

TECHNICKÉ INFORMACE

Stanovisko Ministerstva dopravy k údajům spotřeby vozidel udávaných v technickém průkazu vozidel.

Vzhledem k velkému množství dotazů, reakcí, polemik a diskuzí na téma, že reálná spotřeba automobilů v provozu se často liší od údajů v technickém průkazu (TP), dále pak příčiny čím to může být způsobeno a zda je možné, aby se skutečná spotřeba výrazněji odlišovala od údajů v TP sdělujeme následující skutečnosti.

Základem pro posouzení je způsob zjištění údaje o spotřebách v TP vozidla. Získává se již při schválení (homologaci) vozidla, přičemž podle ES směrnice platné v EU i v ČR není u nových vozidel údaj o spotřebě paliva fakticky měřen, ale vypočítán z naměřených emisí CO₂ výfukových plynů při emisním jízdním cyklu.

Z toho vyplývá, že udávané „homologační“ údaje o spotřebě jsou snadněji získávány (jde o laboratorní měření bez nutnosti reálného provozu), měření je vzhledem k jasně stanovené metodice opakovatelné. Avšak vzhledem k těmto laboratorním podmínkám se údaje mohou výrazněji odlišovat od reálně naměřené spotřeby v provozu.

Důvody, proč je za těchto okolností tento údaj vůbec získáván a uváděn, když jeho hodnota mnohdy neodpovídá realitě, jsou následující:

Je to zejména určení relativně přesných hodnot spotřeby paliva pro porovnání jednotlivých vozidel, a to zjištění, jaké emise CO₂ vyprodukuje tato vozidla při přesně definovaném jízdním cyklu a tím i jaké poměrné množství paliva spotřebují. Údaj zapsaný v TP je pouze hodnotou, která vypovídá o spotřebě paliva při tzv. emisním jízdním cyklu, ale obvykle pouze pro porovnání s ostatními vozidly, nikoliv hodnotou provozní. Hodnota spotřeby uvedená v TP je tedy vhodným údajem pro rozhodování při koupi automobilu, zda bude mít spotřebu vyšší nebo nižší v porovnání s jinými automobily. Při prodeji nových vozidel existuje i povinnost tyto údaje sumárně zveřejňovat, aby se umožnilo rozhodování zákazníka při koupi vozidla. V ideálních podmínkách vozidla v dobrém technickém stavu, při stejné konfiguraci vozidla (tzn. shodná výbava a provedení vozu, rozměr a typ a huštění pneumatik a ráfků, převodové poměry, skutečná hmotnost vozu atd.) jako při laboratorním měření při shodné jízdě definované jízdním cyklem by se skutečná spotřeba a údaj zapsaný v TP mohly značně přiblížit.

Známou skutečností je, že i při provozu téhož vozidla různými řidiči s různým stylem a režimem jízdy, za různých povětrnostních podmínek a s různým zatížením vozidla bude reálná spotřeba paliva značně rozdílná. Proto usuzovat, že údaj zapsaný v TP bude vždy odpovídat reálné spotřebě nelze.

Z výše uvedeného vyplývá, že případné zpochybnění hodnot uváděných v TP jako neodpovídající popř. uvádějí v omyl je relevantní pouze, pokud by byl s vozidlem proveden standardní laboratorní jízdní test za podmínek prostředí i konfigurace vozidla, odpovídající požadavkům příslušné EU směrnice a naměřené hodnoty by neodpovídaly hodnotám

udávaným. Zpochybnění údaje v TP na základě skutečné provozní spotřeby vozidla je z výše uvedených důvodů nereálné.

Na doplnění je třeba zdůraznit, že uvádění právě těchto laboratorně naměřených hodnot do TP je z hlediska platné evropské legislativy povinnost všech států EU tj. také ČR a výrobci vozidel nemají možnost uvádět jakoukoli jinou spotřebu paliva, která by se více blížila reálným podmínkám provozu.

(Zdroj: www.mdcr.cz)

ŠKODA Citigo jezdí i na stlačený zemní plyn.

Škoda Citigo je nově v nabídce také s pohonem na stlačený zemní plyn. Verze Citigo CNG Green tec má spotřebu 4,4 m³ zemního plynu na 100 kilometrů a emise CO₂ na úrovni 79 g/km. Tohoto výsledku je dosaženo využitím kombinace paliva v podobě stlačeného zemního plynu a ekologického balíčku Gren tec, Ten využívá systém Start-Stop, rekuperaci brzdné energie a pneumatiky se sníženým valivým odporem.

Citigo s motorem o výkonu 50 kW (68 PS) spotřebuje pouze 4,4 m³ zemního plynu na 100 km. Dojezd vozu činí 620 km (400 km na plyn, 220 km na benzin). Obě nádrže na zemní plyn mají celkovou kapacitu 72 litrů (12 kg CNG). Větší z obou nádrží je umístěna za zadní nápravou v prostoru vzniklém odstraněním prohlubně pro náhradní kolo. Menší plynová nádrž se nachází v bezprostředním sousedství desetilitrové rezervní nádrže na benzin.

S modelem Citigo je automobilka již více jak rok přítomna v rostoucím segmentu malých městských vozů. Mimořádný důraz je u tohoto vozu kladen na bezpečnost. Jako vůbec první minivůz získalo Citigo nejlepší možné hodnocení v nárazovém testu Euro NAP v podobě pěti hvězdiček. Poprvé ve voze značky Škoda je pro ochranu řidiče a spolujezdce použit i boční airbag Head-Thorax s ochranou hlavy. Novinkou ve třídě minivozů je nový systém City Safe Drive s funkcí nouzového brzdění. V závislosti na rychlosti a situaci v provozu může automatická aktivace brzd zmírnit důsledky nárazu nebo kolize dokonce zcela zabránit.

(Zdroj: ZAS 6/2012)

Nové prvky aktivní a pasivní bezpečnosti v nových vozidlech ŠKODA Octavia.

Moderní technika pro vyšší komfort a bezpečnost.

Pasivní bezpečnost nová Octavie nabízí již při výrobě karoserie ve využití vysokopevnostních ocelí za tepla tvářených, které zvyšují až šestkrát její pevnost než u běžně vyráběných z hlubotažné oceli při zvýšení její pevnosti a snížení hmotnosti. Změny nastaly u obou náprav, lépe vyhovují nárokům na bezpečné jízdní vlastnosti, vysokou agilitu v zatáčkách a vyvážený komfort odpružení. Rozvor je o 108 mm delší, přední převis má o 29 mm méně a délka vozu se zvýšila o 90 mm ve srovnání s předchozími modely.

Důkladnou ochranu zajistí až devět airbagů (s možností výbavy kolením airbagem řidiče a zadními bočními airbegy), které v kombinaci s třibodovými bezpečnostními pásy chrání osádku před zraněním. Přílišnou zátěž hrudníku snižují integrované omezovače síly přepínačů.

Vozidlo je vybaveno **aktivní kapotou** pro zlepšení ochrany chodců. V případě kolize s chodcem se kapota během několika milisekund přizvedne o pět centimetrů. Tím se sníží

riziko zranění chodce, protože se zvýší odstup kapoty od tvrdých komponentů motoru a vznikne tak bezpečnostní zóna.

Jedním z moderních asistenčních systémů pro zvýšení aktivní bezpečnosti je **multikolizní brzda**. Ta v případě nehody-nárazu, kdy by vozidlo pokračovalo v jízdě do protisměru nebo mimo vozovku aniž by tomu mohl řidič zabránit nyní automaticky vůz zabrzdí a to i v případě, že řidič nesešlápne brzdový pedál. Tím zabrání dalšímu následnému nárazu, nebo rychlost tohoto následného nárazu sníží. Vůz zabrzdí až do zbytkové rychlosti 10 km/h. Brzda je součástí elektronického stabilizačního systému **ESP**. Při aktivované multikolizní brzdě se rozsvítí varovné blikáče a brzdová světla. Systém může řidič „vypnout“ tím, že přidá plyn, nebo začne sám naplno brzdit.

Další novinkou je **Front Assistant**, který sleduje prostor před vozem a v případě hrozící kolize aktivuje brzdový systém pro zmírnění následků potenciální nehody. Stejně jako adaptivní tempovat Adaptive Rusie Assistant (**ACA**) využívá Front Assistant radar integrovaný v přiči vozu. Ten permanentně měří odstup od vozů před sebou. Systém funguje ve čtyřech stupních. Čím menší je vzdálenost od vozu vpředu, o to silnější je zásah systému Front Assistant. Prvním stupněm je optická výstraha pro dodržení správného odstupu. Další stupeň před blížící se překážkou varuje opticky a akusticky a připraví brzdovou soustavu na brzdění. Jako hlavní varování pak ve třetím stupni následuje prudké trhnutí krátkým samočinným přibrzděním a začíná vlastní automatické částečné brzdění. V nejvyšším stupni následuje brzdění o ještě vyšší intenzitě. Systém může snížit závažnost nehody v závislosti na konkrétní situaci, nebo může dokonce i nehodě zabránit. V rozsahu rychlosti od 5 km/h do 30 km/h pracuje tento systém s funkcí nouzové brzdy City. Pokud řidič na překážku před sebou nereaguje, nouzová brzda dokáže v optimálním případě vůz jedoucí rychlostí do 30 km/h zcela zastavit.

Dalším prvkem aktivní bezpečnosti, kterým je nové vozidlo Octavie vybaveno je systém **Driver Aktivita Assistant (rozpoznání únavy)**, který může zmírnit jednu z nejčastějších příčin dopravních nehod. Systém dokáže na základě způsobu řízení rozpoznat odchylky od běžného chování a identifikovat tak polevující pozornost řidiče. Systém 15 minut po nastartování motoru analyzuje chování řidiče a výsledek uloží jako základ pro další sledování. Rozpoznání únavy je sledováno při rychlosti nad 65 km/h. Podstatná odchylka od charakteristického chování je považována za příznak únavy řidiče. Optické upozornění na sdruženém panelu přístrojů ve formě sdělení „ZJIŠTĚNA ÚNAVA. PŘESTÁVKU PROSÍM. (doplněná symbolem šálku kávy) doporučí řidiči jízdu přerušit.

Crew Protect Assistant připraví řidiče a spolujezdce na předních sedadlech na hrozící nehodu. Při intenzivním brzdění nebo za situace, která bude vyhodnocena jako kritická se automaticky předepnou bezpečnostní pásy a navíc v situacích, kdy dojde k zásahu ESC, přivře okna ve dveřích, resp. zavře střešní okno a zamezí tak průniku okolních předmětů dovnitř vozu.

Lane Assistant slouží pro udržování vozidla v jízdním pruhu a snižuje riziko nechtěného opuštění jízdního pruhu. Řidiči pomáhá zejména na dálnicích a silnicích s dobře viditelným vodorovným značením. Systém pracuje s kamerou na čelním skle, integrovanou do patky vnitřního zpětného zrcátka, které při rychlostech nad 65 km/h snímá vodorovné dopravní značení před vozidlem. Pokud systém identifikuje neúmyslné opuštění jízdního pruhu, opticky informuje o situaci na přístrojovém panelu a aktivně koriguje řízení s cílem udržet

vozidlo v daném jízdním pruhu. Pokud řidič před přejetím dělicí čáry dá znamení o změně směru jízdy, systém nereaguje.

Nový **Intelligent Light Assistant** automaticky řídí přepínání tlumených a dálkových světel a zvyšuje tak bezpečnost nočního silničního provozu. Při rychlosti nad 60 km/h a při dostatečné tmě asistent automaticky zapíná dálková světla.

Novější verze parkovacího asistenta **Automatic Parking Assistant** vedle parkování a vyjíždění z míst souběžně s vozovkou umožňuje i zacouvání na místa kolmo k vozovce.

Rozšířené funkce nabízí i nově vyvinutý **Intelligent Park Distance Assistant**. Ten pracuje ve spojení s rádiem a navigačními systémy. Díky speciálnímu systému vysílá akustické signály a na displeji rovněž optické zobrazení odstupu od překážek v okolí.

Nový systém volby jízdního profilu **Driving Mode Selection** umožňuje řidiči nastavit určité jízdní charakteristiky pouhým stisknutím tlačítka. K dispozici jsou čtyři jízdní profily: NORMAL, SPORT, ECO a INDIVIDUA. V závislosti na zvoleném profilu se změni řada nastavení, například v řídicích systémech motoru a převodovky DSG, charakteristika posilovače řízení, reakce ACA, řízení bi-xenonových světlometů nebo klimatizace.

Mimořádně komfortní je systém bezklíčového odemykání, zamykání a startování **KESSY (Keyless-Entry-Start-and-Exit-System)**. Řidič musí mít klíč s sebou, ale pro otevření a nastartování už jej nemusí brát do ruky.

(Zdroj: ŠKODA Mobil)