

Tiskovázpráva

|  |
| --- |
| Kontakty: |
| Martin Linhart | Kateřina Nováčková | Denisa Nahodilová |
| tel./fax: +420 234 650 180 /+420 234 650 147 | tel./fax:+420 234 124 112 /+420 234 124 120 | tel./fax:+420 234 650 112 /+420 234 650 147 |
| mlinhart@ford.com  | katerina.novackova@amic.cz  | dnahodil@ford.com denisa.nahodilova@amic.cz |

# Pro okamžité použití

**Inovativní Transit Smart Energy Concept pomáhá hledat nové možnosti prodlužování dojezdu elektrifikovaných vozů**

* **Ford testuje na prototypu elektrického Transitu technologie, které mohou prodloužit dojezd elektrifikovaných automobilů**
* **Například inovativní tepelné čerpadlo prodlouží dojezd o 20 procent. Testuje se také ovládání dveří chytrým zařízením, dále solární panely nebo vliv vnitřního osvětlení na pocitovou teplotu**
* **Ford pro tento projekt zvolil formát minibusu, protože ten představuje z hlediska dojezdu nejtěžší úkol. Jen tradiční topení může snížit dojezd elektricky poháněného automobilu až o 50 procent**

***/V Praze, 12. dubna 2019/*** **– Ford představil jedinečný prototyp desetimístného minibusu Ford Transit Smart Energy Concept, který pomáhá hledat nové možnosti k prodlužování bezemisního dojezdu elektrifikovaných vozidel.**

Až 40 procent Evropanů podle průzkumu uvádí, [že jejich další automobil bude pravděpodobně elektrický](https://www.transportenvironment.org/press/forty-percent-europeans-say-next-car-they-buy-likely-be-electric-poll). Na vzdálenosti, kterou lze s elektromobilem ujet na jedno nabití baterie, se však stále silně podepisuje využívání topení a ventilace. Z testů vyplynulo, že používání automatické klimatizace sníží v chladném počasí dojezd elektromobilu [až o 50 procent](https://www.nrel.gov/docs/fy18osti/70769.pdf).

Vozy pro přepravu osob spotřebují k zajištění tepelné pohody cestujících výrazně více energie než automobily převážející zboží. Tato energie se v případě elektromobilů čerpá z vysokonapěťové baterie, jež napájí i hnací motor, což se negativně odráží na dojezdu.

Prototyp Ford Transit Smart Energy Concept, představený nedávno na akci Go Further v nizozemském Amsterdamu, ujede po čtyřech hodinách nabíjení vzdálenost 150 km.

„*Minibus s častým otevíráním dveří, velkou kabinou, ve které je třeba udržovat příjemnou teplotu, a vysokým užitečným zatížením představuje z hlediska maximalizace dojezdu nejtěžší úkol. Proto jsme ho zvolili jako základ pro nový Transit Smart Energy Concept,“* řekl Kilian Vas, projektový vedoucí ve Ford of Europe. „*Při vývoji konceptu jsme přišli na několik důmyslných způsobů šetření energií, které by v budoucnu mohly dále zlepšit zkušenost našich zákazníků s elektrifikovanými automobily*.“

Koncept, vyvinutý v technickém středisku Fordu v německém Merkenichu, využívá podvozek Fordu Transit v kombinaci s elektrickým hnacím ústrojím užitkového elektromobilu StreetScooter WORK XL. Ford na něm zkouší následující inovace, zaměřené na snížení spotřeby energie.

* Inovativní tepelné čerpadlo, využívající odpadní teplo z hnacího řetězce, z okolního prostředí i ze vzduchu v kabině. Topení díky tomu spotřebuje až o 65 procent méně energie, což prodlouží dojezd o 20 procent.
* Elektrické posuvné dveře, jež se otevírají jen do poloviny, aby zabránily úniku tepla. Topení, ventilace a klimatizace se po jejich otevření automaticky deaktivují.
* Vyhřívaná luxusní sedadla a okolní plochy, které umožňují cestujícím regulovat teplotu v bezprostředním okolí. Tím se snižují nároky na vytápění celého interiéru.
* Šest střešních solárních panelů, které nabíjejí 12V baterii sloužící k napájení vyhřívání sedadel, vnitřního osvětlení a palubních elektrických systémů včetně bezdrátových nabíječek telefonů.
* Polykarbonátová přepážka mezi dveřmi spolujezdce a oddílem pro cestující, jež dále snižuje tepelné ztráty při nastupování a vystupování.
* Ventilovaná dvojitá okna, která lépe tepelně izolují.
* Vnitřní osvětlení v závislosti na teplotě v interiéru – červená signalizuje teplo, modrá chlazení. Barva osvětlení má vliv na to, jak cestující podprahově pociťují teplotu v kabině.
* Tepelná izolace zadní části podlahy a střechy.

Řidič může sledovat teplotu v prostoru každého sedadla na speciální obrazovce inspirované tablety. Je umístěna na středové konzole a informuje také o dosažených úsporách energie. Za řidičem se nacházejí další dvě obrazovky, na nichž mohou cestující sledovat aktuální polohu vozu, zjišťovat informace o bodech zájmu nebo číst aktuální zprávy a předpověď počasí.

V dalších fázích konceptu se počítá s tím, že řidič bude moci ovládat vyhřívání i ventilování jednotlivých sedadel a deaktivovat sedadla neobsazená. Uplatní se zde automatická detekce obsazení sedadla, inspirovaná současnými technologiemi, které řídí také aktivaci airbagů.

Ford předpokládá, že po dokončení zkoušek v aerodynamickém tunelu Transit Smart Energy Concept letos vyrazí i do běžného provozu.

Letos již Ford oznámil, že všechny nově uváděné modely od nového Focusu dál budou k dostání také v elektrifikované variantě. Týká se to úplných novinek i nových verzí existujících modelů, od Fiesty až po Transit. V závislosti na konkrétním modelu může jít o mild-hybrid, full-hybrid, plug-in hybrid či elektromobil, popřípadě o kombinaci těchto možností.

Minulý týden na Go Further v Amsterdamu Ford oznámil, že na rok 2021 plánuje zahájení sériové výroby elektrického Transitu – jednoho ze 16 elektrifikovaných modelů, k nimž dále patří mimo jiné nový [Explorer Plug-In Hybrid](http://explorer.fordpresskits.com/), nová [Kuga EcoBlue Hybrid, Hybrid, a Plug-In Hybrid](http://kuga.fordpresskits.com/) či nové [Tourneo Custom Plug-In Hybrid](http://tourneocustom.fordpresskits.com/).

Transit tvoří technický základ elektrické dodávky [Deutsche Post StreetScooter WORK XL](https://media.ford.com/content/fordmedia/feu/en/news/2018/10/09/ford-starts-production-of-deutsche-post-streetscooter-work-xl-el.html), která se vyrábí v evropské centrále Fordu v Kolíně nad Rýnem. Ford také [testuje vozy Transit Custom Plug-In Hybrid](https://media.ford.com/content/fordmedia/feu/en/news/2018/11/28/ford-extends-transit-plug-in-hybrid-van-trial-to-cologne--explor.html) v Londýně, Kolíně nad Rýnem i ve Valencii.

Explorer Plug-In Hybrid: předpokládané emise CO2 od 78 g/km, spotřeba paliva od 3,4 l/100 km

Kuga Plug-In Hybrid: předpokládané emise CO2 od 29 g/km, spotřeba paliva od 1,2 l/100 km

Kuga Hybrid: předpokládané emise CO2 od 130 g/km, spotřeba paliva od 5,6 l/100 km

Kuga EcoBlue Hybrid: předpokládané emise CO2 od 132 g/km, spotřeba paliva od 5,0 l/100 km

Tourneo Custom Plug-In Hybrid: předpokládané emise CO2 od 75 g/km, spotřeba paliva od 3,3 l/100 km

Transit Custom Plug-In Hybrid: předpokládané emise CO2 od 75 g/km, spotřeba paliva od 3,3 l/100 km

\* Oficiálně homologované hodnoty spotřeby paliva a emisí CO2 budou zveřejněny později.

Uváděné hodnoty spotřeby paliva a emisí CO2 byly naměřeny podle technických požadavků a specifikací evropských směrnic (EC) 715/2007 a (EC) 692/2008 v aktuálním znění. Uváděné hodnoty spotřeby paliva a emisí CO2 se vztahují na daný model, nikoliv na konkrétní kus. Standardizovaná testovací procedura umožňuje srovnání různých typů automobilů od různých výrobců. Vedle konstrukčních vlastností vozu ovlivňuje skutečnou spotřebu paliva také jízdní styl řidiče i další netechnické faktory. CO2 patří k nejvýznamnějším skleníkovým plynům, způsobujícím globální oteplování.

Od 1. září 2017 se typové schválení některých nových automobilů řídí procedurou WLTP (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure) dle (EU) 2017/1151 v aktuálním znění. Jde o nový, realističtější způsob měření spotřeby paliva a emisí CO2. Od 1. září 2018 WLTP začal nahrazovat dříve používaný cyklus NEDC. Během přechodného období budou hodnoty zjištěné dle WLTP vztahovány k NEDC. V důsledku změny metodiky měření se objeví určité rozdíly oproti dříve udávaným hodnotám spotřeby paliva a emisí CO2. To znamená, že stejný vůz může dle nové metodiky vykazovat jiné hodnoty než dříve.