



Týden s Teslou 3 (#1)

Magazín ■ Filip Brož

Projet se Teslou. Tím dnes už asi nikoho neohromíte. Před 6 lety to byl rozhodně zážitek, klidně i jen na hodinu. Půjčit si Teslu na týden či pár dní, to už je jiná liga, pokud už však náhodou Teslu nemáte. Díky projektu Teslička se mi podařilo na týden „vlastnit“ předposlední generaci třetí řady. Vůbec poprvé jsem si tak reálně mohl vyzkoušet, jaké to je nabíjet doma, na cestách či na benzince. Pojdme se podívat na zkušenosti „petrolheada“.



Těch šest let zmiňuji záměrně. Je to přesně zhruba tolik, co jsem v Tesle seděl vůbec poprvé a shodou okolností to byla právě **Teslička**. Tehdy jsem měl možnost vyzkoušet Teslu S v plné palbě a i těch 30 minut stálo za to. Líbilo se mi to, ale vnitřně jsem na elektro auto ještě nebyl připraven. Ostatně i sama Tesla Elona Muska ušla obrovský kus cesty. Do ryze softwarové firmy konečně přetáhla dostatek automobilových inženýrů od konkurence a vyladila své stroje k dokonalosti. Pamatuji si na úplně první modely, kde bohužel úplně ne vše „lícovalo“ a byl to spíše pokus o automobil.

Myslím si však, že to dobré z hlediska softwaru zůstalo zachované. Sám rád Tesle přezdívám iPhone na kolečkách, protože právě software a možnosti nastavení mě neskutečně baví. Klasické automobilky totálně zaspaly. Je to jako když srovnáte dnešní možnosti iPhone a tradičního tlačítkového telefonu. Z obou můžete volat, ale iPhone vám nabídne neskutečné množství věcí navíc.

STĚHOVÁNÍ A ZMĚNA PODMÍNEK

K Tesle jsem musel dospět a změnit se musela i infrastruktura. Dnes je už zcela normální, že u každého supermarketu, benzinky či sídliště máte nějakou elektro nabíječku. Nabíjet můžete doma v garáži

nebo v práci. Doba hodně pokročila a v zásadě elektromobilita už dává smysl. Změnit jsem se musel i já. S rodinou jsme se přestěhovali do rodinného domu. Ač i dříve jsem měl vlastní garáž, tak nebyla úplně vhodná na nabíjení. Teď je to úplně jiné. I z toho důvodu mi začalo vrtat v hlavě, zda bych nemohl prodat jeden z našich spalováků a pořídit Teslu. Půjčil jsem si tak na týden od **Tesličky model 3 ve variantě Performance** z roku 2021.

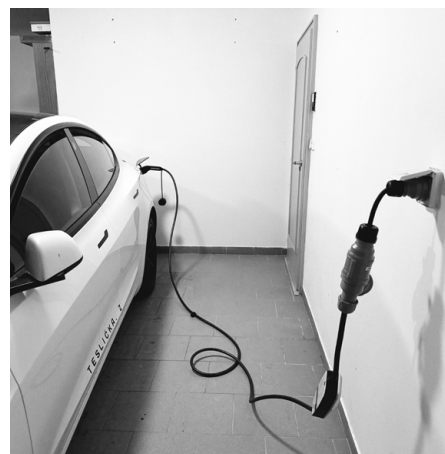
SVĚT GEEKA

Teslu jsem si půjčil přesně od pondělí do neděle, přičemž jsem ji využíval naprosto stejně jako svého Arteona, tedy 3× týdně dálnice Jihlava – Praha a zpět a o víkendu nějaká rodinná návštěva a tradiční popojíždění. Žádný kompromis, když už tak už.

Než se dostanu k nabíjení a reálným zkušenostem, je důležité podotknout, že jsem si zrovna vybral týden, kdy v ČR panovaly největší mrazy. V zásadě jsem tak vyzkoušel nejextrémnější podmínky, jaké pro elektro auto mohou nastat.

PONDĚLÍ

Je to tady! Ráno vyjždím z Jihlavy do Prahy vlakem – opravdu po mnoha letech. Ve 4.50 ráno už stepuji na jihlavském nádraží, abych stihl být na 9. hodinu v Praze na schůzce. Aspoň ve vlaku



dokoukám další sezonu Slow Horses na Apple TV+ a vyřídím pár emailů.

Po schůzkách nastal čas vyzvednout Teslu. Těším se jak na Vánoce. Dostávám prvotní školení od kluků z Tesličky. Ukazují mi, kde najdu nabíjecí kabely pro všechny typy zásuvek a nabíječek, kde jsou papíry od auta a samozřejmě mi sdílejí klíč od vozidla a plně ovládání do aplikace Tesla v iPhonu. Tohle mě fakt baví!

Stáhl jsem si z App Store aplikaci, vytvořil si účet a ihned tam vidím pozvánku na bílou trojku. Stačí kliknout a rázem se stávám pomyslným „majitelem“. Nádherný pocit. Z aplikace můžete ovládat prakticky celý vůz. Jakmile jsem si sedl dovnitř, ihned se můj účet objevil i na velkém displeji, který vypadá jako obrovský iPad. Spároval jsem si iPhone skrze Bluetooth a v zásadě jsem mohl vyrazit.

Dostal jsem však ještě školení k ovládání, nabíjení, použití autopilota a další praktické rady.

Kluci se mnou prošli kompletní nastavení vozu uložené pod mým profilem – výška a úhel volantu, zrcátka, sedačky a mnoho dalšího. Přihlásil jsem si také svůj účet pro Spotify a Apple Music. Nově také můžete v Teslách používat aplikaci Podcasty od Applu. CarPlay jako takové ale nečekejte. Pokud byste chtěli třeba Waze či jiné aplikace, musíte si je pustit na iPhonu, ale i to jde. Dostanu se k tomu.

Vyrazil jsem tedy po D1 směr Jihlava. Baterie ukazovala 88 %. Rovnou mohu říct, že domů jsem dorazil s 50 %, přičemž venku bylo okolo -6 °C. Vybral jsem si holt „extrémní“ týden.

Cesta po dálnici byla super. Samozřejmě jsem zkusil zrychlení z 0 na 100 za méně než 4 sekundy. Prostě okamžitá akcelerace. Během jízdy jsem také zjistil, že vůbec, ale vůbec nepoužívám brzdu. Velmi rychle se naučíte včas pouštět plyn a auto začne rekuperací samo brzdit. V zásadě tak ovládáte auto

Vyrazil jsem tedy po D1 směr Jihlava. Baterie ukazovala 88 %.
Rovnou mohu říct, že domů jsem dorazil s 50 %, přičemž venku
bylo okolo -6 °C. Vybral jsem si holt „extrémní“ týden.



jednou nohou a jedním pedálem. Na to si zvyknete opravdu hodně rychle.

Doma v garáži pak vůbec poprvé začínám řešit nabíjení. Naštěstí mám „pětikolík“ tedy zásuvku na velké stroje. Zjišťuji, že budu potřebovat redukcí z malého na velký pětikolík, vše mám připravené v předním kufru. Ano, díky tomu, že baterie jsou umístěné dole pod podlahou a není zde žádný jiný motor, tak vpředu máte užitečný úložný prostor.

Zapojuji kabel do nabíječky, pomocí aplikace (lze i z auta) otevírám konektor vzadu na autě a nabíjím. V aplikaci pak ihned vidím stav, kolik mi do auta teče i za jak dlouho bude nabitě na mnou požadovaná procenta. Teslu a v podstatě žádné elektroauto byste nikdy neměli nabíjet na 100 %. Ničíte tím baterii a zároveň, pokud byste se pak rozjeli a potřebovali rekuperovat, energie by se neměla kam ukládat. Hodně zjednodušeně řečeno. Ideální stav je nabíjet na 80 až 90 %. Každý to však má jinak. Hodně záleží na tom, kam chcete následně vyrazit a jak dlouho bude trvat cesta. Já jsem vždy nabíjel doma na 90 %. V appce jsem viděl, že za 6 hodin bude v zásadě hotovo.

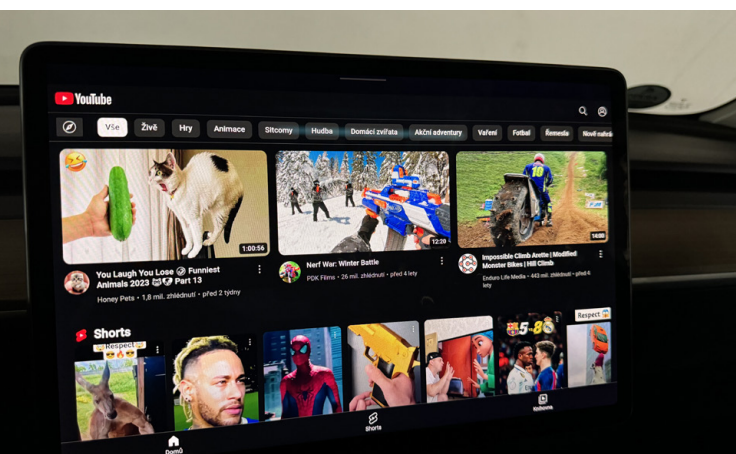
ÚTERÝ

Budíček v 5 ráno. Spouštím appku Tesla na iPhone a vidím, že auto je připravené. Zapnu si

vyhřívání celého prostoru a volantu. Auto a baterie se sama začne chystat na jízdu. Beru termosku s čajem a vyrážím směr Praha – krásných 125 km. Sednu do auta a rovnou ukládám iPhone do nabíjecí bezdrátové přihrádky, která má na povrchu jemný plyš. K dispozici jsou hned dvě vedle sebe a iPhone se ani nehne. Zároveň na něj stále vidím, takže klidně mohu zapnout Waze, ale není to potřeba.

Místo toho využívám velký tablet od Tesly – zadávám adresu naší kanceláře v Karlíně. Vidím nejen cestu, aktuální dopravu, ale i odhadovaný stav baterie, se kterým dorazím na místo. Bomba! Takhle jednoduše si mohu přidávat další body a zastávky a tím vždy uvidím, kolik mi zhruba bude zbývat energie. Kdyby nebyl dostatek šťávy, jednoduše přidám mezizastávku u nějaké nabíječky. Do Karlína bych měl v -10 °C dorazit s kapacitou 50 %. To mi bohatě dostačuje i na další pojiždění během dne.

Po cestě zapínám autopilota. Bohužel kvůli EU to není stejný autopilot, jako mají dostupný uživatelé Tesly v USA. V zásadě jde o chytřejší „jízdu v pruzích“ a adaptivní tempomat. Auto si drží směr, volant zatáčí, umí zatočit i do zatáčky ve městě, ale stále musíte mít ruce na volantu. Auto samozřejmě krásně čte všechna dopravní



značení (vodorovná i svislá), vidí auta okolo sebe a rozezná i lidi. Jakmile je na semaforu zelená, auto se umí rozjet. Tohle funguje fakt dobře. Stále také vidíte, kdo se okolo vás nachází, a to včetně překážek. Pokud by auto vyhodnotilo, že může dojet k nárazu, zareaguje samo a bude se tomu snažit předejít. Jednou se to stalo, když mi do pruhu chtěl z boku vjet kamion. Tesla to hned zaregistrovala a sama si přidala.

Po cestě si pouštím podcasty skrze Spotify a hudbu z Apple Music. Také si samozřejmě mohu cokoli pustit přes Bluetooth, třeba zvuk videa z YouTube či audio knihy. Co se mi asi líbí nejvíce, je to ticho v kabině. To je hrozně uklidňující. Žádný motor, hluk od kol, prostě ticho. Nový model Tesly 3 je pak na tom ještě o dost lépe. Věděli jste, že v novém modelu je více než 50 změn?

V podzemních garážích našich kanceláří nemám nabíječku, ale je tam hned vedle na sloupu klasická 220V zásuvka, jako máme všichni doma. Vytahuji kabel a zapojuji Teslu do zásuvky, jako kdyby to byl iPad či iPhone. Funguje to! Hodně pomalu, ale vidím, že za 7 hodin, kdy bude auto stát, a já budu v kanceláři, se mi nabije z 50 na 75 %. No bomba. To mi stačí. Odpoledne jedu na schůzku a následně zase po D1 domů. Přijíždím zhruba s 30 % a opět tradičně ukládám Teslu

do garáže na nabíječku. Na iPhoneu opět nastavuji 90 %, abych byl připravený na ráno.

STŘEDA

Ráno podobný rituál. Vyhřeji si auto, připravím čaj a vyrážím. Snídám až v kanceláři. Ráno jezdím zásadně brzy – vždy se tak vyhnou ranní špičce v Praze a cesta mi trvá zhruba hodinu a patnáct minut. Někdy to jde i rychleji. S Teslou samozřejmě dodržuji pravidla silničního provozu. Sem tam zrychlím na 140 km/h, využívám autopilota a vůbec nesahám na brzdu.

Když chci hodně zrychlit, po chvíli samozřejmě vidím, jak procenta při dojezdu klesají, zvlášť když venku panují mrazy. Tesla nejvíce ztrácí na dálnici – odpor gum, skoro nulová rekuperace a vysoká rychlost. Když k tomu vezmu v potaz silné mrazy, je to nejvíce extrémní situace, jakou můžete zažít. Jakmile jsou teploty nad nulou, můžete počítat s tím, že baterie na tom bude zhruba o 20 % lépe. Tohle je prostě tvrdý test toho, co Tesla umí. Pokud jezdíte s Teslou jen po městě, sebere si sotva pár procent. I to jsem si vyzkoušel, ale o tom až později.

Tradičně dorazím do kanceláře, zapojím auto na 220 V a jdu pracovat. Kolem oběda potřebuji zajet na pár schůzek do centra a na Pankrác. Víím,



Skenuji QR kód na sloupku, vybírám vhodný konektor z předního kufru, zaplatím skrze Apple Pay a nabíjím. Snadné a jednoduché – bez registrace či čehokoliv jiného, jako když kupujete rohlíky.

že u jednoho z obchodních partnerů je nabíječka. Vše si předem můžete plánovat v různých aplikacích na iPhone. Kdykoliv tam mohu vidět všechny nabíječky, a to nejen v ČR. Viditelní jsou všichni dodavatelé, například ČEZ, PRE a mnoho dalších. U každé nabíječky vidím cenu, výkon a aktuální obsazenost. Pokud tam však nestojí a neparkuje spalovák, což se mi stalo během týdne hned třikrát... Smutná realita, zvlášť v Praze či na benzínce, když není nikde jinde místo. Naprosto rozumím té frustraci. Prostě musíte znovu do appky či do navigace auta a hledat jinde v okolí, kde snad bude volno.

Vybírám si nabíječku od PRE. Nemám nikde žádný účet ani předplacený tarif. Zatím jen Teslu zkouším, nejsem majitel, takže nemá smysl, abych si zakládal čipy a účty u poskytovatelů elektřiny. Zaparkuji u stojanu a jdu si pročíst, co mám k dispozici. Za 200 korun si mohu koupit slot na 30

minut nabíjení. Skenuji QR kód na sloupku, vybírám vhodný konektor, co mám v předním kufru, zaplatím skrze Apple Pay a nabíjím. Snadné a jednoduché – bez registrace či čehokoliv jiného, jako když kupujete rohlíky. Třicet minut nabíjení mi hodí zhruba 25 % šťávy. Ano, baterii si nechávám v autě přepočítávat na procenta. Možností jsou i dojezdové kilometry, ale v praxi poznáte, že to zkresluje. Jezdí se na procenta. Jako když používáte iPhone.

Po schůzkách vyrazím domů a říkám si, že bych mohl vyzkoušet nabíječku Tesla a jejich Super Charger, který mám cestou na Vystřkově u Humpolce. Ale o tom až příště v dalším dílu.

Pokud vás Tesla zaujala, můžete si ji od Tesličky kdykoliv vypůjčit. V nabídce mají hned několik modelů, takže si můžete vybrat na míru. Jestli vám stačí jeden den, aktuálně běží akce **Vyzkoušej si trojku na celý den za 4500 korun**. Mrkněte na web. 