

Nová škoda získá originální pohon

Koncept budoucího sériového SUV ukazuje chytrou techniku, která kombinací spalovacího a elektromotoru umožní snížit emise



Koncept vznikl pod kuratelou bývalého šéfdesignéra Kabaně. „Podpisem“ jeho nástupce Stefaniho je jméno automobilky na zádi místo loga. FOTO LN - L. VOKÁČ (3x)



V interiéru Škoda experimentovala se čtyřmístným uspořádáním sedadel. Do sériového provedení ale tento prvek výbavy neprohloupí.



Modernizovaný model Fabia, který Škoda v Ženevě rovněž předvedla, už nepočítá s dieselvými motory. Na trh přijde ve druhé půli roku.



Evropské auto roku 2018. Ocenění získalo Volvo XC40 (na snímku), menší terénní SUV švédské značky. Druhé místo patří Seatu Ibiza a třetí BMW 5. FOTO REUTERS

LUDEK VOKAC
zvláštní zpravodaj
LN v Ženevě



ŽENEVA Automobilka Škoda představila včera v Ženevě, před zahájením tamního mezinárodního autosalonu, koncept Vision X. Je předobrazem budoucího malého SUV, které přijde na trh v roce 2019 a v hierarchii modelů firmy se postaví pod kompaktní karoq a větší kodiaq. Podle šéfa české značky Bernharda Maiera se studie blíží sériovému provedení.

Zvňjšku se toho na první pohled opravdu moc měnit nemusí. Uvidíme, jak moc zachová sériové provedení Vision X netradiční přední dělené světlomety (tady půjde o cenu), celkové tvary ale jistě zůstanou, včetně mohutných bočních prolisů nebo pro Škodu tak typické „tornado“ linie.

Měnit se budou detaily – prahy či nárazníky, auto určitě nebude mít vysouvací kliky, které dostal prototyp. A v sériovém provedení

jsou nejspíš nemyslitelná také bezrámová okna.

Vnější design Vision X hodnotí redakce LN pozitivně. Auto vypadá větší, než co říkájí papírové rozměry 4255 x 1807 x 1535 mm. Koncept má typické znaky moderních malých SUV, není tedy přehnaně vysoký, a u studie dokonce zbylo (alespoň vizuálně) překvapivě hodně místa pro kapotu, která se zdá být protažená. Linie střechy je poměrně nízká, přitom uvnitř zůstane dostatek místa a posádka bude sedět trochu výš než v klasickém hatchbacku.

Určitým „podpisem“ nového šéfdesignéra Škody Olivera Stefaniho je na studii jméno automobilky na zádi namísto loga. Tohle řešení se možná objeví i v sérii. Jinak ještě koncept vznikl pod Josefem Kabaněm, byl dokončen byl už bez něj.

Odvážnější interiér

V interiéru Škoda experimentovala trochu víc. Čtyřmístné uspořádání ani některé výrazné designové prvky do sériového provedení neprohloupí, nezůstanou tu ani dron a dva elektrické longboards,

kteří Škoda zabudovala do zavazadlového prostoru.

Studie Škody celkově ukazuje, že chce být automobilkou v segmentu malých SUV vynalézavou.

A to i po stránce chytrých řešení. Maier během tiskové konference hodně mluvil o konektivité, neustálé připojení k internetu by mělo být u auta samozřejmostí. K tomu tu budou nové služby, Vision X jich několik předvádí a sériový vůz některé dostane. Třeba chytrou aplikaci, která řidičům pomůže snadno najít parkovací místo. Tu by prý měla Škoda oficiálně spustit již brzy.

Benzin, CNG i elektřina

Vision X ukazuje také zbrusu nový a originální pohonný systém. Pod přední kapotou se nachází motor 1.5 TSI, který krom benzínu umí spalovat i stlačený zemní plyn (CNG). Agregát má výkon 96 kilowattů, což by samo o sobě bylo pro malé SUV dostatečné.

Ale k tomu tu je na zadní nápravě elektromotor s výkonem až 21 kW, který umožňuje částečný pohon na elektřinu. Zajímavostí

je, že jde o nízkonapěťový systém se 48 volty, takže je méně náročný na zástavbu i servis. Toto hybridní řešení nejenže z auta snadno dělá vůz 4 x 4, ale redukuje emise CO₂ až pod hranici 89 gramů na 100 kilometrů. Škodě by tak pomohlo snížit flotilový průměr, který má v roce 2020 být 95 gramů na vůz.

Zda ovšem toto řešení projde do sériové výroby, není zatím jasné. Ve Škodovce se tváří, že by asi hodně chtěli, jenže otázkou je, jak to bude vycházet z hlediska nákladů a „příkazů“ z koncernu.

Pravda je, že 48voltové hybridy mají před sebou velkou budoucnost, ale ve VW zatím nikdo v sériovém provedení (krom luxusních audi) takové řešení nepřinesl – a obzvlášť ne v kombinaci, v jaké ho předvádí Vision X. Originální sestava by ovšem nemusela být výrazně dražší než zástavba klasického pohonu všech kol. Takže je možné, že si ji nakonec Škoda prosadí.

Více čtěte na LIDOVKY.cz

„Chytrému“ venkovu brání pomalý internet

„Být smart“ chce v České republice čím dál více měst. Málokdo si ale uvědomuje, že nejde jen o jednotlivosti typu chytrých laviček nebo osvětlení. Jde o **ucelený koncept, založený na tom, že spolu technologie komunikují.** Jednou z nejdůležitějších věcí jsou přitom otevřená data.

ELIŠKA NOVÁ

PRAHA Středočeské inovační centrum provedlo loni průzkum, ve kterém se 290 obcí regionu vyjadřovalo k otázce, co považují za „smart“ a jestli v tom něco činí. „Všichni odpověděli, že je potřeba dobudovat tvrdou infrastrukturu – aby bylo po čem jezdit, aby měli vodovod a kanalizaci, v čemž je Středočeský kraj desátý nejhorší v republice – a rychlý internet. Všichni, i největší obce

pak říkají, že potřebují otevřená data.“ řekla šéfka inovačního centra Rut Bízková na konferenci, kterou ke Smart City uspořádaly vydavatelství MAFRA a LN.

Stát se podle ní musí soustředit nejen na velké aglomerace, ale i na malé obce. „To je důležitá zpráva, protože jestli je v něčem

Konference LN
mafra events

státní správa tuhá, tak v poskytování dat a v tom, že co se jednou získalo za veřejné prostředky, mělo by být poskytnuto všem zdarma,“ dodala Bízková.

Na důležitost otevřených dat upozornil také Vladislav Korecký ze společnosti Gordic. Připomněl projekt Tisíc knih, který vznikl ve spolupráci Městské knihovny v Praze a skupiny vývojářů GDG Garage. Na webu si mohou čtenáři zadat knihu, jež se jim líbila, a stránky jim doporučí tisíc podobných literárních děl.



Apel na stát. Aby mohly obce pracovat na chytrých řešeních, žádají otevřená data, uvedla šéfka Středočeského inovačního centra Rut Bízková. FOTO MAFRA - F. VLČEK

„Byla to jednoduchá věc. Městská knihovna poskytla data a vývojáři pak za jediný víkend udělali celý portál. Takže dejme lidem data a přístup do platformy. Je spousta nadšenců, kteří z toho budou chtít něco tvořit,“ zmínil na konferenci Korecký.

Středočeský kraj má podobně jako Praha koncepci Smart City do roku 2030. „Nazvali jsme to Středočeský kraj – region budoucnosti a cílem je, že to bude místo, kde se dobře žije lidem s každým stupněm vzdělání a v každém místě,“ přiblížila Bízková. Podle ní je mezi Prahou a Středočeským krajem obrovský rozdíl především proto, že ve středních Čechách žije zhruba stejný počet lidí jako v hlavním městě, ale na mnohem větším území.

„Smart řešení a dosažení té vize lze, ale dá to strašnou práci, když máte v kraji 1,3 milionu obyvatel a 1145 malých obcí,“ míní Bízková.

Konkrétní projekt Smart City chce představit Praha na Karlínském náměstí. „Prostor by měl kombinovat chytré veřejné osvět-

lení s veřejnou sítí wi-fi, mělo by zde probíhat snímání pohybu osob, dopravy, ale i meteorologických dat, měla by tady být i platforma elektronabíjecích stanic,“ přiblížil Michal Fišer, generální ředitel pražské společnosti Operátor ICT, která má projekt Smart City na starosti.

Loni se uskutečnil průzkum Česko-německé obchodní a průmyslové komory. Mimo jiné z něj vyplynulo, že dvěma třetinám českých měst a obcí chybí takzvaná chytrá strategie. Letošní průzkum společnosti E.ON pak ukázal na to, že pojem Smart City zná v Česku jen 19 procent lidí.

„Pro ty, kteří jezdí po světě, sledují technologie a to, co se kde děje a co se děje v Česku, to může vypadat, že to je velmi malé a nepřipravené. Odpověď je ano, je to malé a nepřipravené. Na jedné straně jsme na třetím místě v Evropě v e-shopech nebo v elektronickém bankovníctví. V e-governmentu na 27. místě. Takže asi něco je špatně a nepochybně je něco špatně ve veřejné správě,“ zmínila také Bízková.