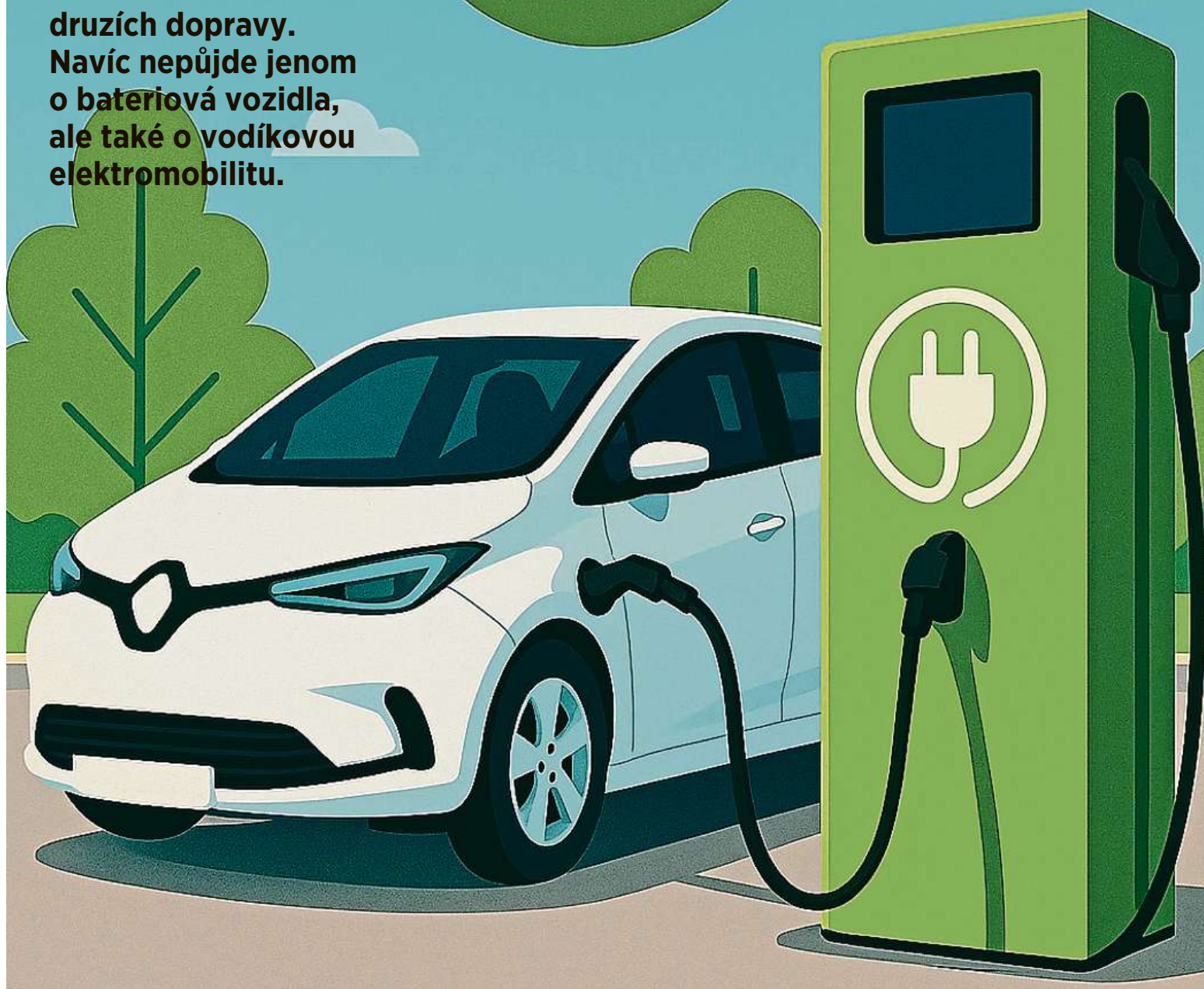


Elektromobily

DNES Komerční příloha

Rovněž AI, která vytvořila tento obrázek, si spojuje elektromobily především s osobními auty. Jak naznačuje příloha Elektromobily, jejich použití je ale mnohem širší. Uplatňují se téměř ve všech druzích dopravy. Navíc nepůjde jenom o bateriová vozidla, ale také o vodíkovou elektromobilitu.



V O L V O



Volvo FM Low Entry. Skvělý přímý výhled



Volvo FM Low Entry – pouze s elektrickým pohonem. Snadný nástup i výstup z kabiny při práci v rušném městském prostředí.
Pro více informací kontaktujte svého obchodního zástupce Volvo Trucks nebo navštivte volvotrucks.cz.

Volvo Trucks. Driving Progress

Toyota Material Handling přichází na tuzemský trh s vodíkovými vysokozdvížnými vozíky s mimořádnými výkonovými a provozními parametry. Elektrický pohon jim neposkytují baterie, ale vodíkové palivové články.

Nabídka manipulační techniky Toyota s palivovými články

Řešení s palivovými články umožňuje pokrýt logistické funkce různých vozíků s odlišnou koncepcí. Máme modely s vodíkovým pohonem pro interní přepravu, nakládku/vykládku, vychystávání, tahání. Pro střední a vysoké zakládání jsou s palivovými články dostupné zakladače, systémové VNA vozíky a retraky. Pro stohování, univerzální přepravu a překládku jsou vodíkovým pohonem vybaveny čelní 24V, 48V a 80V elektrické vozíky do nosnosti pěti tun.

Nabídka se poměrně rychle vyvíjí a z požadavků speciálních úprav na palivové články se část sortimentu přesunula již do standardní výroby. Abychom mohli pokrýt celou flotilu, nabízíme se jako vhodné řešení „baterie nahrazující box“, což v podstatě znamená přímou náhradu baterie standardního DIN rozměru/hmotnosti za palivový článek. To umožňuje snadnou integraci do stávajících vozíků, která vyžaduje jen minimální úpravy.

Chcete-li zjistit více k vodíkovému pohonu manipulační techniky Toyota, informace vám poskytne produktový manažer TMHCZ Michal Škaloud:

michal.skaloud@cz.toyota-industries.eu



Vodíkový pohon od Toyoty nastavuje nové standardy v logistice

Maximální efektivita, žádné prostoje a jednoznačná bezpečnost

V očekávání budoucího vývoje vsadila Toyota Material Handling v 95 % typech manipulační techniky na li-ionové baterie nebo nověji na vodíkový pohon s využitím palivových článků. Vodík je udržitelným zdrojem energie bez emisí, jehož jediným odpadním produktem je voda. Nabízí výrazné praktické výhody: doplnění paliva trvá pouze dvě až tři minuty, palivo lze plnit částečně nebo do plné nádrže. Vodík lze skladovat kdekoli na pracovišti, při dodržení zásad bezpečnosti. Vodíkové palivové nádrže jsou kompaktní a trvanlivé, lze jimi vybavit i stávající vozíky. Tankovat je možné uvnitř i venku, rovněž při nízkých teplotách.

Palivové články jsou výhodné pro rozsáhlé nebo komplexní flotily pracující ve více směnách, které obvykle vyžadují výměnu baterií. Hodí se i tam, kde musí vozíky pracovat v chladném prostředí. Doporučení přejít na vodíkový pohon směřuje také do provozů, kde se používá více typů vozidel. Lze je všechny tankovat z jedné čerpací stanice, která bude mít dvě tankovací pistole, jednu na 350 bar a druhou na 700 bar.

Jak vodík u vysokozdvížných vozíků funguje?

Při využití vodíku jde o elektrický pohon stejně, jako je to u baterií. Vodíkový systém sestává ze sady palivových článků, vodíkové nádrže o tlaku 350 barů i ventilátoru. Součástí je malá li-ion baterie pro nastartování vozíku a dočasné ukládání přebytečné energie. To vše je umístěno v litém rámu o velikosti klasického oloveného akumulátoru.

Systém lze poměrně snadno instalovat do běžného elektrického vysokozdvížného vozíku. Uvnitř palivových článků se vodík smíchá se vzduchem a reakcí se vzdušným kyslíkem vzniká voda. Při této chemické reakci



Vozík Traigo FC při plnění vodíkem

se uvolňuje elektrická energie, která se shromažďuje a využívá k pohonu elektrických motorů, zajišťujících pojezd, zdvih a nakládání stožáru vysokozdvížného vozíku.

Bezpečnost na první místě

Klíčovými prvky bezpečnosti jsou vlastnosti vodíku samého - nedochází k jeho akumulaci - je 4x až 12x rychlejší v odpařování oproti například metanu. Vodík je všude kolem nás - ve vesmíru se vyskytuje ve vysoké míře 75 %, v těle jej máme z 10 %, takže to rozhodně není pro život škodlivý plyn. Je přibližně 14x lehčí než vzduch a vede teplo 7x lépe než vzduch.

Co se týká výbušnosti stlačeného vodíku, jeho síla je 3,5-22krát menší, než například zemního plynu nebo benzínu. Při správném zacházení se nejedná o nebezpečnou energii.

Palivové nádrže, ve kterých je stlače-



Tankování vodíku do vysokozdvížného vozíku je rychlé a pohodlné.

ný vodík koncentrován, jsou testovány proti průrazu, korozi, rázům a vibracím. Vysoký tlak je pouze uvnitř zásobní nádrže. Všechny výkonové moduly pracují při nízkém tlaku. Pokud dojde ke spuštění některého z bezpečnostních zařízení, ventil nádrže se uzavře a do systému není vpuštěn žádný další vodík.

Jak se daří elektromobilitě?

Přechod na bezemisní dopravu je jedním z klíčových nástrojů ke snižování emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek z dopravy. Ministerstvo životního prostředí dlouhodobě podporuje rozvoj alternativních pohonů v dopravě prostřednictvím výzev z Národního plánu obnovy, Modernizačního fondu, aktuálně připravovaného Sociálního klimatického fondu, ale také skrze osvětu.

Podle statistik Ministerstva dopravy České republiky a Sva-
zu dovozců automobilů bylo v Česku k 30. dubnu 2025 registrováno více než 42 700 osobních bateriových elektromobilů (kategorie M1). Od ledna do dubna 2025 bylo registrováno téměř 4 500

nových vozidel, což znamená meziroční nárůst o 129 %. V prvních čtyřech měsících tak elektromobily tvořily podíl 5,4 % ze všech nově registrovaných vozidel. Dalších téměř 2 500 vozů připadá na dovezené ojetiny.

Ministerstvo životního prostředí podporuje rozvoj čisté mobility prostřed-

nictvím programů Státního fondu životního prostředí dlouhodobě zaměřených převážně na veřejný sektor. V letech 2016–2019 podpořilo ve čtyřech výzvách nákup vozidel pro veřejný sektor z Národního programu životního prostředí. „Díky nim využívají obce a kraje přes 600 vozidel s alternativním pohonem, zejména elektromobily. V roce 2022 byla vypsána výzva pro veřejný sektor z Národního plánu obnovy, s jejíž pomocí žadatelé pořídili 1 500 čistých vozidel a více než 300 dobíjecích stanic,“ říká Jaroslav Kepka, vedoucí oddělení politiky životního prostředí

na ministerstvu životního prostředí, s tím, že v červenci 2025 ministerstvo plánuje vyhlášení návažné výzvy.

Dekarbonizaci pomáhají výnosy emisních povolenek

Modernizační fond, který představuje stěžejní zdroj pro dekarbonizaci dopravy a dalších odvětví, je financován z výnosů emisních povolenek. Na podzim loňského roku bylo z tohoto fondu vyhlášeno 1. kolo výzvy č. 1/2024 TRANSGov na podporu modernizace železniční dopravy, konkrétně nákup osobních vlakových jednotek.

Ministerstvo životního prostředí

INZERCE

Posuňte svůj vozový park na vyšší úroveň s novým elektromobilem **Škoda Elroq**. S dojezdem přes **570 km na jedno nabití** snadno zvládnete každou svou cestu za úspěšným podnikáním. Optimální rychlost nabíjení vozu Vám zajistí **systém předehřívání baterie**, který zároveň prodlouží i její životnost. Více informací Vám rádi sdělíme osobně, nebo nás kontaktujte telefonicky či online.

Váš autorizovaný prodejce vozů Škoda:

AUTO PODBABSKÁ
Pod Paťankou 217/1
160 00 Praha 6
Tel.: 234 700 200
www.autopodbaba.cz

**Auto
Podbabská**

SKODA | 130
LET

NOVÁ ŠKODA
ELROQ

Dostupná elektromobilita
PRO VAŠE PODNIKÁNÍ

Již od
799 000 Kč s DPH

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Elroq: 15,2–17,3 kWh/100 km, 0–0 g/km
ilustrativní fotografie

Velký zájem vyvolala letošní výzva č. 1/2025 TRANSGov na podporu rozvoje udržitelné městské dopravy. Provozovatelé veřejných služeb v přepravě cestujících tak pořídí bezemisní autobusy, trolejbusy a tramvaje.

Snahou je i podpora podnikatelského sektoru. Z Národního plánu obnovy byl v roce 2024 vyhlášen úspěšný dotační program Záruka Elektromobilita Ministerstva průmyslu a obchodu ČR. Cílem programu bylo podpořit podnikatele při přechodu na bezemisní mobilitu prostřednictvím kombinace bankovní záruky a finančního příspěvku na pořízení elektromobilů i dobíjecích stanic. Podpořeno bylo více než 6 000 elektrovozidel.

„Na ministerstvu životního prostředí jsme dlouhodobě aktivní také v oblasti osvěty. Příkladem je celoevropská osvětová kampaň Evropský týden mobility, který resort v ČR koordinuje. Do kampaně se v týdnu od 16. do 22. září tradičně zapojují obce, které organizují aktivity na podporu udržitelné městské mobility, letos na téma



Ministerstvo životního prostředí vnímá čistou mobilitu jako součást širší modernizace české ekonomiky směrem k udržitelnosti. Bezemisní doprava přináší nejen ekologické benefity, ale i investiční příležitosti, rozvoj technologií a zlepšení kvality života v sídlech.



Mobilita pro všechny,“ upřesňuje Jaroslav Kepka z tohoto ministerstva.

V souladu s evropskými cíli

Rozvoj čisté mobility je plně v souladu s evropskou legislativou. Pro rozvoj dopravy je stěžejní například evropské Nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR), které definuje požadavky na dostupnost dobíjecích a plnicích stanic v celé EU. Součástí zeleného balíčku, jehož cílem je snížení emisí, je také Směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (RED III). Podíl obnovitelných zdrojů energie na celkové spotřebě má podle ní činit do roku 2030 minimálně 42,5 procenta.

Strategické ukotvení

Rozvoj alternativních pohonů v dopravě v ČR zastřešuje Národní akční plán čisté mobility (NAP CM, 2024), který stanovuje cíl mít do roku 2030 nejméně 250 000 osobních elektromobilů v provozu. Dokument kladě důraz na zajištění infrastruktury, pod-

poru veřejných i firemních flotil a technologickou neutralitu. Vedle bateriové elektromobility jsou stanoveny cíle také pro vozidla na vodík a biometan. Akční plán rozpracovává také rozvoj bezemisní nesilniční dopravy, konkrétně železniční, lodní a letecké dopravy.

Elektromobilita pomůže modernizovat ekonomiku

Ministerstvo životního prostředí vnímá čistou mobilitu jako součást širší modernizace české ekonomiky směrem k udržitelnosti. Bezemisní doprava přináší nejen ekologické benefity, ale také investiční příležitosti, rozvoj technologií a zlepšení kvality života v sídlech.

Více informací o strategických dokumentech a dotačních programech naleznete na stránkách Státního fondu životního prostředí ČR a Ministerstva životního prostředí ČR. Aktuální informace a statistiky z oblasti čisté mobility jsou veřejně dostupné na webu www.cistadoprava.cz.

INZERCE

Volvo EX30

operativní leasing od

8 928 Kč

měsíčně bez DPH



cena nového vozu

619 008 Kč bez DPH

Volvoista.cz

Bez emisí a hluku. E-autobusy

V Táboře, Sezimově Ústí a Plané nad Lužnicí už dnes jezdí elektrobusesy jak v městské, tak příměstské dopravě. Na jejich rozvoji se podílí i společnost E.ON. „Pro mě osobně je nejsilnějším momentem to, že se jedná o první elektrifikovanou linkovou dopravu v Česku, což je pro celý obor významný milník. Řidiči si pochvalují moderní výbavu a snadnou obsluhu dobíjecích stanic. Cestující si všimají tichého a plynulého chodu i většího komfortu,“ říká v rozhovoru pro Energie+ Jakub Kott, vedoucí Mobility Services ve společnosti E.ON Energie.

Jak vznikl projekt zavádění elektrobusesů v oblasti Táboře?

Projekt odstartovala společnost COMETT PLUS, která už od roku 2006 provozovala vozidla na CNG. Elektro-



Jakub Kott, vedoucí Mobility Services ve společnosti E.ON Energie

mobilita pro ně byla přirozeným dalším krokem směrem k ekologičtější dopravě. V roce 2021 začali zjišťovat technické a legislativní možnosti, plánovali dobíjecí infrastrukturu a díky dotačním prostředkům mohli projekt rozběhnout. Následně oslovili Jihočeský a Středočeský kraj i koordinátory dopravy, což vedlo k dohodě o nasazení elektrobusesů nejen v MHD, ale i na regionálních linkách.

Jakou roli v projektu sehrála společnost E.ON?

Naší klíčovou rolí bylo dodat komplexní řešení pro dobíjení - od návrhu po realizaci. Zároveň jsme v lokalitě Mladé Vožice zajišťovali i napojení na distribuční síť EG.D. Díky dlouhodobému partnerství s COMETT PLUS a hluboké znalosti jejich provozu jsme byli schopni nabídnout řešení šité na

míru. Od začátku jsme vedli podrobné konzultace, analyzovali možnosti a hledali technologii, která bude spolehlivá a efektivní i při větším rozsahu provozu.

Proč jste se rozhodli právě pro technologii Kempower?

Kempower jsme doporučili kvůli jejich flexibilitě, modulárnímu designu a schopnosti dynamického řízení výkonu. To znamená, že každý z 12 dobíjecích bodů může reagovat na aktuální potřebu jednotlivých vozidel a výkon se rozděluje podle situace. Tím se šetří energie a snižují provozní náklady. Kompaktní provedení navíc usnadnilo instalaci i v prostorově omezených lokalitách. Důležitý je i software ChargeEye, který umožňuje sledování, řízení i optimalizaci celého systému v reálném čase.

Táborské elektrobusesy vozí cestující i po Středočeském kraji



Stojan na dobíjení autobusů.



Elektrobusesy jezdí i na meziměstských linkách mezi dvěma kraji.

V Táboře se podařil výrazný zápis do vývoje elektromobility v Česku. Ve spolupráci místního dopravce Comett Plus, města a energetické společnosti E.ON zde bylo letos zavedeno do běžné dopravy 16 elektrobusesů. Z toho 10 autobusů Solaris vybavených baterií vozí cestující v MHD v Táboře.

Kromě toho šest autobusů Iveco Crossway rovněž s elektrickým poho-

nem jezdí na meziměstské lince č. 455 z Táboře přes Mladou Vožici do Benešova. Vozí i cestující na druhé meziměstské lince, která vede pod č. 453 opět přes Mladou Vožici do Vlašimi. Každá z linek měří zhruba 60 kilometrů.

Ve dvou krajích

Právě nasazením elektrobusesů do meziměstské linkové dopravy je tento projekt zatím u nás ojedinělý. Jedná se na-

víc o města, která leží ve dvou krajích. „Dobíjení i provoz elektrobusesů jsou bez problémů, těší nás, jak to dobře funguje. U linkové dopravy jsme přitom nemohli čerpat zkušenosti odjinud,“ vyjádřil se ředitel autobusové dopravy Comettu Plus Aleš Melich.

Elektrobusesy mezi Tábořem, Benešovem a Vlašimi začaly jezdit už 1. prosince loňského roku, v městské táborské aglomeraci o něco později. Podle Ale-

še Melicha všechny požadavky dopravce na dobíjení i provoz elektrických autobusů se v realu plní. Do konce letošního roku by táborské elektrobusesy měly najet milion kilometrů a svězt přes 1,6 milionu cestujících.

Trendem je čistá veřejná doprava

Autobusy pro MHD byly pořízeny za pomoci fondů EU. Naproti tomu linkové autobusy hradil dopravce Comett Plus sám. Cena elektrobuse je přibližně dvojnásobná proti autobusu na naftu. Jak ale uvedl místopředseda představenstva E.ON Jan Zápotočný, nikdo už nechce v ulicích nepříjemné dieselové autobusy, které kouří. Trendem je podle něho čistá veřejná doprava, kdy cestující se přepravují v tichém elektrobuse.

Zvýšené investice do pořízení těchto elektrobusesů jsou zohledňovány v provozních kompenzacích pro dopravce od Středočeského a Jihočeského kraje. Táborský projekt může být inspirativní i pro ostatní dopravce a obdobné snahy. Ukazuje, že bateriové elektrobusesy, případně vodíkové elektrobusesy s palivovými články, nemusí být nasazovány jenom do městského provozu. Elektrická bezemisní vozidla mohou vozit cestující také na delších linkách.

mění veřejnou dopravu

Jak dlouho trvala samotná realizace projektu?

Diskuse probíhaly od roku 2021, ale konkrétní rozhodnutí o technologii padlo v únoru 2024. Od dubna do listopadu 2024 jsme zajišťovali projektovou přípravu, výstavbu i samotnou instalaci. I díky pečlivému plánování a výborné spolupráci všech zúčastněných stran jsme vše stihli včas. Už 1. prosince 2024 tak mohly vyjet první elektrobusesy na linkách veřejné dopravy.

S jakými výzvami jste se museli při realizaci potýkat?

Největší výzvou bylo sladění všech kroků tak, aby byl dodržen pevný termín zahájení provozu. Také připojení k distribuční síti nebylo úplně jednoduché, ale díky spolupráci s místní společností C-Energy, která má zkušenosti s ekologickými zdroji, se vše podařilo. Vý-

sledkem je robustní infrastruktura, která zvládá každodenní provoz bez výpadků.

Řidiči si pochvalují moderní výbavu a snadnou obsluhu dobíjecích stanic.

Jaké výhody elektrické autobusy přinášejí?

Největší přínos je samozřejmě bezemisní provoz. Elektromobilita má největší smysl v městské, kyvadlové a rozvážkové dopravě, kde lze efektivně budovat dobíjecí infrastrukturu. Důležitý je ale i komfort - elektrobusesy jsou tiché, plynulé a méně vibrují, což oce-

ní cestující i řidiči. Ačkoliv jsou elektrobusesy pořizovací cenou vyšší, provozní náklady - po započtení dotací - mohou být podle dat, která máme k dispozici, například výhodnější než u vozidel na CNG.

Jak projekt hodnotíte zpětně? A co na něj říkají cestující nebo řidiči?

Z našeho pohledu i podle zpětné vazby COMETT PLUS projekt probíhá velmi dobře. Do konce března 2025 najely elektrobusesy více než 250 000 kilometrů. Řidiči si pochvalují moderní výbavu a snadnou obsluhu dobíjecích stanic. Cestující si všimají tichého a plynulého chodu i většího komfortu. A pro mě osobně je nejsilnějším momentem to, že se jedná o první elektrifikovanou linkovou dopravu v Česku, což je pro celý obor významný milník.

Plánujete podobné projekty i do budoucna?

Určitě. Aktuálně jsme vyhráli výběrové řízení na dodávku nabíjecí infrastruktury pro elektrobusesy v Kutné Hoře, kde ale použijeme jinou technologii. Jedná se o dodávku čtyř dobíjecích stanic se dvěma dobíjecími body na každé stanici. Všechny dobíječky jsou o výkonu 150 kW a jde o dobíjecí stanice výrobce Alpitronic. Celý dobíjecí systém je vybaven dynamickým řízením výkonu s možností hlídání rezervovaného příkonu, regulací výkonových špiček atd. Dobíjet budou autobusy značky MAN, modelové řady City Lion. A ve střednědobém horizontu máme připravenou řadu dalších projektů, protože věříme, že elektromobilita je budoucnost veřejné dopravy - nejen z ekologického, ale i provozního hlediska.

INZERCE

Elektrické autobusy Comett Plus Tábor a dobíjecí řešení E.ON

Kromě elektrifikace městské hromadné dopravy v Táboře Comett Plus zajistí elektrobusesy jako první v Česku i linkovou dopravu. Autobusesy budou jezdit na trasách pro Tábor – Mladá Vožice – Vlašim a Tábor – Mladá Vožice – Benešov.





Dobíjené autobusy

MHD

8x Solaris Urbino 12 electric

Linková doprava

6x Iveco Crossway LE pro linkovou dopravu

14

celkem vozů



Plánované ujeté kilometry za rok

1 000 000 km



Dobíjecí řešení

Depo Tábor

12x CCS2 300 A

Výkon 700 kW

Depo Mladá Vožice

5x CCS2 250 A

Výkon 100 kW

Možnost rozšířit na 800 kW přidáním dvou modulů.



Odhad přepravených pasažérů za rok

MHD

1 500 000

Linková doprava

200 000

1 700 000

pasažérů celkem



Proč jednoduché elektromobily z české dílny zaplavily evropské komunální služby?

Pod pojmem elektromobil si většina lidí představí zpravidla osobní auto. Očím veřejnosti však často unikají elektroauta údržby. Díky nim města vyvážejí odpadkové koše, udržují zeleň nebo zajišťují metařské práce.

Praxe ukazuje, že většina českých i evropských komunálních služeb začala preferovat elektromobily při obměně svého vozového parku. Hlavním důvodem je, že jejich provozní náklady se mohou pohybovat pod pětinou nákladů spalovacího vozu. Při započtení nákladů na servis během víceletého provozu vycházejí elektromobily výrazně levněji než spalovací vozy.

Dalším důvodem je zpracování vozu, protože komunální údržba představuje velmi náročný provoz. Vozidla neustále najíždějí na obrubníky, přejíždějí po hrbolatých cestách, jezdí za každého počasí apod. Životnosti komunálních vozů s jakýmkoliv pohonem se výrazně liší od osobních aut. Lze samozřejmě najít i obce, které měly s některými elektromobily v minulosti problémy. Úplně jinak oproti tomu hovoří obce, které zvolily například jednoduché vozy z dílny české firmy BG Technik, majitele výrobního závodu VARI v Libici nad Cidlinou, která je i výhrad-



Vozový park Selvo S2.DCH v Mikroregionu Polabský Luh, kde vozy slouží k běžné komunální údržbě všeho druhu. Zdroj: www.selvo.cz

ním dovozcem Honda-motorové stroje do ČR. Firma produkuje vozidla pod dnes již roky zavedenou značkou SELVO (Servisní-ELEktrická-VOzidla).

Téměř nulová poruchovost

Za zmínku stojí především velice úspěšný model SELVO S2.DCH se sklopnou korbou. Nabízí řadu možných variant a provedení. Setkat se s ním lze například v zoo i ve většině českých měst a obcí v roli takového „přivez-odvez“ vozidla. Je postaven na elektropohonu Toyota. Všechny hlavní části, jako je pohon a LiFePO4 baterie, vykazují téměř nulovou poruchovost i v sedmém roce provozu, kte-

rý letos začal pro první prodané SELVO S2.DCH v ČR.

Unikátně nízká spotřeba

SELVO S2.DCH se podařilo výrazně odlehčit, čímž klesla spotřeba. Ta představuje jen 7kWh/100km, i když vozidlo neustále zastavuje a zase se rozjíždí. Jedná se přibližně o poloviční spotřebu energie proti elektromobilům jiných značek. Vozidlo oplývá velkou silou v kopcích, kam už některé jiné vozy nevyjedou, jak potvrzuje Jakub Kočnar, produkt manažer značky Selvo a odborník na elektromobilitu. Zřejmě za to může promyšlený pohon od Toyoty.

Nižší náklady na pořízení než u spalovacích vozidel

Pořizovací cena navíc vychází níže než u spalovacích vozidel. Značka SELVO nově zavádí nákladní tříkolky s kabinou i bez. Ponesou název SELVO WORK. Montovat se budou v závodě v Libici nad Cidlinou. Budou i s variantou bez řidičského průkazu vzhledem k rychlosti 25km/h. Nabídnou cenově ještě dostupnější a jednodušší alternativy s menší korbou vhodné zejména pro malé obce. Nejmenší z vozidel SELVO WORK 10 zřejmě najde také uplatnění u soukromých zákazníků z řad kutilů, rybářů apod., kteří hledají kompaktní užitkový tříkolový skútr.

Přednosti elektromobility v komunálních službách

Vlastně za to může fyzika:

Důvod č. 1 – Nízké rychlosti:

Komunální vozidla většinou jezdí pomalu a často zastavují. Díky vysoké účinnosti elektromotoru v nízkých rychlostech, který nemá žádnou spotřebu během stání, je při tomto použití elektromobil mnohem ekonomičtější. Naopak spalovací motory velmi trpí častými studenými starty, což zkracuje jejich životnost.

Důvod č. 2 – Časté rozjezdy:

Efektivita elektromotoru je při rozjezdech více než 3x vyšší.

Důvod č. 3 – Jednoduché provedení:

Komunální elektromobily jsou jednoduché, neobsahují řadu komponent, které by se mohly pokazit. Vozidlo slouží roky bez většího servisu. Spalovací vozy proti tomu procházejí nákladnými každoročními servisy.

Důvod č. 4 – Nízké nároky na proudové zatížení baterií:

Komunální vozy zpravidla mají v noci dostatek času na nabíjení a není tedy potřeba baterie zatěžovat vysokým nabíjecím proudem. Lze je proto nabíjet i z běžné zásuvky bez použití wallboxu.

Důvod č. 5 – Možnost odběru energie z vozu:

Funkce dnes známá jako V2L se již roky využívá i v komunálu. Jde o jednoduchou a tichou náhradu elektrocentrál v místech, kde chybí elektrická síť.

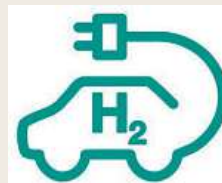


Nový model pracovní tříkolky Selvo Work 20 montovaný v českém závodě VARI, a. s. – Libice nad Cidlinou. Zdroj: www.selvo.cz

Elektromobily®

Vít Smrčka, autor přílohy

Elektromobily vycházejí jako celostátní příloha Mladé fronty DNES. Najdete ji také na zpravodajském portálu iDNES. Přílohu vydává EkoAuto s.r.o. ve spolupráci s vydavatelstvím MAFRA. Evidováno Ministerstvem kultury ČR pod číslem MK ČR E24736.





Mercedes-Benz eActros 600



Nový eArocs 400

Daimler Truck nabízí nákladní e-vozy pro dálnice i města

Společnost Daimler Truck si stanovila strategii stát se lídrem bezemisní nákladní dopravy. Proto jsou těžištěm jejího vývoje vozidla s pohonem na elektřinu. V současnosti na elektřinu z akumulátorů, v blízké budoucnosti na elektřinu z vodíku. Projekt na stavbu stovky nákladních vozidel s vodíkovými palivovými články je v plném proudu. Tato vozidla vyjedou v roce 2026 do pilotního testu u zákazníků v Evropě.

Vlajková loď Mercedesu-Benz eActros 600

Elektrická vlajková loď od Mercedes-Benz Trucks eActros 600 se vyrábí od listopadu 2024. První stovky vozidel již jezdí u zákazníků. Tento nákladní vůz se stal díky svým výjimečným parametrům nositelem titulu International Truck of the Year 2025. Vysoká kapacita baterie přes 600 kilowatthodin - odtud modelové označení 600 - a zvláště účinná elektrická hnací náprava z vlastního vývoje značky umožňují elektrickému nákladnímu vozidlu dosáhnout dojezdu až 500 kilometrů bez mezinabíjení s celkovou hmotností soupravy 40 tun.

V závislosti na stylu jízdy, nákladu a trase se dojezd může pohybovat i výrazně výše. eActros 600 je schopen ujet i hodně přes 1 000 kilometrů za den, za předpokladu nabíjení během zákonných přestávek řidiče. Vůz má akumulátory s kapacitou 621 kWh s technologií lithium-železo fosfatových článků (LFP). Vozidlo je navrženo pro životnost až 1,2 milionu kilometrů za deset let provozu. Po této době použí-



eCanter 7C18e s nástavbou Meiller

vání by měl být stav baterie stále nad 80 procenty. Na rozdíl od jiných technologií LFP využívat více než 95 procent instalované kapacity. Se standardním návěsem má eActros 600 v EU užitečnou hmotnost přibližně 22 tun.

Mercedes-Benz eArocs 400

Lokálně bezemisní a tichý elektrický nákladní vůz eArocs 400 je určený pro využití jako domíchávač betonu nebo stavební sklápěč. Oslavil svou světovou premiéru na letošním veletrhu bauma v Mnichově. Vozidlo bude zpočátku k dispozici ve 32- a 41tunové variantě v konfiguraci náprav 8x4. Vůz je určen převážně pro městskou stavební dopravu. Může jezdit do bezemisních zón v městských oblastech. Je

vhodný pro prostředí citlivá na hluk, jako jsou například obytné oblasti a noční staveniště.

Výroba pro vybrané trhy EU začne ve druhém pololetí 2026. Dojezd v provedení jako domíchávač betonu je - podle druhu provozu - až 200 kilometrů bez mezinabíjení. eArocs 400 je vybaven motorem o výkonu až 450 kW s 3stupňovou převodovkou. Osvědčené planetové nápravy Arocsu zachovávají terénní schopnosti potřebné pro nasazení na staveništi i u elektrické verze.

FUSO Canter a eCanter

Nabídka elektrických vozidel pokrývá segment hmotnosti od 4,25 do 8,55 t. Zde automobilka nabízí mnoho variant šasi pro nástavby různých provedení. V roce 2025 dochází k dalšímu rozšíření

O firmě

Společnost **Daimler Truck** je jedním z největších světových výrobců nákladních vozidel a své produkty vyrábí a prodává téměř na všech kontinentech.

V Evropě je těžištěm nabídky portfolio nákladních vozidel značky **Mercedes-Benz**. V oblasti lehkých nákladních vozidel jej doplňuje japonská značka **Fuso**, jejíž model **Canter** a jeho elektrická verze **eCanter** se pro Evropu vyrábí v portugalském Tramagalu.

palety elektrických verzí a zhruba 85 % variant, ve kterých je dostupný diesellový model **Canter**, bude nyní k dispozici také v plně elektrické variantě **eCanter**.

Automobilka postaví vlastní dobíjecí stanice

V současné době je v Evropě méně než 1 000 dobíjecích míst pro těžká nákladní vozidla. Aby Daimler Truck aspoň částečně vyrovnal tento deficit, oznámil letos v březnu koncept vlastní poloveřejné dobíjecí sítě. Do roku 2030 se plánuje její rozšíření na více než 3 000 rychlonabíjecích bodů. Bude největší v Evropě. Řešení poskytnuté značkou **TruckCharge** společnosti Daimler Truck má umožnit depům otevřít svou nabíjecí infrastrukturu pro placené použití třetími stranami. Je to plánováno jako významný doplněk k veřejným dobíjecím službám. Daimler Truck tak nabídne zákazníkům cenově výhodný balíček od výroby energie až po provoz vozidla.

www.mercedes-benz-trucks.com

www.fuso-trucks.cz

Efektivní a ekologická správa průmyslových
areálů a podniků, nemocnic, měst a obcí

UŽITKOVÉ ELEKTROMOBILY



GOUPIL

Goupil je celoevropský etalon v oboru elektrických multikár, vyvíjených cíleně pro potřeby průmyslových areálů a podniků, nemocnic, měst a obcí. Tyto e-multikáry nabízí vysokou efektivitu a praktičnost v práci, stejně jako potřebnou udržitelnost. To vše za bezkonkurenční ceny a nízké provozní náklady.



**Nízké provozní
náklady**

Výrazně snížíte náklady
na palivo i údržbu.



**Jednoduché ovládání
a přizpůsobivost**

Ideální pro různá pracovní
nasazení.



**Udržitelnost a rychlá
návratnost**

Snížujete ekologickou stopu
a investice se vám vrátí rychle.



 **GOUPIL**
BY EUROGREEN

 **EUROGREEN**

Goupil elektromobily jsou vybaveny platnou evropskou certifikací (COC listy) a splňují přísné bezpečnostní a ekologické normy. S roční produkcí 5000 vozidel patří mezi nejprodávanější užitkové elektromobily v Evropě.

Společnost Eurogreen CZ s.r.o., výhradní zástupce značky od roku 2013, vám zajistí kompletní servis včetně diagnostiky baterií a pravidelné údržby přímo u vás. Nabízíme také výhodné financování a individuální přístup.

Češi hledají cestu k elektromobilům. Financování ji může výrazně usnadnit

Automobilový trh prochází transformací. Symbolem změny se stal elektromobil. Elektromobilita má ambici udávat tón vývoje nových technologií. S velkými změnami v celém odvětví přirozeně stoupá cena nových i ojetých vozidel. Nedílnou součástí nákupu nových vozidel se proto čím dál více stává financování.

„Financování v přechodu na elektromobilitu hraje klíčovou roli,“ upozorňuje Vratislav Stražil, jednatel předního poskytovatele financování vozů Volkswagen Financial Services (VWFS). Vhodné financování umožňuje zákazníkům překonat jednu z hlavních bariér, kterou je vyšší pořizovací cena. Mohou získat elektromobil bez vysoké jednorázové investice. „VWFS dokáže proces nástupu elektromobility výrazně urychlit a zlepšit její rozšíření na trhu, a to díky dostupným podmínkám,“ říká Vratislav Stražil. „Nabízíme řešení pro podnikatele i fyzické osoby, které nechtějí zcela narušit roční rozpočet.“

Volkswagen podporuje elektromobilitu

Češi o elektromobily zájem mají. V porovnání s loňskem počet registrovaných elektromobilů u nás narostl v období od ledna do dubna z 1 876 na 4 342, což představuje meziroční nárůst o více než 130 %. „Nezáleží ani tolik na nějakých krátkodobých výkyvech, ale dlouhodobý trend je jasný. Budoucnost patří elektromobilitě. Strategie koncernu Volkswagen je v tomto neměnná a my to plně podporujeme,“ konstatuje Vratislav Stražil.

Řešení pro malé i nadnárodní firmy

„V rámci našeho portfolia umíme vyjít vstříc jak menším a středním firmám s několika auty, tak i nadnárodním společnostem s rozsáhlými flotilami,“ upřesňuje. „Přinášíme tři základní produkty, ze kterých si může vybrat každý podle svých preferencí. První z nich je tradiční operativní leasing. Ten je výbornou volbou pro ty, kdo nechtějí mít dodatečné starosti ohledně vozu. Součástí platby operativního leasingu je i pojištění, servis a další náklady,“ popisuje nabídku Vratislav Stražil jako jed-



Vratislav Stražil, jednatel předního poskytovatele financování vozů Volkswagen Financial Services

no z řešení. „Druhou možností je úvěr CHYTŘE, kdy si splátky nastavíte podle své potřeby včetně kompletního pojištění. Na základě vaší volby počáteční splátky (akontace), délky smlouvy a poslední navýšené splátky si určíte ideální měsíční splátku tak, abyste si mohli pořídit vysněný vůz bez velkého zásahu do svých úspor. Vedle CHYTŘE pak nabízíme i klasický úvěr, který je vhodný pro ty, kdo se nechtějí vzdát myšlenky vozu jako svého majetku. Po splacení úvěru totiž přechází vůz přímo do vašeho vlastnictví.“

Luxusní elektromobil na leasing? Proč ne!

„I když jsme stále za evropským průměrem, vidíme u elektromobilů jednoznačně rostoucí trend. V současné době si můžete u VWFS vybírat od kompaktních elektrických aut přes SUV modely až po praktické kombíky či prémiové vozy. Všechny typy vozů jsme schopni zajistit v rámci financování,“ říká Vratislav Stražil a pokračuje: „Nejprodávanějším koncernovým elektromobilem je Škoda Enyaq, hned v závěsu je letošní novinka Škoda

Elroq. U značky Volkswagen vede vlajková loď elektromobility ID.7. Hned za ní je velký zájem o kompaktní ID.3 a rodinné MPV ID. Buzz. Velkou výhodou je také možnost takzvané e-dotace, kdy můžete získat podporu až ve výši 100 tisíc korun na elektromobil, ale i na nákup hybridního modelu. V nabídce jsou velmi dobře známé modely jako Passat eHybrid nebo letošní novinka značky Volkswagen SUV Tayron eHybrid.“

„Mezi naše největší taháky v oblasti financování plně elektrických prémiových vozů momentálně patří Porsche Macan a Porsche Taycan. V obou případech nabízíme výhodný úvěr s nulovým úročením. K modelům Porsche Macan a Taycan zákazník ještě navíc dostane dobíjecí kartu, která je přednabitá kreditem ve výši 100 tisíc korun. Nulový úrok nabízíme i v případě modelu Porsche Cayenne.“

Pokud si nejste jisti, využijte půjčovnu

Jestli stále nejste rozhodnutí, zda je elektromobilita to pravé i pro vás, existuje tu půjčovna elektromobilů od Volkswagen Financial Services. VWFS nabízí zákazníkům možnost otestovat každodenní provoz, komfort, dojezd i nabíjení.

„Pronájem vozu je minimálně na sedm dní, maximální doba pronájmu je 30 dní. Půjčovnu mohou využít firmy s vozovým parkem již od jednoho vozu. K dispozici je aktuálně Škoda Elroq, Volkswagen ID.7 Tourer a půjčovné je od 700 Kč bez DPH za den s neomezeným nájezdem kilometrů. Za 1500 Kč bez DPH za den jsou k dispozici Porsche Macan a Audi Q6 e-tron. Součástí nájemného u každého vozu je také pojištění, dobíjecí karta a servisní karta s kontaktem na technickou asistenci,“ uzavírá Vratislav Stražil.

➔ Další informace na str. 12

**VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES**
KLÍČ K MOBILITĚ



Nová Škoda Enyaq Selection za 7 500 Kč vč. DPH měsíčně

Vaše cesta k novému vozu nebyla nikdy jednodušší. S financováním CHYTŘE si můžete pořídit nový vůz **Škoda Enyaq Selection** již za **7 500 Kč měsíčně** a ještě získat pořádný balík výhod.

www.financovanichytře.cz



**Kompletní
pojištění**



**Předplacený servis
na 5 let nebo do
100 000 km ZDARMA**



**Splátka předem
od 0 %**



**Flexibilní
nastavení splátek**

Stále nejste rozhodnutí? Vyzkoušejte si vůz v naší půjčovně.

Vzorový příklad úvěru na vůz Škoda Enyaq 60 Selection 150 kW v ceně 1 015 000 Kč, při financování se Škoda Financial Services v ceně 1 015 000 Kč, splátka předem 406 000 Kč (40%), výše úvěru 609 000 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 697 153 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 780 208 Kč, RPSN vč. pojištění 7,810%, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 406 000 Kč, měsíční splátka úvěru 6 066 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 7 500 Kč, úroková sazba p. a. 4,30%. Součástí finanční služby je pojištění od Allianz pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahrnuté pojištění obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 15 000 Kč). Další parametry jsou: věk klienta 46 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

