

Přijdou lepší časy?



Audi a BMW odejdou po sezoně 2021 z elektrické formule E. Volkswagen oznámil konec v motorsportu, naopak se vrací Porsche. Posunula se situace ve prospěch klasiky?

Téma problematiky, zda je v automobilových a motocyklových závodech lepší používat benzinový, hybridní, nebo elektrický pohon, jsme probírali v září 2017 a prosinci 2018.

Tohle nemá budoucnost

Šampionát formule E existuje od sezony 2014 a díky marketingu o něm jeho zastánci neustále hovoří jako o budoucnosti motorsportu. Zpočátku se jednalo o hodně nafouknutý projekt, který sliboval velký mediální vliv, ale nikdy

se nedostal ze stínu elektromobility. A to navzdory tomu, že angažoval řadu bývalých pilotů F1 i jiných jezdeckých hvězd. Vozy formule mají minimální hmotnost 900 kilogramů a z toho 365 kg tvoří baterie. Nyní získal tento „kvazi-sport“ tvrdou ránu. Velcí hráči, méně špičkoví světoví výrobci, si vyhodnotili neudržitelnost své investice.

„Vidím to jako pragmatické kroky. Před třemi roky jsem mluvil o tom, že automobilkám nezáleží na fanoušcích, ale zájmu o jejich vozy v běžné produkci.

Teď pochopily, že elektrospport je totální hloupost, nemá žádnou odezvu, pokud jde o prodej vozů. Nikoho nebaví ani nezajímá. Navzdory masáži přes sociální sítě má nulový marketinkový zásah,“ tvrdí Josef Král. Český automobilový jezdec několik let komentuje pro Svět motorů dění ve formulovém světě a F1 zvláště.

Bude to vítězný návrat?

Audi se ze scény Le Mans stáhlo po sezoně 2016, kdy ukončilo program s prototypy LMP 1 ve vytrvalostním

mistrovství světa FIA WEC. Značka z Ingolstadtu se zaměřila na formuli E, ale teď se chce na okruh La Sarthe vrátit v roce 2023 s prototypem pro nově vznikající třídu LMDh, která bude společná pro WEC i pro IMSA WSC. LMDh bude stavět na revidovaném podvozku IMSA LMP 2 a na trh má přijít v sezoně 2022 s hybridní pohonnou jednotkou o výkonu 495 kW (673 koní). „Intenzivně se připravujeme na vstup do nové, nejvyšší třídy sportovních vozů LMDh. Budeme se moci účastnit čtyřadvaceti-hodinovek v Daytoně i Le Mans,“ uvedl pro web Sportscar365.com Julius Seebach, nahrazující Dietera Gasse ve vedení divize Audi Sport.

K zásadnímu kroku se vyjádřil předseda představenstva německé automobilky Markus Duesman, který je současně zodpovědný za technický rozvoj a modelové řady Audi. „Formule E nás provázela během fáze transformace. Ovšem nyní už není elektromobilita pro čtyři spojené kruhy snem budoucnosti. Působení na Rallye Dakar nahradí naše působení ve formuli E,“ uvedl Duesman.

Konec hlásí také BMW

Jenom pár dní po sdělení Audi přišlo prohlášení od BMW. „Naše cesta formulí E dosáhla svého vrcholu. Po sedmi úspěšných letech ukončí BMW svoji angažovanost v šampionátu po závěru sezony 2021,“ stojí mimo jiné v oficiálním prohlášení značky. BMW Group prý maximálně vyčerpalo příležitosti, které nabízel platforma seriálu. Bavorská automobilka se loni stáhla ze seriálu vytrvalostních vozů FIA WEC a ukončila své aktivity také v seriálu cestovních vozů DTM. O dalších plánech BMW Motorsportu zatím nepadlo ani slovo, uvnitř bavorské továrny stále však zjevně dochází ke změně strategie.

Každopádně za pozornost stojí jedna pasáž z vyjádření BMW. „Mezi příklady úspěšného přenosu technologií mezi projektem formule E a vývojem výroby patří nová zjištění týkající se energetického managementu a energetické účinnosti: přenos softwaru pro výkonovou



elektroniku ze závodů do výroby a zlepšení hustoty výkonu elektromotorů.“

S tímto tvrzením nesohlasí Král. „Formule E není vývojovou platformou, jako tomu je například u formule 1, kde je takřka každodenní. Auto se technicky nikam neposouvá, pro studium technologií je to nesmyslné. Ukazuje se, že se jedná pouze o populistickou platformu, kvůli níž odcházeli výrobci aut, závodníci a sponzoři z velkého motorsportu,“ tvrdí český pilot.



Porsche jde správně

Motoristickému sportu dává v ale Volkswagen, který se proslavil čtyřmi tituly jednotlivců i týmů v mistrovství světa v rallye v letech 2013 až 2016. Další působení zrušil kvůli následkům aféry dieselgate. „Značka Volkswagen je na cestě být vedoucím poskytovatelem udržitelné e-mobility. Za tímto účelem jsme se rozhodli ukončit aktivity motoristického sportu,“ uvedl Frank Welsch, člen představenstva Volkswagen AG zodpovědný za vývojovou divizi. Všechny 169 pracovníků závodního oddělení podle tiskové zprávy mělo dostat zaměstnání v rámci koncernu.

Naopak silným pozitivním momentem pro motorsport je návrat Porsche do vytrvalostních závodů v sezoně 2023. Německá značka triumfovala v Le Mans v letech 2015 až 2017 a s devatenácti výhrami je rekordmanem v dějinách Le Mans. „Nová kategorie LMDh patří nová zjištění týkající se energetického managementu a energetické účinnosti: přenos softwaru pro výkonovou

Ve stejném duchu hovoří také člen představenstva Porsche AG pro výzkum a vývoj Michael Steiner. Podle jeho slov program LMDh s hybridním pohonem představuje jediný pilíř portfolia silničních vozidel, který v současné době není zastoupen v závodních aktivitách společnosti Porsche.

„Ve střednědobém výhledu se zaměřujeme na tři koncepty pohonu: elektrická vozidla, efektivní plug-in hybridy a emocionální spalovací motory. Chceme trilogii reprezentovat jak při vývoji našich silničních vozidel, tak v motoristickém sportu,“ uvedl Michael Steiner.

Z okruhů do terénu

Z formule E se sice stane mistrovství světa, ale promotér hodlá své především mediální aktivity nasměrovat na terénní elektrická SUV, kde budou mít týmy mistr světa F1 2016 Nico Rosberg a také Lewis Hamilton, u něhož bude jezdit devítinásobný světový šampion v rallye Sebastien Loeb. „Další marketingový krok, který bude mít životnost jenom několik let, ale sport to nikam neposune,“ říká Král.

Do terénu míří speciály Audi, které budou pro závody typu cross-country (Rallye Dakar) osazeny elektromotory napájenými z vysokonapěťových akumulátorů, jež bude podle potřeby možné dobíjet prostřednictvím převodníku energie poskytnuté zážehovým přepřehovaným motorem TFSL. „Díky velké svobodě v oblasti technických regulí pro nás bude Dakar perfektní testovací laboratoří,“ vysvětluje nejvyšší boss Audi Markus Duesman.

Za zády vagon uhlí

Druhý rok má za sebou seriál Světového poháru Moto E, což je šampionát elektrických silničních motocyklů,

Text: Michal Štěpanovský, Jiří Šlégel
michal.stepanovsky@cncenter.cz, slegl46@gmail.com



Jakub Kornfeil si jako jediný Čech vyzkoušel elektrický závodní motocykl. Nadšení z jezdecké rozhodně nesálá.

Ještě loni se Filip Salač [stojící] a Kornfeil potkali na několika závodech. Letos zůstane Salač v MS jediným Čechem.

Porsche triumfovalo v Le Mans v letech 2015 až 2017. Nové předpisy ho zláskaly k návratu v sezoně 2023.



ktej se jezdí v rámci mistrovství světa MotoGP. Stroje jsou 250 kilogramů těžké a jen 160 kg váží baterie. Mimochodem přesně tolik činí hmotnost strojů v kategorii MotoGP. V sezoně 2020 se v závodech objevil český jezdec Jakub Kornfeil.

„Rozhodně neholdám rozšiřovat své zkušenosti z těchto závodů. U běžného závodního stroje víte, jaká bude reakce po konkrétním manévru. Elektrická motorka je ve svém chování naprosto nepředvídatelná. Jaký má mít jezdec prožitek, když má pocit, že za sebou táhne vagon s uhlím? Chápu, že každá technologie potřebuje čas na vývoj, ale tady to bude trvat ještě hodně dlouho,“ řekl Kornfeil pro Svět motorů.

Co tedy čekat od dalšího vývoje?

Jak předchozí řádky naznačily, elektrická revoluce se rozhodně nekoná a spalovací motory budou v motoristickém sportu minimálně celou příští dekádu ještě dominantním řešením. „Automobilky vědí, že se musí věnovat výrobě

elektroaut, ale v motoristickém sportu chtějí preferovat jiné projekty. Takové, jaké plánuje například Audi pro Le Mans. Nemají bohužel jinou možnost, protože Evropská unie tlačí na automobilky a nedává jim čas na přirozený vývoj. Ať je to hloupost, úmysl, nebo kombinace obojího, každopádně je to špatně,“ zlobí se Král.

Český pilot naráží na filozofii EU nabíjet auta ze zásuvky. „Za rozumnou alternativu považují hybridy. Při brzdění získáváte energii, kterou následně využijete při akceleraci. Vůbec nechápu, proč se nepracuje mnohem více s vodíkem, jehož baterie jsou lehčí než elektrické, dobíjí si samy energii a do vzduchu jde pouze pára,“ říká Král.

Příkladem, jak může fungovat motoristický sport, jsou severoamerické automobily seriálu NASCAR. V principu jednoduchá technologie, která nabízí špičkové dramatické závody. Marketingově je to zvládnuto naprosto perfektně a NASCAR je druhým nejsledovanějším sportem v USA.

Co říkají vědci

Levnější to nebude

Se zajímavou studií přišla americká investiční skupina Energy Initiative Group. Společnost se specializuje na oblasti elektrického přenosu, výroby, distribuce, dopravy a obnovitelných zdrojů energie. Působí v severoamerickém státě Massachusetts. Nepřímým

impulzem pro studii, kterou vypracoval Massachussettský technologický institut [MIT], bylo prohlášení německé spolkové kancléřky Angely Merkelové. Podle jejích slov by měl v příštích deseti letech jezdit v Německu až milion elektrických automobilů.

Podle tvrzení MIT zůstává cena elektromobilu zásadním problémem navzdory masivní podpoře Evropské unie i vlády řady evropských zemí. A tuto cenu nepůjde změnit, pokud se bude spoléhat na lithium-iontové baterie. Ty stále představují třicet až čtyřicet procent celkových nákladů na výrobu každého elektrického automobilu. Akumulátor s kapacitou 50 kWh stojí přibližně 9000 a 15 000 amerických dolarů [v přepočtu 200 až 330 000 korun]. Za magickou hranici,

kdy elektromobily a spalovací motory dosáhnou rovnosti maloobchodních cen bez dotací, je výrobní cena 100 dolarů. Ovšem dosažení této hodnoty v příštím desetiletí vyžaduje stabilizaci materiálových výdajů. Jenže současná silná poptávka po lithium-iontových bateriích rozhodně nedává záruku, že ceny půjdou dolů, spíše naopak. Podle odhadů MIT podíl elektrických vozidel a hybridů plug-in vzroste do roku 2050 na třetinu celosvětových prodejů a to má k dominanci daleko.



Při tomto pohledu člověka napadne, že vozy formule E připomínají spíše monstra z akčních filmů než skutečný závodní speciál



Trojnásobný vítěz seriálu cestovních vozů DTM René Rast patřil k hvězdám, kterými chtěl promotér upozornit na seriál. Ovšem bez patřičné odezvy.