

Príručka elektromobilistu

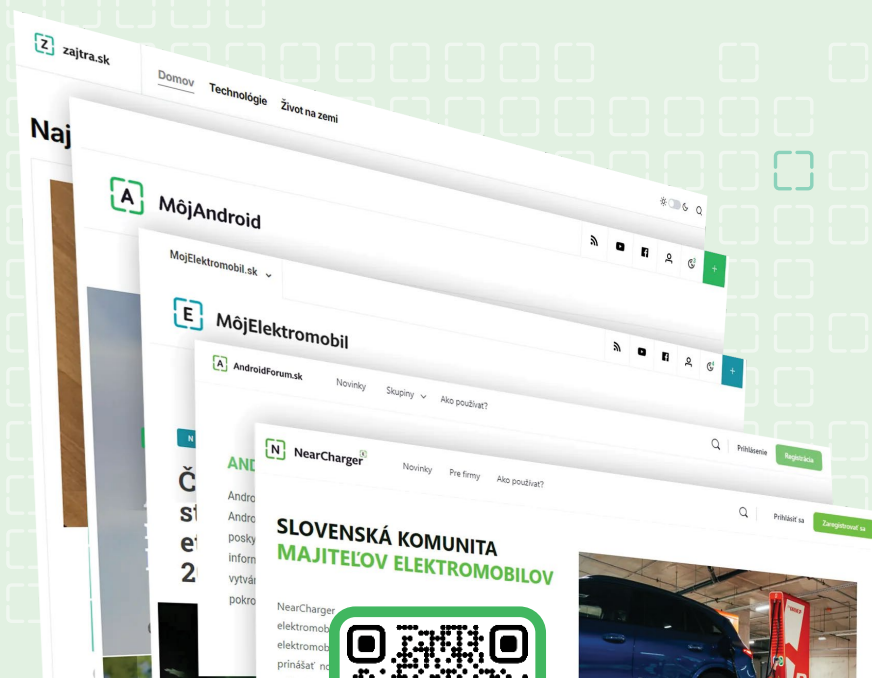
Príbehy ľudí, ktorí prešli
na elektromobilitu

2025



TECHNOLOGICKÉ VYDAVATEĽSTVO SO ZAMERANÍM NA INOVÁCIE A TECHNOLOGIE PRE BUDÚCNOSŤ

Zajtra Studio s.r.o. je technologické vydavateľstvo, pod ktoré patria portály **MôjAndroid**, **MôjElektromobil**, **Zajtra** a komunitné portály **AndroidFórum**, **NearCharger**. Do nášho portfólia patria aj technologické konferencie **eFleet Day** a **Salón Elektromobilov**, ktoré **zastrešujú elektromobilitu na Slovensku** pre firemných a koncových zákazníkov.



www.zajtrastudio.sk

Obsah

Editoriál	5
Ivana: Skúsenosti s elektromobilom v paneláku	7
Milan a jeho cesta k testovaniu elektromobilov na Elektromobil.TV	9
Rastislav: Elektromobilita na diaľnici a skúsenosti s Mercedes-Benz EQS SUV	12
Viktor: 50-tisíc kilometrov ročne na elektromobile	16
Ivan a jeho i3-ka: Technologicky zaujímavé autíčko z karbónu	20
Martin a jeho cesta k elektromobilite: Prečo som si vybral Volkswagen ID.3	28
Škoda - váš partner na ceste k udržateľnosti v roku 2025	34
Cesta elektromobilom z Bratislavy do Košíc	36
Elektrickým kabrioletom za teplom do Chorvátska	40
Koľko dokážete ušetriť s elektromobilom?	45
2 500 km na dovolenku s Mercedes-Benz EQV	49
4 osoby, 5 krajín a 3 noci strávené v aute: Cesta k moru s elektromobilom	52
Ako optimalizovať fotovoltiku s elektromobilom?	54
Nabíjacia sieť na Slovensku v roku 2025	59
Ako ušetriť prevádzkou elektromobilu na daňovo-odvodových položkách?	61
OMV eMotion - efektívne nabíjanie na cestách	64
Prečo OMV eMotion?	65
Porovnanie spotreby testovaných elektromobilov	66



Na plný výkon

Plne elektrický eCitan, eVito a eSprinter.

Prípravené na každú výzvu. Vyberte si elektrickú dodávku, ktorá najlepšie vyhovuje vášmu podnikaniu a dodajte svojmu pracovnému dňu novú energiu.

Definujeme elektrický pohon.



Mercedes-Benz



eCitan | WLTP: spotreba elektriny v kWh/100 km (kombinovaná): 20,9 - 18,3; emisie CO₂ v g/km (kombinované): 0.
eSprinter | WLTP: spotreba elektriny v kWh/100 km (kombinovaná): 42,6 - 17,6; emisie CO₂ v g/km (kombinované): 0.
eVito | WLTP: spotreba elektriny v kWh/100 km (kombinovaná): 27,9 - 21,6; emisie CO₂ v g/km (kombinované): 0.

Editoriál

Elektromobilita je s nami už nejaký ten piatok - čoraz viac ľudí s ňou má skúsenosti, čoraz viac ľudí získava aspoň základnú orientáciu v problematike. O tom svedčí aj počet elektromobilov na Slovensku, ktorý sa ku 31.12.2024 medziročne zvýšil o 53 % na vyše 15-tisíc kusov. Tak, ako sa vyvíja situácia v oblasti elektromobility, sa vyvíja aj naša príručka.

Prvé vydanie príručky bolo zamerané na vysvetlenie základných pojmov a oboznámenie čitateľa s problematikou. Pre rok 2024 sme už zvolili iný prístup - základy uvoľnili priestor našim skúsenostiam a radám pre výber elektromobilu. Nová Príručka elektromobilistu tento vývoj nasleduje. Dnes sa s nami mnohí delia o vlastné skúsenosti s elektromobilitou a položené otázky sa týkajú skôr technických riešení, porovnania, či našich skúseností. V tomto duchu sme pripravili aj novú Príručku elektromobilistu, kde sme dali podstatný priestor vám, našim čitateľom.

V najrozmanitejších príbehoch elektromobilistov, ktorí si výberom prvého elektromobilu prešli už pred niekoľkými rokmi a veľa z nich aktuálne vlastní aspoň druhý elektromobil, napríklad zistíme, aké to je a či sa oplatí mať elektromobil aj človeku, ktorý býva v paneláku.

Stovky tisíc elektrických kilometrov našich čitateľov doplnia aj naše jedinečné

skúsenosti - ako sme bez nabíjania prešli z Bratislavy do Košíc pod 4 hodiny a ešte nám zostalo 31 % baterky, výlet k moru s elektrickým kabrioletom, veľkým SUV a rodinným vanom a priestor dostala aj fotovoltika, na ktorú sme sa pozreli v súvislosti s elektromobilitou najmä z pohľadu nákladov.

Už tradične sme venovali časť Príručky aj aktuálnemu stavu nabíjacej siete na Slovensku a mape nabíjacích staníc, ktorá sa z roka na rok zahusťuje. Aktuálnu tému zastupuje daňovo-odvodové zvýhodnenie služobného elektromobilu na súkromné účely a pre tých, ktorí práve teraz vyberajú svoj prvý, druhý, alebo už niekoľký elektromobil na záver prinášame porovnanie spotreby a teoretického dojazdu najnovších modelov elektromobilov, ktoré sme testovali v uplynulých týždňoch spolu s odkazmi na testy vybraných modelov.

V prípade, že elektromobil ešte nevlastníte, sme presvedčení, že vám aj príbehy pomôžu zistiť viac o živote s elektromobilom v najrôznejších podmienkach, a že dnes už neexistuje spôsob prevádzkovania vozidla, na ktorý nenájde vhodný elektrický model.

Prajem vám kladne nabitú čítanie,

Tomáš Meňuš

Šéfredaktor portálu MójElektromobil.sk

Tesla na kľúč

Výhodne a bez starostí



- Nové Tesly za najlepšie ceny
- Overené jazdené Tesly
- 9 rokov skúseností
- Viac ako 1.000 dodaných Tesiel

DriveTesla.sk

Showroom, Galvaniho 6, Bratislava

Ivana: Skúsenosti s elektromobilom v paneláku

Pre elektromobil sa rozhodla pri výbere nového rodinného auta, pričom ju Volvo C40 zaujalo dizajnom a výkonom. Nabíja výhradne na verejných staniciach v blízkosti paneláku a využíva mesačný paušál. Väčšinu jász absolvuje po meste a s elektromobilom zatiaľ nemala žiadne technické problémy. Aj pri verejnom nabíjaní sú náklady na prevádzku výrazne nižšie ako pri predošlom dieslovom aute. Ak by sa mala rozhodnúť znova, určite by si opäť vybrala elektromobil.

Prečo ste sa rozhodla pre elektromobil?

Čím si vás získal model,
ktorým práve jazdíte?

Vyberali sme nové rodinné auto, doteraz som jazdila na Volvo XC 60, chceli sme znova Volvo a model C40 nás zaujal svojím dizajnom, nevyzerala ako klasické Volvo. Je to crossover, s dvomi motormi, s kapacitou batérie 82 kWh, 300 kW, AWD, zrýchlenie z 0 na 100 za 4,7 s.



**Ste spokojná so súčasným
stavom nabíjacej infraštruktúry?
Kde vidíte najväčšie rezervy?**

Ja osobne by som ocenila viac AC nabíjačiek na sídlisku. Sieť nabíjacích staníc sa síce rozrastá, ale väčšinou sú to rýchlonabíjačky.

**Máte nejakú zaujímavú príhodu
zo svojich jász?**

Zaujímavú príhodu nemám, ale celkom ma vždy potešia stretnutia na nabíjačkách, ak si chce niekto pozrieť moje auto a porovnať.

Test Volvo C40
Recharge Twin:
Poriadna dávka
výkonu

mojelektromobil.sk/volvo-c40-test/



**Ako riešite nabíjanie? V prípade,
že využívate verejné nabíjacie stanice,
máte zaplatený nejaký mesačný
program?**

Bývam v paneláku takže sa nabíjam na verejných nabíjacích staniciach priamo u nás na sídlisku, v dostupnosti 500 m od paneláku mám dve nabíjacie stanice. Mám zaplatený najvyšší mesačný program od ZSE Drive, kde mám predplatených 400 kWh

Aká je spotreba
dnešných
elektromobilov
v prepočte
na benzín?

[mojelektromobil.sk/
spotreba-elektromobily-vs-benzin/](https://mojelektromobil.sk/spotreba-elektromobily-vs-benzin/)



**Aké trasy s autom jazdíte najčastejšie,
a akú máte spotrebu?**

Jazdím 90 % krátke trasy po meste, práca, obchod, krúžky, väčšinou v čase dopravnej špičky, kedy mám vyššiu spotrebu. V zime sa pohybuje okolo 26 kWh/100 km, v lete je to okolo 20 kWh/100 km. Ale nejazdím na spotrebu, skôr svižne, auto má 408 koní a plne využívam jeho potenciál. :)

Mimo mesto po okreskách mám spotrebu okolo 17 kWh/100 km, po diaľnici to závisí od rýchlosti a počasia kde sa viem dostať aj na hodnotu 20 ale aj na 35 kWh/100 km. Úplne ideálnu spotrebu mám v lete počas prázdnin, keď sú prázdne cesty a vtedy je to okolo 15 kWh/100 km.

**Akú najdlhšiu trasu ste absolvovali?
Chodíte s elektromobilom
aj na dovolenky do zahraničia?**

Zatiaľ asi cesta do Prahy a späť, cestu z Prahy do Bratislavy po diaľnici som dokázala v zime urobiť bez prestávky na nabíjanie. Zatiaľ sme na dovolenke autom neboli, ale nemala by som s tým problém.

**Aké sú vaše ročné/mesačné náklady
na prevádzku vozidla?**

Mesačný paušál za 89,- €. V zime má auto väčšiu spotrebu a teda nabíjam viac a niečo málo doplácam, ale v lete mi to stačí. Pre porovnanie - pri predchádzajúcom aute som mesačne tankovala naftu za cca. 150 €. Ďalej platím ročne 1 600 € za PZP plus havarijné poistenie.

**Aké máte skúsenosti so servisom?
Museli ste už riešiť nejaké opravy?
Ako to prebiehalo a koľko vás to stálo?**

Prvý servis ma čaká po 2 rokoch alebo 30 000 km, auto mám rok a pol a zatiaľ som servis nepotrebovala. Musela som vymeniť pneumatiku po defekte, ktorá bola o niečo drahšia.

**Ktorý elektromobil vás doteraz najviac
zaujal a prečo?**

Neviezla som sa v inom EV, ale páčia sa mi Kia EV6 a Porsche Taycan.



**Čo by ste poradila/odporučila človeku,
ktorý seriózne uvažuje nad kúpou
elektromobilu?**

Ak by som sa mala znova rozhodnúť, či kúpiť elektrické alebo iné, určite by som si kúpila elektrické. S nabíjaním nemám žiadne problémy, kto má rodinný dom, to bude mať určite ešte jednoduchšie a lacnejšie, kto má garáž v meste, tak rovnako.

Milan a jeho cesta k testovaniu elektromobilov na Elektromobil.TV

Milan začal s elektromobilmi v roku 2014 s Nissanom Leaf, ktorý ho úplne pohltil, až sa to premietlo do jeho profesie. Auto si nechal aj naďalej a hoci ich ako profesionálny recenzent elektromobilov testuje mnoho na kanáli Elektromobil.TV, súkromne si túto zimu vybral nový Volkswagen ID.7 Tourer pre jeho dojazd, rýchle nabíjanie a komfort. Každému záujemcovi o elektromobil odporúča hľadať fakty a skúsenosti od reálnych používateľov.

**Prečo ste sa rozhodli pre elektromobil?
Čím si vás získal model,
ktorým práve jazdíte?**

Moje začiatky s elektromobilom sa ťahajú ešte do roku 2014, kedy som mal prvú príležitosť jazdiť s Nissanom Leaf. O 4 roky neskôr som si rovnaké auto kúpil. Bolo to mierne jazdené auto a úplne ma chytilo za srdce. Jazdil som výrazne viac ako so spaľovacím autom dovtedy a veľkosť mojej rodiny vyhovovalo tiež. Trochu kompromisom bol dojazd, no dokázal som si nabíjania naplánovať tak, aby ma neobmedzovali. Koncom roka 2024 však prišla možnosť posunúť sa a kúpiť auto, ktoré je pre moje fungovanie bez jediného kompromisu a pomohlo vyriešiť miznúce CHAdeMO konektory, ktoré slúžia na nabíjanie starých Nissanov. Vybral som Volkswagen ID.7 vo verzii Tourer, teda combi. Ak je na výber, vždy si zvolím

klasickú karosériu pred SUV, a preto bola ID.7 aj voľba rozumu. Má vynikajúce nabíjanie, doslova obří priestor v interiéri a výbavu, o ktorej konkurenti ani nesnívajú. A komfort doteraz nebolo správne definované slovo :) Je úžasné komfortné a pohodlné.

**Ako riešite nabíjanie? V prípade,
že využívate verejné nabíjacie stanice,
máte zaplatený nejaký mesačný
program?**

Testujem elektromobily profesne, takže nie som úplne štandardný užívateľ. Svoje autá dobíjam v drvivej väčšine z FVE na streche a testovacie autá veľakrát iba na DC staniciach kvôli získaniu testovacích hodnôt. Paušál nemám, striedam ZSE Drive, Greenway, Ionity a OMV. Ak by som využíval primárne jedného poskytovateľa, paušál s voľnými kWh si určite predplatím.

**Ste spokojný so súčasným
stavom nabíjacej infraštruktúry?
Kde vidíte najväčšie rezervy?**

Rezervy sú v možnostiach AC nabíjania. Hlavne v mestách, na sídliskách, pred obchodmi. DC sieť je už dnes hustá





OMV

 **eMotion**

**Efektívne
nabíjanie
na cestách**

- Ultrarýchlo
- Bezpečne
- Občerstvenie a zázemie
- Výhodné lokality
- Dostupnosť 24/7
- Rôzne možnosti platby

Viac na omv.sk/emotion.



a pokrytie dobré. Ale pomalé AC nabíjanie ešte má čo dobiehať.

Máte nejakú zaujímavú prírodu zo svojich jász?

V prvých rokoch s Nissanom to boli pravidelné zvedavé otázky, pristavenie sa ľudí na nabíjačke, otáčanie hlavou za mojim autom. Bolo zaujímavé byť na začiatku niečoho nového. Dnes je už elektromobil bežná vec a tak ho berú aj ľudia.

Aké trasy s autom jazdíte najčastejšie, a akú máte spotrebu?

Bývam neďaleko Bratislavy, takže takmer každá jazda u mňa začína na obchvate plnou rýchlosťou 130 km/h. S Leafom som po diaľnici chodil kvôli dojazdu málo a dlhodobé priemerné spotreby primárne z mesta boli aj so zimou okolo 15 kWh. S novým autom mám za sebou iba prvú zimu a aj tu som sa s veľkou časťou diaľnic zmestil tesne pod 20 kWh / 100 km.

Akú najdlhšiu trasu ste absolvovali? Chodíte s elektromobilom aj na dovolenky do zahraničia?

S testovacími autami jazdím každé leto do zahraničia. Dnešné autá stačí cestou nabíjať len raz a ste v cieľovej destinácii. So svojim Volkswagenom mám na toto leto veľké plány a dlhé výlety. Uvidíme, koľko sa podarí zrealizovať.

Aké sú vaše ročné/mesačné náklady na prevádzku vozidla?

Nissan Leaf je staré auto bez záruk a keďže mám doma na to podmienky, občasné servisné veci si riešim vo svojej réžii (peľový filter, brzdová kvapalina, rameno zavesenia). Bavíme sa tak odhadom možno o investíciách pár desiatok € ročne + raz za čas sada pneumatík. S Volkswagenom to uvidím až časom. Našiel som si servis mimo Bratislavy, kde sú ceny priaznivé.

Aké máte skúsenosti so servisom? Museli ste už riešiť nejaké opravy? Ako to prebiehalo a koľko vás to stálo?

Nissan servis nikdy nevidel, je mimoriadne spoľahlivým a jednoduchým elektromobilom. ID.7 som vybral aj preto, že má výborný servisný interval 2r/bez obmedzenia kilometrov, takže do servisu naozaj len raz za čas na „preventívku“



Ktorý elektromobil vás doteraz najviac zaujal a prečo?

Neviem vybrať len jeden. Moje srdcovky sú práve Volkswagen ID.7, Volkswagen ID. Buzz, ale z hľadiska technológií a jazdy ma fascinoval Hyundai Ioniq 5N. Mám rád aj elektromobily od BMW, pretože fungujú tiež vynikajúco a jazdia ešte lepšie. Určite v pomere cena/úžitok je atraktívna aj Tesla Model Y.

Čo by ste poradili/odporučili človeku, ktorý seriózne uvažuje nad kúpou elektromobilu?

Tak, ako pri každej odbornej téme - hľadať informácie od relevantných zdrojov. Nevytvárať si názory na facebooku, alebo na základe nejakého bulvárneho článku. To je to najhoršie a nemá to nič s realitou. Treba sa pýtať majiteľov a hľadať čo najviac testov auta, ktoré diváka zaujíma a rozmýšľa nad ním.

Rastislav: Elektromobilita na diaľnici a skúsenosti s Mercedes-Benz EQS SUV

Elektrický pohon ho zaujal už dávnejšie pri plug-in hybride, čo ho postupne priviedlo k čistým elektromobilom, s ktorými najazdil už vyše 300 000 kilometrov. Začínal s Audi e-tron, neskôr prešiel na Mercedes-Benz EQS SUV. Pri jeho vysokých nájazdoch a častých diaľničných jazdách oceňuje pokrok v technológii – aj väčší model dokáže jazdiť s nižšou spotrebou, než menší spred pár rokov. Každému záujemcovi o elektromobil odporúča vopred sa oboznámiť s efektívnym spôsobom nabíjania pre svoje potreby.

Prečo ste sa rozhodli pre elektromobil? Čím si vás získal model, ktorým práve jazdíte?

Do roku 2017 som dlhé roky jazdil s prémiovými autami (Audi Q7 4,2 TDI, 2x Mercedes-Benz GL 500). V 2017 som prešiel na Audi Q7 PHEV a električka ma oslovila. Bolo to niečo technologicky nové a musel som si k tomu niečo naštudovať. Potom som v 2020 prešiel na čisté EV Audi e-tron a v 2023 na Mercedes-Benz EQS SUV. Auto mi plne vyhovuje veľkosťou, modernými technológiami, pohodlím, je to elektrické pokračovanie GL-a, ktoré som mal v minulosti dve a bol som spokojný.



Test Mercedes-Maybach EQS 680 SUV: Dokonalosť za štvrt' milióna, až na pár drobnosti

mojelektromobil.sk/test-mercedes-maybach-eqs-680-suv/

Ako riešite nabíjanie? V prípade, že využívate verejné nabíjacie stanice, máte zaplatený nejaký mesačný program?

Základom nabíjania je domáce AC nabíjanie (tiež vo firme a na chate). Mám aj zaplatené 2 paušály v Greenway (50 kWh) a ZSE (30 kWh). Keď treba tak využijem aj IONITY paušál.

Ste spokojný so súčasným stavom nabíjacej infraštruktúry? Kde vidíte najväčšie rezervy?

Som čiastočne spokojný. Na Slovensku ma teší pripravovaný projekt nabíjacích staníc na diaľniciach. Pri mojich cestách mi chýba nabíjací UFC HUB pri Liptovskom Mikuláši. Spomalilo sa budovanie AC nabíjačiek, ktoré sú potrebné aj pre zodpovedných vodičov PHV. V Chorvátsku okrem IONITY nespravili od 2020 na trase Záhreb – Split nič a tento rok



ak sa IONITY Gospič nerozšíri o ďalšie stojany, bude, kritický. V Taliansku mi vadí, že nabíjacie stanice sú väčšinou mimo diaľnice a treba prejsť tam a späť cez mýtné brány. V Rakúsku, Nemecku a Švajčiarsku nemám čo vytknúť, vždy, keď tam idem, je tam niečo nové.

Máte nejakú zaujímavú príhodu zo svojich jazd?

Nespomínam si na nič výnimočné, čo len potvrdzuje, že jazda s EV nie je žiadne dobrodružstvo, ale normálna vec

Aké trasy s autom jazdíte najčastejšie, a akú máte spotrebu?

Trenčín – Bratislava, dlhodobú spotrebu mám 25,4. E-tron mal okolo 27, vidím technologický pokrok, väčšie a ťažšie auto má teraz menšiu spotrebu.



Veľký test spotreby a dojazdu elektromobilov 2024

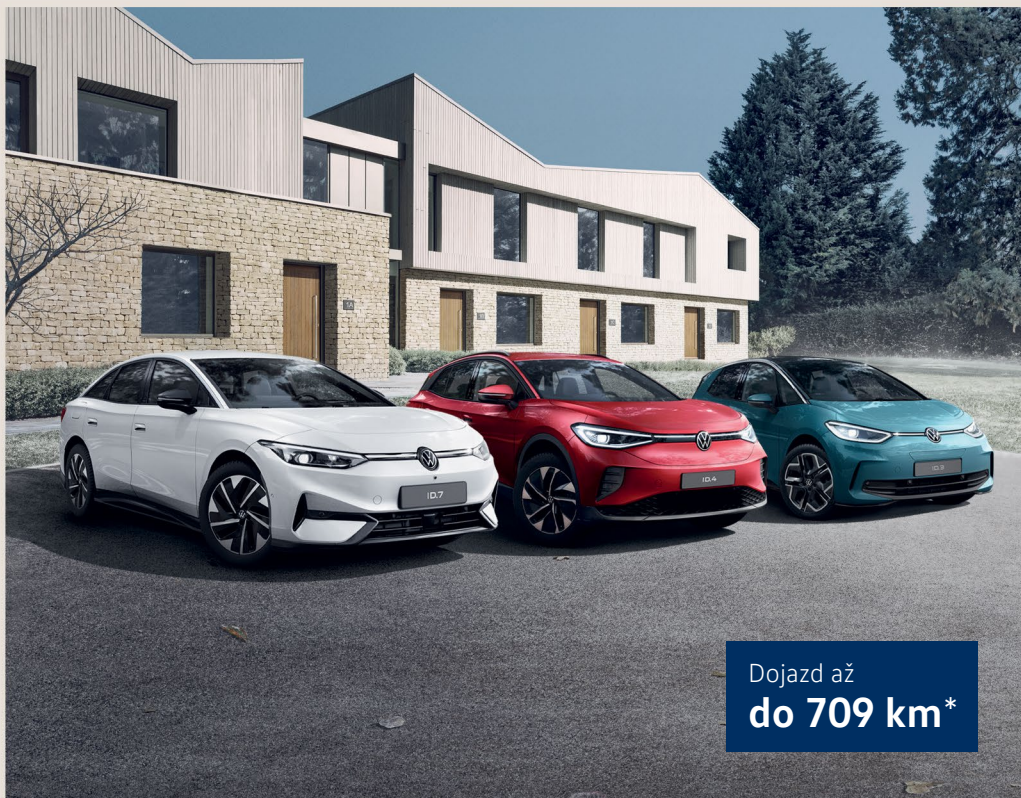
mojelektromobil.sk/velky-test-spotreba-dojazd-elektromobilov/

Akú najdlhšiu trasu ste absolvovali? Chodíte s elektromobilom aj na dovolenky do zahraničia?

Trenčín – Verbier na juhozápade Švajčiarska a s E-tronom Trenčín – Miláno. Samozrejme, bežne chodím dlhšie trasy do zahraničia, vrátane Chorvátska.

Aké sú vaše ročné/mesačné náklady na prevádzku vozidla?

Náklady na nabíjanie sú niekolo 100 € pri mesačnom nájazde cca 5 000 km, oproti GL 500 to bolo za týždeň. Doma využívam dvojtarifnú sadzbu a nabíjam v noci + fotovoltika. Pri e-trone to bolo viac, mal väčšiu spotrebu a menšiu batériu, takže nabíjania mimo domu bolo viac.



Dojazd až
do 709 km*

Každý člen rodiny si vyberie

Volkswagen prináša generáciu plne elektrických modelov s označením ID.

S rýchlym nabíjaním až do 200 kW, rýchle nabíjanie z 10 na 80 % už od 28 minút. Nové elektrické motorizácie sú dostupné pre modely ID.3, ID.4, ID.5, ID.7 a ID.7 Tourer.

Technické výhody nových elektrických vozidiel:

Na výber je množstvo motorizácií od 125 kW/170 k až do 250 kW/340 k aj verzie s pohonom všetkých kolies. Dojazd v čisto elektrickom režime až do 709 km (v závislosti od modelu). Batérie so zárukou 8 rokov/160 000 km. Možnosť rýchleho nabíjania DC s výkonom až do 200 kW aj štandardného nabíjania AC s výkonom 11 kW. Prestávka 10 minút na nabíjanie postačuje na dojazd až do 236 km (v závislosti od modelu).

*v závislosti od modelu.



**Aké máte skúsenosti so servisom?
Museli ste už riešiť nejaké opravy?
Ako to prebiehalo a koľko vás to stálo?**

Mercedes-Benz je podpriemerne poruchový, momentálne riešia sporadické chybové hlásenia viacerých asistentov. Audi bolo nadpriemerne poruchové, viackrát menili spätné kamery kvôli vnútornej vlhkosti, výmena zadného motora a poloosí, kvôli priesaku chladiacej kvapaliny do motora (30 dní v servise), výmena nabíjacieho konektora, a viacero drobných porúch. Všetky boli v záruke a bolo poskytnuté náhradné auto, ak servis trval dlhšie. S oboma servismi v Trenčíne som spokojný, som tam dlhoročný zákazník.

Ktorý elektromobil vás doteraz najviac zaujal a prečo?

Za najlepší elektromobil na Slovenskom trhu považujem Porsche Taycan / Audi e-tron GT. Vynikajúce 800 V nabíjanie a najnovšie technológie. Z neprémiového segmentu sú to Kia EV9 a EV6. Obe 800 V a výborný pomer ceny a toho, čo za ňu dostanem.

Čo by ste poradili/odporučili človeku, ktorý seriózne uvažuje nad kúpou elektromobilu?

Odporúčam aby sa „pohrať“ s aplikáciou Abetter routeplanner, prípadne jej webovou verziou a nasimulovať si svoje štandardné, aj občasné jazdy, nastaviť si konkrétne auto, počasie apod., tak zistí, čo ho čaká a či to bude vyhovovať. Zatiaľ by som odporúčal ísť do EV najmä tým, ktorí môžu nabíjať doma. Dôležité je si naštudovať, ako žiť s EV, predajcovia to nerobia, a potom vidíme, ako vodiči sedia v aute a nabíjajú na UFC s 95 % SOC, namiesto toho, aby odišli s max 80 % k ďalšej UFC a podobne. Jasne treba komunikovať výhody a nevýhody. Určite treba viac plánovať a na obed sa zastaviť tak, kde sa dá dobre nabiť a nie pri obľúbenej reštaurácii. Ak sa ponáhľam na dlhšej trase, využívať AC nabíjanie (v zmysle pravidiel „ak auto stojí, má sa pomaly nabíjať“), ale aj etiku pri nabíjaní.



Viktor: 50-tisíc kilometrov ročne na elektromobile

Elektromobily ho fascinovali už na vysokej škole, prvý si kúpil spontánne. Nabíja hlavne doma z fotovoltiky, verejne najčastejšie na Tesla Superchargeroch. Ročne najazdí 50 000 km s nákladmi na energiu okolo 400 – 500 €. Servis zatiaľ nepotreboval.

**Prečo ste sa rozhodli pre elektromobil?
Čím si vás získal model,
ktorým práve jazdíte?**

Pre elektromobil som sa rozhodol ešte na vysokej škole. Fascinovala ma technológia a jednoduchosť celého systému, jednoducho nakoľko som bol elektrotechnik, tak som tomu rozumel a viac som k tomu inklinoval. V tom čase som si aj povedal, že ak raz príde možnosť na kúpu elektromobilu, tak idem okamžite do toho. Nakoniec som si svoj prvý elektromobil kúpil úplne spontánne. Môj ocino si išiel vyberať nové auto (ja som nemal v pláne kupovať auto), a chcel plug-in hybrida. Prišli sme do predajne Peugeotu, kde mali vedľa seba 2 vystavené kusy. Bielu hybridnú 3008 a modrú plne elektrickú 2008. Okamžite sa nám obom zapáčili, a ešte v ten deň sme ich aj kúpili.

Aktuálne však jazdím na Tesle model 3 ročník 2021, ktorú som vymenil



s Peugeotom, pretože ma Tesla vždy zaujímal. Aj túto Teslu som kúpil spontánne, išiel som náhodou okolo autobazáru, ani som nemal v pláne sa tam zastaviť, ale zastavil som sa. Moja Tesla tam bola vystavená, odskúšal som, dohodli sme sa na cene výkupu Peugeotu a cene Tesly, a v priebehu dňa som aj odchádzal s novým autom. Toto auto ma zaujalo najmä svojou jednoduchosťou a minimalizmom, a najmä možnosťou nenosiť kľúčik od auta, čo ozaj nemám rád. A čo je najhlavnejšie spotrebou.

Ako riešite nabíjanie? V prípade, že využívate verejné nabíjacie stanice, máte zaplatený nejaký mesačný program?



Nabíjanie riešim v 75 % doma z fotovoltiky, nakoľko nemám fixnú pracovnú dobu, tak sa snažím využívať najmä nabíjanie cez deň. Čo sa týka zvyšných 25 %, tak využívam verejné nabíjanie, najmä na Tesla Supercharger, kvôli jednoduchosť a cene, a na druhom mieste e-join, takisto kvôli

cene. Greenway využívam na cesty do zahraničia, aj to len výnimočne. A po zlých skúsenostiach so ZSE Drive, od nich žiadnu službu nevyužívam a ani neplánujem.

V letných mesiacoch (období dovolení), si zvyknem zaplatiť mesačný program od Greenway (v lete zvyknú mať akcie), inak nevyužívam žiadny mesačný program.

**Ste spokojný so súčasným stavom nabíjacej infraštruktúry?
Kde vidíte najväčšie rezervy?**

So stavom nabíjacej infraštruktúry som osobne spokojný, samozrejme máme hluché miesta, no nič čo by mne osobne spôsobilo niekedy problém. Čo sa týka úseku D1 (BA-TN), tak ten je naozaj dosť slabý na nabíjačky. Najväčšie medzery však vidím že mnoho staníc sú len po 2 konektory, chýbajú nám huby. A potom obsadené nabíjačky buď spalovákmi, ale aj elektromobilistami, ktorí nenabíjajú, len jednoducho využívajú dané parkovacie miesto. Toto je žiaľ dosť veľký problém, ktorý len nabera v posledných rokoch na obrátkach.

Máte nejakú zaujímavú príhodu zo svojich jazd?

Medzi moje najzaujímavejšie príhody z elektromobility patrí výlet do Talianska, kde sme nakupovali talianske potraviny, nakoľko milujeme ich kuchyňu. Ostávali nám ešte 2 dni do odchodu domov, a cez deň bolo vonku bolo cez 30 stupňov Celzia. Kufor sme mali plný nákupu, ale aj chladených potravín. A nakoľko to bolo treba

udržať v chlade, tak sme auto využívali ako chladničku. Cena AC nabíjania bola tak nízka že sa nám oplatilo nechať auto 2 dni zapojené a nechať neustále zapnutú klimatizáciu.

Aké trasy s autom jazdíte najčastejšie, a akú máte spotrebu?

Moje najčastejšie trasy sú 70 % diaľnice a 30 % mesto. Dochádzam po diaľnici do Bratislavy a cez deň jazdím hlavne v meste. V kombinovanej spotrebe v zime mám na Tesle Model 3 hodnotu 16 kWh / 100 km a v lete je to 12 kWh / 100 km, pri maximálnych povolených rýchlostiach.



Akú najdlhšiu trasu ste absolvovali? Chodíte s elektromobilom aj na dovolenky do zahraničia?

Najdlhšiu trasu som absolvoval v lete 2023 s Peugeotom E-2008 za 6 dní 3000 km. To sme mali rodinnú dovolenku, spravili sme si roadtrip. Vyrážali sme z Bratislavy smer Bibione, Benátky, Rimini, Florencia, Pisa, Como, Passo di Stelvio a naspäť BA. Toto celé sme absolvovali so spotrebou 18 kWh, a celkovo som za cestu zaplatil 138€ + mesačný paušál 14,99€ v tej dobe od Greenway. Na celej trase sa nevyskytol

Hyundai INSTER.

Plne elektrický.



함께할래요?

Už od

23 250 €



Všetko je raz v živote po prvýkrát. Zaži nepoznaný druh jazdy s úplne novým Hyundai INSTER. Kompaktné elektrické vozidlo, ktoré je rovnako individuálne ako ty. Bez ohľadu na to, aké sú tvoje plány, Hyundai INSTER sa prispôbi tvojim potrebám. Stačí naložiť stan, zobrať kamošov a roadtrip sa môže začať. Objav viac na www.hyundai.sk



5 ROKOV **Záruka**
bez obmedzenia kilometrov

8 ROKOV **Záruka**
na batériu/160 000 km

Údaje o kombinovanej spotrebe a kombinovaných emisiách CO₂ pre Hyundai INSTER s 42 kWh batériou, 15" diskami kolies, 2WD (WLTP – odhad): kombinovaná spotreba elektrickej energie 14,3 kWh/100 km; kombinované emisie CO₂: 0 g/km. Viac informácií na www.hyundai.sk. Zobrazenie vozidla je ilustračné.

¹ Hyundai 5-ročná záruka bez obmedzenia počtu najazdených kilometrov sa vzťahuje len na vozidlá Hyundai, ktoré boli pôvodne predané cez autorizovaného predajcu Hyundai koncovému zákazníkovi. Podmienky sú stanovené v záručnej knižke.

² Záruka 8 rokov alebo 160 000 km sa vzťahuje na elektrické batériové jednotky. Podmienky v jednotlivých štátoch sa môžu líšiť. Podrobnejšie informácie poskytnú autorizovaní predajcovia Hyundai.

ani jeden jediný problém s dostupnosťou nabíjajúcich staníc. S elektromobilom chodíme pravidelne aj na dovolenky, doma máme len elektromobil. Odkedy sme kúpili prvý elektromobil, tak sme predali aj druhé auto v rodine, čo bol benzínák. Tá jednoduchosť a bezstarostnosť o to auto je úžasná.

Aké sú vaše ročné/mesačné náklady na prevádzku vozidla?

Celkovo za rok nabijem okolo 6000-7000 kWh aj s domácim a verejným nabíjaním spolu. Toto celé ma ročne stojí (aj s ohľadom na fotovoltaiku) cca 400-500 €. Ročný najazd mám cca 50 000 km.

Mesačné náklady sa hýbu cca na úrovni 46 € (podľa Tesla aplikácie) - aj toto je podľa aktuálnej výroby fotovoltaiky, podľa toho či nabijam doma alebo vonku.



Test
Peugeot e-2008 GT:
Takto má podľa nás
vyzerat' facelift

mojelektromobil.sk/test-peugeot-e-2008-gt-takto-ma-podla-nas-vyzerat-facelift/



Aké máte skúsenosti so servisom? Museli ste už riešiť nejaké opravy? Ako to prebiehalo a koľko vás to stálo?

So servisom ešte skúsenosť nemám, za celú dobu, čo som vlastnil oba elektromobily (Peugeot e2008 a Tesla model 3), som servis nemusel vôbec navštíviť.

Ktorý elektromobil vás doteraz najviac zaujal a prečo?

Najviac ma zaujal elektromobil, Tesla model Y, najmä kvôli priestoru a jednoduchoosti a tiež cene, celkovo minimalizmus tohoto auta je očarujúci. A z iného segmentu elektromobilov, ktorý ma zaujal, je Citroen e-C3. Malý jednoduchý elektromobil, ktorý je aj celkom pekný, príjemne sa jazdí, a je za veľmi ľudský peniaz.

Čo by ste poradili/odporučili človeku, ktorý seriózne uvažuje nad kúpou elektromobilu?

Ak niekto uvažuje reálne nad kúpou elektromobilu, nech si ho najskôr požičia, vyskúša aspoň na pár dní, zváži možnosti nabíjania. Určite je to pohodlné jazdenie, ale netreba robiť kompromisy, a treba si vybrať taký model, ktorý človeku naozaj vyhovuje. Na výber je toho na trhu veľmi veľa, a určite by som sa nebál elektromobility len kvôli možnostiam nabíjania, a preto sa rozhladol po viacerých modeloch, ktoré by som aj vyskúšal. A hlavne elektromobilita nie je len o Tesle ako majú mnohí predstavu, na slovenskom trhu máme množstvo výborných elektrických áut v ponuke.

Ivan a jeho i3-ka: Technologicky zaujímavé autíčko z karbónu

Elektromobily ho fascinovali už na vysokej škole, prvý si kúpil spontánne. Nabíja hlavne doma z fotovoltiky, verejne najčastejšie na Tesla Superchargeroch. Ročne najazdí 50 000 km s nákladmi na energiu okolo 400 – 500 €. Servis zatiaľ nepotreboval.

**Prečo ste sa rozhodli pre elektromobil?
Čím si vás získal model,
ktorým práve jazdíte?**

Myšlienka auta bez škodlivých emisií ma prenasledovala už desiatky rokov. Dlhý som žil v tom, že riešením bude vodič, ale potom sa objavila Tesla. Odvtedy som bol presvedčený o tom, že si elektromobil kúpim, len čo budem mať možnosť. Elektromobilitu sledujem veľmi intenzívne, denne čítam o novinkách, objavoch, technologických úspechoch v tejto oblasti, takže mám veľmi slušný prehľad. Žiaľ, v neprospech elektromobilu hovorila hlavne finančná stránka – batériové autá boli a sú stále veľmi drahé. A tak som stále iba sníval.

Potom prišiel zaujímavý zvrat – v roku 2021 som v nejakom inzeráte z autobazáru videl BMW i3 za cenu pod 20.000,- €. To bolo myslím prvé elektroauto pod túto hranicu, ktoré som videl. Ešte stále bez vážnejšieho úmyslu som prehovoril manželku, aby sme sa šli na ňom previezť. Myslím, že to rozhodlo, lebo už prvý kontakt s ním znamenalo „lásku na prvý dotyk“. Jeho nekonvenčné riešenia (materiály, dvere, vnútorný priestor) nás oboch prekvapili a očarili. A pre mňa osobne bol veľký zážitok jazda s ním – úžasne jednoduché ovládanie, a hlavne schopnosť vystačiť si vo väčšine prípadov iba s plynovým pedálom, boli prudko návykové.



Aj keď ten konkrétny voz som nakoniec nekúpil, tak ma to priviedlo k hlbšiemu štúdiu toho auta – jeho zaujímavú históriu, detailné technické údaje, výhody aj nevýhody. Naše túžby sa splnili a 22.2.2022 sme sa stali hrdými majiteľmi úžasného auta. O dva dni vypukla vojna na Ukrajine a ceny palív zamierili ku hviezdám...

Ako riešite nabíjanie? V prípade, že využívate verejné nabíjacie stanice, máte zaplatený nejaký mesačný



program?

Mám to šťastie, že vlastním rodinný dom, takže nabíjanie doma nie je problém. Po dlhých prepočtoch, čo sa mi viac oplatí, som si zmenil sadzbu na D4, aby

som mohol nabíjať lacnejšie, a začal som hľadať wallbox, ktorý podporuje riadenie nabíjania v nízkej tarife.

Kým som sa dopracoval k uspokojivému a finančne akceptovateľnému riešeniu, prišiel druhý nečakaný zvrat – rozhodol som sa namontovať si fotovoltiku. Takže stále nabíjam malou a slabou nabíjačkou, ktorá bola vo výbave auta, navyše s prúdom obmedzeným na najnižšiu možnú hodnotu, takže výkon nabíjania je porovnateľný s rýchlovarnou kanvicou... ale na môj bežný denný nájazd 20-30 km to bohato stačí.

Samozrejme, že nabíjaniu mimo domu sa nevyhnem – výlety, návštevy rodiny v 200 km vzdialenom meste, či dovolenky si to vyžadujú. Keďže však 95 % nabíjania je u mňa doma, nepotreboval som predplatené kWh na karte, takže som si zaobstaral základné karty u dvoch poskytovateľov nabíjania, ktoré nevyžadovali paušálne platby. S nimi si bohato vystačím pri jazdách mimo bežného dojazdu.

Ste spokojný so súčasným stavom nabíjacej infraštruktúry? Kde vidíte najväčšie rezervy?

Zatiaľ čo na západnom Slovensku sú minimálne hlavné diaľničné ťahy slušne pokryté, postupom na východ tá hustota klesá. Beriem to ako logický fakt – na východe je elektromobilov aj kvôli ich cene menej, takže logicky aj nabíjačiek nebude tak nahusto.

Čo však beriem ako potešujúci fakt, je aktivita niekoľkých reťazcov, ktoré

zachraňujú svojimi nabíjačkami aj menšie mestá. Preto po Slovensku cestujem bez stresu, že nebudem mať kde nabiť. Zdá sa, že aj ubytovatelia sa začínajú zobúdať, a aj menšie hotely už začínajú budovať nabíjacie miesta.

Čo však zúfalo chýba, sú pomalšie nabíjačky priamo na sídliskách. S nádejou som sledoval projekty nabíjačiek, inštalovaných v lampách verejného osvetlenia (prekvapivo napr. v Dolnom Kubíne), čo by podľa mňa bolo ideálne riešenie. Žiaľ, zatiaľ sa veľmi nepresadzuje...

Máte nejakú zaujímavú príhodu zo svojich jazd?

Jedna z takých sa mi stala hneď na začiatku môjho života s elektromobilom. Elektromobil som kupoval koncom zimy, ale vo výbave mal iba letné pneumatiky. Tak som ho nejaký mesiac držal doma, resp. v teplejších dňoch som pobehal v okolí Trnavy. Až s príchodom jari som ho začal intenzívnejšie používať, a vtedy sa začal občas objavovať pískavý zvuk od zadného kolesa. Postupom času sa to zintenzívňovalo, a nakoniec to pri pomalom posúvaní sa v rámci sídliska bolo počuť tak, že sa ľudia obzerali. Pri znám sa, hanbil som sa, že nerobím dobré



SLOVENSKÁ KOMUNITA MAJITEĽOV A FANÚŠIKOV ELEKTROMOBILOV



Diskusné fóra
a skupiny



Novinky, testy,
aktuality



Exkluzívne benefity
a ponuky



Mapa nabíjacích
staníc



Bazár
elektromobilov



WWW.NEARCHARGER.SK

meno elektromobilom, a BMW zvlášť... :)
To sa už nedalo ignorovať, tak som zašiel
do servisu BMW, kde som problém popísal.
Bol som vtedy veľmi rád, že som ho kúpil
v tom špeciálnom programe so zárukou,
lebo som si nevedel predstaviť, koľko
by mohla stáť oprava zadnej nápravy.
Už tak ma kvárila otázka, ako dlho budem
bez auta. Prekvapenie prišlo ani nie po pol
hodine – telefonát zo servisu. Výsledok
bol prekvapivý – na zadnom kolese chý-
bali tri z piatich skrutiek.

Aké trasy s autom jazdíte najčastejšie, a akú máte spotrebu?

Ako bolo spomenuté, toto mestské vo-
zidielko je využívané najčastejšie v prí-
mestskej prevádzke, to znamená z peri-
férie Trnavy do mesta a blízkeho okolia.
V tomto režime sa mi darí udržiavať celo-
ročnú spotrebu pod 15 kWh / 100 km.

Menej časté, ale stále tradičné jazdy
sú trasy Trnava-Bratislava a Trnava-Brez-
no. Tu už prichádza do úvahy diaľničná
rýchlosť, kedy spotreba stúpa k 20 kWh /
100 km. Musím ale priznať, že na diaľni-
ci zvyčajne jazdím rýchlosťou 110 km/h,
aj keď v prípade jazdy do Brezna by som
mohol ísť rýchlejšie. Dôvodom nie je ani
tak dojazd (aj keď ten tiež hrá svoju
rolu), ale fakt, že to auto má veľmi tvrdé
pruženie (je to taký náš malý „kostitras“),
a hlavne v zákrutách pri vysokej rýchlosti
na tých „galuskách“ nemám pocit stabi-
lity. Obzvlášť na úsekoch v okolí Novej Bane
a za Kremnicou, kde chodievam pomalšie
aj so spaľovákcom.

Akú najdlhšiu trasu ste absolvovali? Chodíte s elektromobilom aj na dovolenky do zahraničia?

Najdlhšiu trasu som paradoxne absolvo-
val nechtiac, ale nutné je priznať, že to ne-
bola súvislá jazda. V lete po kúpe auta som
chcel manželku prekvapiť, a na výročie
nášho prvého stretnutia som objednal do-
volenku v Mýte pod Ďumbierom, kde sme
sa zoznámili. Spojil som to s návštevou
jej rodiny pri Rimavskej Sobote a Brezne,
takže sme si naplánovali okružnú jazdu
polovicou Slovenska, z Trnavy cez Zvolen,
Rimavskú Sobotu a Brezno, až sme skon-
čili pred zamknutým hotelom v Mýte.

Nejako sa totiž nedostala ku mne infor-
mácia, že hotel sa zatvára a objednané
pobyty sa rušia. Po telefóne som sa však
spojil s majiteľom hotela, ktorý nám
ponúkol náhradné ubytovanie v jeho
druhom hoteli – Krompachy-Plejsy! Stál
som poobede o štvrté pod Čertovicou,
so 14% batérie bez rýchlonabíjačky na do-
hľad, bez skúseností ako sa to auto chová
pri jazde do skutočne vysokého kopca,
cca 150 km od miesta, kam som mal ísť,
a bez vízie, kde budem v Krompachoch
celý týždeň nabíjať. Toto je moment, kedy
by ma každý majiteľ spaľováku vysmial.



Nezostalo mi iné, ako vrátiť sa do Brezna, prespať u rodiny a plánovať, čo ďalej. Riešenie bolo jednoduché – druhé ráno som sa cestou zastavil na Táloch, kde som počas príjemnej prechádzky nabil z môjho pohľadu dostatočne na prejazd Čertovicou, a pokračoval som smerom do Krompách s dvomi nabitiami na rýchlonabíjačkách, spojených s občerstvením. Strávili sme na východe Slovenska príjemný týždeň, a nabíjajúc každý deň zdarma na novootvorenej nabíjačke pri Lidli v Krompachoch, sme najazdili stovky kilometrov po Spiši a okolí, vrátane návštevy Košíc a Prešova.

Po týchto skúsenostiach som už nemal strach z dojazdu ani vo východnej časti Slovenska, kde je nabíjačiek pomenej oproti západu. A tiež som sa naučil, že čo mi Čertovica smerom do kopca vezme, to mi z veľkej časti smerom z kopca vráti.

Aké sú vaše ročné/mesačné náklady na prevádzku vozidla?

Náklady na nabíjanie som vzhľadom na komplikovanosť výpočtov s mnohými premennými (denná/nočná tarifa, pokrytie spotreby výrobou FVE a pod.) po namontovaní FVE prestal sledovať – beriem to tak, že pre bežnú prevádzku pri nabíjaní doma nezaplatím nikdy viac, ako 1 euro na 100 km. To je akoby som mal spaľovák so spotrebou 0,6l/100 km.

Druhá vec je pravidelný servis – neplatím výmenu oleja, ani emisnú kontrolu, ale zato platím pravidelné dvojročné prehliadky v autorizovanom servise.

Ostatné veci, ako napr. STK, PZP, havarijné poistenie a pod. platím rovnako ako pri spaľovákoch, niektoré však citeľne drahšie. To je však dané prémiovou značkou a vysokou cenou nového vozidla, takže to beriem ako „daň za BMW“.

Samostatnou kapitolou sú nepravidelné, ale predsa len plánované náklady. Napr. zakúpenie sady zimných pneumatík moja peňaženka oplakávala ešte niekoľko mesiacov. Ale keď sa pozriete na rozmery pneumatík na BMW i3 tak pochopíte, že je to jediné auto, ktoré takéto rozmery používa.

Aké máte skúsenosti so servisom? Museli ste už riešiť nejaké opravy? Ako to prebiehalo a koľko vás to stálo?

Vo všeobecnosti sa predpokladá, že bežný servis elektromobilu by mal byť vďaka jeho jednoduchosti lacnejší. Tých pár vynútených návštev boli drobnosti (vybitá batéria na kľúči, nastavenie svetiel a pod.), pričom sa to zviezlo v rámci záruky. Okrem toho sú tu spomínané pravidelné servisné prehliadky (každé 2 roky) a sezónne prezutie (2x ročne), dohromady priemerne ročne cca 300,- €.



Budúcnosť vášho podnikania



Elektrický modelový rad Ford Transit®
– efektívna a ekologická mobilita
pre vašu firmu.



Ktorý elektromobil vás doteraz najviac zaujal a prečo?

Moja prvá jazda elektromobilom bola na Tesle, čo v tej dobe bolo niečo tak unikátne, že sa to nedalo porovnať s ničím. Napriek tomu neskôr upútal moju pozornosť iný elektromobil – Hyundai Ioniq 5. Skúšobná jazda na ňom bola tiež

Test Hyundai Ioniq 5 N: N ako Najzábavnejší elektromobil

mojelektromobil.sk/
test-hyundai-ioniq-5-n/



veľmi zaujímavá – šoféruje sa pohodlne, je mimoriadne priestorná, poskytuje zaujímavé vychytávky ako napr. V2L, či 360° pohľad vonkajších kamier.

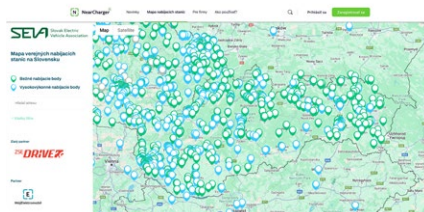
Čo by ste poradili/odporučili človeku, ktorý seriózne uvažuje nad kúpou elektromobilu?

Napriek môjmu nadšeniu z elektromobilov si uvedomujem ich obmedzenia, s ktorými sa nie každý vie alebo chce vysporiadať. Ak niekto najazdí tisíc kilometrov denne bez bezpečnostnej prestávky, ako to občas z príspevkov hejterov



Mapa nabíjacích staníc

nearcharger.sk/mapa-nabijacich-stanic/



na sociálnych sieťach vyplýva, rozhodne by som mu elektromobil neodporúčal.

Pre tých, ktorí predsa len žijú na tejto planéte a používajú auto na také veci ako preprava z bodu A do bodu B, by som odporučil nasledovné:

- Zvážiť svoj bežný denný nájazd a zvoliť si zodpovedajúcu batériu – zbytočne predimenzovaná batéria berie peniaze a pridáva kilá navyše
- Overiť si možnosti nabíjania – majitelia domov či dokonca aj FVE majú v tomto bode jasno, obyvatelia sídlisk by si mali overiť najbližšie okolie, prípadne možnosť inštalácie wallboxu v spoločných garážach
- Spytovať si vlastné odhodlanie, či sú ochotní pri jazde prekračujúcej dojazd auta trochu plánovať zastávky s ohľadom na nabíjanie

Ak sú tieto body vyjasnené, zostáva iba prebrať si rastúcu ponuku elektromobilov a poohliadnuť sa po niečom, čo je srdcu blízke a peňaženke dostupné.

ELEKTROMOBILITA S IVETT

VIDEO SERIÁL



Nový video seriál pre všetkých, ktorí sa chcú oboznámiť s elektromobilitou. Jednotlivými dielmi vás sprevádza sympatická moderátorka Ivett, ktorá prináša užitočné tipy a rady na uľahčenie prechodu na elektromobilitu. Seriál je skvelým sprievodcom pre všetkých, ktorí chcú objaviť výhody elektromobilov a porozumieť technológiám, ktoré ich poháňajú.



[WWW.MOJELEKTROMOBIL.SK/ELEKTROMOBILITA-S-IVETT](https://www.mojelektromobil.sk/elektromobilita-s-ivett)

Martin a jeho cesta k elektromobilite: Prečo som si vybral Volkswagen ID.3

Pre elektromobil sa rozhodol kvôli fotovoltike, nevhodnosti dieslového auta na krátke trasy a výhodnej cenovej ponuke. Nabíja prevažne doma cez fotovoltiku, využíva aj virtuálnu batériu. Ročné náklady na pohon mu vyšli na menej ako 350 €. Oceňuje stabilitu jazdy a nízke prevádzkové náklady. Elektromobil by odporučil najmä tým, ktorí môžu nabíjať doma.

Prečo ste sa rozhodli pre elektromobil?

Čím si vás získal model, ktorým práve jazdíte?

Je to VW ID.3 Pro (58 kWh batéria), bolo kúpené na konci decembra 2023 v Auto Gábel Košice. Ale prevzaté bolo vlast-

Test Volkswagen ID.3 Pro S: Dôkaz, že elektromobil nepatrí len do mesta

mojelektromobil.sk/
test-volkswagen-id-3-pro-s/



ne až 01/24. Rozhodnutie pre konkrétne vozidlo bola kombinácia niekoľkých faktorov:

- Nainštaloval som na dom fotovoltiku a prišlo mi logické využiť prebytky
- Sme 5-členná rodina, a preto máme jedno väčšie auto Seat Alhambra, ktoré je však diesel. Väčšinu času toto auto

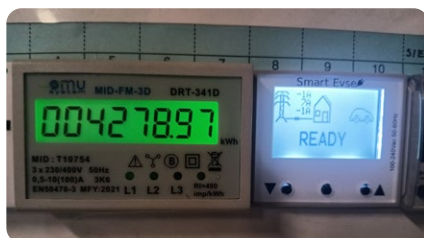
rozvážalo deti do škôl a pod. Spotreba na krátkych trasách tragická. Nehovoriac o tom, že auto na krátkych trasách „trpí“ a nič podobné sa už kúpiť nedá. Tak mi prišlo logické nechať toto auto na rodinné výlety a zabezpečiť niečo menšie na denné používanie.

- Pozitívna skúsenosť člena rodiny – brata, ktorý už elektromobil mal
- A VW asi preto, že som vždy mal viac – menej pozitívne skúsenosti s koncernovými autami. Veľká sieť servisov a pod.
- Na konci roku 2023, boli ID.3 v akcii cca. - 10 000 €

Ako riešite nabíjanie?

V prípade, že využívate verejné nabíjacie stanice, máte zaplatený nejaký mesačný program?

Ako som spomenul vyššie, mám fotovoltiku, takže väčšina nabíjania sa uskutočňuje doma. Keďže som aj troška tech fanda, spravil som si nabíjačku riadenú SMART



EVSE (<https://www.smartevse.nl/>). Výhoda spočíva v tom, že dokážem nabíjať auto aj výlučne z prebytkov FV. Viac menej to vychádza tak, že minulý rok od polovice apríla do začiatku septembra, s malými výnimkami, sme jazdili „na slnko“. Samozrejme v mesiacoch, keď nie je toľko slnečného svitu, nabíjam zo siete, ale aj tam využívam virtuálnu batériu od ZSE, takže cena za kWh je iba distribučný poplatok cca. 6 centov. Zároveň mám aktivovanú aj virtuálnu batériu pre elektromobil a časť prebytkov si posielam priamo na „kartu“ ZSE Drive. Na nej mám paušál „Partner Safe“.

Ste spokojný so súčasným stavom nabíjacej infraštruktúry?

Kde vidíte najväčšie rezervy?

Jedinú výhradu k nabíjacej infraštruktúre mám, že je zatiaľ veľmi nerovnomerne rozložená. V okolí bydliska (Levice) je to pokryté úplne dostatočne, ale napr. pri výletoch od Banskej Bystrice smer Brezno je to bieda, rovnako Orava. Ale zatiaľ sa mi nestalo, že by ma to nejak obmedzovalo. Auto má najazdených 28 000 km a 80 % nabíjani bolo doma.

Máte nejakú zaujímavú príhodu zo svojich jazd?

Neviem či zaujímavú, ale jeden postreh je ten, že na snehu, alebo zľadovatelej ceste, sa človek musí opäť po rokoch sústrediť na to, že má „zadokolku“. S akcelrátorom sa musí napriek protipreklzovému systému manipulovať veľmi opatrne, najmä na kruháčoch. Ale je to naozaj iba pri ľade, alebo snehu. Inak stabilná auta

je porovnateľná asi len s motokárou. Vďaka batériám v podvozku, a tým veľmi nízkemu ťažisku, je stabilita elektromobilu v porovnaní so všetkými ostatnými autami, čo som mal, neskutočná.

Aké trasy s autom jazdíte najčastejšie, a akú máte spotrebu?

Hneď na úvod musím povedať, že diaľnice tvorili z mojich ciest max 10 %, ďalších 40 % tvorili okresky a 50 % mesto. Priemerná spotreba od kúpy vozidla je niečo cez 16 kWh / 100 km. V zime sa pohybuje okolo 20, v lete sa bežne dostávam aj na 12. Je to samozrejme tým, že tých diaľnic je v tom minimum.



Akú najdlhšiu trasu ste absolvovali?

Chodíte s elektromobilom aj na dovolenky do zahraničia?

Zatiaľ som s autom chodil iba po SR. Nakoľko sme väčšia rodina, tak na dovolenky je nám toto auto malé. Najviac som prešiel za deň niečo cez 600 km. Levice – Tatry – Orava a späť (štart s 90 % SoC + 2 DC nabíjania; prvé cca. 25 min Poprad, a Budča 15 min). V prípade väčšieho auta však nevidím žiadny problém ísť s autom

eFleet Day

Elektromobilita vo firmách dostáva zelenú
X-bionic Sphere, Šamorín

9.4. 2025 | eFleet Day
15.10. 2025 | eFleet Day Truck&Bus&Van

Odborné prednášky

Panelové diskusie

Networking

Testovacie jazdy

Výstava partnerov



WWW.EFLEETDAYKONFERENCIA.SK

aj na dovolenku. Limitom je v mojom prípade veľkosť auta, nie pohon. Ale na to, na čo sa auto využíva 95 % jazdenia, je jeho veľkosť viac než dostačujúca.

Aké sú vaše ročné/mesačné náklady na prevádzku vozidla?

Po roku jazdenia malo auto najazdené cca. 24 000 km. Platím si program za 11,90 € mesačne, ostatné som nabíjal doma. Úplne presne to zrátané nemám, nakoľko ako som spomínal, v niektorých mesiacoch som nabíjal úplne zadarmo. Ale keď zanedbáme túto skutočnosť, tak v garáži som do auta „natankoval“ 3 500 kWh x 0,06 € (nakoľko všetko dokážem pokryť z virtuálnej batérie) = 210 € / rok + poplatok za program ZSE Drive 12 x 11,90 = 142,8 €.

Takže celkové náklady na pohon boli max. 350 €. Z čoho jasne vyplýva, že pri elektromobile sú väčšie náklady než na samotný pohon napríklad poisťka a predpokladám, že celkom „pekná“ položka budú pneumatiky, nakoľko kvôli veľkej hmotnosti vozidla určite nevydržia 50 000 km a ich cena tiež nie je najnižšia.



Aké máte skúsenosti so servisom? Museli ste už riešiť nejaké opravy? Ako to prebiehalo a koľko vás to stálo?

Auto má servisný interval každé dva roky a nemá motorový olej, takže pravidelnú prehliadku som ešte neabsolvoval. Rovnako som nemal žiadny problém, pre ktorý by som musel servis navštíviť.

Ktorý elektromobil vás doteraz najviac zaujal a prečo?

K tejto otázke sa asi vyjadriť celkom neviem. Vo všeobecnosti ma zaujala „prejazdnosť“ elektromobilov na snehu. Či už modely s pohonom 4x4, alebo aj vozidlo, ktoré mám. Vďaka lepšiemu rozloženiu hmotnosti sa auto dostane aj tam, kam by to človek nečakal.

Čo by ste poradili/odporučili človeku, ktorý seriózne uvažuje nad kúpou elektromobilu?

No v tejto odpovedi popíšem hlavne všetky negatíva auta. Týkajú sa síce konkrétneho modelu, ale vo veľa iných elektromobiloch (čo som mal možnosť vyskúšať) je to viac než podobné.



Je vlastne úplne smutné, že takmer žiadne z týchto negatív sa netýka elektrického pohonu. Všade v médiách sa rozoberá dojazd a pohon, ale negatíva tohto vozidla sa prejavujú inde. Je ich viac než dosť a vyskytujú sa rovnako aj v nových spaľovacích autách:

- úplne najtragickejšou vecou na tomto aute je ovládanie bežných funkcií. Úplne všetko je dotykové. Vodič prišiel pri jazde o možnosť využívať hmat. Na každú operáciu musí „zložiť“ oči z cesty, namieriť prst na správne miesto (čo je na slovenských rozbitých cestách niekedy umenie) a dotknúť sa správnej časti na displeji. Korunu tomu nasadilo ovládanie „výstražných svetiel“ – tiež reaguje na dotyk. V momente, keď človek dobrzdí do kolóny, alebo prudko brzdi pred zverou pri ceste sa naozaj nemá ako sústrediť na nejaké dotykové tlačidlo. Úplne rovnaký problém je dotykové tlačidlo zadnej hmlovky. Človek ho musí hľadať očami a navyše je mimo dosahu ruky, takže sa musí nakloniť dopredu, aby naň vôbec dočiahol. O otváraní (predných a zadných) okien cez „common“ tlačidlo sa popísalo dosť, to rozoberať netreba. (skrátka ten, čo navrhoval ergonómiu vozidla, musel mať zatmenie, inak sa to vysvetliť nedá)
- ďalšia vec, čo človeka dostáva do vývrtky je ovládanie tempomatu. A nie, nie je to o zvyku. Po viac ako roku môžeme konštatovať, že je to otravné. Tlačidlá na volante reagujú zle, a veľmi sa treba sústrediť, aby pri stlačení nezaregovalo aj susedné tlačidlo.
- jediná vec, čo sa aspoň trochu týka pohonu, je zložité nastavenie nabíjania

v infotainmente. Žije si to svojim životom. Nakoniec po mnohých pokusoch využívať „priame nabíjanie“ a „nabíjanie k času odjazdu“, som sa uspokojil s úplne najzákladnejším: vložíš kábel, nabíja na 80 %. (hlavne si treba nastaviť, pokiaľ nabíjate zo soláru, aby po prerušení nabíjania neodistilo kábel. Nakoľko ak príde mrak a preruší sa nabíjanie na pár minút a auto odistí kábel, už ho znova nezaistí, a nebude pokračovať v nabíjaní, keď odíde mrak)

- aby som neskončil negatívne: Až pri elektromobile som si uvedomil, koľko energie človek „prebrzdí“ a to som sa vždy snažil aj na spaľovákoch jazdiť tak, aby som brzdenie minimalizoval. Často chodievam s IDčkom do Kremnice na Skalku. Spotreba Levice (160 m.n.m.) – Skalka (1200 m.n.m.) býva typicky 19 – 21 kWh / 100 km. Zaujímavá je však cesta späť. Na priemernú spotrebu 0 kWh / 100 km sa dostávam až cca. 5 km pred Žarnovicou. Dovtedy je priemerná spotreba záporná, čiže auto vyrobilo viac energie, než spotrebovalo. Tým, že používame elektromobil ako druhé auto v rodine a navyše v rodinnom dome, sme ani raz nenarazili na problém „malého“ dojazdu, alebo dlhého nabíjania. Auto sa skrátka nabíja, keď sme doma. Ak ideme na dlhšiu cestu, 20-minútová zastávka na DC nabíjačke problém nerobí. Viem si dokonca bez problémov predstaviť, že by som používal elektromobil aj ako prvé auto do rodiny. V tom prípade, by som však najmä kvôli dlhším trasám, ktoré sa pravidelne u nás vyskytujú, volil väčšiu batériu a hlavne väčšie auto.)

Líder v ekologickej preprave!

Využívame vozový park na alternatívne palivá naprieč celou Európou.
www.dbschenker.com





Škoda - váš partner na ceste k udržateľnosti v roku 2025

Automobilka Škoda Auto kladie čoraz väčší dôraz na čisto elektrické či elektrifikované modely, ktoré spájajú ekologickú udržateľnosť s výkonom a komfortom. Rok 2025 bude pre značku Škoda kľúčový, keďže automobilka rozširuje svoju ponuku batériových elektrických vozidiel (BEV) a plug-in hybridov (PHEV), aby vyhovela potrebám firemných flotíl aj súkromných vodičov.

Novinky v segmente SUV: Elroq a vylepšený Enyaq

100 % elektrická energia dominuje aj medzi SUV modelmi. Nová Škoda Elroq, ktorá pre firmy a podnikateľov aktuálne štartuje už na 24 876 eur bez DPH, predstavuje čisto elektrické SUV na platforme MEB, ktoré prináša vyváženú kombináciu dojazdu, výkonu a miesta pre pasažierov. Základná verzia Elroq 50 ponúka až 377 km dojazdu, zatiaľ čo najvyšší variant 85x s pohonom 4x4, ktorý príde neskôr v tomto roku, až približne 560 km. Výkon sa pohybuje od

125 kW do 210 kW, čo poskytuje dynamickejšiu jazdu a efektívnu spotrebu energie.

Vylepšený model Enyaq, ktorý aktuálne štartuje na 32 168 eur bez DPH, ponúka modernizovaný dizajn a efektívnejší pohon. Najsilnejšia verzia Enyaq RS s výkonom 250 kW a pohonom 4x4 zabezpečuje skvelé jazdné vlastnosti, zatiaľ čo dojazd pri verzii Enyaq 85 dosahuje až 581 km. Väčší batožinový priestor a inteligentné asistenčné systémy robia z modelu Enyaq ideálnu voľbu pre firemné flotily ako aj pre využitie na súkromné účely.



Nový, športovo ladený Enyaq RS, ako aj Elroq RS príde neskôr v priebehu roka 2025 a skompletizujú tak ponuku elektrických modelov.

Plug-in hybridné inovácie: Kodiaq a Superb



Pre tých, ktorí chcú kombinovať elektrický pohon s flexibilitou spaľovacieho motora, má Škoda v ponuke hneď dva plug-in hybridné modely. Nový Kodiaq PHEV výrazne zlepšuje ekologickú efektivitu, keďže jeho motor 1,5 TSI spolu s elektromotorom poskytuje celkový výkon 150 kW a čisto elektrický dojazd až 120 km. Rovnako tak modernizovaný Superb PHEV s výkonom 150 kW ponúka luxusnú jazdu s minimálnymi emisiami.

Obe vozidlá podporujú rýchle nabíjanie a disponujú batériou so zväčšenou kapacitou, ktorá zabezpečuje dlhší, čisto elektrický dojazd. Ďalšou nespornou výhodou je rýchle DC nabíjanie s výkonom až 50 kW, takže z 10 % na 80 % kapacity batérie nabijete už od 24 minút.

Prečo investovať do elektromobility?

Jednou z hlavných výhod elektromobilov Škoda je nižšia cena prevádzky. Nabíjanie stojí menej ako tankovanie. Okrem toho

elektromobily vyžadujú menej údržby, keďže nemajú olejové filtre, spojku alebo iné komponenty spaľovacích motorov.

Zamestnanci, ako aj zamestnávateľia, teda spoločnosti s firemnými elektromobilmi taktiež profitujú z nižšieho zdaňovania nepeňažného príjmu. Pri elektrických vozidlách platí polovičná sadzba 0,5 % z obstarávacej ceny mesačne, čo znižuje daňové zaťaženie a podporuje prechod na ekologické riešenia.

Dostupnosť a financovanie

Škoda Auto ponúka výhodné podmienky pre fleetové aj individuálne zákaznicke programy. Firemné flotily profitujú zo špeciálnych balíkov financovania a servisu, zatiaľ čo súkromní vodiči majú prístup k flexibilným leasingovým ponukám. Nový Elroq tak môžu vodiči mať so značkovým operatívnym lízingom už od 418 eur mesačne bez DPH.

Rok 2025 tak predstavuje dôležitý posun vpred pre udržateľnú mobilitu, keďže značka Škoda upevňuje svoju pozíciu na trhu a prináša nové ekologické a efektívne modely.





Cesta elektromobilom z Bratislavy do Košíc

Kúpiť si v roku 2025 luxusnú limuzínu poháňanú spaľovacím motorom, môže znieť ako prežitok. Dnešné elektromobily prekonávajú spaľovaky v takmer všetkých kľúčových vlastnostiach. Jednou z nich je pri vozidle určenom na absolvovanie dlhých ciest aj komfort na palube. Absencia vibrácií či hlukov od pohonného ústrojenstva zabezpečí, že človek ani po dlhšej ceste nevystúpi z vozidla unavený, či „dolámaný“. Test Porsche Taycan prináša aj skúšku vozidla na trase Bratislava - Košice (a naspäť), ktorú obišlo s prekvapivým výsledkom.

Hoci pre veľa ľudí je značka Porsche synonymom pre vysoký výkon, v rámci redakčného testu sme chceli otestovať základný

model kupé Porsche Taycan. Práve táto verzia má v kombinácii s príplatkovým väčším akumulátorom aj najdlhší dojazd, čo sme otestovali pri ceste do Košíc. Tento model navyše začína na zaujímavej cenovke kúsok nad 100 000 €.

V prípade nami testovanej základnej verzie hovoríme o elektromotore s výkonom 320 kW (435 koní). Ten sa stará o pohon kolies zadnej nápravy. Krútiaci moment vrcholí na hodnote 420 Nm a maximálna rýchlosť základného Porsche Taycan je 230 km/h. Z nuly na stovku zrýchli za 4,8 sekundy.

Najpodstatnejšie zmeny z pohľadu bežnej prevádzky sa udiali na batere, ktorej

kapacita narástla zo 79 na 89 kWh (základná batarka), resp. z 93 na 105 kWh (využitelná kapacita 95 kWh) v prípade väčšej z dvojice batérií (Performance Battery Plus).

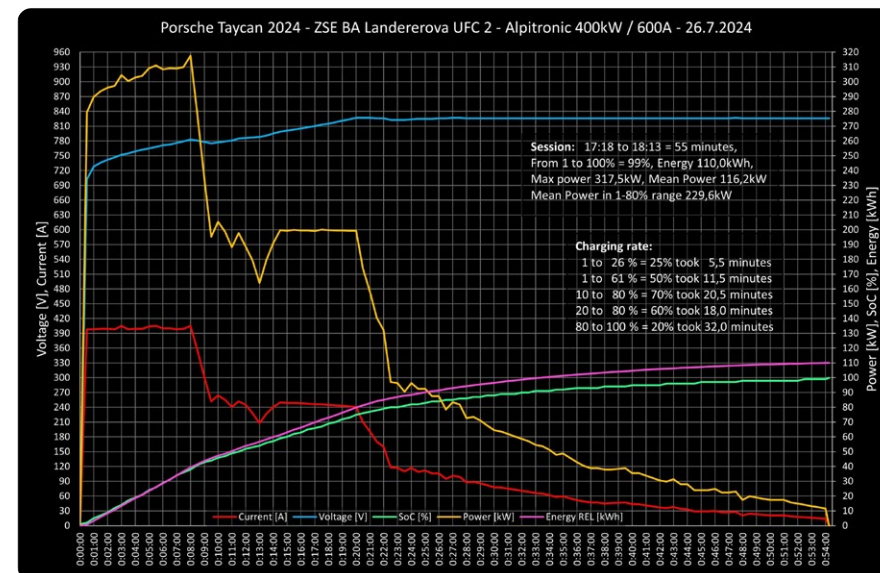
V závislosti od variantu karosérie a pohonu sa kombinovaný dojazd podľa WLTP zvýšil až na 678 km, čo predstavuje nárast o 175 km alebo 35 %. Modernizovaný Taycan nielenže vyžaduje menej zastávok na nabíjanie na dlhých trasách, ale ešte sa aj rýchlejšie nabíja: napríklad na 800-voltových DC nabíjaciach staniciach sa môže nabíjať výkonom až 320 kW.

Čas nabíjania z 10 na 80 percent SoC sa pri základnom modeli Taycan podľa výrobcu znížil z 21,5 minúty na 18 minút - a to napriek väčšej kapacite akumulátora. To sme však samozrejme potrebovali overiť v reálnych podmienkach na 400-kilowattovej nabíjačke a rovno od 1 do 100

% stavu nabitia (SoC). Graf reflektuje výrobcom udávanú škálu so stavom nabitia (SoC) na X-ovej osi.

Maximálny nabíjací výkon nad 300 kW je dostupný v rozpätí cca. 10 až 40 % SoC. Po poklese na hodnotu cca. 200 kW sa táto udrží až do cca. 75 %, keď nabíjací výkon klesá na polovicu. V tej chvíli už máme k dispozícii cca. 400 kilometrov dojazdu, a práve do tejto úrovne má rýchlonabíjanie najväčší zmysel. Pri SoC nad 90 percent nemá zmysel na dlhej ceste ďalej čakať a treba vyraziť.

V praxi si to môžeme predstaviť tak, že na nabíjajúcu stanicu sme dorazili s 1 % baterky a 5 kilometrami dojazdu. Už po 8 minútach nabíjania však dojazd narástol o dodatočných 200 kilometrov. Ak cestujete na dlhú vzdialenosť, po 14 minútach nabíjania môžete počítať s dodatočnými 300 kilometrami, ktoré



Test
Porsche Taycan



drivej väčšine cestujúcich určite budú stačiť do ďalšej prestávky; resp. 20-minútové nabíjanie z nízkeho SoC predĺži dojazd o 400 km.

Cesta elektromobilom do Košíc

Nové Porsche Taycan sme chceli vyskúšať na skutočne dlhej trase - za cieľ sme si zvolili Košice. Vybrali sme si južnú trasu cez Zvolen a Lučenec, ktorú aj navigácia považovala za najrýchlejšiu.

Z Bratislavy sme vyrazili s vozidlom nabitým na 100 percent. Cesta do Zvolena ubehla ako voda, navyše nám aj po svižnej diaľničnej jazde v akumulátore zostalo ešte 66 percent energie. Pri krátkej prestávke vo Zvolene sme vozidlo cielene nenabíjali - chceli sme vidieť, koľko percent batérie nám zostane v Košiciach.

Ako sme zišli z diaľnice, o niečo klesla aj spotreba. Brzdou premávky sme ale rozhodne nebolí, prázdne, prehľadné a aj celkom kvalitné cesty po južnej trase dovoľovali udržať priemernú rýchlosť nad hranicou 100 km/h.

Prekvapenie nastalo po príjazde do centra Košíc. 393 kilometrov dlhá cesta nám zabrala len 3 hodiny a 57 minút, priemerná rýchlosť sa teda udržala na hranici 100 km/h. V baterke nám však stále zostávala dostatočná energia na dojazd 162 kilometrov - napríklad do ukrajinského Mukacheva; alebo inak 31 percent energetickej kapacity batérie.

Keď to prepočítame na náklady, dostávame sa k neuveriteľným číslam. Keďže sme

nabíjali najdrahším možným spôsobom - na ultrarýchlej 400 kW nabíjacej stanici, pri prostrednom programe poskytovateľa by nás cesta do Košíc vyšla na približne 28,50 €. Ťažko si predstaviť spaľovacie vozidlo, ktoré by túto trasu dokázalo absolvovať za 4,8 litra na 100 kilometrov pri priemernej rýchlosti 100 km/h. Skôr by sme sa približovali ku dvojnásobku.

Ak by sme však Porsche Taycan nabili z elektrickej siete doma, trasu Bratislava-Košice by sme absolvovali za 11,70 €. A to už je radikálne menej než cena čo i len jedného cestovného lístka na vlak. V prípade nabíjania z fotovoltiky by sme sa nákladovo vedeli posunúť ešte oveľa nižšie. A auto má stále štyri pohodlné miesta.

Cesta z Košíc do Bratislavy

Rovnakou trasou sme sa vydali aj cestou naspäť. Tentokrát sme však 350-kilowatovú nabíjaciu stanicu opúšťali s 98 % baterky, keďže vtedy sa nabíjací proces automaticky zastavil. Vozidlo ukazovalo dojazd 569 kilometrov, čo nám na necelých 400 kilometrov dlhú cestu vystačilo s prehľadom.

Po prejení 397 kilometrov sme dorazili do Bratislavy opäť tesne pod 4 hodiny. Dosiahli sme ešte o kúsok vyššiu priemernú rýchlosť - 101 km/h, rovnako tak ale aj spotrebu - 19,2 kWh / 100 km. Porsche Taycan na túto cestu spotrebovalo 73 % kapacity akumulátora, pričom nám po príjazde domov ešte zostával dojazd 125 kilometrov.

Salón Elektromobilov ^E

Salón Elektromobilov je najväčšie podujatie na Slovensku venované elektromobilite. Návštevníci si môžu **vyskúšať testovacie jazdy** na najnovších modeloch, zúčastniť sa **odborných prednášok a diskusií** a stretnúť **lídrov v elektromobilite na trhu**. Podujatie prináša prehľad najnovších trendov, technológií a inovácií v udržateľnej doprave.

Bratislava (OC Bory Mall)	16.5.-18.5.2025
Praha (OC Galerie Harfa)	30.5.-1.6.2025
Martin (OC Tulip)	14.-15.6.2025
Zvolen (OC Zvolenská Európa)	27.-29.6.2025
Košice (OC Optima)	5.9.-7.9.2025
Ostrava (OC AVION Shopping Park)	19.9.-21.9.2025



www.SalonElektromobilov.sk



Elektrickým kabrioletom za teplom do Chorvátska

Kabriolety z éópskeho trhu miznú už niekoľko rokov. Kombinácia nižšieho záujmu a vyšších nákladov znamená, že najmä mainstreamové značky opúšťajú tento segment, a naopak zostáva doménou prémiových hráčov s luxusnými modelmi. Jedna automobilka je ale výnimkou, a po desaťročiach bez otvoreného modelu sa rozhodla pre návrat do tohto segmentu. Novinku sme mali možnosť otestovať medzi prvými v EÚ, a tak bol výše 1 600-kilometrový test MG Cyberster skutočne náročný. Vozidlo sme doista ako jediní „prevetrali“ na tak dlhej trase, takmer 600-kilometrov k moru do Chorvátska a späť.

Asi nikoho neprekvapí, že za týmto autom sa otáčajú všetci – a to či už pešo na ulici, alebo aj za jazdy v premávke. Hoci je dizajn veľmi subjektívna záležitosť, dovoľme si tvrdiť, že Cyberster sa MG vyslovene podaril. Lína prednej kapoty s nízou nábehovou hranou okrem iného pomáha aj aerodynamike. Koeficient odporu

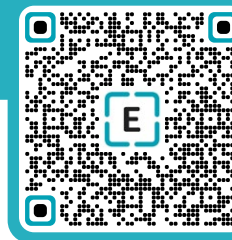
vzduchu 0,269 pôsobí na pomery elektromobilov s nízkou stavbou karosérie trochu nadpriemerne, no má to svoje dôvody.

Ako býva pri kabrioletoch zvykom, práve aerodynamika vozidla nie je ich silnou stránkou. Pri otvorenej streche vždy dochádza k určitému víreniu vzduchu, a naopak uzavretá látková strecha, alebo soft top nedisponuje odtrhovými hranami či tvaru prierezu kvapky.



Hneď na prvý pohľad upútajú zrak okoidúcich takzvané motýlie krídla – bočné dvere otvárajúce sa smerom nahor. V tomto prípade nejde len o štýlový prvok,

mojelektromobil.sk/test-mg-cyberster-gt-elektricky-kabriolet/



Test
MG Cyberster
GT

je to totiž aj veľmi praktické. Zo skúsenosti s inými kupé a kabrioletmi totiž vieme, že vystúpiť z vozidla s dlhými a hrubými bočnými dverami býva v úzkych parkovacích boxoch častokrát problém.

Naopak, dvere otvárajúce sa nahor, vyžadujú len minimum priestoru po stranách, pôdorys vozidla výraznejšie prekračujú až vo vyšších úrovniach, kde sa už naopak pri vedľa stojacich vozidlách obvykle zvažuje lína bočných okien smerom dovnútra.

Jednou z najdôležitejších funkcií pri kabriolete je otváranie a zatváranie soft topu, alebo inak plátenej strechy. Tá operuje aj za jazdy, pri rýchlostiach do 50 km/h. Jej otvorenie alebo zatvorenie prebieha stlačením a podržaním ovládača počas celého procesu. Zloženie strechy MG Cyberster trvá do 15 sekúnd.

Nami testovaná vrcholná verzia MG Cyberster GT (niekedy označovaná aj ako MG Cyberster AWD) pracuje s dvomi elektromotormi. Vďaka tomu ponúka pohon všetkých kolies (4×4) a kombinovaný výkon sústavy až 375 kW (510 koní). Zrýchlenie MG Cyberster GT z 0-100 km/h sa pohybuje na úrovni 3,2 sekundy a tento

elektromobil dosiahne maximálnu rýchlosť rovných 200 kilometrov za hodinu.

Tenka lítium-iónová batéria v MG Cyberster s kapacitou 77 kWh (využitelná kapacita 74,4 kWh) v testovanom elektromobile využíva katódu NMC (nikel-mangán-kobalt). Má kompaktné rozmery, najmä čo sa týka hrúbky – tá je len 110 milimetrov. Aj vďaka tomu bolo možné napriek akumulátoru v podlahe postaviť relatívne nízke auto.

Maximálny výkon DC nabíjania je 144 kW. Na 150-kilowattovej nabíjacej stanici automobilka sľubuje nabitie MG Cyberster z 10 na 80 % SoC za 38 minút. Nám sa to však podarilo za podstatne kratšiu dobu (32 minút).



Výrobca udáva, že spotreba MG Cyberster GT je v kombinovanom cykle WLTP na úrovni 16,8 kWh / 100 km. To znamená dojazd v kombinovanom režime 443 kilometrov. Nám pri stave nabitia 100 % vozidlo dokonca ukazovalo dojazd 444 km.

MG sme si chceli vyskúšať aj na dlhej ceste, a keďže na Slovensku už bolo typické jesenné počasie s dažďom a teplotami pod 10 stupňov Celzia, zamierili sme do teplejších častí Európy. Pobrežie Istrie je celkom blízko, do Rijeki sme to mali približne 550 kilometrov. Predpoveď počasia hlásila denné teploty 23 stupňov Celzia, čo je na jazdu kabrioletom optimálna teplota. Cestou tam sme vyrazili z Pezinka s batériou nabitou na 85 % a dojazdom necelých 400 km.



Prvú zastávku sme mali po vyše dvoch hodinách a necelých 200 kilometroch cesty. Na nabíjaciu stanicu Ionity v rakúskom Pinkafelde sme sa dostavili s 35 % baterky (resp. diaľničným dojazdom 125 km), čiže sme spotrebovali len polovicu jej kapacity. Za 26 minút nám elektroauto dobilo presne 50 % baterky. Stačilo by nám aj menej, ale aj s jedením doma pripraveného jedla sme sa zdržali dlhšie. Cestou po rakúskej diaľnici sme využili, že pre elektromobily



v tzv. IG-L zónach neplatí obmedzenie rýchlosti na 100 km/h ako pre vozidlá so spaľovacím motorom, takže sme mohli celý čas pokračovať 130-kou.

Do druhého nabíjacieho bodu, priamo pri diaľnici v Slovinsku (Celje) sme dorazili s 24 % baterky. Cestou sme však strávili takmer hodinu v kolóne pri Maribore. Aj na druhej zastávke sme sa zdržali dlhšie, než bolo potrebné. V blízkosti nabíjacej stanice sa nachádza moderná reštaurácia, kde sme sa občerstvili kávou. MG Cyberster sme z nabíjačky odpojili s 83 % baterky a dojazdom 310 km.

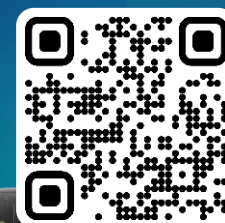
Odtiaľto to bolo do cieľa už viac-menej dole kopcom, avšak časť cesty viedla aj po okreskách. Do Rijeki sme dorazili s priemernou spotrebou 20,1 kWh / 100 km; čiže na cestu sme spotrebovali necelých 115 kWh energie. Pri predplatenom paušále od Ionity by sme za dve nabíjania po cesty zaplatili spolu cca. 28,50 €. My sme však využívali zahraničný roaming od ZSE Drive, kedy sa za jedno začaté nabíjanie účtuje pevná suma 25 €. MG Cyberster by túto cestu pochopiteľne zvládlo aj s jedinou zastávkou, čiže využívaním plnej kapacity akumulátora by sme vedeli tieto náklady optimalizovať. My sme si ale

powered by  

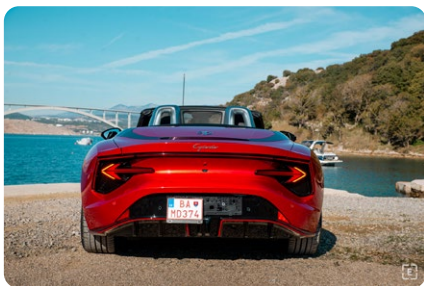
Elektromobil Roka

Prvá celoslovenská anketa, ktorá prebieha od roku 2017, kde verejnosť vyberá najlepšie elektromobily a plug-in hybridy v ôsmich kategóriách.

- ✓ Mestský Elektromobil
- ✓ Úžitkový Elektromobil
- ✓ Rodinný Elektromobil
- ✓ Aplikácia automobilky
- ✓ Elektrické SUV
- ✓ Nominácia verejnosti
- ✓ Luxusný Elektromobil
- ✓ Plug-in hybrid



www.ElektromobilRoka.sk



radšej zvolili dve kratšie pauzy po cca. 200 km cesty, a to aj zo zdravotných dôvodov.

Po príchode do Rijeki nás čakala niekoľkokoposchodová podzemná parkovacia garáž, v ktorej sa nachádzali aj 4 AC nabíjacie stanice. V pozitívnom smere nás prekvapilo, že obsluha nám bezplatne poskytla nabíjaciu kartu, s ktorou sme si auto mohli nechať 3 hodiny (čiže cca. 150 km dojazdu) nabíjať úplne zadarmo. Za samotné parkovanie v tejto garáži aj s výťahom a toaletami nám počas sviatku a víkendu účtovali sadzbu 0,40 € / hod.

Krásne slnečné a teplé počasie pri mori sme si tak vychutnávali so strechou dole, chvíľami však bolo Slnko také silné, že sme ju radšej natiahli. To platilo aj pri presunoch rýchlosťami nad 70 km/h, kedy hlavne vyššie postavy už cítia vetrík



vo vlasoch.

Cesta späť nám ubiehala ešte rýchlejšie. Hoci sme z Chorvátska vyrazili s elektromobilom nabitým len na 80 % (udavaný dojazd 347 km), počas ďalšej zastávky (Ionity Celje) nám stačilo dobiť len 50 % baterky (z 25 na 75 % SoC) za 24 minút. Rovnako sme sa aj cestou späť zastavili aj na Ionity Pinkafeld, kde sme Cyberster počas 29 minút nabili z 9 % na 75 %.

Vyššie 540-kilometrovú cestu z Rijeki



do Bratislavy sme tak tentokrát zvládli pod 6 hodín (so zastávkami na nabíjanie necelých 7 h) s priemernou spotrebou 22,2 kWh / 100 km (dokopy cca. 120 kWh energie). Počas tejto cesty však už bola poriadna zima, cca. 5 stupňov Celzia. Aj tak však elektromobil MG Cyberster dosiahol zlomkové náklady na cestu oproti porovnateľne výkonnému kabrioletu so spaľovacím motorom.

Hoci v čase testu ceny pre slovenský trh ešte neboli stanovené, neoficiálne nám importér MG na Slovensko potvrdil základnú cenu modelu okolo 65 000 €. Výsledná cena MG Cyberster GT v nami testovanej konfigurácii mierne prekračuje hranicu 70 000 €.



Koľko dokážete ušetriť s elektromobilom?

Skoro žiaden fanúšik elektromobility nezabudne ako jednu z výhod spomenutých ekonomicky výhodné jazdenie na elektromobile, najmä teraz v časoch vysokých cien pohonných hmôt. Počúva sa to dobre, no koľko dokážete reálne ušetriť oproti vášmu spaľovákovi? Odhliadnime teraz na chvíľu od nákupných cien elektromobilov a poďme sa pozrieť ako dopadol náš týždenný test prevádzkových nákladov s Hyundai Kona Electric na severe Slovenska.

Koncom apríla sme mali možnosť otestovať Hyundai Kona Electric (kapacita batérie 64,8 kWh, výkon 150 kW, WLTP spotreba 16,8 kWh/100km, WLTP dojazd 510 km) v päťčlennej rodine v rodinnom dome v okrese Martin. Zamerali sme sa preto na domáce nabíjanie, kde sme mali k dispozícii domácu zásuvku s výkonom 2,6 kW, a tiež wallbox s výkonom 11 kW.

Pre porovnanie spotreby sme ako vozidlo so spaľovacím motorom využili podobne

veľké dieslom poháňané vozidlo vyrobené v roku 2017, s motorom 1,6 HDi, výkonom 85 kW a priemernou spotrebou 5,8 l/100 km. Aké boli teda naše zistenia?

Počas testovania sme najazdili takmer 400 kilometrov. Približne 150 kilometrov sme najazdili po diaľnici priemernou rýchlosťou 125 km/h a priemerná spotreba sa v tomto prípade vyšplhala na 23,2 kWh/100 km. V meste nám spotreba vychádzala okolo 15,6 kWh/100 km.

Po prejení 280 km (z toho 212 km diaľničných) sa kapacita batérie zastavila na hodnote 6 %. Počas týždňa sme dobíjali celkovo sedemkrát v trvaní 28,5 hodiny a dobili sme tak 427 km dojazdu. Na časté nabíjanie elektromobilu sme sa spočiatku museli mentálne nastaviť, no časom to fungovalo už úplne automaticky.

Najviac sme používali pomalé nabíjanie počas dňa z domácej zásuvky na 230 V, keď vozidlo stálo zaparkované pred

Koľko dokážete reálne ušetriť s elektromobilom? Vyskúšali sme to s Hyundai Kona Electric



domom. Fotovoltika stíhala vyrábať dostatočné množstvo energie, tak sme vozidlo nabíjali prakticky zadarmo priamo zo slnka. Dĺžku nabíjania nám ukazovalo niekedy aj viac ako 20 hodín, no nerobilo nám to vrásky na čele, keďže sme mali v pláne len krátke vzdialenosti v rámci mesta.

V jednom prípade sme si naplánovali výlet na dlhšiu vzdialenosť, preto sme sa rozhodli nabiť Hyundai Kona cez wallbox, kde bol čas dobitia len 3,5 hodiny. Za dve hodiny nám nabilo batériu zo 40 na 71 %. Keďže výkon wallboxu bol 11 kW, fotovoltika dokázala pokryť priamo zo slnka len približne polovicu potrebnej energie

a zvyšok išiel z distribučnej siete. Energia čerpaná z distribučnej siete však bola pokrytá v rámci virtuálnej batérie (VB) domácnosti. Do virtuálnej batérie si priebežne ukladáte prebytky z produkcie fotovoltiky a v prípade potreby tento „uložený“ objem môžete získať späť za cenu distribučných poplatkov, čo je približne polovica z bežnej ceny za 1 kWh.

V tabuľke nižšie sú v druhom a treťom stĺpci uvedené údaje a prepočty z nabíjania vozidla počas nášho testovania. Celé nabíjanie nás tak vyšlo na 70 centov, za ktoré sme si dobili viac ako 420 km dojazdu. Ak by sme nepoužívali fotovoltiku ani virtuálnu batériu, ale len

	Čisto fotovoltika (FVE) Zásuvka (2,6kW)	Kombinácia FVE a virtuálna batéria Wallbox (11kW)	Distrib. sieť (NT) Zásuvka (2,6 kW)
Celkové náklady	0,00 €	0,70 €	11,19 €
Dobitá energia (v kWh)	68,1	22,9	91
Cena za 1 kWh	0,000 €	0,031 €	0,123 €
Dobité kilometre	308	119	427
Trvanie nabíjania (hod)	26,4	2,1	28,5
Náklady na 100 km	0,00 €	0,59 €	2,62 €

3MON
RESCUE PARTNER



Požiarna ochrana pre parkovacie domy

3mon.sk

#FireTecConcept™

Ročný nájazd v km	FVE	FVE + WB	Distrib. sieť (NT)	Spaľovák (1,6 €/liter paliva)
15 000	0,00 €	88,04 €	393,09 €	1 392,00 €
20 000	0,00 €	117,39 €	524,12 €	1856,00 €
25 000	0,00 €	146,73 €	655,15 €	2320,00 €

energiu dodanú zo siete, naše náklady by boli mierne cez 11 €. Ak by sme na rovnakú vzdialenosť použili naše vozidlo so spaľovacím motorom, náklady by dosiahli takmer 40 €. To je už veľmi slušná



úspora 75 % nákladov.

Ak by sme sa na to pozreli z perspektívy jedného roka a priemerného počtu najazdených kilometrov za rok, úspory by sa mohli vyšplhať na stovky, v niektorých prípadoch až na pár tisíc EUR ročne, čo už stojí za zamyslenie. Treba mať

samozrejme na pamäti aj v úvode spomínanú nákupnú cenu vozidla, ktorá nie je zanedbateľná. Pri komplexnej analýze nákladov a návratnosti treba samozrejme počítať aj s cenou fotovoltického systému. Ten ale v drvivej väčšine prípadov nebudete inštalovať len kvôli tomu, aby ste ho využívali čisto na nabíjanie elektromobilu.

V každom prípade, kombinácia fotovoltiky a elektrického vozidla je veľmi efektívna. Okrem toho, že znižuje náklady na prepravu prakticky na nulu, výrazne zrýchľuje návratnosť investície do fotovoltiky. Samozrejme, závisí aj od toho, či produkuje na fotovoltike prebytky, ktorými nabijete vaše vozidlo alebo či len kanibalizujete na energii pôvodne určenej pre domácnosť. V takom prípade budete potrebovať investície do rozšírenia vašej fotovoltickej zostavy.



2 500 km na dovolenku s Mercedes-Benz EQV

Plánovanie dlhších ciest s elektromobilom môže byť pre niektorých ľudí výzvou. My sme sa rozhodli prekonať predsudky a vydali sme sa z Bratislavy na cestu do Talianska, presnejšie kúsok od Rimini, s novým Mercedes-Benz EQV. Spolu s celou rodinou – tri deti, sedemmiestny elektrický van a bez dlhého plánovania.

EQV som na test dostal v 7-miestnej verzii. Rozloženie 2-2-3. Vpredu som sedel sám, vodič. V druhom rade manželka s najmenšou (2r) dcérkou. V úplne zadnom rade sedeli dvaja školáci. Obaja na detských

sedáčkach, ktoré sa bez problémov vošli vedľa seba. Tretie sedadlo bolo sklopené, kde sme poukladali ešte batožinu. Každý rad mal svoj svet, svoje súkromie a cestovali sme pohodlne všetci spoločne.

Pripravil som tipy na cestovanie s EQV, s ktorým sme za posledných 10 dní prešli 2500 kilometrov. Tu sú naše skúsenosti.

Plánovať dlhú cestu s elektromobilom nie je žiadny problém. Stačí aplikácia Mercedes me alebo rovno navigácia v aute. Z aplikácie si potom cestu odošlem rovno do navigácie vozidla. Dnešné elektromobily dokážu naplánovať cestu spolu aj so zastávkami na nabíjanie, tiež vypočítajú koľko minút treba nabíjať a s koľkými percentami dorazím do cieľa. Plánovanie tak trvá len pár minút.

Prešli sme presne 999 kilometrov a cesta nám trvala 11 hodín a 25 minút spolu aj so zdržaním na diaľnici v Taliansku kvôli zápche. Celkovo sme na nabíjačkách

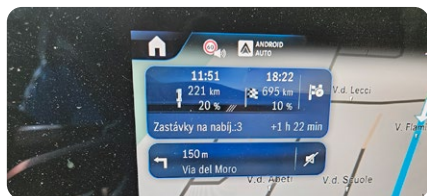


strávili vyše dve hodiny času. Naše zastávky trvali však vždy dlhšie ako čas potrebný na nabitie EQV. Väčšinou sme nabíjali na Ionity, ktoré vďaka kartičke a roamingu od ZSE Drive fungovali spoľahlivo.

Bežne sa stávalo, že nám aplikácia hlási „auto je pripravené pokračovať v ceste“, ale my sme ešte neboli pripravení pokračovať. Lebo WC, lebo zmrzlina, lebo obed a tak ďalej, rodičia s deťmi, poznáte to.

Počas jazdy vozidlo ukazovalo v niektorých momentoch vonkajšiu teplotu až 38 stupňov Celzia, v aute bola klimatizácia nastavená na príjemných 23 stupňov. Najväčšia výhoda je, že toho, ako sa EQV nabíjalo, tak sme si nechali vychladiť vozidlo.

Čakala nás 700 km trasa na presun do druhého hotela, EQV som mal nabité na 100% a podľa navigácie sme mali zastaviť na troch nabíjaciach staniciach, kde sme mali stráviť 1 hodinu a 22 minút.



V nastaveniach však stačí prepnúť možnosť, koľko % batérie má mať EQV počas zastávok na nabíjačke či v celi a podľa toho sa prispôbi aj výpočet. Prípadne len stačí vybrať vzdialenejšiu nabíjačku po ceste v navigácii a aj proti prepočtom navigácie (ktorá vám stále podsúva tretiu zastávku na nabíjanie) sa tam bez problémov dostanete. Elektromobil síce

naplánoval tri zastávky na nabíjanie, no reálne nám stačili len dve zastávky.

Pri kúpe elektromobilu vám predajca už vo väčšine prípadov ponúkne aj rovnú nabíjaciu kartičku – či už ZSE Drive, GreenWay alebo v prípade Mercedesu to je služba Mercedes me Charge. S ňou máte k dispozícii množstvo nabíjacích staníc, ktoré sú k dispozícii nielen na Slovensku, ale aj pri cestovaní po Európe.

Čím viac kartičiek, tým väčšia šanca, že bude nabíjanie fungovať, ak sa napríklad stane, že zrovna Taliani majú nejaký výpadok, prípadne aj nabíjačka má svoju siestu. Mať viac kartičiek pri sebe do zálohy sa vždy oplatí.

Pri cestovaní elektromobilom do hotelov, do resortu, prípadne ak máte booknutú vilu, vždy sa zide aj nabíjací kábel do obyčajnej zásuvky. Štandardom je kábel tzv Type 2, ktorý stačí zapojiť do wallboxu.

Ak však takúto výbavu hotel nemá, niekedy zachráni aj obyčajná zásuvka. Je to taká prenosná autonabíjačka s výkonom do 3,6 kW. V prípade EQV by išlo o kábel Mercedes me Adapter, ktorý si dokážete prispôsobiť výmenou hlavice pre rôzne typy zásuviek, napríklad aj pre 400 V zásuvku.



Nový Nissan Interstar

Lepšia práca. Lepší život.



Obrázok vozidla je iba ilustračný. V niektorých prípadoch sú na fotografiách zachytené vozidlá, ktoré nemajú slovenskú špecifikáciu, a nepredstavujú konkrétny model, výbavu alebo ponuku. Zobrazené prvky nemusia byť k dispozícii alebo nemusia byť k dispozícii v štandardnej výbave alebo iba ako voliteľná výbava (za príplatok). Kombinovaná spotreba a emisie CO₂: 195 - 222 g/km, 7,4 - 8,6 l / 100 km (WLTP).



4 osoby, 5 krajín a 3 noci strávené v aute: Cesta k moru s elektromobilom

Cestovať na dovolenku elektromobilom môže byť pre niektorých strašiacom, no ja a moji traja kamaráti sme sa rozhodli si to vyskúšať na vlastnej koži. Na našu cestu sme zobrali elektromobil KIA EV9. Luxusné elektrické SUV s veľkým priestorom a špičkovou technológiou sme podrobili náročnému testu. A aby to nebolo málo, rozhodli sme sa v aute aj prespávať.

Trasa: Z Bratislavy do Trieste

S nabitou batériou sme vyrazili z Bratislavy do talianskeho prístavného mesta Trieste (Terst), ktoré je vzdialené približne 560 km. EV9 ponúka obrovský batožinový priestor, a tak sme si mohli pohodlne usporiadať všetky veci. Prvá zastávka prišla až v Slovinsku na nabíjačke Ionity s výkonom 300 kW. Strávili sme tu 34 minút a doplnili 82 kWh energie, čím sme batériu dobili na 86 %.

Po príchode do Trieste sme si užili more a večer sme sa vybrali do centra. Hľadanie



parkovania bolo výzvou, no nakoniec sme našli bezplatné miesto priamo v prístave. Tu sme si prvýkrát vyskúšali, ako sa v aute spí, a poviem vám, nebolo to úplne ideálne. Teplo nás nútilo otvoriť okná, no keď začalo pršať, museli sme ich zatvoriť. Pre štyroch dospelých to bola skutočná skúška pohodlia.

Cestovanie a nabíjanie

Druhý deň sme navštívili hrad Castello di Miramare a pri neďalekej čerpacej stanici využili nabíjačku Be Charge s výkonom 110 kW. Kvôli ďalšiemu elektromobilu sa výkon znížil, a tak sme tu strávili takmer hodinu, čo sme každý využili

po svojom. Potom sme zamierili do slovinského Piranu, kde sme prespali v kempu za 50 € dokopy pre štyroch. Tentokrát sme rozdelili spanie na 2 osoby v aute a 2 v stane, čo bolo o poznanie komfortnejšie.

Ďalší deň sme sa presunuli do chorvátskeho Novigradu, kde sme našli prírodné parkovisko blízko mora. Večer sme opäť rozložili stan, pričom opäť dvaja spali v aute. Pohodlie sa zlepšilo, no ranné slnko nás rýchlo prebudilo. Poslednou zastávkou bol chorvátsky Umag. Našli sme bezplatné parkovanie, no ráno nás zobudila chorvátska polícia. Spanie v aute je tu zakázané a dostali sme pokutu 200 € (50 € na osobu).

Cesta späť a celkové náklady

Na spiatocnej ceste sme využili viacero nabíjačiek, pričom v Slovinsku sme narazili na nefunkčnú stanicu, ktorá nám mierne skomplikovala plán. Jedna totiž nefungovala a druhá o pár metrov vedľa nabíjala veľmi pomaly, aj keď mala mať výkon 100 kW. Strávili sme tu 20 minút a nabilo sa minimum, čiže sme museli oželiť 25 € a ísť nabiť na najbližšiu stanicu. Celkovo sme tak na našom tripe

nabíjali päťkrát a za elektrinu sme zaplatili 125 €.

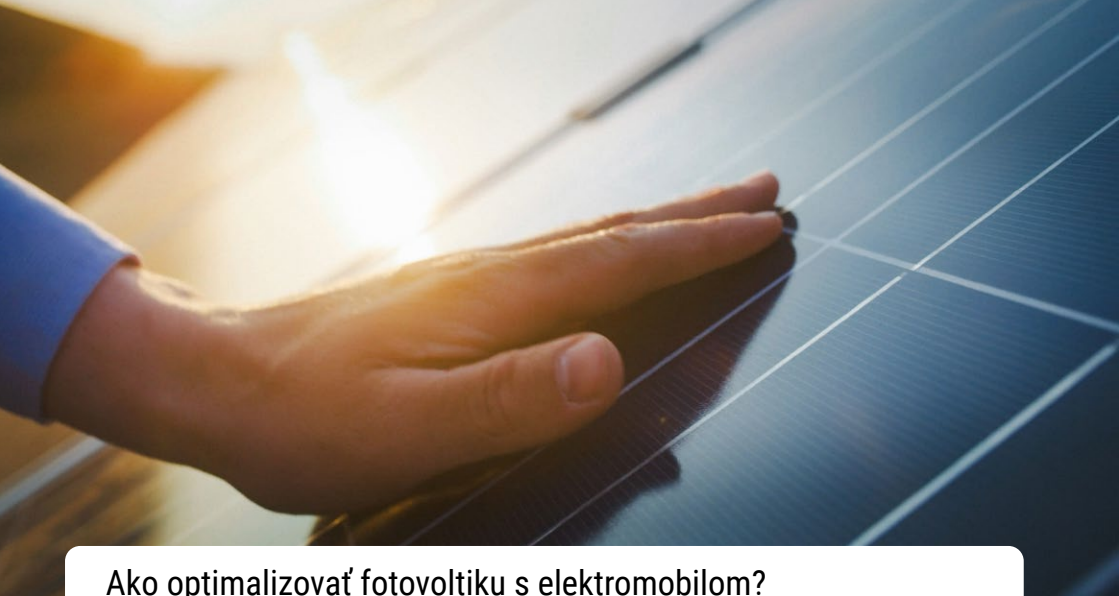
Aké bolo spanie v aute?



Predné sedadlá EV9 sa dajú sklopiť do veľmi pohodlného uhla, čo bolo príjemné na spanie. Zadné sedadlá síce vytvoria rovnú plochu, no stále zostáva mierny sklon. Karimatka alebo nafukovací matrac sú preto nevyhnutnosťou.

Celkové hodnotenie vozidla je skvelé, jazda bola komfortná, technológie moderné a nabíjanie bez väčších problémov. Tento výlet nás presvedčil, že aj s elektromobilom sa dá bez stresu prejsť dlhšia vzdialenosť. Škoda priveľmi otravných asistenčných systémov, ktoré sú vo vozidlách Kia či Hyundai štandardom. Už teraz ale plánujeme ďalšiu cestu!

Štatistiky výletu	
Najazdené kilometre	1 400 km
Priemerná spotreba	23,9 kWh/100 km
Priemerná rýchlosť na diaľnici	120 km/h
Celkový čas strávený nabíjaním	2 hodiny a 45 minút
Náklady na nabíjanie	125 €
Cena za kemping	50 €



Ako optimalizovať fotovoltiku s elektromobilom?

Fotovoltika od 20.4.2023. Bifaciálne panely s výkonom 560 W na kus. Počet panelov je 16 a celkový výkon je 8,96 kWp. Viac panelov sme na strechu nedokázali zmestiť. Skratka kWp označuje špičkový výkon za ideálnych podmienok. Panely s výkonom 1 kWp teoreticky ročne vyrobí 1 MWh elektrickej energie, realita je prirodzene odlišná.

Virtuálna batéria je ovplyvnená obchodným dodávateľom energie, nie tým, kto fotovoltiku realizuje. Preto aj keď sme nakoniec nemali fotovoltiku od SSE, virtuálnu batériu od SSE máme, verziu za 4 € mesačne s kapacitou 6 MW ročne. Sadzba – DD2 jednopásmová. Cena za kWh so všetkými poplatkami je 0,156 €. Z toho cena distribúcie je 0,062 €.

Ideálne počasie je apríl, máj a časť júna – t.j. kedy nie je veľmi teplo a zároveň je počasie stabilnejšie. Najviac sa tabuľkovo vyrobí v júli a auguste, ale záleží

od počasia. Zároveň však v týchto jarných mesiacoch pokryje panely peľ a zníži sa výkon asi o 1/10. Po daždi sa panely ale očistia a opäť sa vráti výkon späť.

Doporučujem použiť vždy trojfázový hybridný menič. Vtedy je ľahko pripojiteľná aj batéria a bezproblémové kombinovanie energie z panelov, z baterky, zo siete, automaticky podľa potreby. Pri jednofázových meničoch sa niečo málo ušetrí z ceny meniča, ale vtedy sú na panely zapojené len konkrétne ističe a tým aj len konkrétne spotrebiče. Je to z dlhodobého hľadiska zbytočné obmedzenie, pohodlnejšie je, keď všetko môže ísť z panelov.

Žiadny deň nie je nulová výroba. Aj v deň, keď slnko nie je vôbec viditeľné a je až takmer tma kvôli mrakom a búrkam/daždú, aj tak neklesla výroba pod 6 kWh. Maximálna výroba za deň opakovane mierne presiahla 70 kWh. Väčšinu dní sa vyrobí medzi cca. 35 - 55 kWh za deň.

mojelektromobil.sk/fotovoltika-a-elektromobil-skusenosti-prepocet-navratnosti-rady/

Fotovoltika a elektromobil: Moje skúsenosti, prepočet návratnosti a praktické rady | Blog



Spotreba domu cca. 6 MW. Spotreba domu je nízka najmä preto, že je dom pasívny. Pri maximálnom odbere vrátane letného dochladzovania, zimného dokurovania a zohľadnenia toho, že absolútne všetko je v dome len na elektriku, žiadny plyn alebo akékoľvek iné zdroje. Odhadovaná spotreba 2 ks elektromobilov je do 3 MW, spolu teda 9 MW.

Celková výroba u nás, za rok, je cca. 9,46 MW, t.j. mierne viac ako odhadovaná kompletná spotreba, preto by sme sa v ideálnom prípade nemali dostať na dodávku energie zo siete za plnú cenu 0,156 € za kWh, ale mali by sme sa zmestiť do 0,062 € za kWh z virtuálnej batérie.

Platí jednoduchá priama úmera – čím nižší inštalovaný výkon, tým nižšie výroby počas celého roka a naopak. Ak je potrebné rozložiť náklady na inštaláciu fotovoltiky, najlepšie je nešetriť na meniči, ten kúpiť vždy 10 kWh trojfázový hybridný a šetriť radšej na množstve panelov a fyzickej baterke (nekupovať ju na začiatku). Obe tieto súčasti sa dajú dokupovať kedykoľvek priebežne. Pri paneloch doporučujem ísť na čo najvyšší výkon na 1

panel (v súčasnosti bifaciálne s 560 W na 1 panel), aby sa aj na malej streche nainštaloval čo najvyšší výkon.

Pri wallboxoch sme pôvodne plánovali nastaviť ich len na používanie prebytkov. Nakoniec sme sa rozhodli, že pôjdeme na ich maximálny výkon 22 kW, no naše autá dokážu pri AC nabíjaní ísť na výkon 11 kW.

Autá nabíjame spravidla medzi 20 % - 80 % kapacity baterky. Plná kapacita je 50 kWh, technicky využiteľných je 46,2 kWh. 20 % je 9,24 kWh a 80 % je 36,96 kWh. Rozdiel medzi nimi je 27,72 kWh. Pre jednoduchšie počítanie zaokrúhlene nahor je to 30 kWh nabíjania a necelé 3 hodiny nabíjania z 11 kWh wallboxu.

V prípade plného výkonu zo slnka dokupujeme 2 kWh na hodinu, ale keďže dom má tiež nejakú spotrebu (väčšinu času 0,5 kW, pre jednoduchosť počítania zvýšime na 1 kW), dokupujeme tak 3 kWh na hodinu a pri nabíjaní 3 hodiny je to dokúpenie 9 kWh v cene 0,062 € z virtuálnej batérie. Nabitie plnou rýchlosťou AC nabíjania tak počas slnečného dňa stojí 0,558 € za "plnú"

nádrž. V prípade úplne bez slnka, je to 11 kWh na hodinu, spolu cca. 30 kWh v cene 0,062 € za kWh = 1,86 € za "plnú" nádrž.

Takto "plná" nádrž vydrží na jazdenie v meste a v okolí na cca. 240 km, čo pre nás znamená v manželkinom aute cca. 10 dní a v mojom aute cca. 5 dní. Počet takýchto nabíjaní za rok je cca. 73 v mojom prípade a cca. 37 v manželkinom prípade. Zatiaľ máme slnečné obdobie, tak nabíjame spravidla na spodnej hranici toho výpočtu (0,558 € za "plnú"). Od jesene do jari očakávame sem tam síce aj slnečné

nabíjanie, ale väčšinou skôr z virtuálnej batérie na hornej hranici (1,86 € za "plnú"). Aj keby sme počítali na všetky nabíjania s "najdrahším" variantom, stálo by aktuálne za celý rok nabíjanie oboch áut dokopy 110*1,86=204,60 €, reálne to bude menej vďaka priamemu slnku. Na porovnanie, PHM do 2 predchádzajúcich áut (nafta a benzín) stáli za rok 2022 až 3960 €. Ďalšie ušetrenie v prípade elektromobilov je na servise, človekohodina servisného technika je síce cca. 3x drahšia ako pri benzínovom aute, ale na servisnej prehliadke nie je čo robiť, t.j. za tú hodinu

mesiac	5,4 kWp	1 kWp	10 kWp	7,84 kWp	8,96 kWp	na 1 deň kWh priemerne pri 8,96 kWp
január	213,8	39,59	395,9	310,3856	354,7264	12,75903
február	298,4	55,26	552,04	433,2384	495,1296	19,71571
marec	486	90	899,1	705,6	806,4	29,00323
apríl	640,6	118,63	1 185,11	930,0592	1 062,925	39,50367
máj	655,9	121,46	1 213,415	952,2464	1 088,282	39,14242
jún	674,9	124,98	1 248,565	979,8432	1 119,821	41,61883
júl	725,1	134,28	1 341,435	1 052,755	1 203,149	43,2721
august	671,1	124,28	1 241,535	974,3552	1 113,549	40,04952
september	535,7	99,2	991,045	777,728	888,832	33,03483
október	395,8	73,3	732,23	574,672	656,768	23,62032
november	227,7	42,17	421,245	330,6128	377,8432	14,0415
december	180	33,33	333	261,3072	298,6368	10,74194
spolu	5 705	1 056,48	10 554,62	8 282,803	9 466,061	28,87526

Položka	Cena s DPH	Poznámka
Fotovoltaika s inštaláciou	11 542,18 €	10 kWh 3-fázový hybridný menič a 16 bifaciálnych panelov s 560 W na kus na rovnej streche (nutná stavba nosnej konštrukcie a závaží). Jednorazový výdavok
Wallboxy AgeVolt 2 ks, so smart a inštaláciou	4 560,16 €	2 ks wallboxov s inštaláciou a smart funkciami (napr. nabíjanie z prebytkov fotovoltiky). Ušetriť (50%) by sa dalo pri parkovaní áut vedľa seba – stačil by jeden wallbox alebo model s dvomi káblami. My máme 2 kvôli priestoru a exteriérové modely, keďže nemáme garáž. V garáži stačí wallbox za 500 €. Jednorazový výdavok
Navýšenie ceny 2 ks elektroáut oproti benzínovému modelu	16 000 €	8000 € za kus. Jednorazový výdavok
Nabíjanie oboch áut v domácich podmienkach za rok – pesimistický variant	204,60 €	Pesimistický variant znamená všetko z virtuálnej batérie. Realita bude o cca. 30-50% nižšia. Ročne
Zvýšenie ceny havarijného poistenia z dôvodu vyššej obstarávacej ceny auta	100 €	Ročne.
Náklady na PHM v prípade predchádzajúcich áut (realita z roku 2022)	-3 960 €	Ročne, tento náklad sa ušetrí
Náklady na prevádzku a udržiavanie predchádzajúcich áut (7 a 8 ročné). Realita z roku 2022	-3 240 €	Ročne, tento náklad sa ušetrí (ale je individuálny a u niekoho môže byť nižší alebo aj vyšší)
Očakávaná ročná platba za elektriku SSE (distribúcia, fixné poplatky)	500 €	Ročne. Odhad. Simulácia podľa doterajšieho priebehu skráteného fakturačného obdobia od inštalácie fotovoltiky po aktiváciu virtuálnej batérie a doplnenie simulácie za obdobie od virtuálnej batérie
Pôvodné platby za elektriku SSE (energia, distribúcia, všetky fixné poplatky)	-1 100 €	Ročne. Ušetrenie na faktúre za dodávku elektriky. Keďže odhadovaná nová faktúra bude cca. 500 € (predchádzajúci riadok tabuľky – a to už vrátane nabíjania 2 áut), ušetrenie bude cca. 600 € ročne

je aj všetko vybavené a nie je potrebné platiť takmer ani žiadny materiál na výmenu (sú niektoré drobnosti, ale napr. všetky oleje a ich filtre odpadajú). Za rok 2022 sme na pôvodné autá (benzín a nafta) dali na servis a udržiavanie (opravy,

autá boli 7 a 8 rokov staré) 3240 €. Spolu za rok 2022 (PHM + servis) stáli 7200 €. Naproti tomu prvý rok elektromobilov má predpokladané náklady len max 200 € (za "PHM" a žiadny servis).

Subjektívne závery:

- radšej investovať do meniča (10 kW, 3 fázy, hybridný) a zvyšok stavať priebežne podľa potreby (cena za 10 kWh 3-fázový hybridný menič a 4 kWh panely je s inštaláciou 6200 €)
- výkon inštalovať podľa ročnej spotreby domu alebo podľa očakávania ročnej spotreby domu + navýšenia za prípadné elektroautá
- nevhodné pre domy s elektrickým vykurovaním (pretože v zime toho menej vyrobí, práve keď sa veľa spotrebúva). Pri elektrickom vykurovaní je vhodnejšia 2 tarifná sadzba s "nočným" prúdom
- veľmi vhodné do pasívnych a nízkoenergetických domov
- veľmi vhodné v kombinácii s elektroautami a so smart wallboxom
- doporučené vymeniť doma všetky prístroje za elektrické (napr. benzínové kosačky, pily, krovinořezy a pod. zmeniť za akumulátorové)
- fyzická batéria sa môže oplatiť ak bude mať zaujímavú životnosť (aj keby klesla jej kapacita na 80 %). Pri súčasných cenách je fyzická batéria ťažšie splatiteľná. No z dlhodobého hľadiska ju budeme chcieť najmä kvôli tomu, že vtedy budeme mať elektriku aj pri dočasnej technickej odstávke od dodávateľa alebo náhlejšej odstávke po intenzívnej búrke, ak sa spôsobí niekde na vedení technický problém.



Nabíjacia sieť na Slovensku v roku 2025

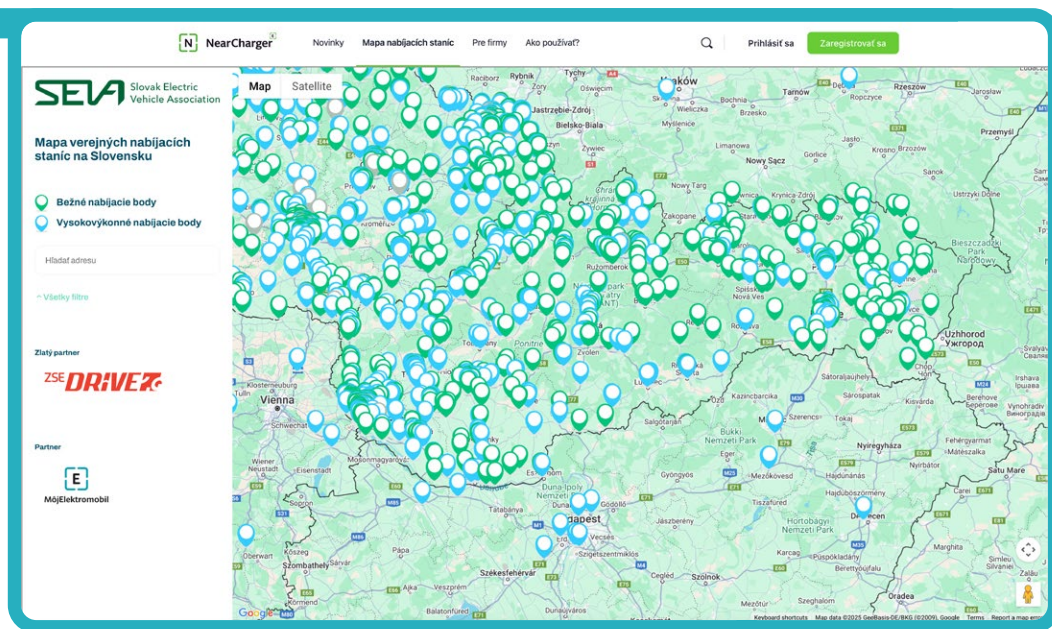
Nabíjacia infraštruktúra na Slovensku sa neustále rozširuje a prevádzkovatelia sa dlhodobo zhodujú, že na počet elektromobilov je priam presýtená. Potvrdzujú to aj dáta. Na Slovensku pripadá na jeden verejný nabíjací bod iba 6 elektromobilov, zatiaľ čo v prípade európskeho lídra v elektromobilitě (Nórsko) to vychádza na 25 elektromobilov. V susednom Poľsku to je to zase 11 elektromobilov na jeden verejný nabíjací bod.

Z dát vieme, že k 31. decembru 2024 bolo na Slovensku dostupných 2 424 verejných nabíjacích bodov v 967 lokalitách.

V porovnaní s rovnakým obdobím roka 2023 pribudlo 616 verejných nabíjacích bodov a 227 lokalít, čo predstavuje medziročný nárast o 34, resp. 31 %. Celkový inštalovaný výkon presiahol 125 MW, čo je o 52 % viac ako na konci roka 2023.

Rok 2024 priniesol viacero novinek v oblasti nabíjania. ejoin rozšíril svoju sieť na 420 nabíjacích bodov v 167 lokalitách po celom Slovensku a do prevádzky uviedol lokalitu OC Korzo v Bratislave, kde sa nachádza nabíjacia stanica s maximálnym výkonom až 600 kW.





GreenWay počas roka 2024 na Slovensku pridal 148 nových nabíjajúcich bodov. Viac ako tretinu (55) nových nabíjajúcich bodov spustila spoločnosť do prevádzky na par-
koviskách reťazca Tesco.

ZSE Drive do prevádzky spustil nových 192 nabíjajúcich bodov na 71 lokalitách verejnej nabíjacej siete. V roku 2024 spoločnosť otvorila prvý mestský nabíjací Hub na Slovensku – City Hub Landererova, prvú lokalitu pre nabíjanie kamiónov EM-PARK Trnava aj prvú nabíjajúcu lokalitu pre elektrické motocykle. V roku 2024 nadvia-
zala spoluprácu s obchodným reťazcom Kaufland - 75 predajní so 131 nabíjacími bodmi ZSE Drive.

Z ďalších dôležitých noviniek môžeme spomenúť otvorenie nabíjajúcich lokalít IONITY Zvolen a IONITY Tanker Čaradice



či budovanie lokality Tesla Supercharger AVION Bratislava (spustenie 2025). Na nabíjajúcich staniciach prevádzkovateľov začali pribúdať platobné terminály, do budovania siete sa aktívne pustilo aj netradičné meno OMV, ktorý chce do konca roka 2025 pokryť trasu Bratislava - Košice a pokrytie pri svojich predajniach zlepšuje aj LIDL.



Ako ušetriť prevádzkou elektromobilu na daňovo-odvodových položkách?

Parlament začiatkom októbra 2024 schválil rozsiahly balíček konsolidačných opatrení, ktoré by mali poslúžiť na ozdravenie verejných financií. Časť daňových opatrení, ktoré to so sebou prináša, začala platiť už od 1. januára 2025. Medzi týmito opatreniami sa objavuje aj jedna pozitívna zmena pre slovenskú elektromobilitu.

Novela zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov k 1. januáru 2025 prináša zníženie sadzby zdanenia nepeňažného príjmu, ktorý vyplýva z používania služobných batériových elektrických vozidiel (BEV) a plug-in hybridov (PHEV) aj na súkromné účely zamestnancov.

	Benzínové alebo dieselové auto	BEV alebo plug-in auto
Nepeňažný príjem zamestnanca	15 600,00 €	7 800,00 €
Odvody zamestnávateľa za tento príjem (36,2 %)	5 600,00 €	2 823,60 €
Odvody zamestnanca (13,4 %)	2 090,40 €	1 045,20 €
Daň z príjmu (19 %)	2 566,80 €	1 283,41 €
Celkové odvody štátu za 4 roky	10 304,42 €	5 152,21 €
Úspora zamestnávateľa za 4 roky 2 823,60 € a úspora zamestnanca, teda jeho vyšší čistý príjem 2 328,61 €		

Zdroj: ZAP SR

Ak firma umožňuje zamestnancovi používať služobné vozidlo aj na súkromné účely, je to z pohľadu zákona a daňových pravidiel vnímané ako nepeňažný príjem. Aby štát vedel tento príjem ohodnotiť a zdaňiť, určil jeho výšku na jedno percento obstarávacej ceny vozidla mesačne. Táto suma sa každý mesiac pripočíta k hrubému platu zamestnanca. To znamená, že z tejto sumy ako zamestnanec, tak aj zamestnávateľ platia odvody a zamestnanec aj daň z príjmu fyzickej osoby.

Zmena sa týka výhradne vozidiel z opisovej skupiny 0 (BEV a PHEV), pričom daň z nepeňažného príjmu z hodnoty vozidla pre zamestnanca, ktorý toto vozidlo používa na súkromné účely, sa znižuje z pôvodného 1 % na 0,5 %. To znamená, že náklady oproti súčasnému stavu klesnú na polovicu.

Takáto úprava by mala prirodzene priniesť viacero pozitívnych zmien. Tou základnou je, že zníži náklady zamestnávateľov a prispeje k vyšším čistým príjmom zamestnancov. Ďalej sa to prejaví na zlepšení celkových nákladov vlastníctva (TCO) elektromobilov oproti vozidlám so spaľovacími pohonnými. Jednoducho ušetrí zamestnanec aj zamestnávateľ. Hlavne v prípade, ak niektorá z firiem už dlhší čas

uvažovala nad kúpou elektromobilu, tak nová daňová úprava môže byť práve tým, čo utvrdí rozhodnutie.

Zväz automobilového priemyslu SR na sociálnej sieti LinkedIn úpravu v rámci Zákona o dani z príjmov hodnotí pozitívne a dokonca uvádza, že ide o zmenu, ktorú samotný ZAP SR navrhoval. V príspevku prezentuje aj modelový príklad, ako približne to bude vyzeráť pri firemných vozidlách od 1.1.2025.

Napríklad pri služobnom elektromobile s obstarávacou cenou 40 000 € vrátane DPH a jeho používaní aj na súkromné účely klesne počas jeho typického štvorročného obdobia vo firme mesačný nepeňažný príjem zamestnanca z 325 € na 162,5 €.

V prezentovanom príklade by išlo o úsporu na odvodoch, ktoré sa znížia v priemere zo 117,65 € na 58,83 € mesačne. To za štyri roky firme ušetrí až 2 823,60 € len na odvodoch. Benefitovať bude aj zamestnanec: „V našom modelovom príklade zaplatí v priemere o 48,50 € mesačne menej na daniach a odvodoch, čo počas štyroch rokov predstavuje úsporu až 2 329 €. Znamená to, že dosiahne vyšší čistý príjem bez navýšenia hrubej mzdy.“



AndroidForum.sk

VÝHODY KOMUNITY ANDROID FORUM



DISKUSNÉ FÓRA A SKUPINY

Diskusie sú rozdelené do rôznych skupín, podľa značky elektromobilu, lokality, poskytovateľov nabíjania a ďalšie.



NOVINKY, RECENZIE, NÁVODY

Všetky aktuality a dôležité informácie zo sveta elektromobilov na jednom mieste. Súčasťou sú aj testy áut, či informácie o aktuálnych eventoch a podujatiach.



NECHAJTE SI PORADIť ALEBO PORADTE DRUHÝM

Android fórum spolupracuje s firmami v oblasti elektromobility, ktoré našim členom ponúkajú rôzne benefity a výhody.

ZAREGISTRUJTE SA:



WWW.ANDROIDFORUM.SK



OMV eMotion - efektívne nabíjanie na cestách

Spoločnosť OMV neustále sleduje trendy a prispôsobuje sa meniacemu zákazníkemu správaniu tak, aby v sieti jej čerpacích staníc našli zákazníci všetko potrebné na pohodlné cestovanie - od kvalitných palív cez občerstvenie po doplnkové služby či nákupy základných potravín.

Preto sú súčasťou širšej stratégie aj investície do alternatívnych foriem cestovania. Od roku 2023 sa spoločnosť OMV

pustila do rozširovania vlastnej siete ultrarýchlych nabíjačiek pod značkou OMV eMotion, pričom sa primárne využíva práve zázemie čerpacích staníc a dostupnosť pri hlavných dopravných ťahoch.

Sieť nabíjacích staníc s výkonom až do 400 kW sa neustále rozširuje tak, aby umožnila pohodlnú prepravu elektromobilom z jedného konca Slovenska na druhý.



Prečo OMV eMotion?

Rýchlosť

Nabíjacia kapacita až do 400 kW zabezpečí rýchle nabitie už za 15 minút*, efektívne využitie času a rýchle pokračovanie v naplánovanej ceste.

Výhodná poloha

Umiestnenie pri hlavných tranzitných ťahoch a blízko nich, v kombinácii s rýchlym nabitím a zázemím čerpacích staníc OMV, poskytuje ideálne podmienky pre cestovanie.

Vlastná aplikácia

Aplikácia OMV eMotion prináša, okrem zvýhodnenej ceny, aj množstvo ďalších výhod pre väčšie pohodlie pri nabíjaní (dostupnosť, prehľad nabíjaní, fakturácie emailom a pod).

Rôzne možnosti platby

Platiť za nabíjanie je možné, okrem aplikácie eMotion, aj prostredníctvom RFID kariet, platobnej karty priamo na termináli či aplikáciami tretích strán.

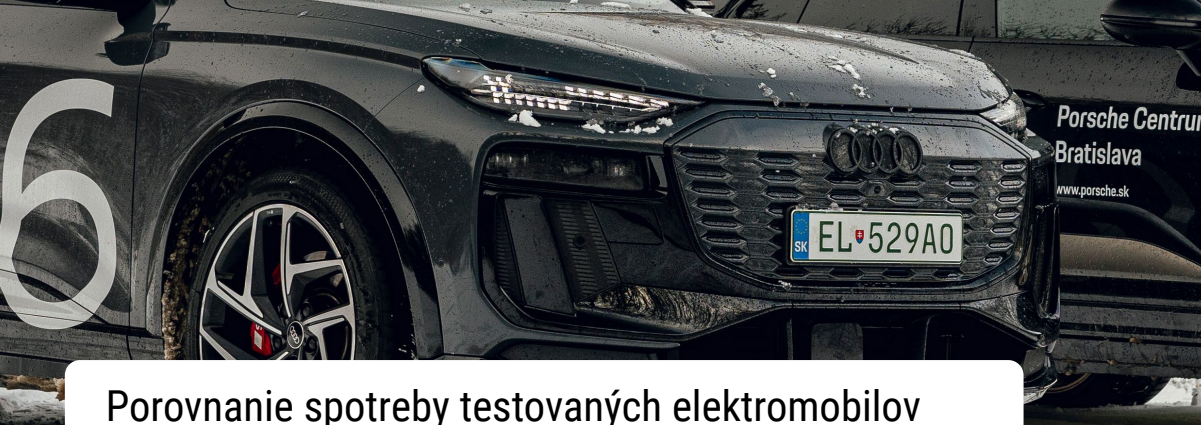
Bezpečnosť a dostupnosť 24/7

Umiestnením na čerpacích staniciach OMV má zákazník možnosť využiť pohodlie a zázemie počas nabíjania s možnosťou občerstvenia 24 hodín denne, 7 dní v týždni.

www.omv.sk/emotion

Viac o eMotion App





Porovnanie spotreby testovaných elektromobilov

Porovnanie spotreby prímestský okruh 2024 - letné pneu

Vozidlo	Spotreba	Vonkajšia teplota
Fiat 500e	9,9 kWh / 100 km	13 °C
Peugeot E-2008	10,5 kWh / 100 km	19 °C
Škoda Enyaq 60	11,2 kWh / 100 km	16 °C
Volkswagen ID.7 Pro Tourer	11,2 kWh / 100 km	30 °C
Mini Countryman SE ALL4	11,7 kWh / 100 km	20 °C
MG5 Electric	11,8 kWh / 100 km	17 °C
Tesla Model 3 Performance	12,8 kWh / 100 km	24 °C
Renault Scenic E-Tech Electric	13,1 kWh / 100 km	33 °C
MG Cyberster AWD	13,4 kWh / 100 km	20 °C
Porsche Taycan	13,5 kWh / 100 km	28 °C
Audi Q6 e-tron quattro	13,7 kWh / 100 km	27 °C
MG4 XPower	14,1 kWh / 100 km	10 °C
Kia EV9	14,2 kWh / 100 km	22 °C
Tesla Model S Plaid	14,3 kWh / 100 km	22 °C
Porsche Macan 4	14,4 kWh / 100 km	11 °C
Ssangyong Torres EVX	15,0 kWh / 100 km	17 °C
BMW i4 xDrive40	15,1 kWh / 100 km	26 °C
BMW i5 M60 xDrive Touring	15,4 kWh / 100 km	19 °C
Hyundai Ioniq 5 N	15,9 kWh / 100 km	31 °C
Mercedes-Benz eSprinter 420 Long Pro	21,0 kWh / 100 km	19 °C

Jedným z kľúčových aspektov, ktorému pri kúpe elektromobilov venujú záujemcovia pozornosť, je ich dojazd. Ten sa odvíja od dvoch kľúčových faktorov - veľkosť akumulátora a spotreba elektrickej energie. Práve spotreba je dôležitá aj z hľadiska nákladov - čím vyššia spotreba, tým viac nás stojí cesta elektromobilom. Podstatný údaj pre porovnateľnosť hodnôt je aj vonkajšia teplota, ktorá do značnej miery ovplyvňuje výslednú spotrebu (čím je vonku chladnejšie, tým je spotreba vyššia). Prinášame vám prehľad spotreby elektromobilov, s ktorými sme v poslednej dobe absolvovali naše tradičné meranie.

Porovnanie sme vykonali na našom testovacom prímestskom okruhu o dĺžke 30 kilometrov. Okruh vedie z Bratislavy cez okolité obce a naspäť, pohybujeme sa teda v rýchlostných limitoch 50 až 90 km/h. Plynulý jazdný štýl určuje skôr spodné hranice reálne dosiahnuteľnej spotreby, s tempom na úrovni maximálnej povolenej rýchlosti však nie sme brzdou premávky. Na diaľničných cestách vyššou cestovnou rýchlosťou však počítajte s vyššou spotrebou. Porovnanie diaľničnej spotreby robíme samostatne a môžete ho nájsť v jednotlivých testoch vozidiel.

Porovnanie spotreby prímestský okruh 2025 - zimné pneu

Vozidlo	Spotreba	Vonkajšia teplota
Dacia Spring	10,9 kWh / 100 km	4 °C
Hyundai Inster Long Range	12,4 kWh / 100 km	5 °C
Mini Aceman E	12,9 kWh / 100 km	4 °C
Škoda Elroq 60	13,7 kWh / 100 km	9 °C
Mini Aceman SE	13,9 kWh / 100 km	3 °C
Ford Explorer MAX AWD	14,1 kWh / 100 km	16 °C
Cupra Born VZ	16,5 kWh / 100 km	3 °C
Porsche Macan Turbo	17,7 kWh / 100 km	3 °C
Renault Master E-Tech EV87	19,2 kWh / 100 km	17 °C
Mercedes-Maybach EQS 680 SUV	21,8 kWh / 100 km	3 °C
Audi Q8 e-tron Edition Dakar	22,8 kWh / 100 km	6 °C
Mercedes-Benz EQV 300	22,9 kWh / 100 km	2 °C
Mercedes-Benz G 580 with EQ Technology	26,4 kWh / 100 km	4 °C
Audi SQ6 e-tron	27,0 kWh / 100 km	3 °C




Hyundai Inster

39/46 kWh od 23 250 €*

mojelektromobil.sk/test-hyundai-inster/




Škoda Elroq

52/59/77 kWh od 31 510 €*

mojelektromobil.sk/test-skoda-elroq-essence-60/




Volkswagen ID.7 Tourer

77/86 kWh od 51 990 €*

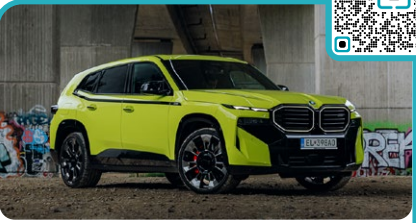
mojelektromobil.sk/test-volkswagen-id-7-tourer-pro/




Tesla Model 3 Performance

75 kWh od 60 000 €*

mojelektromobil.sk/test-tesla-model-3-performance-2024-facelift-highland/




BMW XM

Plug-in hybrid od 131 520 €*

mojelektromobil.sk/test-bmw-xm-50e-neexistuje-clovek-ktory-by-sa-za-nim-neotocil/




Mercedes-Benz G

116 kWh od 152 587 €*

mojelektromobil.sk/test-mercedes-benz-g-580-with-eq-technology-2025/

SKODA

NOVÁ ŠKODA ELROQ



100 % ELEKTRICKÉ SUV
s DOJAZDOM AŽ 580 KM

SKODA Financial Services

www.skoda-auto.sk

*Všetky ceny sú uvedené s DPH a predstavujú štandardnú cenu pre Slovensko ku dňu 14.3.2025

Kombinovaná spotreba elektrickej energie a CO₂ automobilov Škoda Elroq podľa cyklu WLTP: 15,2 – 16,6 kWh/100 km a 0 g/100 km. Uvedené informácie a fotografie majú len informatívno-ilustračný charakter. Ďalšie informácie o ponuke, konečných cenách, špecifikácii vám poskytne autorizovaný predajca značky Škoda.



Všade dobre, doma najlepšie.

Domáce nabíjanie so ZSE Drive.



Domáci
wallbox



Nabíjanie
firemného auta
za cenu domáceho
nabíjania



Kompenzácia
nákladov
zamestnancovi



/zsedrive



/Skupina ZSE



/zsedrive



/zsedrive



/zsedrive.sk

ZSE **DRIVE**