

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](mailto:mlinhart@ford.com) | [katerina.novackova@amic.cz](mailto:katerina.novackova@amic.cz) | [dnahodil@ford.com](mailto:dnahodil@ford.com)  denisa.nahodilova@amic.cz |

# Pro okamžité použití

**Ford ukázal, jak může adaptivní tempomat zamezit vzniku zbytečných kolon a zlepšit plynulost dopravy**

* **„Fantomové“ dopravní zácpy bez zjevného důvodu vznikají, když řidič jedoucí vpředu sešlápne brzdu, a odstartuje tak řetězovou reakci, která může vést až k úplnému zastavení provozu daleko za ním**
* **Tento jev často nastává o letních prázdninách, kdy se lidé z celé Evropy ve velkém přesouvají k moři**
* **Ford ve spolupráci s vědeckými pracovníky předvedl, že široké využití adaptivního tempomatu může fantomové zácpy zmírnit nebo zcela předejít jejich vzniku**

***/V Praze, 20. července 2018/*** **– Na přeplněných hlavních tazích v Evropě se v letní sezóně tvoří tzv. „fantomové“ dopravní zácpy, které vznikají zdánlivě zničehonic, bez zjevného důvodu.** **V Německu je prázdninový exodus k moři takovým fenoménem, že se pro něj vžil samostatný termín: „Blechlawine“ neboli plechová lavina.**

Původcem těchto frustrujících dopravních komplikací bývá lidský faktor – například připojování se bez použití blinkru, nepozornost, špatné řidičské návyky, příliš dlouhá reakční doba nebo zbytečné brzdění. Jakmile se řidič dotkne brzdového pedálu, nastává řetězová reakce, kdy postupně brzdí také řidiči za ním. A protože téměř každý zpomalí o něco víc než řidič před ním, daleko vzadu se může provoz i zcela zastavit.

Ford ve spolupráci s vědeckými pracovníky z Vanderbiltovy univerzity v americkém Nashvillu nyní předvedl, že tyto komplikace by bylo možné omezit nebo jejich vzniku i zcela předcházet, kdyby se v autech dostatečně rozšířil adaptivní tempomat. Ten samočinně reguluje rychlost jízdy tak, aby udržel stálý odstup od vozidla jedoucího vpředu. Ford tuto technologii nabízí v řadě modelů od malé Fiesty až po užitkový Transit.

„Cestu na prázdniny s celou rodinou může dopravní zácpa rychle znepříjemnit – zvlášť když se nakonec ukáže, že neměla žádnou zjevnou příčinu,“ řekl Torsten Wey z oddělení vývoje asistenčních a bezpečnostních technologií ve Ford of Europe. „Vyzýváme majitele vozů Ford, které jsou adaptivním tempomatem vybaveny, aby ho při letním cestování používali. Slibujeme si od toho, že by to mohl být první krok ke zmírnění dopravních komplikací.“

Na uzavřeném testovacím polygonu Fordu simulovalo 36 řidičů běžný dálniční provoz s využitím adaptivního tempomatu. Stejní řidiči pak jezdili po stejné trase znovu, ale akcelerovat a brzdit museli už sami.

Výsledek? Při použití adaptivního tempomatu měl brzdný manévr mnohem menší dopady na plynulost provozu. Přínos se projevil i tehdy, když adaptivní tempomat využívala jen třetina vozů na polygonu.

Ford aktuálně nabízí adaptivní tempomat v 80 procentech modelů prodávaných v Evropě. Nový Ford Focus, který právě přichází na trh, disponuje zdokonaleným provedením adaptivního tempomatu s funkcí Stop&Go, regulací rychlosti podle dopravního značení a adaptivním vedením v jízdním pruhu.

Dřívější výzkumný projekt, vedený Střediskem výzkumu a inovací Fordu z německých Cách a financovaný Evropskou unií, přinesl poznatek, že automobily vybavené adaptivním tempomatem a funkcí upozornění na hrozící čelní náraz mohou zmírnit dopady přinejmenším u pěti procent dálničních dopravních nehod se zraněním. Řidiči také mohou ušetřit více než tři miliony hodin ročně, promarněné v dopravních zácpách a snížit spotřebu paliva o tři procenta.

# # #

Jak probíhal výzkum?

V rámci experimentu jezdilo po 12 automobilech ve třech jízdních pruzích na uzavřeném vysokorychlostním oválu, jako by se jednalo o dálnici. Vozy jedoucí v čele zpomalovaly z 97 km/h (60 mil v hodině) na 64 km/h (40 mil v hodině), čímž vzniklo narušení plynulosti provozu. Bez adaptivního tempomatu řidiči vždy zpomalili o něco víc než vůz před nimi. Vznikala tak vlna brzdění, která směrem dozadu zesilovala.

Při opakování pokusu měly všechny vozy adaptivní tempomat nastavený na 100 km/h (62 mil za hodinu), aby bylo zaručeno, že zůstanou ve formaci za vedoucími vozy, které i tentokrát udržovaly rychlost 97 km/h. Adaptivní tempomat prakticky při všech brzdných manévrech překonal lidské řidiče.

Při jedné z jízd adaptivní tempomat dokonce oslabil „vlnu“ brzdění tak, že poslední vůz v daném pruhu zpomalil pouze o 8 km/h.

Při jednom z pokusů snížili výzkumníci počet vozů se zapnutým adaptivním tempomatem na 33 procent. To je hraniční hodnota, kterou odborníci již dlouho považují za dostatečnou k omezení vzniku fantomových zácp. Výsledky byly srovnatelné se situací, kdy měly adaptivní tempomat zapnutý všechny automobily zúčastněné v experimentu.

V roce 2017 strávili řidiči v dopravních zácpách v Německu v průměru 30 hodin a ve Velké Británii ještě o hodinu víc. V Londýně to bylo dokonce 74 hodin – víc než tři celé dny\*

Dopravní komplikace loni stály řidiče v Německu 80 miliard eur a ve Velké Británii 37 miliard liber\*

Ford nabízí adaptivní tempomat v modelech Fiesta a Fiesta Van, C-MAX, Grand C-MAX, Kuga, Mondeo, Mustang, S-MAX, Galaxy, Ranger, Tourneo Custom, Tourneo Connect, Transit Custom, Transit Connect a Transit. Nový Focus a nový Edge mohou být vybaveny zdokonaleným adaptivním tempomatem s funkcí Stop&Go, rozpoznáváním dopravních značek a adaptivním vedením v jízdním pruhu.

\*INRIX Global Traffic Scorecard, INRIX Research, Graham Cookson, únor 2018