

Řidiči elektromobilů čelí astronomickým nákladům na výměnu pneumatik

- editor007 | 31. května 2024

SVĚT: Elektromobily nejsou drahé jen samy o sobě, ale drahé jsou také náhradní díly. Zejména pak baterie, o které se říká, že je lepší koupit nové auto než měnit velmi drahou baterii. Ovšem jak se zdá, tak dokonce i výměna pneumatik majitelům elektromobilů pořádně sáhne do peněženek.

Majitelé varovali, že kupující elektromobilů by si měli být vědomi astronomických nákladů potřebných k pravidelné výměně pneumatik s krátkou životností.

Milovník aut Jim Bassett zvládl ve svém zbrusu novém Volkswagenu ID.3 pouhých 7 500 mil (asi 12 000 km), než mu byla nabídnuta cena více než 300 liber za výměnu jedné zadní gumy.

Osmdesátiletý muž byl tuto částku nucen zaplatit poté, co mu bylo řečeno, že je běžnou praxí, že pneumatiky zadních kol na jeho modelu se kvůli hmotnosti vozidla rychle opotřebí.

Hatchback za 35 000 liber váží díky velké baterii přibližně 1 800 kg – stejně jako Jeep Wrangler 4×4.

Další majitelé ID.3 si na online fórech také stěžovali na krátkou životnost pneumatik a obviňovali z degradace vysokou hmotnost a okamžitý točivý moment vozu.

Pan Bassett z Hitchinu v hrabství Hertfordshire řekl: „Nemohl jsem tomu uvěřit, když mi bylo řečeno, že potřebují výměnu. Jsem docela starý a celý život jsem měl auta – nikdy jsem nemusel měnit pneumatiky tak brzy, normálně to bylo kolem 25 000 mil.“

Ohromilo mě to, protože při 7 500 mil jsou pneumatiky prakticky nové. Prodejce VW nevyjádřil žádné překvapení nebo obavy, že potřebují výměnu tak brzy, a řekl, že „vůz má pohon zadních kol a je velmi těžký.“

Namáhání pneumatik EV je výsledkem jak vyšší hmotnosti, tak vyššího točivého momentu.

Charitativní organizace pro bezpečnost silničního provozu Tyresafe uvedla: „Všechn ten výkon při jakékoli rychlosti v těžkém vozidle znamená, že pokud řidič pravidelně prudce zrychluje, pneumatiky jsou vystaveny obrovskému namáhání a bojují o přilnavost k vozovce.“

Vzhledem k vyšší rychlosti akcelerace výrobci doporučují řidičům, aby byli citliví na plyn, aby prodloužili životnost pneumatik.

Volkswagen, který poprvé uvedl na trh ID.3 v roce 2019, uvedl, že výkon řidiče je klíčovým faktorem ovlivňujícím opotřebení pneumatik.

Mluvčí uvedl: „Životnost pneumatik je ovlivněna širokou škálou faktorů, především způsobem jízdy s vozidlem, například prudké zatáčení, brzdění a akcelerace mohou způsobit větší opotřebení než šetrná jízda.“

VW také uvedl, že „typy povrchů vozovek, teplota, správná údržba tlaku v pneumatikách; opatrnost při parkování; a množství nákladu, které vozidlo nese,“ to vše má vliv na úroveň degradace.

Výrobce pneumatik Michelin již dříve uvedl, že konvenční pneumatiky se v elektromobilech opotřebovávají přibližně o 20 % rychleji, zatímco Goodyear uvedl, že mohou degradovat až o 50 % rychleji.

V loňském roce výzkum technologické firmy Epyx zjistil, že pneumatiky namontované na elektromobilech vydržely v průměru o 6 350 mil (asi 10 000 km) méně než pneumatiky na benzinových nebo naftových autech.

První výměna pneumatik u elektromobilů probíhá v průměru po ujetí 17 985 mil (cca 29 000 km) ve srovnání s 24 335 mil (cca 39 000 km) u benzinových a naftových vozů.

Výrobci pneumatik pokračují ve vývoji zakázkových pryží pro elektromobily vhodných pro těžší vozidla, ale pro řidiče mohou být dražší.

Společnost Epyx zjistila, že průměrná cena pneumatik u větších elektromobilů je 207 liber - o 77 liber vyšší než cena u větších benzinových vozů.

[ZDROJ](#)