

VIDEO: Nový český sport'ák jezdí na elektřinu. Hledá se výrobce

13. července 2010

Nese tajemné označení EHR 10 a při jízdě jen lehce píská. Na pohled vypadá jako pradědečkův sport'ák, jenže nemá výfuk a ukrývá supermoderní techniku.



Podívejte se na nový český elektrosport'ák | (9:57) | video: iDNES.cz

Sedíte skoro na zemi jako v motokáře, miniaturní sklo jen symbolicky chrání před větrem. Je to šikovné, aspoň nemáte sklony jezdit rychle. Jak vám fičí do obličeje, máte pocit, že jedete mnohem rychleji. Když spustíte ruku přes dveře - dají se otevřít jen zevnitř - máte nutkání si sáhnout na asfaltku. Jedete, fascinovaně sledujete, jak závěs předního kola pracuje a čumák míří kam poručíte volantem (bez posilovače, který není třeba).

Šestice konstruktérů tohle auto postavila za 150 dní. Fanoušci aut v něm poznají retroauto Gordon, které v Plzni vyrábí kusově Vladimír Friml ve firmě Auto projekt centrum (od roku 1993 firma vyrobila 19 gordonů). Právě on je jedním ze stavitelů elektrického unikátu.



Josef Formánek z katedry konstruování stroju plzeňské univerzity a jeho tým se přihlásili do soutěže "Postav funkční prototyp elektromobilu", kterou vyhlásilo sdružení pro elektromobilitu Future Age.

V šibeničním termínu museli postavit funkční elektromobil. Formánek a jeho tým se nechtěli omezit na stavbu jednoduchého přibližovadla, nad kterým automobilista shovívavě mávne rukou. A tak si postavili sportřák. Karoserii dodal Gordon, podvozek a hlavně pohon si museli vymyslet sami. Do dlouhého předku uložili 350 kilogramů baterií (celkem váží EHR 10 něco přes 900 kilogramů) a stejnosměrný elektromotor české výroby (zbytek zatím stavitelé tají) uložili k zadním kolům.

Dvoumístný sportřák zatím jezdí maximálně něco přes stovku, tvůrci ale plánují, že EHR 10 ještě vylepší. Podvozek by prý zvládl i dvěšředesátku. Dojezd je 100 až 150 kilometrů, podle stylu jízdy, Josef Formánek ale slibuje, že se časem dostanou na dvě stě.



Čtyřmetrový čistokrevný roadster se designem hlásí ke karosářské škole 30. let minulého století, inspirované hlavně Aerem 30. Má rozvor 2,7 metru, což je víc, než má Škoda Octavia. Všechna kola jsou na lichoběžníkových závěsech. Rám je hliníkový, pomocné rámy jsou ocelové. Karoserie je z ocelového plechu, některé části jsou ale z karbon-aramidových vláken.

Tvůrci se chlubí, že jejich sportřák je skoro bez výjimky český. Zahraničního původu jsou jen pneumatiky s extra nízkým valivým odporem a baterie, ty jsou z Číny.

"Stavba nás stála statisíce," říká Formánek. Asi třetinu nákladů stál elektromotor a akumulátory. Stavitelé použili to nejmodernější, co se dá sehnat. Baterky jsou typu LiFeYPO4. Podobné se používají třeba v počítačích, do auta je zatím podle všeho nikdo nepoužil. Doba nabíjení na plnou kapacitu je dvě až šest hodin. Nabíjení na 80 procent kapacity může trvat zhruba půl hodiny.

"Bzučí trochu měniče, které vydávají charakteristický zvuk, že jde o elektromobil. Největší hluk vydává při jízdě vzduch a speciální pneumatiky pro elektromobily GRNX," vysvětluje jeden z členů týmu konstruktérů Petr Kleisner.

Přístrojovka je jednoduchá, dva spínače, pár budíků a displeje informující o elektropohonu. Největším překvapením je řadicí páka na středovém tunelu a tři pedály u nohou řidiče. Ano, tohle auto má klasickou mechanickou převodovku se čtyřmi převodovými stupni a spojkou. "Přišlo nám to lepší a efektivnější než různé variátory, které používají ostatní v elektromobilech. V těch se totiž ztrácí moc výkonu," vysvětluje jeden z tvůrců. Funguje to jednoduše: zvolíte v převodovce některý ze stupňů a na něj jezdíte, to je vlastně "automatický" mód. Když si chcete zadovážet, řadíte ostatní stupně, jako v klasickém autě s manuálem. Dokážete pak lépe pracovat s otáčkami. Stačí mít na paměti, že čím jsou nižší, tím dává motor víc síly (kroutícího momentu).



"Rozebírat ho už nebudeme," říká o budoucnosti elektrosporťáku Josef Formánek. "Až bude po soutěži, budeme ho ještě ladit," dodává. Odhaduje to na půl roku testování. Mají i ambice najít firmu, která by chtěla sporťák na elektřinu vyrábět.

Auto je postaveno z certifikovaných a homologovaných dílů a prošlo technickou kontrolou.

"Homologace vozu EHR 10 by měla trvat půl až tři čtvrtě roku. Poté se předpokládá kusová nebo malosériová výroba. Hledáme investora, který buď projekt koupí, anebo bychom s ním vyvíjeli dál další typy," dodal Josef Formánek. Cena by podle Vladimíra Frimla mohla podle vybavení být od milionu do 1,4 milionu korun.

Autor: [fdv](#)