

Tisková zpráva



Stuttgart, duben 2024

6300 km jižní Evropou s téměř klimaticky neutrální naftou.

Sdružení eFuelsNow e.V., skupina inženýrů, uspořádala 13denní cestu po mapě HVO s více než 12 000 čerpacími stanicemi. Během cesty byla tankovaná syntetická motorová nafta na bázi zbytků (HVO100 / XTL). Celkově se podařilo snížit emise CO₂ na celé trase o 87 % (až 27 g CO₂/km, 97 % podíl HVO). Cesta začala nedaleko Stuttgartu a vedla přes Itálii do řeckého hlavního města Atén. Odtud se vydali na Maltu a pak přes Řím zpět do jižního Německa.

Cestovní vůz se senzační bilancí životního cyklu a bez oficiálního schválení výrobce HVO.

Jízda byla podniknuta standardním vozem Alfa Romeo 159 2.0 JTDm (rok výroby 2011). Vůz ujel téměř polovinu ze svých téměř 400 000 km na HVO100 (přibližně 200 000 km tj. 5krát kolem rovníku). Přestože výrobce nevydal pro motor žádné oficiální schválení HVO/XTL, nenastaly žádné problémy. Výrobci paliva, například společnost Neste, zdůrazňují, že jejich produkt je vhodný pro všechny vznětové motory. Motor má také mnohem klidnější chod, svižnější reakční chování a mnohem čistší spalování.



Během celé cesty pouze 25 minut na čerpací stanici

Mnoho řidičů si neuvědomuje, že benzin a nafta mají bezkonkurenčně vysokou energetickou hustotu. Běžný automobil natankuje 35 litrů za minutu. To v přepočtu odpovídá přenosu energie 18 000 kW. Naplnění prázdné nádrže trvá méně než 2 minuty. Poté je vůz opět připraven vyrazit na dalších, ke klimatu šetrných, 1100 kilometrů. HVO nafta v Itálii je někdy dokonce o 5 až 10 centů levnější než její fosilní varianta. Průměrná cena nafty během celé cesty byla 1,81Eur/L.



Co přesně je HVO?

Toto palivo se vyrábí z nejrůznějších biogenních odpadů. Nemusí se nutně jednat o použité tuky nebo odpadní oleje rostlinného původu. Vhodná je široká škála výchozích materiálů. Může to být i lesní odpad, zbytky z rybářského a papírenského průmyslu a mnoho dalšího. Seznam materiálů, které lze použít, je dlouhý. Hlavní je, že použitý odpad neobsahuje žádný fosilní uhlík. K redukci CO₂ dochází podle principu cyklu známého z přírody. Dr. Olaf Toedter, vedoucí projektu reFuels na KIT v Karlsruhe, zdůrazňuje, že HVO není elektronické palivo. Obě paliva (HVO i e-palivo) jsou však reFuels a stejně jako nafta splňují normu pro syntetickou naftu (DIN EN 15940). Z hlediska kvality HVO překonává své fosilní předchůdce téměř ve všech oblastech. Je pouze přibližně o 6 % lehčí. HVO také nelze zaměňovat s bionaftou, zdůrazňuje Dr. Toedter. Je bez zápachu, čiré jako voda a velmi kompatibilní. Navíc spaluje výrazně čistěji.

Vynikající energetická účinnost

Prof. Dr. Thomas Willner z HAW v Hamburku se rovněž zabývá výzkumem paliv.

Odkazuje na mimořádně vysokou energetickou účinnost. Jízda s HVO je dokonce energeticky efektivnější než s elektromobilem. Je to proto, že mnoho energie je již uloženo ve zbytkovém materiálu. Díky tomu je během procesu rafinace spotřeba elektrické energie velmi nízká. Motorová nafta vzniká automaticky jako vedlejší produkt při výrobě leteckého parafínu.

Stanice HVO100 v průměru každých 25 kilometrů.

Evropská síť čerpacích stanic HVO je velmi hustá i v zahraničí. Během téměř 6300 km dlouhé trasy dojela Alfa k čerpací stanici HVO100 v průměru každých 25 km. Včetně směsi HVO byla čerpací stanice na trase každých 4,4 km. Toto palivo je rozšířeno zejména v severní a jižní Evropě, ale také v Beneluxu a Kalifornii. Jen v Itálii rozšířilo svůj sortiment o HVO100 během přibližně 11 měsíců téměř 1000 čerpacích stanic. Ve Španělsku a Portugalsku několik poskytovatelů oznámilo, že do konce roku 2024 bude mít celkem přibližně 800 stanic. V některých severovýchodních zemích a v Kalifornii je již 20 až 50 % celého trhu s naftou pokryto HVO. Zejména v Kalifornii lze u mnoha čerpacích stanic natankovat pouze HVO95. Přestože většina tamních vozidel s naftovým motorem je stále určena pro fosilní paliva, nejsou známy žádné problémy. Toto palivo se v těchto zemích tankuje milionkrát denně do všech dieselových vozidel již přibližně 10 let a přispívá k výraznému snížení emisí CO₂. Inženýři společnosti xxxxxx tankují HVO100 do všech soukromých vozidel s naftovým motorem bez ohledu na jejich schválení.

HVO je důležitým stavebním kamenem pro budoucnost šetrnou ke klimatu.

Prof. Willner a Dr. Toedter opakovaně upozorňují na to, že existuje velké množství nevyužitého odpadu. Zdůrazňují, že existuje celosvětový problém s odpady. Vysoké celostátní podíly HVO a rychle rostoucí síť poskytovatelů akcentují potenciál dalšího rozšiřování. Podle prognózy společnosti Neste by se mohlo ročně vyrobit přibližně 1000 megatun těchto paliv šetrných ke klimatu, pokud by se využily všechny odpadní materiály a bude využita plná kapacita. To odpovídá přibližně 40 % celosvětové potřeby dopravy (silniční doprava, lodě a letadla). Tato čísla se shodují i s průzkumy profesora Willnera. Podle studie, kterou má Willner k dispozici, navíc stále existuje velký potenciál HVO vyráběné z dávice (jatrofa), a to přibližně 200 megatun ročně. Dávivec roste na okrajích pouští v chudých půdách, kde nic jiného neroste. Množství HVO z oleje z dávice by mohlo pokrýt potřebu pohonných hmot v celé EU. Tyto možnosti by měly být využity. Během cesty se ukázalo, že vozidla s benzinovými a naftovými motory budou v budoucnu nepostradatelná. Na to má vliv i nestabilita elektrické sítě, např. v italských horských vesnicích, a fyzické limity distribuce elektřiny. Nesmíme ani zapomenout na poměrně jednoduché a levné opravy vozidel s konvenčním pohonem díky mnoha malým, snadno vyměnitelným jednotlivým dílům. HVO lze využít okamžitě. Je nejen energeticky nejúčinnější, ale také nejúspornější z hlediska nákladů a času. Zejména časový faktor hraje významnou roli. Podle údajů švédských orgánů pro ochranu životního prostředí by tedy HVO mělo mít zdaleka největší pákový efekt na klima.



Technické informace a vzdělávání jsou nezbytné

Dr. Toedter a profesor Willner zdůrazňují význam technických informací. Jsou si vědomi toho, že ne každý chce na čerpací stanici vidět nefosilní paliva. To je pravděpodobně důvod, proč se stále dokola vracejí některé mylné argumenty. To v konečném důsledku vede ke zpoždění a nedosahování klimatických cílů. Vědci proto spolupracují s inženýry ze společnosti eFuelsNow.

Kdo je eFuelsNow?

Členům sdružení jde o tržně pojatou ochranu klimatu. Klimatických cílů lze dosáhnout pouze s lidmi. Koneckonců oni musí opatření na ochranu klimatu realizovat. Není pro ani proti žádné technologii. Cílem je možnost využití VŠECH řešení tak, aby pro KAŽDÉHO motoristu existovalo proveditelné řešení. V neposlední řadě vyžaduje ochrana klimatu peníze od fungujícího průmyslu s pružnou a efektivní osobní i nákladní dopravou. Jinak se moderní inovace GreenTec financovat nedají. Záleží na energii, ne na pohonu. Inženýři proto požadují vyšší kvótu příměsí. Jinak budou auta i nadále jezdit na fosilní paliva.

Cestopis a zdroje

Podrobnou analýzu cesty včetně sociálních analýz na téma mobility naleznete pod tímto odkazem. Zde naleznete také zdroje uvedených informací.

https://efuelsnow.de/hvo-tours/italy_and_southern_europe

Film o cestě:

<https://www.youtube.com/watch?v=nafFtmQMxr4>

Aktuální mapu čerpacích stanic HVO naleznete pod tímto odkazem:

<https://efuelsnow.de/tankstellen-karte>



(konec textu)

Kontakt a poznámka:

Důležité: Nezapomeňte uvést uvedené odkazy v publikaci! Další fotografie z tisku jsou k dispozici na webových stránkách.

Dotazy: info@efuelsnow.de