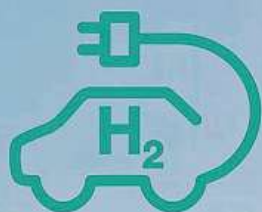


Elektromobily

DNES Komerční příloha



Elektromobilita se postupně stává běžnou součástí života měst a jejich firem. Největším provozovatelem dobíjecích stanic v Brně a okolí jsou například Teplárny Brno (více na str. 6).

- Daimler Truck bude vyrábět v Chebu rovněž elektrické tahače
- Na co se zaměřit při výběru elektromobilu
- Scania testuje megawattové nabíjení
- Volvo Trucks počítá také s vodíkem
- Nabídka elektromobilů BMW se dále rozrůstá

ZCELA NOVÉ **MG4 EV URBAN**

Již od **599 990 Kč**



Zjistit více



Stylově vybavené
Prostorné
Stvořené do ulic

● DOJEZD AŽ 416 KM PODLE WLTP

● OBJEM ZAVAZADELNÍKU AŽ 577 LITRŮ

● 12,8" DISPLEJ

Seznamte se se zcela novým MG4 EV Urban
Obsah je víc než slova

Bezdrátové tam, kde to dává smysl. S tlačítky, kde je přirozeně hledáte. Logické, ne? 16 asistenčních systémů hlídá, co nevidíte. 577 litrů zavazadelníku pojme vše, co váš den přinese. Městské auto, které se k cestujícím chová jako k lidem. Jak příjemné.



Kombinovaná spotřeba MG4 EV Urban 15,3-15,5 kWh/100 km, emise CO₂ 0 g/km.
Uváděné hodnoty jsou vypočteny za zkušebních podmínek. Tyto údaje slouží pouze pro účely srovnání a nemusejí odrážet výsledky v reálném provozu.
Skutečný dojezd se může lišit v závislosti na různých faktorech, jako jsou povětrnostní podmínky, styl jízdy, zatížení vozidla nebo dodatečně nainstalované příslušenství.



Nový výrobní závod u Chebu

- Společnost Daimler Truck je jedním z největších světových výrobců nákladních vozidel.
- Své produkty vyrábí a prodává téměř na všech kontinentech.
- V Evropě je těžištěm nabídky portfolia nákladních vozidel značky Mercedes-Benz. Tato značka je lídrem českého trhu s nákladními vozidly již 24 let.
- Na jaře letošního roku bylo oznámeno, že koncern Daimler Truck připravuje stavbu nového výrobního závodu na nákladní vozidla u Chebu. Tento výrobní závod má převzít část výrobních kapacit vozidel s diesellovými motory i s alternativními druhy pohonů od hlavního výrobního závodu ve Wörth am Rhein v Německu.

Představitelem těžkých elektrických nákladních vozidel Mercedes-Benz je velmi úspěšný model eActros 600.

Daimler Truck rozšířil portfolio elektrických nákladních vozidel

Elektromobilita nákladních vozidel prožívá velký růst. Trendem současnosti se stává sjednocování výrobního programu klasických vozidel a vozidel s alternativními pohony pod společné modelové řady. Bez ohledu na druh pohonu a jeho uspořádání.

Druh pohonu si zákazník bude moci zvolit podle svých preferencí a potřeb, stejně jako si doposud specifikoval výbavu vozidla. Druhá generace úspěšného modelu Mercedes-Benz eActros je proto vyvíjena jako důsledně modulární. Disponuje moderní technologií akumulátorů LFP, hospodárným elektrickým pohonem a inteligentními asistenčními systémy.

Díky této modularitě a kombinovatelným možnostem výběru kapacity sady akumulátorů, kabiny a uspořádání podvozku je v již v nabídce více než 40 základních konfigurací vozidla eActros.

Rozhodnutí zákazníka pro vhodnou variantu vozidla závisí především na konkrétním provozním profilu, ať se jedná o dálkové trasy s vysokými počty ujetých kilometrů za den, o těžkou rozvážkovou dopravu na kratších trasách, nebo různé technologické přepravy. Specifikace vozidla se skládá s ohledem na požadavky ohledně přepravovaných nákladů, dostupné nabíjecí infrastruktury a na rámcových ekonomických podmínkách.

Elektrický silák pro dálnice
Základem nynější generace těžkých elektrických nákladních vozidel Mercedes-Benz je velmi úspěšný model eActros 600. Ten je osazen třemi sadami akumulátorů s celkovou instalovanou kapacitou 621 kWh. Tato zásoba elektrické energie umožňuje běžné 40tunové návěsové soupravy při jízdě po dálnici dojezd okolo 500 kilometrů bez zastávky kvůli nabíjení. V závislosti na výbavě, způsobu jízdy, trase a dalších faktorech to může být i výrazně více.

Kromě nabíjení CCS je eActros 600 v provedení pro dálkovou dopravu technicky připraven i na tzv. megawattové nabíjení, až bude tento standard dostupný na nabíjecích stanicích.

Vstup do světa elektromobility

Nové varianty modelu eActros 400 umožňují i cenově atraktivní vstup do světa elektromobility. Disponují dvěma sadami akumulátorů LFP s instalovanou kapacitou přes 400 kWh. Do-

“Mercedes-Benz Trucks má ambici dosáhnout toho, aby řidič mohl v každé dopravní situaci jet co nejbezpečněji.”

jezd elektrického vozidla závisí především na způsobu nasazení vozidla, hmotnosti nákladu, trase a v neposlední řadě způsobu jízdy řidiče.

Výhodou vozidla se dvěma místo tří sad akumulátorů je nižší vlastní hmotnost, což přináší větší užitečnou hmotnost. U eActrosu 400 se blíží k užiteč-

né hmotnosti srovnatelného diesellového vozidla. Model eActros se nabíjí standardně dodávanou nabíjecí zásuvkou CCS2, a to nabíjecím výkonem až 400 kW. Dvě sady akumulátorů tak vyžadují k nabití z 10 na 80 procent přibližně tři čtvrtě hodiny.

Významná pomoc pro řidiče

Mercedes-Benz Trucks má ambici dosáhnout toho, aby řidič mohl v každé dopravní situaci jet co nejbezpečněji. Díky asistenčním systémům nabízeným pro různé varianty vozidel mohou řidiči včas rozpoznat nebezpečí, snížit rychlost jízdy a zachovat si kontrolu nad vývojem dopravní situace. Elektronické pomocníky přispívají především tím, že okamžitky nepozornosti, například v důsledku nadměrné únavy, stresu nebo rozptýlování, zůstanou pro všechny zúčastněné strany, pokud možno, bez těžkých následků.

Nově vyvinutá elektronická platforma, použitá poprvé v modelech eActros 600 a Actros L, nabízí 20krát rychlejší zpracování dat v porovnání s předchozími verzemi. Asistenční systémy pro jízdu, brzdění, hlídání prostoru okolo vozidla při jízdě a odbočování jsou do značné míry dodávány ve standardní výbavě.

Ještě před několika lety byl elektromobil luxus pro nadšence. Situace se ale rychle mění. Ceny klesají, nabídka modelů roste. Elektromobilů za dostupnější ceny je čím dál víc.

Elektromobily přestávají být okrajovou volbou



Jen loni přibýlo v Česku přes 21 tisíc elektromobilů. Foto: Shutterstock

Elektromobilita v Evropě i v České republice vstupuje do nové fáze. Zatímco před několika lety bývala spojena především s dražšími vozy, dnes se rychle rozšiřuje nabídka cenově dostupnějších modelů - od malých městských aut přes rodinné vozy až po firemní flotily.

Jen loni přibýlo v Česku přes 21 tisíc elektromobilů. Výrazně přitom roste sekundární trh. V roce 2025 bylo dovezeno přibližně 8 500 ojetých elektromobilů. V součtu více než za předchozích pět let. V letošním roce rostl v prvních čtyřech měsících trh s novými elektromobily o 18 %, s dovezenými ojetinami dokonce o 79 procent. „Elektromobilita už není pouze otázkou luxusních vozů nebo technologických nadšenců. Trh se postupně otevírá běžným domácnostem, firmám i veřejné dopravě,“ říká Lukáš Folbrecht, z Elektromobilní platformy.

Nastupují levnější elektromobily

Předpokládá se, že letošní rok by mohl být zlomový. Automobilky chys-

tají modely za 500 až 700 tisíc korun. Mohly by zaujmout i zákazníky dosud váhající kvůli ceně. Mezi neočekávanější patří:

● **Škoda Epiq** - kompaktní SUV s dojezdem až 430 km a cenou okolo 25 000 eur

● **Volkswagen ID.2 / ID.Polo / Cupra Raval** - dostupný elektromobil pro širší veřejnost

● **Renault 5 E-Tech a Twingo E-Tech** - moderní pojetí klasických francouzských malých aut

● **Kia EV2** - korejská odpověď na poptávku po cenově dostupných elektromobilech

● **Hyundai Ioniq 3 - menší a levnější EV pod Ioniq 5**

Evropské automobilky tak reagují na rostoucí konkurenci čínských výrobců i na poptávku středních příjmových skupin.

Elektrické autobusy: tiché, čisté, úsporné

Elektromobily nejsou jen o osobních autech. V českých městech dnes jezdí přes 250 autobusů a jejich počet

každoročně stoupá. Dopravci oceňují:

- nulové lokální emise - čistší vzduch ve městech
- nižší hlučnost - příjemnější jízda pro cestující i méně hluku pro okolí
- nižší provozní náklady oproti dieselovým autobusům

Moderní elektrobuses zvládnou celodenní provoz na jedno nabití. Případně využívají průběžné dobíjení na přestupních uzlech.

Kamiony a nákladní doprava: na startovní čáře

V Česku nyní jezdí přes 4 000 elektrických lehkých užitkových vozidel a přibližně 250 elektrických nákladních vozidel. Elektrickým tahačům se výrobci věnují stále více. Modely s dojezdem stovek kilometrů jsou už vhodné zejména pro regionální logistiku a pravidelné trasy.

Vývoj technologie i zde postupuje milovými kroky. Rozvoj podporuje evropské nařízení AFIR, které ukládá budování výkonných dobíjecích hubů pro kamiony podél hlavních dopravních koridorů. V příštích letech se oče-

Na co se zaměřit při výběru elektromobilu

- **Dojezd vs. každodenní trasy** Pro většinu řidičů bohatě stačí 300–400 km.
- **Možnost domácího či firemního dobíjení** Vlastní zásuvka či wallbox v garáži nebo v práci je nejvýhodnější a zároveň nejpohodlnější řešení.
- **Ojeté elektromobily** Stále více jich přibývá, ceny klesají. Zajímavá alternativa k novému vozu.
- **Celkové náklady na provoz** Nižší cena za „palivo“ a servis může vyvážit pořizovací cenu elektrického vozu, která je v některých případech zatím stále vyšší než u vozu konvenčního.

ELEKTROMOBILITA V ČÍSLECH

67 000+

Osobních elektromobilů registrovaných v ČR

~8 000

Veřejných dobíjecích bodů v Česku

~40 %

Podíl dovezených ojetých elektromobilů

kává výraznější rozšíření nabídky dobíjení, zejména na dálničních odpočívkách a depech dopravců. Připravuje se nástup megawattového dobíjení pro dálkovou přepravu.

Co lze očekávat

Elektromobilita přestává být tématem pouze pro technologické nadšence a bohaté zákazníky. Levnější modely, větší trh s ojetinami a stále hustší a výkonnější dobíjecí síť postupně odstraňují hlavní překážky přechodu k elektromobilům. Elektromobilita se stále více bude propojovat s energetikou domácností a firem. Česko sice za lídry elektromobility v Evropě zatím zůstává, ale trend je jasný. Elektromobil se v příštích letech stane pro stále více lidí přirozenou volbou.

Scania nabízí komplexní řešení pro udržitelnou dopravu

Scania patří mezi průkopníky elektrifikace silniční nákladní a autobusové dopravy. Svou strategii staví na komplexním přístupu. Ten zahrnuje vývoj a výrobu elektrických vozidel, modulární bateriové systémy i řešení nabíjecí infrastruktury. Cílem je poskytnout zákazníkům nejen samotné vozidlo, ale plně funkční a ekonomicky udržitelný bezemisní provoz.

Scania nabízí elektrická nákladní vozidla od městské rozvážky a regionální distribuce až po dálkovou dopravu. V oblasti městské a regionální přepravy nacházejí bateriová elektrická vozidla ideální uplatnění. Jedná se například o zásobování obchodních center, potravinových řetězců či logistických skladů. Díky tichému provozu mohou tato vozidla vjíždět i do center

měst nebo do rezidenčních oblastí v časných ranních či pozdních večerních hodinách.

Zákazník si může zvolit konfiguraci podvozku, výkon, počet náprav i kapacitu baterií podle konkrétního způsobu využití. Dojezd vozidel je optimalizován tak, aby pokryl běžné denní trasy bez kompromisů v produktivitě.

Auta pro delší trasy

Díky zvyšující se energetické hustotě baterií, efektivnímu řízení spotřeby energie a vysokovýkonnému nabíjení se elektrická řešení stávají reálnou alternativou i pro delší trasy. Zákazník si může zvolit optimální kompromis mezi kapacitou baterie a užitečnou hmotností vozidla. Pokud konkrétní nasazení nevyžaduje maximální dojezd, lze využít snazší konfiguraci baterií a uvolněnou hmotnost využít pro náklad.

Vozidla pro komunál i stavbu

Velký potenciál pro elektrifikaci představují komunální a stavební aplikace. Jde například o svoz odpadu, údržbu komunikací či technické služby. Tato vozidla operují převážně v městském prostředí, na krátkých a předvídatelných trasách, kde je tichý a bezemisní provoz zásadní výhodou. Ve stavebnictví jde o sklápěcí vozidla, domíchávače betonu nebo přepravu stavebního materiálu. Elektrický pohon zde přináší snížení emisí, lepší pracovní prostředí

Budoucnost vysoce výkonného nabíjení

Scania v současnosti testuje technologii tzv. megawattového nabíjení (Megawatt Charging System – MCS), která představuje zásadní krok směrem k efektivní elektrifikaci dálkové nákladní dopravy.

Tento systém umožňuje extrémně vysoké nabíjecí výkony. Výrazně zkrátí dobu potřebnou k dobití baterií těžkých nákladních vozidel.

Pilotní projekty v provozu potvrzují, že megawattové nabíjení může v budoucnu umožnit nabíjení během povinných přestávek řidičů bez prodlužování přepravních časů. To je klíčový předpoklad pro širší nasazení elektrických vozidel v mezinárodní a dálkové dopravě.

di, nižší hlučnost a nulové emise v uzavřených nebo hustě zastavěných oblastech.

Elektrické a hybridní autobusy

Scania nabízí řešení pro městskou dopravu, kde jsou požadavky na nulové lokální emise a nízkou hlučnost nejvyšší, ale také pro dopravu dálkovou.

Elektrické (BEV) autobusy Scania jsou navrženy tak, aby zvládaly intenzivní městský provoz s častým zastavováním a rozjezdy. Elektrický pohon

zde přináší vysokou energetickou účinnost, plynulý chod a komfort pro cestující i řidiče.

V segmentu příměstské a dálkové autobusové dopravy se uplatní hybridní pohony. Kombinují spalovací motor s elektrickým systémem. Umožňují jízdu na elektřinu zejména ve městě. Na delších úsecích mimo zastávku zůstává zachován dojezd klasického pohonu. Hybridní řešení se uplatní zejména tam, kde není dostatečně rozvíjená nabíjecí infrastruktura.

Modulární bateriový systém

Elektrifikace dopravy není jen o samotném vozidle. Klíčovou roli hraje nabíjecí infrastruktura a energetické plánování. Scania proto nabízí komplexní služby v oblasti tzv. charging solutions. Jedním ze základních pilířů strategie Scania je vlastní vývoj a výroba bateriových systémů. Modulární architektura umožňuje škálovat kapacitu baterií dle požadavků zákazníka.

Návrh infrastruktury a nabíjení

Scania dokáže pomoci s analýzou provozu, návrhem vhodné nabíjecí infrastruktury i instalací nabíjecích stanic v depu. Pro vozidla operující na delších trasách nabízí službu Scania Charging Access (SCA). Řidiči při ní mohou využívat širokou síť veřejných nabíjecích bodů. Platby probíhají jednoduše pomocí jedné karty a jednotného systému.



Ukázka aplikace ramenného nosiče kontejnerů.



Veřejná nabíjecí stanice pro nákladní automobily v areálu Scania Senec.

Teplárny Brno rozšiřují dobíjecí síť pro elektromobily

Elektromobilita se v Brně stále výrazněji promítá do každodenního života obyvatel. Přináší tišší dopravu, lepší kvalitu ovzduší a vyšší komfort pohybu po městě. Brno patří mezi města, která její rozvoj dlouhodobě podporují. Teplárny Brno v tomto směru hrají klíčovou roli.

Jako lídr v oblasti dobíjecí infrastruktury teplárny systematicky rozšiřují svou síť a připravují projekty, které v příštích letech zásadně promění dostupnost i komfort dobíjení. Do roku 2030 plánují vybudovat minimálně 500 dobíjecích stanic a dále rozvíjet síť dobíjecích HUBů napříč městem.

Největší síť se buduje v Brně a jeho okolí

Teplárny Brno jsou dnes největším provozovatelem dobíjecích služeb v Brně a okolí. V současnosti provozu-

jí 145 dobíjecích stanic s celkem 286 dobíjecími body. Cílem je vybudovat hustou síť, která bude dostupná v docházkové vzdálenosti od bydliště, ale také v blízkosti klíčových dopravních, kulturních a sportovních lokalit.

„Elektromobilitu v Brně rozvíjíme v úzké spolupráci s městem a jeho organizacemi tak, aby byla dostupnou a funkční službou pro každodenní život. Díky vlastním energetickým zdrojům dokážeme zajistit spolehlivé dobíjení a držet cenu služby dlouhodobě dostupnou. Chceme ukázat, že elektromobilita má v Brně silné zázemí a



Dobíjecí HUB v parkovacím domě Academy Park na Šumavské ulici v Brně.

její využívání může být jednoduché a komfortní,“ říká generální ředitel Tepláren Brno Petr Fajmon.

Elektromobilitu přitom společnost rozvíjí jako komplexní službu. Vedle veřejného dobíjení buduje infrastrukturu pro firmy, developery i městské organizace. Propojuje výrobu energie s jejím využitím v dopravě.

První městský dobíjecí HUB

Jedním z klíčových projektů poslední doby je dobíjecí HUB v parkovacím domě Academy Park na Šumavské ulici, v lokalitě s vysokou mírou městského pohybu. Instalováno je zde 20 dobíjecích stanic, z toho čtyři rychlodobíjecí s výkonem až 160 kW. Každá stanice umožňuje dobíjení dvou vozidel současně, což znamená až 40 dobíjecích bodů na jednom místě. Řidiči zde mohou pohodlně dobít vozidlo při cestě do práce, školy nebo za nákupy.

Největší dobíjecí centrum v regionu

Ještě ambicióznějším projektem je připravovaný dobíjecí HUB v areálu Červený mlýn. Ten promění dosud nevyužívaný objekt v moderní centrum elektromobility regionálního významu.

Po dokončení nabídne až padesát dobíjecích bodů v kombinaci běžných AC a rychlých DC stanic, včetně ultrarýchlých dobíjecích stanic s výkonem až 350 kW. Součástí bude také designový showroom a sídlo E-mobility Tepláren Brno. Řidičům tak vznikne vysoce komfortní zázemí s možností práce, odpočinku i občerstvení. Čas během dobíjení se pro návštěvníky změní v příjemný zážitek.

„Podobný dobíjecí HUB nemá v regionu obdoby. Výjimečný je i tím, že

vzniká v těsné blízkosti našeho kogeneračního zdroje a využívá elektřinu, kterou zde přímo vyrábíme,“ doplňuje Petr Fajmon.

Nové projekty napříč městem

Rozvoj infrastruktury pokračuje i v dalších významných lokalitách. V OC Olympia Brno proběhne modernizace stávající dobíjecí infrastruktury Tepláren Brno. Na místě současné lokality s jednou DC a dvěma AC stanicemi budou nově instalovány tři moderní DC stanice, čímž dojde k posílení rychlodobíjecí infrastruktury.

Současně Teplárny Brno převezmou a rozšíří AC dobíjecí stanice v parkovacím domě, kde vznikne až šestnáct dobíjecích bodů. Významný projekt se připravuje také v oblasti T-Mobile Areny u koupaliště Riviéra a brněnského výstaviště. V první etapě zde vznikne sedmáct dobíjecích stanic, které budou sloužit nejen návštěvníkům sportovních akcí, ale i široké veřejnosti. Další rozšiřování dobíjecí infrastruktury probíhá například v Galerii Vaňkovka nebo v parkovacím domě Domini Park..

Současně Teplárny Brno testují inovativní řešení, například dobíjení integrované do sloupů veřejného osvětlení.

Elektromobilita jako součást městské strategie

Rozvoj elektromobility pomáhá ke zlepšení kvality ovzduší v Brně. Dobíjecí infrastrukturu dnes využívají nejen obyvatelé, ale také městské firmy a služby, jako jsou Technické sítě Brno, Brněnské komunikace nebo Dopravní podnik města Brna. Elektromobilita se tak postupně stává přirozenou součástí fungování města i jeho energetiky.



V areálu Červený mlýn vznikne moderní centrum elektromobility.



Elektromobilita Volvo Trucks mění podobu nákladní dopravy

Společnost Volvo Trucks patří mezi nejaktivnější výrobce těžkých elektrických nákladních vozidel na světě. Zatímco ještě před několika lety byla elektromobilita v segmentu nákladních vozidel považována spíše za experiment pro městský provoz, dnes se elektrické taháče stávají reálnou alternativou k diesellovým vozidlům v regionální a dálkové dopravě.

Volvo Trucks investovalo do vývoje elektrických pohonů různé prostředky a v současnosti nabízí několik sériově vyráběných modelů pro různé typy nasazení. Zahrnují spektrum od komunálních služeb až po těžkou logistiku.

Zákazníci už požadují bezemisní dopravu

Elektrifikace nákladní dopravy má několik hlavních důvodů. Tím nejviditelnějším je snaha o snížení emisí oxidu uhličitého a lokálních škodlivin. Nákladní doprava tvoří významnou část evropských emisí CO₂. Tlak na ekologičtější

provoz roste nejen ze strany politiků, ale i samotných zákazníků logistických firem. Velké společnosti stále častěji požadují bezemisní přepravu zboží. Dopravci tak musí hledat nové technologie, které jim umožní splnit budoucí emisní limity.

Lepší způsob jízdy

Elektrická nákladní vozidla Volvo přinášejí několik zásadních výhod. Největší změnou je samotný způsob jízdy. Elektromotor poskytuje vysoký točivý moment okamžitě po rozjezdu, takže jízda působí velmi plynule a dynamicky i při plném zatížení. Oproti diesellovým taháčům jsou elektrická nákladní vozidla výrazně tišší, což je důležité zejména při nočních rozvozech ve městech nebo v hustě obydlených oblastech. Řidiči často oceňují také nižší vibrace a celkově komfortnější pracovní prostředí.

Dojezd až sedm set kilometrů

Mezi nejznámější elektrické modely značky patří Volvo FH Electric, Volvo

FM Electric a Volvo FMX Electric. Tyto vozy využívají modulární bateriové systémy, které umožňují přizpůsobit kapacitu konkrétnímu nasazení. Neméně důležité elektrické modely jsou FL a FE Electric. V závislosti na konfiguraci může být dojezd až 700 kilometrů na jedno nabití, což postačuje pro velkou část regionální dopravy. Právě regionální logistika je dnes považována za oblast, kde má elektromobilita největší ekonomický potenciál.

Velkým tématem zůstává infrastruktura. Rozvoj elektrických taháčů je úzce spojen s budováním výkonných nabíjecích stanic. Nabíjení těžkých nákladních vozidel totiž vyžaduje výrazně vyšší výkon než u osobních elektromobilů. Volvo Trucks proto spolupracuje s energetickými firmami, provozovateli nabíjecích sítí i dalšími výrobci na vytváření evropské sítě rychlého nabíjení pro nákladní vozidla. Budoucnost má přinést megawattové nabíjení, které umožní doplnění velké části energie během povinné přestávky řidiče.

Nížší náklady na servis a údržbu

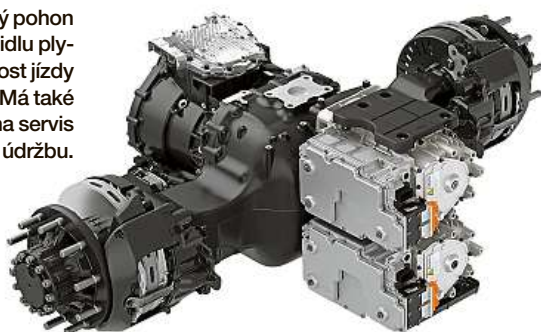
Přestože pořizovací cena elektrických taháčů zůstává vyšší než u diesellových vozidel, provozní náklady mohou být v některých případech nižší. Elektromotor má méně pohyblivých částí, což snižuje náklady na servis a údržbu. Významnou roli hraje také cena elektrické energie a možnost využití vlastních obnovitelných zdrojů. Některé firmy již dnes kombinují elektrická nákladní vozidla s fotovoltaičkou a bateriovými úložišti ve svých logistických centrech.

Vodík a obnovitelná paliva

Volvo Trucks zároveň zdůrazňuje, že budoucnost dopravy nebude založena jen na jedné technologii. Vedle bateriových elektromobilů firma pracuje i na vodíkových palivových článcích. Každý typ pohonu má jiné výhody podle charakteru provozu. Elektrické taháče jsou ideální pro kratší a pravidelné trasy, zatímco vodík může v budoucnu najít využití u velmi dlouhých tras s vysokými nároky na dojezd.

Elektromobilita v podání Volvo Trucks ukazuje, že transformace těžké dopravy již není vzdálenou vizí. Elektrická nákladní vozidla se postupně stávají běžnou součástí evropských silnic a jejich význam bude v následujících letech dále růst. Rozhodující bude především tempo výstavby nabíjecí infrastruktury, vývoj cen baterií a dostupnost levné bezemisní energie. Pokud se podaří tyto podmínky splnit, mohou elektrické taháče výrazně změnit podobu moderní logistiky i celého dopravního průmyslu.

Elektrický pohon poskytuje vozidlu plynulost jízdy a dynamiku. Má také nižší náklady na servis a údržbu.





SUV Mitsubishi

se zárukou až 8 let



**OUTLANDER
PHEV**

se zvýhodněním
až **174 040 Kč**



ECLIPSE CROSS



GRANDIS



ASX

se zvýhodněním
až **54 000 Kč**

Již od **498 790 Kč**

Mitsubishi přivádí japonskou preciznost, moderní technologie a dlouhodobou spolehlivost. Každý model je navržen s důrazem na funkčnost, bezpečnost a komfort v každodenních situacích. Zkrátka SUV, na která se můžete spolehnout. Dlouhodobě ověřenou kvalitu potvrzuje i nadstandardní záruka až 8 let / 160 000 km, která patří k nejlepším na trhu. Díky ní získáváte nejen spolehlivého partnera na cesty, ale i jistotu a klid do budoucna.

Mitsubishi SUV je jistota, která vydrží.

AŽ **8 LET** 160 000 km
ZÁRUKA /

www.mitsubishi-motors.cz

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ dle WLTP: ASX 4,4–6,1 l/100 km, 99–137 g/km; Grandis 4,4–6,0 l/100 km, 100–137 g/km; Eclipse Cross 16,7–17,1 kWh/100 km, 0 g/km; Outlander PHEV 0,8–2,7 l/100 km + 23,4–25,2 kWh/100 km, 19–60 g/km.

Novinky z výroby elektromobilů v Libici nad Cidlinou

Tradiční výrobní závod VARI, a. s. vyrábí malou zemědělskou mechanizaci již od roku 1969 a známý VARI Systém dodávaný do celého světa je za dlouhou dobu veřejnosti dobře znám. V posledních letech však ve stejné továrně vznikají také elektrická vozidla značky SELVO pro práci.

Jedna z kategorií jsou malá elektrická užitková auta se sklápěcí korbou či boxem. Další kategorií tvoří pracovní tříkolky. Tato vozidla jsou doplněna ještě o

oblíbené seniorské a invalidní vozíky, kterých pod značkou SELVO jezdí v ČR několik desítek tisíc kusů.

Elektromobily SELVO používá v ČR již velká část podniků technických služeb a zoo. Značka každý rok vyprodukuje nižší tisíce vozidel. Vozidla potom míří nejčastěji do Česka a na Slovensko, ale i do dalších států v Evropské unii.

Proč se vozidlům SELVO tak daří a čím se liší od jiných značek?

SELVO staví vozidla ze subdodavatelských automotive komponent, a proto někdy jejich vzhled může připomínat např. ryze čínské stroje od jiných značek, které mají však často pochybnou kvalitu. V případě SELVO je snaha zachovat stále velmi příznivou cenu. Proto se při výrobě používají například hromadně lisované karosářské díly. Cílem je zároveň postavit vozidlo s výkonnějším pohonem, vyšší kvalitou baterie apod. Některé modely například



Montážní hala pro výrobu užitkových vozidel. Zdroj www.selvo.cz

využívají výkonovou elektroniku Toyota Motor z Japonska nebo lithiovou baterii vyrobenou v České republice s použitím pokročilých automotive technologií. Toto žádná jiná značka u podobných strojů v ČR nenabídne.

Tím je dosaženo toho, že i poměrně jednoduchá a cenově dostupná vozidla mohou být velmi kvalitní, pokud jsou právě z této české výroby. To dokládá obliba zákazníků i posouzení nezávislých expertů.

Novinkou v Libici nad Cidlinou je také nové rozšířené montážní pracoviště a stále stoupající objem výroby. Zohledňovány jsou zpětné vazby zákazníků, které se promítají do konstrukce nových vozidel.

Zázemí pro značku poskytuje v různých regionech ČR přitom více než 70 dealerských a servisních míst. Tady může zákazník před nákupem vozidlo pohodlně a zdarma vyzkoušet. Rovněž je zde poskytována i poprodejní péče s profesionálním servisem. Velkou výhodou je také dobrá dostupnost náhradních dílů apod.

Pokud si kladete otázku, zda stojí za to objednat si nějaké vozidlo přes e-shop jen proto, že je to levné, zde máte jasnou odpověď. Určitě ne, protože případné problémy nebo nesoulad s očekáváním nestojí za to. Vozidlo můžete mít za obdobnou cenu z prodejny ve vašem městě, s vyzkoušením a dostupným servisem, zárukou a kvalitativně na mnohem vyšší úrovni.

Nestojí to snad za to? Posuďte sami jak si čeští elektro pracovníci vedou.



Elektrické tříkolky jsou neocenitelným pomocníkem při nejrůznějších pracovních činnostech. Zdroj www.selvo.cz

Elektrická vozidla české značky Selvo

- Elektrická užitková auta se sklápěcí korbou či boxem
 - Pracovní tříkolky
 - Seniorské a invalidní vozíky
- www.selvo.cz

Česko čeká další velká proměna dopravy

Ještě před 15 lety byly v Česku jen desítky elektromobilů a veřejná dobíjecí stanice působila spíš jako technická kuriozita. Dnes je situace úplně jiná. Po českých silnicích jezdí více než 70 tisíc bateriových elektromobilů a řidiči mají k dispozici přibližně 8 tisíc veřejných dobíjecích bodů.



Elektrický pohon se stále častěji prosazuje i ve veřejné dopravě. Foto: Profimedia

Podle Centra dopravního výzkumu (CDV) se tempo rozvoje elektromobility v posledních letech výrazně zrychluje. Přestože Česko zatím nepatří mezi evropské lídry v podílu nově registrovaných elektromobilů, počet vozidel roste stabilně a významně jej podporuje také dovoz ojetých elektromobilů ze zahraničí.

Od obyčejné zásuvky k ultrarychlému dobíjení

První veřejná dobíjecí stanice byla v České republice spuštěna v roce

2011. Šlo o jednoduchý sloupek se dvěma běžnými zásuvkami. V registru tehdy figurovalo několik desítek elektromobilů, nejčastěji malé městské vozy Peugeot iOn a Citroën C-Zero s reálným dojezdem kolem 100 kilometrů a cenou přibližně 800 tisíc Kč.

V současnosti už jsou běžnou součástí českých dálnic a měst ultrarychlé dobíjecí stanice, které umožňují doplnit energii během několika minut. „Podle našeho průzkumu, realizovaného v loňském roce, většina dobíjení sice stále probíhá doma nebo ve firmách, využití veřejné infrastruktury ale rych-

le roste. Zatímco v roce 2022 připadalo na jeden veřejný dobíjecí bod zhruba tři elektromobily, letos už je to téměř devět vozidel. Podle našich propočtů se poměr bude dále zvyšovat,“ uvádí Pavel Havránek, ředitel divize mobility a bezpečnosti CDV.

Podle Národního akčního plánu čisté mobility by mělo být v Česku do roku 2030 vybudováno více než 20 tisíc veřejných dobíjecích bodů. Po českých silnicích by zároveň mohlo jezdit až 250 tisíc osobních bateriových elektromobilů a dalších 20 tisíc elektrických dodávek. V průměru by tak na je-

den veřejný dobíjecí bod připadalo přibližně třináct elektromobilů.

Rozvoj dobíjecí infrastruktury

Centrum dopravního výzkumu vytvořilo webovou aplikaci „Optimalizace veřejné dobíjecí infrastruktury v ČR“, která slouží jako odborný nástroj pro strategické rozmístování dobíjecích stanic.

Aplikace spolu s mapovými podklady dobíjecí infrastruktury na síti TEN-T využívá dopravní data, síťové analýzy i principy evropského nařízení AFIR a pomáhá určovat vhodné lokality pro nové dobíjecí body. Praktické využití našla například při přípravě výzev Operačního programu Doprava i při plánování soukromých investic do dobíjecí infrastruktury.

Elektromobilita už není jen o osobních autech

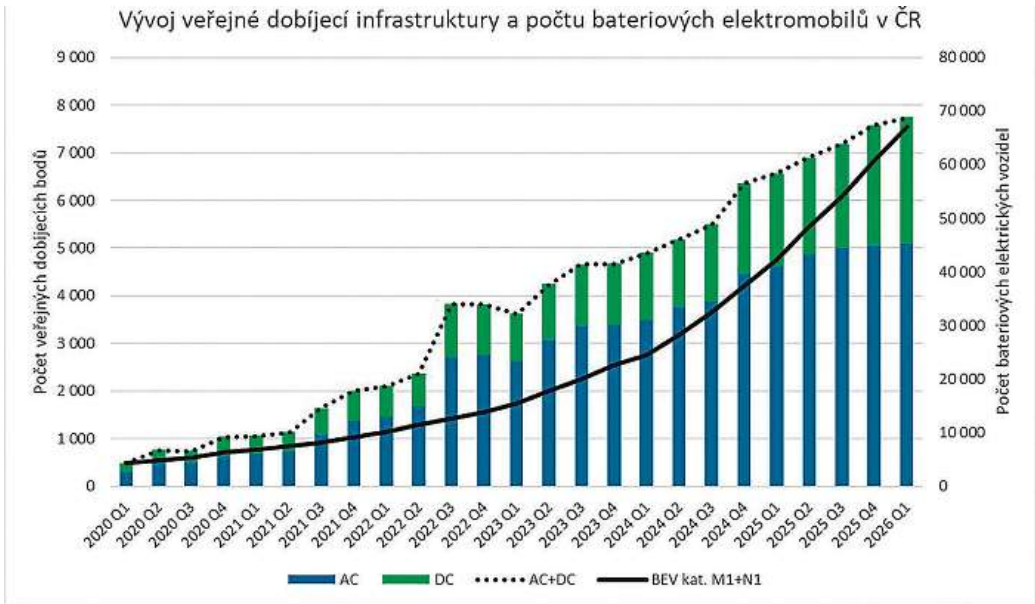
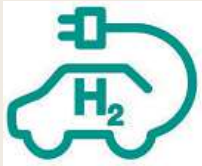
Elektrický pohon se stále častěji prosazuje také v nákladní a veřejné dopravě. V Česku dnes jezdí více než čtyři tisíce elektrických dodávek, přibližně 250 elektrických nákladních vozidel a okolo 260 elektrobuses. Právě městské autobusy nebo distribuční doprava patří mezi segmenty, kde elektromobilita roste nejrychleji.

Důvodem jsou nižší provozní náklady, tišší provoz i tlak na snižování emisí ve městech. Zkušenosti samotných řidičů navíc ukazují, že elektromobily si postupně získávají důvěru uživatelů. Podle průzkumu CDV by si až 97 procent majitelů pořídilo elektromobil znovu. Nejčastěji oceňují nízké provozní náklady, komfortní jízdu a možnost domácího dobíjení.

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.



MACIEJ GALANT, generální ředitel BMW Czech Republic: Elektromobilita dává smysl

Ceny benzínu a nafty se drží v Evropě vzhledem k mezinárodní situaci na vysoké úrovni už po řadu týdnů. Zaznamenali jste v BMW v této souvislosti nárůst zájmů o elektromobily?

Ano, zájem o elektromobily roste a vysoké ceny běžných paliv na to mají samozřejmě také vliv. Lidé stále více přemýšlejí o provozních nákladech a elektromobil jim v tomto ohledu dává smysl. Pokud si navíc zákazník může vyrábět elektřinu sám pomocí například fotovoltaiky, je elektromobil jasnou volbou. S příchodem zcela nové platformy Neue Klasse se snažíme elektromobilitu v BMW opět posunout na úplně novou úroveň.

A konkrétně v Česku?

Česko kopíruje evropský trend, i když s určitým zpožděním. Český zákazník je tradičně opatrný a rozhoduje se déle, ale vidíme, že dotazy přibývají a zákazníci se ptají více než dřív. Už tam nejsou obavy, zda budu mít kde dobít a kolik ujedou na jedno nabití kilometrů.

O které modely je u vašich zákazníků v současnosti největší zájem?

Aktuálně je velice vysoký zájem o poslední novinku, nové BMW iX3, první model na nové platformě Neue Klasse. Získal si skvělou odezvu hned od uvedení na trh. Zákazníci oceňují, že kombinuje praktičnost SUV s elektrickým pohonem a přitom si zachovává charakter BMW. Naše elektrická nabídka se přitom průběžně rozrůstá a obměňuje, takže zákazníci mají stále co objevovat. V České republice nicméně patří dlouhodobě mezi nejprodávanější modely BMW X5. Není tajemstvím, že i u tohoto modelu brzy přivítáme novou generaci.

Jste spokojeni se současnými prodeji vašich elektromobilů v Česku, nebo plány byly vyšší? A jaký je výhled?

Se současnými prodeji elektromobilů v Česku jsme spokojeni, s příchodem další novinky na platformě Neue Klasse v podobě BMW i3 odhadujeme další navýšení podílu v segmentu elektromobilů. Český trh se rozvíjí pozitivně a věříme v optimistický výhled do dal-



Maciej Galant



Novinka - elektromobil BMW iX3

ších měsíců. Předpokládáme, že příchod dalších modelů platformy Neue Klasse tento trend ještě výrazně posílí.

Auta BMW se spalovacími motory měly nejen u českých zákazníků vždy renomé vysoké kvality, spolehlivosti a určitého luxusu. Vyžadují to zákazníci i pro vaše elektromobily?

Rozhodně ano. Zákazník, který přichází k BMW, má určitá očekávání a my je

chceme naplnit bez ohledu na to, jaký pohon vůz má. Elektromobil BMW musí stále splňovat to, co od BMW očekáváte, tedy prémiový interiér, precizní zpracování a radost z jízdy. To je pro nás naprostá samozřejmost.

Na českých silnicích se před lety objevily elektromobily BMW ve srovnání s jinými značkami jako jedny z prvních. Přináší vám to benefity ještě v současnosti?

Lze říct, že z toho těžíme doposud. Díky tomu, že jsme s elektromobilitou začali brzy, máme dnes zákazníky, kteří již střídají svůj druhý nebo třetí elektromobil BMW a jsou s námi dlouhodobě spokojeni. Zároveň to mělo pozitivní dopad i na naše know-how. Máme ve vývoji na co navazovat, první městský vůz BMW i3 byl představen již v roce 2013.

Hodně se mluví o silné čínské konkurenci v oblasti elektromobility. Čínské elektromobily se začínají prodávat ve větším počtu i v Česku. Čím chcete konkurovat?

Samozřejmě sledujeme, co se děje ve světě, a to nejen v prémiovém segmentu. BMW má silnou historii a tradici, mnoho desítek let vývoje. V posledních letech se nová BMW mimo jiné testují a vyvíjejí i v České republice poblíž Sokolova, kde máme největší vývojové centrum BMW na světě. Zákazníkům se snažíme vždy nabídnout špičkovou techniku, nekompromisní výkon a prémiový přístup se silnou dealerskou sítí.

BMW ve spolupráci s Toyotou rozvíjí také vodíkovou elektromobilitu. Předpokládáte, že vaše vodíkové elektromobily se uplatní v nejbližších letech také na trhu? Lze si je v Česku již koupit?

Vodík vnímáme jako součást naší dlouhodobé strategie a další možnost čistého pohonu. V Česku zatím infrastruktura pro vodíkové vozy není dostatečně rozvinutá a pro běžného zákazníka to dnes reálná možnost ještě není. Nicméně v Německu běží pilotní provoz několika vozů BMW iX5 Hydrogen a výhledově počítáme s tím, že vodíkové BMW by se mohlo na trhu objevit kolem roku 2028.



PRVNÍ Z NOVÉ ÉRY.

NOVÉ BMW iX3



Radost z jízdy



BMW iX3 50 xDrive: Spotřeba energie, kombinovaná WLTP
v kWh/100 km: 17–15,1; Elektrický dojezd, WLTP v km: 720–805