

Autoservis & mobilita

www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU



Autolakýrníci a kouzlo barev

MILIARDY
DO E-MOBILITY



ROZHOVOR
BYD PLNÍ SNY



EU
KAMIONY BEZ NAFTY



Junioři – naděje do budoucna

HVO už i u nás

04
9 772695 1044003

„Môžete sa na ne kedykoľvek spoľahnúť!“

Mewa.
Čistiace utierky s
kompletným servisom.

Viac informácií nájdete na mewa.sk/kompletny-servis

AUTOSERVIS & MOBILITA
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ,
AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

www.autoservismagazin.cz

VYDAL

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 Südogan
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.

Opravdu jde o ochranu klimatu?

EU se rozhodla spasit svět zavedením bezemisní silniční dopravy aby zpomalila či snad dokonce zastavila probíhající změny klimatu. Cesta k tomuto cíli byla v bruselských kancelářích jasně určena – rychlý přechod všech automobilů k elektrickému pohonu.

Automobilky sice upozorňují na úskalí tohoto rozhodnutí, nicméně je přijaly a svůj technický vývoj na-směrovaly k elektromobilitě. Jenže elektricky poháněná vozidla (a je jedno, zda je zdrojem elektrické energie akumulátor nebo palivové články) jsou pro většinu zákazníků příliš drahá.

Osvědčeným řešením je zavedení dotací, kdy státy peníze vybrané na daních namísto do zdravotnictví, školství či obrany posílají nejbohatším či firmám, aby si drahé elektromobily pořizovali levněji. Také lze tato vozidla dovážet z míst, kde je dokáží vyrábět podstatně levněji, tedy z Číny. To se samozřejmě nemůže líbit těm, kteří elektricky poháněná auta vyrábějí za mnohem vyšší cenu.


A tak elektromobily, které by pomohly v EU řešit problémy s klimatem a znečištěným ovzduším v centrech měst, Evropská komise hodlá zatížit clem, aby zajistila konkurenceschopnost automobilek, které sama zahnila do pasti vynuceným přechodem k elektromobilitě. Důvod? Čína dotuje výrobce elektromobilů a proto jsou jejich produkty příliš laciné.

Jsme tedy svědky paradoxu – EU brání prodeji elektromobilů, jejichž prostřednictvím vlastně čínská vláda dotuje klimatickou politiku EU... Jenže výsledkem nebude záchrana pozvolna destruovaného automobilového průmyslu. Čínští výrobci elektromobilů totiž už začali přesouvat výrobu do Evropy – BYD staví továrnu v Maďarsku, Chery přebírá

opuštěnou továrnu ve Španělsku, Leapmotor bude vyrábět v Polsku, Dongfeng jedná o výrobě v Itálii, SAIC chce své MG vyrábět v Anglii a BAIC pokukuje po produkci v Polsku. A to jsou jen už zveřejněné projekty.

Situace v evropském automobilovém průmyslu tak nabírá nečekaný obrat – zatímco výrobci automobilů čelí problémům, jejich odepisovaným dodavatelům se otevírá šance najít si nové partnery. I pro čínské firmy bude výhodnější využívat místní dodavatele místo dovozu dílů přes půl světa.

A tak se třeba už brzy dočkáme opravdu levných elektromobilů z evropské produkce, i když od značek, které ani nedokážeme vyslovit. Má to ovšem jednu zásadní chybu – technický vývoj postupně odchází z Evropy a ty skutečně zásadní inovace už přicházejí z jiných částí světa. EU se tak v cestě za klimatickou neutralitou krok za krokem stává montovnou pro čínské automobilky...

 **Vladimír Rybecký,**
šéfredaktor



/ AKTUALITY

- 4 Stalo se...
- 8 Euro 7: schváleno, nespokojenost zůstává
- 10 Alexandr Vondra o vyjednávání normy Euro 7
- 12 Velký krok EU pro odchod nákladní dopravy od nafty
- 15 Manifest výrobců nákladních vozidel a autobusů
- 16 Miliardy pro rozvoj elektromobility
- 19 Členské společnosti ČLFA jsou připraveny financovat elektromobily

/ AUTOSERVIS + AFTERMARKET

- 20 Stalo se...
- 22 Spolupráce Ineos a Glasurit
- 24 Moderní osobní ochranné prostředky pro větší bezpečnost a pohodlí
- 26 Práce, které mohou dělat stroje, by měly dělat stroje!
- 28 Kvalita jako základ úspěchu
- 30 Mirka představuje brusky nové generace
- 32 I Care 4 the Planet – udržitelný přístup pro udržitelnější trh s náhradními díly
- 33 Valeo uvádí na trh svou řadu snímačů teploty výfukových plynů
- 34 Naši vizi zakládáme na vysoké profesionalitě
- 36 Odborný den s Hellou Gutmann
- 38 OSRAM rozšířil rodinu legálních LED žárovek
- 40 Vyšla příručka a učební pomůcka AUTOLAKÝRNÍK – příručka výuky a pro specialisty povrchových úprav vozidel
- 41 Novinka v sortimentu R-M: Nový bazový systém AGILIS
- 42 Proč pro léto volit prémiové pneumatiky?



/ AUTODOPRAVA

- 44 Stalo se...
- 46 Toyota pokračuje v útoku na český trh
- 48 Nákladní auta a autobusy udržují Evropu v pohybu!
- 50 HVO v České republice

/ CESTY MOBILITY

- 52 Stalo se...
- 54 Shell představil první LNG stanici v ČR
- 55 Státní příspěvek na pořízení elektromobilů Škoda Enyaq

/ TECHNICKÉ INOVACE

- 56 Stalo se...
- 58 Multifunkční panel s otočnými ovladači Smart Dials
- 60 Technologie Bosch pro výrobu a recyklaci akumulátorů

/ REPORTÁŽE

- 62 Stalo se...
- 64 Chceme budovat naše i vaše sny společně
- 70 Proběhlo finále soutěže Autoopravář Junior 2024
- 74 Náročná cesta ke špičkové kvalitě
- 78 Elektromobily nejsou univerzální řešení mobility
- 80 V Poznani – víc než autosalon



Stalo se...

PRŮMĚRNÉ STÁŘÍ AUT V ČR PŘEKONALO 16 LET

Ke konci loňského roku bylo v České republice registrováno 6,6 milionu osobních vozů. Za posledních 10 let se jejich počet zvýšil o 1,8 milionu kusů, tedy o 37 %. Ty vykazaly průměrné stáří 16,21 roku. Od počátku pandemie covidu vozový park stárne dvojnásobně rychleji než v přechodných letech. Ročně se stáří aut zvýší o 3,5 měsíce. „Stále čekáme, kdy se situace obrátí a stáří aut se začne snižovat. Zatím tomu ale nic nenavědčuje, naopak je trend výrazně opačný. Před deseti lety bylo průměrné stáří osobních aut jen 13,78 let“ říká Martin Pajera, ředitel společnosti Cebia. Podle Pajera ale není důvodem zvyšujícího se stáří aut jednoznačně špatná finanční situace řady domácností: „Určitý vliv to samozřejmě má. Na druhou stranu se zvyšuje i počet aut, která lidé vlastní. To znamená, že lidé se nechají starší auto a k němu si pořídí novější.“



ROLLS-ROYCE MOTOR CARS PRAGUE JE SVĚTOVÝ PRODEJCE ROKU

Během slavnostního ceremoniálu v Singapuru získala společnost Rolls-Royce Motor Cars prestižní celosvětové ocenění automobilky Rolls-Royce Motor Cars „Global Dealer of the Year“. První příčku obsadila společně s dealerem v Dubaji společností AGMC. Nejvyšší ocenění předal Chris Brownridge, generální ředitel Rolls-Royce Motor Cars, za účasti zástupců 132 prodejních míst značky Rolls-Royce z celého světa. Ocenil přitom vynikající komplexní výsledky dealerství Rolls-Royce Motor Cars Prague a vyzdvihl několik střednědobých hledisek, které přispěly k úspěchu v roce 2023. Společnost Rolls-Royce Motor Cars Prague vloni dosáhla historický rekord,

a to včetně celkové výše objednávek vozů se zakázkovými úpravami Bespoke. Jediný prodejce značky v České republice ve druhém čtvrtletí otevřel nový showroom.



REKORDNÍ NÁRŮST PRODEJE OJETÝCH VOZŮ V PROGRAMU ŠKODA PLUS

Vsíti programu certifikovaných ojetých vozů Škoda Plus se za rok 2023 prodalo 49 248 vozů. To představuje nárůst 15 % proti roku 2022. Výrazné oživení se dostavilo v kategorii Roční vozy, která zahrnuje automobily do stáří 18 měsíců s limitem nájezdu do 30 000 km. V této kategorii stoupl prodej meziročně o 85 %. Roční vozy loni tvořily 32,3 % celkového odbytu. V kategorii Vyzkoušené vozy (stáří 2–5 let) si svůj vůz vybralo 21,1 % zákazníků a zbývajících 46,6 % se rozhodlo pro ojetý vůz starší 5 let. Naprostá většina automobilů prodaných prostřednictvím programu Škoda Plus byla zakoupena jako nová v ČR, což s sebou nese značnou výhodu prověřené historie. Průměrná prodejní cena činila 462 155 Kč, průměrný věk 5 let a průměrný nájezd 72 513 km. Program Škoda Plus v současnosti nabízí 9700 vozů, z nichž 34 % tvoří Roční vozy a 44 % Vyzkoušené vozy. Prověřené ojeté vozy z certifikovaného programu Škoda Plus jsou k dispozici na 150 prodejních místech.



OJETÁ PRÉMIOVÁ AUTA S BEZKONKURENČNÍMI SLUŽBAMI

Společnost invest je jeden z největších prodejců vozů značek BMW, Mini a BMW Alpina. Tomu odpovídá i vysoká kvalita nabízených služeb. V moderních showroomech v Praze a Plzni najdete nejen nabídku nových automobilů, ale také certifikovaných ojetých vozů z programu BMW Premium Selection. V BMW invest může zákazník vybírat z více jak stovky ojetých vozů BMW a Mini, které všechny splňují přesně definované vysoké standardy a vedle ověřené kvality u nich zákazník navíc získává řadu dalších benefitů a služeb jako je například dvouletá záruka na veškeré mechanické a elektronické komponenty, servis nebo přípravu nabídky financování vozu. Kontrola každého vozu trvá několik hodin, v některých případech i dní, a aby mohlo být vozidlo označeno certifikátem BMW Premium Selection, je na voze kontrolováno více než 100 parametrů kvality.



DOHODA O SPOLUPRÁCI MEZI FORD TRUCKS A IVECO

Ford Trucks, značka těžkých nákladních vozidel turecké společnosti Ford Otosan, a Iveco, značka Iveco Group, která navrhuje, vyrábí a prodává lehká, střední a těžká užitková a nákladní vozidla, podepsaly nezávazné memorandum o porozumění s cílem prozkoumat potenciální spolupráci na vývoji nové kabiny pro těžká nákladní vozidla. Jde o předběžný krok při posuzování potenciálu spolupráce obou společností při společném vývoji nových produktů a technologií zahrnujících komponenty a systémy v kabině. Dohoda má za cíl zvýšit konkurenceschopnost a zlepšit řešení v souladu s normou EU Direct Vision

a zlepšit aerodynamiku pro snížení CO₂ prostřednictvím rozvoje vzájemně výhodného partnerství mezi Ford Trucks a Ivecem.



DRUHÉ ZASTOUPENÍ PRO ALPINE V ČR

Již třetím rokem po sobě pokračuje značka Alpine v dvouciferném růstu v prémiovém segmentu s nárůstem registrací o 22,1 % a s celkovým počtem 4328 prodaných vozů. Značka už eviduje 156 prodejních míst po celém světě. V červnu 2022 oznámila otevření svého prvního prodejního místa v České republice. První centrum Alpine v Praze provozuje společnost Pyramida Průhonice. V roce 2023 prodala 23 vozů. Nyní v Brně otevřel zastoupení Alpine jeden z největších dealerů na českém trhu, brněnská společnost Opportunity. Opportunity s víc jak 30letou tradicí navazuje na svoje dřívější i současné aktivity v motorsportu – její majitel Vladimír Hladík v minulosti úspěšně závodil na okruzích. Podle obchodního ředitele Opportunity Pavla Hanáka bude značka v Brně těžit ze své exkluzivity. Předpokládá, že většina zákazníků se bude rekrutovat z Moravy a Slovenska.



ORBION CARS VSTUPUJE NA TRH

Značka čínských automobilů MG již na českém trhu působí dva roky. Na to reaguje společnost Orbion Cars – otevřela pobočku v Praze – Stodůlkách s cílem stát se největším dealerem značky v ČR. „Chceme zákazníkům poskytnout největší nabídku skladových vozů značky MG, a to jak nových, tak ojetých. Samozřejmostí je i autorizovaný servis s nejvyšší kvalitou služeb,“ říká výkonný ředitel Orbion Cars Dušan Chlad. Na českém trhu značka MG nabízí vozy se spalovacími motory, s hybridním pohonem i elektromobily. Nejpopulárnějším modelem je MG ZS, k čemuž přispívá prodejní cena začínající na 399 000 Kč. Orbion Cars patří do stejné silné skupiny jako největší český prodejce značky Volvo Auto Průhonice a specialista na prodej britských vozů značek Jaguar a Land Rover Albion Cars. Se sídlem v pražských Stodůlkách na levém břehu Vltavy může Orbion Cars jako v současné době jediný dealer značky obsluhovat poptávku poloviny hlavního města i podstatné části Středočeského kraje.



TRANSFORMACI ČESKÉ EKONOMIKY BRZDÍ KLESAJÍCÍ INVESTICE

Atraktivita České republiky pro investory za čtyři roky výrazně poklesla. Vyplývá to z aktuálního průzkumu Česko-německé obchodní a průmyslové komory (ČNOPK). Podnikatelé vidí největší riziko v poklesu poptávky doma i v zahraničí spolu s nedostatkem kvalifikovaných pracovníků a rostoucími cenami energií. Zahraniční firmy zaujímají mnohem kritičtější postoj k produktivitě, motivaci k výkonu a kvalifikaci zaměstnanců, kteří nestačí držet krok se zvyšujícími nároky na nové technologie. Vývoj investičních výdajů pro rok 2024 je alarmující. Bez dostatečných investic mohou podniky jen stěží zajistit svou konkurenceschopnost v globálním prostředí. Klesající trend trvá už šestý rok. Pokles investic letos očekává 39 % respondentů včetně zástupců automobilového a strojírenského sektoru. „S ohledem na rostoucí požadavky digitalizující se ekonomiky je tento trend obzvláště proble-

matický. Pokud chceme zůstat inovativní a konkurenceschopní, musíme vše vložit do lidských zdrojů a investovat do školení, dalšího vzdělávání a zvyšování kvalifikace,“ říká Milan Šlachta, reprezentant Bosch Group CZ & SK a prezident ČNOPK.



ÚSPĚŠNÝ ZAČÁTEK ROKU PRO AURES HOLDINGS

Největší obchodník s ojetými vozy ve střední Evropě Aures Holdings za první tři měsíce roku prodal 26 000 vozů, což je o 12 % víc oproti stejnému období roku 2023. Predikce oslabení trhu se tedy nepotvrdily. „Kromě vysoké poptávky za tím vidíme zúročení našich investic do využití technologických inovací, zejména nasazení generativní AI v marketingu a komunikaci se zákazníky. Sami tyto technologie vyvíjíme ale především je dokážeme využívat. Protože trh sám o sobě neroste, je patrné, že se nám vyplácí dlouhodobé investice do technických inovací,“ uvedla Karolína Topolová, generální ředitelka a předsedkyně představenstva společnosti Aures Holdings, provozovatele sítě autocenter AAA Auto, Mototechna, Auto Diskont a Driverama. Konkurence ze strany konceptů dovozců automobilů se neobává: „My analyzujeme trh a vykupujeme to, o co je největší zájem a ne to, co nám zákazníci nabízejí. Dealeři se chovají pasivně a berou ojetá auta jen na protiúčet. My zákazníkům nabízíme ta nejprodávanejší auta ale dealeři je musejí přeprodávat. roto dokážeme prodej navyšovat, zatímco značkové programy se dynamicky nevyvíjejí.“



Stvořeno pro život



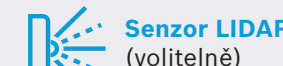
DAS 3000 Univerzální, počítačem řízené kalibrační zařízení pro ADAS*



Přední kamera



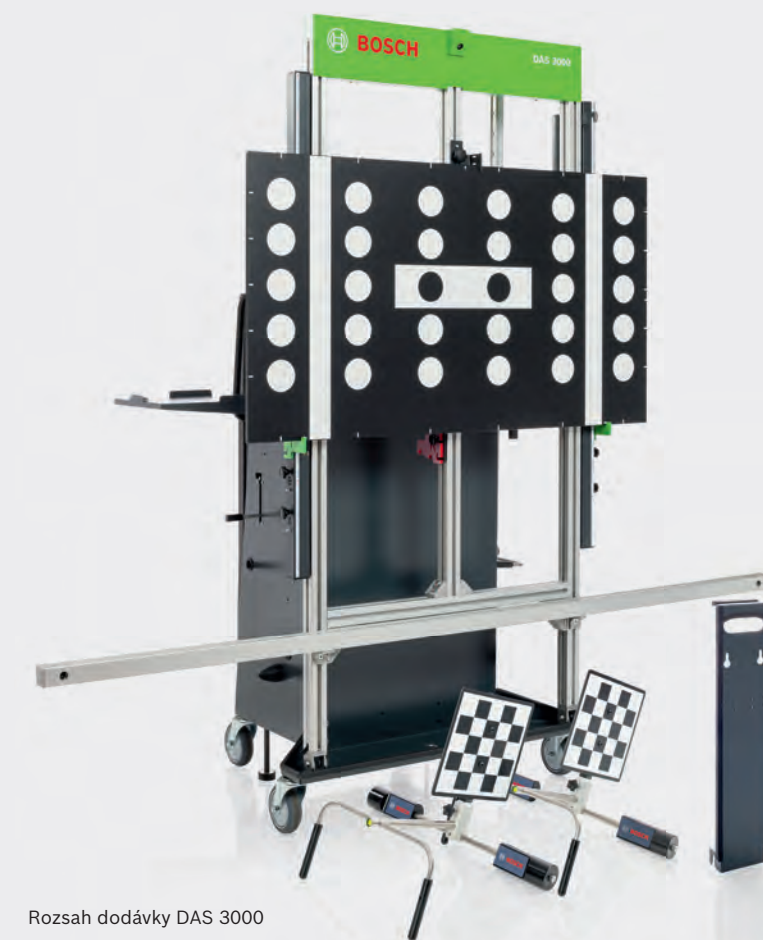
Přední radarový snímač



Senzor LIDAR (volitelně)



Zadní kamera (volitelně)



Rozsah dodávky DAS 3000

S příloženou tabulí pro vozy koncernu VW, pro ostatní značky s odpovídajícími kalibračními terčemi – Multi-Target-Shop

Další volitelné příslušenství

- Kalibrační terče Multi-Target-Shop
- Podlahové kalibrační terče VW, Mercedes, Nissan, Mitsubishi
- Dopplerův simulátor – zadní radary VW a Mazda
- Kalibrační terč pro LIDAR

Video o DAS 3000



Prospekt o DAS 3000



Multi-Target-Shop: samostatné kalibrační terče nebo sady terčů pro všechny běžné výrobce vozidel

Výhody v přehledu

- Optimální přesnost měření podle nejvyšších specifikací OEM
- Rychlá a efektivní kalibrace díky ustavení přípravku k jízdní ose vozidla pomocí kamerového systému bez nutnosti použití externího zařízení pro měření geometrie podvozku
- Přibližně o 50 % rychlejší ve srovnání s konvenčními laserovými systémy díky intuitivnímu ovládání a kalibračním rutinám
- Základní kalibrační tabule umožňuje kalibraci jak kamery, tak radaru pomocí této jediné tabule (koncern VW)
- Univerzální, určené i pro další značky vozidel, potřeba použít kalibrační terče příslušné k danému vozidlu (volitelné příslušenství)
- Vše na jednom místě díky integrovanému úložnému boxu (volitelné příslušenství)





Euro 7: schváleno, nespokojenost zůstává

Evropský parlament schválil zmírněné emisní požadavky Euro 7, nicméně zúčastněné strany zůstávají ve svých názorech striktně rozděleny. Nová podoba normy Euro 7 nově nehlídá jen výstup z výfuků, ale i životnost akumulátorů.

Evropský parlament schválil dohodu o revidovaných emisních pravidlech pro osobní automobily, nákladní automobily a autobusy, nicméně tento předpis zůstává kontroverzní a zainteresované strany se přou o to, zda Euro 7 jde v boji proti emisím příliš daleko nebo ne dostatečně daleko.

Předpis byl podstatně zmírněn oproti původnímu návrhu Evropské komise, protože zákonodárci jsou přesvědčeni, že přísnější emisní normy by osobní automobily pro spotřebitele zdražily a odrazovaly by je od investic potřebných k vývoji elektrických vozidel. Text byl přijat 297 hlasy pro, 190 proti a 37 se zdrželo hlasování. Všichni europoslanci z levice a většina europoslanců ze skupin Zelených a S&D hlasovali proti návrhu.

Protichůdné názory

Několik konzervativních zákonodárců v označilo původní návrh Komise za nerealistický. „Jako parlamentní zpravodaj jsem se důrazně proti původnímu návrhu Komise postavil. Mým hlavním zájmem byl potenciální dopad jak na průmysl, tak na zákazníky. Změny, navržené Komisí zejména v požadavcích na testování vozidel, by zvýšily výrobní náklady a zvýšily ceny automobilů s malým rozpočtem, které jsou zásadní pro pracující lidi a venkovské komunity. Je zásadní najít rovnováhu mezi ekologickými nevládními organizacemi, výrobci a sociálními zájmy. Dohoda představuje spravedlivý a rozumný kompromis,“ řekl před hlasováním hlavní zákonodárci Alexandr Vondra z nacionalistické skupiny Evropští konzervativci a reformisté ECR.

„Nic v Euro 7 se podstatně neliší od Euro 6. Smutnou pravdou je, že tato dohoda bude stát evropské občany životy. Ve velkých evropských městech budou lidé umírat, protože zájmy automobilového průmyslu byly upřednostněny před zájmy lidských životů,“ oponoval hlavní zákonodárci ve spisu skupiny Levice Nikolaj Villumsen.

ACEA vítá dohodu o Euro 7

Hlasování Evropského parlamentu o Euro 7 upevňuje pozici Evropy jako celosvětového určovatele směru v oblasti emisních norem pro osobní automobily, užitková vozidla, nákladní automobily a autobusy. Uvádí to Asociace evropských výrobců automobilů ACEA.

Přední světové emisní normy přicházejí v kritickém okamžiku, kdy

evropský automobilový průmysl přechází od spalovacích motorů k elektrickému pohonu. Čelí také tvrdší konkurenci z Číny a USA, zvýšeným nákladům na podnikání v Evropě a nesourodému regulačnímu rámci, který nevyhnutelně podkopává konkurenceschopnost Evropy.

„Hlasování o Euro 7 se zaměřilo na to, na čem nejvíce záleží – na záležitostech orientované na budoucnost, jako jsou emise brzd u automobilů a dodávek a požadavky na akumulátory elektrických vozidel. Ale nenechte se mýlit: Euro 7 stále zpřísňuje emise výfukových plynů a testovací postupy. Zejména výrobci nákladních vozidel a autobusů budou čelit výrazně přísnějším pravidlům, dilematu, jak splnit rychle se blížící cíle dekarbonizace do roku 2030 pokud nebudou vytvořeny životně důležité podmínky,“ uvedla generální ředitelka Asociace evropských výrobců automobilů ACEA Sigrid de Vriesová.

ACEA připomíná, že k dnešnímu dni došlo k výraznému pokroku, kdy se emise vozidel snížily o 90 % mezi první normou Euro a první verzí Euro 6. Je toho hodně, na co mohou být výrobci vozidel a tvůrci politik až dosud společně hrdí. Ale aby si politici skutečně uvědomili, čeho chce Euro 7 dosáhnout, musí udělat víc pro nahrazení starších, více znečišťujících vozidel na silnicích novějšími modely vybavenými nejpokročilejší emisní technologií. Nejde jen o pobídky k posílení zavádění novějších vozidel, ale také o vytvoření holistického re-

gulačního rámce, který udrží mobilitu dostupnou pro všechny Evropany.

Osoby s rozhodovací pravomocí budou muset stále rozhodovat o klíčových prvcích prostřednictvím sekundárních právních předpisů a je třeba vhodným způsobem napravit několik důležitých nesrovnalostí v textu. ACEA bude i nadále pracovat na zajištění realistické a přiměřené normy Euro 7, která vyvažuje zájmy životního prostředí a konkurenceschopnost.

ACEA uvedla, že prioritou zákonodárců by mělo být omezení počtu starších vozidel na silnicích a usnadnění nástupu novějších vozů s lepší emisní technologií. ACEA ocenila zákonodárce za to, že se soustředili na emise z brzd a pneumatik, protože s posunem EU k ekologickým vozidlům bude většina emisí pocházet z jiných zdrojů, než je výfukové potrubí. Kromě omezení emisí pevných částic z brzd a pneumatik Euro 7 také vyžaduje lepší životnost akumulátorů elektrických vozidel. V budoucnu musí mít po osmi letech nebo 160 000 km stále alespoň 72 % původní nabíjecí kapacity.

Nespokojení nevládní environmentalisté

Podle velmi vlivné ekologické nevládní organizace Transport and Environment (T&E) jsou nové předpisy méně přísné než ty, které původně navrhla Komise. „Bohužel očekáváme, že environmentální přínos bude velmi omezený, pokud vůbec nějaký. Hlavní snížení znečištění

bude způsobeno emisemi z jiných než výfukových plynů, ale přínos tam opravdu není dostatečný, aby převážil slabost zbytku souboru,“ řekla manažerka Transport & Environment Anna Krajinska.

„Dokonce i požadavky na životnost akumulátorů jsou neuvěřitelně slabé a v tuto chvíli je nepravděpodobné, že by se jimi vůbec nějak výrazně změnilo. Je opravdu zklamáním, že politici ustoupili lobbování a upřednostnili rekordní zisky výrobců automobilů na úkor zdraví všech,“ uvedla Anna Krajinska z T&E.

Důležitá součást: přístup k softwaru

Důležitým aspektem pro automobilový průmysl je obrácení důkazního břemene na výrobce při posuzování bezpečnosti softwaru před manipulací. Nová verze nařízení zajišťuje, že výrobci mohou omezit přístup k údajům o vozidle pouze za velmi přísných podmínek. To znamená, že opravy vozidla pomocí softwaru vozidla jsou pro nezávislé dílny stále možné. Obecný argument pro technologickou izolaci, zejména ve jménu kybernetické bezpečnosti, již není sám o sobě považován za dostatečný.

Ústřední svaz německého automobilového průmyslu ZDK proto přivítal přijetí normy Euro 7: „Toto nařízení je důležitým krokem ke zlepšení kvality ovzduší v Německu bez přehánění požadavků. Zavedení Euro 7 přinese další zlepšení kvality nejen pro spalovací vozy, ale také pro elektromobily. Nová emisní norma je ambiciózní, ale proveditelná. Povede k dalšímu zlepšení kvality ovzduší a zvýší důvěru zákazníků v elektrická vozidla. Nové předpisy zajišťují, že výrobci mohou omezit přístup k údajům o vozidlech pouze za velmi přísných podmínek,“ řekl prezident ZDK Arne Joswig.



Text: Vladimír Rybecký
Foto: presseportal

Alexandr Vondra o vyjednávání normy Euro 7

Český europoslanec Alexandr Vondra byl jako člen výboru pro životní prostředí v Evropském parlamentu zpravodajem normy Euro 7. Při konferenci Vize 2050 detailně popisoval jak probíhají jednání v zákulisí, která vedla k přijetí její mírnější podoby.

Představa, že při jednání komise a posléze celého Evropského parlamentu hrála nějakou roli analýza dat a posuzování předkládaných technických argumentů je zcela mylná. Vyjednání úlevy pro automobilový průmysl, a tím i pro dostupnost mobility, bylo za cenu ústupků v jiných zákonech, které nakonec také zásadně ovlivní naše životy, nicméně nejsou tak mediálně přitažlivé. Potvrzují to slova českého europoslance Alexandra Vondry, který v jednání hrál jednu z hlavních rolí.

„Dvacet let byla Evropská komise objektivním arbitrem mezi státy a moderovala debaty. Jenže od Lisabonské smlouvy se stala politickou institucí a stále víc činí politická rozhodnutí, která nejsou odborná. Chybí dopadové studie a nikdo nestuduje kumulativní dopad legislativy na splnění stanovených cílů, což by měla být hlavní role Evropské komise. Namísto toho se Evropská komise zpolitizovala a vyústěním toho, jak nyní funguje, je chaos. Přitom současně politická mapa Evropy zezelenala. O průmyslové politice v Evropě nyní rozhodují ministři životního



prostředí a ministři zdravotnictví, což se nikde jinde na světě neděje.

Návrhy zákonů přicházejí v neuvěřitelné rychlosti a není čas na studie. Sotva začne platit jedna regulace, tak už přichází další, která vše ještě zpřísňuje. To si vynucuje velké investice. Výsledkem této nové legislativy je, že smyslem podnikání už není zisk, ale páchat dobro. Největší problém je, že průmysl při tom zůstává

zcela pasivní. Nikdo v Bruselu nebojuje za syntetická paliva, protože společnosti mají své vlastní, úplně odlišné zájmy, takže i v zájmových organizacích panuje konkurenční boj. Neziskové organizace v Bruselu žijí z peněz Evropské unie a pracují v nich zanícení mladí lidé. Proti nim se průmysl nedokáže angažovat, takže tu panuje velký systémový problém v nerovnováze vlivu, který

podporují brutálně levicově orientovaná média.

Jednání v Parlamentu není o datech, to si nenamlouvejme. Je to spíš o jednoduchých politických signálech. V otázce normy Euro 7 jsem od začátku věděl, že kdybych chtěl změny prosazovat spolu se Zelenými a socialisty, tak by to byla cesta k porážce, protože v jejich čele je jeden z nejinteligentnějších poslanců Bas Eickhout za nizozemské Zelené. Šel jsem tedy rovnou za Francouzem Pascalem Canfinem ze skupiny Renew, který je v čele našeho výboru, a řekl jsem mu to na rovinu s tím, že potřebuju jeho podporu.

On je, je taky zelený, ale byly dva faktory, které sehrály roli v můj prospěch. První byl ten, že já jsem jako jediný pravičák hlasoval v jiné legislativě pro obnovu přírody a ten můj hlas byl dost důležitý. Takže to byl obchod. Druhým faktorem bylo, že Canfin byl pod tlakem francouzské vlády, aby norma skončila nějakým rozumným kompromisem, protože francouzský automobilový průmysl a zákazníci ve Francii mají úplně stejné zájmy jako my.

Takže jsme se dohodli a pak už šlo jen o to, kdo se bude bavit s pravicovou frakcí Identita a demokracie, kterou reprezentují Matteo Salvini a Marine Le Penová, a to Pascal



Canfin nechtěl. Já jsem ale věděl, že strana Le Penové je vlastně taky pod tlakem šéfa Renaultu Lucy de Mea a dalo se odhadnout, že také Itálie půjde s námi, takže můžeme vyhrát.

Ještě tam byl jeden faktor, který se týká také zelené politiky a Francouzů. Norma Euro 7 tak, jak byla nakonec schválena, znamená především dvě novinky. Nezavádí další regulace pro auta se spalovacími motory, ale pro všechny automobily bez rozdílu, ať jsou to elektromobily nebo auta s benzínovými či dieselovými motory, zavádí kontroly otěrů z brzd

a pneumatik. To má logiku, protože mikroplasty a těžké kovy uvolňující se otěrem jsou problém. A to byla vlastně taky podmínka Francouzů, aby to v normě zůstalo. A víte proč? Protože oni na to mají technologická řešení. Takže navenek to může vypadat, že se bojuje o „nějaké hodnoty“, ale za tím je tvrdý lobbying za vlastní byznys.“

Text: Vladimír Rybecký
Foto: PetrolMedia, ZDK a Bosch





Velký krok EU pro odchod nákladní dopravy od nafty

Evropský parlament schválil regulaci, která zpřísní stávající normy emisí skleníkových plynů z nákladních vozidel a autobusů. Návrh zákona nařizuje postupné snížení průměrných emisí CO₂ u nových nákladních vozidel na naftu o 90 % od roku 2040 a pro městské autobusy požadují úplné vyřazení nových vozidel na naftu do roku 2035.

Evropský parlament schválil postupné snižování průměrných emisí CO₂ u nových nákladních vozidel na naftu. Evropský parlament odhlasoval zákon, který nařizuje snížení průměrných emisí uhlíku u nových nákladních vozidel od roku 2030 o 45 % oproti roku 2019, o 65 % od roku 2035 a o 90 % od roku 2040. Pro městské autobusy budou pravidla ještě přísnější a zahrnují úplné vyřazení nových vozidel na naftu do roku 2035.

Zákon tak v krátké době drasticky sníží počet nových nákladních vozidel s motory na naftu. Povinně se tak zvýší počet vozidel s nulovými emisemi, tedy kamionů s elektrickým pohonem a na vodík, zatímco počet nových vozidel na naftu se bude muset významnou měrou snížit. V roce 2023 představovala nákladní auta na naftu 96 % ze všech nově registrovaných nákladních vozidel. Pro městské autobusy budou pravidla ještě přísnější a zahrnují úplné vyřazení nových vozidel na naftu do roku 2035.

Nadšení v zeleném

„Přechod na nákladní vozidla a autobusy s nulovými emisemi je nejen klíčový pro splnění našich klimatických cílů, ale také zásadní hnací silou pro čistší vzduch v našich městech. Poskytujeme přehlednost pro jedno z hlavních výrobních odvětví v Evropě a silnou pobídku pro investice do elektrifikace a vodíku,“ uvedl hlavní vyjednávač parlamentu Bas Eickhout (Zelení/EFA).



Ondřej Kovařík, člen Výboru pro dopravu a cestovní ruch

Zákon byl přijat 341 hlasy pro, 268 hlasy proti a 14 se zdrželo hlasování. Vedle Eickhoutových Zelených (EFA) hlasovala pro většina středolevé skupiny S&D, liberální Renew a Levice, zatímco většina středopravicových lidovců EPP, nacionalistických ECR a krajně pravicových skupin ID hlasovala proti novým pravidlům.

Ekologičtí aktivisté přijetí zákona uvítali. *„Odvětví nákladní dopravy, které je druhým největším evropským přispěvatelem emisí CO₂ z dopravy, zažije transformační posun. To, co se před lety zdálo nemyslitelné, je nyní jednoznačná cesta vpřed,“* uvedl ředitel pro těžká nákladní vozidla v Mezinárodní radě pro čistou dopravu ICCT Felipe Rodríguez.

Podpora výrobců

Výrobci tak budou muset přepracovat své stávající modely a víc se zaměřit na vývoj nových technologií, což povede ke značným nákladům. To může negativně dopadat i na konkurenceschopnost evropské-

ho průmyslu, zejména ve srovnání s ostatními trhy.

Většina velkých výrobců nákladních vozidel ovšem tyto přijaté cíle podpořila. Generální ředitel Volvo Group Martin Lundstedt je označil za obtížné, ale proveditelné. Lundstedt zdůraznil, že zatímco výrobci budou připraveni dodat potřebná vozidla s nulovými emisemi, bude třeba posílit pobídky pro nákup takových vozidel zejména

zvýšením cen nafty prostřednictvím cen uhlíku: *„Implementace systému EU pro zpoplatnění uhlíku v silniční dopravě je zásadní pro zajištění ekologičtější dopravy. Implementace systému EU pro zpoplatnění uhlíku pro silniční dopravu je zásadní pro vytvoření obchodních příležitostí pro elektrická a vodíková nákladní vozidla.“*

Potřebná bude také nezbytná infrastruktura pro nabíjení a doplňování vodíku, což je něco, co chce EU zajistit zákonem, který členskými státními nařizuje vybudování dobíjecích stanic pro nákladní vozidla každých 60 km a čerpacích stanic na vodík každých 200 km na hlavních silnicích EU do roku 2030.

Rychlý přechod na vozidla s nulovými emisemi vyžaduje rozsáhlé investice. Omezená kapacita elektrického rozvodného systému a infrastruktury pro dobíjení bude znamenat při rozšiřování počtu provozovaných elektrobuses na masovou úroveň v tak krátkém čase. Tyto náklady budou velmi významné a zatíží státní i místní rozpočty, což nejvíc pocítí daňoví poplatníci. Přenesení vyšších pořizovacích nákladů na nová vozidla do zvýšení cen jízdného může mít kontraproduktivní efekt když přiměje ještě víc potenciálních cestujících usednout za volant jejich automobilů a ještě víc zatížit městský provoz.

„Procentuální navyšování cílů je obrovskou překážkou jak pro výrobce nákladních vozidel, tak v konečném důsledku i pro cestující městskou hromadnou nebo meziměstskou do-





pravou, kteří si budou muset sáhnout hlouběji do peněženky. Do nařízení byl nově vložen samostatný cíl, aby do roku 2035 všechny nové městské autobusy byly bez emisí, což je z našeho pohledu naprosto nereálné," vysvětluje Ondřej Kovařík, člen Výboru pro dopravu a cestovního ruchu.

„Více než devadesát procent bezemisních městských vozidel je financováno dotačními tituly IROP a ITI, které nespadají do období do roku 2030. Nové žádosti o dotace budou možné totiž až po roce 2029, s realizací v období 2030–2036. Nicméně vzhledem k dalším faktorům jako je například dobíjecí infrastruktura, stále přetrvává obava, že ambice EU mohou městskou hromadnou dopravu výrazně zdražit. Řada měst si takové náklady prostě nebude moci dovolit," doplňuje Kovařík.

Opět hra o syntetická paliva

Ministři zemí EU musí ještě návrh zákona formálně schválit, nicméně neformální jednání už byla uzavřena poté, co text v únoru prošel hlaso-

váním mezi velvyslanci EU. Před hlasováním pohrozil německý ministr dopravy Volker Wissing (FDP/Renew) odvoláním podpory, protože neponechal dostatečný prostor pro nákladní vozidla na alternativní kapalná paliva, jako jsou biopaliva nebo syntetická paliva. Wissing byl uklidněn poté, co se Evropská komise zavázala vytvořit novou kategorii i pro nákladní vozidla provozovaná výhradně na klimaticky neutrální paliva, která by byla povolena i po roce 2040. Do textu tak byl přidán nezávazný odstavec, který se řídí příkladem zákona pro osobní automobily. Ten de facto zakáže prodej nových vozidel se spalovacím motorem od roku 2035, ale obsahuje výjimku pro vozy provozované pouze na syntetická paliva.

Pro německého europoslance Jense Giesekeho, hlavního vyjednavatele středoprávní skupiny EPP, to však není dostatečné řešení: „Tento zákon nezahrnuje záruku, že vozidla na CO₂ neutrální paliva mohou být v budoucnu registrována. Tento zákon proto musí být hned po evropských volbách znovu přezkoumán.“

Souvislosti

Diskuse v Evropském parlamentu se sice zaměřují na dopravu, ale schválená opatření budou mít mnohem větší dopad – politika v oblasti biopaliv například zasáhne potraviny a biologickou rozmanitost. Především ale přechod na vozidla s nulovými emisemi bude kritickým motorem budoucí zaměstnanosti a globální konkurenceschopnosti Evropy. Tento Parlament se sice blíží ke konci svého funkčního období, ale zákony, které schvaluje, budou mít v dohledné době velký dopad.

Otázkou zůstává, jak ekonomika EU zvládne dramatické zvyšování nákladů na silniční nákladní dopravu, které se nutně promítne do výrazného zvýšení nákladů veškeré výroby v členských zemích a zdražení všeho zboží v obchodech. Výše uvedená omezení emisí se týkají mj. i vozidel na stavbách nebo speciálních vozidel např. záchranářů.

Text: Vladimír Rybecký
Foto: Scania,
EP presseservice, MD a MAN

Manifest výrobců nákladních vozidel a autobusů

Generální ředitelé evropských výrobců nákladních vozidel a autobusů pod hlavičkou ACEA zintenzivňují své volání k evropským zákonodárcům poté, co EU schválila ambiciózní cíle v oblasti snižování emisí CO₂. Vydali proto manifest pro vozidla s nulovými emisemi.

Evropští zákonodárci uzavřeli dohodu upevňující nejambicióznější cíle snížení emisí CO₂ pro nákladní vozidla a autobusy na celém světě.

Cíle pro vozidla jsou jen jednou součástí skládačky dekarbonizace nákladní a autobusové dopravy do roku 2030. Nestačí pouze regulovat stranu nabídky aniž by se řešily překážky na straně poptávky. To je důvod, proč generální ředitelé evropských výrobců nákladních vozidel a autobusů oslovili evropské politiky Manifestem o uvedení kamionů a autobusů s nulovými emisemi na evropské silnice.

„Evropa přijímá nejambicióznější cíle pro rok 2030 v oblasti snižování CO₂ na světě. Ambiciózní cíle však musí být podpořeny stejně ambiciózními podmínkami a koherentním regulačním rámcem. Výrobci nákladních vozidel a autobusů se zavázali pomáhat Evropě dosáhnout její cíle v oblasti klimatu poskytováním udržitelných řešení silniční dopravy. Hrajeme svou roli tím, že investujeme do výroby elektrických vozidel s akumulátory a na vodík. Zvyšujeme jejich výrobu, ale pouhé stanovení ambiciózních cílů pro výrobce a víra,



že bude následovat hladká implementace není strategií," uvedl Harald Seidel, předseda představenstva Sdružení evropských výrobců automobilů ACEA pro užitková vozidla.

Decarbonizace kamionové a autobusové dopravy zahrnuje mnoho hráčů v celém dopravním a logistickém ekosystému. Vozidla s nulovými emisemi nepředstavují překážku. Výrobci se ale nemohou vypořádat se společným problémem dekarbonizace sami, zejména proto, že základní podmínky pro to jsou mimo jejich kontrolu.

Členové ACEA upozorňují, že dnes není k dispozici téměř žádná veřejná nabíjecí infrastruktura vhodná pro nákladní automobily a autobusy. Evropa potřebuje alespoň 50 000 veřejně přístupných nabíječek a alespoň 700 vodíkových čerpacích stanic aby dosáhla cíl snížení emisí CO₂ o 45 % do roku 2030. Systémy

cen uhlíku a pobídky, zaměřené na zmenšení celkových nákladů na vlastnictví mezi tradičními vozidly na naftu a jejich protějšky s nulovými emisemi, zaostávají.

Nákladní automobily a autobusy jsou základem našeho způsobu života. Pohánějí ekonomiku EU a slouží společnosti, protože 80 % zboží je přepravováno nákladními automobily a víc než 50 % cest veřejnou dopravou je obsluhováno autobusy.

Výrobci jsou připraveni hrát v budoucnu ještě větší roli při usnadňování pohybu po Evropě. ACEA proto vypracovala plán toho, co mohou evropští zákonodárci udělat. Manifest #FutureDriven pro nákladní vozidla a autobusy s nulovými emisemi vychází vstříc konkrétním problémům a potřebám evropského trhu. Doplnuje manifest #FutureDriven týkající se všech vozidel a nastiňuje konkrétní politická doporučení pro trh nákladních vozidel a autobusů mezi podniky.

Text: ACEA
Foto: ACEA



Miliardy pro rozvoj elektromobility

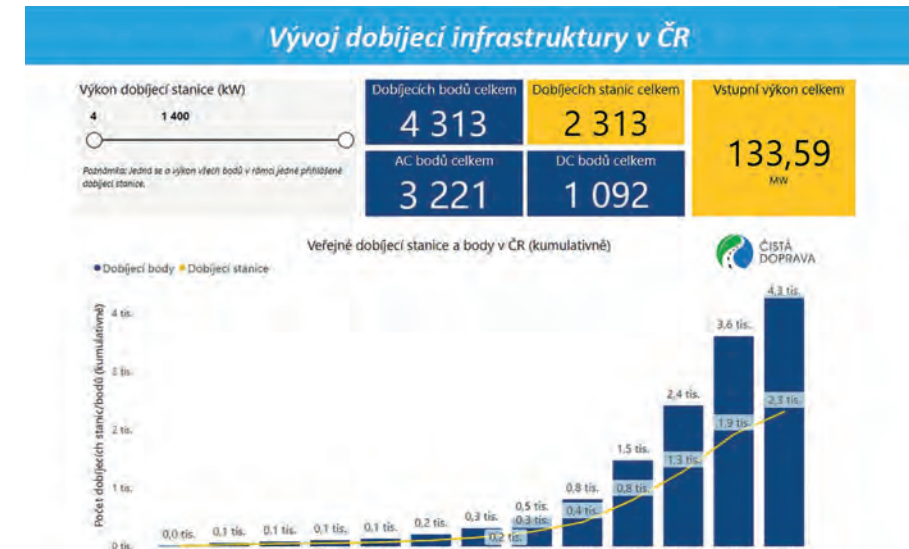
Ministerstvo dopravy představilo aktuální vývoj v oblasti rozvoje tuzemské elektromobility a nové výzvy na podporu budování dobíjecích stanic. V dotačním programu ministerstva dopravy je alokováno 6 miliard Kč a další 2 miliardy má připraveny ministerstvo průmyslu a obchodu.

Na ministerstvu dopravy se uskutečnilo setkání přibližující aktuální stav rozvoje elektromobility v ČR. Česká dobíjecí infrastruktura je aktuálně velmi dobrá. Přesto ministerstvo podporuje její další rozvoj. S podporou dotací ze státní pokladny se tak elektromobilita také u nás stává výnosným byznysem.

„Nikdo nemá klíč k tomu, jak bude vypadat mobilita za 20 let. Jsme ale přesvědčeni, že elektromobilita se bude dále rozvíjet a naši odpovědností je na to reagovat. Nechceme, aby byla elektromobilita vnímána jako diktát Bruselu, ale stala se hlavně rozumu s ohledem na technický vývoj, protože má dvojnásobnou účinnost než pohon spalovacími motory. Nechceme ztrácet důvěru veřejnosti tím, že budeme elektro-

mobilitu stavět do roviny ideologie,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka. Ministerstvo dopravy v rámci výzev evropských operačních programů do-

sud podpořilo 2600 dobíjecích bodů. Nynější kapacity tak nejen vystačí pro elektromobily, které se pohybují po našich silnicích, ale zvládly by ob-



sloužit i jejich výrazně vyšší množství. Ministerstvo dopravy ovšem i nadále pokračuje v podpoře rozvoje infrastruktury pro čistou mobilitu a v Operačním programu Doprava III (OPD III). K tomu má připraven dotační program zahrnující 6 miliard korun – 5 miliard na podporu výstavby dobíjecích míst a 1 miliardu na rozvoj využití vodíku.

„Naším cílem je budovat nabíjecí huby i pro nákladní vozidla s nabíjecím výkonem přes 3 MW. V České

republice je v provozu 22 000 elektromobilů. Aktuálně máme na území ČR bezmála čtyři a půl tisíce dobíjecí bodů. Podle evropských propočtů by toto množství stanic zvládlo obsloužit až 90 000 vozidel, což výrazně převyšuje jejich skutečný počet na českých silnicích, takže plně pokrývá současnou potřebu. Jsem rád, že rozsah dobíjecí infrastruktury není překážkou rozvoje elektromobility u nás,“ konstatoval ministr dopravy Martin Kupka.

Dobíjecích míst je podstatně víc, než o kolik by mohl vzrůst počet elektromobilů díky dotacím Ministerstva průmyslu a obchodu. To má připraveno pro kupující elektromobilů 1,5 miliardy Kč s limitem 200 000 Kč na vůz. Další půl miliardy od MPO je určeno pro budování dobíjecí infrastruktury.

V současné době na ministerstvu dopravy běží lhůta pro podávání žádostí u výzev na podporu budování běžných dobíjecích stanic ve městech a obcích, rozvoje rychlodobíjecí infrastruktury pro nákladní vozidla i osobní vozidla nebo například rozvoje dobíjecí infrastruktury s bateriovým úložištěm. Všechny aktuálně vypsané výzvy na podporu rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva najdete na webu OPD III.

Podle pověřence pro čistou mobilitu Ministerstva dopravy Jana Bezděkovského je cílem připravit infrastrukturu pro 250 000 až 300 000 elektromobilů aby se dobíjecí infrastruktura nestala překážkou v rozvoji elektromobility. Významná je podpora rezidentního dobíjení motivující města, aby byla připravena na stav v roce 2030.

Vedoucí českého zastoupení Škoda Auto Jiří Maláček při setkání uve-



Potřeby rozvoje čisté mobility v České republice podle Ministerstva dopravy

1. Pozitivní osvěta čisté mobility

V dnešní době není veřejnost plně srozuměna s tím, jaké přínosy čistá mobilita vlastně přináší. Většinová společnost navíc není ani přesvědčena o významu a nutnosti přechodu na čistou mobilitu pro životní prostředí. Pozitivní osvěta by se tak měla týkat obecně čisté mobility, bezemisních vozidel a příslušné dobíjecí a vodíkové infrastruktury. Jejím důležitým úkolem bude vyvracet často sdílené nepravdy a negativní tendence. Státní správa může na veřejnost působit jako pozitivní vzor rovněž tím, že postupně začlení bezemisní vozidlo do svého vozového parku.

2. Rozvoj dobíjecích lokalit na dálničních odpočívkách

Dálniční odpočívky, které jsou spravovány Ministerstvem dopravy, resp. ŘSD, tvoří stěžejní bod pro další rozvoj čisté mobility v ČR. Zejména k dosažení náročných cílů evropského nařízení AFIR je třeba jasná strategie využití těchto důležitých lokalit.

3. Centrální informační uzel dobíjecí infrastruktury

Doposud neexistuje jednotná centrální datová platforma, která by evidovala veškerou veřejnou dobíjecí infrastrukturu a poskytovala veřejnosti v reálném čase přehled o disponibilních veřejných dobíjecích stanicích. Aktuálně je budován systém sběru dat o dobíjecích lokalitách v rámci Národního dopravního informačního centra (NDIC).

4. Sjednocení dopravního značení míst pro dobíjení vozidel

Dopravní značení míst pro dobíjení vozidel dnes není jednotné a nefunguje ani společný postup, jak

postihovat blokování parkovacího místa určeného pro nabíjení elektromobilů vozidly se spalovacím motorem či elektromobily bez dobíjení. V této oblasti je nutné nastavit jednotná pravidla včetně příslušné metodiky jejich vymáhání.

5. Úlevy spojené s čistou mobilitou

K podpoře čisté mobility přispívají i některá osvobození od poplatků spojených s provozem bezemisního vozidla, jako je například mýtné. Je třeba zvážit možnost částečné úlevy také pro provozovatele těžkých nákladních elektrických vozidel, která již v jiné podobě (nulová cena dálniční známky) existuje u elektrických osobních a lehkých užitkových vozidel.

6. Podpora dobíjecích lokalit s nejvyšším potenciálem

Dobíjecí infrastruktura by měla vznikat zejména v těch lokalitách, které umožní dostatečné pokrytí dojezdových vzdáleností vozidel v souladu s příslušnou evropskou legislativou. Tyto lokality musí reflektovat potenciální vytížení z hlediska hustoty dopravního provozu. Stát tak mj. bude v rámci dotačního programu OPD motivovat potenciální zájemce o provozování této dobíjecí infrastruktury.

7. Podpora dobíjecí infrastruktury ve městech a obcích

Pro rozvoj čisté mobility je rovněž důležité, aby ve městech a obcích existovala veřejně přístupná infrastruktura pro tzv. rezidentní dobíjení. I zde musí sehrát roli dotační program OPD, aby podpořil budování a provozování právě této dobíjecí infrastruktury.

dl: „Škoda Auto podporuje elektromobilitu v Česku dlouhodobě a s plnou odpovědností vyplývající z postavení na trhu i ve společnosti. Neobejde se však bez podpory a spolupráce ostatních subjektů. Díky efektivní koordinaci státu se nám daří plnit cíle stanovené evropským nařízením AFIR i Národním plánem čisté mobility na rok 2025.“



Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů MD
Foto: MD a ČEZ

Členské společnosti ČLFA jsou připraveny financovat elektromobily

Členové České leasingové a finanční asociace odhadují, že se státní podporou nákupu elektromobilů jich měsíčně profinancují 500.

Přibližně 500 elektromobilů měsíčně profinancují podle kvalifikovaného odhadu členské společnosti České leasingové a finanční asociace (ČLFA) s využitím startujícího programu Záruka Elektromobilita od Ministerstva průmyslu a obchodu ČR (MPO). Bude se tak jednat o výrazný impuls v rozvoji elektromobility u nás. Podle nedávného průzkumu společnosti EY pro ČLFA totiž uvedlo 35 % firem jako důvod nezájmu o elektromobily chybějící dotační podporu pro jejich výhodnější nákup.

„Příklady ze zahraničí ukazují, že dostupné financování je klíčové pro přechod k nízkoemisní mobilitě. Proto nový dotační program MPO, který má v České republice podpořit zejména rozvoj elektromobility, vítáme a už teď víme, že významně přispěje k nastartování poptávky na straně našich klientů. Členské společnosti ČLFA patří mezi významné podporovatele bezemisní dopravy. Jen v minulém roce profinancovaly každý třetí prodaný elektromobil v Česku. Konkrétně se jednalo o 2047 elektromobilů,“ uvedla Jana Hanušová, předsedkyně představenstva České leasingové a finanční asociace. Vloni bylo v ČR zaregistrováno celkem 6640 nových elektromobilů.



„Národní rozvojová banka (NRB) jako poskytovatel podpory nabízí záruku k úvěru živnostníkům, podnikatelům a firmám bez rozdílu velikosti. Cílem programu Záruka Elektromobilita je podpořit zvýšení podílu vozidel na alternativní paliva a výstavbu dobíjecích stanic. Výsledek kvalifikovaného odhadu ČLFA a zájem o nákup bezemisních vozů nás proto velice těší,“ dodává Pavel Krivonožka, člen představenstva Národní rozvojové banky (NRB).

Do programu Podpora Záruka Elektromobilita se ze strany České leasingové a finanční asociace zapojují 12 členských společností, které

budou zprostředkovávat zvýhodněné úvěry (státní finanční podpora až 200 000 Kč na jeden elektromobil) a bankovní záruku od Národní rozvojové banky.

Program Záruka Elektromobilita výzva se skládá ze dvou částí. První částí je finanční příspěvek na nákup bezemisních vozů (elektromobilů a aut na vodík) a druhá na pořízení dobíjecích míst. U osobních vozů může podpora dosáhnout až 200 000 Kč, u nákladních či vozů na vodík až 300 000 Kč. Na pořízení dobíjecích stanic lze získat příspěvek od 50 000 do 150 000 Kč.

Druhou část tvoří bankovní záruka za komerční úvěr, kterou poskytne Národní rozvojová banka úvěrové společnosti, u níž firma vůz či dobíjecí stanici bude financovat. Tato podpora rozšíří nabídku i pro živnostníky a menší a střední podniky, kteří by při standardních podmínkách financování nemuseli na pořízení elektromobilu dosáhnout. Finanční příspěvek nelze získat bez zaručovaného úvěru.

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

Foto:
Lease Plan

Stalo se...

JARO JE IDEÁLNÍ DOBA NA KONTROLU PRUŽIN A ZAVĚŠENÍ KOL

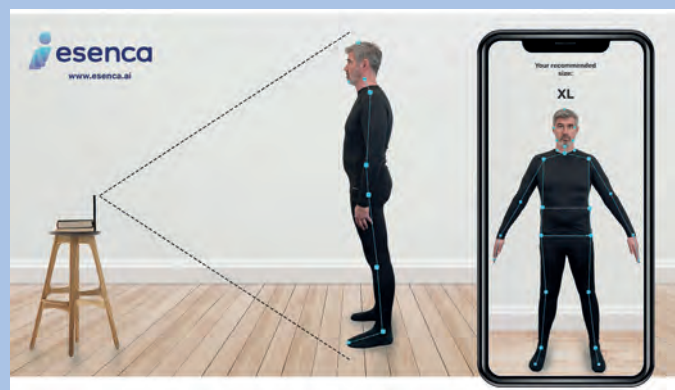
Ani v hektickém shonu by servisy podle doporučení firmy Bilstein neměly zapomínat na jednu důležitou, jednoduchou a rychlou službu, která může posílit loajalitu zákazníků a zvýšit jejich bezpečnost. Zimní posyp komunikací mívá za následek rychlejší poškození antikorozi ochrany pružin a tlumičů. Jejich vizuální kontrola netrvá nijak dlouho. Proč při této příležitosti také nezkontrolovat, zda se otvory pro odvod vody z misky pružiny neucpaly nečistotami ze silnice? Zákazníci takovou službu jistě ocení. I když kontrola tlumičů zabere trochu víc času, rozhodně si ji rovněž zaslouží. Případné netěsnosti, poškozené kryty a opotřebené dorazy lze odhalit na první pohled. V případě pochybností je jistějším řešením prohlídka na testovací stoličce. Pokud se zjistí pokročilá koroze desky pružiny, je již další kontrola nevyhnutelná. Pokud je nutná výměna odpružení, měli byste se rozhodnout pro výrobek s nekompromisní kvalitou a dlouhou životností. Přesně to nabízejí vinuté pružiny Bilstein B3 se zárukou stejných jízdních vlastností jako u nového vozu.



MEWA INVESTUJE DO MĚŘENÍ TĚLESNÝCH ROZMĚRŮ POMOCÍ AI

Poskytovatel textilních služeb Mewa získal většinou podíl ve start-upu Esenca Digital Workwear z Rumunska. Tato společnost se specializuje na vývoj aplikací se skenovacími procesy podporovanými umělou inteligencí pro určování velikostí oblečení. Technologie založená na umělé inteligenci umožňuje společnosti Mewa i jejím klientům využívat pohodlné měření velikostí pomocí aplikace. Ta usnadní správný výběr pracovních, firemních a ochranných oděvů nebo prostředků pro bezpečnost práce. Díky tomu je měření s určováním velikostí u zákazníků ještě pohodlnější

a efektivnější. Digitální postup lze provádět pomocí chytrého telefonu nebo off-line zařízení. Je potřeba zadat pohlaví, výšku a dvě fotografie celého těla pořízené fotoaparátem mobilního telefonu – jednu zepředu, druhou z boku. Pomocí umělé inteligence se ze snímku vypočítají přesné tělesné míry a přenesou se do velikostních rastrů oblečení Mewa. Fotky se nemusí ukládat, slouží pouze k identifikaci měřicích bodů, jichž je víc než 100. Standardizované měření je přesné na 0,5 cm. Během 30 sekund jsou k dispozici doporučení velikosti na míru pro příslušnou kolekci.



GOODYEAR ROZŠIŘUJE NABÍDKU PNEUMATIK EAGLE F1 ASYMMETRIC 6

Goodyear oznamuje, že nabídku svých prémiových letních pneumatik Eagle F1 Asymmetric 6 rozšiřuje o 95 nových položek. Ty zahrnují pneumatiky o rozměru 19" a větším aby vyplnily nabídku. Goodyear tak reaguje na rostoucí oblibu SUV a elektromobilů v Evropě. Více než 30 % z nich používá špičkové technologie Goodyear SoundComfort a SealTech. Technologie Goodyear SoundComfort nabízí tišší jízdu a optimalizuje pneumatiky pro elektromobily. Několik nových rozměrů je vybaveno technologií Goodyear SealTech. Tato nová špičková technologie automaticky zaceluje defekty o průměru až 5 mm v běhounu pneumatiky.



ŠPIČKOVÁ PNEUMATIKA PRO ELEKTROMOBILY

Pro nadcházející letní sezónu Alcar nabízí speciální pneumatiku určenou pro elektromobily. Dezén e. ZIEK od japonské značky Falken je dostupný v rozměrech od 17" do 21" a je navržený pro vozidla, která vyžadují ultra nízký valivý odpor pro maximalizaci dojezdu. Asymetrický dezén pneumatiky se vyznačuje optimalizovanými okraji běhounu, které zabraňují koncentraci tlaku jen do jednoho místa plynulým rozložením tlaku do zbytku pneumatiky. Dezén běhounu je optimalizován tak, aby co nejvíce kopíroval obrys bočnice pneumatiky, čímž se snižuje valivý odpor a prodlužuje dojezd vozidla, což je u vozů s elektrickým pohonem klíčovým parametrem.



120 LET PROTEKTOROVÁNÍ PNEUMATIK SPOLEČNOSTI CONTINENTAL

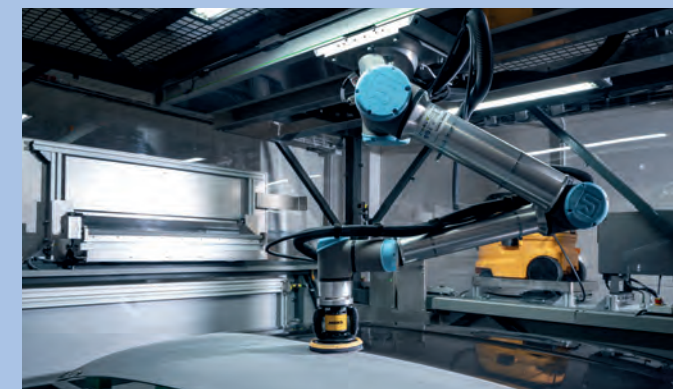
Continental protektoruje nákladní pneumatiky od roku 1903. Používá protektorování k prodloužení jejich životnosti již více než 120 let. Protektorované pneumatiky zajišťují efektivitu a udržitelnost. Šetří tak výrobní zdroje a snižuje náklady. Continental každoročně protektoruje více než milion nákladních a autobusových pneumatik. Množství recyklovaných a obnovitelných materiálů v protektorovaných pneumatikách může činit až 85 %. Z hlediska trakce, přilnavosti a bezpečnosti se protektorované matiky Continental vyrovnají novým pneumatikám. Continental používá při protektorování za tepla i za studena nejmodernější postupy, výrobní metody

a recyklační technologie. Při protektorování za tepla se plášť obnovuje od patky k patce v procesu vulkanizace a vznikne tak protektor s označením ContiRe. Při protektorování za studena se na vybroušenou kostru aplikuje předem vulkanizovaný pás běhounu a vzniká protektor označený ContiTread. Obecně lze při protektorování za tepla i za studena znovu použít přibližně 70 % materiálu z původní pneumatiky.



SERVIND CERTIFIKOVANÝM PARTNEREM UNIVERSAL ROBOTS

Společnost Servind získala certifikát Certified Solution Partner společnosti Universal Robots, která je výrobcem flexibilních kolaborativních robotických ramen. Díky tomuto oficiálnímu partnerství může Servind svým zákazníkům poskytovat kompletní portfolio a know-how dánského producenta kobotů. Servind tak naplňuje svou strategii nabízet zákazníkům kompletní zajištění automatizace a robotizace přípravy a finalizace povrchu. Již v roce 2020 management Servindu podepsal memorandum o spolupráci s jedním z tehdejších distributorů Universal Robots na českém trhu a založil průmyslovou sekci Business Development, která se začala specializovat na automatizaci a robotizaci procesů v oblasti přípravy a finalizaci povrchu. Díky získaným znalostem v kombinaci s robotizací výroby specialisté ze Servindu pomáhají svým zákazníkům urychlit a zefektivnit náročné procesy broušení a lakování a dosahovat dlouhodobě stabilní výsledky a vysokou kvalitu finálního povrchu.



Spolupráce Ineos a Glasurit

Společnosti Ineos Automotive a BASF podepsaly tříletou smlouvu o vývoji celosvětového programu oprav karoserií a laků se zaměřením na nejvyšší úroveň průmyslových standardů a udržitelná řešení.

Spolupráce prémiové značky Glasurit, kterou vyrábí společnost BASF Coatings, a společnosti Ineos Automotive zahrnuje dodávky udržitelných řešení v oblasti opravárenství, odborné znalosti, nejnovější digitální řešení pro vyhledávání odstínů a školení.

Během následujících tří let bude BASF pomáhat Ineosu budovat jeho globální program karoserií a laků se zaměřením na nejvyšší úroveň průmyslových standardů a udržitelná řešení oprav. Prémiová značka Glasurit pro opravy laků společnosti BASF poskytne odborné znalosti a inovace laků pro vývoj požadavků sítě karosáren pro Ineos po celém světě.

Ineos už spolupracuje s BASF Coatings jako partner v oblasti povrchových technologií pro své první offroadové vozidlo Grenadier, vyráběné v Hambachu ve Francii od roku

2021. S novou smlouvou se partnerství s Ineosem rozšiřuje ještě na implementaci a vývoj karoserie a laku nejen pro Grenadier, ale nově i pro variantu pick-up s dvojitou kabinou Quartermaster.

Glasurit zajistí, že v rámci sítě karosáren Ineos v Evropě, Severní Americe a Asii a Tichomoří budou na nejvyšší úrovni dodržovány neudržitelnější a neefektivnější postupy při opravách.



Ineos Quartermaster na konci výrobní linky v Hambachu

Globální ředitel poprodejněho servisu Ineos Automotive Steve Graham k tomu řekl: „Jsem velmi rád, že můžeme s BASF spolupracovat na vývoji a to tak, abychom mohli v příštích letech přinést udržitelný program, který se bude řídit nejvyššími standardy kvality při opravách prémiových vozidel. Díky technické podpoře a zkušenostem společnosti BASF s řízením nejnovějších standardů, se může celá síť



Ineos Quartermaster v tréninkovém centru Glasuritu



Chris Titmarsh (Senior Vice President, Global BASF Automotive Refinish Coatings Solutions) a Steve Graham (Global Head of Aftersales, INEOS Automotive)

Ineos Automotive spolehnout na partnera, který s námi sdílí závazek k dokonalosti v oblasti služeb pro zákazníky.“

„V automobilovém průmyslu nikdy nebylo tak vzrušující období a jsme rádi, že máme příležitost rozšířit naše angažmá s Ineos Automotive. S naším vysoce inovativním portfoliem řešení, které nyní nastavuje průmyslový standard, se těšíme na sladění a doplnění vize Ineos s našimi vlast-

ními strategickými principy, abychom podpořili nové, silné a odměňující partnerství,“ dodal Chris Titmarsh, senior viceprezident, Global BASF Automotive Refinish.

Importérem materiálů značky Glasurit je společnost Toplac s.r.o.

Foto:
BASF

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**

Moderní osobní ochranné prostředky pro větší bezpečnost a pohodlí

Pro každý pohyb: ergonomické střihy a high-tech tkaniny výrazně zvyšují pohodlí ochranných oděvů.

Osobní ochranné pracovní prostředky (OOPP) je potřeba nosit všude tam, kde je to na základě posouzení rizik nezbytné. Když zaměstnavatelé vyberou a koupí ochranný oděv, stojí před

úkolem zajistit jeho udržitelné používání na pracovišti. K tomu pomáhá moderní vzhled oblečení a vylepšené vlastnosti pro uživatele.

Osobní ochranné prostředky zaměstnanci při práci ne vždy důsledně používají. Důvodů je mnoho,

včetně pohodlnosti, nedostatku času či dostatečného povědomí o nebezpečí. Ochranné prostředky jsou také často odmítány, protože neumožňují požadovaný pohyb při práci. Společnost Mewa si jako poskytovatel komplexních služeb v oblasti průmyslových textilií tento problém uvědomuje. Neustále proto investuje do dalšího rozvoje vlastních kolekcí osobních ochranných pracovních prostředků.

Chrání tam, kde je potřeba

„Ochranné oděvy musí samozřejmě v první řadě odpovídat požadavkům vyplývajícím z hodnocení rizik a splňovat potřebné bezpečnostní vlastnosti. Ergonomickými střihy a pohodlnými high-tech tkaninami však můžeme výrazně zlepšit vlastnosti ochranných oděvů pro nošení,“ zdůrazňuje Silvia Mertens, inženýrka oděvních technologií, která je vedoucí produktového managementu ve společnosti Mewa, poskytující textilní služby.

„Ochrana funguje tam, kde je potřeba. To znamená, že je oblečení co nejlépe, a přesto bezpečné pro konkrétní pracovní oblast,“ vysvětluje Silvia Mertens. Například na pracovišti, kde se vyrábí sklo, může stačit, aby rukávy poskytovaly speciální ochranu proti kontaktnímu teplu. To znamená, že jsou speciálně navrženy a vytvořeny pouze rukávy, nikoliv celý oděv. Díky tomu je OOPP lehčí a celkově se lépe nosí.



Pro každý pohyb: ergonomické střihy a high-tech tkaniny výrazně zvyšují pohodlí ochranných oděvů

Přizpůsobeno pracovištím

Od takového oblečení se často očekává, že bude zahrnovat co nejvíce ochranných funkcí. Vedoucí oddělení produktového managementu Mewa však doporučuje vybírat OOPP, které co nejlépe odpovídá požadavkům při práci.

„Mnoho vícevrstevných tkanin například nabízí chemickou ochranu, což výrazně snižuje pohodlnost oděvu. Pokud tato ochranná funkce není nutná, lze dosáhnout výrazně lepšího komfortu oblečení,“ sděluje Silvia Mertens.

K dispozici jsou také dočasná řešení pro činnosti, které se neprovádějí nepřetržitě. Například kožená zástěra nošená přes pracovní oděv při svařování umožňuje, že zaměstnanci nemusí celý den trávit ve speciálním oblečení z těžké látky.

„Zkušenosti ukázaly, že čím větší pohodlí ochranný oděv nabízí, tím



Díky modernímu designu se ochranné prostředky lépe nosí

větší je pravděpodobnost, že se bude dobrovolně dodržovat jeho nošení v souladu s předpisy. Hodně zde pomohl vývoj specifických, funkčních řešení,“ uvádí Silvia Mertens.

vlastnostech a kvalitách,“ říká Silvia Mertens.

Služba, která zjednodušuje procesy

Společnost Mewa nabízí certifikované ochranné oděvy v rámci kompletního servisu. Poskytovatel textilních služeb se postará o odbornou péči, údržbu a testování oblečení, aby bylo zajištěno zachování ochranných vlastností OOPP po celou dobu používání.

„Pokud lidé něco potřebují vyřešit rychle, nebo když je to pro ně obtížné, rádi si procesy zkracují. To bohužel platí i pro péči o osobní ochranné prostředky,“ vysvětluje manažerka ze společnosti Mewa. Podle ní tedy pomáhá, když lze požadavek vyřešit co nejpohodlněji.

„Pokud je vybavení vždy po ruce ve skříni, je dodržování bezpečnosti snazší, než když jste za údržbu oblečení zodpovědní sami,“ dodává Silvia Mertens, vedoucí produktového managementu ve společnosti Mewa

Ergonomie a motivace

Moderní osobní ochranné prostředky jsou nejen pohodlnější, ale také lépe vypadají. Místo jejich neformálních provedení z minulosti jsou dnes střihy sportovnější a volnější, což podporuje přijetí OOPP mezi zaměstnanci.

Vedoucí oddělení produktového managementu také z mnoha rozhodnutí se zákazníci ví, jak je žádoucí vizuální efekt ochranné funkce: „Ochranný oděv by měl být na první pohled okamžitě rozpoznatelný. To je důležité i pro udržitelnou prevenci úrazů.“

Společnost Mewa nabízí firmám možnost vyzkoušet si vybrané pomůcky nebo jejich alternativy přímo v provozu, než se rozhodnou pro konkrétní variantu.

„Oblečení bude mnohem pravděpodobněji lépe přijímáno, pokud se do výběru zapojí ti, kteří jej mají nosit. Zaměstnavatelé i zaměstnanci se tak mohou sami přesvědčit o jeho



Osobní ochranné pracovní prostředky (OOPP) je potřeba nosit všude tam, kde je to na základě posouzení rizik nezbytné

Foto: MEWA

Práce, které mohou dělat stroje, by měly dělat stroje!

Vítejte do světa průmyslové revoluce 4.0 se společností Auto Fit, distributorem společnosti PPG Industries, partnerem ve vašem podnikání v oblasti lakování!

Průmyslová revoluce 4.0 v opravárenství je výzvou pro všechny výrobce lakovacích materiálů. Koncern PPG Industries, jehož produkty v České republice dodává společnost Auto Fit, je vůdčí společností v implementaci základních principů průmyslu 4.0. Tyto principy spočívají zejména v:

- internetu věcí, navzájem integrovaných objektech řízených na dálku;

- internetu služeb, založeném na online práci a sdílení dat v cloudových úložištích;

- digitální ekonomice, konceptu, který přesouvá aktivity z běžného života na internet.

Společnost PPG využila své široké mezioborové zkušenosti světového lídra v oblasti automobilových laků a technologií digitálního přizpůsobení barev k vývoji špičkové platformy PPG LINQ pro konektivitu, která je navrže-

na tak, aby zlepšila všechny aspekty procesů v lakovnách všech typů a velikostí.

PPG LINQ je systém uznávaný především pro svou extrémní kolorimetrickou přesnost, významné ekonomické výhody a zvýšenou produktivitu práce. Lakovny budou moci pomoci cloudové platformy PPG LINQ a propojeného digitálního hardwaru, softwaru a inovativních služeb zefektivnit celý proces oprav, což vede ke konzis-

tentnějším a nákladově hospodárnějším výsledkům.

Platforma PPG LINQ také poskytuje zákazníkům příležitost zlepšit udržitelnost jejich každodenních procesů v lakovně a minimalizovat svůj vliv na životní prostředí pomocí funkcí, které optimalizují spotřebu materiálů a snižují množství odpadu.

PPG LINQ dále zahrnuje komplexní digitální nástroje navržené ke zvýšení kapacity lakovny a zlepšení ziskovosti pomocí minimalizace lidských chyb a zvýšení efektivity během celého procesu opravy.

Digitální platforma PPG přesahuje prostředí samotné lakovny a propojuje se s navazujícími oblastmi jak v samotném servisu, tak díky provázané digitální komunikaci také s pojišťovnami, dodavateli i samotnými zákazníky. Zjednodušené procesy nejen zvyšují efektivitu práce a ziskovost firmy, ale díky transparentní komunikaci otevírají také nové obchodní příležitosti.

V současné době implementujeme k našim zákazníkům komplexní ekosystém sestávající z výběru správného odstínu barvy (PPG DigiMatch), vizualizace barevných odchylek (PPG VisualizID), automatizace přípravy barevných odstínů (PPG MoonWalk), doplněný o homogenizaci (promíchávání) směsí lakovacích materiálů (Rotogen), skladové hospodářství, evi-



denci spotřeb (PPG PaintManager XI) a přizpůsobení lakovacích materiálů aktuálním podmínkám v lakovně (PPG MagicBox), a to vše spolu s digitálním řešením objednávek materiálu (zákaznický portál eshop.autofit.cz).

Auto Fit je první firmou v ČR, která tyto technologie pro blízkou budoucnost uvádí do praxe ke svým zákazníkům a všem zájemcům. Technologie také předvádí buď ve svém školicím středisku nebo v pojízdném předváděcím automobilu s integrovanou technologií MoonWalk a PPG LINQ.

Auto Fit získal na podzim roku 2023 ocenění za 1. místo v soutěži pořádané RHK Brno SMEs4FUTURE! Cílem

soutěže bylo zjistit připravenost regionálních firem na budoucí vývoj trhu. Celkem bylo nominováno 210 malých a středních firem na jižní Moravě, tj. podniků s méně než 250 zaměstnanci, s příjmy do 50 milionů eur a majetkem do 43 milionů eur. Hodnocení probíhalo ve čtyřech oblastech – ekonomickém řízení a kondici podniku, míře digitalizace, úrovni informační a kybernetické bezpečnosti a ekologické udržitelnosti. RHK následně sestavila žebříček 10 nejlepších, z nichž se na první příčce umístila právě společnost Auto Fit.

Více informací najdete na: www.autofit.cz



SPECIALISTA NA LAKOVÁNÍ

PPG LINQ™

Revoluční koloristický nástroj!

propojuje > automatizuje > digitalizuje

PPG DigiMatch™
Pokročilý víceúhlový digitální spektrofotometr pro porovnávání odstínů.

PPG VisualizID™
Výjimečná technologie 3D vizualizace barev pro určení nejlepší barevné shody.

ppglinq.com | www.autofit.cz

Kvalita jako základ úspěchu

Největší domácí pojišťovna ocenila 20 nejlepších partnerských autoservisů za rok 2023.

Spokojenost zákazníků při řešení škody představuje pro všechny zúčastněné důležitou oblast, svědčí o tom i pozornost, kterou jí servisy, ale taktéž pojišťovny věnují. Příkladem toho je Generali Česká pojišťovna s projektem TOP AUTOSERVIS, v kterém již po druhé vybrala, z více než 1600 smluvních autoservisů, dvě desítky těch nejlepších.

Mezi průběžně sledovaná kritéria za rok 2023 patřila kvalita a rychlost opravy a zároveň také transparentnost i automatizace vyřízených pojistných událostí. Oproti minulému ročníku se letos kladl větší

důraz na samotné vyhodnocování klientské spokojenosti a digitalizaci procesu vzájemné spolupráce. Dvacítka nejlepších servisů byla vyhlášená začátkem března.

„Projekt TOP AUTOSERVIS nám jasně ukázal, že tato forma podpory rozvoje služeb má mezi našimi servisními partnery velký ohlas. To dokládá nejen zvýšená klientská spokojenost, ale také nárůst podílu digitalizace a automatizace na více než 30 % za poslední dva roky při řešení škod ve smluvních autoservisech. Právě digitalizaci a automatizaci se chceme nadále věnovat i v dalších letech. Díky tomuto projektu, který nemá žádná jiná tuzemská pojišťov-

na, můžeme přispět k dalšímu rozvoji služeb a klientské spokojenosti, a zůstat tak nadále lídrem v inovacích,“ sdělil Jozef Hrdý, ředitel likvidace pojistných událostí v Generali České pojišťovně.

Zrychlující se opravy

Za rok 2023 Generali Česká pojišťovna řešila se svými partnerskými autoservisy přes 115 tisíc pojistných událostí. Proto je podstatné, aby vše fungovalo rychle a spolehlivě. Díky digitalizaci a automatizaci je možné celou řadu pojistných událostí významně urychlit. V praxi přitom nový proces opravy škody a jejího řešení s pojišťovnou vypadá zhruba takto:

- Pro zrychlení obsluhy klienta provádí prohlídku poškození vozidla a kalkulaci opravy samotný smluvní autoservis, kam klient vozidlo přistaví na opravu.
- Pojišťovna navrženou kalkulaci schvaluje a servis dostane „zelenou“.
- Pojišťovna v předstihu potvrdí jak likviditu škody, tak částku, kterou zaplatí za opravu vozidla.
- Faktura je v tomto novém procesu v podstatě už jen formalitou a po jejím přiložení v komunikačním portálu pojišťovny servis do 2 minut obdrží krycí dopis.



Vítězové projektu TOP AUTOSERVIS za rok 2023 s vedením Generali České pojišťovny



Jeden z 20 oceněných autoservisů – vlevo Jozef Hrdý, ředitel likvidace pojistných událostí v Generali České pojišťovně, uprostřed Pavel Pilař, jednatel společnosti Autoklever, a vpravo Roman Juráš, CEO Generali České pojišťovny

Novinky a trendy

K současným trendům v oblasti spolupráce servisu a pojišťovny při řešení škod patří zejména digitalizace a automatizace procesů, které klient vnímá zrychlením a zjednodušením vyřízení pojistných událostí. Tyto oblasti mají také aktuálně velký vliv na celkové hodnocení autoservisů v rámci projektu. Samozřejmě také kvalita a rychlost opravy se promítají do celkové spokojenosti klienta s řešením pojistné události a hrají v rámci hodnocení partnerských servisů pojišťovny významnou roli.

Novinkou druhého ročníku projektu bylo, že kromě tradičního ocenění nejlepší dvacítky se letos vůbec poprvé udělovalo i ocenění za výjimečný přínos v oblasti udržitelných oprav, které obdržela společnost Louda Auto, Poděbrady. Téma udržitelnosti stále více rezonuje ve společnosti. Pojišťovna proto bude v příštích letech klást větší důraz na toto téma a bude zahrnuto i do hodnocení spolupráce se smluvními autoservisy.

Ocenění TOP AUTOSERVIS

Hlavním benefitem pro oceněné autoservisy jsou – certifikát kvality a možnost využívat značku TOP AUTOSERVIS Generali České pojišťovny

pro naše klienty i širokou veřejnost,“ okomentoval výhru Pavel Pilař, jednatel společnosti AUTOKLEVER.

Výherci projektu

Dvacítku nejlepších autoservisů, které při komunikaci s pojišťovnou využívají na maximum digitalizaci a dokazují, že jejich profesionalita vede k prokazatelně spokojenému klientovi, tvoří za rok 2023 (v abecedním pořadí):

AB Auto Brejla, Vestec
Algon Plus – Auto, Cheb
Auto Průhonice, Čestlice
Auto Volf, Holýšov
Autocentrála Ostrava
Autocentrum Barth, Hradec Králové
Autocentrum Jan Šmucler, Klatovy
Autocentrum Jičín, Jičín
AutoKlever, Nový Jičín
AutoLaros Speed, Ostrava
Autosalon Klokočka Centrum, Praha 6
Bono auto, Frýdek-Místek
Karireal, Trinec
Lex Auto TB, Ostrava
MotorTec, Brno
Olfín Car, Pardubice
Porsche Inter Auto CZ, Brno
Přerost a Švorc – auto, Praha 7
PV – Auto, Prostějov
TUKas, Praha 10

v rámci svých marketingových aktivit. Pro klienty to je zárukou, že se mohou spolehnout na výborné a rychlé služby při řešení oprav vozidel v rámci svých pojistných událostí.

„Projekt TOP AUTOSERVIS vnímám jako ocenění naší práce. Je dobré vědět, že ji vykonáváme v souladu s požadavky pojišťovny, ale také ke spokojenosti našich klientů. Umístili jsme se v obou ročních vlnách v nejlepší dvacítkě. A i nadále budeme dělat maximum pro to, abychom uspěli i v dalších letech. Certifikace i samotné ocenění nám významně pomáhají prezentovat se jako spolehlivý a kvalitní autoservis



Pavel Pilař, jednatel společnosti AUTOKLEVER

„Přínos projektu spatřuji ve zvýšení důvěryhodnosti a prestiže v očích zákazníků. Po získání tohoto ocenění se všichni v OLFIN Car snažíme být tím nejlepším poskytovatelem servisních služeb v našem regionu. Zařazení do dvaceti nejlepších v TOP AUTOSERVIS je uznáním, které značí, že svou práci vykonáváme dobře a kvalitně. Snaha udržet si vysoký standard služeb a získat toto ocenění znovu, je pro nás tou největší motivací,“ říká Lukáš Máslo, technický ředitel firmy OLFIN Car.

Podle zástupců Generali České pojišťovny projekt TOP AUTOSERVIS bude pokračovat v dalších letech s ambicí stát se pevnou součástí autoopravářské komunity a přispět k dalšímu rozvoji služeb a zákaznické spokojenosti.

Mirka představuje brusky nové generace

Finská společnost Mirka, jejímž autorizovaným distributorem pro Českou republiku a Slovensko je společnost Servind, představuje elektrické brusky nové generace s vyšším výkonem a delší životností. Mirka DEOS II a Mirka DEROS II.

Bezkartáčové elektromotory s dlouhou životností u nových modelů Mirka® DEOS II a Mirka® DEROS II mají až o 20 % vyšší brusný výkon. Nízká hladina hluku a vibrační nástrojů zvyšuje pracovní komfort uživatele při delší době broušení a při náročnějších brusných operacích.

Pro autolakovny a karosárny je vhodnou volbou právě model Mirka® DEROS II nové generace, která navazuje na historii úspěšné excentrické brusky s řadou dalších vylepšení pro uživatele. Lehký model Mirka DEROS II s nízkou hladinou hluku, nízkými vibracemi a jedinečnou symetrickou



MODEL	DEROS II 325 / 350	DEROS II 550	DEROS II 5650	DEROS II 625	DEROS II 650	DEROS II 680	DEROS II 750
Kód výrobku	MID3254044 / MID3504044	MID5504044	-	MID6254044	MID6504044	MID6804044	MID7504044
..se systainerem	-	-	MID5650404CA	-	-	-	-
Průměr unašeče	77 mm	125 mm	125 mm / 150 mm	150 mm	150 mm	150 mm	175 mm
Výkon	300 W	400 W	400 W	400 W	400 W	400 W	400 W
Vstupní napětí	220 – 240 V ~	220 – 240 V ~	220 – 240 V ~	220 – 240 V ~	220 – 240 V ~	220 – 240 V ~	220 – 240 V ~
Otáčky (ot./min.)	4 000 – 10 000	4 000 – 10 000	4 000 – 10 000	4 000 – 10 000	4 000 – 10 000	4 000 – 10 000	6 000 – 9 000
Zdvih	2,5 mm / 5,0 mm	5,0 mm	5,0 mm	2,5 mm	5,0 mm	8,0 mm	5,0 mm
Hmotnost	0,8 kg	1,0 kg	1,0 kg	1,0 kg	1,1 kg	1,1 kg	1,1 kg
Hladina hluku	67 dB	71 dB	71 dB	71 dB	71 dB	71 dB	71 dB
Vibrace	3,1 m/s ² a 3,3 m/s ²	3,2 m/s ²	3,4 m/s ²	2,4 m/s ²	3,4 m/s ²	3,5 m/s ²	2,8 m/s ²
Použití*	1, 3, 4	1, 2, 3, 4	1, 2, 3, 4, 5	2, 3, 4, 5	1, 2, 3, 4, 5	1, 3, 4, 5	1, 3, 4, 5

*Odvětví, pro která je nástroj nejvhodnější: Výstavba a dekorace (1), dřevařství (2), autoopravenství (3), výroba dopravních prostředků (4) a lodní průmysl (5). Mirka DEROS II 350: Menší opravy a těžko přístupné broušení. DEROS II 650: Výkonný nástroj s bezkartáčovým motorem udržuje rychlost i při velkém zatížení. DEROS II 750: Velkoplošné broušení v lodním průmyslu, autoopravenství, výrobě dopravních prostředků a odvětví výstavby a dekorace.

konstrukcí umožňuje dlouhé používání bez únavy.

Je osazena bezkartáčovým elektromotorem, který je až o 20 % výkonnější a udržuje konstantní otáčky i při velkém zatížení. Je také vybavena LED ukazatelem počtu otáček, integrovaným snímačem vibrací a také funkcí Bluetooth, pomocí které se lze připojit k aplikaci myMirka pro sledování vibrací. Připojením modelu DEROS II k vysavači Mirka a použitím brusiva podporující bezprašné broušení, jako je třeba řada Abranet, lze tak docílit zdravějšího a bezpečnějšího pracovního prostředí.

Zajímá vás více informací o novém brusivu nebo si ho chcete vyzkoušet? Pak neváhejte oslovit svého obchodního zástupce společnosti Servind nebo napište na servind@servind.com.

Foto:
Mirka



Mirka® DEROS znovuzrození
Mirka® DEROS II

O 20 % výkonnější. Delší životnost. Bruska příští generace.

- Až o 20 % výkonnější bezkartáčový motor udržuje konstantní otáčky při velkém zatížení
- Ergonomický design – nízký profil, nízká hmotnost a nízká hladina hluku
- LED ukazatel počtu otáček a integrovaný snímač vibrací



Autorizovaný distributor Mirka:
SERVIND s.r.o., Ke Kopanině 488, Tuchoměřice, brusivomirka.cz

Dedicated to the finish.

I Care 4 the Planet

Udržitelný přístup pro udržitelnější trh s náhradními díly

Vzhledem k potřebě reagovat na problémy vyplývající ze změny klimatu a poklesu kupní síly řidičů je Valeo víc než kdy jindy odhodláno podporovat odborníky na automobilovém trhu s náhradními díly v jejich snaze učinit požadovanou transformaci mobility šetrnější k životnímu prostředí a cenově dostupnější



S ohledem na tuto situaci společnost Valeo Service zavedla mnohostranný přístup s názvem I Care 4 the Planet. Tyto iniciativy pokrývají tři oblasti činnosti: nabídku produktů s více a rozmanitějšími renovovanými díly, obaly šetrnější k životnímu prostředí a logistiku navrženou pro zkrácení dodacích vzdáleností.

Udržitelnějšího produktového portfolia. Repasovaný produkt znovu využívá v průměru 80 % materiálu a podle analýzy životního cyklu snižuje uhlíkovou stopu v průměru o 50 až 80 % ve srovnání s novým výrobkem.

V souladu se svým cílem dosáhnout uhlíkovou neutralitu do roku 2050 společnost Valeo Service zvýšila své úsilí v sektoru renovací. K listopadu 2022 měl Valeo Service ve svém evropském portfoliu 8186 referencí a v roce 2023 pokračoval v uvádění více než 500 referencí do stávající produktové rodiny. Kromě toho jsou na trh uváděny nové a technicky pokročilejší produktové řady jako jsou elektrické kompresory, elektrické pohony a měniče točivého momentu, které doplní tradiční kategorie produktů, jako jsou spojky, startéry, alternátory a kompresory.

Šíření informací

Pouhé zavádění nových referencí samozřejmě nestačí. Ve spolupráci s Nexus Academy společnost Valeo Service využila digitální školení k úspěšnému vyškolení více než 200 školitelů. Tyto semináře se týkaly čistě elektrifikačních témat (mild-hybridní technologie a základní úroveň plné elektrifikace), produkty související s elektromobily (jako jsou dvojitě suché spojky, dvojitě mokré spojky a měniče točivého momentu) a regenerace.

Díky službě Valeo Service se zjednodušila identifikace alternativních repasovaných produktů pro každou sadu spojek pro nákladního vozidla. To vše díky vlastnímu digitálnímu nástroji nazvanému „Vyhledávač spojkové sady nákladních vozidel“

Pro trh s náhradními díly má Valeo za cíl začít pracovat ve třech následujících klíčových oblastech:



Produktové portfolio



Obaly



Doprava

Renovace je skvělý způsob rozvoje

Důležitým faktorem při snižování dopadu trhu s náhradními díly na životní prostředí je vytváření udrži-

(„Truck Clutch Kit Finder“). Frost & Sullivan mu v roce 2022 udělil titul evropské inovace nového produktu.

V balení pro budoucnost

Další oblastí, na níž se I Care 4 the Planet zaměřuje, je eliminace plastů a snížení spotřeby inkoustu v obalech. Toto úsilí jde ruku v ruce s rostoucím využíváním recyklovaných materiálů, využíváním biologicky rozložitelných materiálů a samozřejmě především snižováním množství používaných obalů.

Logicky vzato, logistika

Poslední oblastí, která by měla být považována za klíčovou z pohledu přístupu I Care 4 the Planet, je logis-



tika. Logistika přirozeně hraje důležitou roli při zajišťování toho, aby se zboží a služby dostaly k zákazníkům včas a nákladově efektivním způsobem. Moderní logistický systém ale musí brát ohled i na životní prostředí. Za prvé, Valeo Service věnuje velkou pozornost zajištění výroby co nejbliž tržím, kde jsou produkty

distribuívány. Kromě toho se společnost Valeo Service zaměřuje na snižování emisí uhlíku rozvojem přímých dodávek zákazníkům, aby se zabránilo přechodným krokům v distribuci. Tento přístup doplňuje podpora sdružení Reforest Action: Valeo Service zasadí strom za každou tunu přímé dodávky, což pomáhá vytvořit efektivní logistický distribuční tok.

Valeo Servicing však nezapomíná ani na detaily, protože plánuje optimalizovat míru naplnění přepravní konsolidací zásilek a zlepšením stohovatelnosti produktů. To vše výrazně sníží emise CO₂.

I Care 4 the Planet není jen o velkých věcech, ale také o řešení detailů. V budoucnu kdekoli se objeví logo I Care 4 the Planet si odborníci na aftermarket mohou být jisti, že pracují s produkty, které kladou životní prostředí na první místo.

Valeo uvádí na trh svou řadu snímačů teploty výfukových plynů

Valeo jako poskytovatel komplexních řešení neustále usiluje o diverzifikaci svého širokého produktového portfolia. Ve snaze o dosažení tohoto cíle představuje širokou škálu nových snímačů EGT pro trh s náhradními díly.

V souladu s průmyslovými standardy Valeo obsahuje nová řada snímačů teploty výfukových plynů (EGT) téměř 120 referencí. Pokrývají potřeby všech nejoblíbenějších automobilových značek jezdících po evropských silnicích.

Valeo s více než čtyřicetiletou zkušeností v této produktové kategorii tak upevňuje svou pozici specialisty na senzory na trhu s náhradními díly a nyní nabízí celkem 11 různých typů snímačů, což dává dohromady přes 1000 referencí.

Valeo, které je již renomovaným dodavatelem v této kategorii produktů, si klade za cíl pomáhat distributorům a jejich sítím zlepšovat a posilovat jejich vlastní portfolio. Potvrzuje tím svůj závazek na trhu s náhradními díly a rozšiřuje své produktové portfolio tak, aby vyhovovalo současným požadavkům.

Valeo si váží každého zákazníka a klade velký důraz na poskytování nejvhodnější podpory pro své partnery. To se mimo jiné projevuje:

- Vylepšenou viditelností a čitelností na Tecdoc®

- Přístup na technickou horkou linku s rychlou a profesionální pomocí při řešení problémů

- Možnost zúčastnit se technických školení a využít promoakcí vedených zkušenými školiteli s dlouholetou praxí, kteří dokonale znají trh náhradních dílů.



Naši vizi zakládáme na vysoké profesionalitě

Společnost Interaction se nedávno přestěhovala do nových prostor poskytujícími lepší podmínky pro její činnost i pro školení. O tom i o současné situaci v oboru autolakýrnictví jsme si povídali s jejím výkonným ředitelem Ing. Martinem Písaříkem, MBA.

V jakém stavu je vaše zabydlování v novém areálu? V čem vidíte jeho největší přínos a co nového zde můžete zákazníkům nabídnout navíc proti minulosti?

„Po 12 letech jsme se stěhovali do nové větší, naší firmou vlastněné budovy. Z toho vyplývá, že jsme ji budovali pro potřeby našich zaměstnanců a zákazníků s veškerým vybavením pro školení a akademii, a všechny ostatní potřeby k naší práci. Čeká nás ještě další dovybavení školícího střediska, branding a doladění exteriéru, interiéru ve vstupní části budovy, zeleň a okolí. Vše toto chceme zvládnout během letošního roku, abychom se mohli naplno a ještě více věnovat naší práci, novým aktivitám a zákazníkům. Větších přínosů je několik. Krom vlastních prostor je to pohodlnější příjezd, parkování, prostornější budova (sklad, administrativa i školící střediska), místa k manipulaci atd. Jednou z největších deviz jsou o poznání větší školící prostory. Máme zde velkou, moderně vybavenou učebnu a učebny pro praktická školení a ukázky oprav pro karosárny a lakovny. Budeme zde dělat rekvalifikace a školit zde můžeme prakticky všechny zaměstnance z těchto a pří-

buzných oborů, jako jsou pojišťovny, poradci, importéři, mistři odborného výcviku, žáci a podobně.“

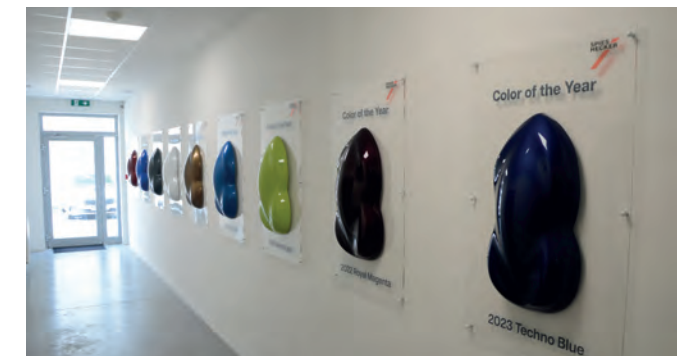
Jak se v době postcovidové rozeběhla školení? O jaká témata je největší zájem? Co navíc dokážete nabídnout díky novému areálu a jeho vybavení?

„V covidovém období se počet školení logicky snížil, ale již za krátkou dobu se situace vrátila do svých kolejí a my školíme ve stejném gardu různé skupiny zájemců či individuál-

ně. Zájem je o všechny druhy školení z oboru autolakování, koloristiky, managementu a vedení lakoven, pokračují školení likvidátorů, přijímacích techniků, KPI a benchmarku v lakovnách, zkušební nástřiky a testování. Velký zájem je o karosářské školení, PDR a prezentace vybavení do karosáren. Větší prostory a nové vybavení včetně nejmodernějšího plnoautomatického míchacího systému IRUS nám poskytuje více možností pro kvalitnější výuku a ukázky moderních oprav. Naši vizi zakládáme na vysoké profesionalitě promítnuté do odborné pomoci zákazníkům, a tak chceme, aby nás okolí vnímalo.“



Výkonný ředitel společnosti Interaction Ing. Martin Písařík, MBA



Autoopravárství v nedávné době čelilo nedostatku klíčových komponent a surovin, což se odrazilo se v dlouhých objednacích lhůtách. Jak tomu bylo v oboru autolakýrnictví?

„Celkově lze říci, že nedostatek klíčových komponent a surovin částečně ovlivnil i obor autolakýrnictví, i když ta situace nebyla a není tak špatná jako v dodávkách náhradních dílů. Nedostatek surovin vede k obtížím při zajišťování potřebných komponent pro míchání receptur na opravy laku vozidla a dalších materiálů používaných v autolakovnách. V naší firmě jsme u vybraných produktů nastavili ve skladovém hospodářství nové hodnoty, máme široké spektrum účelově nahraditelných produktů a máme technický tým, který vždy dokázal zákazníkovi s problémem pomoci a uspokojit jeho potřeby.“

Jaké nejzajímavější inovace přišly ve vašem oboru v poslední době?

„AXALTA IRUS MIX je skvělý příklad inovace v oboru autolakýrnictví. 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 a zcela eliminuje potřebu ručního míchání barev, což výrazně usnadňuje celý proces. V posledních letech se v oboru autolakýrnictví objevují i další inovace, například nové typy ekologičtějších a rychleji schnoucích laků, matné laky, technologie pro snadnější a přesnější aplikaci laku

nebo digitální nástroje pro správu procesů. Tyto inovace přispívají ke zlepšení efektivity, kvality a udržitelnosti v oboru autolakýrnictví.“

Ceny materiálů a zařízení rostou, stejně tak jsou stále dražší i auta. Proti tomu jde snaha pojišťoven minimalizovat náklady na opravy, což se týká zejména oprav karoserií a autolakýrnictví. Jak se vám daří i nadále prosazovat důraz na kvalitu oprav a použitých materiálů?

„Prosazovat důraz na kvalitu oprav a použitých materiálů i přes rostoucí ceny a snahu pojišťoven minimalizovat náklady na opravy je výzvou. Nicméně, existuje několik strategií, jak jí úspěšně čelit:

1. Edukace a informace: Aktivní komunikace s pojišťovnami i zákazníky o důležitosti kvality oprav a použitých materiálů pomáhá posílit povědomí o tom, jak kvalitní oprava přispívá k dlouhodobé spokojenosti zákazníků a k prevenci budoucích problémů.

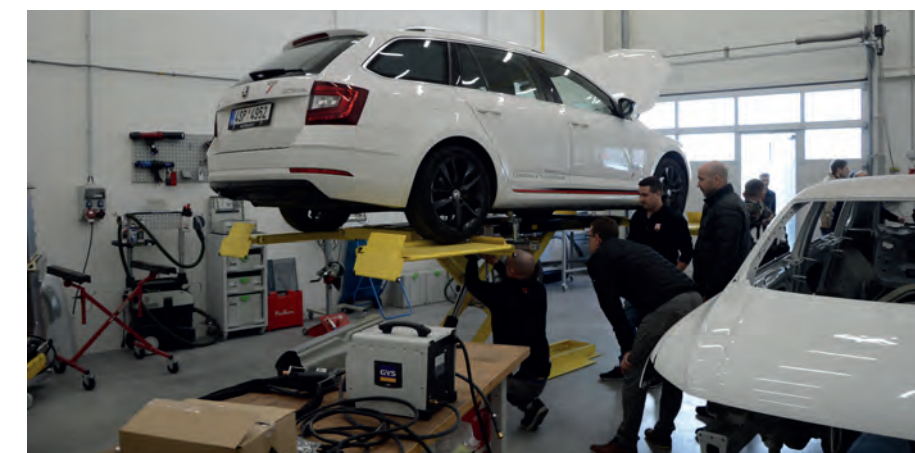
2. Certifikace a akreditace: Získání certifikátů a akreditací, které potvrzují dodržování nejvyšších standardů kvality a bezpečnosti pomáhá demonstrovat závazek ke kvalitním opravám.

3. Investice do školení a technologie: Neustálé školení a investice do moderních technologií a zařízení pomáhají zlepšit efektivitu práce a kvalitu oprav, což může dlouhodobě snížit náklady a zvýšit spokojenost zákazníků.

4. Dlouhodobé vztahy se zákazníky: Budování dlouhodobých vztahů se zákazníky, založených na důvěře a kvalitním servisu, vede k jejich loajalitě, což může pomoci kompenzovat růst nákladů na materiály a zařízení.

I přes rostoucí ceny produktů na opravu a tlak na minimalizaci nákladů je důraz na kvalitu oprav a použitých materiálů klíčovým prvkem dlouhodobého úspěchu v oboru autolakýrnictví.“

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Tomáš Rybecký**



Odborný den s Hella Gutmann

V Tréninkovém centru LKQ CZ v Praze se uskutečnilo představení novinek od Hella Gutmann v oblasti diagnostiky na dálku, testování a měření elektromobilů a hybridních vozidel.

Cílem Odborného dne s Hella Gutmann bylo informovat zákazníky o moderních technologiích a seznámit je s technikou potřebnou pro práci v autoservisu. Akci, uspořádanou společností LKQ CZ, vedli zástupci společnosti Hella Gutmann Solutions. Jan Krenstetter se v roli školitele zaměřil na produktové novinky se zaměřením na aktuální témata včetně problematiky ojetých elektromobilů a hybridních vozidel vč. měření stavu jejich vysokonapěťových akumulátorů. Pro zájemce o zařízení společnosti Hella Gutmann Solutions byla s nabídkami připravena Zuzana Hanek Schroetterová.

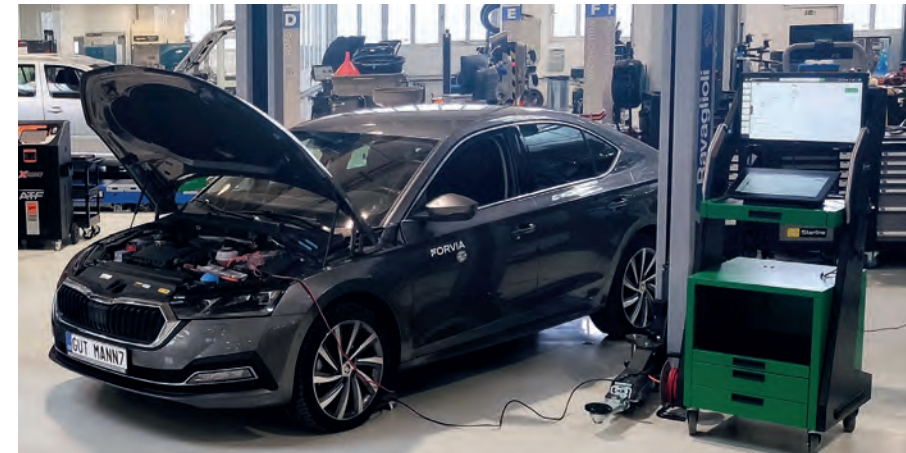
Po převzetí společnosti Hella francouzskou skupinou Faurecia byla v roce 2022 vytvořena společnost Forvia, v současné době sedmý největší dodavatel v automobilovém průmyslu na světě. Jeho součástí je i Hella Gutmann Solutions.

Digitální služby na dálku

Jan Krenstetter poprvé v ČR předvedl vzdálenou diagnostiku tzv. Remote services. Ta, na rozdíl od přístupu k datům výrobců automobilů (OEM), umožňuje snadnou registraci a jednoduchý přístup i pro nezávislé servisy. Zařízení Mega macs X komunikuje s vozidlem po kabelu přes konektor OBD.



U stále složitějších systémů vozidel založených na softwaru dnes už nelze provádět všechny opravy na vozidlech bez oprávnění přístupu k datům. Aby v takových situacích vozidlo nevyhnutelně neskončilo v autorizovaném servisu expertní týmy společnosti Hella Gutmann prostřednictvím technického call centra poskytují poradenství a vzdálené servisní středisko nabízí potřebná opatření. Vzdálení



odborníci společnosti Hella Gutmann mohou pomocí vzdáleného přístupu provádět například kódování, aktivaci softwaru a kalibraci u přibližně 70 značek vozidel.

Vzdálené služby Hella Gutmann jsou otevřeny servisům vybaveným zařízením macsRemote se stabilním připojením k internetu. Po registraci se jednoduše přejde na stránky macsremote.obd.help, kde se vybere příslušné vozidlo a požadovaná služba. Zobrazí se vozidlo a jasně definované náklady specifické pro daný případ. Úhrada je založena na principu platby za použití. Po odsouhlasení objednávky přijde online odpověď z call centra. Po registraci a přijetí ceny podle ceníku se připojí technik Hella Gutmann s originální diagnostikou aby na vozidle zákazníka na dálku realizoval požadované individuální digitální měření.

Kontrola ojetých elektromobilů

Vysokonapěťový akumulátor je zdaleka nejdražší součástí vozidel s elektrickým pohonem – nejen čistých elektromobilů, ale i plug-in hybridů. Jeho stav je proto rozhodující při určení ceny ojetého vozidla. Zástupce firmy Hella Gutmann Solutions Jan Krenstetter ukázal, jak lze zjistit jeho skutečný stav, neboli SoH (State of Health, tedy zdravotní stav).

Skutečnou kapacitu akumulátoru nelze zjistit standardní diagnostikou, protože data získaná z vozidla neodpovídají realitě. Proto je potřeba

použít postup využívající certifikovaný nabíjecí wallbox s výkonem 11 kW.

Funkce HV Battery Diagnosis PRO je zpoplatněná služba, která pomocí funkce Battery Quick Check zjišťuje skutečný stav akumulátoru SoH. Pro vyčtení SoH je potřeba zařízení Mega macs X s aktivní licencí, stabilní zdroj 12 V pro napájení vozidla (aby se eliminovaly jeho vnitřní odběry), certifikovaný wallbox a připojení k internetu. Kontrolované vozidlo musí být vybité pod hranici 40 % kapacity a stabilizované určitou dobu po jízdě. Celý proces trvá 90 až 120 minut v závislosti na kapacitě akumulátoru a nabíjecím výkonu vozidla. Během procesu nelze diagnostický přístroj používat k jiné činnosti a na vozidle se nesmí vykonávat žádná jiná činnost, jinak se proces zastaví. Při ukázce kontroly stavu akumulátoru vozu Škoda Enyaq iV 80x byl pro nabíjení a podporu systému SoH, jenž dokáže zjistit stav akumulátoru, použit wallbox Go-e charger gemini flex.

Výsledkem je Výstupní report s daty pro jasnou identifikaci měření, hodnotou SoH, QR kódem pro ověření reportu a certifikací TÜV Rheinland.

Odpojení vysokonapěťového systému

Na Škodě Octavia iV s plug-in hybridním pohonem Jan Krenstetter předvedl postup odpojování vysokonapěťového akumulátoru s využitím zařízení Mega macs X s příslušenstvím pro vysokonapěťové měření MT HV. Připomenul, že práce s vozidly s plug-in hybridním pohonem je mnohem náročnější než v případě elektromobilů, protože pod kapotou jsou dva pohonné systémy. V případě čistě elektrického pohonu není potřeba žádná speciální údržba, zatímco u plug-in hybridů je současně i spalovací motor vyžadující veškeré běžné servisní úkony vč. výměny oleje. Ty ale lze vykonávat až po odpojení vysokonapěťového akumulátoru.

Zásadní při práci na vozidlech s vysokonapěťovými systémy je dodržování všech bezpečnostních opatření a předepsaných postupů s využitím speciálních prostředků a nářadí včetně následné kontroly. Odpojení smí provádět jen osoby s patřičným oprávněním, přičemž každý postupný krok musí být přesně zdokumentován.

Text: Vladimír Rybecký
Foto: Vladimír Rybecký



OSRAM rozšířil rodinu legálních LED žárovek

Inovativní řada legálních pomocných žárovek OSRAM NIGHT BREAKER®LED W5W je nyní k dispozici i v České republice.

Společnost ams OSRAM, světový lídr v oblasti optických řešení, rozšířil rodinu legálních LED žárovek OSRAM NIGHT BREAKER®LED o pomocné žárovky W5W. Schválení pro H7-LED, H7-LED (24 V), H4-LED, H1-LED a nově i pro W5W-LED je tak nyní platné i v České republice.

„Jsme potěšeni, že můžeme nabídnout naši řadu NIGHT BREAKER®LED ve velké části Evropy. Díky našim inovacím a neustálému rozšiřování rodiny NIGHT BREAKER®LED jsme si vydobyli pozici lídra na evropském trhu legálních LED žárovek a zároveň jsme získali důvěru motoristů,“ zdůraznil Adam Wu, generální ředitel obchodní jednotky Automotive & Specialty Lamps.

Aktuálně se mohou produkty OSRAM NIGHT BREAKER®LED legálně používat na veřejných komu-

nikacích ve více než 20 evropských zemích, a to je jen začátek.

Zatímco LED světlomety jsou dnes standardní výbavou mnoha nových automobilů, halogenové světlomety starších aut by si často zasloužily vylepšit. S řadou OSRAM NIGHT BREAKER®, která se skládá z H7 LED, H7-LED (24 V), H4 LED, H1-LED a W5W LED, nabízí společnost ams OSRAM náhradní legální LED žárovky, které mají delší životnost a produkují atraktivnější světlo než žárovky založené na halogenové technologii.

Jasnější, bezpečnější a odolnější Světlo žárovek OSRAM NIGHT BREAKER®LED je až třikrát jasnější než minimální zákonné požadavky a barevně srovnatelné s denním světlem. LEDky tak zajišťují výrazné kontrasty a dlouhý dosvit. Díky technologii svítí LED žárovky až pětikrát déle než srovnatelná halogenová žárovka, díky delší životnosti se nemusí tak často vyměňovat a také spotřebovávají méně energie. Halogenové žárovky můžete s trochou šikovnosti vyměnit za OSRAM NIGHT BREAKER®LED buď sami, nebo je lze vyměnit při nejbližší návštěvě servisu.

OSRAM NIGHT BREAKER® W5W pomocné LED žárovky jsou nyní legální i pro použití ve vnějším osvětlení všech 12V vozů, a to ve všech aplikacích s čirými skly světlometu, bez jakéhokoli dalšího omezení (nesmí se používat za červeným a oranžo-



vým krytem směrových či brzdových světel!). Jsou vhodné do většiny potkávacích/obrysových světel, pro osvětlení nástupního prostoru, registrační značky i pro osvětlení interiéru vozu. Pro některé vozy je tak nyní rodina OSRAM NIGHT BREAKER®LED schopna zajistit kompletní legální LED osvětlení téměř ve všech aplikacích, včetně hlavních světlometů.



VŠE PRO LAKOVNU A KAROSÁRNU

Vyšla příručka a učební pomůcka AUTOLAKÝRNÍK

příručka výuky a pro specialisty povrchových úprav vozidel

Kniha prezentuje v obecné rovině problematiku povrchových úprav vozidel ve všech souvislostech – historických, technologických, ekonomických a legislativních. Je doplněna názornými obrázky a rejstříkem.

Kniha „AUTOLAKÝRNÍK – příručka výuky a pro specialisty povrchových úprav vozidel“ autorů Ing. Miloslava Košťála a Štefana Bučana je publikací, která citelně chyběla na našem trhu déle než 60 let. Je nejrozsáhlejším dílem tohoto druhu od roku 1959. Na její přípravě

se podílely desítky tuzemských i zahraničních odborníků a institucí. Publikace je vhodná pro širokou obec zájemců – studenty a pedagogy škol (učňovských, středních a vysokých), lektory a účastníky teoretických a praktických školení, knihovny (veřejné, školní, firemni), redaktory odborných časopisů a serverů, překladatele

technických dokumentů, pracovníky PR, soudní znalce, specialisty importérů a distributorů (vozidel, materiálů a technologií autolaků), řidičů a ostatní pracovníky výrobních i opravárenských autolakoven, amatérské lakýrny, jakož i tzv. veteránisty.

Vzhledem k tomu, že kniha doplňuje veškeré stěžejní poznatky, které dynamický rozvoj tohoto oboru povrchových úprav vozidel přinesl, bylo nezbytné upřesnit nejednotnou a dotvořit chybějící terminologii, která by umožnila jednoznačný a srozumitelný popis veškerých aspektů aktuálního stavu, který vyžaduje zejména segment opravárenských technologií.

Ve školním roce 2011/2012 došlo k historickému kroku – obnovení samostatného učňovského oboru AUTOLAKÝRNÍK. Dodnes však pro něj chybí učebnice. Tato publikace, jejíž realizace si vyžádala nemalé množství práce a financí, může sloužit také jako pomůcka pro výuku.

Pro usnadnění orientace a urychlení práce s publikací slouží obsah a rejstřík, které umožňují okamžitě vyhledat kapitulu nebo její pasáž, kterou momentálně pro požadovanou informaci nebo její oživení potřebujeme. Jednotlivé kapitoly obsahují úvod a závěrečné ponaučení, stručné texty jsou doplněny podrobnějšími tematickými poznámkami, příklady z praxe a názornými obrázky a tabulkami.

Odbyt zajišťuje vydavatel na svých webových stránkách www.bucan.cz za cenu 599 Kč.



Novinka v sortimentu R-M: Nový bázevý systém AGILIS

Sto let po svém založení nastavila značka R-M nové standardy v autolakýrnickém opravárenském průmyslu představením své nejnovější řady vodou ředitelných barev AGILIS.

Snejnižším obsahem těkavých organických látek (VOC) a nejvyšší eko-efektivitou, jaká kdy byla, přináší nová produktová řada revoluci na celosvětový trh prémiových autolaků. Díky své pokročilé produktivitě pomáhá AGILIS lakovnám ještě dále zvyšovat jejich výkon. Jako inovativní odpověď na současné a budoucí výzvy má AGILIS novou pigmentovou technologii a zajišťuje rychlejší proces díky snadnější aplikaci s miliony barev, ze kterých si lze vybrat.

S AGILIS je značka R-M společností BASF o velký krok napřed

a může všem novým zákazníkům nabídnout řadu vodou ředitelných barev, která překračuje současné standardy. Při porovnání se stávajícími bázevými systémy na trhu mohou zákazníci očekávat úsporu až 35 % celkových časů procesu díky rychlejší aplikaci v jednom kroku a kratším cyklům odvětrání. Další 20 % úspor lze dosáhnout díky snížené spotřebě materiálů.

S méně než 250 gramy na litr překračuje AGILIS všechny globální požadavky na VOC a dosahuje nejnižší obsah VOC v průmyslu.

Kromě inovativní nové řady vodou ředitelných barev mohou zákazníci

R-M AGILIS těžit také ze široké škály nástrojů a služeb pro optimalizaci procesů v lakovně na všech úrovních a usnadnění každodenní práce. To zahrnuje ARRANGE, nově navrženou ergonomickou pracovní stanici zajišťující rychlé cloudové připojení k softwaru R-M pro vyhledávání barev a online správu technických informací. Webový nástroj pro vykazování klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI) s názvem AWARE pomáhá manažerům lakoven efektivně sledovat jejich podnikání v reálném čase pomocí přizpůsobených KPI. Ve spojení s novou aplikací R-M pro vzdálenou zákaznickou podporu ASSIST se mohou zákazníci spojit přímo s odborníky AGILIS, aby jim pomohli s technickými tématy. Kromě toho mají lakovny AGILIS šanci získat certifikaci APPROVE, prokazující je jako udržitelné a k životnímu prostředí šetrné poskytovatele služeb, což se stalo důležitou hodnotou pro zákazníky, pojišťovny, vozové parky, výrobce automobilů a další zúčastněné strany.



Proč pro léto volit prémiové pneumatiky?

S prémiovými letními pneumatikami se zvyšujete úroveň bezpečnosti a požitek z jízdy a trvale se s nimi šetří.

Vzhledem k obrovské nabídce pneumatik na trhu je pro řidiče velmi důležité, aby si uvědomovali, jak velké jsou rozdíly v užitečných vlastnostech různých pneumatik. Výběr správných pneumatik může zásadně ovlivnit délku brzdné dráhy – rozdíl může na mokré vozovce při rychlosti 80 km/h činit až 15 m a na suchém povrchu při rychlosti 100 km/h 7 m. I když se počáteční investice do pořízení kvalitních letních pneumatik může zdát dost vysoká, dlouhodobé výhody zahrnují nejen lepší výkon a komfort, ale také značné provozní úspory.

Najedte dvakrát více kilometrů

Německý magazín Auto Bild porovnal kilometrový proběh dvaceti různých letních pneumatik. Úplně nejlépe ze srovnání vyšly prémiové pneumatiky Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6, které s celkovým nájezdem 63 200 km ujely více než dvojnásobek toho, co pneumatiky, které se v testu umístily na posledním místě. U 20 testovaných letních pneumatik se srovnávala rovněž cena na 1000 km. Jako nejlevnější vyhodnotil pneumatiky Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 s cenou 8,70 €/1000 km, o 50 % nižší, než

byla průměrná cena/1000 km sedmi nejhůř hodnocených pneumatik (16,14 €).

Připraveny pro elektrická vozidla

Moderní, vysoce kvalitní letní pneumatiky jsou optimalizovány pro speciální potřeby elektromobilů. Všechny pneumatiky Goodyear jsou navrženy tak, aby splňovaly požadavky jak elektromobilů, tak i klasických vozů se spalovacím motorem. Nejnovější letní pneumatiky Eagle F1 Asymmetric 6 obsahují inovativní technologie, díky nimž zvládají vyšší hmotnost a vyšší točivý moment typický pro elektromobily, a jejich novátorský dezén současně potlačuje hluk a snižuje hlučnost v kabině.

Vynikající komfort

Technologie Goodyear SoundComfort dokáže snížit hluk v interiéru vozu na polovinu až o 4 dB, takže se pneumatiky skvěle hodí právě pro elektromobily, u nichž hluk pneumatik a vozovky zpravidla tvoří dominantní zvukovou kulisu v interiéru. Řidiči navíc mohou těžit z vynikajícího komfortu, který zajišťují špičkové funkce, jako je technologie Goodyear Seal-Tech, která zvládá utěsnit defekty běhounu až do průměru 5 mm. Touto funkcí jsou vybaveny vybrané rozměry pneumatik Eagle F1 Asymmetric 6.

Oceňované užité vlastnosti zvyšují požitek z jízdy

Letní pneumatiky Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 jsou vybaveny nejmodernějšími prvky, jako je technologie Dry Contact Plus, která je pomáhá přizpůsobit stylu jízdy a požadavkům vozidla a zlepšuje jejich výkonnost na suché vozovce. Za mokřích povětrnostních podmínek zvětšuje technologie Wet braking Pro, která vychází ze



zkušeností Goodyearu z automobilového sportu, mikrokontakt pneumatiky s povrchem vozovky, což zlepšuje ovladatelnost a brzdné vlastnosti pneumatik.

Sonia Leneveu, ředitelka marketingu osobních pneumatik Goodyear v Evropě, k tomu uvedla: „Goodyear staví na více než 125 letech formování budoucnosti mobility a vývoje špičkových pneumatik. Jsme hrdí na to, že pro letošní léto můžeme nabídnout ještě širší sortiment našich oceňovaných pneumatik Eagle F1 Asymmetric 6, které řidičům nabízejí vynikající jízdní vlastnosti, vynikající účinnost a hospodárnost, ať používají jakýmkoli vůz.“

V létě jen letní pneumatiky

Společnost Goodyear doporučuje řidičům, aby hned když se na jaře zvýší teploty, přezuli vůz na letní pneumatiky. Nejnovější testy prokázaly, že při brzdění na mokru z rychlosti 80 km/h při 15 °C na zimních pneumatikách je brzdná dráha přibližně o 2 m delší než při použití letních pneumatik.

„Čím vyšší teplota, tím je rozdíl v jejich výkonnosti větší. Jízda se zimními pneumatikami v létě negativně ovlivňuje dynamické chování vozidla, zatímco specifické směsi a konstrukce používané u letních

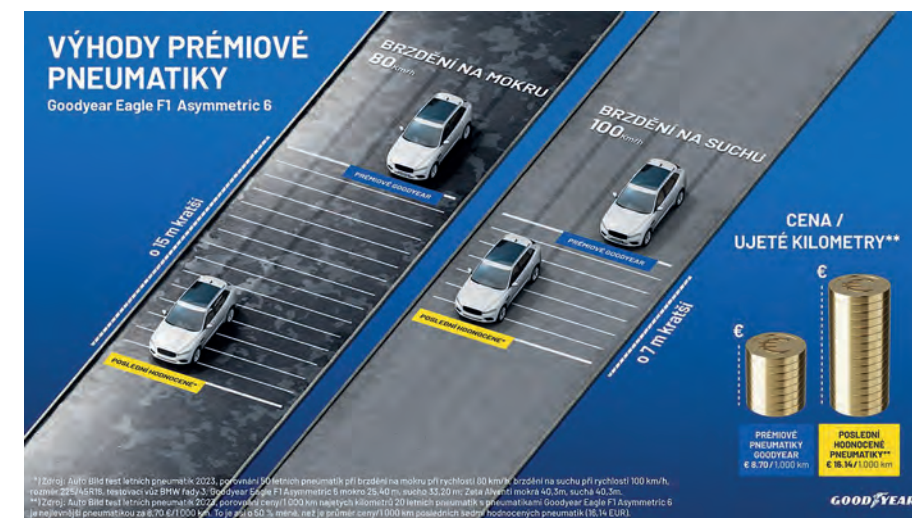
pneumatik zaručují optimální míru opotřebení a mají pozitivní dopad na kilometrový výkon, efektivitu a udržitelnost,“ vysvětluje Laurent Colantonio, regionální technologický ředitel společnosti Goodyear v regionu Evropa, Blízký východ a Afrika.

Tipy pro údržbu pneumatik

Pouze při správné údržbě řidiči získají ze svých prémiových pneumatik maximum a mohou dlouhodobě šetřit náklady. Pravidelně kontrolujte, zda nejsou pneumatiky poškozené, a zajistěte, aby splňovaly minimální zákonem požadovanou hloubku de-

zenu. Kontrola tlaku by se měla provádět jednou měsíčně. Nedostatečně nahuštěné pneumatiky způsobují nejen vyšší spotřebu paliva, ale také vyšší opotřebení a v krajním případě i selhání pneumatik. Nikdy nepoužívejte pneumatiky s nižším než doporučeným zátěžovým indexem. Pokud je to možné, vyhýbejte se kontaktu s obrubníky a výmoly. Také plynulá jízda může prodloužit životnost pneumatik a snížit spotřebu paliva.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Goodyear
Foto: Goodyear



Stalo se...

DRIVALIA VYBUDOVALA SEPARÁTNÍ SERVISNÍ SÍŤ PRO DODÁVKOVÉ VOZY

Společnost Drivalia, specialista na operativní leasing a lídr ve správě firemních autoparků, vybudovala separátní servisní síť určenou pro lehká užitková vozidla. Drivalia se této kategorii automobilů začala systematicky věnovat ještě před vypuknutím pandemie, během které skokově stoupl zájem o služby rozvázkových firem, a tedy i o dodávková auta. Dnes lehké užitkové vozy tvoří zhruba 15 % z více než 30 000 vozidel zákaznické flotily společnosti v České republice. Svou nabídku v této oblasti Drivalia představila na setkání LUV specialistů, které uspořádala v Praze. Do své sítě vybírá pouze osvědčené servisy, které zohledňují přirozené odlišnosti LUV od osobních aut, tedy zejména jejich velikost a hmotnost, ale také nástaveb či agregátů. Síť pokrývá celou republiku a Drivalia ji průběžně doplňuje. Zároveň kontroluje kvalitu jednotlivých partnerů, a to i prostřednictvím zpětné vazby od klientů. Zvláštní přístup je nezbytný také při řešení nehod a poruch. Drivalia například dokáže pro klienty zorganizovat náhradní užitkové vozidlo srovnatelné kategorie.



SPECIÁLY SCANIA PRO HASIČSKÉ SBORY

Hasičský záchranný sbor České republiky převzal do užívání sedm nových Scanií určených pro převoz kontejnerů. Vozidla pořídila v rámci výběrového řízení Státní správa hmotných rezerv přímo od společnosti Scania Czech Republic. Vozidla budou sloužit u sborů v Libereckém, Olomouckém, Plzeňském a Zlínském kraji. Tři kusy si převzal Záchraný útvar Hasičského záchranného sboru ČR. Scania dodala šest vozidel typu G 440 v konfiguraci 6x6 a jedno G 440 6x4. Všechna jsou poháněna

šestiválcovým motorem 13 l o výkonu 440 k spojeným s automatizovanou převodovkou Opticruise. Komfort ovládání vozidla zlepšuje rovněž retardér a tempomat. Součástí dodávky bylo i doplnění veškeré hasičské výstroje včetně výstražných majáků a typického zbarvení s reflexními prvky, které zajistila společnost Kobit – THZ CZ.



VYŠŠÍ MÝTO ZNAMENÁ DRAŽŠÍ DOPRAVU

V rámci promítnutí poplatků za produkci CO₂ se v České republice zvýšily sazby mýtného. Schválené navýšení, které například v nejrozšířenější kategorii kamionů specifikace Euro VI na dálnici bude činit 0,65 Kč/km, což je o 13 % víc, se dotkne všech dopravců a současně i jejich zákazníků. Česká republika není sama, která implementuje do své legislativy směrnici, jejímž cílem je zpoplatnění emisí CO₂. Generální tajemník ČESMAD Bohemia Vojtěch Hromíř situaci komentuje slovy: „Základní funkcí mýtného je výběr peněz pro stát. Jeho regulační funkce je zatím jen symbolická. Německé brutální zdražení nijak provoz dieselových kamionů neomezilo a není schopno samo o sobě zajistit prodej těch elektrických. Vyšší mýtné tedy pouze zdražuje dopravní služby jako každé jiné daňové navýšení. Současně tak bohužel bude i u nás působit proti snahám o snižování inflace.“



PO ZAVEDENÍ E10 ROSTE ZÁJEM O PRÉMIOVÁ PALIVA

Rok 2024 přinesl zvýšený zájem o prémiový benzin. Podíl výtoče paliva EVO 100 Plus u čerpacích stanic MOL vzrostl meziročně téměř dvojnásobně. Může za to přechod na benzin E10 s až 10% obsahem bioetanolu, který od 1. ledna nahradil 95oktanový benzin E5. Česká republika k zavedení nového standardu přistoupila v souladu se směrnicemi Evropské unie. Jenže dvojnásobný podíl bioetanolu vede i k vyšší spotřebě a biodegradaci. Paliva bez biolihu lze mít déle v nádrži a pro některé starší vozy není benzin E10 vhodný vůbec, protože může poškodit pryžová těsnění. Roste proto zájem o prémiová paliva, která mají podíl biolihu menší. V Německu se stejný trend projevuje i víc než 10 let po zavedení benzínu E10. Mezi prémiovými palivy, jako je MOL EVO 100 Plus, se místo bioetanolu používá složka ETBE, jejíž předností je vysoké oktanové číslo. To přispívá ke kontrolovanému spalování v motoru bez detonací a tím i k vyššímu výkonu a delší životnosti motoru.



DHL 20 LET OFICIÁLNÍM LOGISTICKÝM PARTNEREM F1

DHL prodloužilo partnerství s formulí 1. DHL bude mít jako oficiální logistický partner i v příštích letech na starosti globální přepravu veškerého nákladu v rámci mistrovství světa FIA formule 1. DHL už 20 let figuruje jako oficiální logistický partner F1. V posledních třech letech vstoupilo partnerství do udržitelnější éry, pro niž si F1 vytyčila cíl dosáhnout do roku 2030 nulové bilance emisí. Počet nákladních vozidel s pohonem na biopaliva, která budou nasazena v evropské části letošní závodní sezony, se zdvojnásobil na 37. V porovnání s nákladními vozidly na naftu se tím emise CO₂ sníží o 83 %. DHL zvládá enormní přepravu až 1400 tun choulavého nákladu na každý závod, který zahrnuje mimo jiné závodní monoposty, pneumatiky, náhradní díly, palivo, přenosovou techniku a vybavení pro marketingové aktivity a zajiš-

tování pohoštění. Tým DHL pro motoristický sport tvoří 100 odborníků, z nichž polovina působí v místě konání závodu. Pro vybrané evropské závody použije tým nový DHL Motorhome vybavený solárními moduly a nabíjecími a recyklačními stanicemi jako řídicí centrálu.



DALŠÍ REKORDNÍ ROK PRO FLIX

Globální společnost Flix SE, podnikající v oblasti cestovních technologií, v roce 2023 poprvé překročila celkové tržby za jeden rok ve výši 2 miliardy eur. Jedná se o meziroční růst o 30 %. Předčila tím svůj plán růstu o více než 25 %. Společnost Flix ohlásila také výsledky upravené EBITDA ve výši 104 milionů eur, což je meziroční nárůst o 97 milionů eur. To odpovídá výsledkům upravené EBITDA marže ve výši 5,2 %. Flix zaznamenal výrazně pozitivní provozní a finanční výsledky na všech trzích a současně i ve všech službách – autobusech FlixBus, vlacích FlixTrain i službách pod značkou Kamil Koç v Turecku a Greyhound v Severní Americe. Jeho dopravními prostředky v loňském roce cestovalo 81 milionů cestujících do více než 5600 destinací, což představuje 34% nárůst ve srovnání s rokem 2022.



Toyota pokračuje v útočku na český trh

Festival mobility Toyoty a Lexusu na Polygonu letiště v Hradci Králové ukázal potenciálním zákazníkům i médiím kompletní modelovou řadu vozidel značek Toyota a Lexus a umožnil jim je otestovat v běžném provozu. Síla i rozmanitost nabídky byla skutečně fascinující. Unikátní Festival mobility Toyota & Lexus navštívilo přes 1000 zájemců.

Toyotě se na českém trhu v poslední době mimořádně daří. Za první čtvrtletí se propracovala na třetí příčku v registracích nových osobních aut, přičemž za březen už byla druhá. Ještě překvapivěji získala stejné postavení i v prodeji lehkých

užitkových vozidel, když v březnu zde byla dokonce první. V součtu registrací osobních a lehkých užitkových automobilů už je Toyota za první čtvrtletí na celkově druhém místě.

Silnou stránkou Toyoty je široká nabídka zahrnující spolu s modely značky Lexus všechny významné

segmenty na trhu osobních vozů od malých aut přes sedany a kombi, SUV všech kategorií až po exkluzivní sportovní vozy. Nechybí ale ani lehká užitková vozidla všech velikostí včetně pick-upů. Přitom se zájemcům nabízí možnost volby všech variant pohonných jednotek.

Tým generálního ředitele značek Toyota a Lexus ČR Martina Pelešky neusíná na navřínech a pracuje na posilování dosažených pozic. Zájemci o nová auta se o tom mohli přesvědčit na unikátní akci Festival mobility Toyoty a Lexusu.

Na Polygonu letiště v Hradci Králové měli zájemci k dispozici nevídané množství více než 200 osobních automobilů obou značek i lehkých užitkových vozidel od Toyoty aby s nimi mohli získat osobní zkušenost a seznámit se se všemi novinkami v nabídce. Přitom mohli jezdit na benzin i naftu, s plně elektrickým pohonem i v obláčcích vodní páry s pohonem pomocí palivových článků na vodík.

Nechyběla ani auta s plug-in hybridním pohonem, nicméně prim samozřejmě hrál především plně hybridní pohon, dokazující možnosti maximální efektivity. Atrakcemi přitom byly mj. nová Toyota C-HR a modernizované užitkové Toyoty Proace a Toyota Proace City v národní premiéře. Navíc byla připravena i kompletní řada vozidel 4x4 v čele s pick-upem Hilux a offroadem Land Cruiser připravená k testování v terénu.

Expozice značky Toyota předvedla i úplné novinky – v exkluzivní předpremiéře a vůbec poprvé v ČR byly k vidění nová generace Toyota Camry a nová Toyota Proace Max. Expozice prémiové značky Lexus zase v ČR poprvé v ČR ukázala zcela nový kompaktní model LBX a modernizovaný UX.

Rozsáhlá byla expozice přestaveb užitkových vozidel a konverzí certifikovaných značkou Toyota ukazující nejrozmantější nástavby, přestavby ale i vozidla záchranných složek. Pozoruhodné je, že se partnerům Toyoty úspěšně daří nabízet speciální varianty nejen na bázi vlastního pick-upu Hiace či SUV RAV4, ale i na vozech dodávaných Toyotě skupinou Stellantis, kde dokáží předčít její vlastní značky.

Návštěvníci se mohli seznámit i s nabídkou příslušenství Toyota a Lexus. Součástí akce bylo také představení chytrého financování pro velké firmy i drobné živnostníky Kinto One.

Kromě toho byl připraven i zajímavý doprovodný program zahrnující představení týmu Toyota Gazoo



Racing Czech se speciálem GR Yaris Rally 2, s nímž vstoupí do českých soutěží Tomáš Enge, a dakarského speciálu Toyota Hilux T1+, jehož schopnosti zájemcům na terénní trati předváděl Tomáš Ouředníček. Adrenalinový zážitek vyhledalo 80 zájemců. K vidění byla také kompletní přehlídka sportovních vozidel řady Toyota GR a historické automobily Toyota.

„Ukázali jsme kompletní flotilu vozů Toyota a Lexus v rozsahu, který nemá v tuzemsku obdoby. Návštěvníci akce, kterých přijelo opravdu hodně, ocenili nejen to, že si mohli projet veškeré naše modely, ale úspěch měl i bohatý doprovodný program nebo řada tematických stanovišť. Myslím, že se nám podařilo návštěvníky přesvědčit, že u značek Toyota a Lexus

si vybere každý přesně takové řešení, které nejvíce odpovídá jeho potřebám, používání auta a preferencím, ať už jde o benzin, hybrid, plug-in hybrid, elektromobil, nebo pohon vodíkovými palivovými články,“ konstatoval generální ředitel Toyota a Lexus Martin Peleška.

Organizace takové mimořádné akce, která přilákala zaslouženou pozornost návštěvníků, si zaslouží velké uznání. Šířka nabídky vozidel, stejně jako doprovodných služeb a aktivit domácího dovozce největšího výrobce automobilů na světě určitě nutí konkurenci k zamyšlení.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Tomáš Rybecký**



Nákladní auta a autobusy udržují Evropu v pohybu!

Nákladní automobily a autobusy jsou páteří, která udržuje společnost v pohybu. Uvádí to ve svém prohlášení Harald Seidel, prezident DAF Trucks a předseda představenstva ACEA pro užitková vozidla.

Evropa potřebuje zajistit, aby její automobilový průmysl byl nejen udržitelný, ale mohl také zůstat celosvětově konkurenceschopný.

Kamiony přepravují 80 % zboží po zemi a autobusy představují většinu cest veřejné dopravy v EU. Nákladní auta a autobusy jsou jako krev v našich žilách, transportují nezbytný kyslík a živiny do celého těla. Nákladní auta a autobusy dělají totéž, protože udržují společnost v pohybu.

Zamyslete se nad nákladními auty, která rozváží zboží do obchodů, léky do nemocnic a materiály pro stavby. Nic z toho by nebylo možné bez kamionů. Autobusy přepravují lidi ze všech společenských vrstev z místa A do místa B. Každý autobus na našich silnicích nahradí 50 aut, což pomáhá zmírnit dopravní zácpy, snížit emise a zlepšit kvalitu ovzduší.

Kamiony nejsou jen větší auta

Existuje mnoho způsobů, jak použít nákladní automobil. Dálkový kamion je úplně jiný než nákladní auta, která sbírají odpadky, obsluhují jeřáby nebo hasí požáry. Nákladní vozidla jsou opravdu všestranná a víceúčelová.

Nákladník si vybíráte s kalkulačkou, protože s ním potřebujete vydělávat peníze a potřebujete udělat práci. Osobní auto kupujete srdcem, pro-

Harald Seidel, prezident DAF Trucks a předseda představenstva ACEA pro užitková vozidla



tože se vám líbí. Osobní auta většinu času stojí, zatímco nákladní vozidla musí být stále v pohybu. Nákladní automobil může ujet až 150 000 km ročně, tedy v průměru víc než 12x víc než osobní automobil. Udržení nákladních vozidel v pohybu je nejvyšší prioritou. Každá neodjetá hodina znamená hodinu ztráty.

Pokud jedete s elektromobilem na dovolenou, může v klidu počkat hodinu, než se nabije – můžete si dát pauzu a dát si kávu. U nákladního vozidla se zbožím podléhajícím rychlé zkáze však bude katastrofou, pokud bude muset nákladní vozidlo na několik hodin odstavit aby se nabilo. Pokud přepravujete květiny

z Holandska do Itálie, hodina ztracená v provozu je hodinou ztracených peněz a dokonce i potenciální ztráty zboží. Hlavním odlišností od osobních automobilů je obchodní služba pro zákazníky. To je velmi důležité.

Evropa musí zajistit, aby její automobilový průmysl byl nejen udržitelný, ale i konkurenceschopný

Předpisy mohou připravit půdu pro to, zda podnik prosperuje. Transformace, které výrobci nákladních vozidel a autobusů čelí, je obrovská –

ať už se jedná o Zelený úděl, digitalizaci nebo veškerou legislativu týkající se dat, která nám přichází do cesty. Kromě toho zákonodárci při regulaci ne vždy zohledňují specifika nákladních vozidel a autobusů.

Evropa potřebuje zajistit, aby její průmysl nákladních vozidel a autobusů byl nejen udržitelný, ale mohl také zůstat konkurenceschopný v celosvětovém měřítku. To znamená mít dobrou průmyslovou strategii a soudržné předpisy. Nehromadit zákon za zákonem, ale zajistit, že máme konzistentní rámec, s nímž můžeme pracovat a který umožňuje životaschopné obchodní modely.

Výrobci nákladních vozidel a autobusů plní svůj úkol tím, že dostávají na evropské silnice vozidla s akumulátory a na vodík. Zavázali jsme se, že do roku 2040 budeme vyrábět všechna nová nákladní vozidla a autobusy, které prodáváme, bez fosilních paliv.

Ale fungujeme v prostředí business-to-business a spoléháme na to, že naši zákazníci kupují nové modely. Pokud jsem například přepravce a chci si koupit nákladní vozidlo s nulovými emisemi, potřebuji vědět, zda s ním mohu vydělávat peníze a zda jej mohu nabíjet nebo tankovat – bez ohledu na to, zda je mým cílem Itálie, Polsko nebo Turecko.



Chcete-li mít životaschopný obchodní případ, nemůžete pouze regulovat stranu nabídky. Musíte také podporovat poptávku po modelech s nulovými emisemi, a to znamená mít k dispozici to, čemu říkáme správné podmínky.

EU se například nedávno dohodla na neambicióznějších cílech snížení CO₂ pro výrobce nákladních vozidel a autobusů na celém světě. Zákonodárci však musí sladit ambiciózní cíle pro výrobce vozidel se stejně ambiciózními podmínkami.

Jaké jsou umožňující podmínky?

Jsou to podmínky umožňující zajistit, aby byla připravena infrastruktura zajišťující také dostatek zelené energie pro nabíjení nákladních vozidel a autobusů. Jinak prostě nedekarbonizujeme.

Pro provozovatele dopravy by měl existovat také životaschopný obchodní případ. V současnosti nejsou celkové náklady na vlastnictví (TCO) nákladního vozidla s nulovými emisemi ve většině případů srovnatelné s vozidly na naftu. Chceme-li skutečně přesvědčit provozovatele dopravy, aby přešli na nulové emise, musíme to změnit také tím, že budeme provozovatele dopravy motivovat k nákupu a daňovým režimům, opatřením na stanovování cen uhlíku a mnoha dalším.

To jsou podmínky umožňující. Vozidla nejsou úzkým hrdlem. Evropští zákonodárci to musí uznat, pokud máme společně dosáhnout náš společný cíl dekarbonizace a zároveň umožnit životně důležitým průmyslovým odvětvím, jako je to naše, prosperovat.

Text: ACEA
Foto: ACEA, DAF, Iveco





HVO v České republice

Biopalivo HVO lze nově tankovat ve skladu ČEPRO v Třemošné a v čerpací stanici Jihlava Truck Park. HVO snižuje emise CO₂ až o 90 %.

HVO se vyrábí čistě z obnovitelných zdrojů a lze jej bez nutnosti jakýchkoliv zásahů tankovat do většiny vozidel se vznětovými motory, a to beze změny ve spotřebě. Eliminuje tak potřebu nákladných investic do nového vozového parku. Kromě toho, že HVO100 snižuje emise CO₂, má ve srovnání s naftou zanedbatelný vliv na emise pevných částic a oxidy dusíku. Právě možnost začít neprodleně snižovat emise je největší výhodou tohoto paliva.

Co je HVO100?

HVO je zkratka pro Hydrotreated Vegetable Oil, neboli hydrogenovaný rostlinný olej. Je to obnovitelná motorová nafta vyráběná z rostlinných olejů prostřednictvím hydrogenačního procesu. Tento proces odstraňuje nečistoty a nežádoucí sloučeniny,

čímž vzniká vysoce kvalitní syntetický produkt s nízkým obsahem síry.

S využitím standardních rafinérských procesů, jako jsou hydrogenace a izomerizace, poskytuje HVO chemicky čisté parafinické uhlovodíky, což z něj dělá chemicky méně nebezpečnou alternativu k běžné motorové naftě. Kromě toho neobsahuje toxické aromatické ani cyklické uhlovodíky. Má tu výhodu, že je tzv. drop-in palivem a snižuje emise CO₂ až o 90 % při použití zbytků a odpadů jako vstupní suroviny.

HVO je někdy zaměňováno s bionaftou nebo FAME (methylester mastných kyselin). HVO má podobné chemické složení jako fosilní nafta. Tato chemická podobnost umožňuje používat obnovitelnou naftu HVO ve všech vznětových motorech až do 100% koncentrace nebo ji míchat v libovolném poměru s fosilní naftou. Naproti tomu bionafta a fosilní nafta mají odlišné složení. Proto nemohou

fungovat jako vzájemná náhrada. Podíl FAME nad 7 % už vyžaduje úpravu motoru.

„HVO100 je palivo provozně plně srovnatelné s fosilní naftou díky unikátnímu chemickému procesu, jenž ji výrazně odlišuje od tradiční bionafty. Věříme, že po překonání počátečních zavádějících stereotypů, si rychle najde cestu k dekarbonizaci provozu mnoha dopravních firem,“ uvedl zakladatel a generální ředitel společnosti Eurowag Martin Vohánka.

ČEPRO spouští prodej nového paliva HVO XTL

Společnost ČEPRO s ohledem na plnění ekologických cílů a v souladu s neustálým úsilím o inovace pokračuje ve strategii rozšiřování udržitelných a nízkoemisních paliv. Pro své velkoobchodní zákazníky nabízí nové palivo s obchodním označením HVO XTL se 100% obsahem HVO. Palivo je dostupné ve skladu v Třemošné. Prémiové palivo HVO XTL přináší úsporu téměř 3 kg CO₂ na každý litr. HVO XTL je kompatibilní se vznětovými motory homologovanými pro jeho použití – mají u nádrže označení XTL. U čerpacích stanic je

označeno jako XTL HVO 100 s podkategorií Parafinická motorová nafta dle normy ČSN EN 15940.

V porovnání s tradiční fosilní motorovou naftou nabízí HVO XTL lepší cetanové číslo, výrazné snížení emisí skleníkových plynů, lepší spalování, menší tvorbu úsad a možnost dlouhodobého skladování.

Analýzy provedené společností ČEPRO i nezávislou akreditovanou laboratoří SGS CZ prokázaly, že HVO XTL splňuje specifikační limity jakostní normy ČSN EN 15940 Motorová paliva – Parafinické motorové nafty získané syntézou nebo hydrogenací – Technické požadavky a metody zkoušení.

„Používání HVO XTL je praktické řešení pro vozové parky a průmyslová zařízení, které umožňuje plynulý přechod na udržitelnější zdroj energie. Rozšiřuje stávající nabídku obdobných produktů v nabídce Čepra – naftu s 15 % HVO a naftu se sníženou emisní stopou,“ konstatuje obchodní ředitel Čepra Martin Vojtíšek.

Eurowag otevřel první stanici na HVO100 v ČR

Eurowag čerpací stanici Jihlava Truck Park u Jihlavy otevřel samoobslužnou čerpací stanicí nabízející HVO100. Nová čerpací stanice se



nachází na trase dálnice D1 u Jihlavy (Červený kříž) a vznikla v rámci franšizové spolupráce se společností Nikey. Jihlava Truck Park se tak stal součástí akceptační sítě Eurowag, jež v současné době čítá 177 stanic v Evropské unii kde lze HVO100

tankovat. Nejrozšířenější je tento typ biopaliva v zemích Beneluxu a ve Skandinávii. Do budoucna Eurowag plánuje možnosti tankování HVO100 dále rozšiřovat a nabízet je ve všech svých evropských truck parcích, kterých je nyní 30. O tankování HVO100 má kromě DB Schenker zájem i několik dalších logistických společností.

„Každý den se v Evropě registruje přibližně tisícovka nových kamionů na naftu, což cestu k dekarbonizaci neulehčuje. Ovšem díky HVO100 může být i kamion s dieselovým pohonem skoro úplně uhlíkově neutrální. Obnovitelná nafta tak umožňuje odvětví komerční silniční dopravy rychle a nákladově efektivně snížit emise CO₂. Naším cílem je nabídnout zákazníkům kompletní portfolio služeb v oblasti čisté logistiky. Věříme, že dekarbonizace dopravy není otázkou jediné technologie. Cesta k dosažení klimatických vyžaduje různá řešení, od plyných a kapalných biopaliv až po elektrické baterie a vodík, v závislosti na konkrétní situaci a zákaznických potřebách,“ vysvětluje viceprezident pro oblast dekarbonizace CRT v Eurowagu Matthias Maedge.

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



Stalo se...

ČEZ POKRAČUJE V ELEKTRO-MOBILIZACI SVÝCH AUT

ČEZ se zavázal k plné elektrifikaci více než pěti tisíc osobních vozidel Skupiny ČEZ v souladu s technickým vývojem a bez omezení provozu kritické infrastruktury do roku 2030. Na přelomu roku jejich počet překročil 150, další stovky přidá v příštích letech. Souběžně s nákupem nových e-aut buduje ČEZ i interní dobíjecí infrastrukturu. Řidiči elektromobilů mají k dispozici 140 dobíjecích wallboxů. V Praze v budově D3 byla spuštěna síť 42 míst s wallboxy o výkonu 11 kW, 20 dalších se připravuje. Projekt testuje optimalizaci dobíjecích výkonů v čase, zkvalitnění i správu autoparku. Systém pomůže provozovateli firemní autodopravy lépe administrovat náklady na dobíjení firemní flotily na různých místech. Futurego umožňuje snadné přihlášení k dobíjení elektromobilu nejen ve wallboxu v garáži, ale i ve veřejné dobíjecí síti ČEZ nebo v rámci roamingu u stanic jiných provozovatelů, dává přehled o dobíjecích stojanech v dosahu nebo o cenách a nákladech za dobíjení.



MEMORANDUM O ZELÉNÉM VODÍKU

Společnost Net4Gas s klíčovými partnery z celé Evropy podepsala memorandum o porozumění o projektu South East European Hydrogen Corridor. Díky projektu bude možné dopravovat zelený vodík vyrobený v Řecku a Turecku do míst spotřeby v EU včetně České republiky a Německa. Délka plynovou bude 3131 km. Využito bude 900 km původní infrastruktury upravené pro

převodu vodíku včetně stávajících struktur naší společnosti. Partneři memoranda jsou společnosti OGE z Německa, EUstream ze Slovenska, FGSZ z Maďarska, TransGaz z Rumunska, Bulgar TransGaz z Bulharska a DESFA z Řecka.



CELOEVROPSKÉ ŘEŠENÍ PLATEB ZA NABÍJENÍ ELEKTROMOBILŮ

Společnosti Mastercard a Last Mile Solutions oznámily vytvoření nového partnerství, jehož účelem je zavést nové platební standardy v oblasti nabíjení elektromobilů, které maximálně usnadní placení u nabíjecích stanic. Reagují tím na potřebu provozovatelů nabíjecích stanic naplňovat požadavky nařízení EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva AFIR. Provozovatelům umožní snadno propojit své nabíjecí stanice s platebními terminály různých značek bez nutnosti složitých úprav. Nové řešení platební brány zajistí jednotný postup pro uživatele a zjednoduší propojení s platebními terminály, přijímání a zpracování plateb. Spolupráce Mastercard a Last Mile Solutions usnadní přechod evropských zemí k elektromobilitě zjednodušením procesu nabíjení zavedením interoperabilních a univerzálních platebních řešení. Nové řešení se v Evropě začalo zavádět od počátku roku 2024 tak, aby měli provozovatelé nabíjecích stanic splnit požadavky evropské směrnice AFIR.



VODÍKOVÝ AUTOBUS SE OSVĚDČIL I V ZIMNÍM PROVOZU

Rafinérská a petrochemická skupina Orlen Unipetrol ve spolupráci s městy Most a Litvínov uskutečnila druhou fázi pilotního provozu vodíkového autobusu, který vyvinula slovenská společnost Mobility&Innovation Production. Ředitel dopravního podniku měst Most a Litvínova Daniel Dunovský ji okomentoval: „Průměrná spotřeba autobusu během zimního testu dosáhla 4,3 kg vodíku na 100 km, v létě tato hodnota byla 3,37 kg vodíku na 100 km. Více než na terénu záleželo na stylu jízdy řidiče a obsazenosti. To nám ukázalo i rozmezí spotřeb v jednotlivých dnech, které se pohybovalo od 3,2 do 5,5 kg vodíku na 100 km. S celkovými výsledky letního i zimního testování jsme spokojeni.“ Města Most a Litvínov jsou spolu se společností Orlen Unipetrol a dalšími subjekty součástí vodíkové platformy v Ústeckém kraji. Obě města patří mezi průkopníky vodíkové mobility v hromadné dopravě.



TATRA ZÍSKALA DOTACI NA VÝVOJ NÁKLADNÍHO ELEKTROMOBILU

Tatra Trucks vedle produkce standardních nákladních vozidel intenzivně vyvíjí automobily s alternativními typy pohonů. Nyní se jí podařilo získat dotační titul z programu TREND Technologické agentury ČR na vývoj těžkého nákladního vozidla Tatra Force e-Drive 8x8 využívajícího plně elektrický systém pohonu s akumulátorem v kombinaci s vícestupňovou převodovkou Eaton. Na projektu Tatra Trucks spolupracuje se společností Devinn a českou pobočkou společnosti Eaton. Prototyp vznikne na bázi vloni představené třetí generace modelové řady Tatra Force. Vývoj vozidla plně zapadá do strategie Tatra Trucks v oblasti vývoje vozidel s nízkoemisními systémy pohonu, tedy s akumulátory, palivovými články, případně jejich kombinací, včetně doplnění o tzv. prodlužova-

če dojezdu (range extender). Jednotlivé projekty jsou naplánovány a koordinovány s ohledem na mezinárodní legislativu. V současné době v kopřivnické automobilce probíhá testovací program vozidla Tatra Force e-Drive FCEV s elektrickým trakčním motorem v kombinaci s palivovými články.



VCHD CARGO TESTOVALA EACTROS

Mezinárodní přepravní společnost VCHD Cargo má ve své flotile 220 tažných vozidel s konvenčním pohonem. S ohledem na budoucnost hledá cesty pro realizaci nízkoemisních a bezemisních přeprav. V provozu už vyzkoušela nákladní vozidlo na LPG. Letos otestovala Mercedes-Benz eActros 300 L (6x2) s motorem o výkonu 330 kW a celkovou hmotností 27 t. Vůz byl testován ve variantě se třemi akumulátory s kapacitou 3x 112 kWh. Vůz se dvěma výměnnými nástavbami společnost VCHD Cargo nasadila na pravidelnou vnitrostátní linku mezi dvěma sklady ve vzdálenosti 65 km. Vozidlo realizovalo trasu tam a zpět ve vzdálenosti 130 km dvakrát denně. Celkem tedy najelo 2 x 130 km a muselo být v jednom dni dvakrát dobito. Testování ukázalo dojezd soupravy 200 km na jedno nabití, čas dobíjení z 20 na 100 % kapacity 45 minut a příjemný uživatelský komfort.



Shell představil první LNG stanici v ČR

Společnost Shell představila svojí první LNG stanici v České republice v Dobšicích na exitu 50 dálnice D11. Jedná se o čerpací stanici pro nákladní vozidla, která je technologicky připravena na tankování LNG a do budoucna i na BioLNG.

Nová LNG stanice Shell v Dobšicích přispívá k rozvoji nízkoemisní dopravy na koridoru, jehož součástí je dálnice D11. Jsou zde k dispozici dva výdejní stojany pro nákladní automobily. Tahač s plnou nádrží má dojezd až 1600 km, což dopravcům umožňuje efektivně plánovat tankování. Stanice je vybavena nepřetržitým monitorováním a telemetrií.

Jde o součást závazku Shell být spolehlivým partnerem na cestě dekarbonizace nákladní dopravy, v níž hrají LNG a BioLNG důležitou roli celého energetického mixu. Jed-

ná se o 69. LNG stanici Shell, která propojuje Českou republiku s dalšími sedmi zeměmi Evropy, v nichž má Shell vybudovanou infrastrukturu LNG stanic.

Zkapalněný zemní plyn (LNG) představuje aktuálně jedno z nejúčinnějších řešení pro dekarbonizaci nákladní dopravy v Evropě. Využívání LNG u nákladních vozidel přináší snížení emisí CO₂ z celého životního cyklu paliva o 18 % v porovnání s naftou D7 v závislosti na typu motoru.

BioLNG může být okamžitým řešením ve stávajících vozidlech na LNG díky svým chemickým vlastnostem,

kteří jsou totožné s LNG. Přechod z LNG na BioLNG je snadný, bez nutnosti změny infrastruktury nebo zařízení.

V letošním roce Shell v Německu otevře jeden z největších evropských závodů na zkapalňování BioLNG s kapacitou 100 000 tun ročně, který by pomohl snížit emise uhlíku vyprodukované 4000 až 5000 nákladními automobily na LNG.

Dosažení uhlíkové neutrality v nákladní dopravě do roku 2050 nelze dosáhnout revoluční technologickou změnou, ale vyžaduje kombinaci různých technologií a postupné snižování uhlíkové stopy. Důležitou roli při tom budou hrát nákladní vozidla s pohonem na LNG/BioLNG, která jsou již několik let k dispozici pro komerční provoz.

V Evropě Shell nabízí řidičům provozujícím nákladní vozidla na LNG přístup k vlastním i partnerským LNG stanicím. Neustále se rozšiřující síť Shell LNG Card je jednou z největších na světě a zahrnuje již více než 150 míst, včetně 69 LNG stanic provozovaných pod značkou Shell v Evropě, z nichž 30 se nachází v Německu a 9 v Nizozemsku.

Foto:
Shell



Státní příspěvek na pořízení elektromobilů Škoda Enyaq

Živnostníci a podnikatelé mohou získat státní příspěvek na pořízení jakékoliv verze elektromobilu Škoda Enyaq.



Od poloviny března lze žádat o státní podporu na pořízení elektromobilů a nabíjecích stanic. Vztahuje se na nové a zánovní elektrické vozy s pořizovací cenou do 1 500 000 Kč bez DPH a vozidlo musí být pořízeno na úvěr. V dotačním programu je celkem 1,95 miliardy korun a žádosti budou přijímány do 30. září 2025 nebo do vyčerpání prostředků.

Finanční podpora na zakoupení elektromobilu činí až 200 000 Kč. Tato částka společně s výší DPH musí být použita na akontaci. Minimální výše zaručovacího úvěru na pořízení vozidla je 300 000 Kč. Dobu úvěru si zákazník může zvolit mezi 12 měsíci a 5 roky. O další státní podpo-

ru lze znovu žádat po šesti měsících.

V rámci dotací je možné získat také až 50 000 Kč na pořízení nabíjecí stanice se střídavým proudem (AC), až 100 000 Kč na stanici se stejnosměrným proudem (DC) do 40 kW, případně až 150 000 Kč na stanici se stejnosměrným proudem (DC) nad 40 kW. Dotační podmínky vyžadují, aby stanice byla vedena v účetnictví jako dlouhodobý hmotný majetek. Pokud chce klient nabíjecí stanici financovat úvěrem, je nezbytné mít všechny vozy a stanice na jedné úvěrové smlouvě.

Tuzemské zastoupení automobilky Škoda Auto připravilo nabídku verzí modelu Enyaq pro zájemce o dotovaný elektromobil. Státní podpora se vztahuje na elektromobily zcela nové,

ale i zánovní do 6000 km nebo 6 měsíců od data první registrace. Zákazníci tedy mohou vybírat i z nabídky ročních vozů v programu Škoda Plus.

„Státní podpora je určena pro malé, střední, velké podniky a živnostníky s alespoň dvěma uzavřenými účetními obdobími. Dotovaný elektromobil musí klient provozovat nejméně dva roky od vyplacení finančních prostředků. Pro podnikatele bez rozdílu velikosti nabízíme nad rámec státem stanovených podmínek všechny benefity našeho fleetového programu, jako je úvěr s atraktivní úrokovou sazbou 0 %,” říká vedoucí prodeje českého zastoupení Škoda Auto Tomáš Duchoň.

Síť autorizovaných partnerů Škoda Auto připravila při této příležitosti balíček. K vozu zájemce získá nabíjecí kartu Chargee pro přístup k sítím hlavních provozovatelů v ČR i Evropě se slevou při nabíjení a jednotným vyúčtováním, předplacený servis Standard na 5 let nebo 150 000 km a bezplatné vyřízení administrativy potřebné k získání dotace. Volkswagen Financial Services k tomu přidává úvěr s úrokovou sazbou 0 % (platí při financování na 1 rok s akontací 50 až 70 %, nebo na 2 roky s akontací 60 až 70 %, nebo na 3 roky s akontací 70 %) a značkovým pojištěním v ceně splátky.

Text: Vladimír Rybecký podle podkladů VWFS a Škoda Auto
Foto: Vladimír Rybecký

Stalo se...

RENAULT CAPTUR PŘIJÍZDÍ S GOOGLEM

Před 11 lety Renault uvedl Captur jako průkopníka malých SUV nahrazujících malá MPV, v tomto případě model Modus. Od roku 2013 už Renault prodal 2,2 milionu Capturů a tento model se vedle Clia stal jeho nejprodávanějším. Malé městské SUV Captur nyní přichází na trh důkladně přepracované. Od svého předchůdce se liší především designovými prvky. Captur má jako první zástupce segmentu multimediální systém OpenR Link zahrnující služby Google s integrovaným operačním systémem Android Automotive 12. V Google Play je k dispozici celkem 50 aplikací. Potěší ale, že zůstaly zachovány mechanické ovladače pro základní nastavení. Nový přístrojový panel má rozměr až 10,25".



JEEP AVENGER 4XE – NETRADIČNÍ HYBRID 4X4

Jeep konečně připravuje k uvedení na trh novou verzi svého nejmenšího SUV s pohonem všech kol. Jeep Avenger 4xe bude hybridní s pohonem 4x4 velmi specifického druhu. Bude kombinovat zážehový motor 1,2 l PureTech o výkonu 100 kW (136 k) se dvěma elektromotory o výkonu 21 kW. Zážehový motor a přední z elektromotorů pohánějí přes šestistupňovou dvouspojkovou převodovku e-DCS6 kola přední nápravy jako u všech nových 48 V mild-hybridních verzí malých a kompaktních modelů Stellantisu. Druhý elektromotor pohání kola zadní nápravy. Tento 48 V e-Hybrid systém tedy umožňuje využívat pohon všech kol jako u větších modelů Stellantisu, ale s mnohem nižším elektrickým výkonem a bez potřeby velkého akumulátoru i nabíjení ze zásuvky. Nový 48 V mild hybridní systém umožňuje i plně elektrickou jízdu v nízké

rychlosti, ale zatím nevíme na jakou vzdálenost. Jeep uvádí, že Avenger 4xe si díky systému Power Looping trvale zachová schopnost pohonu všech kol i v případě nízkého stavu nabití akumulátoru. Díky využití elektrifikace slibuje mimořádné záběrové schopnosti trakce při jízdě v terénu.



VLÁDA SCHVÁLILA PLÁN AUTONOMNÍ MOBILITY

Nový strategický materiál Plán autonomní mobility do roku 2025 s výhledem do roku 2030, který na svém zasedání schválila vláda, posouvá Českou republiku výrazně blíže širokému využívání autonomních technologií v dopravě. Má za cíl připravit tuzemskou dopravní i inovační oblast na změny související s novými trendy v oblasti chytré mobility. Plán autonomní mobility definuje opatření v oblasti dopravních technologií, legislativy, vzdělávání a osvěty a taktéž výzkumu a inovací. Celkem ve čtyřech oblastech stanoví 13 tematických opatření, každé z nich přitom obsahuje popis současného stavu, cíle a popisy opatření, indikátory plnění i odpovědnost za realizaci. Kromě samotných opatření materiál definuje i rozhraní k oblastem, jejichž rozvoj je pro autonomní mobilitu neméně podstatný, jako je rozvoj digitální infrastruktury či umělá inteligence.



ZAMĚŘENO NA DIGITALIZACI

Škoda Auto transformuje své logistické procesy do jednotného systému v rámci celokoncernového projektu nazvaného Project ONE Log. Nové, standardizované řešení, využívající platformu SAP S/4 HANA, nahrazuje velké množství různých stávajících systémů. Společnost tak důsledně využívá digitalizaci a centralizaci s cílem snížit náklady a současně zvýšit flexibilitu v oblasti výroby a logistiky. Projekt ONE Log zefektivňuje logistické

procesy jednotlivých koncernových značek i napříč celým koncernem. Sloučení stávajících dílčích procesů do standardizovaného, moderního řešení SAP snižuje počet rozhraní v logistickém IT a zároveň zvyšuje dostupnost dat. Mezi očekávané přínosy patří větší flexibilita a tím i vyšší efektivita výroby, výrazné úspory nákladů i konzistentní a transparentní údaje. Projekt ONE Log navíc nabízí příležitost využít nejnovější nástroje v oblasti analýzy obchodních údajů (Business Intelligence) pro komplexnější analýzu dat v celém dodavatelském řetězci.



AUTOdealers

Nejrychlejší zprávy z trhu nových aut

autodealers.cz

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

Multifunkční panel s otočnými ovladači Smart Dials

Ve vozech Škoda Superb a Kodiaq mají premiéru tři konfigurovatelné ovladače s digitálním displejem Smart Dials. Kombinují digitální a manuální ovládací prvky.

Pro novou generaci modelů Kodiaq a Superb Škoda Auto připravila nový interiér s 10" displejem v roli přístrojového panelu, head-up displejem a centrální 13" obrazovkou infotainmentu. Volič DSG převo-

dovky se přesunul na sloupek řízení a nově je otočný. Jednoduchý design středové konzole díky tomu nabízí víc prostoru. U obou modelů individuálně upravila interiér, například volant, přístrojový panel, palubní desku i dekorační prvky.

Škoda Auto v obou svých vrcholných modelech zavádí zcela nový koncept ovládání v kombinaci manuálních a digitálních ovládacích prvků. Pod volně stojící centrální obrazovkou infotainmentu jsou umístěny nové multifunkční otočné



ovladače Smart Dials určené pro řidiče a spolujezdce, které umožňují rychlý přístup k řadě funkcí vozu. Ovládají se otáčením a stiskem. Mají strukturovaný povrch v odstínu Dark Chrome a mají na dotek příjemnou texturu povrchu složenou z drobných pyramidek. Kombinují manuální a digitální ovládací prvky pro kombinují manuální a digitální ovládací prvky pro snadnější ovládání funkcí ve voze.

Každý ze tří otočných a stlačitelných ovladačů pod obrazovkou infotainmentu má v sobě zabudovaný digitální barevný displej s aktivní oblastí o průměru 32 mm. Umožňuje rychlý přístup k mnoha funkcím vozu, zatímco digitální displej na ovladačích poskytuje rychlý přehled. Krátkým stisknutím kteréhokoliv z ovladačů se vybírají zvolené funkce a veškerá nastavení zvolené funkce se provádějí otáčením jednotlivých multifunkčních ovladačů.

Levým a pravým multifunkčním ovladačem lze nastavit teplotu v interiéru, vyhřívání nebo ventilaci sedadel. Aktuální funkce každého multifunkčního ovladače se zobrazuje na displeji.

Prostředním ovladačem může řidič ovládat až čtyři různé funkce z následujících šesti: hlasitost infotainmentu, intenzitu ventilace, směr proudění vzduchu, inteligentní klimatizaci, jízdní režimy a přiblížení nebo

oddálení navigační mapy. Konfigurace středového multifunkčního ovladače se provádí dlouhým stisknutím a poté v příslušném menu, které se otevře na displeji infotainmentu pro nastavení funkcí prostředního ovladače. Krátkým stisknutím tlačítka se přepíná mezi jednotlivými funkcemi.

Čtyři další hardwarová tlačítka mezi ovladači umožňují přímý přístup k funkcím odmítnutí čelního skla, vyhřívání zadního okna, recirkulace vzduchu a automatické klimatizace.

„Interiéry značky Škoda pro nás znamenají intuitivnost, jednoduchost, orientaci na zákazníka a chytrá řešení. Naši nejnovější inovací

jsou multifunkční ovladače Smart Dials. Umožnily nám rozšířit intuitivní možnosti ovládání funkcí vozu a spojit to nejlepší z obou světů: manuální ovládací prvky a digitální displeje. V nových interiérech vozů Kodiaq a Superb se objeví také velký volně stojící displej, volič převodovky umístěný na sloupku řízení a středová konzola s čistým vzhledem. Díky těmto změnám se nám podařilo vytvořit ještě prostornější a útulnější interiér, který je poutavý a praktický a zároveň nabízí zákazníkům skutečnou přidanou hodnotu,“ konstatoval vedoucí designu interiéru ve společnosti Škoda Auto Peter Olah.

„Důkladně jsme naslouchali našim zákazníkům a vrátili jsme do interiéru manuální ovládací prvky. Výsledkem jsou nové multifunkční ovladače Smart Dials, které kombinují manuální a digitální ovládací prvky pro ještě rychlejší, snadnější a intuitivnější ovládání funkcí v interiéru. Spojují v sobě řadu funkcí, pomáhají snížit rozptylování řidiče a zvyšují tak bezpečnost jízdy,“ doplnil člen představenstva společnosti Škoda Auto za oblast Technického vývoje Johannes Neft.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Škoda Auto
Foto: Škoda Auto



Technologie Bosch pro výrobu a recyklaci akumulátorů

Bosch představuje udržitelná řešení pro automatizaci výroby akumulátorů a recyklaci akumulátorů s automatizačním řešením pro jejich hluboké vybití.

Průmyslová výroba je motorem každé ekonomiky. Aby průmysloví výrobci mohli reagovat na klimatické změny, musí se továrny stát udržitelnými a šetřit zdroje. Společnost Bosch je jedním z předních výrobců vybavení pro továrny. Její široké portfolio řešení pro automatizaci továren, vodíkové hospodářství, digitalizaci a umělou inteligenci (AI) pomáhá průmyslovým podnikům dosáhnout ekologickou transformaci.

Průmyslové technologie Bosch jsou žádané. V roce 2023 obrát u průmyslových technologií společnosti Bosch vzrostl na 7,4 miliardy eur. To představuje nárůst o 6,8 %, resp. 10,2 % po očištění o kurzové vlivy. „S průmyslovými technologiemi sledujeme dlouhodobou strategii růstu. Chceme posílit naši pozici na trhu, rozšířit regionální dodavatelské řetězce a do roku 2028 zvýšit obrát průmyslových technologií na 10 miliard eur,“ říká Tanja Rueckertová,

členka představenstva a ředitelka pro digitální technologie společnosti Robert Bosch.

Komponenty pro automatizovanou zařízení při výrobě akumulátorů

At už jde o elektromobilitu, spotřební elektroniku nebo techniku budov, poptávka po skladování energie je větší než kdy jindy. Bosch Rexroth nabízí komplexní portfolio pro výrobu akumulátorů, které kromě plně otevřeného systému ctrlX AUTOMATION zahrnuje jednotlivé komponenty, systémová řešení a subsystémy s lineárními, spojovacími a přenosovými technologiemi.

Při výrobě akumulátorů jsou také důležité rychlost a přesnost. Bosch Rexroth vyvinul lineární roboty, které lze rychle použít pro typické aplikace, jako jsou manipulace s buňkami a baleními, stejně jako spojování a dávkování. Tyto roboty optimalizují procesy při montáži a demontáži modulů a balení.

Recyklace akumulátorů

Na silnicích se objevuje stále více elektromobilů, které jezdí tiše a s nízkými emisemi. Jejich akumulátory obsahují vzácné a cenné suroviny, jako jsou lithium a nikl, jejichž získávání má ekonomický i ekologický smysl.



Recyklace akumulátorů

Řešení sady nástrojů Bosch Rexroth pro diagnostiku, vybíjení a demontáž použitých akumulátorů z elektromobilů umožňuje automatizaci těchto procesních kroků, které předcházejí vlastnímu procesu získávání surovin. To umožňuje recyklaci akumulátorů v průmyslovém měřítku a nabízí možnost flexibilního škálování.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Bosch
Foto: Bosch



Sada nástrojů pro automatizaci ctrlX AUTOMATION



Automatizační řešení pro hluboké vybití akumulátorů

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.



Stalo se...

NADSTANDARDNÍ POČET PARKOVACÍCH MÍST PRO ELEKTROAUTA

Česká společnost ChargeUp je jedním z největších dodavatelů komplexního řešení pro firemní, veřejné i domácí dobíjení. Také proto si ji společnost Penta Real Estate vybrala pro dodávku dobíjecí infrastruktury do svého unikátního projektu Masaryčka, který je dílem architektů z ateliéru proslulé Zahy Hadid. Objekt, spojující převážně kanceláře a prodejní plochy, poskytuje v podzemních garážích 155 parkovacích míst, z nichž 45 je vybaveno nebo připraveno na instalaci dobíjecí stanice. Řešení se skládá ze špičkových stanic vyrobených v České republice a souvisejícího příslušenství, spolehlivého řídicího softwaru ChargeUp CPO a dalších služeb, které disponují unikátním systémem flexibilního řízení zátěže, který umožňuje autům získat požadované nabití, ale zároveň chrání elektrickou síť budovy před překročením jejího maximálního odběru. Nyní je v Masaryčce instalováno 16 dobíjecích stanic, další přibudou podle požadavků klientů.



HACKATHON ŠKODA AUTO BEEGREEN

Společnost Škoda Auto hostila hackathon BeeGreen. V návaznosti na úspěch hackathonu Race2Code, uspořádaného v roce 2023, sezvala společnost Škoda Auto dohromady IT specialisty z českých, německých, francouzských a polských softwarových firem. K účasti na soutěži pozvala sedm týmů složených z 60 mezinárodních IT odborníků. Letošní ročník hackathonu BeeGreen byl zaměřen výhradně na udržitelnost. Účastníci měli za úkol představit inovativní nápady zaměřené na zvýšení udržitelnosti zákaznické zkušenosti, rozvoj obchodních modelů v duchu strategie GreenFuture a zlepšení po-

stupů v rámci řízení dodavatelského řetězce. Vítězný tým, firma ETAS, přesvědčil porotu podporou recyklace a opětovného použití dílů, prodloužením jejich životnosti a snížením CO₂ stopy opravených vozidel prostřednictvím využití použitých dílů. Nyní bude mít možnost na projektu The Cycle App dále pracovat společně se značkou Škoda.



TOYOTA OPĚT ROZDÁVALA NEJEN AUTA

V kolínském závodě Toyota proběhlo slavnostní vyhlášení projektů podpořených z grantového programu. Toyota podpořila celkem 14 projektů, z nichž 10 bylo spojeno s aktivním zapojením zaměstnanců Toyota v regionu, dva vozy podpoří sociální služby, jeden speciální projekt ve škole a rovný milion míří na obnovu zeleně v městě Kolíně. Šek z rukou prezidenta automobilky Koreatsu Aoki převzal starosta Kolína Michael Kašpar. „Grant od Toyoty použijeme na rekultivaci prostoru u lesoparku Borky,“ řekla místostarostka Iveta Mikšíková. Kutnohorská střední škola, se kterou závod dlouhodobě spolupracuje, obdržela šek na 100 000 Kč na organizaci kroužku 3D tisku. Ten bude přístupný také veřejnosti. Vozový park se rozroste u Domáčího hospicu Srdcem Kolín a organizaci VAŠE sociální služby, které budou nově používat vozy Toyota Yaris hybrid a Aygo X. Podpořené projekty jsou nejen z oblasti sociální, ale také životního prostředí nebo bezpečnosti dopravy.



MOTORSPORT RESCUE CAMP 2024

Motorsport Rescue Camp byl komplexním školením záchranářů v motorsportu s cílem prohloubit spolupráci technických a zdravotnických záchranářů s ohledem na specifika zásahů v jednotlivých disciplínách motorsportu. Jedná se o společný projekt Autodromu Most, záchranářského systému Autoklub Sport Rescue a poskytovatele zdravotních služeb DavepoMedevac. Páteční blok teoretických školení zahrnoval témata od konstrukce závodních vozidel a jejich bezpečnostních prvků, přes organizaci sportovního podniku a vzájemnou komunikaci, použití různých typů hasičích přístrojů a vyprošťovací techniky během zásahu až po techniky extrikace posádky a řešení traumatické situace. Sobotní a nedělní program byl zaměřen na praktické procvičování získaných vědomostí v různých situacích. K dispozici byla závodní technika z různých disciplín motorsportu: autokrosu, závodů na okruzích a rallye. Náročnější program čekal řidiče-záchranáře, kteří museli průběžně absolvovat také řízení vozidla na jednotlivých drahách polygonu Autodromu Most.



NOVÉ PROSTORY SOU ŠKODA ACADEMY

Škoda Auto ve svém vzdělávacím centru Škoda Academy slavnostně otevřela rekonstruované prostory pro výuku kompetencí zaměřených na elektromobilitu a digitalizaci. Modernizace proběhla v rekordně krátké době sedmi měsíců. Nové zázemí přispěje k rozšíření výuky Středního odborného učiliště strojírenského Škoda Auto i ke zvýšení odbornosti zaměstnanců. Modernizované prostory obsahují nejnovější zařízení pro výuku dovedností a kompetencí potřebných pro automobilový průmysl, jako jsou například práce s technologiemi pro plně elektrické a hybridní vozy značky Škoda. Disponují bezpečnostně oddělenými místnostmi pro výuku a diagnostiku trakčních akumulátorů. Vzniklo zde i rozšířené místo pro vystavení komponent elektrických vozů pro

názornou výuku. Jsou zde i další prvky pro usnadnění každodenních činností, například zvedáky. Do budoucna se počítá s laserovým plotrem pro řezání materiálu nebo praktickým úložným systémem, tzv. rotomatem.



TATRA TRUCKS MÁ NOVOU KONSTRUKČNÍ KANCELÁŘ V BRNĚ

Kopřivnická automobilka nastartovala procesy restrukturalizačních kroků a investic, která mají výrazně zvýšit objem produkce a také zefektivnit její chod v mnoha oblastech. Kvůli navýšení výroby i investicím bude potřebovat i nové kapacity a pracovníky, mimo jiné pro vývoj a konstrukci. Součástí restrukturalizačních procesů a investic v Tatře je i vytváření nových pracovišť mimo Kopřivnici. Proto otevřela novou konstrukční kancelář v Brně a plánuje otevření další v Ostravě. V brněnské pobočce působí především konstruktéři vlastních motorů a převodovek, neboť Tatra i nadále počítá s jejich vývojem a výrobou pro své vozy. Pro brněnskou kancelář hledá výpočtáře, elektrotechniky, tvůrce softwarových řešení a konstruktéry se zaměřením na motory a převodová ústrojí.





Chceme budovat naše i vaše sny společně

Čínská společnost BYD vloni vstoupila na hlavní evropské trhy a byl to velmi dobře připravený i velmi rychlý vstup. Nyní se připravuje oslovit i české zákazníky. Co se tedy skrývá za značkou s optimistickým názvem Build Your Dreams, tedy Sestavte si své sny?

Pro evropské trhy přepracovaný malý elektromobil BYD Dolphin vloni natolik zaujal členy poroty AutoBest, že jej zvolili za vítěze ankety AutoBest – Best Buy Car of Europe. Dolphin používá typické technické prvky vozů BYD, tedy deskový LFP akumulátor a integrovaný systém elektrického pohonu 8-in-1, obojí vlastní konstrukce i výroby. Vloni BYD překonal Volkswagen v postavení nejuspěšnější značky na největším trhu světa v Číně a téměř předstihl Teslu v závodech o světovou jedničku ve výrobě plně elektricky poháněných vozidel. Tato tři písmena tedy stojí za pozornost.

Společnost BYD byla založena v roce 1995 jako výrobce baterií pro malou elektroniku. Postupně se rozrostla v koncern, jehož hlavní výrobní program nadále představují akumulátory nejrůznějších velikostí – najdeme je mj. v pětině telefonů prodávaných po celém světě a produkovaných všemi významnými světovými výrobci. BYD ale také vyvíjí a vyrábí elektroniku, nové zdroje energie a dokonce i moderní systémy pro železniční dopravu. BYD má 600 000 zaměstnanců, z toho 90 000 jsou inženýři pracující v 11 vývojových střediscích.

Do automobilového průmyslu společnost BYD vstoupila v roce 2003.

Průlomový pro ni byl rok 2008, kdy se jedním z jejích hlavních investorů stal Warren Buffet se svou společností Berkshire Hathaway. Tím značka BYD získala celosvětový věhlas. V témže roce BYD uvedl na trh úplně první sériově vyráběný automobil s plug-in hybridním pohonem na světě F3 DM a ukázal svůj první elektromobil E6.

V roce 2022 BYD v Evropě oficiálně představil své první tři elektromobily: kompaktní SUV Atto 3, sedmimístné velké SUV Tang a velký sportovní sedan Han. Během loňského roku je doplnily sedan střední třídy Seal a kompaktní hatchback Dolphin. Při vstupu na evropské trhy BYD navazuje spolupráci s největšími pro-

dejními a servisními organizacemi, jako jsou např. AutoTorino, Denzel, Louwman, Pendragon apod.

BYD je jediným výrobcem na světě, který sám zajišťuje jak vývoj i výrobu akumulátorů a veškeré elektroniky, tak i celých automobilů. Od roku 2020 se počínaje modelem Han ve vozech BYD používají unikátní deskové akumulátory (Blade Battery) s lithio-železo-(mangan)-fosfátovou chemií (LFP) namísto nejvíce rozšířených NCM (nikl-kobalt-mangan). Akumulátory jsou vlastní originální konstrukce umožňující efektivnější prostorové využití tím, že se skládají s tenkých deskových článků. Tím eliminují nevýhodu poněkud nižší energetické hustoty LFP článků v porovnání se standardními NCM, takže díky vyšší objemové i hmotnostní efektivitě umožňují dosahovat delší dojezd, mají delší životnost a svým uspořádáním vynikají vyšší tuhostí konstrukce. Jejich hlavní předností ovšem je podstatně vyšší bezpečnost a životnost.

Při konstrukci svých vozidel BYD spolupracuje s nejvýznamnějšími globálními dodavateli a jejich čínskými vývojovými centry. V seznamu technických partnerů najdeme např. společnosti AWS, Benteler, Bosch, Brembo, Brose, Continental, Devialet, DVN Audio, Edscha, FIAMM, Forvia, Gestamp, Infineon, Kostal, Michelin, Shell Recharge, Stabilus, SUSPA, Valeo nebo ZF.

Vloni v listopadu společnost BYD uzavřela dohodu s maďarskou vládou o výstavbě továrny v Segedínu. První vozy odtud mají vyjet už příští rok v červnu a plná produkce bude spuštěna do konce roku 2025. Pokud by se zde vyráběl i malý elektromobil Seagull, jehož cena v Číně začíná na 69 800 jüanů, tedy 225 500 Kč, pak by to pro evropský automobilový průmysl mohlo znamenat velký problém.

Na autosalonu v Ženevě BYD předvedl několik i v rámci světového automobilového průmyslu zcela unikátních technologií, např. pohon vozu s individuálně ovládanými elektromotory v každém kole nebo spalovací motor hybridního systému DMI s tepelnou účinností 43,04 %.

Představitelé BYD zde s úsměvem a hrdostí ochotně představovali strategii firmy i její nejnovější produkty. Nám zde vyšel vstříc a rozhovor poskytl výkonný ředitel evropského zastoupení Michael Shu.

„Děkuji vám za váš zájem a jsem velmi hrdý na to, že mám příležitost setkat se s porotci AutoBest. Jmenuji se Michael Shu a jsem výkonný ředitel BYD Europe. Je pro nás velkou ctí, že náš model Dolphin získal velmi významné ocenění od AutoBest, protože tu jsme úplně nováčky. Jak víte, BYD znamená „Build Your Dreams“. Jsme společnost orientovaná na technologie a inovace. Před 24 lety jsme začali podnikat v technologii akumulátorů, takže jsme vysoce profesionální v jejich produkci. Dodáváme přes 5 milionů vozidel po celém světě a tento počet se chystáme dále zvýšit. Před rokem jsme přišli do Evropy a během 18 měsíců jsme uvedli naši značku na hlavní trhy. Nyní jsme v 19 evropských zemích s pěti modely. To je pro novou značku historická rychlost. Dosažený úspěch nespočívá pouze v silné technologii akumulátorů BYD, ale také v našich skvělých produktech.

Důvodem, proč dosahujeme tak rychlý pokrok, je skutečnost, že jsme se zavázali poskytovat prémiový

produkt za dostupnou cenu. Naše skvělé technologie chceme realizovat v produktech poskytovaných zákazníkům. I když povědomí o naší značce je v Evropě stále v počátcích, trend je velmi dobrý. Chceme získat víc zákazníků aby mohli využívat výhody elektrické mobility. Naší ambicí je přesvědčit víc lidí, aby se připojili k využívání technologií BYD.

Úspěch v anketě AutoBest je pro BYD důležitou příležitostí k budování povědomí na evropském trhu. BYD Dolphin je první model postavený na e-platformě 3.0. Od jeho uvedení na trh v Číně jsme za 24 měsíců zákazníkům dodali přes 500 000 vozů. To pomáhá k tomu, aby se stal celosvětově nejprodávanějším modelem v tomto segmentu elektromobilů. Nyní BYD přináší Dolphin do Evropy. Věříme, že zde bude úspěšný nejen jako produkt, ale také jako reprezentant značky. Proto pro Evropu doznal mnoha vylepšení. Ta byla založena na zpětné vazbě od médií i od zákazníků. Během roku 2024 budeme velmi rychle uvádět různé konfigurace, takže Dolphin bude stále lepší. Součástí strategie BYD je vždy lokalizace, v tom se lišíme od některých konkurentů. Spolupracujeme s našimi dealerskými partnery v Evropě, abychom jim



pomohli prodávat vozy a poskytovat služby zákazníkům. A také připravujeme produkci Dolphinu v Evropě. Proto věříme, že Dolphin může urychlit elektrifikaci mobility v Evropě. Chceme budovat naše i vaše sny společně.“

Jaký je rozdíl mezi elektromobily BYD a ostatními? Tím nemyslíme Teslu, i když jste s ní obvykle srovnáni. V čem spočívá tajemství úspěšného příběhu BYD?

„To je velmi zajímavá otázka. Ve skutečnosti ten úspěšný příběh nebyl tak jednoduchý. Pravděpodobně jej nedokážu v krátkosti popsat, ale pokusím se poukázat na několik důležitých věcí. BYD je velmi skromná společnost. V elektromobilech máme velmi silné technologie. Jednou z nich, která je nesmírně důležitá, je akumulátor. Technologie akumulátorů je základní kompetencí elektromobilu. Podívejte se na všechny výrobce elektromobilů po celém světě – kteří mají inovativní technologii akumulátorů? Kdo má skutečně silný dodavatelský řetězec pro samotný akumulátor? Kdo dokáže zkalibrovat design akumulátoru s tak složitou věcí jako je konstrukce automobilu? BYD je v tomto ohledu pravděpodobně jediný. Jsme nejlepší výrobce automobilů, který dokáže vyrobit skvělé akumulátory a jsme také skvělý výrobce akumulátorů, který umí vyrábět auta. Takže interně i u nás jsou akumulátory a auta ve dvou různých divizích, ale všechno to je BYD. Můžeme realizovat velmi hlubokou kalibraci a s těmito schopnostmi našim zákazníkům poskytnout ty nejlepší produkty.“

BYD je technologická společnost, neprodáváme auta s vysokým cenovým rozpětím, pouze prodáváme produkty ve velmi širokém rozsahu, aby si lidé mohli užít naše technologie. To je naše vize. Dokážeme z technologie učinit podporu pro život více lidí a vidíme, že tato strategie je na mnoha trzích akceptována, nejen



v Číně. Jakmile se dostaneme na nějaký zámořský trh, stáváme se tam jedničkou – jsme jedničkou v elektromobilitě ve Švédsku, stáváme se úspěšnými v Thajsku a staneme se úspěšnými v Brazílii. Také v Norsku rychle rosteme – máme zde už víc než 6% podíl na trhu s elektromobily jen se dvěma produkty. Věříme, že pokud nabídneme víc než pět produktů, tak snadno získáme největší podíl v prodeji elektromobilů v mnoha zemích. Takže vynakládáme hodně úsilí na to, abychom využívali technologii k tomu, že přispějeme k životu lidí, kteří chtějí uhlíkově neutrální mobilitu.“

Koho vidíte jako největšího konkurenta BYD? Média BYD často srovnávají s Teslou. Soutěžíte s nižší cenou?

„BYD má rozsáhlé portfolio značek a technologií – včetně našich nejmodernejších plug-in hybridů – zatímco Tesla jsou elektromobily pouze jedné značky. Jsme dvě velmi odlišné společnosti. Pokud jde o konkurenci, myslíme si, že našim konkurentem jsme vždy my sami. Minimálně po dobu pěti let vidíme, že trh s elektromobily rychle roste o 30 nebo dokonce 50 % každý rok. V takovém odvětví je velmi

těžké najít produkt pro tak rychlý růst trhu. V Evropě jsme stále velmi malí, ale máme velký potenciál. Na zámořských trzích vidíte výkonnost BYD. Každý den zde soutěžíme sami se sebou a o konkurenci zvenčí moc nepřemýšlíme. Snažíme se dělat maximum, abychom byli stále lepší. Takže například interně sami soutěžíme na norském a švédském trhu a měříme spokojenost zákazníků. To nám ukazuje, jak dobří jsme a to je důležité. Náš úspěch řídíme tak, abychom uspokojili co nejvíc zákazníků. To je naše priorita. Nejde o objem prodeje, nejde o to, jak rychle nebo jak velký dosáhneme podíl na trhu. Klíčem je spokojenost zákazníků.“

Normální postupné kroky jsou spalovací motor, hybridní pohon, plug-in hybrid a čistě elektricky poháněná vozidla. Vy nyní činíte krok zpět, abyste v Evropě nabídli plug-in hybridní pohon. Proč?

„Když se vrátíme o 16 let zpátky, tak jsme uvedli na trh dvě auta.

První bylo čistě elektricky poháněný E6 a druhé plug-in hybrid F3 DM. Jsme velmi úspěšní s naší hybridní technologií DM (Dual Mode). Je to elektrický pohon nebo ne? Nemůžete říci, že ne, protože 90 % provozu je s plně elektrickým pohonem. Je to mnohem lepší než auto se spalovacím motorem – o 90 % lepší z hlediska znečištění ovzduší. Takže si myslíme, že je to dobrá a užitečná technologie. Pokud využijeme PHEV, zabere nám dokončení přechodu k bezemisní mobilitě polovinu času. Ale my si nevybíráme. My nabízíme a vybírá si zákazník. Můžete si zvolit čistě elektrický pohon nebo si můžete vybrat plug-in hybridní. PHEV bude mít jinou konfiguraci a s naším největším akumulátorem můžete ujet 150 km bez použití spalovacího motoru. Spotřeba energie je poměrně nízká. Spousta našich kolegů v BYD jezdí s plug-in hybridy, ale tankují jen dvakrát do roka. Dokážete si to představit?

Nyní uvádíme vůz se systémem DM (Dual Mode), ale to už je čtvrtá generace této plug-in hybridní technologie. Za 16 let se z ní stala přední technologie PHEV a nyní

přinášíme silnou technologii DMI, která je v modelu Song (v Evropě Seal) celosvětově jedničkou v prodeji PHEV. A Seal je nejprodávanější model v Číně nepřetržitě déle než 30 měsíců. Přinášíme tedy tu nejlepší techniku a s ní ten nejlepší produkt. Tato technologie může zákazníkovi přinést zážitek z jízdy maximálně blízký elektromobilu, můžete jen nabíjet a nemusíte tankovat. Dotazovali jsme se u našich zákazníků: 90 % z nich používá tento scénář. Je to nejlepší řešení ve srovnání s pouhým skokem k elektromobilům. BYD je tedy chytrý a má obě technologie.“

Ale musí se stále připojovat do zásuvky aby se dobíjel akumulátor.

„Ano, dělají to každý den, protože doma i ve firmě takovou službu poskytujeme. Síť je večer k dispozici, a tak se jen připojíte a ušetříte spoustu investic do infrastruktury. Takže to je dobrá technologie a proto ji poskytujeme zákazníkům aby měli širší výběr.“





Kdyby BYD zahájil svou ofenzivu v Evropě o rok dřív, bylo by pro vás v tuto chvíli jednodušší. Bylo toto rozhodnutí účelové nebo to bylo z nějakých jiných důvodů?

„Evropský trh je docela odlišný od ostatních oblastí, s nimiž už máme zkušenosti, protože tady jsou velmi důležité celkové provozní náklady po celou životnost auta a zůstatková hodnota je jedním z klíčových prvků. Jsme přesvědčeni, že v architektuře automobilů nebo dodavatelském řetězci je stále prostor ke zlepšení. Spuštěním výroby e-Platformy 3.0 došlo k velkým změnám. To bylo před dvěma lety. Takže k tomu došlo před dvěma roky téměř ve stejnou dobu, kdy jsme se rozhodovali přijít do Evropy. A trvalo rok, než jsme vše připravili. Proto myslím, že to byla nejčasnější doba, kdy jsme to mohli udělat. V Evropě si lidé kupují auta na leasing a banka přebírá riziko zůstatkové hodnoty. Pokud technologie není dostatečně vyspělá, nemůže vydržet příliš dlouho a banka přijde

o peníze. Některá auta, která vidíte na trhu, výrazně ztratí na hodnotě a banka bude váhat, zda podobná podpoří. V rozvaze banky hodnota elektromobilu velmi rychle klesne. Proto si myslíme, že dřív pro nás nemohl nastat ten správný čas. Až poté, co je tato technologie stabilní, tak ji můžeme přinést do Evropy.

Ze spolupráce s místními partnery jsme získali mnoho výhod, protože oni znají svůj trh, zákazníky a poskytují společnosti BYD velkou podporu, což nám hodně pomáhá vše urychlit. Samozřejmě vidíte jiné značky z Číny, které do Evropy přišly dřív než BYD, ale nejsou tak rychlé jako my.“

BYD buduje továrnu v Evropě. Můžete nám prozradit víc o tomto velmi důležitém projektu?

„Jak víte, na lokalizaci produkce pracuje každý v automobilovém průmyslu. Začínáme s importem, ale od počátku jsme plánovali, že bychom měli investovat do výrobního závodu v EU. O tom nebylo pochyb. Na začátku jsme spustili program pro

výběr umístění. Současně jsme museli zkontrolovat jaká je zpětná vazba z trhu, až poté mohlo být rozhodnuto o investici. Nemělo by smysl investovat do výroby bez marketingové podpory. Pokud investujeme do výrobní linky, pomůže to také lidem rozhodnout se koupit si vůz od BYD. Naším cílem je spustit výrobu v Maďarsku do konce příštího roku. Musíme být rychlí. Jsme rychlá společnost.“

Můžete nám prozradit, jaké produkty, které modely se budou v té továrně vyrábět?

„Bude to víc modelů. Všechny modely určené pro Evropu budeme vyrábět v této továrně. Rozhodně mezi nimi bude Dolphin, ale budou to ještě další tři. Nabídneme i některé z velkých vozů s plug-in hybridním pohonem. Současný Tang se prodává velmi dobře na severu Evropy a jeho nová generace přejde na e-Platformu 3.0. A máme v plánu použít e-Platformu 3.0 i pro menší modely.“

Jaká je strategie BYD v Evropě pro rok 2024?

„Evropu velmi respektujeme a díváme se na ni jako na strategický trh BYD. Proto volíme strategii lokalizace. Jak můžeme provést lokalizaci BYD v Evropě? Za prvé jsme museli zvážit výrobu. Takže jsme se rozhodli postavit první továrnu v Maďarsku. Za druhé pracujeme víc se zákazníky. Přiblížíme se k nim. Budeme oficiálním partnerem fotbalového Eura 2024, protože fotbal je první sport v Evropě, takže pro BYD je partnerství s Euro 2024 skvělý způsob, jak se přiblížit k zákazníkům. A za třetí – musíme maximálně využít zdejší ekosystém. Pokud se poptávka zákazníků přesune k elektrickému pohonu nebo k plug-in hybridům,

musíme je poskytnout zákazníkovi. Podepisujeme smlouvy s více než 50 skupinami dealerů v Evropě aby se stali součástí našeho podnikání, aby pomohli společnosti BYD poskytovat služby zákazníkům a usnadnili jim dokončit přechod k novým typům pohonných jednotek.

A budeme hledat partnery do dodavatelského řetězce pro naši továrnu v Maďarsku, protože půjde o nízkonákladový provoz. Takže už velmi brzy uspořádáme zásobovací konferenci pro místní dodavatele. I nyní využíváme mnoho dodavatelů z Evropy. V našem seznamu je jich mnoho z Francie a Německa. Ale potřebujeme jich víc. Ano, budeme používat velké množství místních zdrojů. Ostatně také v našem evropském týmu vidíte, že nejméně

polovina našich zaměstnanců by měla být místních. Takže se snažíme abychom sem s BYD poslali pokročilou technologii a skvělý produkt, ale bude to lokální produkce co nejbližší zákazníkům.“

Ponecháte si akumulátory LFP nebo zvolíte akumulátory s pevným elektrolytem?

„Víte, investujeme obrovské peníze do LFP akumulátorů. Máme skvělé akumulátory. Okolo 90 – 95 % akumulátorů pro automobily BYD je na bázi LFP, protože tato technologie je šetrnější k životnímu prostředí a je prověřená. I z hlediska bezpečnosti je LFP princip nejlepší. Poté, co BYD inovoval deskový akumulátor, je podíl LFP akumulátorů stále vyšší a podíl NCM akumulátorů klesá. Takže jsme změnilí odvětví akumulátorů. Je to dobré a snadno dostupné se stabilní cenou a vysokou bezpečností. A tato technologie již má vyvážený dodavatelský řetězec. Nevidíme žádnou hranici, která by ji mohla rychle nahradit. Protože pokud máte výhodu 10 % nákladů nebo v hmotnosti, je velmi těžké pro novou technologii přesvědčit investora, protože on již vynaložil obrovské peníze do současného ekosystému. Pokud chcete nabídnout něco nového, tak je těžší riskovat a investovat do nové technologie. Nevidíme u jiných technologií tak atraktivní výkonnostní výhody aby to odůvodnilo velké investice. Takže věříme, že LFP je velmi dobrý směr, který bude pokračovat po mnoho let, snad desetiletí, možná 10 až 20 let.“

Očekáváte, že Evropská unie začne nějak omezovat dovoz aut z Číny?

„Ano, proto budeme vyrábět v Maďarsku.“



Text: Vladimír Rybecký
Foto: AutoBest
a Vladimír Rybecký

Proběhlo finále soutěže Autoopravář Junior 2024

V Servisním tréninkovém centru Škoda Auto v Kosmonosech se opět konalo soutěžní finále pro nejlepší mladé techniky. Tato událost přivítala žáky ze středních odborných škol, kteří soutěžili o titul nejlepšího automechanika, karosáře, autolakýrníka a autotronika.

Celostátní finále 29. ročníku soutěže odborných znalostí a dovedností Autoopravář Junior 2024 se uskutečnilo počátkem dubna 2024 v prostorách Servisního tréninkového centra Škoda Auto v Kosmonosech.

Soutěž podporuje kvalifikované odborné vzdělání, které propojuje teorii a praxi, sleduje nejnovější trendy a využívá nejmodernější technologie. To je klíčové pro posílení důvěry v celý obor a poskytuje žákům představu o jejich budoucí pracovní kariéře.

Vyhlašovatelem největší soutěže v technických oborech v České re-



Zahájení proběhlo tradičně v muzeu Škoda Auto



Hlavní organizátor soutěže Milan Chylík, ředitel ISŠA Brno

publice, jejíž tradice sahá až do roku 1995, je Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel ČR pod záštitou Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR (MŠMT).

Soutěž je tradičně podporována mnoha partnery z oblasti autoopravenství, kteří se podílejí na zajištění úkolů, hodnocení a cen pro účastníky. Mezi hlavní partnery patří společnosti Škoda Auto, Bosch, Porsche ČR

a Scania. Dále Hella Gutmann, Univer, AD technik, Würth, Fronius, Interaction, Toplac, AutoFit, Servind, Mirka, Motip, 3M, Global Expert, Sata, Alca, Bučan a další. Mediálním partnerem byl i magazín Autoservis & mobilita.

Celkem se do soutěže během roku zapojilo víc než 4500 žáků. Soutěž byla náročná a vyžadovala jak teoretické, tak praktické dovednosti. Sítem školních a regionálních kol se do finále probojovalo pouze 69 nejlepších talentů. Kosmonosy hostily ty nejlepší talenty. Finalisté museli prokázat své schopnosti v kategoriích Automechanik, Autokarosář, Autolakýrník a Autotronik.

O soutěži

Hlavním cílem soutěže je motivace žáků středních škol s výukou autooborů, propagace technických oborů a rozvoj spolupráce mezi budoucími zaměstnavateli žáků a středními školami. Všechny kategorie soutěže Autoopravář junior jsou zařazeny do rozvojového programu MŠMT ČR Hodnocení žáků a škol podle výsledků v soutěžích – Excellence středních škol.

Jde o největší akci v technických oborech v ČR. Tradiční soutěž se koná už od roku 1995 a každoročně se do ní zapojuje víc než 100 odborných škol. Hodnota finálových cen

v korunách letos dosáhla hranici 2 miliony Kč.

Kategorie Automechanik, Karosář a Autolakýrník jsou zařazeny do přehlídky České ručičky. Vyhlašovatelem soutěže je Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky a Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR).

Soutěž je určena pro žáky posledních ročníků učebních oborů, kteří nemají dokončeno žádné předchozí vzdělání zakončené maturitní nebo závěrečnou zkouškou a kteří v době konání finále soutěže nedovrší věku 21 let a více.

Pravidla Autoopravář junior 2024

Soutěž se skládá z části teoretické, poznávací a praktické. Obsahová náplň jednotlivých částí odpovídá platným rámcovým vzdělávacím programům. V teoretické části budou žáci prověřováni testem na PC nebo odbornou výukou (e-learning, přednáška nebo samostudium) spojenou s testem odborných znalostí, popřípadě písemnou prací z teoretických znalostí zaměřených dle jednotlivých kategorií soutěže. V poznávací části budou žáci prokazovat znalosti dle



Čtveřice vítězů



Automechanik při plnění jednoho ze čtrnácti úkolů

Vynikající umístění dosáhli zejména zástupci Integrované střední školy automobilní v Brně. Marek Novák získal zlatou příčku v oboru Autotronik, nejlepší autolakýrníkem se stal Šimon Lapčík a automechanik Josef Bela obsadil třetí místo.

Prosadili se opět i žáci Vyšší odborné školy, Střední průmyslové školy automobilní a technické České Budějovice. V celostátním finále v kategorii Automechanik obsadili 1. místo Štěpán Formánek, 2. místo Michal Sezemský a v kategorii Autotronik obsadil 3. místo Filip Francek.

Škoda Auto pro vítěze kategorií připravila jedinečný zážitek – projížďku se závodním jezdce týmu Škoda Motorsport ve speciálu Škoda Fabia R5.

jednotlivých kategorií soutěže. V praktické části žáci prokazují znalosti a dovednosti dle jednotlivých kategorií soutěže při řešení daného úkolu.

Průběh soutěže

Soutěž je tříkolová a skládá se ze školního kola, krajského kola a celostátního finále. Výjimkou je kategorie Autolakýrník, ve které po školním kole následuje přímo celostátní finále. Školní kolo pořádají jednotlivé školy, které vyučují dané obory a mají zájem se zúčastnit krajského kola, respektive přímo celostátního finále.

Výherci jednotlivých kategorií pro rok 2024

Nejlepšími z nejlepších se nakonec stali

v oboru Autotronik: Marek Novák – ISSA Brno

v oboru Automechanik: Štěpán Formánek – VOŠ, SPŠ automobilní a technická České Budějovice

v oboru Autolakýrník: Šimon Lapčík – ISSA Brno

v oboru Karosář: Vojtěch Rojt – Škoda Auto a.s., SOU strojírenské, Mladá Boleslav

Počty žáků v autooborech ČR						
AUTOOPRAVÁŘ JUNIOR						
• Ve školním roce 2023/2024 se 4 učební a 2 studijní obory vyučují na 118 školách v ČR.						
• Ve všech oborech, ročnících a formách studuje celkem 17 878 žáků.						
• Statistické údaje soutěžící obory:						
	1.r	2.r	3.r	4r.	celkem	Absolventů
Mechanik	3.499	3.030	2.604		9.133	1934
Karosář	383	368	231		982	225
Autolakýrník	204	188	184		576	177
Autotronik	1.194	1.085	982	783	4.044	903



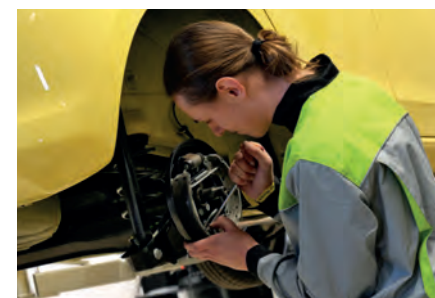
Jan Hurt, jednatel společnosti Porsche ČR, s vítězi kategorie Karosář



Kategorie Karosář je jednou ze tří zařazených do přehlídky České ručičky

Největší dovozce automobilů do ČR kromě tohoto partnerství také dlouhodobě podporuje vzdělávání žáků středních a učňovských škol s výukou automobilových oborů, například také projektem „Best Employer“ a motivačním programem pro studenty QHERO. Cíleně zasazuje o to, aby žáci automobilových oborů získávali kvalitní odborné vzdělání na základě propojení teorie a praxe, které zohledňuje nejnovější trendy a využívá nejmodernější technologie.

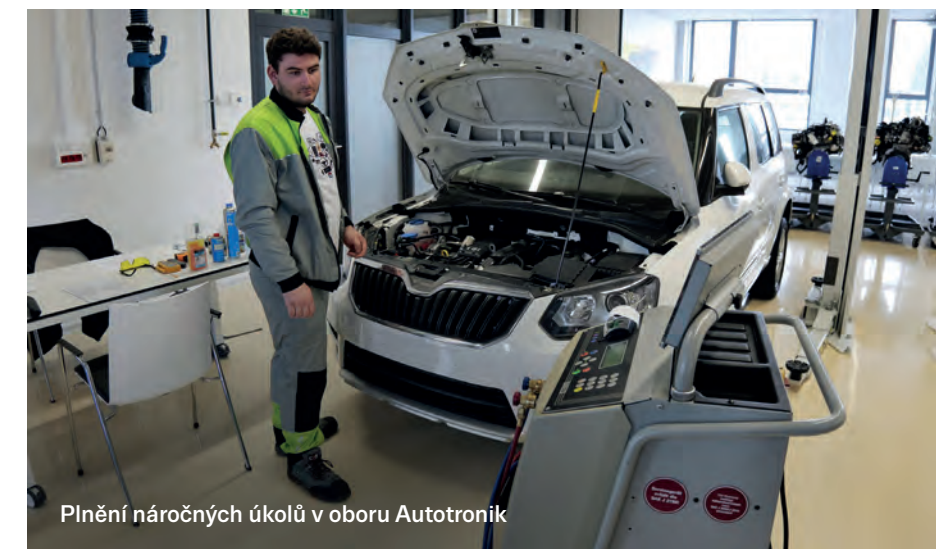
Text: Vladimír Rybecký
Foto: Autoopravář Junior a Porsche ČR



Porsche ČR oceňuje vítěze soutěže Autoopravář Junior 2024

Ocenění vítězům celostátní soutěže Autoopravář Junior 2024 předala společnost Porsche Česká republika. Společnost Porsche Česká republika je v rámci své dlouhodobé podpory učňovského školství v ČR již mnoho let hlavním partnerem soutěže Autoopravář Junior. Aktivně se podílí i na její organizaci a její zástupci se i letos zasloužili o hladký průběh celé soutěže včetně slavnostního zahájení i vyhlášení výsledků finálového kola.

„Tři desítky let soutěže nejlépe dokumentují, jak se změnil celý náš obor. V autoopravářství dnes všichni řešíme, jak udělat z automechanika autoelektrikáře a z autotronika autoajťáka. Nadšení a kompetence finalistů soutěže ukazují, že jsme na správné cestě,“ říká Jan Hurt, jednatel společnosti Porsche Česká republika.



Plnění náročných úkolů v oboru Autotronik



Kategorie autolakýrník probíhala v prostorách Servisního centra Škoda Auto



Náročná cesta ke špičkové kvalitě

Nové letní a celoroční pneumatiky Nokian Tyres nabízejí vynikající parametry pokud jde o jízdní bezpečnost a komfort díky výjimečným testovacím možnostem ve zkušebních centrech firmy. Pro další zlepšování byl vybudován zcela nový areál Hakka Ring ve španělském Santa Cruz de la Zarza.

Společnost Nokian Tyres uvádí na trh svůj kompletní sortiment nových letních a celoročních pneumatik – detailně jsme je představili v minulém vydání našeho magazínu. Tyto pneumatiky byly navrženy s pečlivou pozorností věnovanou detailům, aby splňovaly náročné požadavky pro bezpečný provoz v evropském létě při všech jeho povětrnostních proměnách i extréměch a přitom současně zajišťovaly optimální výkon, bezpečnost a jízdní komfort.

Pro podporu vývoje nových pneumatik a možnost ověřování nových technologií i porovnání parametrů s klíčovou konkurencí z řad producentů prémiových pneumatik společnost Nokian Tyres investuje do vlastních testovacích kapacit aby tím

nahradila nutnost využití pronajatých tratí což je drahé, složité a spojeno s komplikovanou organizací.

Je třeba si připomenout, že moderní pneumatika je nesmírně složitým produktem, při jehož výrobě se

používá kolem 200 různých materiálů. V každé pneumatice je nyní 8 až 12 různých směsí a celá konstrukce je velmi komplikovaná. V té používá Nokian Tyres unikátní technologii bočnic s aramidovými vlákny přiná-



šející vyšší odolnost při zachování vysokého komfortu jízdy. Zajistit dokonalou souhru všech komponent proto vůbec není snadné.

Nová řada letních a celoročních pneumatik Nokian Tyres

„Náš dlouhodobý cíl, dodávat výjimečné pneumatiky, jež vynikají za podmínek evropského léta, se odráží v pokročilých technologiích jejich výroby a v inovativních vlastnostech začleněných do našeho nejnovějšího sortimentu letních pneumatik. Ať již jde o zlepšenou přilnavost a ovládání nebo o delší životnost, letní a celoroční pneumatiky Nokian Tyres byly navrženy tak, aby nabízely řidičům během jejich letních cest maximální spolehlivost, bezpečnost a klid,“ uvádí produktový manažer Nokian Tyres pro střední Evropu Martin Dražík.

Letní pneumatiky Nokian Tyres® Wetproof 1 spojují maximální bezpečnost s komfortním pocitem z jízdy, takže jsou ideálním společníkem



v deštivých dnech a za špatných podmínek na vozovce. Nízký valivý odpor zvyšuje účinnost využití paliva. Díky své výjimečné přilnavosti za mokra a pokročilým vlastnostem pneumatiky Nokian Tyres® Wetproof 1 zajišťují spolehlivou cestu na mokřích vozovkách a současně bezproblémový a pohodlný pocit z jízdy.

Pro řidiče, kteří vyhledávají extrémně vysoký výkon, jsou skvělou volbou letní pneumatiky Nokian Tyres® Powerproof 1. Jsou navrženy pro vynikající vlastnosti na dálnicích, a proto poskytují maximální stabilitu, přesné řízení při vysokých rychlostech a výjimečnou přilnavost na mokřích i suchých površích. Díky





krátké brzděné dráze a vynikajícím vlastnostem při aquaplaningu zaručují bezpečnou jízdu i ve vysoké rychlosti.

Celoroční pneumatiky Nokian Tyres® Seasonproof 1 jsou v nové nabídce nejuniverzálnějším výrobkem. Nabízejí flexibilní použití po celý rok. Jsou vybaveny inovativními technickými řešeními zajišťujícími maximální bezpečnost, vynikající přilnavost za mokra a nízký valivý odpor za sněhu, deště nebo slunečného počasí. Interní testy zejména ukázaly zlepšení odolnosti proti opotřebení až o 30 % v porovnání s předchozím modelem, což prodlužuje životnost pneumatik a řidičům tak snižuje náklady na provoz.

Kvalita jako nejvyšší priorita jde ruku v ruce s nejmodernějším testováním

Důkladné testování hraje v trvalém rozvoji a nepřetržitém úsilí o inovace klíčovou roli. Vývoj prémiových produktů vyžaduje komplexní testovací postupy. Proto jednotlivé modely podstupují početné zkoušky prováděné v nejmodernějších testovacích centrech Nokian Tyres – „Bílé peklo“ ve finském Ivalo, testovací centrum ve finské Nokii a nově Hakka Ring ve španělském Santa Cruz de la Zarza. Tyto testy posuzují výsledky pneumatik za různých povětrnostních podmínek, na odlišných vozovkách a za různých jízdních situací, což zajišťuje,

že každá pneumatika bude splňovat nejpřísnější normy prémiové kvality a bezpečnosti.

Všechny tři nové řady letních a celoročních pneumatik – Nokian Tyres® Powerproof 1, Nokian Tyres® Wetproof 1 a Nokian Tyres® Seasonproof 1 – už se během vývoje kromě využití testovacích tratí ve Finsku testovaly i na nových tratích areálu Hakka Ring ve Španělsku. Díky tomu na nich mohlo být aplikováno mnoho nových inovativních technologií. Součástí testů bylo i prověření jejich parametrů z hlediska specifických podmínek u elektromobilů, takže všechny nové pneumatiky nesou označení Electro Fit.



Vlastní testovací centrum se zaměřením na letní a celoroční prémiové pneumatiky

Hakka Ring je jedno z největších a nejmodernějších testovacích center vybudovaných pro rozmanité prověřování vlastností pneumatik. Je hnacím motorem inovace a dalšího vývoje nabídky letních a celoročních pneumatik společnosti Nokian Tyres. Na Hakka Ringu se důkladně testují letní, celoroční a vysokorychlostní pneumatiky.

Na ploše o rozloze 300 hektarů je zde 10 zkušebních tratí včetně oválného rychlostního okruhu s pěti širokými jízdními pruhy, který umožňuje náročné testování pneumatik na mokřem i suchém povrchu po celý rok. Vysokorychlostní testy na oválném okruhu dlouhém 7244 m, při nichž je dosahována rychlost až 300 km/h, posouvají možnosti pneumatik až do krajnosti. Je třeba připomenout, že pneumatiky se zde testují jen při jízdě přímým směrem včetně vlivu bočního větru. Klopené zatáčky slouží jen k udržení vysoké rychlosti.

Zatáčkovitý okruh o délce 3382 m slouží k prověřování trakčních schopností pneumatik na různých typech suchého povrchu, zatímco na 1434 m dlouhém okruhu zaplavaném vodou se ověřuje chování pneumatik



na mokřem povrchu. Samozřejmě nechybí ani přímé úseky s různými povrchy pro intenzivní brzdění a testy odolnosti proti aquaplaningu. Odolnost proti příčnému aquaplaningu se prověřuje na kruhové dráze. Chování na mokřem asfaltu se ověřuje i na kruhové dráze s průměrem 204 m. Na speciální trati se měří hlučnost a přilnavost pneumatik na asfaltu.

Výjimečné testovací vybavení Hakka Ringu pomáhá při vývoji nových letních a celoročních pneumatik a zajišťují, že výrobky Nokian Tyres nabízejí vynikající výkony, bezpečnost a odolnost řidičům z celé Evropy.

„Jsme hrdí na to, že naše pneumatiky musí čelit nejnáročnějším zkušebním podmínkám – což platí zejména pro španělský Hakka Ringu, kde v létě panují silná horka. Naše nové pneumatiky podstupují pod nemilosrdným španělským sluncem ty nejnáročnější testy,“ říká M. Dražík

Odpovědný přístup s duchem Skandinávie

Testovací trati jsou navrženy s výhledem pro testování digitálně vylepšovaných pneumatik budoucnosti a zajištění parametrů, které budou pro jejich uživatele zárukou maximální bezpečnosti cestování za všech okolností. To odpovídá přístupu firmy být společností kladoucí důraz na výzkum a vývoj. Díky komplexnímu

testování a nepřetržitému vývoji nabízí společnost Nokian Tyres vynikající produkty s výjimečnými vlastnostmi, jízdním komfortem a bezpečností na silnicích.

Pro přípravu testovacích vozidel je zde pět oddělených garáží s potřebným technickým ale i administrativním vybavením. Pro návštěvníky je zde atraktivně koncipované centrum umožňující nejrozsáhlejší školení a přednášky s prvotřídním audiovizuálním vybavením. Areál Hakka Ring přináší do centrálního Španělska ducha Skandinávie včetně finské sauny.

V souladu s dlouhodobou strategií společnosti Nokian Tyres usiluje být vzorem v odpovědném přístupu k životnímu prostředí. Veškerou energii proto dodává tisíc solárních panelů, jejichž výkonost 400 kW je dokonce vyšší, než je pro areál potřeba. Recykluje se zde i 80 % použité vody, což je v tomto mimořádně suchém regionu velmi významné.

Text: Vladimír Rybecký
Foto: Nokian Tyres
a Vladimír Rybecký



Elektromobily nejsou univerzální řešení mobility

Generální ředitel společnosti Stellantis Carlos Tavares tvrdí, že se hmotnost akumulátorů v elektromobilech musí během příští dekády snížit na polovinu pomocí nových chemických látek, které nevyžadují tak obrovské množství surovin.

Generální ředitel společnosti Stellantis Carlos Tavares patří mezi ty, kteří pochybují o tom, že vozidla s nulovými emisemi budou fungovat pro každého v každé části světa.

„Měli bychom ustoupit od dogmatického myšlení, kde jedna velikost padne všem. Nemyslím si, že to bude fungovat. Chtěl bych dodat, že současné elektromobily mohou být řešením pro některé naše společnosti,“ řekl Tavares na Fóru pro svobodu mobility, které iniciovala společnost Stellantis.

Tavares zde konstatoval: „Akumulátory elektromobilů budou potřebovat velmi významný průlom pokud jde o chemii, aby se jejich hmotnost během příští dekády snížila na polovinu. Půl tuny kg surovin, které jsou v současnosti potřeba k vytvoření akumulátoru, nevypadá jako velmi rozumný výsledek z hlediska životního prostředí.“

„Průmysl založený na nové chemii potřebuje v příštím desetiletí dosáhnout průlom pokud jde o hustotu energie v článcích abychom snížili hmotnost a spotřebu surovin elektric-

kých vozidel alespoň o 50 %. Myslím, že se to blíží,“ řekl Tavares.

Podle něj nemá smysl přidávat do elektromobilu půl tuny surovin aby byl dosažen „slušný“ dojezd 400 km. „To bude v průběhu příštího desetiletí narušeno novou chemií, která, doufejme, vyřeší problém nedostatku lithia,“ řekl Tavares. Lithium je klíčovým prvkem dnešních akumulátorů.

Připojení k elektrické energii

Zásadní překážkou pro elektromobily v méně rozvinutých zemích je na prvním místě přístup k elektrické energii. Roberto Schaeffer, profesor energetické ekonomie na Federální univerzitě v Rio de Janeiro v Brazílii, uvedl: „Víc než 800 milionů lidí na světě nemá žádný přístup k elektřině



a ještě mnohem víc lidí nemá k dispozici stabilní elektrickou síť, na níž by se mohli spolehnout.“

Roberto Schaeffer, který se zabývá tím, jak může společnost dosáhnout nulové emise, řekl, že nahlížení na elektromobily jako na rozšířenou možnost je globální severní perspektiva, která odkazuje na regiony, jako jsou Evropa a Severní Amerika. „Celkově by biopaliva fungovala lépe než elektromobilita. Elektrická mobilita není řešení, alespoň pro příštích 20 nebo 30 let, kdy opravdu potřebujeme jít na čistou nulu. Musíme myslet na energetickou chudobu. Přitom dopravní chudoba je na globálním jihu realitou. Musíme mít na paměti, že pokud jde o mobilitu, neexistuje žádné univerzální řešení,“ řekl Roberto Schaeffer.

Carlos Tavares také uvedl, že nevidí vodík jako životaschopnou alternativní technologii pro současnou masovou mobilitu kvůli jeho vysokým nákladům, a to i za předpokladu, že energie použitá k výrobě vodíku, bude čistá: „Obávám se, že v současné době je cena hlavní překážkou použití vodíku. Pro blízkou budoucnost to možná bude řešení pro flotily velkých korporací, ale rozhodně ne pro normální občany.“

Sdílení aut

Účastníci fóra také diskutovali o sdílení aut, veřejné dopravě a dokonce o možnostech nemotorizované mobility, které by mohly sloužit 8 miliardám lidí na planetě. Stellantis se pustil do sdílení aut se společností Free2Move, která nabízí krátkodobé pronájmy a předplatné vozidel v Evropě a několika městech USA. V roce 2022 také koupil Share Now, evropský společný podnik založený Daimlerem a BMW.

Tavares uvedl, že dostupnost bezplatného parkování a rozumné náklady na pojištění jsou důležitými faktory, aby sdílení aut fungovalo ve velkém. „V konečné podobě bude naprosto reálné mít velmi, velmi rychle v městských oblastech velmi udržitelnou, cenově velmi konkurenceschopnou službu sdílení aut s nulovými emisemi,“ řekl.

Odpor

Přechod do světa čisté mobility bude vyžadovat zapojení občanů, ale nová data ukazují, že mnozí ještě nejsou připraveni změnit své

dopravní návyky. Podle průzkumu YouGov, uskutečněného v Brazílii, Francii, Indii, Maroku a USA, čtvrtina lidí tvrdí, že neomezili své dopravní volby, aby omezili svůj dopad na životní prostředí, a ani to neplánují. Méně než 10 % již realizovalo významné změny ve své dopravě. To platí zejména v USA, kde 40 % dotázaných uvedlo, že nemá v plánu změnit své dopravní návyky – zejména lidé, kteří jsou starší nebo žijí ve venkovských oblastech, kde změnu odmítla víc než polovina dotázaných.

„Především Gen Z a mileniálové jsou těmi, kteří jsou nejméně připraveni uskutečnit změny ve volbě své dopravy aby omezili svůj dopad na životní prostředí. Navíc jsou to demografické skupiny, které s největší pravděpodobností souhlasí s tím, že přestanou používat dopravní prostředky tam, kde jsou jedinými cestujícími,“ řekl generální manažer YouGov pro Francii Alexandre Devineau.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Stellantis**

V Poznani víc než autosalon

Velký automobilový veletrh v polské Poznani ukázal, že o automobily a vše co s nimi souvisí je mezi veřejností i odborníky velký zájem.



Poznaňský autosalon přilákal nejen přední automobilové značky, ale také 94 089 návštěvníků, kteří se zúčastnili bloku akcí pořádaných na výstavišti v Poznani.

Kromě známých producentů se zde prezentovaly i nové značky Forthing, Arcfox a Beijing. Reprezentanti koncernu BAIC Arcfox a Beijing navíc vystavili i modely, které zatím v Evropě nejsou vůbec ke koupi – u první značky šlo o elektromobily a u druhé o SUV a off roady různých velikostí. Během Poznaňského autosalonu se odehrálo celkem 16 polských mediálních premiér, jimž dominovala evropská premiéra velkého rodinného SUV z Číny BAIC Beijing 7.

Veletrh v Poznani byl rozdělen do několika tematických zón. Největší zájem lákal samotný autosalon.

Velkou pozornost samozřejmě přilákala i výstava v sousedním pavilonu s jedinečnou přehlídkou superaut a luxusních automobilů. Na své si přišli i příznivci motocyklů.



Co do plochy dostala velký prostor i přehlídka dodavatelů a servisní techniky Veletrh automobilové techniky. Zde šokovala skutečnost, že jeden celý pavilon ze čtyř zaujali dodavatelé z Číny (celkem jich tu bylo – věřte, nevěřte 96 z celkového počtu 219 vystavovatelů!) a významný počet představovali i zástupci tureckých firem. V rámci přehlídky se uskutečnilo mnoho setkání a prezentací. Navíc se zde konalo Automobilové fórum věnované nejdůležitějším tématům zajímavým pracovníky autoservisů.

Pozoruhodnou součástí veletrhu byl národní šampionát mechaniků se zázemím řady významných firem podporujících rozvoj technického vzdělávání. Šlo o polskou obdobu naší akce Autoopravář Junior, která se zde ovšem odehrávala před očima veřejnosti – návštěvníků autosalonu.

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

Valeo

JEDNA ZASTÁVKA U SPECIALISTY NA SENZORY MOTORŮ, KTERÁ VÁM ZJEDNODUŠÍ ŽIVOT

Objevte naši novou řadu snímačů teploty výfukových plynů
11 typů senzorů doplňuje naši nabídku



SPECIALISTA NA SENZORY

Využijte vysoké
standards kvality Valeo



ŠIROKÁ NABÍDKA PRODUKTŮ

Nabídka pro všechny hlavní
evropské výrobce automobilů



RYCHLÁ VÝMĚNA

Navrženo tak, aby dokonale
sedělo na vozidle a umožňovalo
snadné namontování díky
architektuře plug and play

Technická podpora Valeo je vždy k dispozici



Zavolejte nám:
+48 801 8888 22

TECH @SSIST

Získejte přístup k bezplatnému
a úplnému programu technické
podpory online

Smart care for you
valeoservice.com





Revoluce ve výrobě motorových olejů

vyrobených syntézou ze zemního plynu



Oficiální dovozce olejů a maziv Shell pro Českou republiku

AutoMax
Oleje a maziva

www.automax-group.com