

Profesor Jörg Wellnitz z Politechniki Ingolstadt (THI), a także profesor jednej z uczelni w Melbourne, wnikliwie przeanalizował wszystkie aspekty elektrycznej mobilności.

Wnioski z jego analiz:

**„Elektryczna mobilność nie może być i nie będzie częścią naszego życia** w stopniu, w jakim prognozują to przedstawiciele świata przemysłu i polityki.

W powszechnym mniemaniu elektryczność mobilna to super rzecz”, mówi profesor, „jednak gdyby pod uwagę wziąć jej wszystkie aspekty, to nie ma ona najmniejszego sensu”.

Ruch drogowy odpowiada za 16% szkodliwej dla klimatu emisji dwutlenku węgla. „Bardziej szkodliwa jest choćby masowa hodowla zwierząt i rolnicza monostruktura”, kontynuuje Wellnitz.

Nie mówiąc już o wielkich kontenerowcach pływających po światowych morzach.

Obecnie jest ich 330.

15 z nich wyprodukowało tyle CO<sub>2</sub>, co 750 milionów samochodów.

Pomijamy tutaj całkowicie ruch lotniczy i wielkie statki wycieczkowe.

„W czasie potrzebnym na wyprodukowanie akumulatora do jednej Tesli, można przejechać 8 lat (wzgl. 200 000 km) na silniku spalinowym, obciążając w takim samym stopniu środowisko”, stwierdza Wellnitz.

Według profesora kwestią czasu jest sytuacja, w której prąd potrzebny do ładowania akumulatorów - który wcale nie jest produkowany w ekologiczny sposób - zostanie opodatkowany w takim samym stopniu, jak benzyna lub olej napędowy. A wtedy koszty auta elektrycznego będą wynosić około 800 euro miesięcznie.

Z uwagi na ilość cykli ładowania, jakim może być poddany akumulator w ciągu 8 lat, po tym czasie takie auto będzie warte tyle co złom.

A przemysł samochodowy o tym nie wie?

„Wszyscy o tym wiedzą”, mówi Jörg Wellnitz, „ale nie chodzi ani o środowisko, ani o klientów”.

Powód, dla którego producenci aut, tacy jak Audi, BMW i inne firmy, pompują w tej chwili miliardy w nowe technologie, jest całkiem inny.

„Z jednej strony można zainkasować miliardy w postaci dotacji z unijnej kasy. Poza tym auta elektryczne chronią dużych producentów przed karami nakładanymi za niespełnianie unijnych wymogów klimatycznych. Modele generujące rzekomo zero emisji sprawiają, że średnie wartości dla całej floty są odpowiednio niskie.

„Chodzi oczywiście również o rynkowy wizerunek, o tak zwany zielony płaszczyk oraz o kontrolę nad technologiami.” Auta elektryczne konstruuje się wiedząc, że wcale nie muszą one oznaczać przyszłości motoryzacji.

**„Produkować je jest taniej, niż ich nie produkować”**, zdradził mi kiedyś jeden z managerów branży samochodowej!

„Nie ma to sensu, ale to tańsze rozwiązanie.”

No i nawiasem mówiąc - chodzi oczywiście również o to, żeby sprzedawać jeszcze więcej samochodów.

Na świecie jest już 1,6 miliarda pojazdów.

Rocznie produkuje się ich 80 milionów.

Auta elektryczne nie zastępują jednak producentom samochodów z silnikami spalinowymi. Jest to dla nich dodatkowy biznes w postaci asortymentu, jaki trafia do klientów jako drugie lub trzecie auto w rodzinie.

Jednak taki dodatkowy biznes ma swoje granice, jeśli chodzi o surowce potrzebne do konstrukcji akumulatorów. Surowce te wydobywa się w Chile (lit) i w Afryce Centralnej (kobalt) w warunkach ekstremalnie zaprzeczających zasadom ochrony środowiska i niejednokrotnie przy wykorzystaniu pracy dzieci. „Gdyby Audi konstruowało model A4 w dużych seriach jedynie w wariantcie elektrycznym, trzeba byłoby wykupić połowę światowych zasobów kobaltu.”

VW już przeprowadził swoje obliczenia - opowiada Wellnitz - dochodząc do wniosku, że koncern potrzebowałby do produkcji swoich samochodów elektrycznych około 130 000 ton kobaltu.

Światowa produkcja w tym momencie sięga jednak 123 000 ton!

Większość praw do wydobycia odkrywkowego posiadają Chiny, co według profesora Fritza Indry, który wcześniej pracował w firmie Audi „może doprowadzić do prawdziwej wojny ekonomicznej”. „W Afryce znaczną większość praw do wydobycia odkrywkowego nabyli Chińczycy. Kobalt jest na przykład wydobywany w Kongo w najbardziej ekstremalnych warunkach pracy przez dzieci”, kontynuuje Indra.

„Poza tym potrzebny jest grafit, mangan i lit.

Mówiąc o tym wszystkim musimy mieć na uwadze pełną zależność od Chińczyków, bo to od nich trzeba kupować te surowce”.

**Tak jak dla profesora Jörga Wellnitsa, tak dla „papieża samochodów spalinowych”, profesora Indry, auto elektryczne nie przyczynia się „w ogólnym rozrachunku” do ochrony klimatu.**

Profesora Wellnitsa, według którego silnik dieslowski jest niezmiennie najbardziej czystą i ekologiczną formą jednostki napędowej, zastanawia jeszcze jedno zestawienie:

jeden akumulator litowy dostarcza 100 watogodzin mocy na jeden kilogram wagi, samochód spalinowy 12000 watogodzin, a wodór (dla Wellnitsa paliwo przyszłości) 33000 watogodzin mocy na jeden kg wagi.

Gdyby przeprowadzić rzetelny bilans ekologiczny, w oparciu o cenę, przestrzeń konstrukcyjną i moc, „wówczas najlepiej wypadnie silnik o zapłonie iskrowym lub mały silnik dieslowski”, opowiada Jörg Wellnitz.

A ponadto: „Przyszłością są auta na wodór”.