

PARDUBICKÝ

deník

www.pardubickydenik.cz

Ministryně na přepadovce

Věznice s Kajínkem
byla první na řadě ...12



Pošty vypadají jako večerky

Chovanec je nespokojen,
proto končí ředitel ...11



INZERCE



Souboj regionů začíná!

Podpořte svůj
regionální recept!

HLASUJTE
od 22. 3. do 6. 4.

www.ceskovitajaro.cz



Kamaráda přišla parta „vysvobodit“ ze záchytky

Pardubice – Při obhlídce centra města zaznamenala autohlídka Městské policie Pardubice skupinu osob, která se pohybovala ve vozovce v blízkosti jednoho tanečního klubu. „Skupině mladíků, ve věku 21 až 24 let, se nejprve snažili po dobrém vysvětlit nebezpečí jejich zábavy. Při jednání se ale ukázalo, že jeden z oslovených mladých mužů je natolik opilý, že není schopen ovládat své chování ani jednání. Strážníci jej proto převzeli na záchytnou stanici,“ uvedla mluvčí pardubických strážníků Lucie Klementová.

Jenže tím celý příběh neskonečil. Asi za hodinu po této epizodě nastalo její pokračování, když k budově záchytné stanice dorazil zbytek party.

„Mladí muži se dožadovali propuštění svého kolegy ven. Protože ale jejich požadavky zůstaly nevyslyšeny, začali vyhrožovat přítomnému personálu. To si ošetřující zdravotníci nenechali líbit a obrátili se na městskou policii. Naše hlídka po příjezdu situaci na místě uklidnila a rozjaření mladí muži se šli raději vyspat domů,“ informovala nás Deník Lucie Klementová. (sejk)

ELEKTROMOBIL SE V MĚSTSKÉM PROVOZU NEZTRATÍ. DALEKO ALE NEDOJEDE



REDAKCE PARDUBICKÉHO DENÍKU měla na jeden den k dispozici elektromobil Peugeot iOn, který od podzimu 2013 testuje Fakulta elektrotechniky a informatiky Univerzity Pardubice. Vůz se hodí hlavně do městského provozu, je totiž snadno ovladatelný, tichý a dobře se s ním parkuje. Nevýhodou je, že dojezdová vzdálenost je jen kolem 100 kilometrů. Dobíjení trvá zhruba pět hodin. Foto: Deník/Luboš Jeníček

Pardubice – Při kontrole poblíž nádraží si pardubičtí strážníci povšimli jednoho muže, u kterého se ukázalo, že jde o 34letého a celostátně hledaného občana a předali jej státní policii. (sejk)

Kladenský Vinnetou pobavil divadlo

Pardubice – Kladenští herci po čase zavítali do Východočeského divadla. Nyní přijeli s úmyslem pobavit a rozesmát diváky inscenací Vinnetou a podle reakcí publika dosáhlo křídleného výsledku. ...8

POČASÍ DNES

Den		9/13
Bio		2

Podle údajů Českého hydrometeorologického ústavu bylo tento den v Hradci Králové nejtepleji v roce 1921 (23,1 °C) a nejchladněji v roce 1932 (-6,0 °C) a v Pardubicích 22,2 °C v roce 1955 a -7,7 °C v roce 1932. (red)

POČASÍ ZÍTRA

Den		11/15
Noc		3/-1



9 771802 104012

14072

Téma Pardubického deníku: Test elektromobilu Fakulty elektrotechniky a informatiky Univerzity Pardubice

Auto na baterky? Do městského provozu ideální, daleko s ním ovšem nedojedete

„Je to malé vozidlo, které se dobře ovládá i parkuje,“ řekl děkan Fakulty elektrotechniky a informatiky Simeon Karamazov



LUKÁŠ DUBSKÝ
LENKA ŠTĚPÁNKOVÁ

Pardubice – To auto je na baterky. V případě elektromobilu, který od podzimu testuje Fakulta elektrotechniky a informatiky (FEI) Univerzity Pardubice, to ovšem není nádržka, ale holý fakt. Deník měl možnost jeden den tento elektromobil testovat. Jaká jsou naše zjištění? Do městského provozu je tohle auto ideální, ale daleko s ním nedojedete.

„Dostali jsme ho na zkušební provoz od firmy ČEZ.

Někteří kolegové prováděli i různá měření, ale hlavně zkusíme, co to auto vydrží, kam dojde, jak dlouho je nutné ho nabíjet, jak je komfortní a podobně,“ vysvětlil děkan FEI Simeon Karamazov (na dolním snímku vpravo předává klíčky od vozu šéfredaktorovi Pardubického deníku Tomáši Dvořákovi).

Do městského provozu se hodí

Auto se hodí především do městského provozu. Všude se

s ním vejdete a podle našich zkušeností má velmi slušné zrychlení, takže jste z křižovatky pryč dříve, než klasické auto s převodovkou stačí zařadit jedničku.

„Na ježdění po městě bych tohle auto bral hned. Je to malé vozidlo, které se dobře ovládá i parkuje. Navíc se dá dobít z normální zásuvky, a to zhruba za pět hodin. Dojezdová vzdálenost je ovšem jen kolem sto kilometrů, takže dokud nebudou dobíjecí stanice, tak to na nějaké delší cesty není,“ konstatoval děkan a par-

dubický poslanec.

Sto kilometrů navíc auto pravděpodobně ujede v ideálních podmínkách. Při testovací jízdě zvládl elektromobil zhruba 70 kilometrů a při návratu do areálu Fakulty elektrotechniky a informatiky svítilo na displeji, že zbývají pouze dva kilometry jízdy.

Spojku byste hledali mezi pedály marně

Nutno podotknout, že při testovací jízdě byl automobil zatížen víc, než je obvyklé – jeli v

Technické parametry

Elektromobil Peugeot iOn je postavený na bázi japonské verze Mitsubishi i-MiEV. Pohání jej synchronní elektromotor s permanentními magnety o výkonu 47 kW umístěný u zadní tuhé nápravy. Zrychlení na 100 km/h zvládne za zhruba 15 vteřin, nejvyšší rychlost činí 130 km/h. Akumulátory mají kapacitu 16 kWh, která by měla stačit k ujetí 130 kilometrů, samozřejmě záleží na zatížení vozu a způsobu jízdy. Dobití na 80 procent své

kapacity trvá při napětí 380 V pouze půl hodiny, z klasické zásuvky na 220 V se akumulátory plně dobíjí za šest hodin. Pohotovostní hmotnost malého, 3,5 metru dlouhého, auta se kvůli akumulátorům dostala až na 1100 kilogramů.

Do vozu se vejdou čtyři cestující a zavazadlový prostor nabízí 170 litrů. Ovládání je díky pouhým dvěma pedálům velmi jednoduché a podobá se jízdě s automatickou převodovkou.

něm čtyři pasažéři, navíc jsme často zkoušeli rychlost rozjezdů. Pro řidiče, který nikdy nejel vozidlem s automatickou převodovkou, může být řízení elektromobilu zpočátku nezvyk – spojku byste totiž mezi pedály hledali marně.

Na to se dá ovšem zvyknout během několika kilometrů. Při jízdě potěší také to, že elektromobil je až překvapivě svižný a dobře drží v zatáčkách.

Pro basketbalový tým to auto není

Trochu problémy mohou mít řidiči, jejichž tělesná výška se pohybuje nad hranicí 190 centimetrů. Elektromobil je přece jen spíše menší auto, které sice bez problémů pojme čtyři pasažéry, ale s tím, že by se jednalo o spoluhráče z basketbalového týmu, se nepočítá.

Vozidla s elektrickým pohonem nabízejí v dnešní době srovnatelný komfort s běžnými automobily se spalovacími motory. Náklady na jejich provoz jsou ale poměrně nízké. Elektrina potřebná k ujetí

sta kilometrů totiž vyjde asi na 60 až 90 korun, zatímco benzin či nafta na stejnou vzdálenost stojí mezi 200 a 300 korunami.

Kde elektromobil vlastně dobít?

Jenže, kde takový elektromobil vlastně dobít?

„Rychlonabíjecí stanice jsou v Praze. Auto by si asi neuzil ani nikdo z paneláku, jelikož by ho neměl kde dobít. U rodinného domku je ovšem nabíjení snadné,“ dodal Simeon Karamazov.

V Pardubicích dosud žádná dobíjecí stanice není, nejbližší veřejné dobíjecí stanice jsou v Hradci Králové a ve Vrchlabí.

A proč vlastně elektrotechnická fakulta vůz na elektrinu testuje? „Tato akce je součástí projektu Elektromobilita ČEZ. Naším cílem je zjistit, jak elektromobilita funguje ve skutečném životě lidí, čím je přínosná a kde najde nejlepší uplatnění,“ uvedl manažer útvaru čisté technologie ČEZ Tomáš Chmelík.



Auto na baterky? Do městského provozu ideální, daleko s ním ovšem nedojedete

26.3.2014 Pardubický deník str. 2 Pardubicko
LUKÁŠ DUBSKÝ, LENKA ŠTĚPÁNKOVÁ Univerzita Pardubice

„Je to malé vozidlo, které se dobře ovládá i parkuje,“ řekl **děkan Fakulty elektrotechniky a informatiky Simeon Karamazov**

Téma **Pardubického** deníku: Test elektromobilu **Fakulty elektrotechniky a informatiky Univerzity Pardubice**

Pardubice – To auto je na baterky. V případě elektromobilu, který od podzimu testuje **Fakulta elektrotechniky a informatiky (FEI) Univerzity Pardubice**, to ovšem není nadávka, ale holý fakt. Deník měl možnost jeden den tento elektromobil testovat. Jaká jsou naše zjištění? Do městského provozu je tohle auto ideální, ale daleko s ním nedojedete.

„Dostali jsme ho na zkušební provoz od firmy ČEZ. Někteří kolegové prováděli i různá měření, ale hlavně zkusíme, co to auto vydrží, kam dojede, jak dlouho je nutné ho nabíjet, jak je komfortní a podobně,“ vysvětlil **děkan FEI Simeon Karamazov** (na dolním snímku vpravo předává klíčky od vozu šéfredaktorovi Pardubického deníku Tomáši Dvořákovi).

Do městského provozu se hodí

Auto se hodí především do městského provozu. Všude se s ním vejdete a podle našich zkušeností má velmi slušné zrychlení, takže jste z křižovatky pryč dříve, než klasické auto s převodovkou stačí zařadit jedničku.

„Na ježdění po městě bych tohle auto bral hned. Je to malé vozidlo, které se dobře ovládá i parkuje. Navíc se dá dobít z normální zásuvky, a to zhruba za pět hodin. Dojezdová vzdálenost je ovšem jen kolem sto kilometrů, takže dokud nebudou dobíjecí stanice, tak to na nějaké delší cesty není,“ konstatoval **děkan** a pardubický poslanec.

Sto kilometrů navíc auto pravděpodobně ujede v ideálních podmínkách. Při testovací jízdě zvládl elektromobil zhruba 70 kilometrů a při návratu do areálu Fakulty elektrotechniky a informatiky svítilo na displeji, že zbývají pouhé dva kilometry jízdy.

Spojku byste hledali mezi pedály marně

Nutno podotknout, že při testovací jízdě byl automobil zatížen víc, než je obvyklé – jeli v něm čtyři pasažéři, navíc jsme často zkoušeli rychlost rozjezdů. Pro řidiče, který nikdy nejel vozidlem s automatickou převodovkou, může být řízení elektromobilu zpočátku nezvyk – spojku byste totiž mezi pedály hledali marně.

Na to se dá ovšem zvyknout během několika kilometrů. Při jízdě potěší také to, že elektromobil je až překvapivě svižný a dobře drží v zatáčkách.

Pro basketbalový tým to auto není

Trochu problémy mohou mít řidiči, jejichž tělesná výška se pohybuje nad hranicí 190 centimetrů. Elektromobil je přece jen spíše menší auto, které sice bez problémů pojme čtyři pasažéry, ale s tím, že by se jednalo o spoluhráče z basketbalového týmu, se nepočítá.

Vozidla s elektrickým pohonem nabízejí v dnešní době srovnatelný komfort s běžnými automobily se spalovacími motory. Náklady na jejich provoz jsou ale poměrně nízké. Elektřina potřebná k ujetí sta kilometrů totiž vyjde asi na 60 až 90 korun, zatímco benzin či nafta na stejnou vzdálenost stojí mezi 200 a 300 korunami.

Kde elektromobil vlastně dobít?

Jenže, kde takový elektromobil vlastně dobít?

„Rychlonabíjecí stanice jsou v Praze. Auto by si asi neužil ani nikdo z paneláku, jelikož by ho neměl kde dobít. U rodinného domku je ovšem nabíjení snadné,“ dodal Simeon Karamazov.

V Pardubicích dosud žádná dobíjecí stanice není, nejbližší veřejné dobíjecí stanice jsou v Hradci Králové a ve Vrchlabí.

A proč vlastně elektrotechnická fakulta vůz na elektřinu testuje? „Tato akce je součástí projektu Elektromobilita ČEZ. Naším cílem je zjistit, jak elektromobilita funguje ve skutečném životě lidí, čím je přínosná a kde najde nejlepší uplatnění,“ uvedl manažer útvaru čisté technologie ČEZ Tomáš Chmelík.

Technické parametry

Elektromobil Peugeot iOn je postavený na bázi japonské verze Mitsubishi i-MiEV. Pohání jej synchronní elektromotor s permanentními magnety o výkonu 47 kW umístěný u zadní tuhé nápravy. Zrychlení na 100 km/h zvládne za zhruba 15 vteřin, nejvyšší rychlost činí 130 km/h. Akumulátory mají kapacitu 16 kWh, která by měla stačit k ujetí 130 kilometrů, samozřejmě záleží na zatížení vozu a způsobu jízdy. Dobití na 80 procent své

kapacity trvá při napětí 380 V pouze půl hodiny, z klasické zásuvky na 220 V se akumulátory plně dobijí za šest hodin. Pohotovostní hmotnost malého, 3,5 metru dlouhého, auta se kvůli akumulátorům dostala až na 1100 kilogramů. Do vozu se vejdu čtyři cestující a zavazadlový prostor nabízí 170 litrů. Ovládání je díky pouhým dvěma pedálům velmi jednoduché a podobá se jízdě s automatickou převodovkou.

Foto popis|
Region| Východní Čechy

ELEKTROMOBIL SE V MĚSTSKÉM PROVOZU NEZTRATÍ. DALEKO ALE NEDOJEDE

26.3.2014 **Pardubický deník** str. 1 Titulní strana
Univerzita Pardubice

Foto popis| REDAKCE PARDUBICKÉHO DENÍKU měla na jeden den k dispozici elektromobil Peugeot iOn, který od podzimu 2013 testuje **Fakulta elektrotechniky a informatiky Univerzity Pardubice**. Vůz se hodí hlavně do městského provozu, je totiž snadno ovladatelný, tichý a dobře se s ním parkuje. Nevýhodou je, že dojezdová vzdálenost je jen kolem 100 kilometrů. Dobíjení trvá zhruba pět hodin. ...2

Foto autor| Foto: Deník/Luboš Jeníček
Region| Východní Čechy

Úspěšný projekt: elektromobilita čez

25.3.2014 **Technický týdeník** str. 20 Energetika a teplo
/šb/ Univerzita Pardubice

Kde již fungují dobíjecí stanice a kde se na ně připravují
Elektromobily mají srovnatelný komfort s běžnými automobily

Naše elektromobilita se díky Skupině ČEZ rozvíjí také ve východních Čechách. Veřejné dobíjecí stanice již fungují v Hradci Králové, Vrchlabí a Trutnově. Elektromobil jezdí rovněž v Krkonošském národním parku a elektromobil Peugeot iOn testují na **Fakultě elektrotechniky a informatiky Univerzity Pardubice**.

Automobilisté si mohou dobít elektromobil už u 5 zdejších veřejných dobíjecích stanic ČEZ. Dvě jsou v Hradci Králové, dvě ve Vrchlabí a jedna v Trutnově. Dalšími adepty na výstavbu veřejné dobíjecí stanice jsou Jaroměř a Pardubice.

Elektromobily používají rovněž zaměstnanci společnosti ČEZ Distribuční služby v Hradci Králové a Pardubicích. Při svých pracovních povinnostech jezdí dvěma elektromobily Peugeot iON ve verzi cargo. Oceňují především jejich nízké provozní náklady, tichý a ekologický provoz.

ČEZ testuje i nasazení elektrických vozidel

V rámci projektu Elektromobilita ČEZ bude letos zahájena instalace nových rychlodobíjecích stanic, zejména podél významných silničních tahů a v krajských městech.

ČEZ aktivně spolupracuje také s výrobcí a prodejci dopravních prostředků, které jsou poháněny elektřinou - kupř. Nissan, Peugeot, Škoda či Mercedes. Testuje nasazení elektrických vozidel v podmínkách běžného provozu a zaměřuje se na způsob, frekvenci a technické parametry dobíjení.

Vozidla s elektrickým pohonem nabízejí srovnatelný komfort s běžnými automobily se spalovacími motory. Náklady na jejich provoz jsou velmi nízké. Dobíjet elektromobil lze jak z běžné zásuvky doma, tak na veřejných dobíjecích stanicích. ČEZ také spravuje webový portál <http://www.elektromobilita.cz>, na němž je aktuální mapa s podrobnými informacemi o jejích stanicích a návod, jak se stát zákazníkem Elektromobility ČEZ. Za symbolický paušální poplatek 150 Kč měsíčně lze dobíjet elektromobil na kterékoliv dobíjecí stanici ČEZ.

PILOTNÍ PROJEKT JIŽ V ROCE 2010

Skupina ČEZ spustila pilotní projekt Elektromobilita v roce 2010 a cílem navrhnout a otestovat komplexní řešení elektromobility jako služby, která kombinuje veřejnou dobíjecí síť s dodávkami elektřiny v rámci speciálního tarifu a postupně nabídne infrastrukturní řešení pro domácnosti i firmy.

Foto popis|