

Zelená horečka

Vítězové a poražení
elektrické
budoucnosti

Klimax

Host

Henry
Sanderson

Automatizovaná analýza textů nebo dat ve smyslu čl. 4 směrnice
2019/790/EU je bez souhlasu nositele práv zakázána.

© Henry Sanderson, 2022

This translation of Volt Rush: The Winners and Losers
in the Race to Go Green is published by arrangement
with Oneworld Publications

Translation © Marek Sečkař, 2024

Czech edition © Host — vydavatelství, s. r. o., 2024
(elektronické vydání)



ISBN 978-80-275-2221-7 (PDF)

ISBN 978-80-275-2222-4 (ePUB)

ISBN 978-80-275-2223-1 (MobiPocket)

Obsah

Úvod	11
1. Doba bateriová	17
2. Zmařené naděje: Komplikovaná historie elektromobilu	21
3. Průlom: Lithium-iontová revoluce	33
4. Čínský bateriový král	45
5. Čínská lithiová horečka	61
6. Poklad pohřbený v Chile	87
7. Potíže s kobaltem	107
8. Vzestup kobaltového obra	115
9. Krvavý kobalt	145
10. Špinavý nikl	177
11. Magnát zelené mědi	197
12. Poslední hranice: Těžba v mořských hlubinách	217
13. Reduce, Reuse, Recycle: Uzavřený kruh	239
14. Nejzelenější baterie na světě	251
15. Znovuzrození cornwallského hornictví	263
Závěr	279
Poděkování	283
Poznámky	287
Rejstřík	309

Úvod

*„Výrobu baterií musíme zvýšit na tak šílenou úroveň,
že si to lidé dnes ani nedovedou představit.“*

ELON MUSK, VÝKONNÝ ŘEDITEL TESLY¹

V půli roku 2020, zrovna v době, kdy svět strnul v lockdownu, jsme se rozhodli, že si koupíme elektrické auto. Našemu synovi bylo sedm měsíců a já začal vážně přemýšlet o jeho budoucnosti. Uvažoval jsem, zda je svět schopen jednat dost rychle, aby zmírnil nebezpečí klimatické změny. Akcie Tesly stoupaly k nebesům a společnosti nechybělo mnoho k tomu, aby se stala nejhodnotnější automobilkou na světě, přestože zatím produkovala jen zlomek z jedenácti milionů aut, která dokáže do světa za rok vypustit Toyota. Elektromobil Tesla Model 3 se v dubnu stal v Británii nejprodávanějším vozem a naši přátelé už měli jasno. Věděl jsem, že ani my nemůžeme čekat a že budoucnost našeho syna bude záviset na rozhodnutích, která učiníme právě teď. Pandemie sice zastavila globální ekonomickou aktivitu, ale situace i tak vypadala neradostně. V důsledku vlny veder na Sibiři se globální teploty vyšplhaly na druhé nejvyšší místo v historii. Všeobecně známé dopady změny klimatu vyplývající z naší spotřeby fosilních paliv si rozhodně nedaly přestávku. A tak jsem nabídl naše staré dvoudveřové benzinové auto na prodej a začal se ohlížet po elektrice na leasing. Google mě informoval, že jeden z často zadávaných dotazů zní: „Budou auta na benzin bezcenná?“

Elektromobily se staly etickou spotřebitelskou volbou. Byla to svůdná představa: můžeme změnit svět jen tím, že lehce upravíme svůj stávající životní styl, přičemž míra oběti bude zcela nepatrná. Investovat raději do zeleného fondu než do fondu

indexového; místo auta na benzin si koupit elektrické. Na BBC jsem se dověděl, že způsob, „jak cestuji do práce nebo i jak běhám po obchodech, obnáší rovněž jedno z největších každodenních klimatických rozhodnutí, jakým čelíme“.² Leasingová společnost, jejíchž služeb jsem využil, nabízela svět, kde auta „jdou ruku v ruce s životním prostředím“. Představoval jsem si, jak budu v budoucnosti své auto nabíjet, a uvažoval o tom, jak začneme vnímat auta na benzin. Bude ježdění takovým autem jednoho dne působit jako akt bezohledného vandalizmu, jako zcela asociální provokace?

Sedm let jsem strávil v Pekingu. Bylo to v samém závěru třicetiletého čínského automobilového boomu a dosud jsem si moc dobře pamatoval na to, jak se tam tenkrát žilo: suché škrábání v hrdle, vlastní horký dech pod rouškou (dávno před covidem) a tísnivý pocit v hrudníku. Vzpomínám si, jak jsem trčel na obřích dálničních obchvatech a rudá koncová světla aut přede mnou se ztrácela v soumraku barvy špinavé břechky; měl jsem pocit, že z toho více než dvacetimilionového města nikdy neuniknu. Byly chvíle, kdy Peking připomínal výjev ze soudného dne planety. Čínská poptávka po autech působila jako nezadržitelný parní válec — puzení neustále konzumovat, jež pozře celá města, takže nakonec budeme muset stavět nová města jenom pro auta.

Růst, jímž během mého života prošel čínský automobilový trh, je alarmující. Chceme-li změnu klimatu nějak významně ovlivnit, musíme rychle rozšířit naši flotilu elektrických aut. V současnosti jezdí po celém světě asi deset milionů elektromobilů, což není ani dvojnásobek počtu aut v Pekingu a představuje to pouhé jedno procento celkového množství aut na světě. Po celém světě jezdí dnes více než jedna miliarda aut. Také autobusy a nákladní vozy budeme muset nahradit jejich elektrickými verzemi, a k tomu ještě lodě, trajekty, a dokonce i letadla.

K tomu všemu budeme potřebovat baterie v množství, jaké jsme si ještě před pár lety ani nedovedli představit. Zakladatel Tesly, jihoafrický rodák Elon Musk, vybudoval v nevadské poušti obří továrnu na baterie, Gigafactory, v níž vyrábí články pro vlastní elektromobily a rovněž na ukládání energie z obnovitelných zdrojů. Nebyl však sám: v Číně v roce 2020 vznikaly nové továrny týden co týden.

Jako novinář ve službách deníku *Financial Times* jsem se zabýval problematikou surovin, které jsou pro výrobu elektrických aut nezbytné: patří mezi ně lithium, kobalt, nikl a měď, a k tomu ještě hliník a ocel. Čím víc jsem zkoumal dodavatelský řetězec a osoby, které s těmito kovy obchodují, tím víc mi docházelo, jaký posun v ekonomické moci přechod na elektromobilitu způsobí. Musk se svou Teslou na sebe sice poutal veškerou pozornost médií, všude kolem něj se ale rozprostíral stínový svět miliardářů, kteří byli rovněž rozhodnuti zbohatnout. Začínala skutečná zlatá horečka.

V Demokratické republice Kongo jsem sledoval, jak u malé zelenobilé letištní budovy v hornickém městě Kolwezi přistávají soukromé tryskáče, zatímco všude kolem děti i celé rodiny ručně dobývají ze země kobalt; v Chile jsem ve spalujícím žáru pouště Atacama hleděl na obří nádrže o velikosti Manhattanu, v nichž se odpařováním extrahuje lithium; a v Číně jsem jezdil do továren na výrobu baterií a zpracování lithia, které pracují dvacet čtyři hodin denně, fungují na elektrinu vyrobenou spalováním uhlí a stojí hned vedle polí, po nichž se volně procházejí buvoli. Tohle všechno bylo součástí dodavatelského řetězce elektromobilů. Řada společností dokonce plánovala, že budou tyto minerály dobývat z mořských hlubin, čímž otvíraly těžebnímu průmyslu jeden z posledních zbytků neprobádané divočiny.

Kovy a minerály nám denně umožňují nabíjet iPhony a přepravovat elektrinu z místa na místo. Digitální technologie v nás

vzbuzují dojem, že žijeme v éterické ekonomice zcela odpoutané od hmotného světa. Ve skutečnosti ale těžíme více minerálů než kdykoli v dějinách a tato závislost bude v budoucnu jen narůstat.* Navzdory řečem o umělé inteligenci, o „internetu věcí“ a o tom, že nás v bezprostřední budoucnosti ovládnou roboti, se naše společnosti v mnoha ohledech nevymanily z praktik minulosti, kdy poptávka po ropě vedla Evropany k tomu, aby si rozparcelovali Blízký východ.

Důsledky přechodu nebudou pouze ekonomické, ale také environmentální. Těžba a zpracování těchto minerálů vyžaduje velké množství energie a znečišťuje místní ekosystémy. Tento fakt se v debatách o přechodu na obnovitelnou energii a elektromobily často vůbec nezmiňuje. Každý výrobek, který použijeme, však přispívá ke globálním emisím, jak těžbou surovin, tak výrobou. Odhaduje se, že těžební průmysl produkuje zhruba deset procent globálních emisí uhlíku. A je to průmysl, bez něhož se neobejdeme: abychom mohli vyrobit ocel, potřebujeme uhlí, a abychom mohli vyrobit baterie, potřebujeme lithium, nejjednodušší kov na světě, který vykazuje nejvyšší elektrochemický potenciál. Revoluce elektromobility je ve své podstatě zelená, ale v procesu jejího uskutečnění budeme muset přijmout řadu rozhodnutí, která ovlivní jak životní prostředí, tak globální dynamiku moci.

Zvěstovatelé zelené energie se většinou domnívají, že budoucnost bez fosilních paliv se obejde rovněž bez konfliktů. Znamý aktivista Bill McKibben napsal, že „kdyby svět jel na slunce, nepral by se o ropu“.³ Tuto myšlenku zopakoval tvůrce iPodu Tony Fadell, který pro časopis *Wired* prohlásil: „Pokud budeme mít velmi levné a vysoce účinné technologie pro ukládání ener-

* Analytici americké makléřské firmy Bernstein vypočítali, že na každé jedno procento růstu HDP je potřeba množství vytěžených surovin zvýšit o dvě procenta.

gie, povede to k tomu, že zmizí války, protože nikdo už nebude bojovat o ropné rezervy.“⁴ Poptávka po surovinách potřebných k vybudování infrastruktury čisté energie má však stejný geopolitický rozměr, jako měla dříve poptávka po ropě. Země schopné zajistit si místo v nových dodavatelských řetězcích čisté energie na tom vydělají, zatímco ty ostatní budou trpět.

Přechod na čistou energii již nyní zvýšil geopolitické napětí mezi Západem a Čínou. V minulém desetiletí získala Čína dominantní postavení jak v čistých energetických technologiích, jako jsou baterie a solární panely, tak i v dodavatelských řetězcích surovin, na nichž tyto technologie stojí. Řada těchto materiálů sice není v zemské kůře nijak vzácná, ale do použitelné podoby se většinou zpracovávají v Číně. Je pravděpodobné, že lithium a kobalt v mém autě pocházejí z Austrálie a z Konga, ale zpracovány byly v Číně a baterii z nich vyrobila čínská společnost.* Elektřinu patrně vygenerovaly solární panely z polykrystalického křemíku, které vyrobila čínská společnost s pomocí energie z uhelných elektráren v provincii Sin-ťiang. A měď byla téměř určitě rafinována v některé ze stovek čínských hutí. Bez Číny se k zelené, bateriemi poháněné budoucnosti neposuneme. Směřujeme sice k větší energetické nezávislosti, tyto dodavatelské řetězce však zůstávají naší největší slabinou.

Kniha, kterou máte v rukou, vypráví příběh těchto dodavatelských řetězců a osob, jež za nimi stojí. V příběhu vystupují některé z nejtajuplnějších světových společností pohybujících se v byznysu s přírodním bohatstvím; soukromé čínské společnosti skupující doly v Chile, Austrálii a Indonésii; a také největší automobilky na světě jako Tesla a Volkswagen. Doufám, že

* Odkazy na „Kongo“ v období po roce 1964 se v této knize vztahují na Demokratickou republiku Kongo (Kongo-Kinshasa), nikoli na Kongo-Brazaville.

tato kniha vybaví čtenáře k tomu, aby v problematice našeho odchodu od fosilních paliv kladl správné otázky. Zdroje, které potřebujeme, jsou pohřbeny v zemské kůře; jaké environmentální a společenské náklady jsme tedy ochotni nést, abychom je vytěžili? Nebudeme-li toto téma pečlivě zkoumat, všechno zlo zůstane skryto pod závojem korporátního „greenwashingu“, jehož se dopouštějí společnosti po celé délce dodavatelského řetězce. Stojíme dnes na prahu revoluce elektromobility, což znamená, že jako spotřebitelé máme jedinečnou příležitost dotlačit společnosti k tomu, aby udělaly, co se patří, a všechny tyto neblahé jevy vyřešily. Vůči zeleným technologiím bychom se neměli stavět nepřátelsky, ale ani bychom neměli být naivní. Věk ropy zanechal na tváři dvacátého století hlubokou jizvu. Musíme udělat všechno pro to, aby si průmysl naší zelené budoucnosti počínal lépe.

1. Doba bateriová

„Melanž musí téct. Nová melanž.“

ELON MUSK, VÝKONNÝ ŘEDITEL TESLY¹

Koncem září 2020 vystoupil Elon Musk na pódium a v září jasného kalifornského slunce promluvil k parkovišti zaplněnému vozy Tesla, jež se sjely na výroční setkání akcionářů společnosti ve Fremontu. Musk tuto událost, přezdívanou „Battery Day“, celé měsíce intenzivně propagoval (sliboval, že to bude „insane“). Kvůli covidu-19 seděli účastníci za volanty nablýskaných vozů Model 3 a Model Y a na tvářích měli roušky. Pozdravili Muska disonantním troubením klaksonů, jako kdyby to byli zoufalí řidiči, kteří cestou do práce uvízli v dopravní zácpě. „Tohle je skutečně nový přístup. Máme zde vlastně teslácké autokino,“ prohlásil Musk.² Účastníci měli všechny důvody ke spokojenosti. Akcie Tesly během pandemie prudce stoupaly a dělaly z ní nejhodnotnější akciovou společností na světě, přestože se na globálním trhu s automobily podílela pouze jedním procentem. Při současné valuaci měl každý z automobilů Tesla, v nichž seděli, hodnotu zhruba jeden milion dolarů. To byl pozoruhodný obrat ve srovnání se situací před pouhými několika lety, kdy se Tesla ocitla na pokraji bankrotu, a ať dělala co dělala, produkci elektromobilu Model 3 se jí nedařilo zvyšovat. Tesla, jež zahájila existenci jako agilní startup ze Silicon Valley vyrábějící vozy pro boháče, se nyní stala skutečnou automobilkou. Dosáhla úspěchu na jednom z nejvražednějších trhů na světě, jenž je trvale postižen extrémně nízkými maržemi. Podařilo se jí vybědnout z bezvýchodné situace, v níž elektromobily už více než století vězely, a vyvinout produkt, který si lidé skutečně chtěli koupit. A vedle toho si vytvořila i zástup

oddaných fanoušků, kteří Muskovi doslova viseli na rtech a o svých teslách bez zábran tweetovali.

Battery Day znamenal další krok v Muskově životní misi (jejíž součástí je i kolonizace Marsu). Vykračoval si po pódiu v černém tričku, v ruce svíral mikrofon a vysvětloval plán Tesly snížit cenu baterie na polovinu a vyrábět elektromobil pro masový trh za dvacet pět tisíc dolarů. Tú! Tú! Navzdory všemu humbuku a nadšení byl elektromobil dosud příliš drahý na to, aby mohl soupeřit s benzinem. Byla to ambice připomínající počín z doby před více než sto lety, kdy Henry Ford vypustil na trh svůj Model T: nabídl auto, které si mohl dovolit i prostý dělník, čímž zvěstoval příchod motoristického věku. Auta byla až dosud luxusní záležitost, ale Ford byl pevně rozhodnutý, že jejich cenu stlačí pod úroveň průměrné roční mzdy. A zrovna tak jako Ford za tím účelem zavedl pohyblivou montážní linku, Musk potřeboval rozšířit výrobu baterií. Tesla bude muset do roku 2030 zvýšit výrobu baterií stonásobně — dost na to, aby mohla vyrábět zhruba dvacet milionů aut ročně, prohlásil.

A to byla jenom Tesla. V době, kdy probíhal Battery Day, se všechny velké automobilky na světě — od General Motors až po Volkswagen — už zavázaly, že přejdou na elektřinu. A více než dvacet zemí také oznámilo, že v budoucnu úplně zakážou prodej benzinových a diesellových vozidel.

Potom Musk vypustil bombu. Tesla získala práva na čtyřtisícihektarový pozemek v Nevadě, kde má v plánu těžit lithium, kov, který je klíčovou ingrediencí při výrobě každé baterie pro elektromobil. A bude přitom používat obyčejnou kuchyňskou sůl. V USA je dost lithia na to, abychom mohli elektrifikovat celý americký vozový park, pravil Musk. „Vezmeme ze země hroudu hlíny, vybereme z ní lithium a pak tu hroudu hlíny dáme zpátky tam, kde byla. Bude to vypadat skoro stejně jako předtím. Nebude to vypadat nijak hrozně. Bude to krásné,“ vysvětloval.

„Na zemi je toho zatracenýho lithia taková spousta, že by se jeden zbláznil.“³

Aby však byla Tesla schopna dosáhnout svých cílů, musela by mít k dispozici až čtyřnásobek stávající světové produkce lithia. Mezinárodní agentura pro energii předpověděla, že poptávka po lithiu stoupne do roku 2030 třicetkrát a do roku 2050 více než stokrát. USA skoro žádné lithium, kobalt ani nikl neprodukovaly a disponovaly jen malou částí objemu mědi potřebného pro vybudování nabíjecích stanic a elektrické sítě. Totéž platilo o Evropě.

Pokud šlo o Muskův lithiový projekt, nedalo se očekávat, že by z něj vzešly nějaké kovy v dohledné budoucnosti. Svými slovy však chtěl pobídnout k činu spící těžební průmysl. Připomínalo to věty, které o sto let dříve pronášel Fordův hlavní pobočník Charles Sorensen: „Kdyby nám druzí neposkytli dost oceli pro naše potřeby, vyrobili bychom si ji sami. Nic jiného v tom nebylo.“⁴

Mezitím se však Musk musel spolehnout na zelené barony — společnosti, jež kontrolovaly nově se formující dodavatelský řetězec čisté energie. O sto let dříve zajistil Fordův Model T bohatství prvním firmám provozujícím ropné vrty a rafinerie, což vedlo ke vzniku globálního ropného průmyslu a obřích mezinárodních společností. Nyní Musk spouštěl podobnou surovinovou horečku. „Melanz musí téct... nová melanz,“ prohlásil Musk. Odkazoval tím na sci-fi román *Duna* z roku 1965, kde se líčí boj o kontrolu nad planetou produkující koření potřebné pro mezihvězdné lety a prodloužení života. Tím kořením byla nyní malá skupinka kovů — lithium, kobalt, měď a nikl.

Tak začala doba bateriová.

2. Zmařené naděje: Komplikovaná historie elektromobilu

„Řešením je elektřina. Nevrcí to, neskřípou tam žádné ozubené převody, nejsou tam všechny ty páky, ve kterých se ani nevyznáte. Neslyšíte to skoro až děsivé nejisté tepání a hrčení mocného spalovacího motoru. Není tam žádný oběh vody, který by mohl selhat, není tam žádný nebezpečný páchnoucí benzin a žádný hluk.“

THOMAS EDISON¹

„Doufám, že do roka začneme s výrobou elektrického automobilu. Nerad mluvím o věcech, na které dojde až za rok, nyní jsem ale ochoten sdělit vám něco o svých plánech.“

Skutečnost je taková, že s panem Edisonem už pár let pracujeme na elektrickém automobilu, který by byl levný a praktický. Montovaly se zkušební prototypy a dnes už nemáme pochybnosti, že tato cesta povede k úspěchu. Až dosud spočíval problém v tom, jak vyrobit lehkou úložnou baterii, která by bez dobíjení vydržela na dlouhou vzdálenost. Pan Edison s takovou baterií už nějakou dobu experimentuje.“

HENRY FORD²

Náš elektromobil jsem si jel vyzvednout jasného a chladného prosincového dne, hned poté, co v Británii skončil druhý lockdown. Silnice byly rušné a byla z nich cítit první příchut svobody — krátké uvolnění před Vánocemi. Vlastnictví auta

poskytovalo bezpečný způsob, jak se za pandemie dostat z domu, a odstraňovalo nutnost přicházet do styku s lidmi z jiných domácností. Napadlo mě, že se automobil vrátil ke svému původnímu příslibu — umožňoval vydat se, kamkoli chceš a kdykoli se ti zlíbí. Byl to koncept, který vystihoval americkou kulturu a nakonec definoval celý západní svět. Já sám jsem s tím konceptem vyrůstal. Elektromobil nyní sliboval všechny výhody, které auto obnášelo, ale bez pocitu viny, který se v poslední době začal s vlastnictvím vozu pojít. Změny, jimiž prošel britský energetický mix, a tudíž i původ energie, která měla pohánět můj vůz, byly skutečně pozoruhodné. Podíl uhlí v britském energetickém mixu spadl ze čtyřiceti procent v roce 2013 na pouhá dvě procenta. A byly i dny, mnoho dní, kdy to byla nula. Spalovali jsme méně uhlí než v roce 1882, kdy byla postavena vůbec první uhelná elektrárna. Mé auto bude napájeno energií z větru a slunce. Byla to lákavá představa — vidina, že budu jezdit na energii z obnovitelných zdrojů.

Než jsem se svého auta na benzin zbavil, vzal jsem je na prohlídku do servisu v jedné úzké uličce ve východním Londýně, kterému vládl energický a podnikavý Jak. Otevřel kapotu a podíval se na motor. Vynechávají válce, oznámil mi. Zíral jsem na motor, jako by to bylo nějaké exotické zvíře na pokraji vyhynutí. Obklopoval nás řev a dobře známý pach motorů. Jak strávil celý život opravováním motorů a bylo jasné, že je miluje. „Motory jsou vlastně úplně jednoduché, když jim rozumíte,“ prohlásil. Zeptal jsem se ho na elektromobily a on si povzdechl: „Elektrická auta jsou OK, ale budou mít i nevýhody,“ řekl. „Trápí je dětské nemoci.“

Pravdu jsem měl brzy zjistit. Na cestě pro Teslu mě doprovázel můj otec, jehož celý život proběhl ve znamení ropy. Narodil se v iráckém Kirkúku, kde můj dědeček řadu let pracoval pro Iraq Petroleum Company — konsorcium čtyř největších

světových ropných společností. Zůstal tam i po revoluci v roce 1958, kdy iráčtí důstojníci svrhli krále, který se těšil podpoře Západu. Byla to doba, kdy globálním ropným trhům dominovaly západní ropné společnosti, jež si Blízký východ rozdělily mezi sebou. Jejich snahy vedly k rychlému růstu automobilové kultury v Evropě a v Americe. I já jsem stejně jako můj otec vyrostl v éře automobilu — celková vzdálenost ujetá v autech i množství vlastněných aut ve druhé polovině dvacátého století prudce rostly. Jak v roce 2001 poznamenali výzkumníci z MIT, byl to „zlatý věk“ mobility.³

Dorazili jsme do Thorpe Parku, místa, kam jsem jako dítě často jezdíval kvůli velkolepé vodní skluzavce. Nyní byl však zábavní park dočasně mimo provoz a místo něj tam svůj stánek rozložila Tesla. V zimním slunci se třpytily celé řady zářivých Tesel dovezených z Kalifornie. Před kanceláří jsme vystáli frontu na klíčky, což — jak se ukázalo — byly dvě černé klíčové karty. Muž za přepážkou mě informoval, že jakmile vyjedeme z parkoviště, software vozu přestane na chvíli pracovat, ale nemáme si prý dělat starosti, klidně můžeme řídit dál. Z jeho tváře jsem vyčetl, že jakékoli další otázky jsou zbytečné. Pokynul k parkovišti a řekl mi, že můžu vyrazit. Nikdo nás k autu nedoprovodil a neřekl nám, jak funguje. „Děkujeme vám, že urychlujete přechod na ekologickou energii,“ psalo se na letáku. S otcem jsme se znovu ocitli na chladném vzduchu. Vyhledali jsme naše auto a s jistými obavami nastoupili. Musel jsem oskenovat QR kód a chvíli jsem se potýkal s velkým dotykovým displejem, který hned začal zjišťovat, zda je k dispozici update softwaru. Zastavil jsem mladíka, který procházel kolem, a požádal ho o pomoc. Zeptal jsem se ho, kde je zadní stěrač, a on se rozesmál. „Tesly nic takového nemají,“ řekl mi.

A potom jsme se rozjeli, potichoučku, jako kdyby tomu něco chybělo. Zkrátka se to dalo do pohybu! Klouzal jsem po

vozovce nehlukně jako větroň. Byl jsem natolik zvyklý na přítomnost spalovacího motoru, na jeho vrčení a vibrace, že mi zprvu připadalo, jako bych o cosi zásadního přišel. Nebyl tam žádný motor, který by auto zahřál a jehož teplem by se roztekla námraza. Místo toho zněl jen ženský hlas, který mě vedl po každé odbočce na kruhovém objezdu, zatímco jsem skroloval na velkém displeji a hledal nějakou rozhlasovou stanici. Chvilí jsem měl pocit, jako bych seděl v obřím golfovém vozíku. Jakmile jsem ale najel na dálnici, tyto myšlenky mě brzy opustily, neboť auto akcelerovalo až děsivě rychle. Uvědomil jsem si, že americký vynálezce Edison měl pravdu: elektřina je skutečně řešení. Už v roce 1909 řekl Edison příteli u oběda: „Z těch spalovacích motorů se mi dělá zle, jenom na to pomyslím — je to takové plýtvání.“⁴

Kvůli softwaru, kterým je Tesla vybavena, začali mnozí truchlit nad soumrakem automobilového věku. Spisovatel Matthew Crawford říká, že auta, především ta autonomní neboli samočinně řízená, nebudou nic víc než počítače na kolech. Manažeři ze Silicon Valley „chtějí mít všechno zabezpečené proti pitomcům a dosahují toho tak, že z nás ze všech dělají pitomce“.⁵ Bruce McCall, někdejší reklamní manažer pracující v automobilovém průmyslu, publikoval podobný žalozpěv v časopisu *New Yorker*, kde prohlásil, že měl to štěstí, že si užil „romantiku řízení v jeho zlatém věku“.⁶ „Moje generace byla dost možná poslední generací nadšených automobilistů,“ napsal. „Od doby, kdy jsem vymýšlel reklamy na auta, se automobily vyvinuly v emočně neutrální velké spotřebiče, jež mezi sebou soupeří spíše v oblasti zábavy než v oblasti výkonu a riziko omezují technologickými vychytávkami, které nahrazují potřebu rozhodovat se. Je to dobré pro bezpečnost a bezpochyby je to progresivní — ale vede to k budoucnosti, v níž budeme všichni jen pasažéři v automatických samočinně řízených blobech.“

Podle mě však tito autoři opomenuli jednu zásadní věc: význam elektromobilu nespočívá v elektronice nebo v softwaru, jakkoli to všechno působí luxusně. Tou úžasnou novinkou je baterie — tisíce článků v aluminiové schránce na spodní straně vozu. Právě inovace v oblasti baterií učinily elektromobil možným. Znamenalo to, že nejen nějaký do techniky zažraný miliardář, ale i člověk jako já může přejít na elektřinu a vydat se bez obav na čtyři sta kilometrů dlouhou cestu. Znamenalo to těžce vydobyté vítězství nad motorem s vnitřním spalováním.



V létě roku 1896 měl Thomas Edison na kontě první použitelnou žárovku a fonograf a říkalo se mu „kouzelník z Menlo Parku“. Vypadalo to, jako by se mu vynálezy denně hrnuly z hlavy bez jakéhokoli omezení. V době, kdy mu bylo jen něco přes čtyřicet, si během jediného dne poznamenal sto dvanáct nápadů na nejrůznější možné vychytávky, mezi nimiž byl stroj na sběr bavlny, elektrický klavír a také „inkoust pro nevidomé“.

Oproti tomu Henry Ford byl tehdy jen neznámý inženýr z Michiganu zaměstnaný u detroitské společnosti Edison Illuminating Company, jež byla součástí Edisonova elektrického impéria a starala se o parní stroje vyrábějící elektřinu. Ve volném čase pracoval Ford v dílně u svého domu na svém prvním benzinovém autě zvaném „Quadricycle“ (čtyřkolka). Když však jednoho deštivého rána v červnu roku 1896 vyrazil se svým prototypem do ulic, nedostalo se mu příliš vřelého přijetí. Vozidlo mělo dvouválcový motor o výkonu čtyř koňských sil umístěný pod sedátkem a místo volantu jakousi kormidelní páku. Když ale projížděl se svým čtyřkolovým motorovým vozem ulicemi Detroitu, lidé byli naštvaní, „neboť to dělalo strašný randál a plašilo to koně. Také to blokovalo dopravu“.⁷

Ford Edisona zbožňoval a na konferenci, která se toho léta konala v Oriental Hotelu v Manhattan Beach v Brooklynu, se mu podařilo pořídit několik snímků velikána, jak podřimuje na hotelové verandě. Na konferenci se sešli elektrotechnici a manažeři ze všech Edisonových elektrických společností po celých Spojených státech. Dvanáctého srpna, třetího dne konference, se na Forda usmálo štěstí, když se dostal na recepci, jíž se účastnili někteří z předních hráčů amerického elektrického průmyslu. Edison tam byl jako čestný host. Delegáti debatovali o elektromobilech a bateriích, ale potom, když konverzace na chvíli utichla, Fordův šéf z Detroitu oznámil, že „zde tento mladík postavil auto na benzin“.⁸ Nálada v místnosti se zřejmě změnila — byla to přece jen konference věnovaná elektrice. Někdo u stolu se Forda zeptal na další podrobnosti, načež Ford začal vysvětlovat princip své benzinové čtyřkolky, jejíž konstrukce mu zabrala tři roky. Edison byl trochu nahluchlý a příliš Fordovi nerozuměl, a tak si k němu Ford přisedl. Edison kladl další a další otázky a Ford mu na zadní stranu jídelního lístku načrtl detaily. Když skončil, Edison praštil pěstí do stolu a prohlásil, že se vydal správným směrem a musí pokračovat. Takové povzbuzení znamenalo pro mladého Forda víc než celý svět; následujícího dne ho Edison pozval, aby se s ním vrátil do města stejným vlakem. Ford odjel do Detroitu plný nadšení a odhodlaný pustit se do výroby druhého modelu svého vozu.

Přestože Edison Forda povzbuzoval, zůstával nadále přesvědčený, že větší potenciál skýtají vozy elektrické. Už v roce 1895 postavil elektrickou tříkolku.⁹ Zjistil však, že baterie nemají dostatečnou kapacitu. Stávající olověné akumulátory považoval Edison za „lacinou návnadu, humbuk, podfuk ze strany výrobců“.¹⁰ V roce 1900 však už nedokázal odolat pokušení a pokusil se vymyslet vlastní, lepší baterii. V květnu toho roku, na prahu optimistického nového století, stál na západním ná-