

Experti rozebrali baterie elektrického Hummeru, v plné nahotě ukázali absurditu těchto aut

- CZ24 News | 25. května 2023

USA: Stačí být kovaný ve fyzice a podívat se na technické parametry elektromobilů, aby člověk pochopil, jak moc velkým nesmyslem některé z nich jsou. Pokud vám ale takový pohled nestačí, rozborka kolegů Sandyho Munra vám otevře oči.

Původní Hummer byl po léta kritizován nejen ochránci přírody kvůli svým rozměrům a hmotnosti, jež vedly i s pomocí výkonných spalovacích motorů k enormní ekologické zátěži. Část světa si tedy oddechla, když koncern General Motors poslal v roce 2010 značku k ledu. O devět let později se nicméně začalo poprvé mluvit o jejím znovuzrození. Kupodivu proti tomu nikdo nic nenamítal, neboť Hummer měl přijít o výfuky a dorazit s bateriovým pohonem. Z kritiky tak rázem byl obdiv.

My jsme k tehdy jen v obrysech známých novinkách přistupovali o poznání skeptičtěji. A jak se nyní definitivně ukazuje, přísloví „nechval dne před večerem“ v tomto případě nepozbylo nic na své platnosti. Elektrický Hummer totiž planetu nezachrání ani v nejmenším, místo se leda zapojí do její destrukce. Stojí za tím především jeho baterie, které samy o sobě váží neskutečných 1 278 kilogramů. Tedy více než řada osobních spalovacích aut. Celková hmotnost vozu pak přesáhla čtyři tuny, což je více než v případě Hummeru H1. Verze H2 či H3 jsou pak se svou méně než třítunovou hmotností pomalu pírká.

Je přitom jedno, zda máte pod kapotou benzinový, dieselový, hybridní či elektrický motor – spotřebu energie vždy určuje hlavně hmotnost a velikost vozu. Pokud tedy třeba pedál malého a lehkého supersportu G.50 od Gordona Murrayho budete pouze lechtat, řekne si dvanáctiválec snadno o méně pohonných hmot než leckteré SUV s litrovým tríválcem. Britská stíhačka totiž neváží ani tunu, zatímco třeba taková Škoda Karoq 1,0 TSI ukáže na ručkách vah přes 1 400 kilo jako nic. A její aerodynamický odpor bude v jiné dimenzi.

Vraťme se ale zpátky k Hummeru, jehož baterie aktuálně rozpitvali Antonio DiDunno a Julian Aytes, dva technici spolupracující s legendárním Sandym Munrem. Ti hned na úvod zmiňují, že jakákoliv práce spojená s bateriemi, tedy i jejich vyjmutí, je velmi nesnadná, a to právě kvůli už zmíněné hmotnosti. Za tou stojí použití lisované oceli, ze které je vyroben celý paket. To je krajně neobvyklé, neboť prakticky veškerá konkurence kvůli odlehčení sahá ve větší či menší míře po hliníku.

Nejde nicméně jen o materiál, ale také konstrukci. Oba technici totiž dodávají, že hlavní část paketu je složena ze 139 nezávislých komponentů vyrobených rovněž z oné oceli, které následně byly svařeny dohromady. Na celý paket pak bylo třeba 3 500 svárných bodů, tedy dvojnásobek oproti běžným elektromobilům. Zajímavé pak je, že baterie jsou tvořeny dvěma 400voltovými pakety ležícími na sobě a z nichž každý je dále rozdělen na 12 modulů. Slovo „překomplikovanost“ tak dostává nový rozměr.

Nový Hummer EV je tak vlastně dokonalou ukázkou absurdity velkých elektrických SUV. Jeho baterie jsou extrémně těžké a už jejich převážení si žádá značný přísun elektrické energie, která bezemisně nevznikne nikdy. Navíc bylo třeba více vzácných kovů, než je tomu u několika malých elektrických aut dohromady. Koncern GM navíc zvolil příliš komplikovaný výrobní postup, který onu hmotnost jen umocnil a vedl k ještě vyšším výrobním nákladům.

Politici se nicméně předhánějí v potlesku, k čemuž jim stačí jen onen elektrický pohon. Že tím jen dokazují absenci zdravého rozumu, asi nemusíme dodávat. Rozjetý elektrický vlak se ale zatím nedá zastavit a nevíme, jestli se to podaří jinak než tvrdým nárazem do zdi reality. Z něčeho takového pochopitelně radost mít nebudeme, neboť dané škody budeme muset zaplatit my všichni. Tedy až na ony politiky, kteří nepřijímají materiální odpovědnost za nic, co provedou.



Pokud nějaké auto dokonale vystihuje pokřivenost dnešního světa, pak je to elektrický Hummer. Čtyřtunové monstrum totiž nemůže přispět k ochraně světa už ze své podstaty. Když si pak člověk uvědomí, kolik vzácných kovů padlo na jeho abnormálně těžký a konstrukčně nesmyslné bateriový paket, rázem začne adorovat i dvanáctiválcové sportáky. Foto: General Motors

AUTOR: Petr Prokopec

[ZDROJ](#)