Do „elektra“ jdou velcí hráči

3.7.2009 Mladá fronta DNES str. 10 Lidé a podniky

Brno - K elektrické zásuvce místo k čerpací stanici zatím jezdí v Česku mizivé procento aut vlastněné především fanoušky alternativního pohonu. Jenže vedení **elektrárenské skupiny ČEZ**, která se nyní do byznysu s elektroauty pouští, říká: Elektromobilů zde mohou jezdit miliony.
Opatrně to začínají připouštět i automobilky včetně těch tuzemských. Například Tatra se s brněnským Vysokým učením technickým před půl rokem dohodla na spolupráci při vývoji nejen úspornějších spalovacích motorů, ale právě i elektromobilu. Kvůli krizi se spolupráce zpomalila, vědci nicméně začnou pracovat na přestavbě Škody Superb, kterou jim mladoboleslavská automobilka věnuje.
„Koncern Volkswagen intenzivně pracuje na vývoji řady alternativních pohonů včetně elektromobilů a Škoda Auto je do těchto aktivit zapojena,“ okomentoval spolupráci s univerzitou ředitel vnějších vztahů Škodovky Radek Špicar.
„Věříme, že podobné projekty mohou přispět k rychlejšímu zavádění vozidel na alternativní paliva do výroby a jejich budoucímu rozšíření na silnicích,“ doplnil. Zahraniční automobilky jdou stejnou cestou, v posledních letech výrobci automobilů rozšiřují své podíly ve firmách zabývajících se vývojem a výrobou baterií.
Co „rychlejší zavádění“ elektromobilů podmiňuje? Výrobců je minimum, elektromobily jsou drahé a konkrétně v České republice neexistuje síť dobíjecích míst, která je naprosto nezbytná. Elektromobily totiž většinou dnes urazí na jedno nabití kolem sta kilometrů. Funguje jen jakási „dobrovolnická výpomoc“ majitelů elektromobilů, kteří kolegům z klubu nabízejí dobití.
Minimálně problém se sítí by chtěl vyřešit **ČEZ**. Elektromobily totiž kromě vyšších prodejů mají víc výhod. Například je lidé nabíjejí v noci, kdy je vyrobené energie přebytek a musí se složitě „ukládat“ třeba v přečerpávacích **vodních elektrárnách**. Samotná spotřeba energie by však nebyla vysoká, rozhodně by nebylo třeba stavět nové **elektrárny**.
Podle Jaromíra Marušince, pracovníka brněnského VUT a fanouška elektromobilů, by na pohon tří milionů elektromobilů, které ročně najedou kolem deseti tisíc kilometrů, stačilo asi šest terawatthodin elektřiny. To je necelá desetina celoroční produkce **ČEZ**. A zároveň je to objem energie, o kterou se v roce 2008 meziročně snížila spotřeba. „**Energeticky to** není žádný problém, v celé zemi je dnes 6,5 milionu aut.
Zato by ty tři miliony elektromobilů naprosto změnily klima ve městech,“ upozornil Marušinec.
Například tajemník Sdružení dovozců automobilů Pavel Tunkl je k „boomu“ elektromobilů skeptický. „Zákazník dnes od auta očekává univerzální využití. I když si koupíte malé auto, tak s ním na dovolenou do Itálie dojedete,“ upozornil. A připomněl, že z pohledu ekologie by se měla do hodnocení elektromobilů započítat i **ekologická zátěž** při jeho výrobě. „Je otázka, jestli pak vyjde ekologičtěji,“ řekl.
Pokud chce **ČEZ** na trhu s elektromobily prorazit, bude také muset řešit jejich cenu.
V současnosti totiž plnohodnotné auto s elektrickým pohonem sériově vyrábí jen Mitsubishi, další nové elektromobily vznikají jen přestavbami nových aut. A to se prodraží.
„Automobilce se nevyplatí dělat nějakou sérii upravenou pro použití k výrobě elektromobilu. Výrobci elektromobilů proto kupují kompletní auta, z nich demontují agregáty a přestaví je na elektromobil,“ popsal Marušinec. Podle Tomáše Čudrnáka ze společnosti EVC Group, která se zabývá dovozem starších elektromobilů, uplatňuje stejný přístup i tuzemská Škoda. „Pokud neobjednáme aspoň několik tisíc kusů, nedá se s nimi mluvit,“ posteskl si.
Cena je pak neúměrně vysoká, jen cena baterií se pohybuje od sto padesáti tisíc nahoru. „Díky úsporám na provozu vychází elektromobil za dobu životnosti minimálně stejně výhodně jako auto se spalovacím motorem,“ řekl Marušinec.
JIŘÍ SMETANA s přispěním Jaroslava Maška

***

ELEKTROMOBILY V ČESKU Automobily na elektrický pohon fungují více než sto let. Zatím se jim zdaleka nedaří benzin a naftu nahradit. S rostoucí cenou ropy se však pro elektromobily otevírají nové příležitosti a výrobci elektřiny i automobilky větří změnu trendu.

„Automobilce se dnes nevyplatí dělat nějakou sérii upravenou pro použití k výrobě elektromobilu.“
Jaromír Marušinec, VUT

SÉRIOVKA Momentálně jediný sériově vyráběný elektromobil Mitsubishi i-Miev. Kupovat ho zatím mohou jen japonské instituce. Na širší trh by se mohl dostat příští rok.

NEJRYCHLEJŠÍ Z nuly na sto zrychlí Tesla Roadster za necelé čtyři vteřiny, dojezd má údajně téměř 400 kilometrů. Cena v USA podle výbavy přesahuje sto tisíc dolarů, tedy více než dva miliony korun.

ČEZ VYJÍŽDÍ První dva elektrické vozy vycházející z dodávky Fiatu dá **ČEZ** k užívání pečovatelskému Domovu Sue Ryder. Během dvanácti měsíců chce nakoupit auta až za 15 milionů korun.

Foto popis|