

ИТ индустрията подсказва катастрофални сценарии при електромобилите

Електрическите автомобили са все по-гореща тема в световен мащаб. Еко-активистите не спират да говорят за електромобили. Лансират ги като превозното средство, което може да реши проблема с климатичните промени. Извън кръга на ентузиастите, болезнените за джоба скокове на цените на бензина периодично карат мнозина шофьори да се замислят сериозно дали пък електрическите возила не са наистина добро спасение от диктатурата на петролните босове.

Един от недостатъците на електрическите возила е относителната им немощ в сравнение с бензиновите автомобили. Скоростите на електромобилите са доста ограничени, което ги прави удачни най-вече за градска среда. Тепърва ще започва меренето на сили между автомобилните производители по отношение на постиганите скорости. Знак за това е и появата на хибриди от [Ferrari](#) и [Porsche](#). Пробегът на електроколите също не е голям и би било твърде смело да си мечтаем за пътуване до морето само с едно зареждане.

По-голямата пречка за навлизането на електромобилите е липсата на адекватна инфраструктура. Докато няма добре развита мрежа от станции за презареждане на батериите, както и пултове за презареждане по домовете и паркингите в бизнес-сградите – електромобилите няма да тръгнат по пътищата. На свой ред електропреносните мрежи на операторите трябва да претърпят обновяване и подсилване.

Това, което малцина дръзват да изкажат на глас, е че има и друга опасност за бъдещето на електрическите автомобили. Какво би станало, ако електро-возилата започнат да е подпалват заради дефектни батерии, заради каквито през последните няколко години не веднъж и дважд се подпалваха ноутбуци, GSM телефони, айфони и всякакви други мобилни джаджи?

Проблемът стана обект на обсъждане по време на световната среща за бъдещето на енергията в Абу Даби – „World Future Energy Summit“, съобщава CleanTech.com. Мнозина от лекторите на срещата говориха за електромобилите – за ценовите ползи от тях, намаляването на вредните газове, мобилността „по заявка“, намаляването на разходите за ютилитис инфраструктура и др.

Ентузиазмът обаче бе охладен като с леден душ, когато в разговора се включи Йорг Крюул, директор нови технологии в немската E.ON. Според него, следващите три години ще донесат или пазарен пробив, или тотална катастрофа за електромобилите. „Въпросът е за сигурността. [Какво би станало, ако] ранните тестове завършат с картина на повредени коли, горящи коли. Това би било бедствие“, казва Крюул. Още по-страшното, според него, е, че ако тези

устройства не навлязат на пазара през следващите няколко години, то те неизбежно ще се „завърнат“ след десетилетие.

Мнозина се боят, че литиево-йонните батерийни набори биха могли да доведат до същите огнени събития, които наблюдавахме неведнъж през последните няколко години в сферата на потребителската електроника.

На 21 юни 2006 The Inquirer съобщи, че лаптоп буквално е експлодирал по време на конференция в Осака, Япония. Снимки на ноутбука, обхванат от пламъци, бяха разпространени светкавично из Интернет. За щастие в момента на взрива не е имало човек пред компютъра, затова никой не е пострадал сериозно. [Dell потвърди, че ноутбукът е с нейната марка](#). По-късно се оказа, че батериите били на Sony. Скоро след това американският ИТ гигант Dell обяви, че ще изтегли от пазара 4,1 млн. броя литиево-йонни батерии за лаптопи, излезли на пазара между 1 април 2004 г. и средата на 2006 г.

В рамките на няколко месеца след този случай почти всички други големи производители на ноутбуци започнаха масирана подмяна на батериите, тъй като повечето от тях се снабдяват от Sony. Обратно изкупуване на батерии обявиха Apple, HP, Fujitsu Siemens, Toshiba и др. Няколко десетки милиона батерии трябваше да бъдат подменени.

През 2007 г. случаите на запалени или взривени батерии станаха още по-зловещи. [Взрив от батерия на GSM уби китаец](#) през юли. 22-годишният заварчик носел GSM-а си в джоб върху гърдите по време на работа, когато джаджата гръмнала толкова силно, че част от счупено ребро се забила в сърцето на младежа. Пак през 2007 [фамилна къща в щата Мейн изгоря до основи](#) в свиреп пожар, предизвикан от лаптоп Dell.

Някои от по-пресните случаи показват, че никой не е застрахован срещу експлозия на батерия, дори и да е част от най-марково устройство. [Самовзривил се iPhone](#) се пръсна и нарани 18-годишен френски студент от Екс ан Прованс през август 2009. Младежът едва не загуби зрението си, а американският телевизионен канал KIRO съобщи, че вече са регистрирани най-малко 15 случая на самовзривени iPod плейъри. Малко по-рано [20-годишен китаец загина](#) нелепо в магазин на Lenovo в град в китайската провинция Гуанджоу – отново заради експлодирала батерия на мобилен телефон, който той носел в джоба на ризата си. Младежът е починал от масивна загуба на кръв, вследствие на разкъсани главни артерии в областта на гърдите и шията.

Според Алън Ллойд, президент на Международния съвет по чист транспорт, първите впечатления на първите потребители ще са от критично значение за развитието на пазара на електромобили – или

за провала му. Когато електромобилите започнат да навлизат, ако хората се окажат разочаровани от даден аспект, това ще е пагубно за пазара.

Йорг Крюул от E.ON добавя още един щрих, който трябва да изостри вниманието върху проблема с потенциално опасните батерии. Експертът казва, че според анализ на E.ON първите потребители на електромобили ще са склонни да презареждат батериите на новите си коли най-вече у дома. По време на тестове, проведени в Мюнхен, 90% от шофьорите на електрически автомобили са предпочели да ги презареждат в дома си, въпреки че са имали възможност да сторят това и на работното място или на електростанция. „Харесва им да знаят, че имат и такава опция, но не я използват“, коментира Крюул.

Може да се очаква още, че обществените електростанции за презареждане на автомобилите няма да съумеят да предложат същите цени за презареждане като домашните пултове. Така е заради необходимостта от възвръщане на инвестицията за построяването на станциите.

Не на последно място проблематични могат да се окажат и самите кабелни инфраструктури за презареждане. По време на тестовете в Мюнхен, според Крюул, са установени значителни проблеми при използването на кабели в условията на дъжд и сняг.

Всички тези проблеми трябва да бъдат решени, преди електрическите автомобили да стъпят на пътя под управлението на обикновения потребител.

Източник:

www.greentech.bg

[Мария Малцева](#)