

prosinec 2023

Autoservis & mobilita

www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU



Nové technologie elektrického pohonu

ZLEPŠENÍ
OVLADÁNÍ



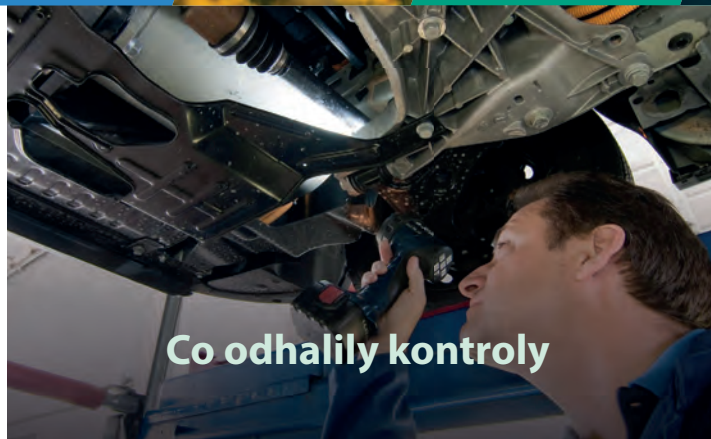
MÍCHÁNÍ BAREV
VYŠŠÍ EFEKTIVITA



LAKOVÁNÍ
ÚČINNĚJŠÍ PROCES



Co odhalily kontroly



Hledání auta pro Evropany



12
9 772695 1044003



DEFEND INSURANCE
A FORTEGRA COMPANY



Ochrana pro vaše
klienty před nečekanými
poruchami vozidla.



Hlavní výhody prodloužené záruky DEFEND Car Protect:



Ochrana
až na 3 roky



Široké
krytí



Volitelné
parametry



Možnost
brandingu



Zvyšuje
hodnotu vozu



Snadné a rychlé
řešení škod



Autoservis
& mobilita

AUTOSERVIS & MOBILITA
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ,
AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

www.autoservismagazin.cz

GYDAL

Ing. Vladimír Rybecký – FunAuto
Branická 114
147 00 Praha 4
email: vladimir.rybecky@gmail.com
ve spolupráci s Motorpress.cz

ŠÉFREDAKTOR

Ing. Vladimír Rybecký
email: vladimir.rybecky@gmail.com

OBCHOD

Julia Súdogan
email: info@motorpress.cz
tel.: +420 775 543 700

GRAFICKÉ ZPRACOVÁNÍ

Anna Rybecká, DiS.
anna.rybecka@seznam.cz

TISK

P.A.Tisk s.r.o.
ve spolupráci
s Moto Public – A. Matějka

DISTRIBUCE

ADISERVIS s.r.o. – distribuce
Na nivách 18
141 00 Praha 4 – Michle

MK 60414/2020 OMA
ISSN 2695-0448



© Všechna práva vyhrazena.
Jakékoliv přetiskování nebo
kopírování třeba jen části textu
nebo fotografií bez předchozího
písemného souhlasu vydavatele
je protizákonné.

Klikaté cesty k čistšímu ovzduší

Mnohem efektivnější než redukovat emise CO₂ je předcházet tomu, aby vznikaly, tedy snižovat potřeby dopravy, aniž by to znamenalo omezení komfortu našeho života. Jenže nic takového se neděje. Nedávno se tisíce osobností bojujících za ochranu klimatu ve stovkách soukromých tryskáčů slétlo do emirátu bohatnoucího na ropě, aby během konference COP28 v dokonale klimatizovaných hotelích a sálech projednali, jak omezit přístup k energiím pro většinu obyvatel světa. A výsledek předchozích jednání? Neustále rostoucí spotřeba fosilních paliv a emisí CO₂!

Je nesmyslné kvůli produkci „ekologických“ biopaliv dovážet přes půl světa palmový olej do Evropy, stejně jako likvidovat vlastní zemědělskou produkci a nahrazovat ji dovozem z tisíce kilometrů vzdálených zemí, které si lépe dokázaly vyjednat dotace pro své zemědělce. Přesouváme výrobu čokoliv na jiné kontinenty, kde se nedodrží žádné emisní ani lidskoprávní normy, a posléze pronásledujeme moderní osobní auta produkující zlomek škodlivých látek.

Ve vývoji už jsou hybridní technologie pro další radikální snížení emisí ze spalovacích motorů. Máme před sebou paradox, kdy jsou k dispozici spalovací motory, z jejichž výfuků vychází čistší vzduch, než jaký nasají. Jenže z hlediska legislativy EU bude jejich použití zakázáno, protože ve výfuku nejsou zcela bez emisí – na rozdíl od elektromobilů s výfuky u uhelných elektráren. Tyto nové technologie se ovšem vyvíjejí v Číně, protože evropské automobilky se povinně zaměřují na elektromobilitu a zabývat se spalovacími motory si nemohou dovolit (čest výjimkám, jako je Škoda Auto).

Když se před 15 lety v Číně ve snaze snížit zatížení velkých měst emisemi rozhodli podpořit elektromobilitu, vytvořili podmínky pro výrobce elektromobilů, zavedli dotace na jejich koupi, ale také vypsalí podporu pro firmy budující potřebnou infrastrukturu (včetně výstavby elektráren na uhlí daleko od městských center...). Součástí programu byla i podpora výrobců akumulátorů a dovozců kritických surovin. Dnes čínské společnosti ovládají drtivou většinu zdrojů po celém světě, v Číně jsou největší producenti akumulátorů a současně tamní společnosti získaly velký náskok ve vývoji pro budoucnost.

EU naopak stanovila striktní omezení pro spalovací motory až po zákaz jejich prodeje od roku 2035 – bez analýzy technických i ekonomických podmínek pro realizaci vynucené elektrifikace. EU předepisuje členským zemím počet dobíjecích míst, aniž by se zajímala, zda jsou k tomu všude potřebné podmínky. Někdy to skoro vypadá, jako by Evropská komise pracovala ve službách čínských firem s cílem zlikvidovat evropský automobilový průmysl...

Vladimír Rybecký,
šéfredaktor



/ AKTUALITY

- 4 Stalo se...
- 8 Benzin se změní
- 9 Stát podnikatelům přispěje na nákup elektromobilů
- 10 Hlasování o Euro 7 v Evropském parlamentu
- 12 Snadnější cesta k elektromobilu



/ AUTOSERVIS + AFTERMARKET

- 14 Stalo se...
- 18 Elektromobily ukazují své slabé stránky
- 20 Prodloužená záruka jako klíč k věrným zákazníkům ve světě prodeje vozidel
- 22 Služby a oblečení na míru pro každého
- 24 Rychlý a efektivní míchací stroj Axalta Irus Mix
- 26 Servind představil inovativní tažné rameno GYS AIRFIX
- 27 Servind oficiálním distributorem Wieländer+Schill
- 28 Nové podkladové materiály Glasurit ProClass
- 30 Brzdové materiály Ferodo bez mědi pro nákladní vozidla
- 32 Chladit a mazat recyklátem už není sen, nicméně recyklační bariéry přetrvávají
- 35 Komplettní servisní knížka výrazně zvyšuje hodnotu ojetých vozů



/ AUTODOPRAVA

- 36 Stalo se...
- 38 Nová generace Renault Master
- 40 Ne každý chápe, jak nám Německo zavařilo
- 41 Potenciál k úspoře

/ CESTY MOBILITY

- 42 Stalo se...
- 44 Nový elektrický pohon Škody Enyaq s výkonnějším elektromotorem
- 46 Jsou země EU připravené na elektrifikaci nákladních vozidel?

/ TECHNICKÉ INOVACE

- 48 Stalo se...
- 50 Jak ZF řeší problémy elektrické mobility
- 51 Valeo pomáhá řidičům i designérům
- 52 Cesty k ovladatelnosti a pohodlí vozu Kia EV9

/ REPORTÁŽE

- 54 Stalo se...
- 56 Proběhl závěrečný test AutoBest 2024
- 58 Škody Superb přijíždějí z Bratislavy
- 60 Jak zkrotit únavu hořčíkem
- 62 125 let technologických inovací značky Goodyear
- 64 Boj s kunou musí být nenásilný



Stalo se...

CÍLE PRO EMISE CO₂ U NÁKLADNÍCH VOZIDEL A AUTOBUSŮ

Evropský parlament odsouhlasil celosvětově nejambicióznější cíle snižování emisí CO₂ pro výrobce nákladních vozidel a autobusů. Výrobci těžkých nákladních vozidel musí snížit emise uhlíku u nově nabízených vozidel o 45 % od roku 2030, o 65 % od roku 2035 a o 90 % od roku 2040. Tyto cíle jsou v souladu s původním návrhem Evropské komise. Parlament také do zákona vrátil požadavek, aby se od roku 2030 prodávaly pouze městské autobusy s nulovými emisemi. Města, která investovala do alternativních nízkouhlíkových paliv pro autobusy, jako je biometan, by však získala prodloužení do roku 2035. Normy by měly být rozšířeny tak, aby se vztahovaly i na 20 % tzv. profesionálních vozidel, která Komise navrhla vyjmout, jako jsou popelářské a stavební vozy, domíchávače betonu, zametače ulic a malé nákladní vozy jezdící ve městech. Zákonnodárci současně podpořili návrh, aby Evropská komise legislativně definovala novou třídu těžkých nákladních vozidel, která jezdí výhradně na syntetická paliva vyrobená ze zeleného vodíku a uhlíku nasávaného z atmosféry a na biopaliva.



EU CHCE ZLEVNIT OPRAVY KAROSERIÍ

Spotřebitelé v EU by měli mít v budoucnu lepší a levnější přístup k náhradním dílům pro vadné výrobky. Za tímto účelem by měly být tyto díly vyňaty z tzv. ochrany průmyslových vzorů. Oznamuje to zastoupení členských států EU po jednání s parlamentem EU. Přípravované předpisy se dotknou i náhradních dílů pro

automobily s dalekosáhlými důsledky pro autoservisy a jejich zákazníky. Tyto díly mohou být určeny pouze pro účely opravy a musí vypadat přesně jako originální díl. Jako příklady byly uvedené poškozené dveře nebo rozbité světlo. Dosud mají dodavatelé zakázáno replikovat viditelné náhradní díly, protože výrobci automobilů se odvolávají na ochranu designu. Zastánci spotřebitelů obviňují automobilky z toho, že toto monopolního postavení využívají a účtují si za tyto díly přemrštěné ceny. Dohodu mezi zástupci Parlamentu a členských států musí ještě schválit plenární zasedání Parlamentu a Rady členských států. To je však považováno za formalitu.



PROMĚNA DEALERSTVÍ ŠKODA AUTO

Škoda Auto zahájila celosvětovou proměnu svých dealerství v novém korporátním designu. Novou firemní identitu uvede ve 4000 prodejních místech po celém světě. První autosalony s novou korporátní identitou (CI) už byly otevřeny ve Vietnamu. V Evropě se první modernizované prodejní místo nachází v Estonsku. Další novinkou je vůbec první Škoda City Store s novou identitou značky, který přivítal zákazníky v Bělehradě v Srbsku v říjnu. V Kuvajtu vznikl ultra moderní showroom, který je navržený v souladu s plány společnosti Škoda Auto na komplexně pojatou digitální zákaznickou zkušenost a současně dokládá důsledné zavádění strategie internacionalizace.



DNY TECHNIKY V ZÁVODĚ KVASINY

Škoda Auto uspořádala v závodě Kvasiny akci Dny techniky. Během půldenních workshopů se žáci 9. ročníků místních základních škol seznámili s novinkami v technických oborech a zároveň měli možnost si řadu činností sami vyzkoušet. Nechyběla ani prohlídka výrobní linky či jízda s moderním plně elektrickým vozem Škoda Enyaq. Cílem setkání se specialisty ze společnosti Škoda Auto je přiblížit budoucím středoškolákům technické obory a usnadnit jim volbu dalšího vzdělávání na některé z partnerských středních škol. Program Dnů techniky v závodě v Kvasinách je založen na půldenních prohlídkách, které letos zahrnovaly čtyři stanoviště: ukázky moderních technologií, návštěvu montážní linky, jízdu v plně elektrickém voze Škoda Enyaq a soutěže či kvízy. Cílem akce bylo, aby se žáci mohli vše nejen zblízka prohlédnout, ale hlavně osobně vyzkoušet. Účastí na interaktivních hrách si všichni mohli ověřit, jak jsou na tom se svými technickými dovednostmi. Vedle 3D tisku a použití tzv. 3D pera se seznámili s virtuálním svařováním či počítačovou simulací nastavování vozu ve výrobě. Zájemci se rovněž seznámili s výhodami odborného výcviku ve společnosti Škoda Auto, který je součástí studia na spolupracujících středních školách.



Servind

ÚSPĚŠNÝ START DO ROKU 2024



KIA INVESTUJE DO ROZVOJE DEALERSKÉ SÍTĚ V ČR

Společnost Kia Czech v letošním roce posílila svoji autorizovanou dealerskou síť. Od začátku roku 2023 otevřela osm nových dealerství ve strategických městech s vysokým prodejním potenciálem. Nová dealerství Kia byla otevřena ve Znojmě, Brně, Kolíně, Mladé Boleslavi, Plzni, Hradci Králové, Příbrami a v Ostrově. Cílem je zajistit servisní obslužnost zákazníka v dojezdové vzdálenosti 45 minut. Všechna dealerství budou mít do roku 2025 nový korporátní design. Díky novým investicím do rozvoje dealerské sítě má Kia ambice se do pěti let dostat mezi tři nejprodávanější značky v Česku. Zákazníci značky Kia tak mohou po celé zemi navštívit celkem 49 autorizovaných dealerství a 11 samostatných servisních poboček. Společně s rozvojem dealerské sítě probíhá redesign stávajících showroomů dle nové designové filozofie Kia, jejíž kompletace vyvrcholí do konce roku 2025.



ČESKÁ ZNAČKA BENZINA KONČÍ

Skupina Orlen Unipetrol začala od začátku prosince při svých marketingových a sponzorových aktivitách používat pouze značku Orlen. Změna v komunikaci souvisí s pokročilou fází rebrandingu, neboli procesu změny jména, ve které se nachází její síť čerpacích stanic v Česku. Ta od roku 2019 nese označení Orlen Benzina a je největším prodejcem pohonných hmot na zdejšímu trhu. „Většina našich čerpacích stanic na zdejšímu trhu je již přejmenována a na konci letošního roku ponese logo orla již 357 z celkového počtu 434 stanic. Proto je logické, že se již zaměříme pouze na podporu značky Orlen,“ vysvětlil Zbigniew Leszczyński, člen představenstva skupiny Orlen Unipetrol zodpovědný za maloobchodní aktivity. V Polsku, Česku, Německu, Maďarsku, Litvě, na Slovensku a od příštího roku také v Rakousku. Ve všech těchto

zemích provozuje mezinárodní skupina Orlen své čerpací stanice. V souladu se svou strategií realizuje na všech těchto trzích postupnou unifikaci své značky.



ZNAČKA MG DÁLE ROZŠIŘUJE DEALERSKOU SÍŤ V ČR

Dovozce vozů čínské značky MG získal další nové prodejce ve společnostech Auto Koutek v Liberci, Auto KŠV v Chomutově a Jonal v Hodoníně. „Jsme ve fázi dalšího rychlého rozvoje, protože v následujícím roce 2024 očekáváme uvedení hned několika nových modelů MG. Současnou prodejní a servisní síť v ČR je potřeba rozšířit tak, aby bylo možné plně obsloužit nové zákazníky a současně uvést v roce 2024 na trh až šest nových nebo inovovaných modelů včetně dalších plně elektrických. Tím rozšiřování sítě nekončí. Momentálně evidujeme další potenciální kandidáty v několika regionech ČR včetně Prahy. Tento zájem nás velmi těší a vypovídá o úspěšném etablování značky MG na místním trhu. Kvalitní zájemci o dealerství značky MG budou dále vítáni,“ říká generální ředitel značky MG Martin Králíček. Z novinek na příští rok bude hlavní rodinný vůz MG3, ale unikátní exkluzivitou pro české zákazníky bude unikátní elektrický roadster MG Cyberster, který se u dealerů objeví ve druhé polovině příštího roku.



S Starline
Automotive solution

AUTOBATERIE

- autobaterie Starline pro osobní, užitková a nákladní vozidla pokrývají nepoužívanější kapacity baterií od 35 do 225 Ah
- inovativní technologie vápníku (Ca/Ca)
- prodloužená životnost
- minimální samovybití
- vysoké startovací proudy
- bezúdržbové provedení
- nejnovější technologie výroby zaručují vysoký výkon a spolehlivost
- záruka 3 roky



Benzin se změní

Od Nového roku budeme u čerpacích stanic tankovat jiný benzin než dosud – s větším obsahem biolihu. Natural 95 bude u naprosté většiny čerpacích stanic v ČR obsahovat 10 % biolihu namísto dosavadních 5 %. Kvůli tomu se také změní jeho označení z dosavadního E5 na E10.

Generální ředitel skupiny Orlen Unipetrol Tomasz Wiatrak oznámil: „Od 1. ledna 2024 začneme na českém území distribuovat automobilový benzin BA95 s označením E10. Výrazně snižuje emise skleníkových plynů, protože obsahuje až 10 % obnovitelného paliva vyráběného z hmoty či odpadů organického původu.“ Plošné zavedení potvrdil také druhý největší dodavatel společnosti MOL.

Nepotěší to majitele starších vozidel vyrobených před rokem 2005, kdy vstoupila v platnost norma Euro 4. Co konkrétně hrozí starším vozům? „Už u současného naturalu E5 s obsahem lihu do 5 % mohou nastat problémy s dlouhodobým skladováním. Maximální doporučená lhůta jsou tři měsíce. Problémem jakéhokoli paliva

obsahujícího líh je jeho dlouhodobá stabilita. Líh má snahu vázat vodu ze vzdušné vlhkosti. Dalším nebezpečím při používání paliv obsahujících etanol je koroze palivového systému, spalovacího prostoru a výfuku,“ upozorňuje šéf servisních služeb Aures Holdings Miloslav Knap.

Na palivo E5 dokáže jezdit většina i dříve vyrobených vozů, i když to neplatí bez výjimky. Např. u vozů značky Alfa Romeo je možné tankovat benzin E10 až od roku výroby 2011. Seznam vozidel kompatibilních s benzinem E10 vč. upozornění, pro které modely jsou možné retrofity motorů, najdete na https://www.acea.auto/files/E10_petrol_fuel-vehicle_compatibility_list-2021_update.pdf.

„Palivo E10 vadí některým součástkám palivového systému, kupříkladu gumovým těsněním a pryžovým hadicím, z nichž jsou lihem vysávána změkčovačla. Hadice křehnou a mohou praskat. Oxidovat mohou i kovová potrubí pro vedení paliva. Objevují se i problémy při studených startech, u starších motorů s karburátory se projevuje snížení výkonu, novější motory, řízené lambda sondou, mívají vyšší spotřebu – líh je méně výhřevný než benzin a kvůli zachování výkonu řídicí jednotka posílá do palivového systému více paliva,“ vysvětluje Knap.

Dalším problémem paliva E10 je biodegradace. „Může docházet ke tvorbě pevných nebo lepivých nerozpustných úsad, jež mohou ucpávat palivové trysky a filtry a způsobovat tím poruchy chodu motoru, zvláště při delším než tříměsíčním odstavení

acea

E10 petrol
Vehicle compatibility list
2021 update



auta. Doporučujeme majitelům starších vozidel, aby navštívili autorizované dealery a požádali o informaci, zda je možné jejich vozidlo provozovat na benzin E10. Všem, kterých se to týká, doporučujeme přejít na prémiové palivo 98 až 100 oktanů, kde je ethanol nahrazen složkou ETBE (ethyl terc-butylether), protože ta netrpí takovými neduhy jako ethanol,“ dodává Knap. Vysokooktanový benzin ovšem může představovat problém u veteránů s pevně nastaveným předstihem zážehu.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Aures
Holdings, Orlen a ACEA
Foto: ACEA, Orlen



Stát podnikatelům přispěje na nákup elektromobilů

Stát se zapojením leasingových a úvěrových společností podnikatelům přispěje na nákup elektromobilů.

Česká republika je na evropském chvostu v rozvoji bezemisní dopravy. Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO) se snaží tuto situaci alespoň částečně napravit novým dotačním programem. V průběhu prvního čtvrtletí příštího roku budou moci firmy a živnostníci (pro občany se aktuálně žádá podpora neplánuje) požádat v rámci programu „Záruka Elektromobilita – I. výzva“ o finanční příspěvek a bankovní záruku.

Program je financován z Národního plánu obnovy. Členské společnosti sdružené v České leasingové a finanční asociaci (ČLFA) aktuálně velmi intenzivně spolupracují

s Národní rozvojovou bankou na přípravě aktivního zapojení do programu MPO.

„Podpora přechodu k bezemisní mobilitě je jednou z klíčových priorit České leasingové a finanční asociace. Na přípravě nové podpory jsme důsledně spolupracovali s Ministerstvem průmyslu a obchodu a Národní rozvojovou bankou tak, abychom společně pomohli urychlit transformaci tuzemského vozového parku. Členské společnosti ČLFA dnes financují každý čtvrtý nově prodaný elektromobil v České republice a věřím, že naši členové udělají maximum, aby nově zavedený podpůrný program splnil stanovené cíle. Zároveň budeme i nadále usilovat o zvýšení dostupnosti elektromobilů také pro občany,“ uvedla Jana Hanušová, předsedkyně představenstva České leasingové a finanční asociace.

„Za ČLFA vítáme rozhodnutí MPO podpořit nákup elektrických a vodíkových dopravních prostředků pro podnikatelskou sféru. Na přípravě programu ČLFA dlouhou dobu spolupracovala s MPO, Národní rozvojovou bankou a dalšími oborovými sdruženími. Věříme, že tímto krokem se podaří akcelarovat zájem firem o bezemisní automobily. Podle

průzkumu poradenské společnosti EY se 40 procent firem zajímá o ekologický dopad svého vozového parku, a tento údaj s časem určitě ještě poroste. Členské společnosti aktuálně velmi intenzivně spolupracují s Národní rozvojovou bankou na přípravě aktivního zapojení do programu MPO a jsou připraveny rozvoj elektromobility podpořit. Pro rychlé spuštění programu děláme společně maximum,“ doplnil Josef Vajsejt, místopředseda představenstva ČLFA.

Z informací zveřejněných MPO vyplývá, že program Záruka Elektromobilita – I. výzva se skládá ze dvou částí. První částí je finanční příspěvek na nákup bezemisních vozů (elektromobilů a aut na vodík) či dobíječek. U osobních vozů může podpora dosáhnout až 200 000 Kč, u nákladních či vodíkových vozů až 300 000 Kč. Na pořízení dobíjecích stanic lze získat příspěvek 50 000 až 150 000 Kč.

Druhou část tvoří bankovní záruka za komerční úvěr, kterou poskytne Národní rozvojová banka úvěrové společnosti, u které firma vůz či případně dobíjecí stanici bude financovat.

Firmy budou moci žádat o příspěvek u leasingových a úvěrových společností, které budou mít uzavřenou spolupráci s Národní rozvojovou bankou. Příspěvek lze získat na pořízení osobních vozů v hodnotě od zhruba půl milionu do 1,5 milionu Kč podle podmínek programu. V segmentu nákladních vozidel platí limit až 2,5 milionu Kč na jedno vozidlo.



Hlasování o Euro 7 v Evropském parlamentu

Evropský parlament zlepšil návrh Evropské komise ohledně nové emisní normy Euro 7, obavy o technickou proveditelnost však nadále přetrvávají.

Asociace evropských výrobců automobilů ACEA ocenila, že Evropský parlament hlasoval pro realističtější přístup k normě Euro 7 ve srovnání s tím, co loni navrhla Evropská komise. Euro 7 však stále bude vyžadovat velké investice, a to ve velmi kritické fázi transformace automobilového průmyslu.

„Faktem zůstává, že Euro 7 představuje pro výrobce vozidel významnou investici, která ovlivňuje jejich úsilí o dekarbonizaci. Přichází v mimořádně náročném geopolitickém a ekonomickém kontextu. Evropa potřebuje přiměřené Euro 7, které by vyvážilo obavy o životní prostředí a konkurenceschopnost průmyslu.“

O závazku průmyslu zlepšit kvalitu ovzduší nemůže být pochyb. Proto automobilový průmysl vynaložil rozsáhlé prostředky do nejnovější normy Euro 6/VI týkající se znečišťujících látek. Tyto investice se vyplatily, protože emise výfukových plynů jsou dnes sotva měřitelné,“ uvedla generální ředitelka ACEA Sigrid de Vriesová.

ACEA se domnívá, že má smysl zabývat se emisemi z brzd a pneumatik v rámci normy Euro 7, protože ty jsou relevantní i pro elektromobily a v budoucnu budou hlavním zdrojem emisí znečišťujících látek na silnicích. Jelikož jsou však metody testování emisí jiných než výfukových plynů zcela nové a nevyzkoušené, je

třeba zajistit technickou proveditelnost těchto nových cílů.

Také Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP vítá výsledek hlasování Evropského parlamentu, který potvrdil pozici výboru pro životní prostředí ENVI a je zlepšením původního návrhu Evropské komise. Nadále však přetrvávají obavy z realizovatelnosti a dopadů některých technických požadavků, například navýšení požadavků na novou palubní diagnostiku vozidel či zpřísnění emisí z otěru z brzd a pneumatik.

„Je zapotřebí ocenit kompromis, pro jehož podporu dokázal hlavní zpravodaj Alexandr Vondra získat potřebnou většinu. Přijatý text považujeme za výrazné zlepšení původního návrhu Evropské komise. Jedním z příkladů zrealizování požadavků je otázka vstupu v platnost. Navázání počítání lhůty pro vstup platnost až po přijetí sekundární legislativy je klíčové pro zajištění potřebného času pro výrobce i testovací centra reagovat na nové regulační požadavky,“ říká výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu Zdeněk Petzl.

Původní text by podle AutoSAP vedl k neúměrným nákladům a odklonu investic od přechodu na bezemisní mobilitu, ohrožoval by menší a cenově dostupná vozidla a mohl vést k uzavření výrobních závodů s dopadem na zaměstnanost. Přitom přínos pro životní prostředí by byl velmi omezený. Skutečné zlepšení lze dosáhnout nahrazením starších vozidel novými modely s aktuální normou Euro 6/VI v kombinaci s přechodem na elektrifikaci vozového parku.

Sdružení automobilového průmyslu věří, že má smysl zabývat se novými požadavky normy, jako jsou emise z otěru brzd a pneumatik, protože ty jsou relevantní i pro elektrická vozidla a v budoucnu zůstanou posledními zdroji emisí z vozidel. Popisovat vozidla Euro 6/VI jako „vysoce znečišťující“ je zcela nepravdivé tvrzení. Od první normy Euro do normy Euro 6 došlo k reálnému snížení emisí z vozidel o více než 90 %.

Naopak zelená skupina Transport & Environment (T&E) výsledek hlasování kritizuje: „Zákonodárci EU by měli přejmenovat návrh zákona o emisích vozidel na Euro 6 F aby se zabránilo plošnému klamání s vydáváním špinavých aut za čistá. Parlament EU podpořil takzvanou normu Euro 7, která výrazně nezvyšuje ochranu ovzduší před znečištěním oproti své předchůdkyni Euro 6. Zachovává stejný limit pro oxidy

Alexandr Vondra při tiskové konferenci k výsledku hlasování Evropského parlamentu

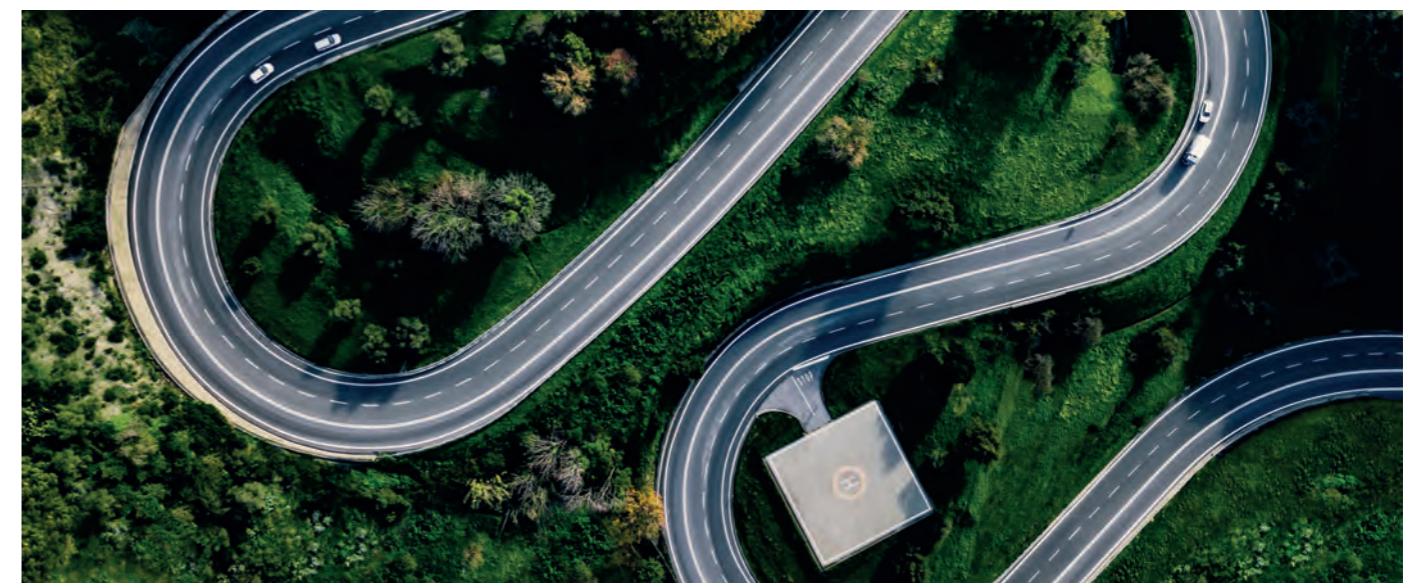


dusíku u automobilů na benzin jako norma Euro 6 a téměř nezlepšuje testování, které má zásadní význam pro zajištění skutečného dodržování limitů.“

Anna Krajinska, manažerka pro emise vozidel a kvalitu ovzduší ve společnosti T&E, uvedla: „Dnes schválená norma Euro 7 je horší než zbytečná. Automobilky ji využijí k ekologizaci vozů, které nejsou téměř o nic čistší než dnes. Poslední norma znečištění, kterou budou muset motory splňovat, je mrtvou literou. Zákonodárci by měli mít tolik slušnosti, aby ji přejmenovali na Euro 6F nebo ji stáhli.“

Evropský parlament nyní zahájí třístranná jednání s Radou EU a Komisí aby rozhodl o konečné podobě zákona. Rada EU podporuje ještě slabší verzi normy Euro 7. T&E uvedla, že pokud zákonodárci během jednání zákon nepřejmenují, měla by Evropská komise využít svou pravomoc a legislativu zcela stáhnout.

Text: Vladimír Rybecký podle podkladů ACEA, AutoSAP a T&E
Foto: ACEA, EP Presse service



Snadnější cesta k elektromobilu

Společnost Volkswagen Financial Services usiluje o to, aby elektromobilita nebyla výsadou environmentálně odpovědných firem a úzké skupiny bohatých motoristů, ale aby její přednosti mohli ocenit i ti zákazníci, kteří hledají nové auto pro svou rodinu.

Pořízení elektricky poháněného automobilu přináší nejen nové technologie, ale současně znamená radikální proměnu přístupu k jeho využívání v porovnání s vozidly se spalovacími motory. Tuto proměnu si ti, kteří s elektromobilitou nemají žádné zkušenosti, nedokáží správně vyhodnotit.

Potenciální zákazníci jsou u nás stále pod přetrvávajícím vlivem negativního přístupu velké části médií k elektromobilitě. Díky tomu mají mnoho předsudků, které přežívají z dob počátků elektromobility a dnes už jsou dávno překonané. I přesto už tři pětiny českých motoristů podle exkluzivního průzkumu VWFS věří, že v elektromobilitě je budoucnost.

Samozejmě je faktem, že pořizovací ceny elektromobilů jsou podstatně vyšší než u srovnatelných vozidel se spalovacími motory. Navíc v České republice nebylo a není v plánu žádné zvýhodnění nákupu elektricky poháněných vozidel soukromými zákazníky (u firemní klientely už se situace mění). I u nás nicméně lze s pomocí financování VWFS pořídit skladové elektromobily Volkswagen ID.3 se zvýhodněním 150 000 Kč nebo v případě vozu Cupra Born dokonce 300 000 Kč.

Zatímco firmy už si při výběru nového vozidla zvykly pracovat s porov-

náním celkových provozních nákladů, u soukromníků tomu tak stále není. Přitom pokud zákazník do svých úvah zahrne i předpokládané náklady na pohonné hmoty a servisní činnosti po dobu plánovaného využívání vozidla, pak porovnání mezi elektrickým pohonem a auty se spalovacími motory nevychází zdaleka nepříznivě. Konkrétní doba, od kdy se elektromobil svému uživateli začne vyplácet, se liší podle jednotlivých modelů a způsobu, jak je vozidlo v praxi využíváno – čím víc toho elektromobil ročně naježdí, tím dříve se začne vyplácet. Ve většině případů je to každopádně mnohem dříve, než je doba splacení úvěru.

Pokud se zájemce o elektromobil rozhodne využít nějakou formu financování, pak může počáteční vysokou částku prodejní ceny rozložit do delšího období a jeho náklady na provoz vozidla nemusejí být vyšší, než pokud by jezdil na benzin nebo naftu. Právě to nabízí společnost Volkswagen Financial Services. Pro financování koupě elektromobilu je možné zvolit jak operativní leasing, tak úvěr. Jednou z novinek v nabídce Volkswagen Financial Services, kterou lze k nákupu elektromobilu využít, je výhodný úvěr Financování CHYTŘE s nižšími měsíčními splátkami. Ten zahrnuje pojištění a zákazník k financování získá předplacený

servis po dobu 5 let zdarma. Měsíční splátka v případě Škody Enyaq iV60 například vychází na 10 431 Kč, což je jen o málo víc než u Škody Kodiaq 1,5 TSI Ambition s 9091 Kč, přičemž náklady za pohonné hmoty jsou u Kodiaqu podstatně vyšší.

„Češi pomalu ale jistě začínají ustupovat od dlouho zažitého modelu ‚koupit za hotové, deset let užít a vůz následně prodat‘. Financování pomocí specializovaného úvěru totiž umožňuje náklady na vůz rozložit

Vratislav Stražil, jednatel společnosti Volkswagen Financial Services



v čase, nechat si našetřené peníze pro nenadálé situace a stávající vůz pravidelně obměňovat za modernější a bezpečnější model. Klienty ale častokrát omezuje výše měsíční splátky. Financování CHYTŘE proto nabízí vše, co tradiční úvěr, díky poslední navýšené splátce ale zachovává extrémně nízké měsíční splátky,” vysvětluje Vratislav Stražil, jednatel společnosti Volkswagen Financial Services.

Na začátku si klient zvolí výši úvěru, výši poslední splátky a délku úvěru. Splátky jsou ve stejné výši mimo poslední, která je navýšená. Na konci se klient rozhodne, jak s poslední splátkou naloží – zaplatí ji jednorázově ze svých úspor, vůz prodá dealerovi a ze získaných prostředků uhradí poslední splátku případně její část nebo požádá o rozložení poslední splátky a vůz dál splácí.

Ve spolupráci s Allianz pojišťovnou společnost Volkswagen Financial Services připravila i speciální pojištění navržené na míru potřebám elektromobilu. Jeho součástí je havarijní pojištění včetně pojištění elektrických kabelů, adaptérů a dobíjecí stanice, dobití vozidla na místě vybití akumulátoru nebo zajištění odtahu k nejbližší dobíjecí stanici (maximálně dvakrát ročně), v případě neprovozuschopnosti vozu z jiného důvodu zajištění a zaplacení odtahu vozu včetně jeho posádky k nejbližšímu autorizovanému servisu, poskytnutí náhradního vozidla a neplatí se

spoluúčast v případě částečného poškození akumulátoru.

Nalezení dobíjecího místa už dnes není o mnoho složitější, než v některých zemích najít čerpací stanici. Přitom praxe ukazuje, že v naprosté většině běžný provoz elektromobilu vystačí s nabíjením z domácího zdroje z běžné sítě jen s patřičným jištěním. VWFS zájemcům o elektromobil nabízí i zprostředkování pořízení domácích nabíjecích míst – wall-boxů. Pro instalaci dobíjecí stanice lze získat i státní podporu z programu Zelená úsporám. VWFS také s mobilní aplikací Chargee nabízí řešení přetrvávajícího problému s možností využití dobíjecích míst od různých provozovatelů, a to nejen pro území České republiky, ale v celé EU.

Spolu s tím, jak se rozšiřuje využívání elektromobilů ve firmách, se rozšiřuje i nabídka těchto vozidel

nabízených jako ojetých po skončení operativního leasingu. Také zde společnost Volkswagen Financial Services zájemcům nabízí zajímavé produkty spojující možnosti financování, pojištění a zajištění servisu. Zájemci si mohou pořídit ojetý elektromobil v perfektní kondici bez dlouhého vyřizování včetně financování na úvěr s pojištěním. Například pro ojeté vozy Škoda program Škoda Plus Chytře nabízí možnost pořízení vozu se stářím do 5 let na úvěr ve spojení s třemi servisními prohlídkami zdarma a prodlouženou zárukou.

Ve spojení s elektromobily panují velké obavy ze stavu akumulátoru po několika letech provozu. Praxe ukazuje, že stav akumulátorů bývá po několika letech provozu většinou lepší, než se předpokládalo. Nicméně pro rozptýlení těchto obav přišli obchodní partneři programu Škoda Plus s certifikátem, který na základě standardizovaného měření uvádí kapacitu akumulátoru v %.

V souvislosti s akumulátory je třeba vyvrátit i další přežívající mýtus, a to, že akumulátory elektromobilů nelze opravit. Všichni servisní partneři koncernových značek, kteří jsou partnery společnosti Volkswagen Financial Services, jsou proškoleni k servisování elektrických vozů, přičemž významná část z nich má navíc i certifikaci pro technicky náročné zásahy spojené s opravou vysokonapěťových okruhů elektrických vozů. Servis elektromobilů je tedy snadno dostupný a v řadě ohledů jednodušší než v případě automobilů se spalovacími motory.



Stalo se...

CELOROČNÍ PNEUMATIKY NOKIAN TYRES SEASONPROOF 1

Nokian Tyres modernizuje svou středoevropskou celoroční pneumatiku Nokian Tyres Seasonproof. Již několik let roste segment celoročních pneumatik nejvíce ve střední Evropě. Celkově se trh za posledních pět let téměř zdvojnásobil. Pneumatiky Nokian Tyres Seasonproof 1 se vyznačují zvýšenou odolností proti opotřebením a větším nájezdem. Jsou určeny pro řidiče, kteří potřebují spolehlivost a prvotřídní bezpečnost pro zasněžené a rozbředlé zimní dny, ale zároveň ocení vynikající výkon a bezproblémový pocit z jízdy v létě. Nová pneumatika byla vyvinuta pro potřeby středoevropských řidičů a je navržena tak, aby byla flexibilní a přizpůsobivá po celý rok. Konstrukce běhounu je přizpůsobena optimálnímu celoročnímu používání a několik inovativních technických řešení zajišťuje maximální bezpečnost, zvýšenou odolnost a nízký valivý odpor. Aby bylo možné ujet ještě více kilometrů, přichází Nokian Tyres Seasonproof 1 s výrazným zlepšením odolnosti proti opotřebením.



DÍLENSKÉ VESTAVBY DO UŽITKOVÝCH VOZIDEL ORSY MOBIL

Společnost Würth představuje novou generaci vestaveb do užitkových vozidel Orsy Mobil. Jedná se o přesné úložné prvky z odlehčených materiálů pro úsporu pohonných hmot. Díky velkému výběru úložných prvků je možné vestavby využít přesně na míru pro jakýkoliv profese od servisních vozidel pro pojízdnou dílnu. Uspořádání veškerého nářadí i materiálu maximálně využije prostor automobilu a zefektivní tak všechny pracovní činnosti. Bezpečnost během přepravy je zajištěna díky zachytným a pojistným prvkům i profesionální instalací zabezpečovacího systému do vozidla. Veškeré úložné prvky jsou kompatibilní s ostatními skladovacími systémy

Würth, díky tomu lze vestavbu kdykoliv přizpůsobit aktuálním potřebám. Orsy Mobil je již 10. generací vestaveb, kterou společnost Würth za 30 let vyvinula. Vestavby se využívají v řadě profesí. Würth ročně svými vestavbami vybaví celosvětově 50 000 užitkových vozidel.



AUTODOC OTEVÍRÁ NOVÉ DISTRIBUČNÍ CENTRUM V CHEBU

Společnost AUTODOC, přední evropský online prodejce autodílů a příslušenství, otevřel v Chebu nové distribuční centrum. Sklad C27 je prvním distribučním centrem společnosti v České republice, kde má firma od roku 2014 e-shop v českém jazyce. C27 v tomto roce denně odbaví přibližně 4000 objednávek a každý den bude odesláno 5000 zásilek do Rakouska a Itálie. V příštím roce budou z Chebu obsluhováni také zákazníci z jihu Německa a Švýcarska. AUTODOC má v současné době v novém logistickém areálu v Chebu víc než 170 zaměstnanců. Do konce roku chce společnost dosáhnout celkového počtu 200 zaměstnanců a v příštím roce plánuje přijmout dalších 250. Od založení českého e-shopu v roce 2014 zaznamenává společnost AUTODOC v České republice trvalý růst. V roce 2022 společnost obsloužila více než 25 000 zákazníků a zpracovala 34 000 objednávek na českém trhu. Výsledkem byl prodej ve výši přibližně 3,3 milionu eur.



OJETÉ VOZY SE OBVYKLE PRODAJÍ BĚHEM 3 AŽ 9 TÝDNŮ

Průzkum společnosti carVertical, která se zabývá zpracováním dat z obchodu s ojetými auty, odhalil, že malé vozy nacházejí nové majitele nejrychleji. Dacia Dokker se v průměru prodává za 25,9 dne, což z tohoto modelu dělá nejrychleji prodáváný vůz v ČR. Za



Nejrychleji prodáváná auta		Nejpomaleji prodáváná auta			
1	Dacia Dokker	25,9	1	BMW 6 series	65,6
2	Suzuki Grand Vitara	28,3	2	Land Rover Range Rover Sport	61,8
3	Kia Stonic	29,1	3	Lexus RX Serie	61,6
4	Opel Crossland X	29,5	4	Land Rover Defender	60,4
5	Toyota Aygo	29,9	5	Toyota Land Cruiser	60,0

Průměrný počet dnů na prodej

Dokkerem následují Suzuki Grand Vitara (28,3 dne), Kia Stonic (29,1 dne), Opel Crossland X (29,5 dne) a Toyota Aygo (29,9 dne). I když prodej několika modelů trvá necelý měsíc, průměrná doba prodeje ojetých vozů v ČR je zdatně delší než na jiných trzích. Vůbec nejpomaleji prodáváným vozem v ČR je BMW řady 6, které se prodá v průměru za 65,6 dne. Delší dobu k prodeji potřebují také Range Rover (61,8 dne), Lexus RX (61,6 dne), Land Rover Defender (60,4 dne) a Toyota Land Cruiser (60 dní). Přestože by se dalo předpokládat, že prodej populárních modelů je snazší, u mnoha z nich tomu tak není. Například prodej Volkswagenu Golf trvá v průměru 46 dní. Nabídka Golfů na trhu je totiž velká. Nejrychleji prodáváným modelem značky Škoda je Octavia (41,8 dne), zatímco Karoq potřebuje nejvíce času k nalezení nového majitele 54 dny.

AXALTA IRUS MIX

Axalta Irus Mix je první plně automatizované míchací zařízení, které zajišťuje maximální ziskovost a poskytuje udržitelné výhody při lakování v autoopravnách. Tento stroj míchá odstíny rychle, účinně a přesně bez jakéhokoli plýtvání.



GOODYEAR PŘEDSTAVUJE LOGO EV-READY

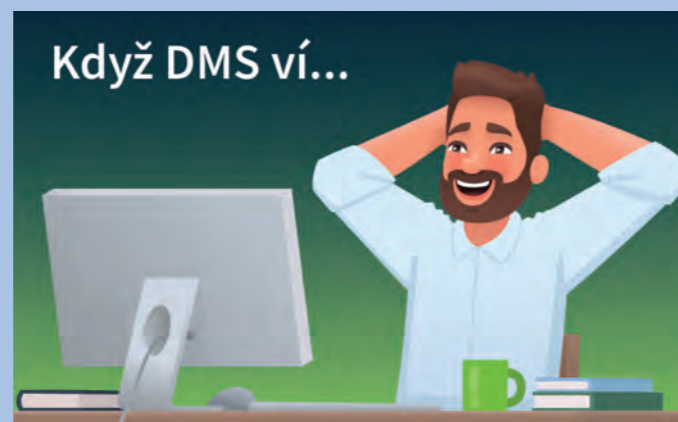
Všechny nové i dosud nabízené pneumatiky Goodyear umožňují poskytovat výjimečnou výkonnost jak vozidlům se spalovacím, tak i s elektrickým motorem. Na tuto skutečnost by mělo poukazovat nově zaváděné logo Goodyear EV-Ready. Nové označení, které se bude od začátku roku 2024 nacházet na bočnici všech nových pneumatik pro trh náhradních dílů, by mělo řidičům poskytovat jistotu při výběru optimálních pneumatik pro jejich vozidlo bez ohledu na to, jakou má pohonnou jednotku. Prodejci by pak mělo pomoci zefektivnit jejich prodejní procesy a zjednodušit správu skladových zásob, protože bude zaznamenáno i v systému PriCat a systému Goodyear MyWay, aby se tak usnadnila identifikace zákazníků.



PÉČE O FIREMNÍ DOKUMENTY SE VYPLATÍ

Dokumenty lze přirovnat k firemnímu zlatu. Nezřídka obsahují cenné firemní údaje, na nichž stojí podnikání celé společnosti. Avšak manažeři mnoha společností se bohužel mylně domnívají, že dokumenty a jejich smysluplná správa je jen méně podstatná administrativní záležitost. Nejtypičtějším způsobem práce s dokumenty je využívání sdíleného disku na centrálním serveru. Sem zaměstnanci do složek ručně ukládají data. O své interní dokumenty by se měli lidé ve firmách zajímat. Elegantní řešení, které může mnoha podnikům pomoci, je DMS (Document Management System), tedy software od základů vytvořený přímo pro efektivní správu veškerých firemních dokumentů. Takové systémy poskytují kromě jiných funkcí také univerzální a obecně použitelné nástroje, jakými jsou výkonné vyhledávání včetně fulltextového, verzování dokumentů, vzájemné propojování souvisejících dokumentů, řízení oběhu pomocí workflow a garantují, že k dokumentu nebude mít přístup nikdo, kdo jej mít nemá. Investice do DMS tedy firmám

může dát jistotu, že budou mít všechny dokumenty bezpečně centrálně řízené a zároveň zjednoduší práce s nimi, což vede k úspoře času i peněz.



NOVÉ REVOLUČNÍ LEŠTIČKY BIGFOOT IBRID OD FIRMY RUPES

RUPES vykročil do budoucnosti leštění. Představuje nové elektrické excentrické leštičky BigFoot s výkmitem 15 mm (HLR15) a 21 mm (HLR21) s technologií iBrid. Díky ní si zákazník může zvolit mezi napájením ze sítě nebo z 18 V Li-Ion baterie s kapacitou 5 Ah, která je dostatečná pro až 40 minut provozu při plném výkonu. Li-ion technologie baterie se vyznačuje spolehlivostí a rychlým nabíjením. Přeprogramovaný excentrický systém leštiček a nová převodová ozubená kola vyrobená z polymeru přináší vyšší efektivitu a uživatelský komfort – snazší manipulaci se strojkem během leštění, minimální hluk a vibrace. Díky výjimečné stabilitě a přesnosti nových leštiček získává uživatel plnou kontrolu nad lešticími pohyby. HLR15 a HLR21 využívají nově vyvinutý bezuhlíkový motor s maximálním výstupním výkonem 350 W. Inovativní LED indikátor na bocích nových leštiček neustále sleduje stav zařízení a signalizuje jak nízkou úroveň nabití baterie, tak přílišný tlak na strojek během leštění. Rupes s novými leštičkami nastavuje nový standard v péči o povrchovou úpravu bezkonkurenčním výkonem, ergonomickým designem a adaptabilitou jako nikdy předtím. Importérem výrobce Rupes pro Českou republiku je společnost Bučan.



ŠKODA AUTO NABÍZÍ CERTIFIKÁT O STAVU AKUMULÁTORU

Na veletrhu e-Salon Škoda Auto prezentovala ucelený koncept elektromobility pro každého. Na smysluplné provozování elektromobilu je navázána řada dalších služeb. Všechny 223 servisních partnerů Škoda Auto Česká republika je proškoleny k servisování elektrických vozů a 37 servisních partnerů má certifikaci pro zásahy spojené s opravou vysokonapěťových okruhů. Servis elektromobilů je tedy snadno dostupný. Vzhledem k tomu, že se elektromobily postupně začínají objevovat i v prodeji ojetých vozů, přišli obchodní partneři programu Škoda Plus s tzv. certifikátem BHC. Ten osvědčuje stav akumulátoru prostřednictvím jeho aktuální zbytkové kapacity. Certifikát měření kapacity akumulátoru BHC dostane zákazník zdarma při nákupu ojetého vozu Škoda Enyaq. Standardizovaný proces měření energetického obsahu vysokonapěťového akumulátoru včetně přípravy vozu metodou BHC trvá okolo 8 hodin. Certifikát uvádí kapacitu akumulátoru v %.



VYVAŽOVACÍ ZÁVAŽÍ PLASTEEL ECO

Vzpomínáte na staré dobré časy, kdy se i na plechová kola osobních aut mohla naklepávat olověná závaží? Dnes už smíte volit pouze mezi ocelí a zinkem, respektive mezi jejich vlastnostmi a konečnou cenou. Co kdyby ale existovalo ještě další řešení – třeba s využitím plastu? Slovenský výrobce Rotobalance nabízí oplastovaná závaží nové generace představující mimořádně zajímavou alternativu k výše uvedeným tradičním variantám zejména proto, že řeší řadu jejich neduhů. Plastový obal je odolný proti korozi, tím pádem nevyžaduje lakování nebo jinou povrchovou úpravu. Spojení s vnitřním tělískem a perkem dosahuje mnohem vyšší pevnosti než například u nýtování. Obě součásti jsou přitom stále z ocele. Výroba tohoto typu závaží je úspornější, ekonomičtější i ekologičtější. A čistě subjektivně mohou

být plastové naklepávačky pro leckoho také pohlednější. Závaží Plasteel Eco jsou dostupné v distribuci Ferdus za doporučenou cenu od 1,50 Kč bez DPH.



KALENDÁŘ SUPERCARS: LIGHTS & COLORS

Stalo se již tradicí, že k obchodním partnerům a přátelům společnosti Servind míří koncem roku originální kalendář Servind. Kalendář v Servindu připravili i pro nastávající rok. Kultovní devadesátková auta tentokrát střídají supersporty. V areálech Servindu, přesněji v zámečnické logistice a tréninkových center pro lakování a karosárnu, zapožívaly jedny z nejvýkonnějších vozů světa. To vše bylo doplněno tajemnou noční atmosférou, barevným nasvícením a kouřovou clonou. „Za kalendářem stojí, stejně jako v minulém roce, fotograf Martin Zeman. V Servindu máme rádi auta a nejlépe ta rychlá a výkonná. Během léta jsme při diskuzích s fotografem došli k myšlence, že v novém kalendáři nesmí chybět opravdu výjimečná auta, se kterými se jen tak často na ulicích nepotkáte. Tohle zadání stoprocentně splňuje na titulní straně zhmotněná Praga Bohema. Pokud zalistujete kalendářem dále, narazíte na Mercedes AMG GT R, Maserati Gran Turismo Trofeo, McLaren 600LT, Lexus RC500 SPORT+, BMW 850i xDrive Cabrio a Lamborghini Huracán EVO,“ říká Tomáš Cafourek, vedoucí marketingu a produktového managementu.



Elektromobily ukazují své slabé stránky

Zpráva TÜV 2024 o technickém stavu provozovaných osobních vozidel v Německu odhaluje vývojové trendy u ojetých automobilů.



Pro TÜV report 2024 bylo vyhodnoceno 10,2 milionu generálních kontrol automobilů, které se uskutečnily od července 2022 do června 2023. Prověřeno bylo 221 různých typů vozidel. Hlavní trendy u ojetých automobilů podle výsledků TÜV reportu 2024 jsou: elektromobily dobývají trh, ovšem často se u nich vyskytují závady v brzdách a zavěšení náprav, vozidla v provozu stárnou, takže poprvé jsou do zprávy TÜV o technickém stavu zahrnuta i auta stará 12 až 13 let, a vzhledem

k modernizaci kontrol testovací organizace požadují přístup k údajům o vozidle.

Výsledky TÜV Report 2024 ukazují, že elektromobily mají při technických kontrolách problémy. Volkswagen e-Golf je nejlepším kompaktním vozem mezi 2 až 3 roky starými vozidly s poruchovostí 2,6 %. Naproti tomu Tesla Model 3 zaujímá v této věkové skupině poslední místo s mírou závad 14,7 %.

„S úspěchem elektromobility se do testovacích center dostává stále více elektromobilů. Testy TÜV odhalily

některé závady typické pro pohon, které jsou významné pro technickou bezpečnost elektricky poháněných vozidel. Závady ve funkci brzd se objevují častěji, než je průměr. Jedním z důvodů je rekuperace, pomocí níž mohou elektromobily zpětně využívat energii při brzdění. Brzdové destičky jsou proto ve srovnání s auty se spalovacími motory méně namáhány, což může vést ke zhoršení brzdného výkonu. Dalším slabým místem mnoha elektromobilů je zavěšení náprav. Zejména u Renaultu Zoe je míra závad u první a druhé prohlídky výrazně akumulátorů. Odpružení náprav mnoha elektromobilů trpí vysokou hmotností trakčních akumulátorů. Výsledkem jsou negativní výsledky při kontrolách a drahé opravy,“ řekl výkonný ředitel asociace TÜV Joachim Bühler při prezentaci TÜV Reportu 2024.

To platí i pro Model 3 od Tesly. Kromě závad na zavěšení náprav má nadprůměrnou závadovost brzd a osvětlení. To řadí Model 3 na poslední místo v žebříčku pro dvou – až tříleté vozy mezi 111 typy aut zkoumaných v této věkové skupině. Přestože je nájezd po třech letech 55 000 km, což je výrazně nad průměrem 41 000 km, ostatní často jezdící vozidla si vedou výrazně lépe.

Joachim Bühler k tomu dodal: „Do jaké míry jsou identifikované defekty vozidla a zda výrobci potřebují vylepšit některé modely, se ukáže v následujících letech.“

Každé páté vozidlo neprojde technickou prohlídkou

Celkové hodnocení zprávy TÜV 2024 ukazuje, že s podílem 20,5 % má každé páté auto v Německu „významné“ nebo „nebezpečné“ závady, a proto neprošlo technickou prohlídkou. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku jde o mírný nárůst o 0,3 %. Odborníci v testovacích centrech TÜV našli „drobné závady“ u 11,2 % vozidel (+0,5 %). Nejméně 0,05 % bylo klasifikováno jako „nebezpečné pro provoz“ a muselo být okamžitě odstaveno. Odpovídá to zhruba počtu 15 000 vozidel.

„V posledních letech nedošlo v Německu k žádnému trvalému zlepšení technické bezpečnosti vozového parku,“ konstatoval Bühler. Vozidla s „významnými závadami“ musí být do měsíce opravena a poté znovu předána do kontrolních středisek. V případě zjištění „nebezpečné závady“ musí majitel zajet přímo do dílny. Bylo tomu tak u 0,5 % všech generálních kontrol nebo u zhruba 150 000 vozidel.

„Pozorujeme dva trendy: životnost vozidel se zlepšuje, rez už není téměř žádný problém. Zároveň explodovaly ceny nových aut. Mnoho spotřebitelů si je již nemůže dovolit a je závislých na ojetém voze,“ upozorňuje Bühler.

Průměrné stáří vozového parku v Německu se neustále zvyšuje a aktuálně je v průměru 10 let. V roce 2023 bude 45 % vozového parku starších 10 let. Vzhledem k rostoucímu významu starších vozů zahrnuje aktuální zpráva TÜV poprvé také vozidla stará 12 až 13 let. Průměrná poruchovost („významné nedostatky“) v této věkové skupině je 28,9 %. Nejzranitelnějšími modely jsou Renault Twingo s 39,9 % a Dacia Logan s 40,9 %. Audi TT, které si majitelé zjevně udržují, vykazují jen 15,0 % a VW Golf Plus 20,7 %.

„Navzdory celkově lepší životnosti jsou starší vozidla problémem pro bezpečnost silničního provozu. Pokud jde o ojetá vozidla, měli by zájemci o koupi znát slabá místa příslušných modelů a vzít v úvahu nutnost pravidelně investovat do údržby a péče o vozidla,“ řekl Bühler.

Celkovým vítězem zprávy TÜV 2024 je VW Golf Sportsvan – podíl dvou – až tříletých vozidel s výraznými závadami je pouze 2,0 %. To je nejnižší hodnota ze všech testovaných vozidel. Na stupně vítězů se dostalo také Audi Q2 s 2,1 % a Audi TT s 2,5 %.

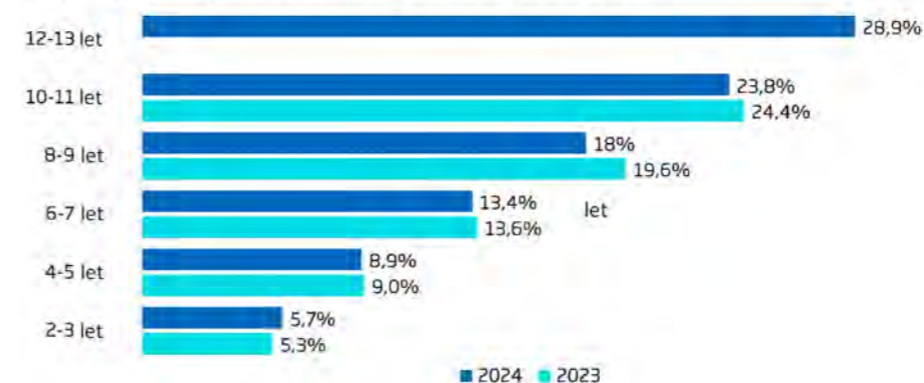
Testovací organizace potřebují přístup k datům o vozidlech důležitých pro bezpečnost

S ohledem na elektrifikaci a digitalizaci vozového parku sdružení TÜV požaduje další rozvoj povinných technických prohlídek. „Test vysokonapětového akumulátoru elektromobilů dosud sestává z čistě vizuální kontroly. S dalšími testovacími body lze zlepšit ochranu před úrazem elektrickým proudem a přepětím. Testovací organizace potřebují lepší přístup k údajům o vozidlech důležitým z hlediska bezpečnosti, aby mohly kontrolovat stav akumulátorů a dalších komponent,“ řekl Bühler.

To zahrnuje i kybernetickou bezpečnost a stav softwaru, protože aktualizace od výrobce ovlivňují funkci a bezpečnost příslušného vozidla. Kromě toho lze analýzu dat použít k efektivnějšímu boji proti rozšířeným podvodům s tachometry. Podle odhadů Evropské komise je údaj o ujetých kilometrech u poloviny všech ojetých aut obchodovaných přes hranice zmanipulována.

Sdružení TÜV je také pro zřízení digitálního registru vozidel. „Digitální registr vozidel mapuje historii vozidla a dokumentuje změny týkající se bezpečnosti a životního prostředí. Kromě dovybavení tažným zařízením, hliníkovými koly a spoileru by zahrnoval také aktualizace softwaru, které ovlivňují jízdní vlastnosti a další funkce vozu. Digitální registr vozidel přináší větší transparentnost na stále důležitější trh s ojetými vozy,“ konstatoval Joachim Bühler.

Podíl významných nedostatků u vozidel podle stáří



Vybrané závady vozů ve stáří 8 až 13 let

skupina	závada	8-9 let	10-11 let	12-13 let
světlomety	tlumené světlomety	4,7%	6,3%	8,2%
	zadní osvětlení	3,9%	5,9%	8,9%
pohon	ztráta oleje z motoru/převodovky	4,2%	8,0%	11,2%
podvozek	odpružení náprav	2,7%	5,0%	7,4%
brzdy	kotouče brzd	3,0%	3,3%	3,6%



Text: Vladimír Rybecký podle podkladů TÜV
Foto a graf: TÜV Nord



Prodloužená záruka jako klíč k věrným zákazníkům ve světě prodeje vozidel

Automobily jsou složité stroje a bez ohledu na značku a kvalitu prodejce může dojít k jejich poruše. Je však možné si sjednat finanční ochranu v podobě prodloužené záruky. Ta dodává řidičům klid na cestách a podporuje loajalitu vůči prodejcům vozidel. Vstupte do světa, kde spokojenost klienta není pouhým cílem, ale závazkem.

Nákup nového automobilu je vzrušujícím okamžikem, ale nese s sebou i finanční zodpovědnost. Nikdy totiž není zcela jisté, zda nedojde k neočekávané poruše. Riziko je vysoké zejména u ojetých vozů, které již nejsou v záruce výrobce. A právě zde vstupuje do hry prodloužená záruka, která chrání peněženku majitelů vozidel před nečekanými výdaji spojenými s mechanickými, elektronickými a elektrickými poruchami vozidla. Nemusí se tak obávat, že nečekaný problém negativně ovlivní jejich rodinný rozpočet. Opravy motoru, převodovky brzd či klimatizace se totiž mohou vyšplhat

na desítky tisíc korun, a to už řada domácností zásadně pocítí.

Klíčový je výběr partnera na pojistném trhu

Prodloužená záruka pomáhá i prodejcům vozidel. Snižuje obavy z nákupu ojetých vozidel a přináší nejen dodatečné příjmy, ale zvyšuje i loajalitu a důvěru zákazníků. Je však nutné si vybrat spolehlivého partnera, se kterým má prodejce vozidel i klient jistotu, že škoda na jeho vozidle bude rychle a kvalitně vyřešená.

Předním poskytovatelem prodloužených záruk na evropském trhu jsou

společnosti působící v rámci skupiny DEFEND INSURANCE GROUP. V České republice je skupina propojená s pojistitelem české pobočky Fortegra Europe Insurance Company Limited, která pokračuje v upisování jejích inovativních produktů jako jsou právě prodloužené záruky.

„U každého pojištění je důležitý zejména zákaznický servis a proces řešení škod a jinak je tomu u prodloužených záruk DEFEND Car Protect. Naši partneři a klienti si chtějí být jisti, že jim pojistnou událost zaplatíme. Zásadní je také, aby se řidiči mohli na silnici vrátit co možná nejrychleji. Proces řešení škod tak neustále vylepšujeme, aby probíhal co možná

nejefektivněji a překonával očekávání našich partnerů a klientů,“ říká Managing Director Andrew Quirke.

Schválení pojistné události do 24 hodin

DEFEND INSURANCE GROUP za rok 2022 zpracovala na 11 trzích, kde v současnosti působí, více než 36 000 škodních událostí a schválila více než dvě třetiny z nich. Za rok 2023 očekává, že objem zpracováváných škod naroste až na 45 000.

„Kompletně vyřešit pojistnou událost umíme i do druhého dne. Pokud klient přistaví vozidlo do partnerského servisu, který nám obratem poskytne všechny potřebné dokumenty a diagnostiku závady a zároveň má kapacitu vůz ihned opravit, může majitel vozu již druhý den vyrazit na silnici. Zpravidla však celý proces trvá 5 až 10 dnů, protože čekáme na dodání podkladů. Po jejich dodání, ale pojistnou událost schvalujeme do 24 hodin,“ popisuje Jiří Voborník, manažer likvidací pojistných událostí pro celou skupinu DEFEND INSURANCE GROUP.

Další výhodou prodloužených záruk DEFEND Car Protect je rozsah proplácených činností. Neproplácí se totiž pouze výměna či oprava krytého dílu, ale i práce servisu. Klient má dále krytý i odtah vozidla do servisu až ve výši 5000 Kč a v rámci doplňkového krytí i náhradní vozidlo.

Pozor na motor, vodní pumpu a turbodmychadlo

K poruše automobilu může dojít bez ohledu na kvalitu značky a pro-

dejce. Stává se to i u zcela nových vozů a riziko stoupá s každým ujetým kilometrem. Podle dat DEFEND INSURANCE GROUP patří k pěti nejporuchovějším dílům motor, vodní pumpa, blok motoru, turbodmychadlo a spojka. Mezi pěti nejnákladnějšími opravami se pro změnu umístilo turbodmychadlo, vstřikovače, vodní pumpa, setrvačnick a hlava válců.

Ověřeno klienty

Důvěra je v pojišťovnictví klíčový prvek a spokojenost klientů je proto na prvním místě. Nejinak je tomu v DEFEND INSURANCE GROUP, která se v rámci Google Reviews může chlubit 4,8 hvězdičkami z pěti a ohodnotilo ji již více než 800 klientů.

„Jsme hrdí na vysoká hodnocení a pozitivní recenze našich klientů. Dokládají, že naše úsilí o poskytování špičkového zákaznického servisu se odráží v naší každodenní praxi a daří se nám naplňovat závazky vůči našim klientům a partnerům,“ doplňuje Gabriela Motejzlková, Country Managerka společnosti DEFEND INSURANCE s.r.o., která je členem DEFEND INSURANCE GROUP v České republice.

Flexibilita pro klienty i partnery

Individuální a partnerský přístup ke klientům i partnerům je jednou z největších výhod spolupráce s DEFEND INSURANCE GROUP. Odráží se nejen v zákaznickém servisu a v řešení škod, ale i v samotném nastavení produktů a spolupráce s partnery.

Prodloužené záruky DEFEND Car Protect mají řadu volitelných para-



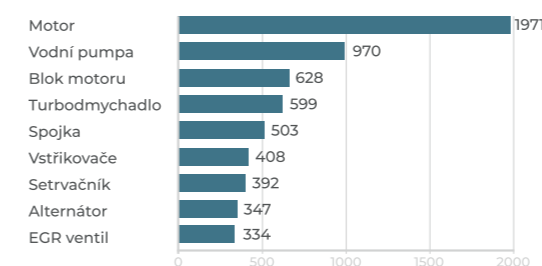
metrů, díky kterým si je klient může nastavit přesně podle svých potřeb a neplatit nic navíc. Navolit si je možné pojistnou dobu, roční nájezd kilometrů i výši spoluúčasti. Obdobně DEFEND INSURANCE GROUP umožňujeme úpravu prodloužené záruky na míru potřebám svých partnerů a jejich zákazníků včetně brandingů s logem a názvem partnera.

„Napříč střední a východní Evropou přinášíme pojistné produkty, které poskytují klientům klid na cestách a zároveň otevírají našim partnerům vynikající příležitost pro růst a rozvoj jejich podnikání díky dodatečným provizím, příjmu z potenciálních pojistných událostí, a především zvýšené důvěry a loajality jejich zákazníků. Vstupte do světa, kde spokojenost klienta není pouhým cílem, ale závazkem,“ vyzývá Gabriela Motejzlková.

Chcete získat silného a spolehlivého partnera na pojistném trhu? Rádi byste začali nabízet prodloužené záruky? Neváhejte se ozvat DEFEND INSURANCE GROUP na e-mail info@defendinsurance.eu nebo na tel. číslo: +420 233 103 111.

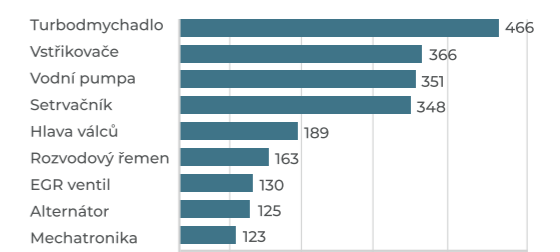
Foto: DEFEND INSURANCE

Nejvíce poruchové pojištěné díly (v ks)



* Data z let 2021 až 2023

Nejvíce nákladné opravy pojištěných dílů (v tisíc. EUR)



* Data z let 2021 až 2023

Služby a oblečení na míru pro každého

Servis i oblečení MEWA je přizpůsobené všem potřebám zákazníků.



Pohodlí na prvním místě

Nelze si nevšimnout, že všichni v dílně nosí stejné oblečení. Jedná se o kolekci MEWA CI – to znamená, že je oblečení opatřeno individuálními nápisy nebo logy pro profesionální vzhled. Patří sem kalhoty s laclem, bundy a kombinézy. CI kolekce je univerzální a skvěle padne i ženám.

„Kalhoty s laclem mají boční kapsy, které jsou ideální třeba na nářadí. Hodně využívám i horní kapsu, kam si dávám propisky nebo papírky na poznámky. V oblečení trávím celou pracovní dobu a je velice pohodlné,“ oceňuje Vanessa Hrdinová.

Řešení bez zbytečných komplikací

Se servisním systémem oblečení MEWA je spokojený také David Wait. Pro firmu je pronájem oblečení

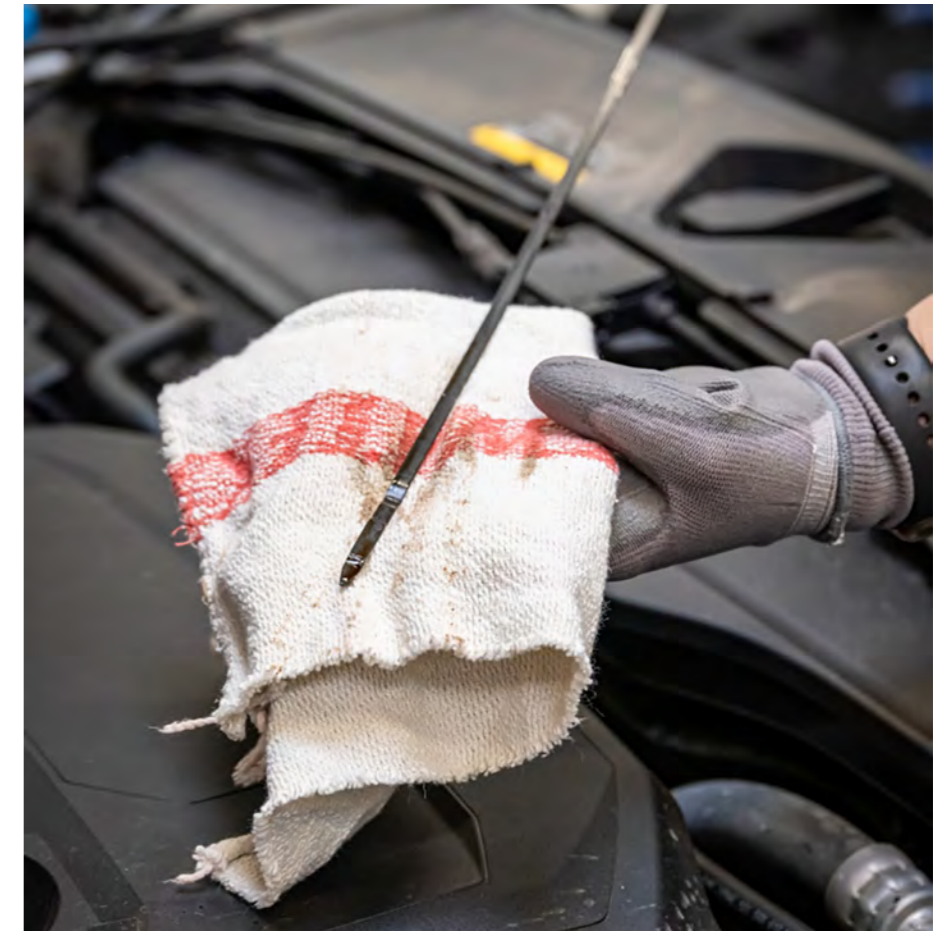
jednodušší než pořizování vlastního. Po dohodě je možné cokoliv změnit a upravit. U bundy a kalhot lze velikosti kombinovat. V případě vrchní části oblečení se dá volit mezi variantou s dlouhým rukávem nebo vestou.

„Před naší spoluprací s Mewou zaměstnanci dostávali oblečení přidělené na rok. Když jim vydrželo i déle, mohli si ho svépomocí upravit. Takže si jeden z automechaniků, poté co jsme přešli na oblečení MEWA, ustříhнул v létě u kombinézy rukávy, jak byl dřív zvyklý. Když se mu oblečení z MEWA vrátilo zpátky, divil se, že jsou rukávy opět na svém místě,“ vzpomíná na úsměvné začátky David Wait.

Jako v obleku od krejčího

Jednou za čtrnáct dní přijede do dílen servisní řidič z MEWA, aby vyzvedl špinavé kalhoty a bundy na odvoz do prádelny. Zároveň přiveze modré pytle na prádlo, které si pracovníci vezmou do šaten a rozdělí si čisté oblečení označené svými jmény. Zatímco zepředu vidíme na laclu kalhot vyšitá loga automobilek, na zadní straně se skrývá i čárový kód, podle kterého se pozná, komu oděvy patří.

Spolupráce Autosalonu Klokočka s MEWA začala čistícími utěrkami.



Vzhledem k tomu, že se osvědčila, přišlo na řadu krátce poté i pracovní oblečení. „Když přijeli zástupci ze společnosti MEWA, kompletně zaměstnankyně a zaměstnanci

změřili, jako kdyby si nechali v salonu šít oblek. Podle toho přišlo oblečení, které padlo na míru přesně tak, jak má,“ říká David Wait. Vše tak skvěle funguje dodnes. A nikdo už si stříhat rukávy u kombinézy nemusí.

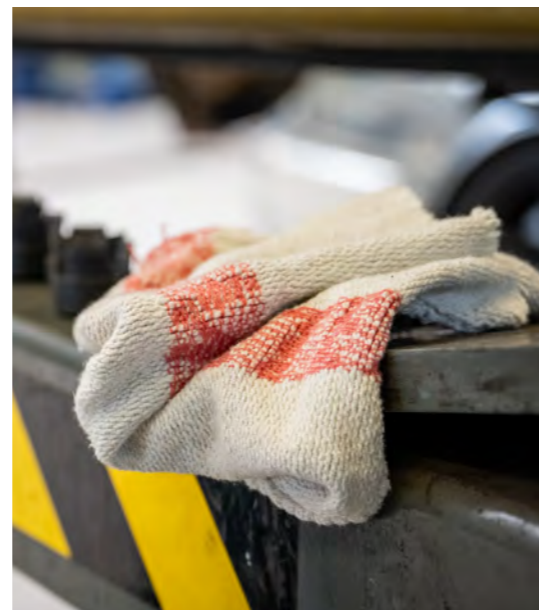
Nad areálem Autosalonu Klokočka v pražských Řepích se vznášejí letadla z nedalekého letiště v Ruzyni. Za prosklenými dveřmi showroomu už ale začíná svět jiných strojů. Procházíme kolem naleštěných aut a před vstupem do dílny nás vítá David Wait, dlouholetý vedoucí servisních služeb značek Audi a Volkswagen. Jeho tým se při každodenní práci může spolehnout na čisticí utěrky a oblečení z CI kolekce MEWA.

Opětovné využití výhod

U jednoho z vozů se sklání automechanika Vanessa Hrdinová

v tmavě šedých kalhotách s laclem. Kontroluje hladinu oleje a otírá měрку o čisticí utěrky MEWAtex s červeným pruhem. „S čisticími utěrkami se mi pracuje moc dobře. Největší výhodou je, že jsou hned po ruce. Nemusím shánět nějaké hadříky nebo papírové utěrky, které jsou dost nepraktické. Jak po stránce savosti, tak i množství,“ říká.

Čisticí utěrky MEWA jsou v dílně vidět skoro všude. „Někdy je spotřeba větší, ale díky vlastnostem čisticích utěrek a jejich savosti se dají použít několikrát. Když utěrku položíte do rozlitého oleje, už ji pak samozřejmě nevyužijete, na jinou práci ale poslouží třeba čtyřikrát,“ říká David Wait.



Z domácí dílny do impéria

Autosalon Klokočka je v České republice známým autorizovaným prodejcem vozů. Všechno začalo tím, když si v roce 1988 Jan Klokočka v suterénu svého domu v pražských Řepích otevřel servisní dílnu. Dnes je Autosalon Klokočka prodejcem pěti značek nových a dvanácti značek ojetých vozů. Kromě toho nabízí operativní leasing, servisní práce nebo půjčovnu aut.

Foto:
MEWA



Rychlý a efektivní míchací stroj Axalta Irus Mix

Společnost Axalta uvedla na trh nejrychlejší plně automatizovaný míchací stroj pro autoopravny Axalta Irus Mix. Na českém trhu jej nabízí společnost Interaction.

Axalta Coating System, přední světová společnost zabývající se nátěrovými a lakovacími systémy, uvedla na trh první plně automatizované míchací zařízení, které zajišťuje maximální ziskovost a poskytuje udržitelné výhody při lakování v autoopravnách. Tento stroj míchá odstíny rychle, účinně a přesně bez jakéhokoli plýtvání.

Míchací zařízení Axalta Irus zcela eliminuje potřebu ručního míchání barev, což výrazně usnadňuje celý proces. Chytré navržené dózy a automatizované procesy zajišťují přesné dávkování.

Axalta Irus Mix využívá zcela nové inovativní obaly Axalta, čímž maximalizuje ziskovost a minimalizuje dopad na životní prostředí, a pomáhá tak zákazníkům v oblasti lakování splnit

nebo překročit klíčové obchodní cíle na náročném autoopravárenském trhu.

Zařízení Axalta Irus Mix završuje jednoduchý tříkrokový proces digitální správy barev Axalta Irus, který zahrnuje skenování – vyhledávání – míchání. V rámci exkluzivního partnerství se společností Santint, předním světovým výrobcem zařízení, Axalta řídila vznik zařízení Axalta Irus Mix od

samého základu návrh konceptu, přes vývoj, design a konstrukci.

„Ve společnosti Axalta jsou inovace ústředním bodem podnikání. Neustále hledáme způsoby, jak zákazníkům pomoci lépe podnikat, umožnit jim pracovat co nejefektivněji a maximalizovat jejich ziskovost. Když jsme uvedli na trh náš digitální proces komplexní správy barev Axalta Irus, tak jsme věděli, že budoucnost tohoto odvětví je v plně automatizovaném míchání barev. Dnes přinášíme tuto technologii, díky níž mohou zákazníci automatizovat a míchat barvy jako nikdy předtím. Axalta Irus Mix doplňuje jednoduchý třístupňový proces správy digitálních barev Axalta Irus, který zahrnuje skenování, vyhledávání a míchání,“ řekl Troy Weaver, senior viceprezident divize Global Refinish, když tuto novou technologii představil v nizozemském Amsterdamu.

Dávkovací pumpy zařízení jsou přesné a odolné. Pro vysokorychlostní dávkování se používají 50 ml píšťková čerpadla s přímým propojením s váhou. Vždy se začíná největším komponentem. Minimální dávkování je 0,05 g. Trysky se čistí automaticky.

Extrémně rychlé robotické rameno vybírá a třese čerpací jednotkou. Dopraví čerpací jednotku do dávkovací pozice a během dávkování vybírá další komponent. V rámci denní údržby se každý komponent 2x denně promíchá pro zajištění jeho správné kvality.

Integrovaný stolek poskytuje prostor pro umístění váhy a míchací nádoby. Zařízení se dodává včetně

přesné váhy do 7,5 kg s minimální přesností 0,05 g. Celý proces míchání je plně viditelný. Zařízení umožňuje přímou komunikaci se softwarem.

Čtyři klíčové pilíře

Časová výhoda

Axalta Irus Mix je díky své patentované technologii nejrychlejší plně automatizovaný míchací stroj na trhu. Na základě zkoušek společnosti Axalta mohou zákazníci pomocí systému Axalta Irus Mix v oblasti opravárenských nátěrů ušetřit víc než 60 % pracovního času ve srovnání s ručním mícháním a eliminovat časově náročnou práci s mícháním.

Optimalizace práce

Použití zařízení Axalta Irus Mix je velmi jednoduché, takže jej nemusí obsluhovat kvalifikovaný technik. Tento proces tak uvolňuje lakýrnyky

pro jiné produktivní úkony během míchání barvy.

Snížení množství odpadu

Zařízení je navrženo tak, aby fungovalo s osvědčeným inovativním systémem dóz Axalta Spies Hecker. Není třeba doplňovat nebo přelévát produkt do speciálních nádob. Dózy jsou opatřeny přesnými dávkovacími víčky, které poskytují přesnou barvu bez zbytečného odpadu.

Ohleduplnost k životnímu prostředí

Ergonomické dózy v různých velikostech jsou vyrobeny z 50 % recyklovaného plastu a svým provedením umožňují využít jejich obsah do poslední kapky a tím šetřit náklady. Vzhledem k tomu, že méně často používané komponenty se dodávají v menších dózách, není nutné investovat do zbytečných zásob méně používaných komponent. Axalta Irus Mix šetří čas, zvyšuje produktivitu.

Plně automatické míchací zařízení pro opravy automobilů

Originální dózy Axalta Spies Hecker

Rozměr zařízení – výška: 231 cm (potřebné 240 cm), hloubka: 72 cm, šířka: 237 cm (+ přístup na pravé straně)

Celkem maximálně 120 pozic komponent
(16 × 1,5 l a 104 × 0,8 l/0,35 l/0,1 l)

Barevná indikace stavu Irus Mix
(žlutá = pracuje, červená = chyba, zelená = připraveno)

Non-Atex

Více informací na www.interaction.cz
(tel.: +420 251 817 493, interaction@interaction.cz)



Servind představil inovativní tažné rameno GYS AIRFIX

V prvním pololetí letošního roku představil Servind svým zákazníkům inovativní tažné rameno AIRFIX DRAW ALIGNER pro opravu prohlubní na povrchových karosářských dílech.

Mnoho zákazníků díky jeho nízké hmotnosti 31 kg a kompaktním rozměrům využilo možnost vyzkoušet jej v plném nasazení přímo ve své dílně. V téměř všech případech zákazník přesvědčil o své užitečnosti a zákaz-

níci si ho obratem objednali. Stal se tak skutečným letošním karosářským bestsellerem.

Díky své inovativní a patentované konstrukci je používání tažného ramene AIRFIX opravdu snadné. Ukořtení tažného ramene je velice rychlé. Fixace základny je zajištěna principem Venturiho efektu, díky němuž je vytvořen potřebný podtlak. Obvodově těsnění přísavné desky nevyžaduje lepení, stačí ho jen usadit, čímž je i jeho případná budoucí výměna snadná a rychlá. Stejně tak rychlá je výměna čtyř gumových podložek, které jsou umístěné ve vzduchové mezeře a které nejen že absorbují tažné síly, ale zároveň také zabraňují nechtěnému stržení těsnění, což samozřejmě zvyšuje nejen jeho odolnost, ale i životnost. Fixace základny je podle zkušenosti možná na většině povrchů dílen.

S tažným ramenem AIRFIX získávají karosáři skutečně výkonného pomocníka, se kterým se stává oprava povrchových panelů karoserie opravdu snadnou. AIRFIX totiž poskytuje tažnou sílu až 350 kg po celé výšce tažného ramene a jeho maximální výška tahu je až 1,30 m. Klikový naviják s pevným lanem o průměru 6 mm disponuje pevností v tahu

1,5 tuny, posuvný systém pro nastavení tažné výšky a úhlový převod umožňující tažení směrem dolů nabízí velmi snadnou manipulaci a přípravu. Vše lze nastavit během několika sekund, a to bez použití jakéhokoliv nářadí.

Ačkoliv GYS AIRFIX nabízí vysoký výkon, není třeba aby tažné rameno vážilo několik set kilogramů. Vývojáři společnosti GYS totiž mysleli i na ergonomii svého produktu, a tak tažné rameno AIRFIX váží pouhých 31 kg a díky dvěma kolečkům se na pracovišti velice snadno přemísťuje. Navíc je AIRFIX vybaven vysoce výkonným tlumičem hluku, který snižuje hlučnost tažného ramene na minimum.

Jedná se bezpochyby o jedno z nejspolehlivějších tažných ramen na trhu.

Více v ukázce:



Servind oficiálním distributorem Wieländer+Schill

Na trh vstupuje s inovativní novinkou WS Roller-Spinner.

Úspěšné působení Servindu v oblasti dodávek produktů a technologií pro karosárny se šíří nejenom mezi zákazníky, ale zaznamenávají ho i dodavatelé a výrobci produktů samotných. O portfolio společnosti Wieländer+Schill stál Servind již před pár lety. Tehdy však byl zástupci společnosti zdvořile odmítnut s tím, že již zastoupení v Česku a na Slovensku mají. O to větším zadostiučiněním bylo, když vedení Servindu během letošního léta obdrželo nabídku stát se jejich dalším distributorem na tuzemském trhu.

Stávající sortiment prvotřídních karosářských dodavatelů CAR-O-LINER, GYS a Cromatec technology tak aktuálně doplní špičkové inovativní produkty Wieländer+Schill. Pestrý sortiment obsahuje kvalitní spotřební materiál, včetně vícebřitých vrtáků do oceli a dalších materiálů, svářečské a nýtovací techniku, vysavače na hliník nebo kompletní pokrokové vybavení multimateriálového pracoviště. To vše je podpořeno mnoha schválenými výrobci automobilů renomovaných značek.

Jedním z inovativních produktů a novinek, které během pár měsíců zajistí nebudou chybět v nejednom servisu či dílně, je univerzální kolo WS Roller-Spinner. Revoluční univerzální kolo je vyrobeno z lehkých termoplastů a umožňuje pohybovat i vozidly se zablokovaným brzdovým systémem nebo poškozeným hnacím ústrojím. V praxi to znamená, že



jsíte pohodlně schopni manipulovat například i s elektromobily bez elektrického napětí nebo vozidly s aktivovanou ruční brzdou, a to díky unikátnímu otočnému středu kola, který můžete nechat buď volně pohyblivý nebo ho zafixovat. Při zafixování kolo slouží jako běžné lakařské náhradní kolo. Pokud střed necháte volný, umožňuje zmíněnou manipulaci s vozidly se zablokovanou brzdovou soustavou, pohonným ústrojím nebo automatickou převodovkou v parkovacím režimu.

Oproti nejrůznějším manipulačním nástavcům na kola, které se bohužel potýkají s nástrahami nerovných a nebezpečných povrchů, dlažebních kostek nebo velkých dilatačních spár, si WS Roller Spinner poradí s každým povrchem. Svě uplatnění najde díky své univerzálnosti a o 40 % nižší hmotnosti proti běžným náhradním ocelovým kolům rovněž u odtahových služeb. V Servindu věří, že hned několik univerzálních kol se stane nezbytným pomocníkem každého servisu.



Nové podkladové materiály Glasurit ProClass

Nová řada materiálů Glasurit ProClass přináší špičkové vlastnosti a efektivní materiály v jednom. Autoopravárenské laky Glasurit pro profesionální uživatele na českém trhu nabízí společnost Toplac.

Efektivita je pro lakovnu klíčová, proto je důležité pracovat se sladěným systémem, který dokonale funguje. Prémiové produkty Glasurit ProClass jsou vytvořené právě tak, aby na sebe jednotlivé fáze lakovacího procesu navazovali a zákazník vytvořil efektivní proces lakování se skvělým výsledkem.

Glasurit řada ProClass byla vytvořena jako koordinovaný systém, který poskytuje řešení, která lze přizpůsobit individuálním potřebám

každé lakovny. Každý produkt řady ProClass je navržen tak, aby poskytoval vysokou účinnost v procesu lakování a zákazník tak profitoval z perfektní kvality s bezvadnou povrchovou úpravou. Díky své rozmanité řadě řešení poskytují ProClass vše, co je potřeba k opakovanému vytváření dokonalého povrchu.

Řada ProClass drží schválení předních výrobců automobilů a díky tomu ji tedy může používat opravdu každá lakovna na trhu.

Inovativní portfolio zahrnuje technologii direct-to-metal (aplikaci na přímý kov), aplikaci „mokrý do mokrého“, spreje a výběr speciálních tmelů. Proces vrchního broušení je tak velmi rychlý a snadný. Nové tmely je také možné použít s ředidly do bezbarvých laků ProClass.

Bezbarvé laky ProClass poskytují vysokou účinnost v kombinaci se špičkovou kvalitou a jsou uživatelsky přívětivé pro všechny potřeby zákazníka. ProClass nabízí rozmanité řešení a vytvoří vynikající povrchovou úpravu

Produkty Glasurit ProClass byly speciálně vyvinuty tak, aby poskytovaly vysokou účinnost v každé fázi procesu lakování a zákazník mohl profitovat z perfektní kvality s bezvadnou povrchovou úpravou



Řada ProClass byla vytvořena jako koordinovaný systém, který funguje v souladu s prémiovými produkty Glasurit a umožňuje vytvářet řešení na míru

v každé fázi lakovacího procesu. Tento účinný čirý lak vytváří špičkový vzhled, který je ideální pro lesk a vyrovnání.

ProClass se soustředí na prémiové zákazníky se svou širokou škálou produktů a použití. A právě díky svému portfoliu má nadstandardní řešení.

Navíc koncept odstínů šedé nabízí také snadnější míchání.

Foto:
Glasurit

Výběr z celkové nabídky:

Tmely

P-B-14 Tmel jemný
P-B-24 Tmel multi
P-B-34 Tmel light
P-B-54 Tmel se skelným vláknem
P-B-67 Stříkáč tmel

Plniče

P-U-10S Základ ve spreji
P-U-32 Tónovatelný plnič
P-U-43 Plnič mokrý do mokrého
P-U-77 DTM základový plnič

Bezbarvé laky

P-C-10 Rychleschnoucí bezbarvý lak
P-C-20 Univerzální lak

Přísady

P-A-914 Přílnavostní přísada na plasty
P-A-920 urychlující přísada

eshop.toplac.cz



Dodáme Vám kompletní materiál do lakovny a karosárny

JEDNODUŠE

Stačí kliknout a můžete lakovat

Všechny produkty na jedné stránce:
maskování – autolaky – leštění
příslušenství do lakovny – a další

TOPLAC

Toplac s.r.o. | Partner pro lakování a karoserie
Pražská 657 | CZ – 29471 Benátky nad Jizerou

Brzdové materiály Ferodo bez mědi pro nákladní vozidla

Ferodo rozšiřuje své portfolio brzdových materiálů s nulovým obsahem mědi i do segmentu OE nákladních vozidel.

Ferodo jako první značka nabídla třecí materiály s nulovým obsahem mědi pro lehká vozidla – s velkým předstihem před průmyslovou legislativou. Materiály vyvinuta tak, aby odpovídaly specifickým požadavkům nákladních vozidel, byly technicky uvolněny v roce 2022, odkdy probíhají první projekty s jejich výrobcí.

Společnost Ferodo, která se v rámci společnosti Tenneco zabývá výrobou brzdových destiček pro originální vybavení (OE) a která jako jedna z prvních začala nabízet brzdové destičky s nízkým a nulovým obsahem mědi, dodává výrobcům lehkých vozidel produkty s nízkým a nulovým obsahem mědi od roku 2012. Na základě tohoto úspěchu byla tato brzdová technologie Ferodo dále

vyvinuta tak, aby odpovídala specifickým požadavkům užitkových a zejména těžkých nákladních vozidel a přívěsů.

První aplikace pro OE

Pokročilé receptury brzdových destiček Ferodo jsou navrženy tak, aby splňovaly současné i připravované ekologické předpisy aniž by došlo ke snížení výkonu destiček, což umožňuje zákazníkům uspokojit trhy po celém světě jedinou specifikací.

V návaznosti na technické uvolnění aplikace pro prvovýrobu nákladních vozidel byly v roce 2022 první brzdové destičky Ferodo bez mědi pro nákladní vozidla uvedeny do sériové výroby pro nákladní automobily na severoamerickém trhu. Další

projekty probíhají po celém světě, přičemž sériová výroba byla připravena na rok 2023.

Složení brzdových destiček Ferodo s nulovým obsahem mědi bylo vyvinuto pomocí tribologického otisku s cílem identifikovat alternativní materiály, které mohou poskytnout stejný brzdový výkon, charakteristiky hluku a vibrací (NVH) a trvanlivost jako tradiční měděné brzdové destičky. Bezměděné třecí materiály Ferodo jsou rovněž kompatibilní s elektronickými parkovacími brzdami, lehčími brzdovými třmeny a brzdovými systémy elektromobilů.

„*Díky podobnému procesu vývoje jsme mohli využít naše zkušenosti s lehkými vozidly, ale skutečné složení materiálů pro těžké aplikace je zcela odlišné. V oblasti lehkých nákladních vozidel se jedná o faktory komfortu a pohodlí, jako je například hlučnost brzd. U těžkých nákladních vozidel převažují otázky bezpečnosti, stability třecích hodnot a koroze vzhledem k velké rozmanitosti aplikací od profesionálních po dálkové, takže odolnost kotoučů proti praskání je zde důležitým parametrem,*“ vy-

světliil Holger Schaus, viceprezident pro globální inženýrství v OE Braking společnosti Tenneco.

Odišné požadavky

V Evropě se elektronické brzdové systémy, které zajišťují správné rozdělení brzdící síly mezi nákladní vozidlo a přívěs, a vysoce účinné sekundární brzdové systémy používají u nákladních vozidel již více než 20 let. Protože tyto brzdové systémy umožňují delší životnost třecích materiálů, nové receptury brzdových materiálů se musí vyrovnat s delším působením koroze a sníženým odváděním energie.

Na druhou stranu u vysoce náročných aplikací na trzích s nákladními vozidly mimo Evropu, kde se nepoužívá elektronický brzdový systém, je požadována vysoká teplotní stabilita, protože těžce naložené nákladní vozy sjíždějící dlouhá klesání mohou vytvářet teplotu až 1000 °C.

Přímé srovnávací zkoušky na kloubových nákladních vozidlech ukázaly, že nové brzdové destičky Ferodo s nulovým obsahem mědi pro originální brzdy odolávají účinkům vysokých teplot a dosahují nebo pře-

kračují životnost běžných materiálů destiček. Kromě parametrů souvisejících s teplotou byly v rámci rozsáhlých provozních zkoušek ověřeny také z hlediska tření, opotřebení, hlučnosti a jejich vlivu na životnost kotoučů pro nákladní vozidla i přívěsy, aby byly pokryty požadavky na různých trzích po celém světě.

Tribologický otisk použitý při vývoji

Vzhledem k tomu, že žádná surovina není přímou náhradou za měď, použila společnost Ferodo proces označovaný jako tribologický otisk k posouzení řady prvků, které by mohly být použity jako alternativy. Výsledkem vývojového úsilí je inovativní kombinace alternativních surovin, které nahrazují měď a zároveň překračují požadavky výrobců na výkon a životnost brzd.

„*Komplexní odborné znalosti společnosti Ferodo v oblasti materiálů umožňují zákazníkům zavádět vhodné brzdové destičky s dostatečným předstihem před legislativními požadavky, což dále zlepšuje ekologické vlastnosti jejich vozidel a eliminuje nutnost nahrazovat materiály*

v pozdějších fázích životního cyklu výrobků vozidel. Společnost Ferodo je lídrem ve vývoji řady tichých, vysoce výkonných brzdových destiček s nízkým a nulovým obsahem mědi,“ uvedl Schaus.

V posledních několika letech legislativa v USA i v dalších zemích po celém světě omezila používání mědi. Většina výrobců vozidel proto usiluje o globální soulad svých nově vyvíjených vozidel, aby eliminovala složitost vyplývající z regionálních rozdílů.

Od roku 2021 je obsah mědi, který dříve dosahoval až 20 %, omezen na méně než 5 % (tj. nízký obsah mědi). Přísnější limity v současné legislativě vyžadují snížení na méně než 0,5 %, což představuje „nulový obsah mědi“.

Společnost Ferodo bude pokračovat ve svém vývojovém úsilí o další snížení obsahu mědi ve složení materiálů brzdových destiček aby umožnila splnění ještě přísnějších budoucích právních předpisů v oblasti životního prostředí.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Tenneco
Foto: Tenneco a Business Wire



V návaznosti na úspěch třecích produktů Ferodo bez obsahu mědi pro lehká vozidla byla tato technologie brzd Ferodo dále vyvinuta tak, aby odpovídala specifickým požadavkům užitkových vozidel, zejména těžkých nákladních vozidel a přívěsů

V návaznosti na technické uvolnění byly první brzdové destičky Ferodo bez mědi uvedeny do sériové výroby pro nákladní vozidla na severoamerickém trhu



Chladit a mazat recyklátem už není sen, nicméně recyklační bariéry přetrvávají

Pouhých 16 let trvalo středočeské rodinné firmě CLASSIC Oil, aby se z obyčejného distributora olejů stala předním výrobcem nemrznoucích směsí a dodavatelem olejů a maziv a jedničkou na trhu v recyklaci glykolových kapalin ve střední Evropě. Firma vybuodovala vlastní recyklační linku, špičkovou laboratoř a vývojový tým, který se zabývá jak inovacemi v oblasti výroby kapalin, tak jejich možnou udržitelností.

Společnost CLASSIC Oil založil v roce 2007 Roman Šroba v Kladně. Na začátku svého působení byla firma pouhým distributorem německých

maziv. Vize rodiny Šrobových ale byla větší – chtěli vybudovat rodinnou firmu se stabilním zázemím, která bude také sama vyrábět vlastní průmyslové kapaliny, spolupracovat s prověřenými

západoevropskými rafineriemi a vyvíjet inovativní průmyslové technologie.

Vize se začala naplňovat v roce 2011, kdy do firmy přišlo několik zaměstnanců z tehdy insolventní společnosti Velvana, skomírajícího výrobce známého fridexu. S know-how Jana Skolila začal CLASSIC Oil ve svém závodě v Kladně vyrábět nemrznoucí směsi (antifreezy) a teplosměnné kapaliny. Následně začalo rozšiřování obchodních zastoupení a firma dnes kromě vlastních značek průmyslových kapalin vyvíjí pro velké i menší klienty i tzv. private label.

„V průběhu několika let se nám podařilo dosáhnout vícero úspěchů. Na trhu s průmyslovými kapalinami jsme prorazili v Česku, v Německu a postupně jsme se obchodně rozšiřovali také do dalších zemí střední Evropy. S nástupem nové generace do



Obvyklý průběh proměny vzhledu od odpadu k recyklátu a výslednému produktu po jednotlivých krocích technologie



Pohled na jedinou recyklační linku na chladicí kapaliny ve střední Evropě

rodinné firmy jsme se ale začali více zamýšlet také nad tím, jakou stopu po sobě zanecháváme pro naše děti a pro budoucnost planety. Přišli jsme na řešení, které nám dávalo největší smysl, a to začít s vývojem technologie, která pomůže zpracovat použité průmyslové kapaliny. Ty se běžně likvidují ve spalovnách, přitom je ale možné je regenerovat a znovu využít,“ říká o prvních myšlenkách recyklace průmyslových kapalin ve firmě Tomáš Šroba, syn zakladatele společnosti, jednatel a obchodní ředitel CLASSIC Oil.

Od instalace linky k Roku recyklace průmyslových kapalin

Recyklace kapalin se stávala reálnější po započatí spolupráce s firmou MEGA a.s., předního českého výrobce membrán. V roce 2016 získala společnost dotaci na vybudování vlastní recyklační linky, vyrobené právě výše uvedeným partnerem, a provozuje ji od roku 2017 v Buštěhradě u Kladna. Každým rokem postupně navyšuje množství kapaliny, kterou na lince

zregeneruje a následně vyrobí nové glykolové směsi s podílem recyklátu. V minulém roce se takto firmě podařilo zpracovat na 360 tisíc litrů kapaliny a letos plánuje směřovat na zvýšení kapacity linky až k půl milionu litrů kapaliny, kterou dokáže ročně zpracovat.

„Od momentu, kdy padlo rozhodnutí se recyklaci začít více věnovat, jsme nezháňeli. Máme vlastní laboratoř, která byla vždy součástí výroby a dnes v ní také vyvíjíme recyklované produkty, provádíme vstupní a výstupní analýzy a ověřujeme kvalitu produktů. Recyklační linka, kterou provozujeme, je jediná svého druhu ve střední Evropě, a jsme tak jedničkou na trhu nejen v Česku, ale také v širším regionu střední Evropy. Můžeme se pyšnit tím, že za dobu, co linku provozujeme, už jsme zregenerovali více než milion litrů glykolových odpadů a každým rokem navyšujeme množství regenerované kapaliny,“ doplňuje technický ředitel Skolil.

Téma recyklace ale není pro všechny jenom pozitivní. „Pořád bojujeme s nepodloženými tvrzeními o recyklaci, která se na trhu

šíří. Rozhodli jsme se proto v tomto tématu začít dělat osvětu mezi našimi obchodními partnery i odbornou veřejností. Rok 2023 jsme proto prohlásili za Rok recyklace průmyslových odpadů. Chceme ukázat, že recyklace dává smysl po ekonomické i environmentální stránce, a hledáme partnery, kteří nám pomohou recyklaci prosazovat,“ komentuje jednatel Tomáš Šroba.

Překážky a přínosy recyklace

Recyklaci průmyslových maziv a olejů se v Evropě věnuje více než 30 rafinerií, společně recyklují na milion tun olejů ročně a dalších 700 tisíc tun se využívá energeticky. I přesto recyklace průmyslových kapalin není tématem dne. Různé studie mapují plastové a stavební odpady či bioodpady a o tom, co se děje s kapalinami z aut či klimatizací v budovách, se už člověk jednoduchým vyhledáváním mnoho nedozví.

„Legislativa tlačí na ozelenění evropských ekonomik. Existují různé iniciativy například na omezení jed-



Firma Classic Oil brzy dosáhne 50 zaměstnanců a stane se středně velkým podnikem

norázových plastů, developeři staví budovy se zelenými certifikacemi, tlačí se na větší účinnost ve výrobě i v provozu firem. Když ale někomu řekneme, že použité chladicí kapaliny z vozidel či budov pročistíme, regenerujeme a následně využijeme pro výrobu nového produktu, často se setkáme s nepochopením nebo přímo nedůvěrou vůči kvalitě našich produktů," říká o negativním vnímání recyklace Jan Skolil.

Samotná recyklace má přitom mnoho přínosů. Pokud zůstaneme u vlivu na životní prostředí, tak využitím recyklační technologie se ročně ušetří (už jenom díky jediné recyklační lince společnosti CLASSIC Oil) tisíce tun primárních materiálů. Finanční přínosy recyklace jsou také nezanedbatelné.

„Použité průmyslové kapaliny jsou z podstaty věci klasifikované jako nebezpečný odpad, a jejich likvidace má proto velice specifické a přísné podmínky. Nejčastěji se využívá spalování tohoto odpadu, na čemž je ale komické, že je sám nehořlavý, takže je nutné tento proces dotovat drahým palivem. V případě regenerace a recyklace je cena za zpracování materiálu poloviční než v případě spalovny nebo penetrace do cementu, a navíc dokážeme zachovat materiál v oběhu pro další využití," popisuje Jan Skolil.

„Recyklace ale bohužel není řešením pro všechny druhy kapalin. Zpracovat dokážeme pouze ty, které nejsou příliš znečištěny oleji, rzí nebo

jiným druhem odpadu. Proto také apelujeme na naše partnery, aby včas mysleli na výměnu teplosměnných kapalin v budovách a dopravních prostředcích. Ušetří tak nemalé částky za likvidaci odpadu," doplňuje specialista vývoje Olga Pleyer.

Firma za největší překážky recyklace považuje byrokracii a neinformovanost. „Problémem nejsou ani tak technologie. Ty jsou dostupné a na velice dobré úrovni. Aktuálně máme možnost navýšit kapacitu pro recyklaci o 40 %, do určité míry je však problémem nedostatek odpadů, který neodpovídá ročnímu prodanému množství nemrznoucích směsí. Naší technologií dokážeme regenerovat kapaliny až s 90% zachováním materiálové účinnosti, což je velice vysoké číslo. Narážíme ale na byrokracii. Je velmi obtížné dovézt k nám použité kapaliny ze zahraničí, dodavatel a přepravce kapaliny na to musí získat speciální povolení a toto povolení mít pro každou zemi, skrze kterou kapaliny poveze. Skládá se také vysoká finanční záruka pro případy, že by kapalina nebyla vhodná k recyklaci a musela se zlikvidovat. V případě Česka zase mnoho subjektů ani o možnosti recyklace neví, a proto rovnou posílají své kapaliny k likvidaci, v horším případě je vypouštějí do kanalizace. Ano, i to se děje," vysvětluje situaci Skolil.

Situaci paradoxně neprospívá ani fakt, že CLASSIC Oil je jediným zpracovatelem glykolových kapalin

v Česku, a ve svém odvětví tak prakticky nemá konkurenci. Kvůli tomu nemůže být ve veřejných zakázkách kritérium recyklace zohledněno.

„Odpad dokážeme zpracovat a z použité kapaliny vyrobit zcela nové kvalitní produkty, které splňují veškeré normy a představují prokazatelně nižší zátěž pro životní prostředí. Jsme ale jediní s recyklační linkou tohoto typu u nás, a proto (kvůli administrativním pravidlům veřejné soutěže) nemůže být možnost recyklace zohledněna v zakázkách. Ze stejných důvodů nám Ministerstvo životního prostředí odmítá vypracovat metodiku pro udělení známky ekologicky šetrného výrobku. Znamená to, že ani informace o recyklaci chladicích a teplosměnných kapalin nejsou dostupné široké veřejnosti, a to je škoda. I proto teď hledáme partnery, kteří nám pomohou trh edukovat a téma recyklace zde prosazovat," komentuje Skolil.

Cílem CLASSIC Oil je dál rozšiřovat jejich aktivity v oblasti recyklace průmyslových kapalin a téma recyklace v Česku prosazovat. Společnost aktuálně hledá strategické partnery, kteří jí pomohou se šířením osvěty zejména u odborné veřejnosti. Rok 2023 je proto pro CLASSIC Oil Rokem recyklace průmyslových odpadů.

Foto:
CLASSIC OIL

Kompletní servisní knížka výrazně zvyšuje hodnotu ojetých vozů

Obchod s ojetými vozy zažívá boom. Nespočet vozidel mění rok co rok majitele. Přitom nezáleží na tom, zda je požadované vozidlo pořízeno privátně nebo prostřednictvím prodejce. Servisní knížka je a zůstává rozhodujícím kritériem při nákupu.

Pozor na falešné údaje

Každý den se prostřednictvím nesčetných online portálů kupují a prodávají tisíce ojetých aut. Kolem 50 % všech nákupů se uskutečňuje prostřednictvím prodejců a 50 % prostřednictvím privátních osob. Zatímco privátní prodej je obvykle o něco levnější, nákup a prodej prostřednictvím prodejce ojetých vozů nabízí na druhou stranu větší jistotu pro kupujícího. Při nákupu spotřebního zboží přes internet hrozí vždy vysoké riziko podvodu v důsledku nesprávných nebo falešných informací ze strany prodávajícího. A právě zde je správně vedená a kompletní servisní knížka důležitým kritériem při nákupu.

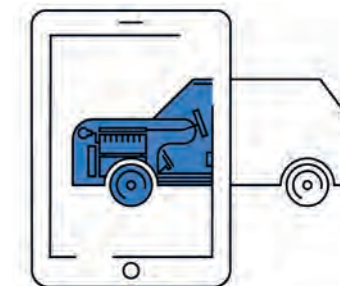
Pokud je servisní knížka průběžně a řádně vedena, obsahuje všechny informace a podrobnosti o činnosti, které byly na vozidle v minulosti provede-

ny. Nabízí tak naprostou transparentci při nákupu a prodeji ojetých vozů a zaručuje kupujícímu, že všechny servisní prohlídky byly provedeny v souladu se specifikacemi výrobce a že vůz byl pravidelně servisován. Právě to bývá často rozhodujícím faktorem pro pořízení ojetého vozu či proti němu.

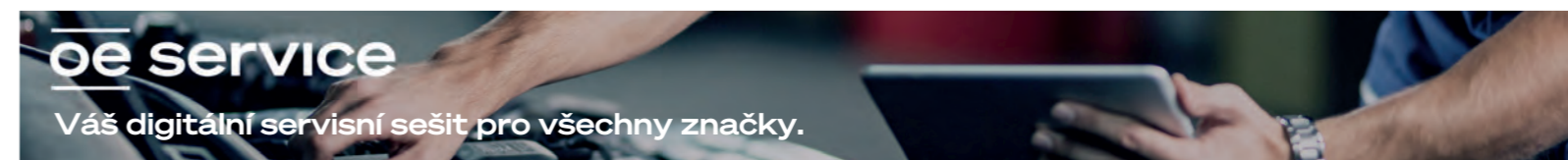
Každý třetí vůz má digitální servisní knížku

Většina velkých automobilových výrobců dnes nabízí digitální verzi servisní knížky. Digitální servisní knížka má dnes ve střední Evropě už asi každé třetí auto. Ta se ve srovnání s papírovou knížkou nemůže ztratit. Je také odolná proti padělání a manipulaci.

To je však spojené s velkým administrativním úkolem. Každý výrobce má totiž jiný vlastní (jiný)



portál. Výsledkem je mnoho různých procesů a technických požadavků. S www.oeservice.eu je to jednodušší. Online platforma podporuje dílny v přístupu k digitální servisní knížce. Na internetových stránkách servisu oe je možné po velmi jednoduché registraci provést servisní zápisy pro téměř každou značku. Průměrně tak dílna potřebuje na zadání méně než 1 minutu. O zbytek se postará tým oeservice.eu.



Stalo se...

GOODYEAR DRIVERHUB NA PORTÁLE MERCEDES-BENZ TRUCK APP

Společnost Goodyear oznamuje, že mobilní aplikace Goodyear DriverHub byla zahrnuta do nabídky portálu Mercedes-Benz Truck App. Jako partnerská aplikace podporuje silniční nákladní dopravu tak, že řidičům a dopravním nabízí další údaje o vozidle v reálném čase, efektivitě jízdy, konkurenceschopnosti a udržitelnosti díky okamžitému přístupu k informacím o stavu pneumatik. Spolupráce Goodyearu a Mercedes-Benz Truck se tak rozšiřuje o telematické služby. Portál Mercedes-Benz Truck App je digitální tržiště, jež vybavuje vozidla aplikacemi pro zvýšení komfortu a efektivity provozu. Nyní jako oficiální partnerskou aplikaci přivítal i aplikaci Goodyear DriverHub. Aplikace Goodyear DriverHub byla navržena tak, aby řidičům a provozovatelům vozových parků poskytovala nepřetržitý tok přesných údajů o jejich pneumatikách. Aplikace nabízí v reálném čase informace, které generují řešení Goodyear pro správu pneumatik jako jsou systémy Goodyear TPMS, Goodyear CheckPoint a Goodyear DrivePoint.



CUPRA SLAVÍ ÚSPĚCH NA FLEETOVÉM TRHU

Značka Cupra uzavřela další úspěšný obchod na fleetovém trhu. V plzeňském Autocentru Šmucler převzali zástupci Skupiny ČEZ flotilu 34 elektromobilů Cupra Born, které budou sloužit ke služebním cestám po celé České republice. Elektromobily Cupra Born dodané Skupině ČEZ poskytují nejvyšší výkon 170 kW (231 k) a disponují akumulátorem o využitelné kapacitě 77 kWh,

kteří umožňuje maximální dojezd 548 km. Skupina ČEZ pokračuje v rychlé proměně svého vozového parku ve flotilu ekologických aut. Většina z něj by měla v souladu s platným ESG závazkem ČEZ do roku 2030 sestávat z plně elektrických vozidel. Do konce letošního roku chtějí energetici jezdit ve 150 elektromobilech.



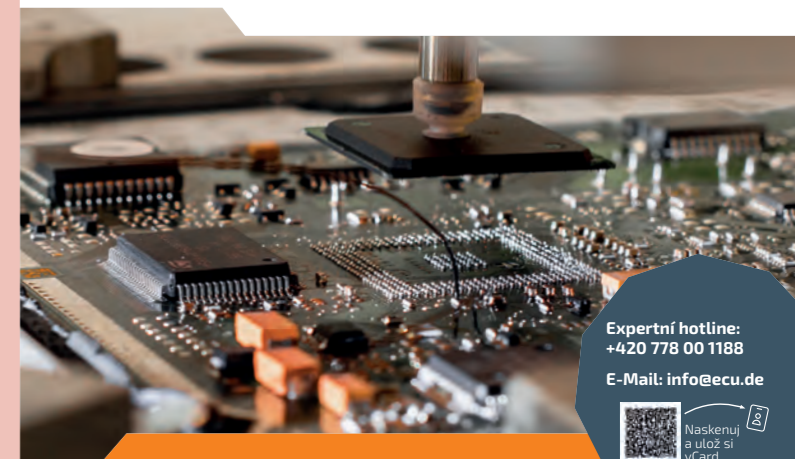
NOVÝM MAJITELEM ARRIVY SE STALA SPOLEČNOST I SQUARED

Skupina Arriva má nového majitele. Vedení společnosti Deutsche Bahn podepsalo kupní smlouvu o prodeji skupiny Arriva se společností I Squared. I Squared má za sebou investice do infrastrukturních společností – od firem zabývajících se energetickými řešeními po společnosti poskytující dopravní a logistické služby jako je skupina TIP. I Squared se zavázala poskytnout společnosti Arriva kapitál na investice do rozvoje a zlepšování služeb ve veřejné dopravě. Ty po restrukturalizaci zajistí Arrivě další růst a zlepšení služeb v deseti zemích Evropy vč. České republiky. Arriva nadále pokračuje v přípravě projektů na modernizaci vozového parku s cílem snížení emisí ve veřejné dopravě. Německá státní železniční společnost Deutsche Bahn se v minulosti pokoušela prodat části Arrivy, aby získala hotovost na snížení svého dluhu a investice do domácí infrastruktury.



TATRA PHOENIX PRO ZEMĚDĚLSTVÍ

V německém Hannoveru se konal tradiční veletrh Agritechnica, jedna z největších výstavních událostí v oblasti zemědělských technologií a strojů na světě. Společnost Tatra Trucks má ve svém výrobním portfoliu několik modelových řad těžkých a středních nákladních automobilů pro různé segmenty v široké škále verzí. Základ produkce pro civilní trh představuje modelová řada Tatra Phoenix, která se uplatňuje v zemědělství, ve stavebním a těžbařském průmyslu, v komunálních službách i při údržbě silnic nebo u hasičů a záchranářů. Během veletrhu Agritechnica Tatra Trucks představila speciální vůz Tatra Phoenix Euro 6 v provedení návěsový tahač s podvozkem v konfiguraci 4x4 určený pro provoz se zemědělskými návěsy. Automobil je vybaven unikátním a prověřeným podvozkem koncepce Tatra s centrální nosnou rourou a nezávisle zavěšenými polonápravami s pohonem všech kol, přičemž je uzpůsoben pro pohyb jak na zemědělských plochách, tak na běžných silnicích. Posádka má k dispozici střední tzv. spací dvoumístnou kabinu s lůžkem, pod níž je úložný prostor. K výbavě kabiny patří i závislé vodní topení a nezávislý systém vytápění a klimatizace Airtonic. K pohonu slouží motor Paccar MX-11 o výkonu 330 kW, který je spojen s automatickou převodovkou Allison 4500PR s retardérem. Maximální hmotnost vozu činí 20 t, maximální zatížení každé nápravy vozu může dosahovat 10 t, maximální hmotnost soupravy vozidla a návěsu je 44 t.



Expertní hotline:
+420 778 00 1188
E-Mail: info@ecu.de



Naskenuj
a ulož si
vCard

Testování & Opravy autoelektroniky

- Know How:** 20-leté praxe v oboru, vlastní vývoj
- Nabídka:** Nejširší portfolio jednotek na trhu
- Kvalita:** ISO 9001, preciznost a spolehlivost oprav
- Záruka:** Vše „Made in Germany“ s 2-letou zárukou



Tradice
se snoubí
s inovací.
Od roku 1914.

ecu.de - Značka společnosti
Glaubitz GmbH & Co. KG
Görlitzer Straße 53, 02763 Zittau

Výhody oprav v ecu.de:

- levnější než nový díl
- záruka jako na nový díl
- bez nutnosti dalšího programování
- u funkčního dílu lehčí stanovení příčiny závady na vozidle
- doporučení pro další postup

Neváhejte nás kontaktovat

www.ecude.cz
Expertní hotline: +420 778 00 11 88
E-Mail: info@ecu.de





Nová generace Renault Master

Renault na jaře 2024 uvede novou generaci lehkých užitkových vozidel Master se širokou nabídkou nástaveb.

Renault představil čtvrtou generaci modelu Master jako „multienergetický aerovan“, všestranné a propojené lehké užitkové vozidlo optimalizované pro městský provoz. Díky novému aerodynamickému designu s kratší kapotou, plošším čelním sklem, stejně jako novou linií střechy a užší zádí je součinitel odporu vzduchu nižší, což přináší o 21 % sníženou spotřebu resp. emise CO₂ ve srovnání s předchozí generací.

Při uvedení na trh budou k dispozici čtyři turbodiesely s výkony 77 kW (105 k) až 125 kW (170 k) a dvě elektrické varianty E-Tech s 96 kW (130 k) nebo 105 kW (143 k) a akumulátory o kapacitě 40 kWh nebo 87 kWh pro dojezd až 410 km. Zákazník bude mít na výběr mezi pohonem předních a zadních kol. Verze se spalovacími motory budou vybaveny novou devítistupňovou automatickou převodovkou.

Renault Master bude k dispozici v pěti variantách: podvozek s kabinou (L2, L3), plošina k dostavbě (L2, L3), furgon (L2H2, L3H2), furgon

s prodlouženou kabinou (L2H2, L3H2) a minibus. Vozidlo je možné objednat už z výroby se skříňovou nástavbou jako jsou sklápěcí valník anebo furgon pro zásilkové služby. Velké množství mechanických a elektrických předpříprav usnadňuje montáž dalších nástaveb a vybavení. Renault Trucks navíc nabízí čtyři sady pro další personalizaci vozidla: Delivery pro snadnější doručování, Parking Assist pro snadnější manévrování v centrech měst, Storage pro optimalizaci

nákladového prostoru a Driver Assist pro maximální bezpečnost řidičů a účastníků silničního provozu.

Master nabízí ve standardní výbavě 10,1" centrální displej, indukční nabíječku, kompatibilitu s Apple CarPlay a Android Auto, přístup ke službám Google a klimatizaci. Elektrické verze E-Tech mají ve standardní výbavě také digitální přístrojovou desku a funkci V2X pro připojení externích zařízení.

Zkrácený rozvor a menší poloměr zatáčení zlepšuje ovladatelnost a ulehčuje manévrování zejména v městském provozu.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Renault**



AutoTablet.cz

Každou neděli zdarma informace o autech a všem zajímavém kolem nich.

Stručné, přehledné, čitelné i v telefonech.

Stačí jen zadat e-mailovou adresu na **www.autoweek.cz** nebo **www.autotablet.cz**.

Stejně jednoduše lze odběr e-magazínu odhlásit.



Ne každý chápe, jak nám Německo zavařilo

Tisková zpráva Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia o bezprostředních dopadech Green Dealu na silniční dopravu.



Možná se zdá titulek nadsazený, ale z pravidelného šetření Sdružení ČESMAD Bohemia mezi silničními dopravci takový závěr vyplývá jednoznačně. Barometr nákladní dopravy tentokrát přinesl dvě negativní zprávy.

Tou první je historicky nejhorší situace v očekávání množství zakázek pro příštích šest měsíců. Jen pětina dopravců na ně vyhlíží optimisticky, což je o 20 % horší než v létě. To znamená, že se ještě dlouho nedočkáme oživení ekonomiky.

Doprava je spolehlivý indikátor. Než se něco vyrobí, musí se přivézt materiál, než se něco prodá, musí zařadit dodávka zboží.

Tou druhou je zavírání očí zákazníků před zdražením veškeré silniční dopravy do a z Německa nebo přes něj tranzitující, a to kvůli navýšení mýtných sazeb, které schválil německý parlament. Rozhodnutí padlo jen měsíc před účinností. Přes 40 % zákazníků zatím nepotvrdilo, že akceptují vyšší ceny za přepravu, naopak 20 % již ceny upravuje.

V Německu bude od 1. prosince příplatek CO₂ pro kamion, tj. nákladní soupravu nad 18 t s pěti a více nápravami a motorem Euro VI činit 0,158 eura (3,90 Kč/km), což je zvýšení stávajícího poplatku o 83 %. Pro lepší představu, jaký nárůst v nákladech dopravců to představuje, je to stejné, jako kdyby ze dne na den poskočila cena nafty na stojanech cca

o 15 Kč. Kamion samozřejmě nejede jen po dálnici, ale dálková přeprava ji využívá dominantně. Například jen za německý úsek při cestě do Hamburku zaplatí od 1. prosince český dopravce o 2000 Kč víc za tranzit do Francie přes Německo si připlatí přes 60 eur.

Generální tajemník Sdružení ČESMAD Bohemia Vojtěch Hromíř situaci komentuje: „Podle našich zjištění si zákazníci silniční dopravy zatím nepřipouštějí, že Green Deal na ně začíná dopadat. Málokdo očekával, že se německé zpoplatnění infrastruktury skutečně takřka zdvojnásobí, obzvláště když avizovaný nárůst v ČR od 1. března je 15 % a třeba v Rakousku od ledna pouhých 7,4 %. Není v silách žádného silničního dopravce pokrýt ani zčásti německé zdražení mýta z vnitřních zdrojů, když se marže v tomto oboru pohybují v řádu několika jednotek procent. Navíc dopravci musí zakalkulovat i vyšší zpoplatnění prázdných přejezdových kilometrů. Zdražení služeb silniční dopravy je nevyhnutelné a lze očekávat, že jej pocítí nejen importéři, ale celá naše exportně zaměřená ekonomika.“

Text: **Martin Felix,**
ČESMAD Bohemia
Foto: **presseportal/Timocom**
a **presseportal/UFOP**



Scania 500 S Super



Potenciál k úspoře

Scania Super v nejvýhodnější emisní třídě pro nový výpočet německého mýta.

Od začátku prosince 2023 přechází Německo na nový systém výpočtu mýtných poplatků, který se odvíjí od emisí CO₂. Pohonné ústrojí Scania Super si díky důrazu na efektivitu a spotřebu paliva, která je v porovnání s předchůdci nižší o 8 %, připsuje další výhodu. V nejobvyklejších konfiguracích pro dálkovou přepravu se s přehledem drží v nejlepší emisní třídě určené pro vozidla na naftu. Provozovatel díky tomu může podle velikosti flotily a ročního nájezdu ušetřit tisíce eur.

„Když jsme na trh uváděli nové pohonné ústrojí Scania Super, byla jasným benefitem o osm procent nižší spotřeba paliva, teď se přidává další: o 4,6 % nižší sazby německého mýtného v porovnání se staršími vozidly,“ říká obchodní ředitel Scania CER Marian Mráz.

Mýtné sazby se v Německu nově stanovují podle typu vozidla a emisí oxidu uhličitého přepočteného na jednotku dopravního výkonu, tunokilometr. Vychází se přitom z údajů v dokumentaci k vozidlu, na jejichž základě se mu přiřadí jedna z pěti emisních tříd. Dvě nejvyšší (4 a 5) jsou určeny pro čistě elektrické nebo hybridní vozy.

„Z naší zkušenosti vyplývá, že tyto měrné emise pro většinu konfigurací Scania Super, včetně těch nejoblíbenějších pro dálkovou dopravu, vychází tak, že vozidla Scania Super spadají do emisní třídy 3. To je ta pro neefektivnější naftová vozidla,“ vysvětluje Marian Mráz.

Pro srovnání: vozidlo zařazené do emisně nejhorší třídy 1 platí podle sazebníku (stav ke 4. 12. 2023) za 1 km jízdy po dálnicích v Německu 0,348 eur, pokud by bylo ve třídě tři, zaplatí 0,332 eur/km. U jednoho automobilu,

který ročně najede po Německu 50 000 km, to může znamenat úsporu ve výši 4800 eur, tedy téměř 120 000 Kč během šesti let provozu.

Mezi konfigurace Scania Super spadající do třídy 3 patří například dvounápravové tahače s motory o výkonu 460 nebo 500 k a spacími kabinami řad R a S. Stejně tak to platí i pro třinápravový podvozek 6x2 určený typicky pro tandemové soupravy. Důležité je však nezapomenout na pneumatiky s nízkým valivým odporem a na aerodynamické prvky, jako jsou boční zábrany.

„Výhodou pro naše zákazníky je to, že jim zařazení do emisní třídy sdělí s velkou jistotou již prodejce při konfiguraci vozidla,“ dodává Marian Mráz.

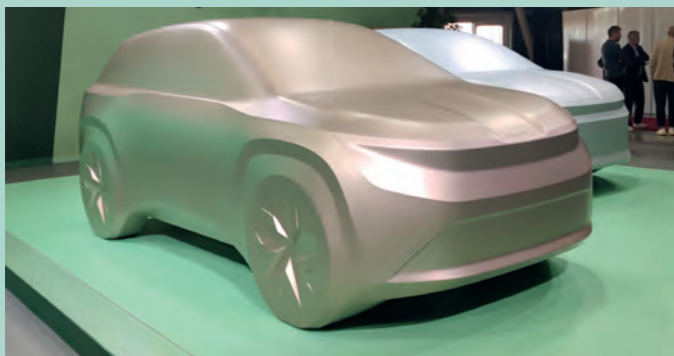
Emise CO₂ se budou v dohledné době propisovat do výše provozních nákladů větší a větší měrou. Od jejich výše se totiž budou odvíjet mýtné systémy i v dalších evropských zemích.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů Scania
Foto: **Scania**

Stalo se...

ŠKODA AUTO PŘEDSTAVILA SVŮJ POHLED NA ČISTOU MOBILITU

Na veletrhu e-Salon 2023 Škoda Auto naznačila svou elektrifikovanou budoucnost. Škoda Auto chce do roku 2030 dosáhnout 70% podíl elektromobilů na svém celkovém prodeji v Evropě. Očekává, že v Evropské unii se prodej nových elektromobilů vyrovná prodeji vozů se spalovacími motory kolem roku 2028. V České republice bude tento přechod pomalejší, průtnutí prodejních křivek obou typů pohonu by mělo nastat po roce 2032. Aby to bylo možné dosáhnout, Škoda Auto do roku 2026 uvede na trh minimálně tři další elektrické modely. Dva z nich – kompaktní SUV Elroq a městský elektromobil segmentu A0 – byly v Letňanech k vidění ve formě skulptur. Pro automobilový průmysl v České republice je důležité, že ve velkém vyráběné kompaktní SUV Elroq se bude vyrábět v Mladé Boleslavi. Škoda Auto také potvrdila, že rovněž nová generace modelové řady Enyaq a připravované velké sedmimístné SUV na bázi konceptu Vision 7S se rovněž budou vyrábět v České republice. Naproti tomu nejmenší model A0 se bude vyrábět společně se svými sourozenci ID.2 a Cupra ve Španělsku.



KONCEPT VÍCEÚČELOVÉHO ELEKTRICKÉHO MINIVANU TOYOTA

Toyota na veletrhu v Tokiu představí kompaktní, všestrannou skříňovou dodávku Kayoibako s elektrickým pohonem. Strukturu vozidla lze flexibilně přizpůsobit potřebám zákazníků. Kayoibako je jen 399 cm dlouhý prostorový koncept, který představuje budoucnost mobility. Slovo Kayoibako odkazuje na konfigurovatelné přepravní kontejnery pro bezpečnou a efektivní přepravu dílů a produktů mezi zařízeními. Ty jsou dimenzovány tak, aby vytvářely nulový odpad a byly schopné uspokojit

různé potřeby. Toyota Kayoibako může být používána jako dodávkové vozidlo, jako minibus nebo jako rodinný vůz i jako vozidlo pro osoby s omezenou pohyblivostí. Stále není jasné zda a kdy z Kayoibako vznikne sériový model.



POHLED DO BUDOUCNOSTI SUZUKI

Suzuki na veletrhu Japan Mobility Show představila několik nových originálních řešení mobility. Poté, co byl koncept Suzuki eVX poprvé představen na Auto Expo 2023 jako ukázka prvního elektromobilu značky, byl dále vyvíjen. Poprvé bude veřejnosti představen i jeho interiér. Plně elektrické SUV s pohonem všech kol nabízí dojezd 500 km. Studie modelu Swift nové generace je vybavena řadou pokročilých bezpečnostních technologií. Má zajistit vyvážený poměr mezi výkonem a hospodárností. Konceptní vůz eWX je kompaktní, plně elektrické městské mini-SUV s jednoduchým tvarem karoserie a dojezdem 230 km. Elektrická dodávka Every Concept (na fotografii) má rovněž elektrický pohon a dojezd 200 km. Byla vyvinuta společně společnostmi Suzuki, Daihatsu a Toyota. Kompaktní Spacia Custom Concept Car kombinuje zvláště neobvyklý design s prostornou kabinou řidiče.



RENAULT PLÁNUJE NOVÉ TWINGO ELECTRIC

Generální ředitel Renaultu Luca de Meo představil Twingo nové generace, plně elektrické městské auto za necelých 20 000 eur (490 000 Kč). Na trh přijde v roce 2026. De Meo popsal nové Twingo jako městské vozidlo s měsíčními náklady nižšími než 100 eur a nejlepší účinností 10 kWh/100 km, tedy o 50 % lepší než současné elektromobily. Twingo by se mohlo vyrábět ve slovinském Novom Meste, kde se montuje současné Twingo v elektrické verzi i se spalovacím motorem. Luca de Meo řekl: „Nové Twingo je odpověď na spoustu problémů, výzev a paradoxů, které musíme zvládnout, včetně ziskovosti miniaut, geopolitických otázek o Číně, udržitelnosti a logistických problémů. Museli jsme si položit otázku, jak zaútočit na segment A a hodně jsme diskutovali o získávání základu z Číny. Twingo je evropský keicar. Je to velmi inteligentní koncept, protože nemá smysl používat 2,5tunové auto k přesunu jediného člověka ve městě. Musíme se vrátit k menším vozům. Místo toho, abych o tom mluvil, předkládám řešení, které je proveditelné.“



BYD VYROBILA ŠESTIMILIONTÉ VOZIDLO NEV

Největší světový výrobce elektrifikovaných vozidel a trakčních akumulátorů BYD dosáhl další historický milník, když z výrobní linky v továrně Zhengzhou sjel jeho šestimiliontý vůz NEV. Přesně před rokem společnost BYD slavila výrobu třímiliontého vozidla NEV (New Energy Vehicles – automobily poháněné novými energiemi, tedy elektromobily, plug-in hybridy a auta s pohonem pomocí palivových článků), přičemž k tomu potřebovala 14,5 roku. V srpnu, po pouhých 9 měsících, ohlásila překonání hranice 5 milionů a pro dosažení milníku 6 milionů NEV potřebovala pouhé tři měsíce. BYD pokračuje v rychlém tempu prodeje elektrifikovaných vozidel v době, kdy výrobci elektromobilů v Evropě a USA hlásí problémy a pokles produkce. V říjnu BYD dosáhl měsíční prodejní rekord když překonal hranici 300 000 NEV. Šes-

timiliontý NEV byl BAO 5 – hybridní SUV se subznačkou Fangchengbao. BYD používá různorodou sestavu značek včetně Dynastie a Ocean, Fangchengbao, Denza a Yangwang.



KLASICKÝ FORD MUSTANG S ELEKTRICKÝM POHONEM

Automobilový průmysl se mění a tyto změny už zasahují i do minulosti. Ford Mustang z roku 1965 získal od specialistů Alan Mann Racing elektrický pohon ale také moderní podvozek, rekuperační brzdový systém a několik dalších moderních prvků. Tento projekt resto-mod je založen na úspěšném příběhu. Tým Alan Mann Racing se proslavil spoluprací s Fordem v letech 1964 až 1969. V únoru 1964 mu byl zaslán předseriový Mustang k otestování, aby Fordu poslal zpětnou vazbu, než novinka dostane homologaci. Alan Mann Racing na podzim 1964 vyhrál Tour de France v kategorii cestovních vozů, což byl první sportovní úspěch nového Mustangu. Elektrický Mustang s výkonem 220 kW (300 k) zrychlí z 0 na 100 km/h za 5,2 s a s akumulátorem o kapacitě 72 kW ujede přes 350 km. Ford vyrobil přes milion Mustangů tohoto typu, takže je šance, že někteří jejich současní majitelé budou ochotni zaplatit za elektrifikaci svého vozu nejméně 200 000 liber (5,7 milionu Kč).



Explore Enyaq 2024



Nový elektrický pohon Škody Enyaq s výkonnějším elektromotorem

Škoda Auto zvýšila výkon, jízdní dynamiku a maximální dojezd nových variant vozů Enyaq 85 a Enyaq 85x. Nový účinnější elektromotor na zadní nápravě pro Škodu Enyaq přináší vyšší výkon až o 60 kW, zvýšení točivého momentu o 235 N.m a optimalizované řízení provozní teploty s prodloužením dojezdu až na více než 570 km.

Model Enyaq iV byl uveden na trh v roce 2020 a od té doby bylo dodáno 160 000 těchto vozů, přičemž jen za prvních devět měsíců roku 2023 Škoda Auto zaznamenala 55 000 dodávek zákazníkům po celém světě, což představovalo meziroční nárůst o 47 %. Do října Škoda Auto přijala celkem 215 000 objednávek na vozy Enyaq, takže je patrné, že se tohoto modelu sou-

časný pokles zájmu o elektromobily v Evropě netýká.

Modelová řada Enyaq pro modelový rok 2024 přináší výrazné zvýšení výkonu. Týkájí se karosářských verzí SUV i Coupé. Nový synchronní elektromotor s permanentními magnety APP550 umístěný na zadní nápravě je výkonnější a účinnější díky novému pulznímu měniči, který poskytuje vysoké fázové proudy. Nové modely Enyaq 85 a 85x mají výkon 210 kW (286 k), tedy o 60 kW více než předchozí verze

Enyaq 80 resp. o 15 kW více než předchozí varianta Enyaq 80x. U modelů RS se výkon zvýšil o 30 kW na 250 kW. Maximální točivý moment se zvýšil o 235 N.m – z 310 N.m na výsledných 545 N.m. Elektromotor je výsledkem vlastního vývoje koncernu VW pro platformu MEB, řídicí elektronika je od společnosti Bosch.

„Všechny hardwarové a softwarové komponenty jsme podrobili důkladné zkoušce, pečlivě je zrevidovali a dále vylepšili. Nový, účinnější a vý-

	85	85x	RS
max. výkon	210 kW	210 kW	250 kW
max. točivý moment	545 N.m	545 N.m	545 N.m
kapacita akumulátoru	82 kWh	82 kWh	82 kWh
max. rychlost	180 km/h	180 km/h	180 km/h
zrychlení 0-100 km/h	6,7 s	6,6 s	5,5 s
max. nabíjecí výkon	135 kW	175 kW	175 kW
dojezd – Enyaq	565 km	538 km	541 km
dojezd – Enyaq Coupé	576 km	548 km	547 km

konnější elektromotor pro vozy Enyaq modelového roku 2024 přináší vyšší výkon, vyšší točivý moment a delší dojezd,“ konstatoval Johannes Neft, člen představenstva společnosti Škoda Auto za oblast technického vývoje.

Uvedená vylepšení se příznivě projevují na výkonu i jízdní dynamice všech verzí modelu Enyaq vybavených akumulátorem s kapacitou 82 kWh. Nový Enyaq 85 zvládá zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,7 s, což je o 2 s rychleji než předchozí model Enyaq 80. Enyaq 85x s pohonem všech kol zrychluje z 0 na 100 km/h za 6,6 s. Enyaq RS s pohonem všech kol nově zrychluje z 0 na 100 km/h za 5,5 s, což znamená zlepšení o 1 s. S maximální rychlostí 180 km/h se nyní Enyaq 85 a Enyaq 85x vyrovnají verzím RS.

Díky novému účinnějšímu elektromotoru a převodovému poměru, přizpůsobenému vyššímu točivému momentu, se dojezd prodloužil až o 24 km. Enyaq 85 ujede na jedno nabití víc než 560 km a dojezd verze Enyaq Coupé 85 činí nyní více než 570 km.

Optimalizovaný vysokonapěťový akumulátor o kapacitě 82 kWh s vylepšeným chemickým složením článků optimalizovaným řízením provozní teploty umožňuje využít vyšší maximální nabíjecí výkon u verzí s pohonem všech kol, díky čemuž mohou být zastávky pro nabíjení kratší. Na rychlonabíjecích stanicích se stejnosměrným proudem lze nyní akumulátor verzí Enyaq 85x a Enyaq RS s pohonem všech kol dobít při nabíjecím výkonu až 175 kW z 10 % na 80 % kapacity za 28 minut, což je o 8 minut, resp. o 22 %, kratší čas než dřív. Maximální nabíjecí výkon verze Enyaq 85 s pohonem zadních kol zůstává nezměněn a činí nadále 135 kW.

Nová funkce přehřívání akumulátoru je aktivní při přípravě na nabíjení stejnosměrným proudem za chladného počasí a optimalizuje rychlost nabíjení. Proces se spustí ručně stisknutím tlačítka na centrálním displeji infotainmentu nebo automaticky během cesty k nabíjecí

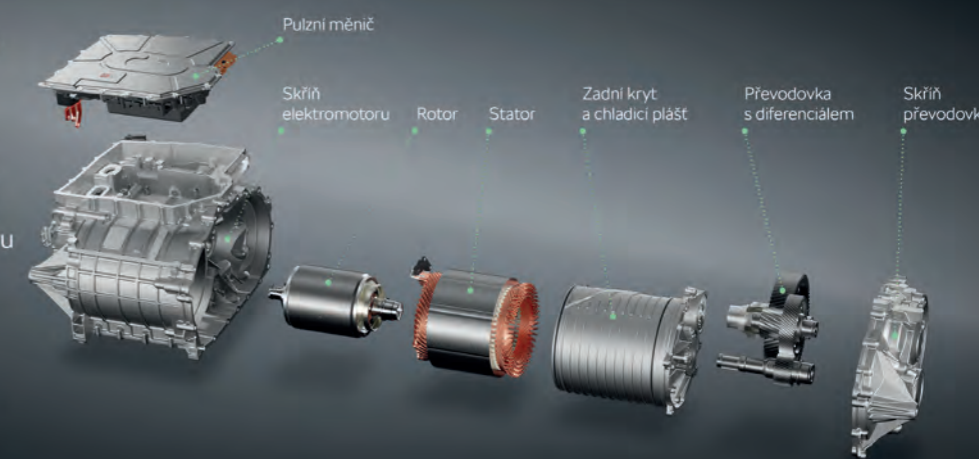
stanici na základě údajů získaných z navigace a aktuální teploty akumulátoru. Proces v zimě trvá 25 až 30 minut.

Maximální elektrický výkon byl zjištěn v souladu s globální technickou normou OSN (UN-GTR.21). Maximální jízdní výkon je dostupný při co nejvyšším stavu nabití a v optimálním rozsahu provozních teplot vysokonapěťového akumulátoru. Dostupný jízdní výkon pro danou jízdní situaci závisí na proměnných, jako jsou zejména stav nabití, teplota nebo stáří vysokonapěťového akumulátoru.

Základní verze Enyaq 60, která se dodává jen s karoserií SUV, zůstala technicky nezměněna, tzn. největší výkon 132 kW, kapacita akumulátoru 62 kWh a dojezd 399 km.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů Škoda Auto
Foto a grafika:
Vladimír Rybecký a Škoda Auto

- ▶ Vyšší výkon, vyšší točivý moment
- ▶ Vyšší účinnost a delší dojezd
- ▶ Vylepšené permanentní magnety rotoru, vysoký počet závitů vinutí statoru
- ▶ Vylepšený a výkonnější pulzní měnič
- ▶ Optimalizované řízení provozní teploty díky inteligentnímu chlazení



Jsou země EU připravené na elektrifikaci nákladních vozidel?

Dobíjecí infrastruktura pro nákladní vozidla je nezbytnou podmínkou úspěšné elektrifikace komerční silniční dopravy, Eurowag proto sestavil index pro posouzení jednotlivých evropských zemí.

Tlak na udržitelnost a snižování emisí se dotýká všech odvětví včetně komerční silniční dopravy. Je to pochopitelné – 60 % emisí z evropské dopravy vzniká na silnicích. Avšak zatímco v oblasti osobních automobilů je elektrický pohon s akumulátorem čím dál rozšířenější, elektrifikace nákladních vozidel je teprve na počátku. Jedním z důvodů pomalé elektrifikace silniční nákladní dopravy v EU je, jak naznačuje studie Eurowag, chybějící dobíjecí infrastruktura.

V roce 2021 bylo v EU v provozu 6,3 milionu nákladních vozidel s průměrným věkem 13,9 roku. Z tohoto

počtu 983 vozidel mělo elektrický pohon (z toho 409 jich bylo v tom roce nově registrováno). V témže roce bylo 90 % registrovaných elektricky poháněných nákladních vozidel provozováno v Číně. V roce 2022 bylo nově registrováno 1656 elektricky poháněných nákladních vozidel z celkového počtu 274 058, tedy 0,6 %.

Komerční silniční doprava hraje ve snižování emisí a boji proti klimatické změně zásadní roli. Až 70 % emisí CO₂ z evropské silniční nákladní dopravy mají na svědomí středně těžké a těžké kamiony. Dekarbonizace nákladní dopravy má oproti osobním vozidlům podstatně víc překážek. Vyžaduje pokročilejší technologie aku-

mulátorů, vysoké počáteční investice a v neposlední řadě je tu kritická otázka: „Bude elektricky poháněné kamiony s akumulátory kde dobíjet?“

Dobíjecí infrastruktura se obvykle označuje za jeden z hlavních problémů (nejen) nákladní elektromobility. Úspěch elektrifikace komerční silniční dopravy do značné míry závisí na hustotě dobíjecí sítě, jejím výkonu, spolehlivosti a dalších proměnných. Žádný dopravce není ochoten riskovat obrovské investice do elektrifikace své flotily pokud nemá jistotu, že jeho elektrokamion bude možné po cestě bez problémů dobíjet. Většina současných projektů elektrifikace nákladní dopravy se proto soustředí na aplikace, které umožňují dobíjení „doma“ v depu, a problém dobíjení na cestě tak odpadá.

Dobíjecí nároky nákladní dopravy

V čem je problém? Elektricky poháněná nákladní vozidla s akumulátory kladou na dobíjecí infrastrukturu specifické nároky. Dobíjecí místo pro elektrokamion musí vyhovovat z hlediska velikosti a průjezdnosti (kamiony se na dobíjecí místa pro

osobní auta nevejdou), výkonu dobíjecí stanice (minimálně 350 kW a víc, do budoucna až 3,4 MW), umístění (zejména v koridorech transevropské dopravní sítě) a v neposlední řadě spolehlivosti. V oboru, kde panuje soustavný tlak na výkon a dojezdový čas, si zkrátka zpoždění vinou nefunkční nabíječky nemůže nikdo dovolit.

Zajímavé informace o tom, jak si jednotlivé evropské země v oblasti dobíjecí infrastruktury pro elektrokamiony stojí, přinesla nedávná studie Eurowagu. Z jejích výsledků vyplývá, že připravenost evropské infrastruktury na elektricky poháněná nákladní vozidla s akumulátory má stále velké mezery.

Norsko na špičce, ČR v půlce žebříčku

Na špičce žebříčku se drží především státy severní a západní Evropy. Nejlépe připravenou zemí na elektrifikovanou nákladní dopravu je podle studie Norsko těsně následované Nizozemskem a Švýcarskem. V první pětce najdeme také Švédsko a Německo. Do top patnáctky se dostaly též románské státy jihu Evropy – Itálie, Portugalsko, Španělsko a Francie.

Česká republika se v indexu Eurowagu umístila na 21. příčce mezi Slovenskem (20.) a Polskem (22.). Celkově index označuje Českou republiku jako zemi středně připra-

Countries by INDEX



Mapa jednotlivých zemí dle výsledků studie Eurowag – zelené státy jsou nejlépe připravené na elektrifikovanou nákladní dopravu, žlutá barva označuje střední připravenost, červená nízkou připravenost, zdroj: Eurowag

venou na provoz elektrokamionů. Zcela na chvostu žebříčku se nacházejí země východní Evropy, kde je připravenost na elektrifikaci oblasti nákladní dopravy na silnicích buď nedostatečná, anebo nejsou dostupná relevantní data. Konkrétně se jedná Bosnu a Hercegovinu, Albánii a Severní Makedonii.

Infrastruktura vyžaduje investice i komplexní řešení

Oblast elektromobility se rychle vyvíjí, stejně jako hustota dobíjecí infrastruktury, která přidává na výkonu a stále víc myslí i na potřeby budoucích elektrokamionů. Zatímco před rokem se v celé Evropě nacházelo necelých 3600 dobíjecích bodů s výkonem vhodným pro nákladní vozidla (nad 350 kW), letos je podle

databáze společnosti Eco-Movement už 6008 nabíjecích míst s výkonem 350 kW a vyšším.

Pro budoucnost elektrifikované nákladní dopravy bude důležitá nejenom výstavba infrastruktury odpovídající nárokům elektrokamionů, ale také další technologická řešení, která umožní vhodné dobíjecí body snadno najít, jednoduše u nich zaplatit předem známou cenu a svůj slot pro dobíjení si rezervovat. K tomu budou potřeba řešení soukromých firem, jako je Eurowag, nová partnerství a především pobídky a dotace na národní i evropské úrovni.

Společnosti Daimler Truck, Traton (Scania a MAN) a Volvo Trucks (Volvo a Renault) zahájily společný podnik pro budování sítě nabíjení elektrických nákladních vozidel. Plánují vybudovat a provozovat nejméně 1700 vysokokapacitních nabíjecích bodů zelené energie na dálnicích, v jejich blízkosti a v logistických centrech v Evropě. Tito tři partneři chtějí za tímto účelem investovat celkem 500 milionů eur (12 miliard Kč), tedy v průměru 295 000 eur (7 milionů Kč) na jeden nabíjecí bod.

Zprávu Elektromobilita v segmentu komerční nákladní dopravy si můžete stáhnout na <https://www.eurowag.com/services/automotive-and-emobility>.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Eurowag
Foto a graf: Eurowag



Stalo se...

ELEKTROMOBIL K CHYTRÝM TELEFONŮM OD XIAOMI

Xiaomi, jeden z největších čínských výrobců spotřební elektroniky, je další čínskou technologickou společností vstupující do světa elektromobilů. SU7 je elegantní pětimístný sedan dlouhý 4997 mm. Pro Xiaomi jej bude na zakázku vyrábět státní společnost Beijing Automotive Industry Holding (BAIC). Bude nabízen ve dvou verzích – s jedním elektromotorem o výkonu 220 kW pohánějícím zadní kola a se dvěma motory s celkovým výkonem 495 kW pro pohon všech kol. Levnější verze bude mít akumulátor LFP od BYD, pro dražší to bude NMC akumulátor od CATL. Kapacitu ani dojezd zveřejněné údaje neuvádějí. Vůz s adaptivním vzduchovým pérováním bude vybaven vlastním operačním systémem Xiaomi Hyper OS používaným i pro chytré telefony a další domácí spotřebiče, takže uživatelé budou moci ovládat všechny typy produktů Xiaomi na jednotné platformě.

BAIC současně v rámci společného podniku Beijing-Benz vyrábí vozy Mercedes-Benz a je s podílem 10 % největším akcionářem Mercedesu-Benz.



OBRNĚNÝ PLUG-IN HYBRID JAKO PRO MACRONA

Pro DS 7 Élysée, určeném pro prezidenta Francouzské republiky, vzešel ze spolupráce skupiny Welp a společnosti DS Automobiles nový pancéřovaný model DS 7 Vauban. Jde o unikátní vůz využívající jako základ opět model DS 7 E-Tense 4x4 300, k němuž bylo přidáno pancéřování. Podvozek byl prodloužen o 20 cm a vůz získal speciální výbavu. DS 7 Vauban vyrábí společnost Welp France v Hérimoncourtu, necelých 100 km od závodu Mulhouse, kde se vozy DS 7 vyrábějí. K zesílení

přispívá aramid z třídy materiálů, které jsou lehké a velice odolné vůči nárazu a teplu, a bezpečnostní skla. Díky tomu DS 7 Vauban nabízí bezpečnost a komfort, aniž by se zvýšila jeho hmotnost nebo se změnily jeho dynamické vlastnosti. Úroveň ochrany je VPAM 4.



NOVÁ TECHNOLOGIE VSTŘIKOVÁNÍ PRO MOTORY NA VODÍK

Řešením pro motory na vodík, který může být vhodným pohonem pro individuální aplikace v zemědělství, chce společnost Bosch dále přispět k budování vodíkové ekonomiky. Na veletrhu Agritechnica 2023 Bosch představil technickou novinku: vstřikovač pro vodík. Vstřikovač pro přímé vstřikování vodíku nevyžaduje žádné další mazání. V průběhu životnosti vozidla se vstřikovač otevře a zavře asi miliardkrát. Aby to vždy spolehlivě fungovalo, museli inženýři během vývoje vyřešit dva problémy: není zde žádné mazání, které zajišťuje palivo v motoru a vodík může reagovat s materiály, se kterými přichází do kontaktu. Řešení poskytla odpovídající sofistikovaná konstrukce se separací médií v injektoru a různými technologiemi nanášení. Nízkotlaké systémy přímého a vstupního vstřikování byly vyvinuty pro motory, které mohou pracovat při vysokém zatížení a obtížných podmínkách prostředí.



TOYOTA PŘIPRAVUJE NOVOU GENERACI ELEKTROMOBILŮ

Toyota Motor oznámila, že v roce 2026 zahájí výrobu elektromobilů nové generace. Přinesou odlišný způsob konstrukce i výroby a nové akumulátory. Toyota současně poskytla informace o čtyřech akumulátorech nové generace. Toyota se přitom i nadále zabývá vývojem akumulátorů s kapalným elektrolytem, tedy v současné době nejvíce rozšířenou technologií u elektromobilů. Chce nabídnout vyšší hustotu energie, zlepšit jejich cenovou konkurenceschopnost a zvýšit rychlost nabíjení.

Akumulátor Performance (Li-Ion) by se od roku 2026 měl ve spojení s lepší aerodynamikou a nižší hmotností vozidel prodloužit dojezd na více než 800 km a zajistit 20%

snížení nákladů a krátkou dobu nabíjení. Akumulátor Popularisation (Li-Fe-Po) je levnější řešení, které by mělo nabídnout 20% prodloužení dojezdu, 40% snížení nákladů a krátkou dobu nabíjení. Akumulátor High-Performance (Li-Ion) spojuje bipolární konstrukci s katodou s vysokým obsahem niklu ve snaze ještě více prodloužit dojezd na více než 1000 km (s příspěvkem lepší aerodynamiky a nižší hmotnosti vozidla). Toyota dosáhla technický průlom ve vývoji akumulátorů s pevným elektrolytem, považovaných za technologii, která by mohla změnit pravidla hry. U Toyoty používají elektrolyt, který umožňuje rychlejší pohyb iontů a lépe odolává vysokému napětí i teplotě. Toyota připravuje spuštění masové výroby v letech 2027-28. Slibují 20% prodloužení dojezdu a velmi krátkou dobu nabíjení. Toyota ale vyvíjí i propracovanější verzi, která má přinést 50% prodloužení dojezdu.



AUTOdealers

Nejrychlejší zprávy z trhu nových aut

autodealers.cz

Za 500 korun měsíčně můžete být s námi každý den v obraze!

Jak ZF řeší problémy elektrické mobility

I když spalovací motor ještě stále nekončí, je jasné, že elektromobilita bude hrát na automobilovém trhu stále důležitější roli. Poskytovatel vývojových služeb ZF v dynamickém prostředí této transformace připravil četné inovace, z nichž některé jsou přelomové.

Inovace připravované společností ZF by měly nadále posilovat výhody použití elektrického pohonu a kompenzovat jeho nevýhody. Společnost ZF na veletrhu IAA v Mnichově představila koncepční vozidlo EVbeat, které je založeno na základě Porsche Taycan a spojuje v sobě nejrůznější špičková technická řešení. Cílem projektu bylo, aby byl pohon kompaktní, lehký a výkonný při současném zvýšení dojezdu.

Integrovaný systém vysocevýkonného elektrického 800 V pohonu EVSys800 má nejvyšší hodnotou poměru točivého momentu a hmotnosti 5210 N.m/74 kg dosaženou významnou redukcí hmotnosti. V porovnání se stávajícími produkty se zásluhou koaxiální konstrukce a optimalizací systému podařilo snížit hmotnost o 35 %. Dosáhnout vysoký špičkový výkon umožňuje pokročilý systém

chlazení elektromotoru. Elektromotor navíc nepoužívá vzácné zeminy.

Společnost ZF předvedla i svůj vlastní systém řízení teploty pro elektrická vozidla. Nový systém nabízí nejen kompaktnější konstrukci pohonu, ale může také zvýšit dojezd vozidel v zimě až o jednu třetinu. V kombinaci s optimalizovaným elektrickým hnacím ústrojím skládajícím se z výkonové elektroniky, motoru a redukční převodovky ustávají nová měřítka v kompaktnosti a hmotnosti. K vyšší účinnosti významně přispívá i nově vyvinutý software hnacího ústrojí.

Systém tepelného managementu má tři chladicí okruhy a pracuje bez chladiva obsahujícího fluor. Vozidlo dokáže předvídat chování řidiče a přizpůsobovat se mu – prostřednictvím cloudové služby založené na umělé inteligenci. Výrazně menší rozměry ve srovnání s předchozími elektric-



Integrovaný systém vysocevýkonného elektrického 800 V pohonu EVSys800

kými pohony poskytují vývojářům vozidel ještě větší flexibilitu.

ZF také pracuje na elektricky poháněných nákladních vozidlech střední a vyšší hmotnostní třídy. S různým uspořádáním pohonu náprav lze řešit požadavky trhů, které se někdy výrazně liší. Možné jsou i elektricky poháněné přívěsy. Každý z pohonných systémů je optimalizován tak, aby zajistil vysokou energetickou účinnost a zároveň umožnil dostatečný dojezd pro dodávky na dlouhé vzdálenosti.

Integrace pokročilých technologií akumulátorů a inteligentního řízení energie vytváří rovnováhu mezi výkonem a vhodností pro jízdu na dlouhé vzdálenosti.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů ZF
Foto: Vladimír Rybecký



Koncepční vozidlo EVbeat

Valeo pomáhá řidičům i designérům

Skupina Valeo je světovou jedničkou v systémech osvětlení, díky nimž je mobilita bezpečnější, chytřejší a atraktivnější.

V současné době se osvětlení stává klíčovým vně i uvnitř vozidla, aby se zlepšila signalizace a bezpečnost, zlepšil se zážitek z jízdy, ale také posílila komunikace a branding automobilky. I zde jsou hardwarové a softwarové technologie jádrem řešení Valeo.

S tím, jak se vozidla stávají stále více elektrickými a autonomními, bude osvětlení v nadcházejících letech ještě důležitější s osvětlením všude – ve vozidle i kolem něj. Architektura elektricky poháněných vozidel zmenšuje velikost tradičních předních mřížek a vytváří návrhářům svobodu prosadit svůj styl a podpis značky prostřednictvím osvětlení.

A spolu s tím, jak se vozidla stávají stále více autonomní, budou muset komunikovat se svým okolím, takže osvětlení bude klíčovým nástrojem. Výkon osvětlení je zásadním prvkem pro bezpečnost řidičů i ostatních účastníků silničního provozu.

Inteligentní pixelované povrchy lze použít ke sdílení jasných informací v reálném čase, jako je úroveň nabití vozidla. V budoucnu budou moci poskytovat i informace o dopravní situaci. Dynamické osvětlení uvnitř vozidla upozorní řidiče v nouzových situacích. Tyto rozšířené funkce osvětlení nabízejí zákazníkům několik způsobů, jak být kreativní a přizpůsobit si svůj prostor.

Skupina Valeo vyvíjí systémy umělé inteligence pro definování a vizua-



lizaci holistických návrhů v reálném čase kombinací stylu, funkčnosti a materiálů. Skupina Valeo vyvinula digitální dvojče, aby pomohla automobilkám řídit charakteristiky osvětlení s více LED diodami, integrovat specifikace vozidla a poskytovat v reálném čase ucelenou vizualizaci designu. Pomocí platformy NVIDIA DRIVE Sim Valeo vytvořilo virtuální návrhářský nástroj s umělou inteligencí, který integruje digitální dvojčata osvětlovacích produktů do vysoce věrného, fyzicky přesného simulovaného prostředí.

Tyto špičkové systémy urychlí virtuální vývoj řešení osvětlení, což znamená, že prototypy lze stavět v poslední možné fázi, což pomáhá snížit náklady na vývoj takových řešení.

Současně vyřeší problém zastarávání hardwaru tím, že budou nabízet aktualizace stylu po celou dobu životnosti vozidla.



Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Valeo
Foto: Valeo

Cesty k ovladatelnosti a pohodlí vozu Kia EV9

Kia EV9 je první elektrické vlajkové SUV značky Kia se třemi řadami sedadel. Je zásadním krokem k proměně značky Kia v poskytovatele řešení trvale udržitelné mobility.

Sportovní jízdní schopnosti vozu Kia EV9, postaveného na podvozkové platformě E-GMP (Electric Global Modular Platform), doplňuje dojezd přes 541 km. Se systémem 800 V ultrarychlého dobíjení je možné za 15 minut prodloužit dojezd o 239 km.

Kia EV9 se speciálním systémem zavěšení kol a pohonem všech kol přináší mimořádné pohodlí v kombinaci se stabilní a dynamickou jízdou. Zadní náprava s pětiprvkovým zavěšením kol (multi-link), tlumiče upravující tuhost podle kmitočtu

a speciální pneumatiky tlumící hluk a vibrace přinášejí mimořádně hladkou a tichou jízdu při zachování jízdní dynamiky. Systém řízení trakce a pohon všech kol slouží pro bezpečnou a stabilní elektrickou jízdu, dokonce i v písku, na sněhu nebo v bahně.

Při testování jízdních vlastností a handlingu v německém Papeburgu předvedlo EV9 mimořádné schopnosti při jízdě na limitu na nejrůznějších površích – suchém i mokřem pro testování ovladatelnosti, na náročných nepevných cestách i ve svažitém terénu s cílem precizně odladit všechny komponenty.

Při testování EV9 na vysokorychlostním víceprúdovém okruhu s klopenými zatáčkami vozidlo dynamicky přejíždělo z pruhu do pruhu s cílem otestovat bezpečnou ovladatelnost na limitu. Na okruhu s povrchem trvale smáčeným vodou kvůli snížení přilnavosti byl testován záběr a bezpečnost pneumatik i odpružení za reálných deštivých podmínek.

Testování jízdního pohodlí bylo završeno hodnocením na vozovce s různými vertikálními překážkami, např. výmoly, kryty kanálů a příčnými nárazovými bariérami. Právě za takových podmínek je možné ideálně zvolit pružiny a stabilizátory v kombinaci s odladěním tlumičů. Výsledkem jsou po všech stránkách nekompromisní jízdní schopnosti s vyváženou a hladkou jízdou.

Odladování jízdních vlastností elektromobilu se liší od vozidel s konvenčním pohonem. Konstrukteři například musejí zohlednit dodatečnou hmotnost akumulátoru. V případě EV9 je akumulátor začleněn do spodní části podvozkové platformy E-GMP. Těto výhody nízkého těžiště konstrukteři náležitě využili k dosažení stabilní jízdní dynamiky, jako jsou náklony vozidla nebo dynamické rozložení hmotnosti, což se následně odrazilo v lepší ovladatelnosti v zatáčkách a jedněch z nejlepších jízdních schopností ve svém segmentu.

Kia EV9 prošla pečlivou optimalizací s cílem nabídnout posádce maximální možné pohodlí. U nové geometrie zavěšení předních kol typu Multi-Link se používá poloměr rejdů k potlačení přenosu jízdních vibrací do kabiny. Systém zadních tlumičů s automatickým vyrovnáváním světla výšky zlepšuje jízdní schopnosti a stabilitu zatíženého vozu.



Centralizovaný řídicí systém podvozku CDCU (Chassis Domain Control Unit) zajišťuje řízení všech systémů ovlivňujících ovladatelnost vozidla, jako např. brzdové soustavy, elektronického řízení stability ESC a dynamického vektorování točivého momentu, kdy v zatáčkách využívá přibrzdování a kompenzaci točivého momentu elektromotoru ve prospěch bezpečnější a stabilnější jízdní dynamiky.

Další funkcí je řízení stability při bočním větru, která je důležitá zejména u elektromobilů s velkou boční plochou. Ta využívá přibrzdování a jemné zásahy do řízení ve snaze vyloučit vlivy silného bočního větru tak, aby vozidlo bezpečně zůstávalo v daném jízdním pruhu.

Kia EV9 zvládá náročné povrchy a díky voliči terénních režimů TMS dokonce i jízdu v terénu. Systém řízení trakce TCS zlepšuje jízdní schopnosti v náročném terénu. Pomocí voliče terénních režimů může řidič přepínat mezi režimy Mud (bahno), Sand (písek) a Snow (sněh) k optimalizaci jízdních schopností za různých podmínek. Systém přizpůsobuje točivý moment elektromotoru, jeho rozdělování, systémy podvozku a další funkce řízení stability s ohledem na bezpečné jízdní schopnosti i na površích se zhoršenou přilnavostí. Jízdní vlastnosti co nejlépe odpovídají zvolenému povrchu s co nejmenším

prokluzováním kol. Výsledkem je bezpečnější jízda a vyšší míra kontroly na površích se zhoršenou přilnavostí. To znamená, že EV9 se dokáže pohybovat i mimo zpevněné cesty.

K jízdní stabilitě EV9 přispívá nízké těžiště a dlouhý rozvor vozidla – zejména díky menším náklonům v zatáčkách. Kvůli vyšší hmotnosti a lepším schopnostem akcelerace elektromobilu se konstrukteři rozhodli posílit přední kotoučové brzdy. Vylepšení se dotklo i systému rekuperačního brzdění EV9, kde se uplatnila druhá generace integrovaného elektrického posilovače IEB ve prospěch nižší hmotnosti a vyšší energetické účinnosti.

Kia EV9 prokazuje skvělé jízdní schopnosti i za extrémních zimních podmínek. Technici v rámci testování ve švédském Arjeplogu blízko polárního kruhu důkladně prověřili bezproblémové fungování akumulátoru vozidla a jeho schopnosti dobíjení i za extrémně nízkých teplot. Také optimalizovali fungování systému řízení trakce v zájmu co nejlepších jízdních schopností na sněhu a ledu.

Optimalizace podvozku EV9 se společně s odladěním systému odpružení promítla do vynikajícího ovladatelnosti na vozovkách pokrytých sněhem a ledem. Cílem konstruktérů bylo optimálně vyvážit bezpečnou a hladkou ovladatelnost s odezvou vozidla. Výsledkem jsou

celkově vyváženější jízdní vlastnosti se zaměřením na maximální cestovní pohodlí za všech jízdních podmínek.

Technické centrum HMETC před testováním ve švédském Arjeplogu vybavilo EV9 speciálními zimními pneumatikami. Ty přispěly k maximální stabilitě vozidla na zasněžených cestách. K ještě lepšímu handlingu na sněhu a ledu přispívá pohon všech kol s elektromotory na obou nápravách. Zatímco verze RWD používá elektromotor 150 kW, varianta s aktivním pohonem AWD disponuje celkovým výkonem 283 kW.

Režim Snow byl optimalizován k zajištění stability a průchodnosti na površích s nízkou adhezí. Systém řízení trakce po aktivaci režimu Snow omezuje točivý moment elektromotorů a reguluje hnací moment ve prospěch optimálního záběru pneumatik na všech kolech ve snaze zajistit co nejlepší průchodnost na kluzkém povrchu. Kromě toho optimálně zasahuje brzdami k zajištění co nejlepšího záběru. Všechny uvedené funkce společně uživateli přinášejí bezpečné a stabilní cestování – při zachování zábavných jízdních vlastností.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Kia
Foto: Kia



Stalo se...

AUTO ROKU 2024 V ČESKÉ REPUBLICĚ ZNÁ FINALISTY

Ve Chvalské tvrzi v Horních Počernicích porotci ankety Auto roku v České republice 2024 otestovali nominované modely. Na základě svých preferencí vybrali své favority a pořadatelé oznámili pět nejlepších vozidel podle svého výběru. Z vozidel, kterým 20 porotců udělilo v prvním kole nejvíc bodů, bylo vybráno pět finalistů. Finalisté jsou (v abecedním pořadí): BMW řady 5, Hyundai Ioniq6, Kia EV9, Mercedes-Benz třídy E a Subaru Crosstrek. Hned po Novém roce budou mít porotci znovu možnost vyzkoušet vybrané finalisty a následně hlasovat o celkovém vítězi. Slavnostní vyhlášení vítěze jubilejního, 30. ročníku ankety Auto roku 2024 v České republice připravuje pořadající Svaz dovozců automobilů v pražském Paláci kultury na úterý 6. února 2024. Součástí vyhlášení příštího Auta roku bude i krátký odborný seminář a doprovodný program zaměřený na připomenutí výročí 30. let existence a činnosti Svazu dovozců automobilů.

jištění vozidla s 5% spoluúčastí a nabíjecí kartu Chargee. Počet ujetých kilometrů za den je omezen na 150 km, přičemž kilometry ujeté nad touto hranicí jsou zpoplatněny částkou 1,80 Kč bez DPH/km.



GLOBÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ SPOLEČNOSTI NA CIIE

Na China International Import Expo (CIIE) v Šanghaji jako aktivní účastníci předvedly Volkswagen Group, General Motors, Toyota Motor, BMW Group a Tesla Inc. své nejnovější technologie. „Světové automobilky přinesly špičkové technologie. Čína už vybudovala 400 čerpacích stanic na vodík, z nichž 280 už je v provozu, což zemi staví první místo na světě,“ řekl Jiang Lijun, viceprezident Čínské společnosti pro obnovitelné zdroje. „Pokud si Volkswagen dokáže udržet konkurenční výhodu v Číně, jistě získá větší konkurenční výhodu i na jiných trzích,“ řekl generální ředitel Volkswagen Group China Ralf Brandstätter. Toyota a Pony.ai společně představily projekt Robotaxi, své první čistě elektrické autonomní taxi. „Čínský automobilový trh se vyvíjí nebývalou rychlostí. Elektrifikace a umělá inteligence vedou nový trend odvětví. Spolupráce Toyoty s Pony.ai je důležitým opatřením pro využití potenciálu na čínském trhu,“ řekl Tatsuro Ueda, předseda Toyota Motor (China) Investment.

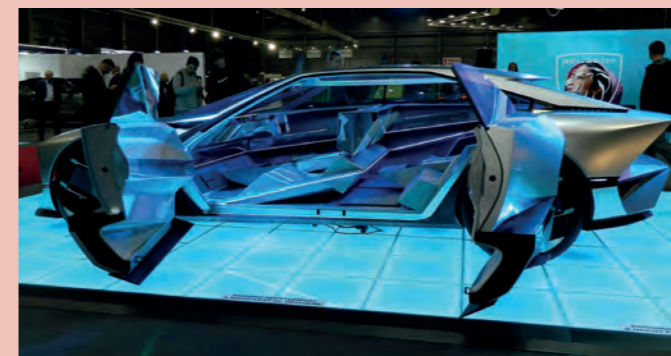


ÚSPĚŠNÁ PŮJČOVNY ELEKTROMOBILŮ VWFS

Spoločnost Volkswagen Financial Services pro svou firemní klientelu zavedla možnost vyzkoušet si elektromobilitu. Od té doby se půjčovna elektromobilů těší velkému zájmu. Nejčastější doba zápůjčky je 14 dnů. Vytíženost vozového parku, složeného z 10 elektricky poháněných vozidel, reprezentujících různé automobilové segmenty, dosáhla v září 86,6 % a v průběhu října dokonce na 93 %. V aktuální nabídce jsou modely Audi Q4 e-tron Sportback, Cupra Born, Škoda Enyaq, Škoda Enyaq Coupé, Volkswagen ID.4, Volkswagen ID.5, Volkswagen ID. Buzz a Volkswagen ID. Buzz Cargo. Zákazníci si mohou zvolit dobu pronájmu v rozsahu od 7 do 60 dní. Nájemné 500 Kč bez DPH za den zahrnuje po-

PEUGEOT UKÁZAL BUDOUCNOST

Na speciální prezentaci pro klienty a média Peugeot v Praze poprvé u nás představil nový E-3008 a jako výhled do vzdálené budoucnosti předvedl koncept Inception Concept. Ten přijel na pódium bez řidiče za volantem. Je symbolem nové éry značky s vysoce efektivním elektrickým pohonem a plně autonomním řízením. V Praze se představil jen 10 měsíců po mezinárodní premiéře na veletrhu CES v Las Vegas a osm měsíců



po své evropské premiéře. Design byl navržen pro novou éru a bude se od roku 2025 používat u sériových vozů Peugeot. Vůz byl vyvinut na jedné ze čtyř budoucích platform pro elektromobily (BEV-by-design) skupiny Stellantis – STLA Large s 800 V technologií, která mu umožňuje dojezd až 800 km.

Děkujeme
za spolupráci
a přejeme Vám
radostné Vánoce
a úspěšnou cestu
rokem 2024.

PF 2024



LKQ
Keeping you moving



Proběhl závěrečný test AutoBest 2024

V rakouském Teesdorfu proběhl tradiční test finalistů mezinárodní ankety AutoBest – Best Buy Car of Europe.

Během speciální akce, která se už počtvrté uskutečnila v okolí městečka Kottlingbrunn a ve speciální výcvikové areálu Fahrtechnik provozovaném Rakouským automobilovým klubem ÖAMTC, měli členové poroty AutoBest možnost vozy vyzkoušet všechny automobily, které se dostaly do finále 23. ročníku mezinárodní ankety AutoBest – Best Buy Car of Europe.

Do hodnocení automobilů, které může porota označit za nejlepší a nejvýhodnější koupi auta pro běžné evropské zákazníky, mohou být nominovány pouze modely se základní cenou do 30 000 eur u nichž se výrobce zaručí, že budou v prodeji ve většině zúčastněných zemí.

Do závěrečné fáze se dostaly vozy BYD Dolphin, Fiat 600e, Hyundai Kona a Jeep Avenger. Všechny vozy, které se zúčastnily závěrečného

testu, byly podle přání samotných výrobců v plně elektrické verzi, i když pouze BYD Dolphin se dodává výhradně s elektrickým pohonem. Uvedená sestava přinesla několik

unikátních premiér. Nejenže všechny vozy připravené k testu měly elektrický pohon, ale poprvé mezi nimi byl i vůz vyrobený v Číně a zúčastněné značky pochází ze čtyř kontinentů

Závěrečných testů v Rakousku se zúčastnilo všech 30 porotců ze 30 evropských zemí. Jediní, kdo kompletní seznam 32 zemí nemohli doplnit, byli zástupci Ukrajiny (kvůli nemožnosti opustit zemi) a Ruska (z důvodu pozastavení členství této země). Porota je sestavena jen ze



zkušených novinářů, kteří skutečně píšou pro tištěná nebo elektronická média, nikoliv blogeři, influenceři či youtubeři.

Akce v Rakousku sestává tradičně ze tří částí. Tou první je seznámení se s vozy v běžném provozu na silnicích a obcích v okolí městečka Kottlingbrunn. Následují prezentace připravené výrobcem nominovaných vozů speciálně pro tuto akci spojené s odpověďmi na dotazy porotců. Akce vrcholí testováním na dráze v Teesdorfu, kde se ověřuje chování vozů v kritických situacích, jaké ovšem mohou nastat i v běžném provozu. Během testování a prezentací porotci získali všechny potřebné informace před konečným hodnocením pomocí unikátní matice 13 kritérií s různou vahou pro celkové hodnocení.

Už dříve byli vyhlášeni vítězové dalších kategorií: CompanyBest 2024 pro společnost Porsche, ManBest 2024 pro výkonného viceprezidenta Renault Group a generálního ředitele značky Dacia Denise Le Vota a DesignBest – Hall of Fame pro Gillese Vidala, viceprezidenta Renault Group Design, který v minulosti navrhoval také auta Citroën a Peugeot. Během



akce v Rakousku porota AutoBest hlasovala a určila vítěze i v dalších kategoriích. Jejich jména budou zveřejněna za pár dní.

Vítěz ankety AutoBest – Best Buy Car of Europe bude spolu s držiteli dalších ocenění bude oficiálně vyhlášen v polovině prosince. Slavnostní

předávání cen se uskuteční v Lucemburku v roce 2024, přičemž přesné datum bude oznámeno později.

Text: V. Rybecký (AutoBest)
Foto: AutoBest





Škody Superb přijíždějí z Bratislavy

Se začátkem prosince začal závod Volkswagen Slovakia v Bratislavě výrobu čtvrté generace Škody Superb. Škoda Superb a Volkswagen Passat se vyrábějí na stejné výrobní lince, což pro koncern Volkswagen přináší významné synergie.

Od roku 2001 bylo vyrobeno 1,6 milionu vozů Superb tří generací, které tvoří vrchol značky Škoda mezi modely se spalovacími motory. Z dodaných vozů bylo 89 % firemním zákazníkům. Výroba třetí generace B8 v Kvasinách skončí na konci letošního roku (liftback) resp. v dubnu 2024 (kombi). Rozhodnutí o výrobě čtvrté generace modelu Superb v bratislavském závodě koncernu Volkswagen bylo oznámeno již v listopadu 2020. Tento krok se stal součástí projektu Beta+, jehož cílem je především využití synergií ve výrobní síti a další zvýšení efektivity.

Odpovědnost za projekt Beta+ v Mladé Boleslavi

Technici a vývojáři společnosti Škoda Auto v Mladé Boleslavi byli pověřeni odpovědností za kompletní vývoj nových generací vozů Škoda Superb a Volkswagen Passat. Pro Superb dosáhli významné snížení emisí CO₂, a tedy i spotřeby, a to o 9 % především pomocí nové generace plug-in hybridního pohonu a velkého zlepšení aerodynamiky se snížením součinitele aerodynamického odporu o 10 % (liftback) resp. o 15 % (kombi).

Výrobu čtvrté generace modelu Škoda Superb zahajuje verze s karoserií kombi, po níž bude v první

polovině roku 2024 následovat liftback, jehož prodej bude zahájen ve druhém čtvrtletí 2024. Verze Sport Line bude v obou karosářských verzích uvedena na konci roku 2024.

Volkswagen Slovakia

Přesunem výroby modelu Superb do Bratislavy vytvoří Škoda v závodě v Kvasinách od léta 2024 kapacitu pro výrobu vozů Octavia. Díky tomu bude zároveň možné v závodě v Mladé Boleslavi vyrábět více elektromobilů – počínaje rokem 2024 především zcela nového kompaktního SUV Elroq.

Volkswagen Slovakia je největší firmou, největším zaměstnavatelem a také největším exportérem na Slovensku. Za 30 let bylo v Bratislavě vyrobeno 7 milionů aut. V současné době se v Bratislavě vyrábějí tři segmenty vozidel – segment 1 zahrnuje SUV značek Audi (Q7 a Q8) a Volkswagen (Touareg), segment 2 vozy Porsche (Cayenne) a segment 3 vozy v rámci projektu Beta+, tedy nové generace modelů Superb a Passat. V současné době na stejné lince jako Beta+ ještě do konce roku dobíhá montáž vozů Škoda Karoq z dílů dodávaných z Kvasin.

„V rámci projektu Beta+ probíhal společný vývoj vozů Škoda Superb a Volkswagen Passat pod vedením značky Škoda. Dobře provedená realizace projektu a přesun výroby modelu Superb do Bratislavy jsou důkazem vysoké dovednosti a odborné znalosti zaměstnanců společnosti Škoda Auto. S novou generací tak využíváme i významné synergie,“ uvedl Andreas Dick, člen představenstva společnosti Škoda Auto pro oblast Výroby a logistiky.

Výroba v Bratislavě

Výroba modelu Škoda Superb na Slovensku začíná u dílů karoserie. Mnoho z nich se lisuje v bratislavském závodě, další přicházejí z Mladé Boleslavi a z Györu. Jejich kompletace probíhá v nové karosárně. Hala byla dosud nevyužívaná a v rámci



projektu Beta+ prošla kompletní přeměnou. Během necelých dvou let zde Škoda Auto instalovala více než 500 nejmodernějších výrobních strojů a ovládacích řídicích zařízení spolu s pokročilou technologií lepení dílů, důležité bylo taktéž navázat spolupráci s novými dodavateli. Takt na lince je 96 s a ve třisměnném provozu je zde možné vyrobit až 687 karoserií za den.

Karoserie Superb liftback a kombi jsou zcela identické až ke středovému sloupku. Karoserie kombi (modelu Superb i Passat) se stává z 535 dílů, u liftbacku to bude 506 dílů. Skelet karoserie je celooceľový s prostorem mezi předním a středovým sloupkem, částí podlahy a středový tunel vytváří prostor pro přežití – kokpit a je vyroben z vysokopevnostních za tepla tvarovaných ocelí. Ostatní karosářské díly jsou ze standardní za studena

lisovaných ocelových plechů s tloušťkou cca 0,7 mm. Identitu modelu Superb určují karosářské díly – střecha, boční díly, přední a zadní kapota a blatníky.

Zásadní proměnou prošla v bratislavském závodě také lakovna. Přínosem pro ekologičtější provoz je například zavedení nových lakovacích kabin vybavených moderními systémy cirkulace vzduchu se schopností zachycovat těkavé organické látky.

Výroba podvozků byla upravena tak, aby bylo možné na jedné lince vyrábět i plug-in hybridní verze. Podvozky putují ke konečné montáži dopravníky.

Kromě toho byla rozsáhle přestavěna montážní hala. Samotná linka, do které byly nové modely plynule začleněny, dosud nesloužila k výrobě plug-in hybridních vozidel, ale pouze konvenčních modelů Škoda a Volkswagen. Šlo o miniauta řady NSF (Volkswagen up! resp. Škoda Citigo vč. verzí s elektrickým pohonem). Znamenalo to tedy přechod z vozů s délkou 3380 mm na nové dlouhé 4770 mm. Komplexní modernizace výrobní haly zahrnovala instalaci automatizačních manipulačních zařízení, průmyslových kamerových systémů a dalších technologií pro montážní linku.



Text: Vladimír Rybecký
Foto: V. Rybecký a Škoda Auto

Jak zkrotit únavu hořčíkem

Magnesium patří mezi nejzastoupenější minerály v lidském těle. Jenže stres jeho zásoby dokáže razantně ztenčit.

Když se tělo potýká se zvýšenou psychickou či fyzickou zátěží, snaží se udržet si rovnováhu a využívá k tomu mechanismů, jejichž součástí je právě hořčík. Možná si právě říkáte, že není nic snazšího než ho doplnit. Víte ale v jaké formě a jak jej užívat?

Význam hořčíku pro fungování lidského organismu

Pro tisíce procesů probíhajících v těle je hořčík nepostradatelný. Přispívá ke snížení míry únavy a vyčerpání, k normální funkci nervové soustavy a psychické činnosti. Podílí se na procesu dělení buněk či elektrolytické rovnováze organismu. Přispívá také k normální syntéze bílkovin, normálnímu energetickému metabolismu a normální činnosti svalů. Podílí se na udržení normálního stavu kostí a zubů.

Když tělu magnesium schází vysílá jasné signály. Špatně se vám usíná a spánek vás pořádně neosvěží. Nedaří se vám zkoncentrovat, vaše pozornost stále třepe. Jako by si kognitivní schopnosti chtěly vzít dovolenou. Prožíváte dny plné únavy, stresem se necháte snadno rozladit, psychická pohoda se vzdaluje. K tomu vás občas přepadnou bolesti hlavy, křeče a máte unavené svaly. Ženy pak častěji trápí premenstruační syndrom.

Na formě záleží

Sledovat, jakou formu mají minerální látky v lidské potravě, je klíč k efektivní suplementaci. Nehledejte anorganické soli, ale bioaktivní formy, jako např. cheláty. Velmi zjednodušeně lze říci, že v chelátech jsou molekuly minerálních látek zahalené do organického obalu, nejčastěji z aminokyselin. Nejznámější z nich je zelené barvivo chlorofyl, bez něhož

se neobejdou avokádo, salátové listy ani petrželka.

A v čem spočívá výhoda bioaktivních forem? Jsou bezpečné, nezatěžují trávení a zažívání je snadno rozpozná. Tělo s nimi umí bravurně hospodařit, dokonce je ukládat do zásoby. Dokáže je poslat tam, kde jsou akutně nejvíce potřeba. Mají více než 90% vstřebatelnost.

Tím vším se liší od běžně dostupných levných minerálních přípravků v podobě anorganických solí. Anorganické soli, součást neživé přírody, totiž při trávení tělo zatěžují, jejich vstřebatelnost je velmi malá a někdy mohou způsobit i pocity těžkosti či zažívací obtíže. Naše tělo s nimi nedokáže tak dobře pracovat, jelikož se v této podobě minerální látky



v přirozené potravě takřka nevyskytují a mohou být v závislosti na koncentraci dokonce potenciálně toxické. Jako součást půdy nebo hnojiva mohou dobře posloužit rostlinám, lidské tělo ale bezpečně mnohem víc vytěží z bioaktivních forem.

Tři druhy chelátů magnesia

Magnesium + šafrán chelát Nupreme je hořčíkový komplex, v němž se vyskytují tři chelátové podoby tohoto minerálu. Bisglycinát regeneruje svaly a snižuje stres. Treonát proniká do nervových center, podporuje kognitivní funkce a zklidňuje. Taurát podporuje zdravý cév a celý kardiovaskulární systém. Je to vyvážená kompozice, díky níž budete mít snadno využitelný hořčík vždy nadosah.

Která kombinace látek tomuto minerálu sluší a proč je vyhledávat

Receptura Magnesium + šafrán chelát Nupreme je obohacena o vitamín B6 a šafrán. Obě látky přízni-

vě ovlivňují celkový účinek hořčíku a působí na podporu podobných oblastí organismu. Magnesium tělo lépe zužitkuje za přítomnosti vitamínu B6, který přispívá k normální činnosti nervové soustavy, k normální psychické činnosti, ke snížení míry únavy a vyčerpání či k normální funkci imunitního systému.

Šafrán je odedávna považován za zlato mezi bylinami. V lidovém léčitelství se o něm traduje, že patří k silným antioxidantům a s oblibou bývá využíván pro navození emocionální a psychické pohody. V komplexu Nupreme se nalézá standardizovaný extrakt, díky němuž je účinnost konstantní v každé kapsli.

Nupreme je ryze česká značka doplňků stravy a potravin.

Jak hořčík neužívat

Přestože příroda nabízí to nejlepší, občas je třeba mít malou nápovědu k tomu, jak se s ní chytře spojit. Některé druhy látek a typy stravy mohou totiž vstřebávání magnesia ovlivnit. Potraviny bohaté na chlorofyl a zelené superpotraviny, jako chlorela, spirulina a mladý ječmen, by se

s minerálními doplňky stravy neměly užívat souběžně. Zelené listové barvivo na sebe v trávicím traktu rychle váže celou řadu látek – někdy bohužel i těch užitečných, takže je tělo nemá šanci vstřebat.

Vláknina je pro tělo velmi významný pomocník na cestě za udržováním dobré kondice. To samé platí o houbové vláknině, ať už v žampionech nebo medicínálních houbách, která se skládá z beta-glukanů a chitinu. Jenže to má háček. Vláknina sice dokáže zpomalit vstřebávání kalorií, snížit výkyvy hladiny glukózy, ale také nemilosrdně čistí zažívací trakt a pohlcuje nejrůznější substance, takže nestačí projít přes střevní stěnu dále do organismu.

Bohužel u doplňků stravy to není žádoucí. A tak po kaši z ovesných vloček k snídani, dušeným houbám k obědu nebo salátu k večeři počkejte, stejně jako v případě chlorofylu nebo suplementů s ionty zinku, železa či vápníku dvě hodiny, než si svou kapsli s hořčíkem dopřejete.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů Nupreme
Foto: **Nupreme**

125 let technologických inovací značky Goodyear

Časová osa technologií značky Goodyear: od koňského potahu k elektrifikaci

1898: Goodyear Tire and Rubber Company zahájila výrobu pneumatik pro koňské povozy a jízdní kola 21. listopadu 1898, jen pár týdnů po svém založení. O rok později začala vyrábět také pneumatiky pro automobily a zahájila tak 125letou éru vývoje technologií, které změnily způsob, jak se svět udržuje v pohybu.

1903: Goodyear si nechal patentovat první bezdušovou pneumatiku, která však až do poloviny dvacátého století nenašla komerční využití.

1906: Goodyear vyvinul rychloupínací pneumatiku, revoluční konstrukci, která usnadnila demontáž pneumatiky z kola a zároveň zabraňovala jejímu proříznutí v oblasti ráfku. V době, kdy automobily začaly nahrazovat koňské povozy, to byl významný krok vpřed, pokud jde o bezpečnost a pohodlí.

1908: Goodyear uvedl na trh první dezén pneumatik do každého počasí. Dezén s kosočtvercovými proužky se pak jen s malými úpravami používal téměř 40 let.

1927: Goodyear uvedl na trh nízkotlakou pneumatiku Airwheel, kterou vyvinul pro letadla, ale později upravil pro použití v osobních automobilech. Tyto „balónové pneumatiky“ v kombinaci s ráfkem o malém průměru umožňovaly letadlům mnohem měkčí přistání a přinesly jízdní komfort i do silničního dopravy; už tři roky od uvedení na trh se jako originální výbava montovaly do vozů Ford a Chevrolet.

1934: Goodyear uvedl na trh pneumatiky s hroty pro jízdu v blátě

a sněhu. Pneumatiky s hroty se staly standardním řešením pro zimní jízdu v extrémních podmínkách, zejména na ledu, na celá desetiletí, dokud společnost nevyvinula v 70. letech 20. století pneumatiky F32 All Winter Radial a později na konci 20. století řadu UltraGrip Ice pro severské a arktické trhy.

1937: Goodyear vyrobil první pneumatiky ze syntetického kaučuku v USA.

1938: Goodyear představil pneumatiky LifeGuard, bezpečnostní pneumatiky s „vestavěnou rezervou“. Jednalo se o předchůdce pneumatik typu run-on-flat, které používaly oddělené vzduchové komory v blízkosti běhounu a ráfku, aby v případě de-

fektu nebo prasknutí úplně nesplaskly. Tyto bezpečnostní pneumatiky, známé pod názvem Double Eagle, byly standardní výbavou závodů NASCAR.

1947: Pneumatiky Goodyear Super Cushion nastavily novou latku jízdního komfortu. Pneumatiky kombinovaly princip odpružení balonových pneumatik, jako v případě pneumatik Airwheel, se schopností provozu při nižším tlaku. Díky tomu se méně zahřívaly, a tedy měly i delší životnost. Během pouhých šesti měsíců dodal Goodyear na trh celkem 3,5 milionu pneumatik Super Cushion.

1955: Téměř půl století po udělení patentu se bezdušové pneumatiky Goodyear staly běžnou výbavou moderních automobilů. Technologie LifeGuard Blowout Shield umožňovala řidičům pokračovat v jízdě až 150 km po defektu.

1958: Goodyear představil pneumatiky Unisteel s radiálním vedením



kovového kordu a třemi vrstvami pláten. Řada Unisteel byla svou odolností a kilometrovým nájezdem proslulá po celá další desetiletí.

1962: Goodyear uvedl na trh pneumatiky Super Single pro návesy nákladních souprav. Jediná široká pneumatika, která nahradila dvojmontáž, snížila hmotnost vozidel a současně zvýšila jejich nosnost.

1973: Pneumatiky Goodyear Custom Steelguard dominují americkému trhu s originální výbavou a jsou jedinými radiálními pneumatikami s ocelovým kordem, které pro svá vozidla schválili všichni čtyři američtí výrobci automobilů.

1984: Goodyear uvedl na evropský trh celoroční pneumatiky v podobě první řady pneumatik Goodyear Vector. Od té doby Goodyear usiluje o vývoj pneumatik, které by byly plně funkční po celý rok, ať už na slunci, v dešti nebo na sněhu. Tato snaha se vyplácí: pneumatiky Goodyear Vector vyhrály víc testů celoročních pneumatik než pneumatiky jakékoli jiné značky.

1992: Formule 1 na silnici: na supersportu McLaren F1 byly použity speciálně vyvinuté pneumatiky Goodyear Eagle F1, které zvládaly výkon 456 kW (620 k) motoru V12 6,1 l. Tisková zpráva McLarenu zdůrazňovala, do jaké míry se na jeho úspěchu

podílel Goodyear: „Již od počátečního návrhu vozu McLaren F1 byly pneumatiky považovány za neodmyslitelný prvek odpružení v rámci komplexních výpočtů programu týkajících se jízdních vlastností a komfortu. Hmotnost, bezpečnost, hlučnost a dynamické vlastnosti představovaly zásadní faktory.“

1994: Pneumatiky Goodyear Eagle F1 nastavily novou latku výkonosti. Řada byla rozšířena o charakteristickou pneumatiku Eagle F1 GS-D2 (Grand Sport – Directional) pro supersportovní a sportovní vozy a později také o GS-D3. Jejich výrazné směrové dezény si oblíbili řidiči a technici výkonných vozů, protože spojují skvělé jízdní vlastnosti za sucha s mimořádnou přilnavostí za mokra.

2001: Na ženevském autosalonu byly představeny pneumatiky Goodyear GT3, první na světě vyrobené ze směsi na bázi kukuřice.

2005: Goodyear představil technologii DuraSeal, která umožňuje okamžitou opravu proražené nákladní pneumatiky za jízdy.

2006: Goodyear představil novou technologii nákladních pneumatik. Technologie Fuel Max šetří palivo díky pokročilé konstrukci a směsi, jež snižuje valivý odpor v dálkové silniční nákladní dopravě.

2007: V souvislosti s růstem hmotnosti, točivého momentu a výkonu výkonných vozů doznaly pneumatiky Goodyear Eagle F1 dramatické změny dezénu. Charakteristický směrový dezén nahradila asymetrická konstrukce, která zlepšila užité vlastnosti pneumatik v zatáčkách a zvýšila citlivost řízení.

2018: Goodyear odhalil pneumatiky EfficientGrip Performance, první s technologií pro použití na vozidlech s elektrickým pohonem, aby tak vyšel vstříc rostoucí popularitě elektromobilů.

2021: Goodyear spustil SightLine. Tato globální platforma pro sledování pneumatik byla navržena tak, aby identifikovala a řešila potenciální problémy v souvislosti s pneumatikami a předávala informace, které znají pouze samy pneumatiky.

2021: Goodyear uvedl na trh NexTrek, nepneumatické („bezzvduchové“) pneumatiky, které se začaly testovat v terénu na autonomních vozidlech. Goodyear věří, že dokáže v budoucnu vytvořit udržitelnou, bezúdržbovou a trvanlivější alternativu konvenčních pneumatik.

2023: Goodyear představil demonstrační pneumatiky vyrobené z 90 % z udržitelných materiálů, které obsahují 17 složek z 12 různých surovin komponentů. Pokračuje tak na cestě k cíli – nabídnout do roku 2030 první na světě pneumatiky ze 100 % udržitelných materiálů.



Boj s kunou musí být nenásilný

S nadcházející zimou se některá zvířata stahují do úkrytů a hrozí, že se usídlí v domech. Vyhnat je lze za pomoci techniky, babských rad i profesionálů. Pozor ale, ať se z vás nestanou pytláci.

Podivné zvuky na půdě, ve sklepě i jiných částech svého bydlení mohou v následující zimě slyšet majitelé domů v České republice. Znamená to, že se tam pravděpodobně před chladem uchýlilo nějaké zvíře. A v domě bude nejen rušit, ale také dělat škody. Je to příklad i malé šelmičky, která dokáže majitele domů výrazně potrápit. „Přes zimu jsou dle našich statistik nejčastější škody od kun,“ přibližuje mluvčí Direct pojišťovny Nela Matašeje.

Kuna škodí poškozováním aut, izolací na domech i zabíjením menších domácích či hospodářských zvířat. Není zařazena mezi chráněné druhy, ale jedná se o lovnou zvěř. Zabíjet ji tudíž směřuje mimo dobu hájení, tedy od listopadu do února, jen myslivci, jinak se jedná o pytláčení. „Na placení pokut se žádné pojištění nevztahuje. Ani na to, když si klient neodborným vyháněním způsobí škodu,“ varuje Matašeje.

Při náhradě škod může pomoci pojištění. „V rámci pojištění majetku nabízíme u rodinných domů pojištění fasády. Zaplatíme škody na venkovní fasádě hlavních a vedlejších staveb, tedy i plotu, a vnějším zateplení. Pojištění se pak vztahuje i na situace, kdy zvíře poškodí vnitřní zateplení a izolaci, což právě kuny dělávají,“ přibližuje mluvčí Directu Matašeje. Škody po kuně, které pojišťovna řešila, přitom nemusí být zrovna malé. „Pohybují se mezi 50 a 350 tisíci korunami,“ podotýká mluvčí.

Jak na kunu? Odborníci doporučují několik taktik:

- Už na podzim důkladně zablokujte všechny její přístupové cesty, stačí jí otvor o velikosti tenisáku.
- Pořídte si psa či kočku, kuna je jako sousedy nemá ráda. Jejich chlupy při línání můžete pro lepší účinek rozmístit na strategická místa.

Můžete také nasadit do boje svoji vlastní ochočenou kunu.

- Zkuste i jiné pachy, které kunám nevoní – vodu po holení, vůni do auta, prádlo namočené v naftě, naftalinové či chlorové tablety. Ale pozor, zvíře si i na nepříjemný pach po čase zvykne.
- Kupte sklopné pasti, které zvíře nezabijí, ale uvězní – nevypouštějte ho ale hned u domu, jinak se vám vrátí, odveďte jej raději nižší desítky kilometrů daleko.
- Instalujte elektrické ultrazvukové odpuzovače (<https://www.pasti.cz/odpuzovace-kun-do-auta/>).
- Umístěte reflektor s pohybovým čidlem – na světlo jsou kuny citlivé. Obecně platí, že nikdy není špatná volba přivolat ke zvířeti příslušné odborníky. Ať už se jedná o mysliveckou stráž, hasiče, ochránce přírody a pracovníky záchranných stanic či deratizátory. Výjezd posledně jmenovaných samozřejmě není zadarmo, ale v některých případech s tím pomůže opět pojištění. „V rámci asistenčních služeb k pojištění zorganizujeme a do sjednaného limitu zaplatíme příjezd a odjezd specialisty a náklady na deratizaci i dezinfekci,“ ujišťuje Matašeje z Direct pojišťovny.

Text: Vladimír Rybecký podle podkladů Direct pojišťovny
Ilustrační foto: presseportal/Hyundai



CLASSIC



CHLADICÍ KAPALINA PRO ELEKTROMOBILY

CS ANTIFREEZE G12EVO®

Nejmodernější chladicí kapalina pro všechna současná osobní vozidla používající spalovací motory, hybridní pohony (HEV, PHEV) nebo jen elektrobaterie (BEV). Produkt plní normu VW TL 774 L a odpovídá prvnáplni všech vyráběných vozidel koncernu Volkswagen AG od roku 2020 (Škoda Auto, VW, Audi, Seat, MAN, Bentley, Porsche, Lamborghini, Scania, Bugatti).

VYUŽITÍ

Jediná chladicí kapalina tohoto typu na trhu mimo originální OEM kapaliny.

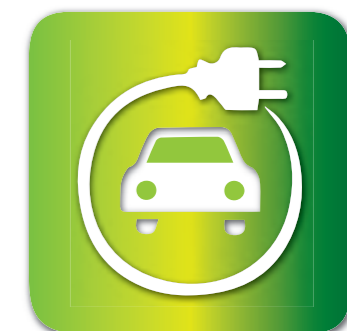
Vhodná pro všechny elektromobily používající kapalinové chlazení na bázi glykolů (95 % trhu).

Po naředění vodou 1:1 odolává mrazu až do -40°C .

Dostupná v průmyslových baleních (60, 200L sudy, 1000L kontejnery) i spotřebitelských obalech (1L lahve, 5L kanistry a 25L konve).

VLASTNOSTI

- Chrání před kavitací, důlkovou korozi a zabraňuje vzniku úsad.
- Při atmosférickém tlaku odolává teplotám $>170^{\circ}\text{C}$.
- Plně mísitelná s kapalinou používanou pro první plnění koncernu VW od roku 2020.
- Jako nemrznoucí složku obsahuje výhradně monoethylglykol (ethan-1,2-diol).
- Nejmodernější inhibiční ochrana na bázi PSI-OAT (včetně silikátů a fosfátů)
- Neobsahuje kyselinu 2-ethylhexanovou – inhibitor koroze zakázaný v EU od roku 2023.



CLASSIC Oil s.r.o. ■ www.classic-oil.cz ■ info@classic-oil.cz



„To, co dělají,
dělají perfektně.“

Mewa.
Pracovní oděvy
s kompletním servisem.

Zjistěte více na mewa.cz/kompletni-servis