



František Dvořák Roman Švidrnoch

autorektoři iDNES a MF DNES

Naplánovali nám elektromobilitu. K zásuvkám máme začít jezdit tankovat už brzy, kompletní „přepnutí“ má nastat za deset patnáct let. Po Evropě se chystají továrny na baterie, výrobci končí s vývojem spalovacích motorů, vše je dávno nalajnované. Ale také dost nepřipravené a kulhající na obě nohy.

Jak to je vlastně teď? Co se stane, když si auto do zásuvky pořídíme už zítra? Rozhodli jsme se přežít vánoční svátky za volanty elektroaut, moderních posílů budoucnosti. Ještě teď je nám z toho úzko.

Jaká bateriová auta to byla, neřekneme. Nechceme, protože si to nezaslouží. Sama o sobě jsou dobrá, mít normální pohon, jsou skvělá. To, že elektrická trakce pro všechny je nesmysl, platí pro všechny, takže se omezíme na obecnou specifikaci. Jeden z nás jezdil evropským autem, druhý čínským. Oba s přibližně stejným udávaným dojezdem kolem čtyř set kilometrů. Evropské mělo větší baterii, takže to bylo s trochou odříkání reálné, čínské bylo hodně optimistické, v realu v zimním počasí ujelo polovic.

Život u nabíječky

Za volanty se střídali motoristé, kteří si o sobě dovolí říci, že jsou zkušení, mají za sebou statisíce kilometrů, doma pestrý autopark. I s elektromobily mají dost zkušeností. Chtěli jsme bateriová auta vyzkoušet jako běžní uživatelé, kteří do nich předsednou z normálního vozu. Nechtěli jsme měnit návyky, přizpůsobovat jim život. Vydrželo nám to asi půlden, pak se náš život točil kolem auta a nabíjení. Museli jsme se v nich abydlit: tento článek také vznikl u nabíječky.

Zdůvodňovat, zkoumat, pátrat a omlouvat jsme nechtěli - shovívavost k elektroautům tlačným na sílu odmítáme. Chtěli jsme normálně jezdit! Nakonec jsme hlavně čekali a lamentovali. Rozumíme tomu, že nejsme ideální uživatelé elektromobilu. Chybí nám nejzákladnější věc: jedna nabíječka doma a druhá v práci.

A jak jsme nakonec zjistili: i kdyby byla před domem, je nutné mít garáž - takovou, kde není zima. Jste na stopě: žít v zimě s elektromobilem byl očištěc. Jeden se otužoval, aby někde dojel, druhý si rozmařil v autě topil. Na to upozorňují i sami výrobci, že topení je v elektroautech velký žrout.

Jaké to tedy byly týdny? Zpomalené. Ideální uživatelé elektroaut nejsme. Jeden jezdí hlavně delší trasy, tříkilometrové přískoky „kolem komína“ považuje za nesmysl a obe-

jde se bez nich. Druhý byl smířlivější, na dvacetikilometrových poježdách po městě se nemusel omezovat, jenže mít na to velké SUV za 1,7 milionu je nesmysl, to uznáte. A bohužel se ukázalo, že na nic jiného vlastně elektromobil moc dobrý není.

Což dokonale ukázala cesta do Mnichova. Stotřicítkou jsem jel dohromady asi tak sto kilometrů (je to pořád po dálnici, v Německu částečně bez rychlostního limitu), ale třeba od Plzně se ploužil k nabíječce na hranici s kamiony. Ještěže nasněžilo, jinak bych byl za blbce. I tak jsem se dokodrcal s energií na posledních třicet kilometrů - ty jsem šetřil, kdyby nefungovala vyhlédnutá nabíječka (taky byl jeden z portů mimo provoz).

Na výlet v kožichu

„Čičanem“ (prostorňé SUV) jsem jezdil hlavně po okresech a dálnicích. Výhradně na úsporný režim auta ve velmi vlažném tempu: na okresech nejvš osmdesát, spíš k šedesát, po dálnicích se rozdváděl nejvš na sto dvacet, ale většinou se držel stovky. A i když bylo minus sedm, moc netopil.

Plachtění po okrese je ještě snesitelné a brzdou provozu nejste, na dálnici je to peklo. Ploužící se elektromobily po dálnici mezi kamiony jsou realitou dneška a podle všeho i budoucnosti. Ověřeno na vlastní nervy. Když jsem potřeboval - byt s plně nabitým autem - namísto plánovaných sto dvacet kilometrů za den najet dalších sto šedesát (na otočku z Prahy do Plzně), bylo z toho celodenní dobrodružství.

Jako obrovský žrout energie se ukázala zi-

momřivá baterka, která žíví elektromotor. Ona se totiž musí po vyjetí natemperovat, aby pracovala v optimálním režimu. Opět - pokud nemáte garáž, kde se auto stále dobývá a předeřívá, jste v zimě nahraní. Když bylo kolem Vánoc minus šest, sežrala baterka, která se po mrazivé noci probouzela, na osmi kilometrech pětáctýřicet kilometrů dojezdu.

Nabíjení jsme si nakonec osahali: našli si nabíječky, kde nebývá nacpáno. Sem tam však nějaká nefunguje. Těm, kde se po připojení jednoho elektroauta druhé už nenabije, jsme se vyhýbali. U té nejmodernější v Česku se dvakrát vypnulo nabíjení. Prima, pokud se to stane, když nejste poblíž a po pár hodinách se vrátíte k nenabitému autu.

Připojíte se - a co teď? I u opravdu rychlé nabíječky strávíte půlhodinu. Čučet do mobilu jako ostatní můžete, není to ale pro každého. Všechny kamarády a tety obvoláte - a pak? Ostřílení elektromobilisté si vozí tablet a přečetli už celý internet. Ovšem když tak nabijíte třikrát za den s rozjivenými výrostky na palubě, venku leje, mrzne nebo obojí, je to na bláznec.

Příště přibalíte něco na hraní. Kolega se snažil zabavit posádku dětí krmením hranolky z fast foodu - posílal jim je po jedné a nechával kolovat. Zoufalí lidé dělají zoufalé věci, když už dojdou slova na slovní fotbal. A pokus nabít z poloviny vybitou baterku v garáži z 230voltové zásuvky skončil fiaskem: auto napsalo, že plně bude za 36,5 hodiny.

Zápisky z palubního deníku (nabíjení): 6. ledna - 0 stupňů, start s dojezdem 377 km, auto zahřáté po 177 kilometrech jízdy, průměrná rychlost 87 km/h. Baterie nabitá

na 14 procent (dojezd 35 km), nabíjení u 50kW rychlonabíječky do 100 procent (udávaných 400 km) za 1 hodinu 35 minut.

Takže: elektromobil za milion a tři čtvrtě je plně použitelný na přískoky do kanceláře, obchodu a školky s dojezdem reálně 250 kilometrů. Pro srovnání: naftovým combi nižší střední třídy za šest set tisíc ujedete na jednu nádrž osm set kilometrů, zatopíte si a můžete jezdit sto třicet i víc, vyzkoušeno.

Drahý a zbytečný šperk

Elektromobil je fajn, když vám kamarád ukazuje, jak skvěle startuje od semaforu a za jízdy si tiše přede. Když vám ho někdo půjčí nabitý, je to prima. Ale „existovat“ s ním, to je šílenost pro specifickou miniaturní skupinu uživatelů.

Ten méně zmrzlý a našťvaný z nás dvou je smířlivější: „Lze s ním žít a nakonec i docela dobře, jen je třeba trochu zpomalit a udělat pár kompromisů. Pokud vám to stojí za pocit výjimečnosti, který ještě bateriová auta vyvolávají, tak proč ne. Ale vzhledem k tomu, že elektromobily plně ničím nepomáhají a že existují plně funkční stroje za zlomek jejich ceny, je jejich pořízení vlastně hloupost.“

Bateriová elektromobilita prostě není automobilismus a ani funkční řešení pro plošné nasazení. Je to očištěc nebo kratochvíle pro někoho, kdo žije v paralelním světě, ve kterém se o auto stará víc než o děti. A jak to dopadlo? Bateriového posla budoucnosti jsem nechal v Mnichově a šel na vlak. Za 360 korun mě dovezl do Prahy o půl hodiny rychleji než auto na baterky.