

TECHNICKÉ INFORMACE.

Moderní tříválec.

ŠKODA Octavia se nedávno představila s novým motorem 1,0 TSI. Ten v paletě motorů TSI nahrazuje silnější variantu čtyřválece o objemu 1,2 l. Při objemu 999 cm³ dává nový motor výkon 85 kW a poskytuje točivý moment 200 Nm. Octavia ve verzi liftback zrychluje s tímto motorem za 9,9 s, maximální rychlost činí 202 km/hod. Nejvýraznějšího zlepšení však nový tříválec TSI dosahuje v oblasti spotřeby – ta je ve srovnání s předchozím agregátem o 8 procent nižší. Liftback se spokojí v kombinovaném jízdním cyklu se 4,5 litry benzínu na 100 km.

CITIGO bude ještě atraktivnější.

V modelovém roce 2017 získá městský vůz ŠKODA Citigo celou řadu vylepšení. Počínaje výbavou Ambition budou v předních světlometech sériově integrované LED světlomety pro denní svícení, výbava Style bude mít zatmavené zadní skupinové svítlny. Pro ni lze zvolit Colour-Paket, kdy střecha a kryty vnějších zpětných zrcátek budou lakovány černě nebo bíle. Na přání mohou mít zákazníci v interiéru vozu automatickou klimatizaci Climatronic, nový displej Maxi DOT i světelný a dešťový senzor. U výbavy Ambition a Style je ve voze standardně pod sedadlem spolujezdce dešťník. Vozy Citigo s popsány novinkami budou na český trh uvedeny v létě 2017.

ŠKODA KODIAQ.

Nabídka motorů pro model ŠKODA KODIAQ zahrnuje čtveřici agregátů, dva motory TDI a dva TSI. Jejich zdvihový objem se pohybuje od 1,4 l do 2,0 l a výkon od 110 kW (150 k) do 140 kW (190 k). KODIAQ lze objednávat s pohonem předních i všech kol, přičemž v závislosti na vybraných motorizacích může být vůz vybaven buď šestistupňovou manuální převodovkou, nebo převodovkou DSG se šesti či sedmi stupni. Zatímco agregát 2,0 TDI 110 kW zaujme spotřebou pouhých 5 litrů na 100 km, vrcholná benzinová motorizace 2,0 TSI 132 kW potěší příznivce dynamické jízdy. Hodnota zrychlení z 0 na 100 km činí 8 s.

Z hlediska výbavy je vozidlo k dispozici ve třech úrovních výbavy, základní AKTIVE, střední AMBITION a nejvyšší STYLE. Už základní výbava zahrnuje sedm airbagů, automatickou dvojtónovou klimatizaci Climatronic nebo například elektrické ovládání oken vpředu i vzadu. Nechybí palubní počítač Maxi Dot, zadní LED svítlny či služby ŠKODA Conner – Care Conner, zahrnující např. vzdálený přístup do vozu či Tísňové volání. Součástí sériové výbavy je infotainment Swing se 6,5“ displejem.

Optimalizace současných spalovacích motorů.

K optimalizaci současných spalovacích motorů poslouží také zmenšování třecích ztrát a snižování opotřebení. Toho lze dosáhnout snížením přítlaku pístních kroužků, vylepšením samotné konstrukce jednotlivých dílů či využitím nové generace těsnění rotačních částí. Určité rezervy jsou také u převodovek, kde pomůže např. úprava množství oleje či nahrazení jeho lehkoběžných variant. Snižování spotřeby jde vstříc i nová vlastnost převodovek – po sundání nohy z plynu se převodovka rychleji odpojí a vůz „plachtí“ se sníženým třením. Velké téma přináší oblast termomanagementu. Díky nové generaci olejů se totiž dříve dosáhne provozní teploty a zmenší se tření, což opět uspoří část paliva.

ZA NIŽŠÍMI EMISEMI.

Snižování emisí CO₂ je strategickým rozhodnutím Evropské unie, kterému se musí automobilky přizpůsobit. V roce 2015 klesly průměrné emise všech nově vyrobených automobilů v Evropě pod hodnotu 130 g/km. Podle schválené legislativy by se do konce roku 2020 měly snížit až na hodnotu 95 g/km, pro rok 2050 se diskutuje dokonce o pouhých 35 g/km.

Úplně první emisní norma týkající se množství výfukových zplodin vznikla v Kalifornii v roce 1968. V Evropě se takový počin datuje od roku 1971 a norma tehdy nesla název EHK 15. První emisní norma s označením EURO se objevila až v roce 1992. Od té doby se zpřísňuje zhruba každé čtyři roky, nyní platí EURO 6 z roku 2014. Ne všichni však vědí, že norma EURO omezuje množství oxidu uhelnatého, uhlovodíků, oxidu dusíku a množství pevných částic, nikoliv obecně nejsledovanější hodnoty emisí CO₂.

Evropská unie má jedny z nejpřísnějších předpisů na limity CO₂ na světě. V roce 2015 musely všechny nové osobní automobily prodávané v Evropě dosáhnout průměrných emisí CO₂ 130 g/km. To představuje spotřebu 5,6 l benzínu nebo 4,9 l nafty na 100 km. Pro rok 2020 je tento limit stanoven na 95 g CO₂/km nebo spotřebu 4,1 l/100 km u benzínových a 3,3 l/100 km u naftových agregátů. V následujících letech se očekává další snižování limitů.

Od roku 2020 znamená nesplnění limitů CO₂ v daném roce pro výrobce nemalou pokutu ve výši 95 € za každý překročený gram na prodaný vůz.

Nejméně úsporné vozy byly podle Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) v loňském roce zakoupeny v Estonsku a Lotyšsku (137 g CO₂/km) a v Bulharsku (130 g CO₂/km). U všech ostatních členských států byly průměrné úrovně emisí nižší než 130 CO₂/km. Nejúspornější auta se prodávala v Nizozemsku (101,2 g CO₂/km), v Portugalsku a Dánsku (106 g CO₂/km). Průměr EU je 119,6 g CO₂/km.

Druhy vozů s elektrickým pohonem.

MHEV (Mild Hybrid)

Součástí pohonného agregátu je elektrický motor-generátor, napájený ze samostatné baterie. Výkonově podporuje spalovací motor, neumožňuje však samostatnou elektrickou jízdu.

PLEV (Plug-in Hybrid)

Spojuje spalovací motor a elektromotor. Baterii vozidla lze dobíjet přímo z elektrické sítě, čímž dochází k úspoře paliva při krátkých, především městských jízdách.

BEV (čistý elektromobil)

K pohonu slouží elektrický motor a energie získaná nabíjením z elektrické sítě. Moderní elektromobily jsou vybavovány zásuvkou pro rychlé dobíjení, která umožňuje opětovnou jízdu v řádu 10 až 30 minut (tzv. DC dobíjení).

(Zdroj: ŠKODA Mobil)