

Diskuse o bezpečnostní funkci omezující maximální rychlost na 180 km/h probíhá v „čistě emocionální rovině“

Jízda vysokou rychlostí přináší jen malou časovou úsporu, která si nicméně vybírá daň v podobě vyšší spotřeby paliva i úrovně stresu řidiče. Jízda ve voze Volvo s bezpečnostní funkcí omezující maximální rychlost je příjemně pohodová a současně řidiče nepřipraví o potěšení z jízdy.

Jasně rozhodnutí ve prospěch vyšší bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

Kolín nad Rýnem. Všechny nové modely Volvo vyrobené od června 2020 budou dodávány s omezením maximální rychlosti na 180 km/h. O tomto jednoznačném rozhodnutí švédského výrobce prémiových vozů, jehož smyslem je přispět k vyšší bezpečnosti i ochraně životního prostředí, diskutovala veřejnost intenzivně po dobu několika měsíců. Skutečnost, že se jedná o „čistě emocionální diskusi“, jak uvedl výkonný ředitel společnosti Volvo Car Germany, Thomas Bauch, nepochybně dokazují i výsledky srovnávacích testovacích jízd, které byly v nedávné době provedeny nezávislými zástupci médií v identických vozech s a bez tohoto bezpečnostního opatření. Drobné časové úspory bylo obvykle dosaženo na úkor vyšší spotřeby paliva a někdy i vyšší úrovně stresu, kterému byl řidič vystaven. Potěšení z jízdy se oproti tomu nijak nezměnilo.

Pro srovnávací testovací jízdy, které proběhly ve druhé polovině července, byl využit nejpopulárnější model značky: středně velké SUV Volvo XC60 poháněné mild hybridním naftovým motorem B5 AWD o výkonu 173 kW (235 koní). Vozidla modelového roku MY20 byla stále schopna dosáhnout maximální rychlosti 220 km/h. Všechna nová vozidla současného modelového roku (MY21) byla oproti tomu bez ohledu na motorizaci vybavena bezpečnostní funkcí omezující maximální rychlost na 180 km/h.

Drobná úspora času, vyšší spotřeba paliva

Výsledky srovnávacích testovacích jízd odpovídají očekáváním automobilky Volvo: z celkového hlediska se ušetřilo trochu času, což však bylo částečně vykoupeno významným zvýšením spotřeby paliva a také větším stresem řidičů, přičemž má stres nevyhnutelně negativní dopad na fyzické i duševní schopnosti člověka. Po dokončení všech testovacích jízd činil na trase dlouhé 458 kilometrů největší časový rozdíl mezi vozidly pouhých 12 minut ve prospěch vozu bez rychlostního omezení. Průměrná časová úspora činila pouhé čtyři minuty a dva týmy dokonce dorazily na cílovou čáru ve stejném čase.

Na druhou stranu spotřeboval nejrychlejší vůz na vzdálenosti 458 kilometrů o 10,21 litru nafty více. V průměru spotřebovala vozidla bez rychlostního omezení o 5,22 litru paliva více než vozy s omezením rychlosti, o kterých by se nicméně těžko mohlo říci, že jsou pomalejší. Při zohlednění všech cest jela vozidla průměrnou rychlostí 122,81 km/h (bez omezení rychlosti) a 120,56 km/h (s omezením rychlosti).

Vyšší náklady nejen pokud jde o čerpací stanice

V době, kdy byly testovací jízdy realizovány, se cena za litr nafty pohybovala kolem 1,08 eur, přičemž se na dálnicích mohla vyšplhat i o 20 centů výše. Podle očekávání se několikaminutové vedení vozidel bez bezpečnostní funkce viditelně projevilo při placení na čerpacích stanicích: řidič vozu, který se co do spotřeby paliva dostal do vedení, zaplatil při ujetí vzdálenosti 458 kilometrů na kolínské čerpací stanici o 11 eur více než jeho

„vyzyvatel“, který dorazil do cíle o tři minuty později. Pokud tyto údaje použijeme jako výchozí data, řidič, který ročně najede 20 000 kilometrů, by na čerpacích stanicích nechal vzhledem k této vyšší spotřebě paliva o něco přes 500 eur více.

„Nezapomeňte, že i přes tu nejlepší kvalitu provedení se u vozu, který je permanentně vysoce zatěžován, obecně projevuje vyšší míra opotřebování a poškození součástek. To ve výsledku znamená vyšší náklady na údržbu a vyšší zátěž pro životní prostředí po celou dobu provozu vozu,“ uvádí výkonný ředitel německého importéra značky Volvo, Thomas Bauch.

Běžná dopravní situace na německých dálnicích

Srovnávacích testů se zúčastnilo 12 zástupců tisku, kteří ujeli svých 458 kilometrů v čase, kdy je na silnicích běžný provoz, tedy mezi 9 a 14 hodinou, přičemž 445 kilometrů z celkové vzdálenosti tvořily dálniční úseky a rychlostní silnice. Z Kolína nad Rýnem se vyjždělo po A555, pak se pokračovalo po A560 přes Bonn na A3, dále přes Frankfurt nad Mohanem do Aschaffenburgu a odtud přes A45 do Olpe. Posledních 80 kilometrů vedlo zpět do Kolína nad Rýnem po A4, což je klasická dálniční cesta, kde je možné jezdit vysokou rychlostí. To znamená, že po celou dobu, kdy probíhaly srovnávací testovací jízdy, panovala na německých silnicích běžná dopravní situace.

Téměř identické podmínky v průběhu všech dní se jasně odrážejí ve výsledku: mezi nejrychlejším a nejpomalejším vozem všech srovnávacích jízd byl rozdíl pouhých 14 minut (čas jízdy 3:39 oproti 3:53).

Méně stresu ve středních rychlostech

Před jízdou a po jízdě došlo u všech mild hybridních naftových modelů Volvo XC60 B5 ke kontrole množství paliva, spotřeby paliva a doby jízdy. Srovnání se nicméně nevyhnuli ani řidiči, kteří byli v průběhu jízdy monitorováni. Každý z řidičů byl vybaven EKG holterem Cortrium C3+ pro dlouhodobé sledování a zaznamenávání srdečního tepu. Mimo to byly řidičům odebrány také vzorky krve, prostřednictvím nichž byly analyzovány změny u stresových neurotransmiterů kortizolu, adrenalinu a noradrenalinu. Lékařská konzultace proběhla pod vedením MUDr. Ulfa T. Essera, internisty kolínské kliniky „Links vom Rhein“.

Pokud jde o dlouhodobé záznamy EKG, mezi testovacími subjekty nebyly zaznamenány žádné změny. Nicméně vyhodnocení hladiny stresových hormonů ukázalo u jednotlivých testovaných osob řídících vozidla bez rychlostního omezení mírné zvýšení hodnot.

„Podle mého názoru nebylo vzhledem k dopravním podmínkám na německých silnicích možné, aby řidiči dlouhodobě dosáhli maximální rychlosti vozu 220 km/h. Kdyby to bylo možné, byly by výsledky dle mého mínění jiné. Jsem přesvědčen, že by se v takovém případě stresové reakce výrazně zvýšily a celkový stav mysli a těla řidiče by byl po dojetí do cíle ovlivněn mnohem významněji. Navíc je vidět, že dnes může být cestování na dlouhé vzdálenosti v moderním voze obecně pohodovější a bezpečnější,“ uzavírá MUDr. Ulf T. Esser.

Ukázka, z níž vyplývá jasně pozitivní výsledek

„Přestože nelze provedené srovnávací testovací jízdy považovat za reprezentativní vzorek ani za vědeckou studii, lze z nich vyvodit jasná fakta a čísla a obrázky, na jejichž základě lze vyvodit následující závěr: prozíravý, plynulý a odpovědný způsob řízení přispívá k vyšší bezpečnosti na silnicích, přičemž současně napomáhá k udržitelnější mobilitě, protože je ve výsledku vyprodukováno méně klima poškozujících emisí CO₂. Nezanedbatelný je také pozitivní efekt na fyzický i psychický stav řidiče. Dochází tedy k minimalizaci rizik. Na druhou stranu není nikterak negativně ovlivněno potěšení z jízdy,“ vysvětluje po ukončení testů Thomas Bauch, výkonný ředitel společnosti Volvo Car Germany GmbH.

Na závěr dodává: „Pokud jsou u profesionálních automobilových novinářů, kteří jsou zvyklí trávit za volantem hodně času a jezdit na dlouhé vzdálenosti, a kteří si díky svým

zkušenostem zachovávají v kritických situacích klidnou mysl, i tak patrné rozdíly, k jak velkým rozdílům asi dojde v celkovém měřítku, kdy budou zohledněni všichni účastníci silničního provozu. Provedené testy jen posilují náš názor, že se jedná o správné bezpečnostní opatření a také o důležitý krok pro budoucnost, který perfektně souzní s filozofií naší značky.“

Ochota přijmout omezení maximální rychlosti narůstá

V mezičase zatím začalo čím dál více řidičů obhajovat zavedení maximální povolené rychlosti na německých dálnicích. Podle reprezentativního vzorku vyplývajícího z průzkumu společnosti AutoScout24 ze 7. července 2020 považují tři pětiny německých majitelů vozidel z řad soukromých osob (60 %) rychlostní limit za rozumné opatření. Jako nejčastější důvody pro obhajobu rychlostního limitu jmenovalo 1 041 majitelů vozidel, kteří se zúčastnili průzkumu, vyšší bezpečnost a nižší emise CO₂. Nyní se obecné tabuizace vztahující se k maximální povolené rychlosti vzdaly dokonce i automobilové asociace.

21. července 2020 zveřejnil Spolkový statistický úřad čísla vztahující se k dopravním nehodám, k nimž došlo v Německu v roce 2019. Ačkoliv je ve zprávě zdůrazněno, že oproti roku 2010 klesl počet úmrtí na silnicích o 16,5 % na 3 064, stále platí, že každých 9 hodin zemře na německých silnicích v důsledku jízdy vysokou rychlostí jedna osoba.

Při dopravních nehodách s následkem smrtelného zranění stále hraje zásadní roli vysoká rychlost, která je nepřiměřená vzhledem k dané jízdě situaci. Thomas Bauch: „Tím, že vybavíme naše vozidla bezpečnostní funkcí omezující rychlost, chceme přispět ke zlepšení bezpečnosti na silnicích a ke snížení počtu dopravních nehod s fatálními následky. Každý zachráněný život nám za zavedení tohoto opatření stojí.“

Výjimky pouze pro speciální vozidla

Bezpečnostní funkci omezující maximální rychlost nových vozů Volvo na 180 km/h nelze po dodání vozu zákazníkovi nijak zrušit. Výjimky tvoří pouze speciální vozidla vyrobená pro účely policie nebo záchranné služby, která jsou dodávána bez funkce omezující maximální rychlost.
