47. týden 2022

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

Pokud chcete něco navíc, klikněte sem a stáhněte si jako pdf.

Studie kritizuje elektrická SUV

Velkou část nových registrací elektromobilů představují SUV. Studie Centra automobilového managementu CAM na Univerzitě aplikovaných věd FHDW v Bergisch Gladbachu to označuje za ekologicky sporné. Příklon k SUV poškozuje udržitelnost rozšiřování elektromobilů. Elektrická SUV jsou v průměru výkonnější, spotřebovávají více elektrické energie než malé elektromobily, jsou dražší a vyžadují výrazně větší akumulátory. To má nepříznivé ekologické a sociální dopady.

Centrum CAM uvádí, že aktuálně je v nabídce 73 modelů, z toho 28 elektrických SUV. Naproti tomu v segmentu subkompaktů, malých vozů a kompaktních vozů je dohromady pouze 21 modelů.

Německý trh s elektromobily je podle studie CAM ekologicky sporný ve dvou ohledech: 42 % nových registrací elektromobilů připadá dohromady na segmenty mikro, malých a kompaktních vozů, zatímco 44 % na SUV. Přestože existuje široká nabídka v kategorii lehká užitková vozidla, představují méně než 1 % nových registrací elektromobilů.

Nejmenší modely mají podle CAM obvykle nejnižší spotřebu energie. Průměr mezi všemi 73 modely je 16,1 kWh/100 km. Zatímco mikro, malé a kompaktní vozy jsou se spotřebou energie 15,2 kWh pod průměrem, SUV vyžadují kolem 16,7 kWh a lehké užitkové vozy dokonce 21,9 kWh. Obecně platí, že spotřeba energie roste s velikostí resp. hmotností vozidla, přičemž SUV modely Jaguar I-Pace (22,2 kWh), Mercedes EQC (21,6 kWh) a Audi e-tron (21,8 kWh) mají podle CAM obzvlášť vysokou spotřebu. Nadprůměrnou spotřebu mají ale i dva modely Smart (17,5 resp. 17,9 kWh/100 km). Naopak základní verze malého Fiatu 500 Electric má spotřebu jen 13 kWh/100 km.

Vedoucí studie prof. Stefan Bratzel proto není spokojen: *„V průměru jsou elektrické modely stále příliš drahé, příliš vzácné v nižších segmentech a mají stále příliš vysokou spotřebu elektrické energie. Trend SUVizace elektrické mobility je špatný. V zájmu životního prostředí by se měl zvýšit podíl menších, efektivnějších elektromobilů se střední velikostí akumulátorů a vysokým nabíjecím výkonem.“*

více na
www.autoweek.cz

Už i Abarth elektrický

Značka Abarth doplňuje v Evropě svou nabídku o elektricky poháněný model Abarth 500e. Zakladatel značky rakouský rodák Karl Abarth už jako Carlo založil svůj obchodní úspěch na prodeji výfuků italským mladíkům toužícím oživit zvuk a zvýšit výkon svých malých Fiatů. Na tuto tradici navázaly i automobily této značky. Nyní přichází první Abarth s elektrickým pohonem 500e. Slibuje být *„víc Abarth než kdy předtím"* (More Abarth than EVer) díky elektrickému pohonu s vyšším točivým momentem, lepšímu rozložení hmotnosti a delšímu rozvoru náprav, což přináší skvělou ovladatelnost a jízdní dynamiku, rychlejší průjezd zatáček a lepší jízdní vlastnosti v rychlých zatáčkách i na jejich výjezdu. A aby to byl opravdu Abarth, 500e je jediným malým vozem, který nabízí i funkci zvukového generátoru, která reprodukuje legendární zvuk motorů Abarth. Nový Abarth 500e je vybaven akumulátorem 42 kWh. Trakční elektromotor má výkon 113,7 kW (155 k) a točivý moment 235 N.m. Z 0 na 100 km/h vůz zrychlí za 7 s.

Nejvýkonnější Born

Cupra Born v nejvýkonnější verzi e-Boost poskytuje nevšední jízdní dynamiku díky nejvyššímu výkonu 170 kW (231 k) a maximálnímu točivému momentu 310 N.m. Funkce e-Boost se aktivuje tlačítkem. S pohonem zadních kol dosahuje zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,6 s. Úpravy softwaru prodloužily dojezd všech verzí řady Born o 5 %. V závislosti na velikosti akumulátoru (58 kWh nebo 77 kWh) Cupra Born vykazuje dojezd podle WLTP 422 km resp. 552 km. Modelová řada Cupra Born se nabízí za ceny od 1 189 900 Kč (Born 58). Verze e-Boost jsou k dispozici ve dvou variantách Born 58 a Born 77 (podle kapacity akumulátoru) s cenou začínající od 1 279 900 Kč.

Toyota Prius 5. generace jen jako plug-in hybrid

Pátá generace Toyoty Prius byla oficiálně představena na autosalonu v Los Angeles v roce 2022. Průkopník hybridního pohonu se do Evropy se dostane v létě 2023, ale pouze jako plug-in hybrid, zatímco na ostatních trzích budou nadále k dispozici další verze včetně klasické hybridní.

Před 25 lety, v roce 1997, první generace Priusu uvedla na světové trhy hybridní pohon. Ten byl tehdy přijímán se skepsí, nicméně Prius učinil tuto technologii celosvětově akceptovanou a získal mnoho následovníků. S novou generací Toyota v souladu se svou strategií samozřejmě podporuje svůj multitechnický přístup, když nabízí různé technologie pohonu pro různé trhy a potřeby – od hybridních a plug-in hybridních verzí až po čistě elektricky poháněná auta s akumulátory i palivovými články. To ale neplatí pro Evropu, kde nelogické emisní limity a z nich plynoucí penalizace pro nejefektivnější dostupný systém pohonu znamenají konec verze Priusu s konvenčním hybridem.

Nová generace vychází z platformy GA-C druhé generace Toyota New Global Architecture (TNGA), která snižuje hmotnost a zvyšuje tuhost. Akumulátor byl umístěn pod zadní sedadla, což přispívá k nízké poloze těžiště. Klínovitější Prius je oproti předchůdci nižší o 50 mm, zatímco délka se zkrátila o 46 mm na 460 cm, ale rozvor náprav se prodloužil o 50 mm na 275 cm.

Pohonná jednotka sestává ze zážehového motoru 2,0 l/111 kW (148 k) a elektromotoru se 120 kW (160 k). Největší výkon systému je 164 kW (223 k), zatímco současná generace má jen 90 kW (122 k).

Toyota dále vylepšila aerodynamiku se siluetou připomínající kupé. Dojezd na čistě elektrický pohon se s větším akumulátorem s kapacitou 13,6 kWh údajně prodloužil o 50 %, ale konkrétní hodnotu Toyota zatím neuvedla (aktuální model ujede 59 km podle WLTP). Akumulátor lze nabíjet nejen přes kabel, ale také přes nabízenou střechu se solárními panely, která údajně dokáže vyrábět elektřinu na ujetí více než 1000 km ročně.

více na
www.autoweek.cz

Toyota ukázala budoucí kompaktní elektrické SUV

Toyota na autosalonu v Los Angeles představuje studii Toyota bZ Compact SUV Concept. Nabízí pohled na budoucí kompaktní elektrický crossover a další vývoj nové rodiny elektromobilů bZ (Beyond Zero). Toyota bZ Compact kombinuje minimalistický design s přísně aerodynamickým profilem a futuristickými prvky. Na první pohled vypadá jako moderní interpretace SUV C-HR. Aby se podtrhlo označení Beyond Zero, najdeme v interiéru řadu prvků vyrobených z udržitelných materiálů – např. sedadla jsou vyrobena z rostlinných a recyklovaných materiálů. Stejně jako u některých chytrých

telefonů nebo televizorů, dva displeje na přístrojové desce jsou velmi zakřivené a volant. O technice bZ Compact SUV Concept zatím Toyota nic konkrétního neprozradila.

ID.3 spotřebuje v zimě o 28 % víc energie než v létě

U Volkswagenu ID.3 universita ve Wismaru testovala jak moc se mění spotřeba elektromobilu v závislosti na ročním období. ID.3 za rok najezdil 30 594 km. Jako srovnávací vůz posloužil Volkswagen Golf TDI, který ve stejném období ujel 31916 km. ID.3 v ročním průměru spotřeboval 14,4 kWh/100 km. V letních měsících – od června do srpna – byla spotřeba 13,3 kWh/100 km, v zimě od prosince do února stoupla na 17,0 kWh/100 km, tedy

o 28 %. Podle toho se měnil i dojezd: v letních měsících 404,8 km, v zimě jen 317 km. Homologovaná data podle WLTP udávají dojezd 421 km a spotřebu elektrické energie 16,2 kWh/100 km. Podle testu nemají roční období na spotřebu nafty téměř žádný vliv: v létě Golf TDI spotřebuje 49,7 kWh/100 km a v zimě 52,2 kWh/100 km. Dojezd je 1084 km v létě a 1026,5 km v zimě. V průměru Golf TDI za rok spotřeboval 50,7 kWh/100 km. Pro naftu se udává energetická hustota 10,7 kWh/l. Uvedená spotřeba tedy odpovídá spotřebě nafty 4,7 l/100 km, zatímco normovaná spotřeba podle WLTP je 3,7 l/100 km (39,6 kWh/100 km). Za celý rok Golf TDI v testu spotřeboval 3,5x víc energie než ID.3, zatímco podle WLTP to mělo být jen 2,5x víc. Je tedy zřejmé, že řidiči testovaného Golfu používali podstatně odlišný způsob jízdy nebo se tento vůz využíval k výrazně jinému typu jízd než v případě ID.3.

Nový Ford Tourneo Custom a E-Tourneo Custom

Společnost Ford Pro představila zcela nové E-Tourneo Custom a novou generaci víceúčelových modelů Tourneo Custom zahrnující také novou variantu PHEV, vznětové motory a pohon všech kol. Nové multifunkční Tourneo Custom vyrábí závod Ford Otosan v tureckém Kocaeli. Dodávky verzí se vznětovými motory EcoBlue evropským zákazníkům začnou v druhé polovině roku 2023.

Nová architektura přináší nižší výšku podlahy a přepracovaný podvozek s nezávislým zavěšením zadních kol. Standardní verze i varianty s prodlouženým rozvorem nabízejí až devět míst k sezení ve třech řadách. Nový flexibilní systém sedadel ve druhé a třetí řadě umožňuje snadno upravit poměr prostoru pro cestující a pro náklad. Sedadla lze i zcela vyjmout. Druhá řada sedadel je vybavena integrovanými bezpečnostními pásy, takže je možné vytvořit i konferenční uspořádání.

Digitální přístrojový panel tvoří 12" displej. Centrální dotykový displej 13" (33 cm) je spojen s informačním systémem SYNC 4. Aby Tourneo

Custom posloužilo i jako pojízdný obývací pokoj nebo kancelář, nabízí inovativní sklopný volant. Tento ve své třídě unikátní prvek lze použít jako ergonomický držák pro notebook či tablet nebo jej sklopit do roviny a vytvořit tak stolek.

Nejnovější generace vznětových motorů EcoBlue je ve variantách 110 kW (150 k) a 125 kW (170 k). Nová verze Plug-in Hybrid využívá zážehový motor 2,5 l a umožní ujet 50 km na elektrický pohon.

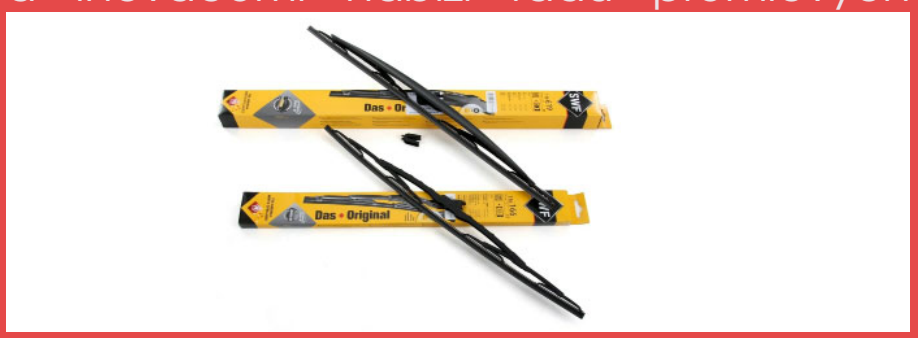
E-Tourneo Custom využívá akumulátor s využitelnou kapacitou 74 kWh a elektromotor o výkonu 160 kW. Dokáže zajistit dojezd až 370 km. Díky systému Pro Power Onboard umožní napájet výkonem až 2,3 kW různá nářadí nebo volnočasové vybavení.

Zákazníci mohou využívat internetové připojení prostřednictvím standardně montovaného 5G modemu, který zajišťuje podporu digitálních služeb Ford Pro.

Autoservis & mobilita
www.autoservismagazin.cz
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

Společnost Valeo s hrdostí oslavuje historických 100 let s SWF

Století kvality z rukou německého specialisty na stěrače: SWF je značka spojující tradice a inovace, značka, která patří společnosti Valeo, světové jedničce v oblasti systému stěračů. Letos slaví 100 let existence na trhu. Značka SWF se všemi svými odbornými znalostmi a inovacemi nabízí řadu prémiových



stěračů, které splňují různé potřeby nezávislého trhu s náhradními díly. Nyní, o 100 let později, se značka SWF prodává ve více než 50 zemích a stala se předním světovým lídrem v oblasti stěračů: specializuje se na navrhování a výrobu stěračů, motorů a komponent v Evropě. Nabídka kompletní řady prémiových stěračů odpovídá na různorodé potřeby zákazníků. Pokrytí evropského vozového parku pro osobní automobily, těžká nákladní vozidla a autobusy se blíží 100 %. SWF s významnou minulostí je značkou, které můžete důvěřovat.

Inteligentní nabíjení a údržba autobaterie

Ať už je problém s baterií způsoben mrazem, dlouhodobým parkováním nebo ponecháním rozsvícených světel, vybitá baterie nikdy nepotěší. Nejnovější řada příslušenství společnosti OSRAM pro nabíjení a údržbu BATTERYcharge poskytuje pokročilá řešení pro řidiče i servisy. Řada se skládá z testeru OSRAM BATTERYtest PRO a inteligentních nabíječek BATTERYcharge PRO.

Tester baterií OSRAM BATTERYtest PRO umožňuje přesně zkontrolovat stav baterie a elektrických systémů ve vozidlech s 12 V a 24 V instalací. Při kontrole stavu baterie přístroj ověří také alternátor, startér a uzemnění. Výrobky OSRAM BATTERYcharge PRO jsou profesionální inteligentní nabíječky vhodné pro širokou škálu 12 V a 24 V autobaterií. Podle potřeb si lze vybrat zařízení PRO 30 A, PRO 50 A, PRO 60 A nebo PRO 100 A. Čísla v názvech udávají maximální nabíjecí proud. Kromě své primární funkce nabíjení baterií mají přístroje OSRAM BATTERYcharge PRO také možnost provádět testy stavu baterií a alternátorů. Řada inteligentních nabíječek OSRAM BATTERYcharge, které mohou nabíjet baterie 6 V a 12 V s kapacitou až 170 Ah a také baterie 24 V s kapacitou až 70 Ah. Nabíječky OSRAM nabíjejí jako málokteré na trhu všechny typy baterií, včetně lithium-iontových.

Což takhle odhlasovat změnu fyzikálních zákonů?

Právě vyšlo listopadové vydání magazínu Autoservis & mobilita. Přinášíme z něj úvodník.

Evropa se pod českým předsednictvím definitivně vydala směrem k elektromobilitě. Varování vědců a techniků, že zákaz prodeje spalovacích motorů v nových osobních a lehkých užitkových automobilech ani v nejmenším nepřispěje ke zpomalení globálního oteplování, politici nevzali v potaz. Je jasné, že lidé, rozhodující o směřování Evropské unie, jsou ochotni odhlasovat v Bruselu nebo Štrasburku, (podle toho, kam zrovna jejich letadla a luxusní limuzíny zamíří) cokoliv. Třeba i zrušení druhého, případně i prvního zákona termodynamiky, což se zdá být nezbytnou podmínkou pro splnění cíle dosažení nulových emisí CO_2 pokud chceme zachovat alespoň základní úroveň naší civilizace.

Když se před několika lety vyrojily nevládní organizace s požadavkem zákazu spalovacích motorů, vnímali je mnozí jako podivné exoty, které není třeba brát vážně. Posílení jejich vlivu přinesla aféra Dieselgate. Nyní tyto skupiny s nejasným financováním a přitom sídlící na nejdražších adresách v Bruselu dosáhly za pomoci politiků, hlásících se k levici i pravici, svůj cíl – úplnou likvidaci výroby spalovacích motorů v Evropě. Mohlo by se zdát, že pro ně přišel čas oslavovat.

Ale nenechejme se mýlit. Požadavky militantních těchto zelených teroristů tím nekončí. Už začali vystupovat s ještě nekompromisnějším požadavkem na úplný zákaz všech způsobů individuální dopravy včetně elektromobilů (snad jen s výjimkou jízdních kol – zatím…). Pro podporu svých požadavků se pustili do znehodnocování nenahraditelných uměleckých děl v galeriích a historických památek včetně automobilů. Naposledy během autosalonu v Paříži způsobili nevratné škody na několika unikátních vozech Ferrari ze soukromých sbírek.

Uspěchaný a surovinovými zdroji nepodložený nucený přechod k elektromobilitě byl mohl vést k tomu, před čím jsem na těchto stránkách varoval už před delší dobou, a pro co se v posledních dnech rozšířilo označení *„havanizace“* dopravy. Cenově nedostupné elektromobily pro běžné kupující mohou většinu motoristů donutit k udržování stárnoucích vozů se spalovacími motory v provozu. Jenže to bude mít háček. Snaha EU uplatnit systém emisních povolenek ETS i na silniční dopravu může brzy dramaticky zvýšit už dnes vysoké ceny pohonných hmot podobně, jako to v současné době činí s cenami energií. A přitom se můžeme jen dohadovat jaké další restrikce pro osobní automobily navrhnou ekologické neziskovky v nejbližší době.

Nezapomínejme proto, že právo na individuální mobilitu patří spolu s právem ke svobodnému přístupu k necenzurovaným (či chcete-li *„nekorigovaným“*) informacím k základním prvkům demokracie.

Vladimír Rybecký, šéfredaktor

Celý magazín je volně dostupný ke stažení na *https://www.autoservismagazin.cz/projects/Banery/AS-bok/as-listopad-2022/as-listopad-2022.pdf.*

více na
www.autoservismagazin.cz

AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:
Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)
Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)
RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:
Anna Rybecká, DiS. (anna.rybecka@seznam.cz)
Luděk Šipla

Partner organizace:

Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.

UPOZORNĚNÍ
Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.

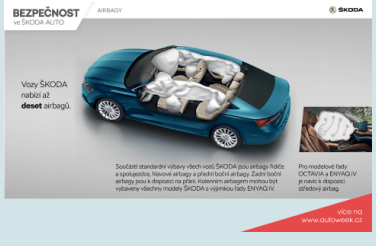
Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na
vladimir.rybecky@gmail.com

Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:

Pro dosažení klimatické neutrality je nezbytná otevřenost technologiím



Bezpečnost ve Škoda Auto – 3. díl

Nabíjení elektromobilů na D1

Představují cyklisté pohánění hovězím klimatickou hrozbu?

Může spolupráce mezi soupeřícími regiony skutečně fungovat?

Pro dosažení klimatické neutrality je nezbytná otevřenost technologiím

Presidentka Svazu německého automobilového průmyslu VDA Hildegard Müllerová poskytla zajímavý rozhovor pro Auto-Medienportal.

Jak hodnotíte rok 2022 a jaká jsou vaše očekávání pro rok 2023?

„Při pohledu zpět je jasné, že rok 2022 bolestivým způsobem ukázal, že Berlín a Brusel si v důležitých oblastech neudělaly svůj domácí úkol. Aby byly dosaženy ambiciózní cíle, musí se vytvořit vhodné rámcové podmínky vč. odpovídající energetické strategie a globálních dohod o obchodu a surovinách. Příliš často jsou distribuovány bez nás a to se nám vymstí."

Rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu postupuje pomalu.

„Rozvoj nabíjecí infrastruktury je bohužel stále příliš pomalý. Počet nabíjecích míst, požadovaný do roku 2030, může být realizován pouze pokud se rychlost expanze zdvojnásobí. Jde o společný úkol, který vyžaduje i nasazení obcí, zaměstnavatelů i živnostníků. Velmi důležitý je také energetický průmysl. Jen tak lze zajistit, aby kapacity sítě potřebné pro nabíjení byly skutečně k dispozici. Kromě toho potřebujeme také jednoduchý a transparentní systém, který zákazníkovi umožní přístup ke každé dobíjecí stanici v celé Evropě. Nabíjení musí být stejně snadné jako tankování."

Je moudré, že se průmysl spoléhá pouze na elektrická vozidla s akumulátory a ignoruje staré pořekadlo nedávat všechna vajíčka do jednoho košíku?

„Automobilový průmysl se soustředí na cestu, kterou mu vytyčil Brusel. EU stále víc opouští cestu technologicky otevřené společnosti. Otevřenost technologiím je zásadní pro dosažení klimatické neutrality – klíčem je rozmanitost. Nyní se jednoznačně zaměřujeme na rozvoj elektromobility. Prioritou musí být zabezpečení doprovodné strategie v oblasti surovin a dodávky obnovitelných energií. Kromě toho je třeba pokračovat v budování továren na akumulátory a polovodiče v Evropě. Jiné regiony, jako Asie a USA, jsou z hlediska průmyslové politiky vyspělejší a přitahují společnosti vhodnými iniciativami. Musíme mít dostatek surovin, akumulátorů a polovodičů a jejich výroba musí být umístěna v Evropě. Jde o to, zda dokážeme zůstat globálně konkurenceschopní!"

Spalovací motor tu s námi bude ještě dlouho.

„Úkol CO_2 neutrality v sektoru dopravy se samozřejmě nevyřeší pouze elektromobilitou. I kdybychom do roku 2030 měli 15 milionů elektrických vozidel, budou na silnicích stále zhruba dvě třetiny vozidel se spalovacími motory. Klimaticky neutrální doprava bez přemýšlení o stávajících vozových parcích a jejich dekarbonizaci není možná. Je pro mě nepochopitelné, že Brusel se opakovaně staví proti syntetickým palivům a zároveň dosud nepředložil vlastní řešení stávající situace. Spalovací motory se po roce 2035 budou určitě celosvětově vyrábět. Brusel nesmí jít cestou dalšího omezování mobility stále tvrdšími a již neproveditelnými předpisy. Příkladem je návrh Euro 7 – tato nová norma prostě nemůže být pro osobní automobily zavedena do července 2025 a je stěží technologicky realizovatelná pro nákladní vozidla od července 2027. Nepřiměřená dodatečná zátěž výrazně překračuje srovnatelnou mezinárodní legislativu a výrazně prodraží produkty pro spotřebitele. Transformace je velmi složitý úkol, který EU a její členské státy zjevně ještě nepochopily ve všech jeho dimenzích."

Bezpečnost ve Škoda Auto – 3. díl

Všechny současné modely Škoda mohou být vybaveny jasnými, rychle reagujícími a zároveň úspornými LED světlomety. LED technologii zčásti využívají také zadní světla.

Matrix-LED přední světlomety, které jsou k dispozici pro vozy Karoq, Kodiaq, Octavia a Enyaq iV, jsou dodávány na přání nebo v závislosti na dané výbavě také jako součást standardní výbavy. Nezávisle ovládané LED diody vytvářejí světelný kužel, který se skládá z několika samostatně zapínatelných a vypínatelných segmentů. To umožňuje mít neustále rozsvícena dálková světla, aniž by byli oslněni ostatní řidiči. Pokud kamera v čelním skle rozpozná vozidla, ale i osoby a objekty s reflexními prvky, inteligentní světla automaticky zajistí, aby nedošlo k jejich oslnění.

Všechny modely Škoda jsou vybaveny nejméně šesti airbagy. Součástí standardní výbavy jsou airbagy řidiče a spolujezdce, boční airbagy vpředu a dva hlavové airbagy, které pokrývají plochu bočních skel jak v první, tak druhé řadě sedadel. Dva zadní boční airbagy jsou nabízeny na přání. Díky dodatečnému středovému airbagu mezi předními sedadly, který v případě dopravní nehody zabrání vzájemnému střetu řidiče a spolujezdce, je rodina Enyaq iV vybavena až devíti airbagy. Modelová řada Octavia, která nabízí také standardně dodávaný kolenní airbag, disponuje dokonce deseti airbagy.

Pro bezpečné upevnění autosedaček jsou všechny modely Škoda vybaveny úchyty ISOFIX a třetím kotevním bodem TopTether umístěným na vnějších zadních sedadlech. Modely Fabia čtvrté generace, Scala, Kamiq, Octavia a Enyaq iV jsou standardně vybaveny dodatečnými úchyty ISOFIX a TopTether také na sedadle spolujezdce. Pro modelové řady Karoq, Kodiaq a Superb jsou úchyty ISOFIX na sedadle spolujezdce k dispozici na přání.

více na
www.autoweek.cz

Nabíjení elektromobilů na D1

Člen spolku Realistická energetika a ekologie, univerzitní profesor a expert na dopravní mobilitu Milan Apetauer, provedl analýzu nutné výstavby nabíjecích stanic pro elektromobily s ohledem na známá data o provozu na D1 mezi Prahou a Brnem potřebné pro plynulý provoz elektromobilů za předpokladů stejné intenzity provozu jako v roce 2020.

Vzdálenost mezi Prahou a Brnem po D1 je 209 km. Nejnižší provozní intenzita byla obousměrně 21 877 osobních a dodávkových automobilů/24 h. Jednosměrně to činí 456 aut/h. Ve špičkách mezi 7:00 až 10:00 a 15:00 až 18:00 je jedenapůlnásobná intenzita, tj. 686 aut/h jednosměrně. Sezónní špičky nejsou uvažovány. Jako reprezentant současných vozidel byl zvolen Hyundai Ioniq 6 Long Range s využitelnou kapacitou akumulátoru 74 kW. Při jízdě rychlostí 110 km/h a venkovní teplotě – 10 °C je udávána spotřeba 23,1 kWh/100 km, při venkovní teplotě 23 °C to je 17.8 kWh/100 km.

Dá se očekávat, že 2/3 vozidel budou dobíjeny v cílové destinaci, pouze třetina při cestě tam nebo zpět. Souhrnně vychází, že v každém směru se v celoročním průměru bude ve špičkových denních časech dobíjet 166 aut/h. Předpokládáme dobíjení z 10 na 80 % kapacity (52 kWh), které je doporučováno výrobcem vozidla. Uvažujeme nejpříznivější rychlonabíjení z DC stojanů trvalým výkonem nejméně 250 kW, kdy nabití trvá 16 min a doba stání na stanovišti je 20 min. Jeden nabíjecí stojan tedy může obsloužit tři auta za hodinu.

Pro dobití 166 aut/h v jednom směru aniž by se tvořily fronty je podél každé trasy ideálně zapotřebí 166/3 = 56 nabíjecích stojanů. Pokud by auta přijížděla v přesném časovém sledu, nečekala by vůbec. Pokud by k volnému stojanu přijela tři auta najednou, čekalo by poslední 40 min. Ideální časové vytížení těchto stojanů během špičky je 100 %, v ostatním čase nižší. Jakékoliv i časově krátké zhoustnutí provozu by znamenalo tvorbu front. Pokud by se měla čekací doba bezpečně eliminovat, musel by být po trase jeden stojan na jedno vozidlo, tzn. v každém směru 166 stojanů. Ideální časové vytížení těchto stojanů během špičky by bylo 33 %, neboli 2/3 času by byly volné.

Menší počet stojanů než 56 by byl problematický a zvýšení počtu stojanů nad 166 se jeví jako neúčelné. Provozně a ekonomicky účelný počet nabíjecích 250 kW stojanů na D1 trase Praha-Brno a zpět je mezi 56 až 166. Vyhovujícím kompromisem pro plynulé dobíjení by bylo 104 nabíjecích 250 kW stojanů podél D1 v každém směru. To by znamenalo v průměru jeden na 2 km. Při použití stojanů s nižším výkonem by se počet úměrně zvyšoval: jeden 50 kW stojan by měl připadat na 0,5 km.

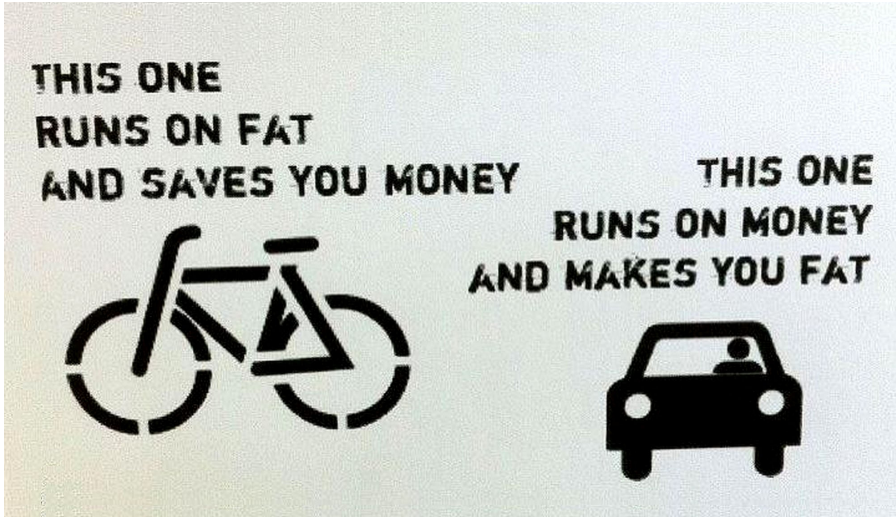
Představují cyklisté pohánění hovězím klimatickou hrozbu?

Vítejte u nejnovějšího přehledu zpráv Euractivu o mobilitě z celé Evropy od Seana Gouldinga Carrolla.

Ve městech po celé Evropě je populární graffiti šablona s jednoduchým vzkazem. Vedle obrázku jízdního kola je text: *„TOHLE JEZDÍ NA TUK A ŠETŘÍ VÁM PENÍZE“* a vedle obrázku auta je: *„TOHLE JEZDÍ NA PENÍZE A DĚLÁ TĚ TLUSTÝM“*.

Kritici cyklistů se obvykle zaměřují na jejich špatné chování, například porušování červené na semaforech nebo jízdu po chodnících. Nedávné novinové články se však pokusily postavit na hlavu klimatické zásluhy cyklistů a ekologickou pověst jízdních kol.

Sloupek ve švýcarských novinách Handelszeitung přinesl odvážné tvrzení, že jízda na kole může ve skutečnosti škodit klimatu víc než jízda autem. Tuto myšlenku zopakovaly i konzervativní německé noviny Frankfurter Allgemeine Zeitung. Podstata argumentu spočívá v tom, že jízda na kole vyžaduje dodatečné kalorie, které je třeba pokrýt dodatečnou spotřebou potravin. A uhlíková stopa těchto dodatečných potravin je pro klima škodlivější, než kdyby člověk jel autem se čtyřmi cestujícími.



Výpočty, použité k tomuto závěru, jsou ovšem více než podezřelé. Švýcarský sloupek předpokládá, že k nasycení hladového cyklisty bude použito hovězí maso – jedna z uhlíkově nejnáročnějších potravin. Vychází také z toho, že automobily přepravují čtyři cestující, zatímco v autech jsou ve skutečnosti v průměru méně než dva lidé. A také se předpokládá, že vzdálenost, kterou cyklista každý den ujede, je 100 km, což dalece přesahuje každodenní dojíždění většiny lidí.

Argument přitom dává smysl pouze tehdy, pokud řidič nevyvíjí žádnou fyzickou námahu. Ale co kdyby si kompenzoval nedostatek pohybu v posilovně na stacionárním kole nebo si dokonce jde zaběhat?

Vzestup e-koloběžek se ukázal jako kontroverzní a města po celém kontinentu zvažují, jak nejlépe tento nový druh dopravy regulovat. Některá města pro ně vytvořila vyhrazená parkovací místa. Jiná se rozhodla pro mnohem přísnější omezení. Paříž zvažuje, že z důvodu veřejné bezpečnosti půjčování elektrických koloběžek zcela zakáže. Do konce srpna se zaznamenalo 337 nehod s těmito vozidly. Ne všichni Pařížané však zákaz vítají. Petice proti němu už získala 19 000 podpisů.

Zástupci Kazachstánu v Bruselu sdělili, že země bohatá na suroviny bude brzy schopna nabídnout EU všech 30 kritických surovin, které blok potřebuje podle seznamu přijatého v roce 2020.

Může spolupráce mezi soupeřícími regiony skutečně fungovat?

Se zákazem prodeje vozidel se spalovacími motory se celkový počet pracovních míst v automobilovém průmyslu sníží. Vzhledem k tomu, že se elektrické motory skládají z menšího počtu dílů než jejich spalovací protějšky, je i výrobní proces méně náročný na pracovní sílu.

Zároveň se ale objeví nová pracovní místa, zejména v oblasti výroby akumulátorů a nabíjecí infrastruktury. *„Ovšem nedojde k nahrazení pracovních míst elektromobilitou jedna ku jedné,"* připustil komisař EU pro zaměstnanost Nicolas Schmit. Hovořil o tom na prvním zasedání Aliance automobilových regionů, nové skupiny regionů EU, v nichž automobilový průmysl představuje velký podíl místní výroby a které nyní chtějí těsněji spolupracovat. Regionální vlády varují před zvýšenou konkurencí mezi automobilovými regiony o klesající počet pracovních míst. Aby tomu zabránily, vyzývají k větší spolupráci.

„Při přechodu na elektrická vozidla bude zlikvidováno přibližně 600 000 pracovních míst souvisejících se spalovacími motory," varoval komisař pro vnitřní trh Thierry Breton. Automobilový průmysl zaměstnává 7,5 milionu lidí, což je více než 6 % ze všech zaměstnanců v Evropě. Ze 300 regionů se 29 spojilo v této alianci. Jsou zde zastoupeny regiony z Francie, Itálie, Německa, Nizozemska, Rakouska, Slovenska a Španělska. Žádný region z České republiky se nezapojil.

V praxi však bude úctyhodný cíl spolupráce obtížně dosažitelný. Tuto obtížnost ilustruje aféra z počátku letošního roku, kdy Ford proti sobě postavil španělskou Valencii a německý Saarlouis při rozhodování, který závod se stane místem výroby nového elektromobilu. Rozhodnutí pro Valencii zanechalo v Saarlouis nelibost a tamní odbory si minulý týden stěžovaly, že po červnovém rozhodnutí se ve španělském závodě zvýšily náklady.

Může tedy spolupráce skutečně zabránit ostrému konkurenčnímu boji o klesající počet pracovních míst? Hodně bude záležet na kreativitě regionálních samospráv při vytváření kvalitních pracovních míst mimo automobilový průmysl, na něž mohou pracovníci přejít, aniž by se museli stěhovat ze svého domova. Není to snadný úkol, ale všichni, kteří chtějí zabránit vážnému odporu proti přechodu k elektromobilitě, by jim měli přát úspěch.

více na
www.autoweek.cz