

Šéf gigantu na výrobu náklad'áků říká, že přechod na elektromobily je nemožný, nebude to fungovat

svobodny-svet.cz/sef-gigantu-na-vyrobu-nakladaku-rika-ze-prechod-na-elektromobily-je-nemozny-nejde-to-fungovat

16. března 2023

SVOBODNÝ SVĚT



PETR PROKOPEC

Politici se tváří, že elektrický pohon skvěle poslouží všemu, v případě velký, těžkých a výkonných aut je ale prakticky k ničemu. Kamiony a nákladní auta vůbec jsou vším z toho, rozumné zajištění jejich provozu s pomocí elektřiny je tak podle šéfa Iveca utopií.

Před několika týdny jsem na sociálních sítích zaregistroval debatu na téma elektrických hasičských aut. Jejich zastánce z řad českých politiků poukazoval na to, že jde o skvělé řešení hlavně pro dobrovolné hasiče. Ti totiž podle jeho názoru povětšinou najedou

pouze jednotky kilometrů, pročez by se omezeného dojezdu nemuseli vůbec obávat. Dotyčný ale nejspíše již stihl zapomenout na loňský požár Českého Švýcarska, kam se sjížděly jednotky z celé republiky. A pokud by ty z Moravy disponovaly jen elektromobily, nejspíše by na místo před uhašením požáru ani nedorazily.

Malý dojezd nicméně není jediným negativem aut protežovaných lidmi se statisíčovými měsíčními příjmy, kteří jsou od reality vzdáleni více než Znojmo od Děčína. Je totiž třeba si uvědomit, že právě při hašení lesních požárů musí auta zůstat nastartovaná klidně i několik hodin v kuse, jinak jim nebude fungovat stříkačka. Jejich posádka navíc v takové chvíli potřebuje vyhrátou kabinu, aby se v průběhu zásahu mohla převléci a ohřát. Ve finále je tu pak velmi vysoká cena, kterou si zejména oni dobrovolní hasiči nemohou dovolit uhradit.

Zelená ideologie ale bohužel začíná nabírat na stále větších obrátkách. Nejspíše tedy bude třeba, aby začalo hořet venkovské sídlo některého z politických prominentů, jinak se zastáncům absolutní elektrifikace v hlavě nerozbrěskne. I když máme pocit, že i poté budou na vině hlavně pomalí hasiči či příliš rychlé plameny živené globálním oteplováním, nikoli samotný elektrický pohon. Ten zjevně bude veleben i ve chvíli, když v regálech supermarketů budou chybět i základní potraviny. Což ale řadě zákazníků vadit nebude, protože na ně stejně nebudou mít.

Politici totiž chtějí dosáhnout stoprocentního snížení emisí také u nákladních aut. Ve srovnání s těmi osobními sice o trochu posunuli časový rámec, ovšem něco takového pomůže jen stěží. Mezi kritiky takové vize se řadí i Gerrit Marx – šéf Iveca, gigantu na výrobu nákladňáků. Ten pro německá média uvedl, že jen akumulátory váží pět tun. O tuto cifru pak daný vůz pobere méně nákladu. Jeho dojezd pak stejně není dostačující a doplnění baterií zabere příliš mnoho času.

„Mluví se o megawattových stanicích, ovšem ty neexistují,“ říká Marx. Řidiči nákladních elektromobilů pak sice mohou počítat s kapacitou až 375 kW, ovšem i v takovém případě se při dobíjení zdrží

minimálně dvě hodiny a moc daleko nedojedou. Většina stanic navíc operuje s mnohem nižším výkonem, zastávky tak budou ještě mnohonásobně delší a dojezd se bude pořád pohybovat v nízkých stovkách kilometrů. „My ale potřebujeme maximálně dvouhodinové dobíjení a dojezd 900 km,“ dodává Marx. Není tak divu, že dle šéfa Iveca „tohle bateriové šílenství nevede k našim cílům“.

Šéf německé asociace dopravců Dirk Engelhardt, pod kterou spadá přes sedm tisíc firem, navíc poukázal na další problém. Nikdo totiž aktuálně neví, zda bateriová či vodíková nákladní auta zvládnou za svou službu najet alespoň 500 tisíc kilometrů, což je standard pro dieselové kamiony. Kromě toho je tu cena, třeba základní Tesla Semi vychází na 150 tisíc dolarů (cca 3,3 mil. Kč). To je ve srovnání se spalovacími nákladními vozy stejné třídy částka vyšší o 50 000 USD (1,1 mil. Kč). Znovu se tak platí více za méně.

Semi přitom za dané peníze zvládá pouze udávaných 480 km, což je dalece nedostačující porce. Zvláště když jde navíc o ryzí teorii. Ještě hůře je na tom ovšem řešení společnosti Siemens, díky kterému se na některých úsecích německých dálnic objevily pantografy. Cena testovacího vozu, který kromě baterií musel být osazen i dieselovým ústrojím jakožto záložním řešením, totiž aktuálně vychází na 1,5 milionu Eur (35,87 milionu korun).

Lze pochopitelně dodat, že u sériových aut cena výrazně klesne, jenže i tak je potřeba vyřešit řadu dalších potíží. Engelhardt kupříkladu poukazuje na kabeláž, u které dochází na větší opotřebení než u osobních aut, neboť kamiony mají méně sofistikované zavěšení a jsou o poznání těžší. Asociace tak čeká na závěrečné vyhodnocení testu, jenž ale zatím mnoho nadějí nepřináší. Touhy politiků tak dostávají přes prsty již v samém zárodku.

Finální zmínku pak věnujeme vodíkovým tahačům, i když v tomto ohledu vlastně zatím není o čem hovořit. Třeba Mercedes-Benz hodlá se svou trochou do mlýna přispět až v roce 2027. Příští rok pak sice i na starý kontinent dorazí Nikola, ovšem její šéf Michael

Lohscheller dodává, že zapotřebí je nejprve vybudovat infrastrukturu, a to alespoň na páteřních trasách. To je však běh na ještě delší trať.

| [Petr Prokopec](#)

■ ■ ■ ■ ■ (4 votes, average: **5,00** out of 5)

>> Podpora

Svobodný svět nabízí všechny články zdarma. Náš provoz se však neobejde bez nezbytné finanční podpory na provoz. Pokud se Vám Svobodný svět líbí, budeme vděčni za Vaši pravidelnou pomoc. Děkujeme!

Číslo účtu: 4221012329 / 0800

>> Pravidla diskuze

Než začnete komentovat článek, přečtěte si prosím [pravidla diskuze](#).

>> Jak poslat článek?

Chcete-li také přispět svým článkem, zašlete jej na e-mail: redakce (zavináč) svobodny-svet.cz. Pravidla jsou uvedena [zde](#).

