



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 1 z 3

Przed jakimi wyzwaniami stanęli eksperci ŠKODY podczas opracowywania modelu koncepcyjnego VISION 7S?

Opracowanie i wyprodukowanie modelu koncepcyjnego VISION 7S było dla projektantów i inżynierów bardzo dużym przedsięwzięciem. Uciekający czas, niezbędne poprawki, chęć zastosowania zrównoważonych materiałów oraz zaawansowanej technologii sprawiły, że zespół musiał radzić sobie z nietypowymi wyzwaniami podczas „zamiany” projektu w samochód. Eksperci ŠKODY opowiadają, jak przebiegał ten proces od momentu zatwierdzenia projektu, przez tworzenie glinianych prototypów, po światową premierę.

Studium ŠKODY VISION 7S jest nie tylko imponujące, ale także z wielu powodów ważne. VISION 7S to nie tylko zapowiedź przyszłego, seryjnego, w pełni elektrycznego modelu. To także wprowadzenie zupełnie nowego języka projektowania, nowego logo oraz identyfikacji wizualnej marki. Model jest wyjątkowy również z technicznego punktu widzenia. – To najbardziej funkcjonalna i wszechstronna koncepcja, jaką kiedykolwiek zbudowaliśmy – mówi Martin Porteš, kierownik projektu odpowiedzialny za rozwój koncepcji w dziale projektowym.

Główne wyzwania w realizacji projektu

Głównymi wyzwaniami związanymi z opracowywaniem modelu VISION 7S były nowy język projektowania oraz unikalne rozwiązania techniczne. Nic więc dziwnego, że praca nad tak ważnym projektem była wymagająca. Projektanci musieli znaleźć odpowiednie sposoby na wprowadzenie do samochodu nietypowych technologii. Prace nad studium VISION 7S rozpoczęły się na około rok przed jego premierą – we wrześniu 2021 roku. – Wtedy powstał brief i rozpoczął się proces rozwoju auta – mówi Martin Porteš.

Zespół projektowy w zakładzie w Mladá Boleslav miał tylko około dziesięciu miesięcy na pełne przygotowanie modelu koncepcyjnego. Wszystko zaczęło się od określenia podstawowych proporcji i parametrów auta. Następnie przygotowano odpowiednią platformę. – Na początku tego typu projektów spóźnianie się względem harmonogramu nie jest niczym niezwykłym, ponieważ projektanci nieustannie wymyślają nowe ulepszenia i wprowadzają zmiany. Musimy sobie z tym poradzić, jednak stwarza to dużą presję – wyjaśnia Porteš.

Projektanci stopniowo dopracowywali wygląd samochodu – karoserię, wnętrze i wszelkiego rodzaju detale. Tworzone były gliniane modele, które również musiały uzyskać akceptację kierownictwa





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 2 z 3

firmy. Mniej więcej w tym czasie kierownik projektu zaczyna uważniej śledzić wszystkie terminy i budżety, a także kontraktuje dostawców, np. na określone części i rozwiązania.

Jak przebiega budowa?

– Projekt prawie nigdy nie jest ostateczny, coś zawsze jest dopracowywane – mówi Martin Porteš. W każdym razie kolejnym etapem jest faktyczna budowa samochodu. Równolegle zachodzą prace nad doskonaleniem wielu detali, więc właściwa faza projektowania i poszukiwania konkretnych rozwiązań trwa w rzeczywistości dłużej niż fizyczna konstrukcja samochodu. – Nie możemy po prostu czekać, aż projekt zostanie skończony, bo nie wystarczyłoby nam czasu – wyjaśnia Porteš. Zwłaszcza na początku budowy zespołowi projektowemu towarzyszy zespół odpowiedzialny za tworzenie prototypów, który przygotowuje także samochody prototypowe do produkcji seryjnej. – Konstruktorzy pomagają nam m.in. modyfikować i przygotowywać platformę auta oraz wdrażać podstawowe funkcje – mówi Porteš.

Niecodzienny tryb relaksu i rotacja siedzeń

Gdy platforma samochodu jest przygotowywana, jednocześnie wykonywane są części karoserii. Mając gotowy fundament, rozpoczyna się budowa samochodu. – Podstawą jest rurowa rama, na której montowane są elementy nadwozia – wyjaśnia Porteš. Równolegle ze szkieletem samochodu inżynierowie pracują nad montażem okablowania. – W modelu VISION 7S znajduje się wiele elementów, które m.in. poruszają się lub świecą, w związku z czym wymagają nietypowej ilości okablowania – mówi Porteš. Model VISION 7S ma pod tym względem szereg cech szczególnych, np. tzw. „steer-by-wire”. W tym modelu kierownica nie jest sztywno połączona z kołami, a polecenia przesyłane są do nich drogą cyfrową.

Inne unikalne cechy modelu to deska rozdzielcza i pedały, które podczas przełączania z trybu jazdy na relaks, oddalają się od pasażerów o około 10 centymetrów. Przekształcenie obejmuje również obrót dużego dotykowego ekranu systemu pokładowego. – Spędziliśmy dużo czasu na szukaniu rozwiązania technicznego, które umożliwiłoby tę rotację, a jednocześnie byłoby wystarczająco wytrzymałe oraz pozwalało nam pracować z minimalną grubością paneli i cienkimi ramkami ekranu – wyjaśnia Porteš. Znalezienie rozwiązania umożliwiającego zmianę ułożenia siedzeń podczas przełączenia trybu jazdy na relaks także nie było łatwe. – Przednie fotele obracają się w kierunku środka i delikatnie składają, a tylne lekko odchylają. W normalnym samochodzie sprawa byłaby prostsza, ale w projekcie, w którym fotele wraz z konsolą centralną wydają się unosić w przestrzeni, był to naprawdę trudny orzech do zgryzienia – dodaje.





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 3 z 3

Następnie Zespół ds. Rozwoju Technicznego ŠKODA pomógł znaleźć rozwiązanie, które połączyło funkcjonalność platformy pojazdu ze wszystkimi systemami samochodu koncepcyjnego. VISION 7S jest zatem naprawdę funkcjonalny, a jednocześnie prezentuje wspomnianą wcześniej zmianę w wystroju wnętrza, w tym nowy interfejs sterowania dla pasażerów.

Ostatnie szlify

Samochód stopniowo nabierał kształtów, części przybywały, a po montażu próbnym rozpoczął się właściwy proces montażu końcowego. Ten z reguły komplikuje się przez różne przeszkody. – Do ostatniej chwili rozważaliśmy wykorzystanie materiału podłogowego z opon pochodzących z recyklingu. Otrzymanie go od dostawcy na czas kosztowało nas wiele pracy – mówi Porteš. Pleksiglas (szkło akrylowe), z którego wykonany jest Tech-Deck Face, ma ograniczone możliwości modelowania i przez długi czas nie mogliśmy osiągnąć pożądanego rezultatu – dodaje. – W ostatniej chwili wpadliśmy także na pomysł plecaków montowanych do tylnej części siedzeń – był to więc problem, który trzeba było rozwiązać w pośpiechu. Ale udało nam się – mówi Porteš.

Ostatnia faza budowy samochodu koncepcyjnego obejmowała pracę w systemie zmianowym, zasadniczo 24 godziny na dobę. Model VISION 7S był dopracowywany przez inżynierów i projektantów do ostatniej chwili. – Samochód musiał być wcześniej przygotowany do sesji zdjęciowej i filmowania. Niektóre szczegóły dopracowywaliśmy nawet po przekazaniu gotowego modelu – wyjaśnia Porteš.

Długo wyczekiwana premiera

Potem przyszedł czas na premierę. – W tym momencie zespół wsparcia, który towarzyszy projektowi podczas prezentacji, jest oczywiście niezwykle pomocny – mówi Porteš. – Publiczność widzi tylko jedno przybycie auta na scenę podczas światowej premiery. Jednak samochód pojawił się na scenie w sumie 13 razy – podczas premiery, powiązanych z nią wewnętrznych wydarzeń i prób. – A to był dopiero początek „życia” samochodu koncepcyjnego.





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 4 z 3

Dodatkowych informacji udziela:

Klaudyna Gorzan, Kierownik ds. PR ŠKODA

M +48 690 406 218

klaudyna.gorzan@skoda-auto.pl

Tomasz Pyzałka, Specjalista ds. komunikacji w zespole ŠKODA

M +48 690 406 279

tomasz.pyzalka@skoda-auto.pl

Multimedia:



ŠKODA

[Pobierz](#)

Źródło: ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO

- › z sukcesem realizuje strategię NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030.
- › pretenduje do bycia jedną z pięciu najlepiej sprzedających się marek w Europie do 2030 roku dzięki atrakcyjnej gamie samochodów w segmentach podstawowych i dodatkowym elektrycznym modelom.
- › wyrasta na lidera wśród marek europejskich na wschodzących rynkach, takich jak Indie i Afryka Północna.
- › obecnie oferuje swoim klientom dwanaście modeli samochodów osobowych: FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA i SUPERB oraz KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ IV, ENYAQ COUPÉ IV, SLAVIA i KUSHAQ
- › w 2021 r. dostarczyła klientom na całym świecie ponad 870 000 pojazdów
- › od 30 lat należy do Grupy Volkswagen, znajdującej się w gronie producentów samochodów odnoszących największe światowe sukcesy.
- › marka samodzielnie opracowuje i produkuje pojazdy, a także, we współpracy z Grupą, komponenty, silniki i skrzynie biegów.
- › działa w trzech lokalizacjach w Czechach oraz produkuje w Chinach, Słowacji i Indiach, głównie poprzez spółki Grupy, a także w Ukrainie – z udziałem lokalnego partnera.
- › zatrudnia na całym świecie 45 000 osób i jest aktywna na ponad 100 rynkach

