



Nejmenší elektrické auto bude dvoumístný Smart Fortwo. Prvních tisíc kusů vyrobí automobilka už příští rok.

Velké automobilky se však konvenčních pohonů nemíní jen tak lehce vzdát. Původně čistě elektrický model Volt, se kterým Chevrolet už nějaký čas obráží světové autosalony, bude v sériové podobě vybaven také malým spalovacím motorem. Navzdory přesvědčení viceprezidenta koncernu General Motors Boba Lutze, že elektrická auta zajistí budoucí mobilitu lidstva, je v současnosti mínění zákazníků trochu jiné. Podle průzkumů, které si automobilky nechaly zpracovat, se většina z nich nechce na svých cestách zdržovat nabíjením. A zatížit vůz stovkami kilogramů baterií nepovažují za rozumné ani výrobci.

Do začátku tak připravují jakýsi kompromis. Jejich modely budou schopné ujet na elektřinu desítky kilometrů, po vybití baterií však auto nezůstane stát na silnici, ale na pomoc přispěchá malý zážehový nebo diesellový motor. Ten umožní posádku dojet bez zdržení do cíle cesty, s pomocí alternátoru navíc baterie dobije.

Přesně tak funguje nejen Chevrolet Volt (do Evropy přijde pod značkou Opel), ale i prototyp Volkswagenu Golf s názvem TwinDrive. Volkswagen však počítá s tím, že elektrický motor bude ještě dlouhá léta jen jakýmsi doplňkem, který bude sloužit hlavně při jízdách po městě a vylepší tak bilanci vypouštěných emisí CO₂. V jeho hybridních modelech zůstanou zachovány motory TSI a TDI v podobě, jakou motoristé znají dnes.

Londýn v centru pozornosti

I když ceny elektrických aut mají postupně klesat, v dohledné době se budou pohybovat v násobcích částek, které zákazník vydá za konvenční model. Za takových okolností by byly elektrovozy neprodejně, nebýt ovšem restriktivní politiky některých velkoměst, která se snaží vytlačit auta ze svých center. Výrobci sázejí především na Londýn, kde mají už dnes hybridní modely vjezd do centra i parkování zdarma. Nejde přitom o žádné drobné, denně může majitel elektrického

vozu ušetřit za vjezd v přepočtu 300 korun, od příštího roku dokonce trojnásobek této částky.

Kritici takových řešení mají kus pravdy, když tvrdí, že elektrická auta jen přesouvají ekologickou zátěž na jiná místa. Elektřinu je třeba nejprve vyrobit, což ovšem při obecné nedůvěře k jaderným elektrárnám znamená především spalování fosilních paliv.

V budoucnu tomu však má být jinak. Například společnost RWE plánuje, že v Německu bude po roce 2020 až třetina vyrobené energie pocházet z větrných elektráren, další malou část zajistí solární a vodní zdroje. Právě využití slunečních paprsků se nebrání ani automobilky. Už v příštím desetiletí mají být součástí karoserie elektrických aut solární panely, které budou baterie neustále dobíjet. Odhady počítají s tím, že slunce pokryje zhruba pět, v ideálním případě až dvacet procent spotřeby elektromobilu.

Pokud výrobci dokážou během několika let nabídnout dostatečně výkonné a zároveň lehké baterie, patrně tím odsunou vývoj vodíkového pohonu na vedlejší kolej. Plány firm jsou přitom vesměs velmi odvážné: „Budoucnost našich technologií vidíme v použití

u hybridních autobusů, nákladních vozů nebo letadel,“ plánuje Dave Vieau, ředitel firmy A123Systems, jež vyvíjí baterie také pro Chevrolet Volt.

Nakonec, proč ne. O elektrických letadlech byla řeč už v 60. letech minulého století, když vědci odhadovali, jak bude vypadat svět v roce 2000. ■

JAKUB STEHLÍK

Foto: automobilky



Přístrojová deska Volkswagenu Golf TwinDrive kombinuje údaje elektrického i konvenčního pohonu.

Chcete auto na elektřinu? Mějte trpělivost

I přes vysokou cenu Tesla Roadster registruje jeho výrobce přes tisíc objednávek. Zájemci, kteří se pro jeho koupi rozhodnou právě dnes, tak musí na hotový vůz čekat nejméně do roku 2010. Náběh výroby bude totiž velmi pozvolný, v příštím roce se budou hotová auta počítat maximálně na stovky kusů. O rok později jich však mají být už tisíce. V roce 2010 představí Tesla také pětimístný model, jehož produkce by měla dosáhnout 20 000 kusů ročně. V roce 2009 se na silnicích objeví i první elektrické smarty, zhruba tisícovku vyrobených kusů automobilka rozdělí mezi evropská velkoměsta.

Na rok 2010 je plánována i první série elektrických volkswagenů. Model Up!, na rozdíl od dal-

ších chystaných vozů této značky, nebude mít v záloze spalovací motor. Ten bude naopak součástí modelu Volt, který bude v Evropě jezdit pod značkou Opel. Volt, jehož premiéra je naplánována na rok 2011, je ve skutečnosti hybridním autem: na elektřinu ujede maximálně vzdálenost 60 kilometrů, poté je potřeba dobít baterie v zásuvce, nebo nechat pracovat benzinový motor.

Je téměř jisté, že s hybridními modely, které ujedou na elektřinu až desítky kilometrů, přijdou začátkem příštího desetiletí i další automobilky: Mercedes, BMW nebo Nissan. Elektromotory se objeví i v terénních modelech, například u příští generace Volkswagenu Touareg.