Hybridní vozidla, na jejichž koupi lákají politici dotacemi, mají vyšší spotřebu než obyčejné diesely

- CZ24 News | 17. února 2020

ČESKO: Když ptáčka lapají, pěkně mu zpívají. A když novinky vnucují, rádi slibují. Pražští radní jdou s dobou a nechtějí si nechat uniknout žádné žhavé moderní trendy. A tak zaštiťují duhové pochody, vyvěšují tibetské vlajky nebo budují takzvané chytré lavičky, které jsou i přes zjevné nedostatky chytřejší než oni sami.

Na Puškinově náměstí v pražské Bubenči vyrostla v roce 2017 mezi řadou dětských hřišť v lokalitě plné zeleně lavička s vertikální zahradou, solárními panely, meteostanicí, lapačem prachu, bezplatnou wi-fi či USB konektory pro dobití mobilního telefonu. Ty jsou, pravda, umístěny poněkud nešikovně na bocích lavičky, takže byste potřebovali kabel dlouhý jako prodlužovačka nebo si k nim kleknout, ale fungují. Chytrou lavičku v ceně 280 000 korun pokřtila tehdejší primátorka Adriana Krnáčová, lidově přezdívaná Krnda, která nadšeně vyprávěla: „Je tam mechanismus, který zabezpečuje automatické zavlažování, právě přes ty solární panely, a jsou tam nasazeny takové rostliny, které postupně odumírají a ty druhé zase rostou, takže je to takové perpetuum mobile.“

Uplynuly dva roky, paní „Krndu“ odvál čas, a zatímco okolní zeleň v parku se zelená dál, lavičkové perpetuum mobile nečekaně uschlo. Dodavatelská firma o lavičku podle smlouvy pečovala do konce roku 2017. Následně se i „po termínu“ ještě nějaký časo zahradu starali pracovníci firmy, protože městská společnost Operátor ICT, která má projekty Smart City neboli Chytrého města na starost, nedokázala další servis laviček zajistit. Lidově řečeno se na něj vykašlala. Podle šéfa dodavatelské společnosti Jana Němce zahrada bez dolévání vody nemůže fungovat. Pochopitelně. Údržba ale podle něj není příliš složitá; stačilo by jednou za tři měsíce dolít zásobník a dvakrát ročně zeleň prostříhat. Peníze ale již byly utraceny, reklamní fotky udělány, tak kdo by se namáhal se zaléváním.

Lépe nedopadla ani pobídka pražských politiků ke koupi hybridních automobilů, které svou efektivitou (a zbytečností) nápadně připomínají ony lavičky.

Hybridy k jízdě využívají kombinaci spalovacího motoru a elektromotoru. Spalovací motor může sloužit pouze k dobíjení elektromotoru (sériový hybrid), nebo je zkombinovaný s elektromotorem tak, že se na provozu podílejí oba. Elektromotor pak funguje jako podpora ke zvýšení efektivity a snížení spotřeby (mild hybrid), nebo může fungovat samostatně a po určitou dobu jízdy spalování plně nahrazovat (full hybrid).

Nejnovějším módním výstřelkem jsou takzvané plug-in hybridy, jež v sobě kromě těchto dvou pohonů mají zabudovaný ještě akumulátor. Fungují podobně jako klasické hybridy, jejich baterie se však nedobíjejí samy při jízdě a brzdění, ale z elektrické sítě, čímž se prodlužuje dojezd. Oproti klasickým autům by měl být hybrid úspornější a ve srovnání s klasickými elektromotory se pak řidič nemusí bát, že zůstane viset s vybitou baterií někde v pustině nebo umrzne v koloně na D1 na Vysočině.

Ježdění s takovým autem je založeno na jednoduchém principu: řidič si v garáži, pokud nějakou má, strčí kabel do zásuvky a dobije akumulátor. Druhý den vyrazí do práce a elektromotor čerpá energii z akumulátoru. Takže pojede, jak se dnes módně říká, bezemisně, bereme-li samozřejmě v úvahu jen samotnou jízdu a vynecháme skutečnost, že se ona elektřina také musí nějak vyrobit.

Pokud by řidič vyrazil na delší trasu či potřeboval jet svižněji, takže by celý výkon nepokryla zásoba elektrické energie, auto se přepne na spalovací motor. Takové řešení vyhlíží inteligentně a na první pohled se zdá, že provoz vozidla musí být nutně úspornější.

Ovšem jen do doby, než vyjedete z garáže. Teorie se od praxe liší stejně jako zelený strom v parku od uschlé vertikální zahrady v Bubenči. Trik je totiž v tom, jak Evropská unie počítá spotřebu a emise hybridních motorů.

Ukažme si to na takovém stokilometrovém výletě. Jak rychle pojedete? Jakým stylem? Nabili jste večer baterii? Nic z toho nevíme. Ale nevadí, podle metodiky EU nic z toho nehraje roli – na papíře je dáno a v laboratoři vyzkoušeno, že na elektřinu dojede hybrid třeba sedmdesát kilometrů. A tak se ve statistikách spotřeby započítává jen posledních 30 kilometrů, na které vůz spolkne dejme tomu dva litry paliva. Kdybychom chtěli změřit míru této lži na pomyslné stupnici od jedné do deseti, potřebovali bychom přidat aspoň jedenáctku. Je totiž ještě vyšší než reálná spotřeba hybridních vozů, a to už je co říct. Stačí si přečíst v motoristických časopisech, jak probíhá takové testování hybridních vozů. Nejvíc jsem se pobavil u testování Mitsubishi Outlander a Volva V60 D6.

U prvního z nich s názvem *Bez zásuvky ani ránu* ujel se zapnutým elektromotorem autor Adam Šrámek 45 kilometrů, než se baterie vybila. Následoval skutečný „ropný fičák“… „Na konci při zcela vyšťavené baterce palubní počítač ukazoval spotřebu benzinu 2 litry na 100 km, což je jistě krásná hodnota, která se dokonce takřka shoduje s udávaným průměrem výrobce. A krásné by to zůstalo i nadále, avšak pouze za předpokladu, že bych následně zastavil u zásuvky, kde by bylo možné z fleku opět dobíjet. Jenomže to bych nesměl chtít pokračovat v jízdě… Zbytek trasy vedl po Jižní spojce, kdy bylo možné jet po celou dobu ustálenou rychlostí 70 až 80 kilometrů v hodině. Automobilka udává, že s vybitou baterií je auto schopno jezdit se spotřebou 5,8 l/100 km, avšak já bych se spíše přikláněl k hodnotám kolem osmi až deseti litrů, alespoň tedy ve městě. Jenomže v reálu potkáte první kolonu a spotřeba roste dál, jako by se nechumelilo. Na dálnici tato hodnota ještě umí podstatně vyrůst daleko za desítku.

Kdykoli jen trochu spěcháte, dvanáct přijde coby dup, a ani patnáct nemusí být konečná hodnota. Když se nedej bože budete snažit něco dobít motorem za jízdy, konzumace se nemusí zastavit ani nad pětadvacítkou. Navíc vám přitom vůz dává zobrazením šneka mezi budíky a hláškou ‚omezený výkon‘ dost okatě najevo, že takhle se mu jezdit nechce. Totéž platí o situacích, kdy se rozhodnete baterii dobíjet spalovacím motorem na místě, což by měl zvládnout za 40 minut do 80 procent plné kapacity. Jenomže udělejte to a spotřeba bude ještě rapidně vyšší.“

Možná i starý sovětský tank by byl úspornější. Spotřeba je vyšší hlavně proto, že je hybridní auto kvůli elektromotoru a akumulátoru mnohem těžší a složitější. Ještě chcete jet na výlet? Tak zkusme přesednout do kombíku Volvo V60 D6. Zde se řidiči vybila baterie už po dvaceti kilometrech, což nestačí v mnoha případech ani na dojezd do práce a z práce. Pak se při trochu svižnější jízdě nedostal pod deset litrů nafty na sto kilometrů. Při ceně skoro dvou milionů korun? No nekupte to.

Pokud by si někdo takový vůz – čistě teoreticky – hodlal pořídit kvůli úspoře, na místě by bylo spíš doučování z matematiky. Úspora peněz, energie ani emisí ale dle dostupných indicií nebude ten pravý důvod, proč by si někdo něco takového kupoval. V dnešním globálním zeleném hnutí totiž nejde o šetření, ať už planety či peněz, ale o pravý opak – utrácení a plýtvání peněz daňových poplatníků a přesouvání zdrojů z mnoha úzkých kapes do několika málo kapes bezedných.

Co je nejdůležitější hodnotou dnešního ekologicky uvědomělého světa? Správně, hodnota emisí oxidu uhličitého a obecně skleníkových plynů. Emise se měří u letadel, aut i lodí, ale také u krav či batolat. Protože dobytek na pastvách prý příliš prdí, přispívá významnou měrou k oteplování, a tudíž i zkáze naší planety. Dobytek vypouští do ovzduší metan, který je prý ještě „nebezpečnější“ než CO_2.

Nevěříte? Věřte! Říkala to OSN, která již v roce 2010 navrhla daň na emise hospodářských zvířat. Prdící daň, jak ji překřtila média, sice kvůli velké kritice neprošla, a OSN tak od návrhu upustila, ale směr je nastaven jasně. A co není, může být.

Krávy jsou od té doby na černé listině a místo daní se již objevují i radikálnější návrhy řešení. Jak už to s jakýmkoli fanatismem bývá, hranice postupně mizí. A absurdita žádné hranice nemá. „Pryč od přežvýkavců!“ zvolala v srpnu v Ženevě, kde se uskutečnilo 50. zasedání Mezivládního panelu pro změny klimatu (IPCC), Almut Arnethová, německá klimatoložka, která pro tuto organizaci plnou omylů a podvodů, jíž jsme se věnovali v předchozím vydání, sepsala poslední „vědeckou“ zprávu. „Pak bychom měli i více plochy pro pěstování potravin a zalesňování,“ řekla agentuře DPA, aniž by se kdokoli pozastavil nad tím, že už po tisíce let je důležitý pro pěstování rostlin dobytek. Přesně tak argumentoval v médiích i předseda plzeňské organizace agrární komory Jaroslav Šíma. V Česku se podle něj jiiž tak snížily stavy dobytka za 30 let o dvě třetiny a půda hnůj hospodářských zvířat podle něj potřebuje.

S řešením naštěstí brzy přispěchali australští vědci, kteří navrhli geneticky modifikovat krávy geny z klokanů. Klokani totiž při trávení neprdí. Na druhou stranu zase ale skáčou, takže by hopsající krávy mohly způsobit místo oteplení třeba zemětřesení.

Odstraňte losa

Na pozoru by se před zelenými aktivisty a byrokraty ale měli mít i severští losi a sobi, neboť podle vědců, závislých na grantech od těchto byrokratů, jsou v oblasti vypouštění světu nebezpečných plynů ještě většími škůdci než krávy. Dospělý jedinec za rok vypustí do vzduchu zhruba dva tisíce sto kilogramů metanu, což podle norských výzkumníků z univerzity v Trondheimu představuje stejné množství emisí, jaké vyprodukuje průměrný automobil během cesty dlouhé 13 tisíc kilometrů. Pokrokový norský biolog Reidar Andersen již naznačil, že odstraněním jednoho losa ze světa bychom ušetřili takové množství skleníkových plynů, které odpovídá více než třiceti letům mezi Oslem a Trondheimem. Nezbývá než věřit, že pan biolog chodí po světě jen pěšky a je alergický na luštěniny.

Lidstvo má ve své temné historii za sebou již několik genocid a holokaustů lidí, ale holokaust domácích zvířat z ekologických důvodů by byl skutečnou revolucí.

To, že feministická německá spisovatelka Verena Braunschweigerová (otázka mimo soutěž: proč jsou na počátku každého „pokroku“ vždycky Němci?) vyzvala ženy, aby neměly miminko, protože děti škodí životnímu prostředí, je už jen takovou kyselou třešničkou.

Odtud už byl jen kousek k facebookové iniciativě *Save the Planet, Kill Yourself (Zachraň planetu, zabij sám sebe)*, která běží na stránkách jedné vskutku neortodoxní americké církve. Americká reverendka Chris Kordová spolu s pastorem Robertem Kimberkem založili roku 1992 Církev Euthanasie, jejíž v podstatě jediné dogma zní: „Nerozmnožíš se.“ Nebo spíš znělo. Členové zřejmě byli důslední, neboť církev již oficiálně ukončila svoji činnost.

Zbytek přívrženců to ale nevzdal a lidský genofond obohacuje dál – internetové stránky jsou stále v provozu. Pokud se však člověk zamyslí nad informacemi uváděnými touto „neziskovou vzdělávací nadací, zaměřenou na obnovení rovnováhy mezi lidmi a ostatními živočišnými druhy na Zemi“, která vidí jediné řešení obnovení rovnováhy přírody ve vyhynutí lidstva, musí při pohledu kolem sebe uznat, že na tom asi něco bude.

Ale teď vážně. Kdyby nebyla zelená ideologie tou nejžhavější agendou současnosti, kterou ze všech stran prosazují korporace a jimi placení politici a média hlavního proudu, mohli bychom se tomu

všemu od srdce zasmát. To můžeme stejně, ale jelikož je tohle všechno myšleno smrtelně vážně, je třeba se kromě roviny humoristické držet i ve vážnější tónině, i když je někdy velmi těžké od sebe obě úrovně odlišit.

Vraťme se teď ale k emisím automobilovým, které tvoří jádro současné oteplovací propagandy a na ni navázaného velkého byznysu. O spotřebě paliva, která u hybridních vozů násobně převyšuje udávané hodnoty, a je dokonce výrazně vyšší než u běžného automobilu – tak jako je normální strom v bubenečském parku energeticky úspornější než chytrá, na internet napojená uschlá vertikální zahrada –, již byla řeč. Tento zelený podvod a kreativní hra s čísly umožňuje totiž daleko podstatnější věc, než je nějaká ochrana přírody. Ta nikoho (kromě běžných lidí, kteří na tomhle cirkuse nevydělávají, zato jej mají celý financovat) stejně nezajímá.

(…)

Jaká reálná spotřeba u hybridů vyšla v roce 2018 při zkoumání 1500 služebních hybridních vozů? Proč se řidičům nevyplatí baterie dobíjet? Proč Evropská unie fixluje se statistikami? Kdo na hybridních vozech, které žerou víc než diesely, profituje? Co se stane, až skončí dotace? Jakou hru automobilky a politici hrají?