues DC/DC

Argumentimi: Konvertuesi DC/DC mundëson furnizimin e sistemeve elektrike ndihmëse të automjetit nga sistemi i tensionit të lartë.

40. OBC

Argumentimi: On-Board Charger është komponenti që mundëson konvertimin dhe menaxhimin e energjisë nga burimi AC për karikimin e baterisë së automjetit.

41. V2L

Argumentimi: Përsëritja e kërkesës në seksionin e sistemit elektrik synon të sigurojë që funksioni V2L të jetë pjesë reale e arkitekturës së automjetit dhe jo vetëm një aksesori i jashtëm.

VIII. ARGUMENTIMI I PAJISJEVE TË KOMFORTIT

42. Sedilje përpara me rregullim elektrik

Argumentimi: Rregullimi elektrik mundëson përshtatje më të mirë ergonomike dhe është i përshtatshëm për automjete që mund të përdoren nga drejtues të ndryshëm.

43. Sedilje me ngrohje

Argumentimi: Ngrohja e sediljeve rrit komfortin gjatë periudhave me temperatura të ulëta dhe mund të kontribuojë në përdorimin më efikas të energjisë për komfortin termik të pasagjerëve.

44. Timon multifunksional

Argumentimi: Lejon komandimin e funksioneve të automjetit pa larguar duart nga timoni dhe redukton nevojën për shpërqendrim të drejtuesit.

45. Panel instrumentesh dixhital $\geq 5"$

Argumentimi: Siguron paraqitje të qartë të parametrave kryesorë të automjetit, përfshirë shpejtësinë, gjendjen e baterisë dhe informacionet e drejtimit.

46. Ekran qendror $\geq 12.8"$

Argumentimi: Ekrani qendror mundëson menaxhimin e funksioneve të infotainment-it, navigimit, komunikimit dhe funksioneve të automjetit.

47. Komanda zanore

Argumentimi: Komandat zanore mundësojnë përdorimin e disa funksioneve pa ndërveprim të vazhdueshëm manual me ekranin dhe mund të reduktojnë shpërqendrimin.

48. Wireless Charging

Argumentimi: Mundëson karikimin e pajisjeve mobile të pajtueshme pa përdorimin e kablllove shtesë.

49. Ndriçim ambiental LED

Argumentimi: Përmirëson ndriçimin e kabinës gjatë përdorimit në kushte me ndriçim të ulët.

50. Çati panoramike

Argumentimi: Siguron ndriçim natyral dhe përmirëson perceptimin e hapësirës së kabinës.

51. Privacy Glass

Argumentimi: Xhamat e errësuar të pasëm rrisin privatësinë e pasagjerëve dhe reduktojnë ekspozimin ndaj rrezatimit diellor në kabinë.

52. Sensor shiu

Argumentimi: Aktivizimi automatik i fshirëseve lejon drejtuesin të përqendrohet në drejtim gjatë ndryshimeve të kushteve atmosferike.

53. Pasqyrë e brendshme me errësim automatik

Argumentimi: Redukton verbimin nga dritat e automjeteve që qarkullojnë pas automjetit dhe kontribuon në sigurinë e drejtimit gjatë natës.

IX. ARGUMENTIMI I SIGURISË

54. ABS

Argumentimi: ABS parandalon bllokimin e rrotave gjatë frenimit dhe ndihmon në ruajtjen e kontrollit të automjetit.

55. EBD

Argumentimi: EBD shpërndan në mënyrë elektronike forcën e frenimit ndërmjet rrotave sipas kushteve të ngarkesës dhe drejtimit.

56. ESC/ESP

Argumentimi: Kontrolli elektronik i stabilitetit kontribuon në ruajtjen e stabilitetit të automjetit gjatë manovrave të papritura dhe situatave me humbje të pjesshme të kontrollit.

57. Airbag

Argumentimi: Sistemi i airbagëve siguron mbrojtje shtesë për drejtuesin dhe pasagjerët në rast përplasjeje.

Kërkesa duhet të lidhet me konfigurimin e homologuar të automjetit dhe me standardet e zbatueshme të sigurisë.

58. Euro NCAP – 5 yje

Argumentimi: Kërkesa për nivel të lartë sigurie synon të sigurojë që automjeti të ofrojë standard të lartë të mbrojtjes së pasagjerëve dhe përdoruesve të tjerë të rrugës.

Vlerësimi duhet të verifikohet për versionin/configurimin përkatës të modelit të ofruar, në bazë të dokumentacionit zyrtar të Euro NCAP.

SHPJEGIM I SPECIFIKIMEVE TEKNIKE

Stacioni Karikimi I Shpejtë DC – CCS2, me 2 dalje dhe montim në mur

1.Karakteristikat kryesore

- **Stacion karikimi I shpejtë DC** – Furnizon baterinë e automjetit me rrymë DC dhe mundëson karikim dukshëm më të shpejtë se karikimi AC.
- **Montim në mur (Wall-Mounted)** – Pajisja projektohet për t'u fiksuar në mur, duke kursyer hapësirë dhe duke siguruar instalim të qëndrueshëm .
- **CCS Combo 2 (CCS2)** -Standart europian I konektorit për karikim të shpejtë DC dhe komptibil me automjete elektrike europiane që përdorin CCS2.
- **Fuqia totale minimumi 120 Kë DC**- Përcakton kapacitetin total maksimal të stacionit për furnizimin e automjeteve gjatë karikimit.
- **2 dalje DC/ 2 x CCS2**- Mundësojnë lidhjen e dy automjeteve elektrike me dy konektore CCS2.
- **Karikim simultan I 2 automjeteve** – Lejon që të dy automjetet të karikohen në të njëjtën kohë.
- **Dynamic Power Sharing / Load Management** -Shpërndan automatikisht fuqinë totale të disponueshme ndërmjet dy daljeve ,sipas kërkesës dhe kapacitetit të karikimit të automjeteve .
- **2 kablllo x minimumi 5m**-Secila dalje ka kabllon e vet , me gjatësi të përshtatshme për pozicionimin praktik të automjetit.
- **Furnizim AC trefazor** – Përcakton mënyrën e furnizimit të vetë stacionit nga rrjeti elektrik.
- **Tension nominal 400 V AC** – Tensioni nominal I furnizimit elektrik të stacionit.

2. Funksionimi dhe komunikimi

- **Ekran/ndërfaqe** -Afishon statusin e karikimit ,energjinë e konsumuar ,njoftimet dhe informacionet e funksionimit.
- **RFID** -Mundëson identifikimin dhe autorizimin e përdoruesve me kartë ose tag.
- **Ethernet dhe / ose 4G** – Siguron lidhjen e stacionit me internetin ose me platformën e menaxhimit.
- **OPCPP 1.6J ose version më I avancuar** – Protokoll standart komunikimi që mundëson integrimin dhe administrimin e stacionit nga sistemet të ndryeshme meaxhimi.
- **Menaxhim dinamik I fuqisë**-Kontrollon përdorimin dhe shpërndarjen e fuqisë së disponueshme .
- **Matje dhe afishim në kËh** – Regjstron dhe shfaq sasinë e energjisë së përdorur gjatë karikimit .
- **Monitorim dhe diagnostifikim në distancë**-Mundëson kontrollin e gjendjes së pajisjes dhe evidentimin e problemeve pa ndërhyrje fizike të menjëhershme .
- **Përditësimi në distance**- Mundëson përditësimin e softëare/firmëare të pajisjes në distance.

3.Mbrojtja dhe kushtet e përdorimit

- **Emergency Stop**-Buton emergjence për ndërprejen e menjëhershme të procesit të karikimit kur është e nevojshme .
- **Mbrojtje nga mbirryma** – Mbron pajsjen nga ndryshimet e tensionit jashtë kufijve të lejuar .
- **Mbrojtje nga mbitensioni dhe nëntensioni** -Mbron pajsejn nga ndryshimet e tensionit jashtë kufijve të lejuar.
- **Mbrojtje nga qarku I shkurtër** -Ndërpret ose kufizon funksionimit në rast defekti elektrik.
- **Mbrojtje nga mbinxehja** -Mbron pajsjen kur temperature e funksionionimit tejkalon nivelet e sigurta.
- **Mbrojtje nga rrjedhje elektrike** – Rrit sigurinë e përdoruesit dhe instalimit në rast rrjedhje të rrymës .
- **SPD**-Mbron pajsjen nga mbitensionet kalimtare dhe impulse elektrike të rrjetit.
- **IP54 ose ekuivalente** -Siguron nivel minimal mbrojtjeje të kasës ndaj pluhurit dhe uijt, I përshtatshëm për përdorim të jashtëm .
- **Temperatura e punës -20°C deri +50°C**-Përcakton intervalin minimal të temperatures së ambientit në të cilën pajsja duhet të funksjonojë.
- **Efikasitet minimum 95%** - Kërkon që pjesa më e madhe e energjisë së marrë nga rrjeti të përdoret për karikim ,duke kufizuar humbjet.
- **Faktor I fuqisë minimum 0.99**- Tregon përdorim efikas të energjisë elektrike dhe kufizim të fuqisë relative.

4.Montimi dhe vënia në punë

- **Montimi dhe fiksimi në mur**-Siguron instalimin fizik dhe të qëndrueshëm të pajsjes në vendin e përcaktuar.
- **Aksesorët e instalimit** – Kërkon që elementët e nevojshëm për instalimin e paisjes të jenë të përfshirë në furnizim .
- **Lidhja elektrike** -Përfshijn lidhjen e stacionit me pikën e furnizimit elektrik të përcaktuar nga Autoriteti Kontraktor .
- **Konfigurimi dhe parametrizimi** -Përfshijnë vendosjen e parametrave të punës , komunikimit dhe menaxhimit të fuqisë .
- **Testimi funksional dhe vënia në punë** -Verifikon funksionimin e pajisjes dhe të dy daljeve përpara dorëzimit për përdorim.
- **Personel I kualifikuar** -Siguron që instalimi dhe vënia në punë të kryhen nga personel me aftësitë teknike përkatëse .
- **Trajnimi bazë** – U Jep përdoruesve udhëzimet bazë për përdorim dhe administrimin e stacionit .

5.Dokumentacioni dhe garancia

- **Deklaratë/ Certifikatë konformiteti CE** – Dokumenton përputhshmërinë e produktit me kërkesat përkatëse europiane të zbatueshme .
- **Manual përdorimi dhe instalimi** -Jep udhezimet për përdorimin, instalimin dhe mirëmbajtjen e pajisjes.
- **Dokumentacion Teknik**-Paraqet karakteristikat dhe parametrat teknike të deklaruara nga prodhuesi .
- **Garancia**-Përcakton përgjesinë e prodhuesit/ furnitorit për pajisjen gjatë periudhës së garancisë.
- **Shërbim Teknik dhe support** – Siguron mbështetje teknike për problematika të pajisjes gjatë periudhës së garancisë .

Shpjegimi i shënimit për fuqinë; Fuqia prej minimumi 120 Kw I referohet fuqisë totale dalëse të stacionit dhe jo 120 kw për secilën dalje.Kur dy automjete karikohen njëkohesisht,sistemi I menaxhimit dinamik shpërndan fuqinë ndërmjet dy daljeve në varësi të kërkesës dhe kapacitetit të karikimit të secilit automjet.