

Stále mnoho otazníků kolem mobility

Na technickém kongresu v Berlíně zaznělo mnoho zajímavých názorů na další vývoj automobilového průmyslu. Některé firmy prezentovaly vize, o kterých jsou přesvědčené, že je dovedou k cíli. V zákulisí však bylo často slyšet pochybnosti ohledně proveditelnosti přísných nařízení EU, které mají přispět k redukci emisí CO₂.



Panelová diskuze k tématu Mobility in Transition from Today to Tomorrow. Zprava Thomas Ulbrich, Tom Vöge, Ines Arland, moderátorka, Stefan Hartung a Wolf-Henning Scheider

Foto: VDA

Technický kongres pořádaný německou Asociací automobilového průmyslu (VDA), letos už jeho 21. ročník, se konal v Berlíně v polovině března. Měl podtitul „budoucnost mobility“ a přitáhl sedm stovek účastníků. S prezentacemi vystoupilo 40 řečníků, různé produkty a služby představilo 27 vystavovatelů.

Konec polemik, hledá se cesta

I tento rok se velká část kongresu zaměřila na udržitelnou dopravu z hlediska dopadu na klima a životní prostředí. Oproti podzimním konferencím na IAA v Hannoveru se atmosféra mezi německými firmami znatelně změnila: Cíle pro snižování

emisí CO₂ po roce 2020 již byly schváleny a dle oficiálních prezentací nemá cenu vést o nich polemiku, ale je třeba jen hledat cesty, jak je naplnit. Nicméně neformálními rozhovory se jako červená nit táhly pochybnosti manažerů o racionalitě a zejména praktické proveditelnosti těchto

schválených nařízení v daném plošném rozsahu a v daných lhůtách.

Německý automobilový sektor bude v následujících třech letech investovat 40 miliard eur do různých alternativních pohonů. Volkswagen ústy Thomase Ulbricha, člena představenstva společnosti Volkswagen zodpovědného za divizi E Mobility, prezentoval na kongresu svou „elektrickou ofenzívu“, tedy plán přijít do roku 2028 se 70 elektrifikovanými modely.

Podle Bernharda Mattese, prezidenta VDA, bude klíčová akceptace zákazníky, elektrické vozidlo nesmí být luxusním statkem. „Zákazník koupí vůz, pokud ho potřebuje, líbí se mu a je pro něj ekonomicky výhodný,“ řekl prezident VDA. „K tomu vyžaduje i infrastrukturu, servis a nově i bezpečnost dat proti hackerům. Politické prohlášení na nákupní chování zase takový vliv nemají.“

Co je správný směr?

Elektromobilita měla na kongresu prominentní místo, nezapomnělo se však ani na další cesty vedoucí k čistší mobilitě, jako jsou optimalizace spalovacích motorů, syntetická paliva či vodík. Hovořilo se o porovnávání alternativních paliv analýzou Well-to-Wheel, o životním cyklu produktů, ale i o potenciálu skrývajícím se v delším používání pneumatik. Jedním z témat byly také změny dopravy, a to z hlediska lepšího využití kapacity nákladních vozidel nebo sdílené mobility.

Ve svých přednáškách se všichni snažili přesvědčit publikum, že právě technologický směr vybraný jejich firmou je ten jediný správný a k masovému rozšíření elektromobility potřebuje pouze malíček – státní či nadnárodní podporu právě a pouze pro tuto jedinou technologii. Mnozí z nich prezentovali grafy ukazující pozitivní křivky výhodnosti jimi preferovaného řešení, a to u některých až do roku 2100, bohužel často bez jakýchkoliv doložených zdrojů, výpočtů či dokonce jednotek na svislé ose.

Čím větší a silnější výrobce, tím ofenzivnější prezentace. Dle některých je oním spásným řešením zkapalněný zemní plyn, dle jiných vodík, vyráběný mimo jiné i za pomoci plynových elektráren napájených z Nordstreamu. Další producenti sází na syntetická paliva či bateriový provoz, a to dokonce i u těžkých užitkových vozidel.

Jen závislá trolejbusová trakce nákladních vozidel je dle zástupců MAN a Daimler pouze jakýsi test bez rozsáhlé budoucnosti. Například podle Jörga Stratmanna, CEO společnosti MAHLE,

bude oproti hybridním pohonům v těžkých nákladních vozidlech ještě několik desítek let ekologicky (a tím i ekonomicky) výhodnější postupně zdokonalovaný spalovací motor a baterie tady budou nejméně výhodné – na rozdíl od lehkých nákladních vozidel, kde tomu bude opačně.

Digitalizace a autonomní řízení z nejšířšího pohledu

Podle Stefana Hartunga, šéfa divize Business Sector Mobility Solutions společnosti Bosch, je vizí budoucnosti mobilita bez nehod a emisí, zkratkou pro mobilitu budoucnosti je PACE: personalised, automated, connected, electrified. Nicméně všechny tyto technologie budou vyžadovat obrovské množství osobních dat, která budou muset uživatelé automobilu systémům poskytnout. Šéf firmy ZF Wolf-Henning Scheider upozornil ve svém příspěvku nazvaném „Pragmatismus místo dogmatismu“ na riziko, že nárůst provozu a s ním spojených emisí vede k regulacím, omezením a zákazům, jejichž důsledkem může být snížení mobility, což může vyvolat nespokojenost a protesty obyvatel.

Vedle elektromobility byly druhým velkým tématem kongresu digitalizace, autonomní a městská mobilita. Němečtí finální výrobci vozidel a jejich dodavatelé v současnosti globálně drží 48 % patentů v oblasti propojené a autonomní mobility a v následujících třech letech do ní plánují investovat dalších 18 miliard eur.

Příspěvky k tomuto tématu sahaly od využití umělé inteligence, vozidly generovaných dat (včetně prediktivní údržby), přínosů 5G sítí přes kyberbezpečnost až po výzvy v oblasti testování a homologace autonomních vozidel. Prezentována byla různá řešení městské mobility, včetně zajímavosti typu „biohybrid“, tedy vozidla kombinujícího výhody konceptu elektrokola s ochranou před nepřízní počasí.

Kongres nebyl zaměřen jen na osobní automobily, ale rovněž na evoluci komerčních vozidel. Poměrně překvapivě se v panelové diskusi shodli zástupci MAN a Daimleru (výrobce těžkých nákladních vozů Mercedes), že donedávna vyvíjený a protežovaný koncept platooningu (těsná jízda dvou a více kamionů za sebou, přičemž druhý a další jsou autonomně řízeny na základě prvního a jejich řidiči odpočívají) je mrtvý. Teoreticky sice ukazoval velké perspektivy v oblasti bezpečnosti, ekonomiky a tím i ekologie provozu, ale v praxi se toto nepotvrdilo. Praktické slabiny donutily oba výrobce projekt, do kterého investovali značné úsilí i peníze, počátkem roku ukončit, a to se slovy: „Je třeba se stále učit“.

Staré a nové systémy

Dle nezávislého experta pro dopravní politiku, spolupracujícího s OECD, Toma Vögeho se závažným problémem jeví koexistence starých a nových systémů, resp. autonomních a „ručně“ řízených vozidel. Otázkou tedy bude, zda v určitém okamžiku nebude muset dojít k omezení individuální „neautonomní“ dopravy. Na druhou stranu ale upozornil, že v naprosté většině se ukazuje, že technologické diskuse jsou v přemíře optimistické a podceňují praktická rizika a slabiny těchto technologických řešení.

Wolfgang Müller-Pietralla, ředitel pro Corporate Foresight ze společnosti Volkswagen, upozornil na to, že moderně uvažující firmy se snaží změnit návyky uživatelů automobilů a přizpůsobit je tomu, jak budou fungovat nová moderní auta. V každém případě se ale pozornost dle Andreeho Hohma, ředitele pro autonomní mobilitu ze společnosti Continental Teves, přesouvá viditelně z řidiče na vozidlo a jeho systémy.

Návrat do přední linie?

Stejně jako v České republice i v Německu zástupci automotive apelují na spolupráci s vládou a samosprávami. V Německu pro tyto účely existuje Národní platforma pro budoucnost mobility. Podle VDA je nezbytné nastavit pobídky pro zákazníky, včetně praktického zvýhodnění elektrických vozidel v provozu, a rychleji rozvíjet současnou dobíjecí (nyní přes 16 tisíc dobíjecích bodů) i plnicí infrastrukturu. Budoucím tématem bude i další využití baterií a jejich recyklace, pro konkurenceschopnost evropských automobilek pak jejich výroba v EU.

Na konci roku 2018 jezdilo po německých silnicích přes 150 tisíc elektrických vozidel (BEVs a PHEVs), pro naplnění klimatických cílů Německa bude však dle současných odhadů v roce 2030 třeba sedm až deset milionů těchto vozidel. Německo sice podle expertů zaostalo v přípravě na elektromobilitu, zejména v oblasti vývoje baterií, ale na druhou stranu Johannes Braun, projektový ředitel z Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, prezentoval programy podporované německou vládou, díky kterým Německo pomáhá nastavovat (své) systémy standardizace právě v oblasti elektromobility v Číně, Indii a Brazílii, čímž by se mohlo dostat do přední linie elektromobility. ■

Lucie Krémářová, AutoSAP
Petr Karásek, Česká asociace interim managementu