

Autoservis & mobilita

www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU



Kouzla s barvami

JAK DÁL
S FIREMNÍMI VOZY

PNEUMATIKY
COOPER NA NÁŠ TRH

HI-TECH
PRO AUTOLAKOVNY

Talenty v autoopravárenství

Mercedesy míří do Chebu

04
9 772695 1044003

„To, co dělají, dělají perfektně.“

Mewa.
Pracovní oděvy
s kompletním servisem.

Zjistěte více na mewa.cz/kompletni-servis



Autoservis & mobilita

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 A MARKETING

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

GRAFICKÉ ZPRACOVÁNÍ

BcA. 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.



HLAVNÍ FOTO NA TITULU:
Škoda Auto

Komu vlastně slouží Evropská komise

Konference CEE Clean Energy & Mobility Summit 2026 si kladla za cíl hledání cesty jak spojit klimatické cíle Evropské unie s ekonomickou realitou zemí střední a východní Evropy, konkrétně s jakými pohonnými hmotami zvládnout rostoucí požadavky na dopravu.

Jenže naprostá většina příspěvků se zaměřovala na to, jak čelit nerealistickým požadavkům přicházejícím z Bruselu. Evropský průmysl ale i politici většiny členských států dnes hledají především řešení problémů vyvolaných administrativou EU.

Rozhodnutí Evropské komise stále víc posílají evropský průmysl do krize a ani problémy vyvolané válečnými konflikty, devastujícími nejen lidské životy, ale i životní prostředí a mající katastrofální dopad na klima, na tom nic nemění. Stále víc se ztrácí konkurenceschopnost evropských firem v porovnání se zámožskou konkencí, a to dnes už nejen ve výrobě, ale i ve vývoji nových technologií.

Nemenším problémem pro evropské firmy je skutečnost, že opatření, zaváděná pod heslem ochrany klimatu, doprovází stále hůř zvládnutelná byrokratická zátěž, která je natolik komplikovaná, že nezřídka dokonce brání realizaci samotných „zelených“ opatření.

Přitom všemu chybí dlouhodobá koncepce s výjimkou nezpochybnitelné ideje nulových emisí „sodkového plynu“ CO₂. Evropa si může stanovovat cíle, ale komise by neměla předem rozhodovat o tom, jak je dosáhnout předpisem jediného přípustného řešení. Moc při tom nepomáhá tvrzení, že problémy drtící evropský průmysl jsou ve skutečnosti skvělou příležitostí pro budoucnost.

Vlády i oborová sdružení jednotlivých průmyslových odvětví sice proklamují jednoznačnou podporu

„Zelenému údělu“, jenže ve skutečnosti je Evropa rozdělená – jednotlivé státy i firmy volí rozdílné strategie. Přitom průmysl a politici by neměli bojovat proti sobě navzájem, ale spojit síly proti sílící globální konkurenci.

Kritická situace evropského průmyslu má krajně nepříznivý dopad i na obranyschopnost jednotlivých zemí i celé unie. Současně se zaváděním nových opatření jen měníme jednu závislost evropského průmyslu za jinou závislost na ne vždy zcela spřátelených regionech.

Pokud si Evropa zničí svůj průmysl, zničí tím i svůj vliv ve světě. Stále víc se tak ukazuje, že právě ona „bruselská bublina“, na hony vzdálená realitě současného světa, je dnes tou největší hrozbou pro budoucnost Evropy.

Vladimír Rybecký,
šéfredaktor



/ **AKTUALITY**

- 4 Stalo se...
- 6 Návrh Evropské komise o ekologických firemních vozidlech (Clean Corporate Vehicles) – stanovisko FIGIEFA a SISA
- 12 Automobilová mapa se překresluje
- 14 EU navrhuje pravidla „Made in EU“ pro strategická odvětví
- 16 T&E vítá navrhovaný zákon EU o urychlení průmyslu IAA
- 17 Dodavatelé vítají návrh zákona o urychlení průmyslu IAA

/ **AUTOSERVIS + AFTERMARKET**

- 18 Stalo se...
- 20 Náklady na opravy rostou
- 22 Víc elektromobilů, víc poruch
- 23 Strašák jménem poškození
- 24 Utěrka, kterou lze používat znovu a znovu
- 26 Porazte horko s AVA
- 28 Refinity & ScanR: Digitální revoluce v lakovnách
- 30 Jarní Road Show garážového vybavení LKQ
- 32 Použití digitálních technologií v lakovně a karosárně
- 35 Goodyear na českém trhu rozšiřuje nabídku pneumatik Cooper
- 36 Přejděte na automatické převodovky s odbornými znalostmi Valeo v oblasti originálních výbav
- 38 S umělou inteligencí do nové dimenze autoopravenství
- 40 Spolupráce Servind a Global Repair Centres
- 41 Cebia nově nabízí kontroly technického stavu
- 42 Bez průběžného vzdělávání nelze udržet kvalitu ani efektivitu provozu

/ **AUTODOPRAVA**

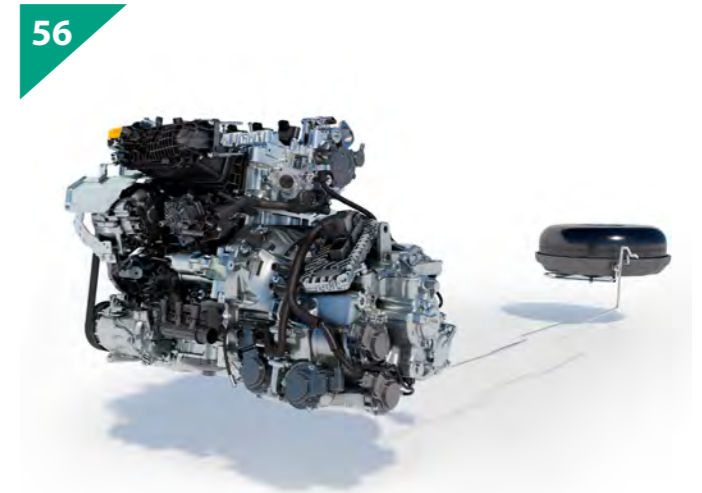
- 44 Stalo se...
- 46 Daimler Truck Česká republika zhodnotil rok 2025
- 47 Mercedes Benz Trucks připravuje výrobu vozidel v Chebu
- 48 Pražský summit hledal cestu k dekarbonizaci dopravy
- 50 Zpráva ČAPPO o spotřebě pohonných hmot za rok 2025

/ **CESTY MOBILITY**

- 52 Stalo se...
 - 54 Citroën ë-C3 Aircross: Uživatelsky vstřícné městské SUV
 - 55 Leapmotor B10 610: Zajímavá alternativa
 - 56 Motor Eco-G 120 pro vozy Renault
- / TECHNICKÉ INOVACE**
- 58 Stalo se...
 - 60 Skok v účinnosti polovodičů
 - 61 Unikátní technologie hlídá sklady akumulátorů před požárem
 - 62 Řešení Iveco proti krádežím užitkových vozidel

/ **REPORTÁŽE**

- 64 Stalo se...
- 66 Bosch v ČR v roce 2025 zvýšil obrát
- 67 Vydejte se na veletrh Automechanika Frankfurt
- 68 Slavnostní předávání cen AutoBest 2026 ve Vídni
- 70 AutoBest Conquest 2026 se zapsal do historie
- 72 Autoopravář Junior 2026 zná své vítěze!
- 74 Bosch využívá svou inovativní sílu
- 78 Odtajněné koncepty Škoda



Stalo se...

VOLVO CARS VÝHRADNÍM PRODEJCEM LYNK & CO V EVROPĚ

Společnost Volvo Cars, vlastněná čínskou společností Geely, a společnost Geely Auto uzavřely dohodu o novém obchodním partnerství se společností Lynk & Co pro prodej jejích vozů v Evropě. Volvo Cars se stane výhradním dovozcem čínských vozů Lynk & Co v Evropě a bude dohlížet na obchodní a marketingové aktivity společnosti Lynk & Co v celém regionu. Partnerství se zaměří na růst prodejních a servisních aktivit pro partnerské prodejce Volvo Cars, což umožní maloobchodní síti těžit z dodatečného objemu a poprodejních služeb. Společnost Volvo Cars uvedla, že toto uspořádání jí umožní přidat další značku do své evropské prodejní sítě a oslovit širší publikum bez dalších investic do produktů. Tato struktura by měla zvýšit provozní efektivitu v rámci komerčního systému Volvo Cars. Vozy společností Volvo Cars i Lynk & Co se na vybraných místech v Evropě již prodávají prostřednictvím stejných prodejců. Odpovědnost za globální vývoj a operace Lynk & Co mimo Evropu zůstane na mateřské společnosti značky v Číně, která je plně vlastněna skupinou Geely Auto Group.



REKONSTRUKCE PORTFOLIA STELLANTIS

Od roku 2024, kdy se severoamerický a evropský prodej Stellantisu pod vedením bývalého generálního ředitele Carlose Tavarese propadl do ztráty, je společnost pod tlakem, aby zmenšila své rozsáhlé portfolio značek. Antonio Filosa, který se loni v létě ujal funkce generálního ředitele, si nicméně klade za cíl udržet všech 14 značek při životě, ovšem většinu investic soustředí pouze na čtyři – Jeep, Ram, Peugeot a Fiat. Fiat sice v Evropě nemá tak silné postavení jako Opel a Citroën, ale dominuje trhu v Latinské Americe. Zbývajících deset značek si zachová regionální relevanci na trzích, kde jsou

silné. V rámci nového strategického posunu získají určité finanční prostředky na převzetí technologií od hlavních značek a přidání vlastního designu. Strategická reorganizace má údajně podporu hlavních investorů, včetně největšího akcionáře Exor. V únoru Stellantis, který vznikl v roce 2021 fúzí společností Fiat Chrysler a Peugeot PSA, zaúčtoval ztrátu ve výši 22,2 miliardy eur, protože ustoupil od plánů na výrobu elektromobilů.



LOUDA AUTO OTEVÍRÁ V PRAZE PRVNÍ SHOWROOM ZNAČKY BYD

Společnost Louda Auto v Praze Hloubětíně na Kolbenově ulici slavnostně otevřela první brandový showroom značky BYD v České republice. Nová pobočka představuje další významný krok v rozvoji značky na českém trhu. Louda Auto bylo historicky prvním oficiálním partnerem značky BYD v České republice. Stálo u vstupu značky na český trh. Rok po předání prvního vozu zákazníkovi přichází otevření pražského showroomu, který znamená další krok v rozvoji prodejní a servisní sítě značky. Louda Auto chce postupně rozšiřovat prodejní i servisní síť a stát se největším dealerem značky BYD v České republice. Louda Auto patří mezi nejvýznamnější tuzemské automobilové skupiny a je největším dealerem vozů Škoda, Hyundai, Renault a Dacia v České republice. Ve své síti dále zastupuje značky Volkswagen, Ford, Audi, Mazda, Seat, Cupra a BYD.



TOYOTA MÁ V TUCHOMĚŘICÍCH CENTRUM UŽITKOVÝCH VOZŮ

Toyota v Tuchoměřicích u Prahy otevřela nové centrum zaměřené na prodej a servis užitkových vozů. Druhé pražské Toyota Professional centrum nabízí kompletní portfolio užitkových vozidel včetně přestaveb a specializované servisní zázemí. Pro autorizovaného partnera značky Toyota, skupinu Louwman, představuje nové centrum další krok v posilování specializace na užitkové vozy a firemní zákazníky. Toyota má aktuálně v České republice 11 prodejních center zaměřených výhradně na užitkové vozy. Nabídka zahrnuje šest modelů – od pick-upu Hilux přes modely Proace City a Proace (v osobní i užitkové variantě) až po velkou dodávku Proace Max. Všechny jsou dostupné i s čistě elektrickým pohonem. V prvním čtvrtletí Toyota zvýšila prodej užitkových vozů o 19 % na 875 vozů a obhájila tak první místo na trhu. Prodejní tým nového showroomu tvoří tři specialisté na užitkové vozy a přestavby. V centru je k dispozici šest míst pro vystavení vozů uvnitř a dalších 20 míst venku. Servis disponuje osmi stánkami, z toho dvě mají zvýšenou nosnost 6,5 t.



DOSTUPNĚJŠÍ VOZY DACIA A RENAULT V PRAZE ZE STRAHOVA

Direct auto oficiálně rozšířil své multibrandové centrum na pražském Strahově o další dvě značky. Stávající nabídku značek Škoda, Volkswagen osobní i užitkové tak nově doplňuje komplexní nabídka značek Renault a Dacia. Na Strahově na jednom místě zákazníci najdou prodej nových vozů, skladové a předváděcí vozy, financování, pojištění i kompletní servisní zázemí. Strategie je jasná: rychlá dostupnost vozu, transparentní měsíční náklady a dlouhodobá péče o zákazníka. V úvodní fázi očekává Direct auto nejvyšší poptávku po modelech Sandero, Duster, Bigster a nově představeném hybridním crossoveru Dacia Striker. Silný zájem se očekává také o Renault Clio a postupně i o městské elektromobily, zejména Renault Twingo E Tech a připravovaného nástupce Dacie Spring. Součástí rozšíření je i kompletní nabídka užitkových vozů Renault v rámci oddělení Renault Pro+.

Direct auto nechce konkurovat pouze cenou, ale celkovou efektivitou. Klíčovým prvkem je vysoký podíl skladových vozů a rychlé reakce na poptávky.



SUV TVOŘÍ VÍC NEŽ TŘETINU ONLINE PRODEJE OJETIN

První čtvrtletí roku 2026 potvrdilo dlouhodobý trend evropského trhu s ojetými vozy – obliba kategorie SUV nepřestává růst. Podle aktuálních dat online platformy Carvago si zákazníci za vozy s vyšší stavbou karoserie ochotně připlatí. Vozy SUV již na Carvago tvoří 35,7 % všech prodejů, což představuje meziroční nárůst o 3,3 %. Ačkoliv má evropský trh jasné společné trendy, detailní data ukazují výrazné preference na úrovni jednotlivých států. Nejvyšší podíl SUV dosahují v Německu (61 %), nejnižší v Polsku (18 %). Data Carvago ukazují, že 44 % prodaných SUV spadá do kompaktní třídy. Lídrem segmentu je Škoda Karoq. Následují malá SUV, kde vede Hyundai Kona, a střední SUV vedená Škodou Kodiaq. Evropský zákazník si nejčastěji kupuje čtyřleté SUV s mediánovým nájездem 67 000 km. Soubor mezi pohonem všech kol a kol jedné nápravy vyznívá těsně pro 4x4 (51,5 % vs. 48,5 %). SUV vyžadují v průměru o 7 % vyšší investici. Medián ceny pro SUV je 27 560 eur (670 000 Kč), zatímco průměr 32 104 eur (780 470 Kč). U ostatních typů jsou tyto hodnoty 26 095 eur (634 390 Kč) resp. 30 972 eur (752 950 Kč).



Návrh Evropské komise o ekologických firemních vozidlech (Clean Corporate Vehicles) – stanovisko FIGIEFA a SISA

Návrh nařízení Evropské komise o ekologických firemních vozidlech stanoví ambiciózní cíle pro urychlení zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi (ZLEV), konkrétně osobních automobilů a dodávek, ve velkých podnicích od roku 2030.



FIGIEFA, Evropská federace nezávislých distributorů automobilových dílů, a SISA, Sdružení importérů a výrobců součástí automobilů a servisní techniky uznávají význam snižování emisí v odvětví dopravy a podporují cíle EU v oblasti klimatické neutrality. Návrh Komise však ve své současné podobě vyvolává značné obavy ohledně praktického provádění a celkové proveditelnosti opatření pro sektor nezávislé distribuce dílů a širší ekosystém mobility.

Jakýkoli návrh v této věci musí být v souladu s reálnými provozními podmínkami, ekonomickou proveditelností a připraveností trhu a infrastruktury, aby se zabránilo nechtěným narušením základních služeb mobility, neefektivitě v rámci hodnotového řetězce a oslabení celkové konkurenceschopnosti Evropy v oblasti mobility.



Rozbor

Efektivní dodavatelský řetězec automobilových dílů je zárukou pro evropský ekosystém mobility.

SISA od roku 1994 hájí zájmy nezávislého trhu automobilovou technikou a náhradními díly, odvětví, které reprezentuje desítky miliard Kč obratu a desítky tisíc pracovních míst jen v ČR. Také v evropském měřítku představují nezávislí distributoři dílů, velkoobchodníci a jejich přidružené sítě opraváren klíčový pilíř evropského automobilového hodnotového řetězce. V celé EU dodává 20 000 velkoobchodních společností, provozujících 32 000 prodejen a zaměstnávajících přibližně 330 000 lidí, každý den náhradní díly a nářadí, zajišťuje školení, technické informace a data pro více než 300 000 nezávislých a autorizovaných servisů.

Účinnost tohoto ekosystému je závislá na síti masivně využívaných prodejných a distribučních vozových parků, které i několikrát denně zajišťují rychlé dodávky náhradních dílů a jiné techniky, aby uspokojily poptávku servisů a umožnily rychlý návrat vozidel na silnice. Každé auto ujede denně i stovky kilometrů na trasách s mnoha zastávkami v rámci integrované evropské dodavatelské sítě.

Tato distribuční síť tvoří páteř nezávislého trhu s náhradními díly a je nezbytná pro zajištění bezpečnosti, oprav a údržby 280 milionů vozidel pohybujících se po silnicích EU,

včetně 24 milionů užitkových vozidel. Díky maximalizaci provozuschopnosti vozidel prostřednictvím efektivních opravárenských a údržbářských služeb hraje tento sektor klíčovou roli při podpoře kontinuity podnikání a silniční mobility v Evropě.

Posouzení návrhu a připomínky

a) Rozsah působnosti návrhu
Kategorie vozidel

FIGIEFA a SISA vnímají, že rozsah působnosti návrhu je omezen na osobní automobily a lehká užitková vozidla nově registrovaná velkými společnostmi, a tedy se nevztahuje na těžká užitková vozidla, u nichž je elektrifikace ve velkém měřítku z technologického i ekonomického hlediska ještě náročnější.

Navrhované cíle Komise pro segmenty vozidel v rozsahu působnosti však přinášejí značné praktické výzvy. LUV tvoří základ nezávislých distribučních sítí náhradních dílů v Evropě a jsou využívána v náročných logistických prostředích, kde hraje klíčovou roli čas a kde je vyžadována vysoká užitečná nosnost, flexibilita a spolehlivost. Nabídka modelů bezemisních a nízkoemisních LUV na dnešním trhu je stále omezená a nemusí plně uspokojovat provozní potřeby, pokud jde o dojezd v reálných podmínkách a užitečné zatížení. Dlouhá doba nabíjení by navíc při aplikaci směrnice nutila firmy kompenzovat nevýhnutné prostroje a ztrátu produktivity

nadměrnými investicemi do dalších vozidel s cílem udržet současnou úroveň služeb, což by zvýšilo celkové provozní náklady.

Ačkoli se obchodní prostředí v segmentu bezemisních a nízkoemisních osobních automobilů stále rozvíjí, i tady existuje řada výzev, kterým by bylo nutné čelit. Pro podniky ve venkovských nebo poloměstských oblastech, kde je dobíjecí infrastruktura stále výrazně omezená, je využívání elektromobilů nepraktické – zejména pro prodejní personál, který si firemní vozidla často bere domů. Nedostatek prostoru pro instalaci dobíjecích stanic pro elektromobily v areálech firem, stejně jako doba nabíjení a omezení denního dojezdu, představují další provozní komplikace, které mohou znevýhodnit nezávislé podniky. Návrh nedoceňuje význam těchto negativních dopadů na provozní flexibilitu, která je pro intenzivní logistické využití nezbytná.

Nepřímý dopad na malé a střední podniky

FIGEFA a SISA vítají, že malé a střední podniky jsou výslovně vyloučeny z působnosti návrhu, ovšem mnoho z nich se v praxi pravděpodobně přesto bude potýkat s nepřímými důsledky.

Významný podíl malých a středních podniků na nezávislém trhu s náhradními díly se spoléhá na vozidla, která jsou pronajata, zapůjčena



nebo financována prostřednictvím smluv s velkými podniky. Požadavky současné verze návrhu kladené na poskytovatele vozidel, kteří splňují kritéria pro velké podniky, by v praxi vedly k tomu, že v jejich nabídce budou převážně vozidla s nulovými emisemi (ZLEV), což by se promítalo do vyšších nákladů na leasing a omezeného přístupu k vhodným užitkovým vozidlům, tedy k podstatným provozním komplikacím pro malé a střední podniky.

Bez nezbytných ochranných opatření proto hrozí, že se závazné cíle pro vozidla s nulovými emisemi uložené velkým společnostem přenesou na nižší úroveň. Tím vznikne neúměrná zátěž pro menší podniky, které nemají prostředky na jejich absorpci, a konkurenceschopnost malých a středních podniků bude narušena.

b) Připravenost trhu a proveditelnost přechodu

Přechod k ekologičtějším firemním vozovým parkům vyžaduje komplexní a vyvážený politický rámec. Nelze se spoléhat pouze na opatření na straně poptávky. Jakýkoli navrhovaný rámec musí být doprovázen nezbytnými podpůrnými podmínkami, které zajistí ekonomickou životaschopnost, jakož i připravenost trhu a infrastruktury ve všech členských státech.

V současné době přetrvávají významné strukturální překážky.

Rozdíly v dobíjecí infrastruktuře a nerovnoměrný rozvoj kapacity rozvodné sítě mezi členskými státy a regiony, zejména ve venkovských nebo odlehlých oblastech, nadále omezují ekonomickou opodstatněnost elektrifikace vozových parků. Kromě toho vstupují do hry i vyšší počáteční náklady na vozidla a značné kapitálové investice potřebné k instalaci dobíjecí infrastruktury v garážích a vozových stáních. Pro mnoho nezávislých provozovatelů jsou celkové náklady na vlastnictví vozidel s nulovými emisemi příliš rizikové kvůli volatilitě cen energií a s tím spojenému nebezpečí zmaření investice.

V souhrnu mohou mít tyto faktory nakonec opačný výsledek – povedou společnosti k tomu, aby vozové parky se spalovacími motory udržovaly v provozu déle. Hrozí tak, že místo urychlení dojde ke zpoždění obnovy vozového parku a využívání vozidel s nulovými emisemi (ZLEV). Cíle návrhu proto nesmí předcházet připravenosti infrastruktury a trhu a riskovat tak podkopání cílů návrhu.

c) Oživení poptávky po elektromobilech zajištěním opravitelnosti

Výzvy, spojené s přijetím vozidel s nulovými emisemi (ZLEV), souvisejí také s jejich klesající zbytkovou hodnotou a obtížemi při rozšiřování trhu s ojetými vozy. Jedná se o problémy, které opatření na straně poptávky

sama o sobě nevyřeší. Dobře fungující sekundární trh závisí na důvěře spotřebitelů a přístupu k cenově dostupným službám údržby a oprav. Opravy elektromobilů jsou však podle současných údajů o 30–35 % dražší než opravy vozidel se spalovacím motorem¹. Důvodem jsou vyšší náklady spojené s kvalifikovanou pracovní silou a drahými materiály používanými v elektromobilech.

Jak ukazuje studie společnosti Roland Berger², trh s náhradními díly a servisem může pomoci tento začarovaný kruh prolomit tím, že nabídne nákladově efektivní řešení v oblasti oprav a údržby akumulátorů která sníží celkové náklady na vlastnictví vozů. Cenově dostupnější opravy a profesionální servis akumulátorů zvyšují zbytkovou hodnotu vozidel, díky čemuž se leasing a prodej ojetých elektromobilů stanou atraktivnějšími investicemi, což podpoří poptávku.

Tento přechod však musí být doprovázen podpůrnými rámcovými podmínkami. Patří mezi ně cílené finanční programy na úrovni EU nebo na vnitrostátní úrovni, včetně pobídek pro trh s ojetými vozidly a pro opravy elektromobilů, a robustní legislativní rámec, který umožní provádění oprav kvalifikovanými a proškolenými nezávislými provozovateli.

¹ Insurance Europe (2024), *Insurance Europe Annual Report 2023-2024*, p.11. Dostupné na: <https://reports.insuranceeurope.eu/annual-report-2023-2024>

² Roland Berger (2026), *The Next Aftermarket Frontier: Electric Powertrains*, CLEPA Aftermarket Conference 2026

d) Rizika vnitrostátních cílů a fragmentace vnitřního trhu

Vnitrostátní cíle, uvedené v návrhu Komise, dostatečně neodrážejí připravenost trhu a mohly by vést členské státy k uplatňování odlišných prováděcích strategií. To by vedlo k regulační fragmentaci na vnitřním trhu. Spoléhání se na HDP na obyvatele jako měřítka pro určování těchto cílů s sebou nese riziko disproporce mezi zeměmi s podobnou hospodářskou strukturou, ale s odlišnou úrovní

elektrifikace vozového parku. Podniky v některých zemích by mohly čelit přísnějším podmínkám pro dodržování předpisů než podniky v jiných zemích, což by vedlo k nerovným podmínkám hospodářské soutěže v rámci Unie. Národní cíle by měly vycházet z širšího souboru ukazatelů, včetně připravenosti infrastruktury, a měly by být v souladu s cíli stanovenými v rámci AFIR3.

Současný rámec navíc členským státům poskytuje širokou volnost při výběru nástrojů, jejichž prostřednictvím těchto cílů dosáhnou. Ačkoli Komise navrhuje řadu pobídkových opatření, v současné době neexistuje žádný mechanismus, který by členským státům bránil ukládat „velkým podnikům“ de facto pouze povinnosti. Pokud by se v souladu se současným návrhem uvedené cíle vztahovaly přímo na společnosti, členové FIGIEFA předpokládají značné dopady na trh a provoz, včetně prudkého nárůstu kapitálových výdajů, snížení provozní kapacity vozových parků v důsledku prostojů při nabíjení a čekání na ně, což povede k omezení flexibility a kapacity dodávek, a tedy ke ztrátě konkurenceschopnosti zejména menších a středních podniků. Je proto nezbytné zakázat přímou aplikaci „tvrdých“ vnitrostátních cílů pro společnosti a zajistit, aby se členské státy místo toho zaměřily především na motivační a podpůrné podmínky.

³ *Alternative Fuels Infrastructure Regulation (EU) 2023/1804*, sets



mandatory national targets for the deployment of alternative fuels infrastructure in the EU.

e) Důsledky omezení finanční podpory na vozidla s nulovými emisemi

Záměr Komise omezit finanční podporu výlučně na vozidla s nulovými emisemi (ZLEV) vyrobená v Evropské unii vyvolává obavy a vyžaduje objasnění. Toto omezení by mohlo mít nerovnoměrné dopady v jednotlivých členských státech a takový požadavek by mohl zvýšit náklady na obnovu vozového parku a urychlit elektrifikaci tempem, které současná infrastruktura a technologická připravenost ještě nedokáže zvládnout, zejména ve střední a východní Evropě.

Proto vyzýváme k technologicky neutrálnímu přístupu, který zajistí, že právní předpisy zůstanou otevřené dalším řešením vedoucím k nulovým emisím, včetně využití elektřiny, vodíku a obnovitelných paliv.

Shrnutí

FIGIEFA a SISA naléhavě vyzývají Evropskou komisi, aby se zabývala obavami vyjádřenými v tomto stanovisku a podpořila úspěšný přechod k ekologičtějším firemním vozovým parkům.

FIGIEFA a SISA se zavazují podporovat přechod mobility v Evropě na ekologičtější formy. To by však nemělo být na úkor podniků, dodavatel-

ských řetězců a poskytování základních služeb. Pokud se v rámci této iniciativy nepodaří přijmout holistický přístup, mohlo by to v konečném důsledku vést k poklesu průmyslové konkurenceschopnosti EU.

Shrnutí klíčových bodů

a) Provozní a technologická omezení vozidel s nulovými emisemi (ZLEV)

Ačkoli elektrifikace osobních automobilů pokročila, přetrvávají významné překážky, zejména u lehkých užitkových vozidel, která jsou klíčová pro distribuci náhradních dílů. Současné na trhu dostupné užitkové vozy s nulovými emisemi často nesplňují provozní požadavky pokud jde o dojezd v reálných podmínkách, užitečné zatížení a flexibilitu dodávek. Doba nabíjení snižuje provozní efektivitu a často vyžaduje navýšení počtu vozidel k udržení úrovně služeb. Tato omezení představují mimořádně velkou výzvu pro firmy poskytující služby s intenzivní logistikou a hrozí zvýšením jejich provozních nákladů.

b) Nepřímé dopady na malé a střední podniky navzdory formálnímu vyloučení

Ačkoli jsou malé a střední podniky z působnosti návrhu vyloučeny, mnoho z nich se spoléhá na leasingové, nájemní nebo podobné finanční smlouvy poskytované velkými podniky, a proto bude řada z nich čelit značným nepřímým dopadům. V praxi jsou jimi využívána vozidla často registrována na jména velkých společností, a proto by spadala do působnosti návrhu, i když je používají menší podniky. V důsledku toho mohou velké společnosti, na které se vztahují cíle návrhu, přenést dodatečné náklady na nájemce nebo jim omezit přístup k vhodným typům vozidel.

c) Mezery v připravenosti trhu a infrastruktury

Přechod k ekologičtějším vozovým parkům vyžaduje podpůrný rámec, který přesahuje opatření na straně poptávky. Mezi překážky patří

nerovnoměrné zavádění dobíjecí infrastruktury v jednotlivých státech, omezená kapacita rozvodné sítě v určitých regionech, vysoké počáteční investiční náklady na vozidla a dobíjecí zařízení a nejistota ohledně celkových nákladů na vlastnictví. Bez řešení těchto strukturálních problémů hrozí, že závazné cíle předběhnou připravenost trhu a mohou vést společnosti k odkladu obnovy vozového parku a delšímu zachování vozidel se spalovacími motory.

d) Význam opravitelnosti a sekundárního trhu

Přijetí ZLEV úzce souvisí s rozvojem fungujícího trhu s ojetými vozidly. Elektrická vozidla v současné době čelí vyšším nákladům na opravy, které jsou způsobeny potřebou specializovaných dovedností a vybavení. To má negativní dopad na zůstatkovou hodnotu vozů a podmínky leasingu. Posílení ekosystému oprav a údržby zajištěním přístupu k technickým údajům, školením a efektivními řešeními oprav je nezbytné pro zlepšení celkových nákladů na vlastnictví a podporu poptávky.

e) Riziko fragmentace vnitřního trhu
Skutečnost, že návrh spoléhá na vnitrostátní upřesnění cílů, může vést k rozdílnému provádění v jednotlivých členských státech, což způsobí fragmentaci regulace a nerovné podmínky hospodářské soutěže. Určování cílů na základě HDP na obyvatele nedostatečně zohledňuje rozdíly v připravenosti infrastruktury nebo vyspělosti trhu. Široké implementační pravomoci přiznané jednotlivým členským státům vyvolávají obavy, že by ve výsledku na společnosti mohly být pouze uvaleny povinnosti, což by vedlo k vyšším nákladům, snížené flexibilitě a narušení dodavatelských řetězců.



f) Obavy ohledně restriktivních opatření finanční podpory

Záměr návrhu omezit finanční podporu na vozidla s nulovými emisemi (ZLEV) vyrobená v Evropské unii vyvolává obavy ohledně nákladů, dostupnosti a spravedlnosti. Taková omezení by mohla zmenšit nabídku způsobilých vozidel a zvýšit ceny, zejména na trzích, kde je nabídka již nyní omezená. FIGIEFA a SISA proto vyzývají k technologicky neutrálnímu přístupu, který podporuje řadu řešení s nulovými emisemi, včetně elektřiny, vodíku a obnovitelných paliv, aby odrážel rozmanité provozní potřeby a zabránil předčasnému vyloučení životaschopných technologií.

Doporučení

Vyhýbat se faktickým kvótám na úrovni podniků: cíle stanovené na národní úrovni by se neměly promítat do striktních kvót pro velké podniky. Členské státy by se měly zaměřit na pobídky a příznivé podmínky a neměly by podnikům ukládat striktní cíle.

Upravit vnitrostátní cíle: cíle pro vozidla s nulovými emisemi (ZLEV)

by měly být sníženy a lhůty prodlouženy, aby odrážely realitu trhu a infrastruktury, a měly by být podpořeny vhodnými vnitrostátními opatřeními a systémy finanční podpory.

Upřednostnit příznivé podmínky: zajistit přístup k veřejným a soukromým dobíjecím stanicím, posílit kapacitu rozvodné sítě, stabilizovat ceny dobíjení a podporovat konkurenceschopné celkové náklady na vlastnictví pro podniky.

Řešit nízkou zbytkovou hodnotu vozidel s nulovými emisemi: podporovat nákladově efektivní opravy a údržbu prostřednictvím cílených pobídek a zároveň zajistit přístup k náhradním dílům, technickým informacím a školením.

Zaujmout technologicky neutrální přístup: zachovat otevřenost vůči celé škále technologií s nulovými emisemi, aby se zohlednily rozdílné provozní potřeby a připravenost regionální infrastruktury.

Text: **Martin Souček,**
výkonný sekretář SISA

Ilustrační foto: Figiefa a Newspress

Informaci přináší Sdružení importérů a výrobců součástí automobilů a servisní techniky SISA, jediný zástupce České republiky v mezinárodní organizaci FIGIEFA, evropské federaci nezávislých distributorů automobilových náhradních dílů a služeb.



Základní sada
kalibračních terčů
v hodnotě 29 770 Kč

extra.
Bonusový program

Díky DAS 3000 vás asistenti nezklamou

DAS 3000 je zařízení pro kalibraci kamer a radarů. Dnešní moderní automobily jsou stále více vybaveny asistenčními systémy řidiče, které detekují kritické situace pomocí kamerových systémů a radarových senzorů. Autoservisy tak stále více čelí úkolu rekalibrace systémů po opravě nebo údržbě. DAS 3000 nyní nabízí rychlé a přesné ustavení přípravku díky kamerovému systému a za pomoci již existujících kalibračních terčů použití na vozidlech většiny známých výrobců.

Za nákup zařízení DAS 3000 v rámci programu Extra získáte Základní sadu kalibračních terčů SP09000020 v hodnotě 29 770 Kč (bez DPH) za 1 Kč.



- K účasti jsou oprávněny všechny autoservisy registrované v programu Bosch Extra, které se do akce přihlásí do 31. 7. 2026
- Nutná registrace do akce

Akce platí od 1. května do 31. července 2026 a přihlásit se můžete na www.bosch-extra.cz. Není možné kombinovat s jinými probíhajícími akcemi.

Přihlaste se do programu Bosch Extra a využijte všechny výhody!

Odměna vám bude fakturována za 1 Kč a v případě vyčerpání zásob si vyhrazujeme právo na její změnu.



Více v brožurě

Automobilová mapa se překresluje

Evropská asociace dodavatelů automobilového průmyslu CLEPA varuje: další kroky Evropy nesmí skončit u abstraktních ambicí nebo plánů. Evropa se sama musí rozhodnout o svém postavení.

Extrémní ekonomický tlak a geopolitické napětí se nadále stupňují a všichni čekají na další krok Evropy v naději, že neskončí u abstraktních ambicí nebo plánů. Dodavatelé již od

roku 2024 ztratili 104 000 pracovních míst kvůli nečinnosti politiků. Strategická autonomie je jedinou cestou vpřed k zajištění naší automobilové budoucnosti. My už nemůžeme dál čekat.

Věříme v Evropu. Pro nás jako dodavatele automobilového průmyslu je náš závazek k průmyslové a environmentální budoucnosti tohoto kontinentu neochvějný. Jenže v současné době evropský průmysl trpí do



očí bijícím nedostatkem politického vedení.

Pohled na nejnovější čísla z poslední studie CLEPA „Pulse Check“ přináší vystřízlivění. Ziskovost klesá na úroveň, která již neumožňuje dlouhodobé investice. Tři čtvrtiny dodavatelů letos očekávají marže pod 5 % a téměř čtvrtina předpokládá ztráty. Je to nepříjemná realita, ale jednoduchá: průmysl, který nedokáže generovat udržitelný výnos, nemůže financovat transformaci omezující technologie, kterou Evropa požaduje.

Silnou Evropu nelze vybudovat pouze na ambiciózních politických dokumentech. Ta se utváří v našich továrnách. Musíme podporovat naše inženýry stejně vehementně, jako podporujeme naše klimatické cíle. Místo toho vidíme velmi reálné náklady za váhání.

Globální proměna

Jsme svědky zásadní globální proměny. Čína dnes v automobilovém dodavatelském průmyslu generuje téměř dvojnásobek přidané hodnoty oproti EU, zatímco evropská produkce klesá.

Tváří v tvář tomuto tlaku společnosti nestojí na místě. Jsme svědky laserového zaměření na klíčové technologie, přesměrování směrem k elektrifikaci a softwarově řízeným řešením a strategického postupného ukončování aktivit s nižší marží. Zároveň 40 % dodavatelů diverzifikuje své operace mimo automobilový sektor aby si udrželi průmyslovou kapacitu a ochránili své zaměstnance.

Tato schopnost přesunu dokazuje silné kapacity evropského strojírenství. I když diverzifikace může posílit krátkodobou odolnost, hrozí, že pokud se stane strukturálním trendem, tak trvale vyprázdní základnu evropského automobilového průmyslu.

Realita vyvíjí tlak na politiku

Politika se musí konečně přizpůsobit realitě. Společnosti nyní činí svá investiční rozhodnutí a my



Generální tajemník CLEPA Benjamin Krieger

nemůžeme připustit, aby se přechod na klimaticky neutrální mobilitu stal geopolitickým předáním evropské prosperity.

Na obzoru jsou dobré zprávy. Iniciativy, jako je nedávno představený zákon o urychlení průmyslu IAA, poskytují základ pro stimulaci místní výroby, ale rychlost a jednoznačnost jsou zásadní. Je zde riziko podkopání účinnosti opatření, která jsou výslovně zaměřena na stimulaci evropské výroby. Evropský parlament a Rada nyní musí objektivně posoudit obchodní partnery, aby se zabránilo jejich obcházení.

Dekarbonizace za cenu deindustrializace je falešné vítězství. Tuto diskusi nelze oddělit od klimatických cílů Evropy. Urychlení elektrifikace pro dosažení cílů snížení emisí CO₂ je správným cílem, ale bez soudržného průmyslového rámce, který by jej

podpořil, jednoduše přesouváme vytváření hodnot a dodavatelské řetězce mimo Evropu. Důvěryhodný a úspěšný přechod vyžaduje sladění našich klimatických cílů s naší průmyslovou konkurenceschopností. Skutečně silná Evropa dokazuje, že zelené technologie a ekonomická prosperita jsou poháněny stejným motorem.

Evropa má stále prostor k akci a řešení jsou na stole. Máme talent, inovace a průmyslové dědictví, abychom se stali světovými lídry v oblasti čisté mobility. Transformace proběhne. Rozhodným jednáním dnes můžeme zajistit, aby její ekonomická hodnota byla vytvářena právě zde doma.

Text: Benjamin Krieger, CLEPA
Foto: Bosch a CLEPA

EK navrhuje pravidla „Made in EU“ pro strategická odvětví

EK navrhuje požadavky „Made in EU“ pro strategická odvětví včetně výroby elektromobilů, aby omezila závislost na Číně. Kritici varují, že plány mohou vést k tomu, že její obchodní partneři budou vytvářet obchodní bariéry. Zákon ještě vyžaduje schválení Evropským parlamentem a vlád EU.

Evropská komise představila plán na zvýšení konkurenceschopnosti výrobního sektoru EU ve snaze o jeho dekarbonizaci a vyhnout se závislosti na levném čínském dovozu stanovením požadavků na podíl místní produkce. Zákon IAA postupně zavádí přísnější pravidla během tří let.

Intenzivně diskutovaný zákon o urychlení průmyslu IAA (Industrial Accelerator Act) stanoví nízkouhlíkové požadavky a požadavky „Vyrobeno v EU“ pro veřejné zakázky nebo dotace na výrobu hliníku, oceli, elektrolyzérů nebo elektricky poháněných vozidel i v dalších průmyslových odvětvích. Dohromady odvětví, na něž se vztahuje IAA, představují 15 % výroby v EU.

IAA si klade za cíl zajistit, aby do roku 2035 výroba představovala 20 % z národní produkce Evropské unie oproti současným 14 %. To by mohlo vést k potenciální ztrátě 600 000 pracovních míst v automobilovém sektoru v příštích pěti až deseti letech a zároveň by se zachovalo nebo vytvořilo 150 000 pracovních míst v jiných odvětvích.

„Pokud nic neuděláme, tak je zcela jasné, že velmi brzy bude

100 % čistých technologií vyráběno v Číně. Je docela možné, že náš cementářský a ocelářský průmysl bude v příštích několika letech zcela přesunut do zahraničí,“ řekl výkonný místopředseda Komise Stéphane Séjourne.

Kritici tvrdí, že IAA by mohla přimět obchodní partnery k uzavření svých dveří. Zastánci poukazují na to, že rivalové, jako jsou Spojené státy, Čína, Brazílie a Indie, již mají zavedena pravidla pro místní obsah a podobné požadavky by mohly pomoci zaplnit masivní investiční mezeru EU.

Cílem právních předpisů EU je využít obrovskou finanční sílu veřejných zakázek členských zemí v hodnotě víc než 2 biliony eur, což představuje 14 % ekonomického výkonu EU – k podpoře domácích průmyslových odvětví, která se potýkají s problémy, a k prosazení se v novějších rostoucích odvětvích.

Komise návrh několikrát odložila kvůli neshodám ohledně jeho obsahu. Klíčovým bodem sporů je, které země mimo EU budou považovány za „důvěryhodné partnery“, jejichž vývoz bude považován za rovnocenný produktům EU pokud splňují

požadavky místní výroby. Exekutiva EU sestavila seznamy partnerů, včetně Velké Británie, Kanady a USA, se kterými má dohody o volném obchodu nebo které jsou stranami Dohody o vládních zakázkách Světové obchodní organizace. Čína mezi těmito zeměmi není. Komise posoudí, zda partneři nabízejí společnostem z EU reciproční přístup na své trhy, a poté seznamy zkrátí o ty, které tak neučiní.

„Mnoho našich partnerů uplatňuje národní preference. Proto očekáváme, že budeme integrováni do jejich trhů dřív, než se oni budou moci integrovat do našich. Vyloučíme ty, kteří nehrají podle pravidel nebo představují riziko pro naši ekonomickou bezpečnost,“ řekl Stéphane Séjourne.

Francie se domnívá, že by se to mohlo omezit na EU27 a členy jednotného trhu EU (Norsko, Island a Lichtenštejnsko), které jsou automaticky zahrnuty. Některé země EU, jako je Německo, prosazují širší škálu zemí včetně Velké Británie.

Bank Jefferies uvedla, že výrobci automobilů v EU jsou i nadále vysocí exponováni vůči Číně v oblasti komponent, zejména akumulátorů,

The Industrial Accelerator Act



Evropská komise představila zákon o urychlení průmyslu

Industrial Accelerator Act (IAA) je legislativní návrh, který Evropská komise přijala 4. března 2026. Jde o klíčový pilíř tzv. „Čisté průmyslové dohody“ (Clean Industrial Deal). Tento zákon je přímou reakcí na americký zákon o snížení inflace (IRA) a má zajistit, aby evropský průmysl zůstal globálně konkurenceschopný i v éře zelené transformace.

HLAVNÍ CÍLE

Posílení výroby: Zvýšit podíl průmyslové výroby na HDP EU na 20 % do roku 2035 (v roce 2024 to bylo cca 14,3 %).

Strategická autonomie: Snížit závislost na dovozu kritických technologií (baterie, solární panely, elektromobily) z Číny a USA.

Dekarbonizace: Urychlit přechod na nízkouhlíkové technologie při zachování konkurenceschopnosti.

KLÍČOVÉ BODY ZÁKONA

Zrychlené povolování: Zavádí jednotná digitální místa pro vyřizování povolení s maximální lhůtou 18 měsíců. Obsahuje také princip „mlčení znamená souhlas“ pro mezikroky v řízení.

Akcelerační zóny: Členské státy musí vyčlenit oblasti pro strategickou výrobu, kde bude platit zjednodušené posuzování vlivu na životní prostředí.

Podpora „Made in EU“: Ve veřejných zakázkách budou zvýhodněny evropské výrobky a nízkouhlíkové materiály (např. ocel nebo cement).

Podmínky pro investice: Zpřísnuje pravidla pro velké investice ze zemí mimo EU v kritických sektorech (požadavky na spoluvlastnictví nebo přenos technologií).

Dostupná elektromobilita: Zavádí speciální pobídky pro malé a cenově dostupné elektromobily vyrobené v EU.

a agresivní pravidla pro místní obsah riskují zvýšení nákladů, podkopání konkurenceschopnosti a ohrožení cílů EU v oblasti snižování emisí CO₂.

Návrh IAA zahrnuje také pravidla pro přímé zahraniční investice v bloku, konkrétně pro investice ve výši více než 100 milionů eur ze zemí, které mají víc než 40 % světové produkce, což by ve většině případů byla Čína. EU se chce vyhnout tomu, aby čínské společnosti montovaly výrobky v Evropě s použitím dovážených komponent s minimálním počtem evropských zaměstnanců. Podle IAA by investoři museli splnit určité podmínky, včetně toho, aby pracovníci z EU tvořili alespoň 50 % jejich zaměstnanců, omezení zahraničního vlastnictví na 49 % a nabídka transferu technologií s dohodami o licencování a přístupu k know-how.

Evropský parlament a vlády EU budou o konečném textu jednat, což znamená, že jsou pravděpodobné další změny.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů EU
Foto: **CE – Service audiovisuel**

T&E vítá navrhovaný zákon EU o urychlení průmyslu IAA

Zákon o urychlení průmyslu IAA zajistí, aby většina elektromobilů prodávaných v Evropě měla akumulátory vyrobené v EU. Pravidla pro místní obsah jsou pozitivním krokem pro evropský průmysl, protože firemní vozy budou muset mít lokální akumulátory.

Od roku 2027 budou téměř dvě třetiny elektromobilů prodávaných v EU muset mít akumulátory vyrobené v Evropě. T&E uvítala navrhovaný zákon o urychlení průmyslu EU IAA (Industrial Accelerator Act), který definuje kritéria „vyrobena v EU“ pro elektromobily, aby mohly mít nárok na daňové pobídky pro firemní vozy. T&E uvedla, že návrh zákona, pokud jej zákonodárci přijmou, může podpořit investice do domácí produkce akumulátorů a pomoci zvýšit odolnost evropských dodavatelských řetězců vůči zneužívání konkurencí.

Návrh IAA definuje akumulátory vyrobené v EU jako akumulátory s alespoň třemi komponentami, včetně článků, vyrobenými v Evropě. V roce 2030 se toto číslo zvýší na nejméně pět komponent, včetně článků, katodových aktivních materiálů (CAM) a systémů správy akumulátorů (BMS). Elektromobily budou muset také obsahovat zelenou ocel, zatímco 70 % jejich komponent, s výjimkou akumulátorů, bude muset být vyrobeno v EU.

Julia Polišanova, vrchní ředitelka pro vozidla a dodavatelské řetězce mobility ve společnosti T&E, uvedla: „Toto je pozitivní krok pro evropský průmysl

akumulátorů, protože firemní vozy budou brzy muset jezdit na lokálně vyrobené akumulátory. Konečně máme nástroj, jak zabránit tomu, aby cizí země mohly zastavit dodávky čistých technologií do Evropy. Poslanci a hlavní města však musí zpřísnit mnoho mezer v zákonech, aby investoři skutečně získali jistotu, že se mohou spolehnout na evropský průmysl akumulátorů.“

T&E však kritizuje způsobnost pro nákupní dotace pro elektromobily vyrobené v zemích dohody o volném obchodu FTA. Uvedla také, že odklon od původního cíle zákona znamená, že se nyní vztahuje na nestrategické komponenty elektromobilů, jako jsou sedadla a bezpečnostní pásy. Vyloučení prekurzorů katod (pCAM), které tvoří více než polovinu hodnoty článků akumulátorů, z pravidel je rovněž znepokojivé, protože podkope budování místního recyklačního sektoru.

Dohoda IAA bude nyní před vstupem v platnost projednána v Evropském parlamentu a ve vládách EU.



Ilustrační foto:
Škoda Auto

Dodavatelé vítají návrh zákona o urychlení průmyslu IAA



Zákon o zákon o urychlení průmyslu IAA připravuje půdu pro zajištění životně důležitých kapacit pro evropské dodavatele automobilů. Konstatuje to ve své zprávě Asociace evropských dodavatelů automobilového průmyslu CLEPA.

Evropská komise zveřejnila zákon o průmyslovém akcelérátoru. Celkové nařízení vytváří klíčový základ pro ochranu výrobních kapacit a zaměstnanosti v Evropě. Zákon s jasnou definicí „evropského vozidla“ slibuje řešení nekalé soutěže, ale účinnost nařízení při stimulaci místní výroby by mohla být ohrožena bez důkladného posouzení důvěryhodných obchodních partnerů.

Návrh zavádí tříúrovňovou definici pro evropská vozidla, která nařizuje montáž vozidel v Unii, okamžitý 70% limit místního podílu pro automobilovou výrobu v regionu a specifický 50% limit pro kritické komponenty, který má být zaveden tři roky po zveřejnění.

„Zákon o zákon o urychlení průmyslu představuje klíčový okamžik pro evropský dodavatelský řetězec automobilového průmyslu. Stanovením prahových hodnot pro místní obsah a kritické komponenty Evropská komise řeší obavy dodavatelů, kteří čelí nekalé konkurenci. Podporujeme ambice Komise dodržovat své závazky vůči mezinárodním obchodním partnerům, ale je zde riziko ohrožení



účinnosti opatření, která jsou výslovně zaměřena na pobídky k evropské výrobě. Nyní vyzýváme Evropský parlament a Radu, aby posoudily důvěryhodné obchodní partnery, aby se zabránilo obcházení předpisů, a urychleně přijaly tento návrh, aby našemu průmyslu poskytly jistotu, kterou potřebuje k investicím a prosperitě,“ uvedl generální tajemník CLEPA Benjamin Krieger.

Pečlivé posouzení, založené na objektivních kritériích a přísných mechanismech vymáhání, je nezbytné pro udržení propojených dodavatelských řetězců a zároveň pro zamezení jakéhokoli rizika obchodních mezer. Musíme i nadále bdít nad tím, jak se nakládá s dovozem ze třetích zemí, abychom zajistili rovné podmínky a garantovali, že legislativa dosáhne svůj zamýšlený cíl, kterým je

ochrana evropských kritických výrobních kapacit.

CLEPA zdůrazňuje, že rozsah politiky musí zůstat široký. Aby se skutečně urychlil přechod a podpořila evropská průmyslová základna, měla by se na většinu nových vozidel vztahovat evropská pobídka. Omezení těchto pobídek výhradně na veřejné zakázky výrazně oslabí dopad politiky.

Měli bychom se také vyhnout roztržitému přístupu. Zákon o urychlení průmyslu by měl stanovit jasné propojení mezi definicí vozidel způsobilých pro veřejné zakázky, jiné formy veřejné podpory a vozidla způsobilá pro super kredity. Stanovení jednotné definice zjednoduší postupy a poskytne spolehlivé vodítko pro obchodní plánování.

CLEPA je i nadále odhodlána v nadcházejících měsících úzce spolupracovat s politiky na upřesnění těchto detailů a zajištění toho, aby konečná legislativa účinně podpořila evropský automobilový průmysl.

Ilustrační foto:
Mercedes-Benz

Stalo se...

ALCAR BOHEMIA DOVOZCEM PNEUMATIK DUNLOP

Alcar Bohemia nabízí sortiment předních značek litých kol AEZ, Dotz a Dezent, ocelových kol pro osobní a lehká užitková vozidla Alcar Stahrad a Alcar Hybridrad, kol pro nákladní automobily a kompletní nabídku systémů TPMS pro osobní i nákladní vozidla a motocykly. Kromě toho je importérem do ČR pneumatik Falken koncernu Sumitomo. V roce 2026 společnost Sumitomo Rubber Industries odkoupila od Goodyear Tire and Rubber Company práva na distribuci osobních pneumatik značky Dunlop v Evropě, Severní Americe a Oceánii. Jako partner společnosti Sumitomo v ČR se dovozcem a distributorem pneumatik Dunlop v České republice stává Alcar Bohemia. Alcar Bohemia má v ČR silné zázemí a zkušený tým. Značka Dunlop se zde navíc může opírat o kvalitní a rychlou evropskou logistiku značky Falken. Díky tomu je Alcar schopen nabídnout trhu nejen další špičkový produkt, ale i odpovídající zákaznický servis a profesionální lokální podporu.



ŠPIČKOVÁ PÉČE O VOZY ROLLS-ROYCE

Spoolečnost Rolls-Royce Motor Cars Prague v Praze-Strašnicích slavnostně otevřela nové centrum servisních služeb Ownership Services Centre. Modernizované zázemí je první svého druhu v Evropě a nachází se u showroomu otevřeného v roce 2024. Nové servisní prostory poskytují moderní a luxusní prostředí, které zákazníkům, jejich osobním řidičům či správcům a kurátorům privátních sbírek nabízí zcela výjimečný zážitek, který je spojený s vlastnictvím vozů Rolls-Royce. Původní dílna prošla kompletní proměnou architektonického uspořádání a technické infrastruktury. Prostor byl výrazně rozšířen, aby pojmula servisní zařízení pro automobily

s elektrickým i spalovacím motorem. Servisní experti procházejí průběžným náročným kvalifikačním programem v sídle Rolls-Royce v anglickém Goodwoodu. Výjimečnou službou je načtení stavu vozidla z diagnostiky všech 56 jednotek ve vozidle na dálku do centrály v Goodwoodu. Servis poté dostává veškeré informace jako by auto bylo v dílně a může předem připravit vše potřebné.



NOVÉ AERODYNAMICKÉ KOLO PRO AFTERMARKET

Ronal Group rozšiřuje svou nabídku pro aftermarket o pětipaprskové kolo R72. Spojuje aerodynamický design s vysokou užitnou hodnotou v každodenním provozu. Představuje atraktivní produkt pro moderní segmenty vozidel. Charakteristickým prvkem kola R72 je plně integrovaný aerodynamický prstenec s drážkovanou strukturou. Tento prvek je pevně začleněn do kola a dynamicky protínán paprsky. Aerodynamické řešení může přispět ke snížení turbulence vzduchu a ke zlepšení jízdních vlastností. R72 využívá moderní výrobní technologie. Použití technologie Undercut umožňuje cílené odstranění nepotřebného materiálu za paprsky. Tím se snižuje hmotnost při zachování vysoké nosnosti, což umožňuje použití také u SUV a výkonnějších vozidel. Kolo R72 je k dispozici v rozměrech 8,0x19" a 8,5x20" s pětišroubovým uchyacením. Díky široké kompatibilitě – mimo jiné s řadou elektromobilů a SUV – nabízí široké možnosti využití a prodeje.



TOP AUTOSERVIS 2025

Generali Česká pojišťovna v prostorách Art Restaurant Mánes v Praze uspořádala slavnostní vyhlášení k 4. ročníku projektu TOP Autoservis, kde ocenila 20 nejlepších partnerských autoservisů za rok 2025. Pojišťovna se 1770 provozovny disponuje nejširší sítí smluvních autoservisů v ČR. Během roku 2025 Generali Česká ve spolupráci se smluvními servisy vyřešila 123 000 pojistných událostí za téměř 4,5 miliardy Kč. V hodnocení autoservisů pojišťovna celoročně sledovala řadu parametrů. Mezi ty hlavní patřily kvalita a rychlost opravy související s digitalizací procesů a také transparentnost i automatizace vyřízených pojistných událostí. Mezi dlouhodobě sledovaná kritéria patří spokojenost zákazníků se servisem a míra využití digitalizace a automatizace v komunikaci s pojišťovnou. Zástupci oceněných partnerských servisů převzali prestižní Certifikát kvality a mohou spolu s certifikátem využívat značku TOP Autoservis i ve svých marketingových aktivitách. Pro klienty je to jasným signálem, že se při řešení pojistné události mohou v daném servisu spolehnout na kvalitní, rychlé a profesionální služby.



DIAGNOSTICKÉ SETY ATEQ PRO TPMS V E-SHOPU FERDUS

Nové zboží v nabídce firmy FERDUS – jediného českého výrobce pneuservisních opravných materiálů a producenta dílenských strojů. Posílení se tentokrát dočkalo portfolio z oblasti systémů monitorování tlaku v pneumatikách. Konkrétně se jedná o trojici diagnostických sad ATEQ VT47, V57 a V67. První dvě jsou kompaktní – tzv. jednoruční s tlačítkovým ovládním, třetí model vsází na ergonomii tabletu a dotyk. Z výše uvedeného vyplývají také rozdíly ve velikosti, hmotnosti, rozlišení displeje a kapacity baterie. Další odlišnosti jsou v možnostech OBDII připojení. VT47 má základní funkce, V57 pokročilé a nejvyšší V67 disponuje komplexní paletou SW dovedností. Co naopak pro všechny tři novinky platí

společně, že nabízí 100 % kompatibilitu při programování, čtení a aktivaci. Shodná je rovněž jazyková podpora a využívané frekvence.



LAUFENN PŘEDSTAVUJE LETNÍ PNEUMATIKU S FIT 2

S novou pneumatikou S Fit 2 uvádí značka Laufenn na trh novinku, která kombinuje spolehlivý výkon s vysokou efektivitou a dlouhou životností. Zároveň naplňuje kvalitativní standardy společnosti Hankook. Nová pneumatika je prvním modelem značky Laufenn, který evropští výrobci vozidel používají jako originální výbavu. Laufenn S Fit 2 je k dispozici v 94 rozměrech od 15" do 20" nebo ve verzi S Fit 2 pro SUV v rozměrech od 16" do 20". Pneumatika Laufenn S Fit 2 byla vyvinuta speciálně pro evropský trh a podrobně testována, aby se vyrovnala s různorodými podmínkami v Evropě. Nabízí stabilní výkon a potřebnou přilnavost pro rychlé průjezdy zatáčkami na rozpáleném asfaltu, spolehlivé jízdní vlastnosti v dešti a komfortní a tichou jízdu ve městě.



Náklady na opravy rostou

Analýza škod společnosti CG Car-Garantie Versicherungs ukazuje, že náklady na opravy stouply už na víc než 760 eur (18 660 Kč) – význam elektrické soustavy dále roste.

Nedávno zveřejněný výzkum Německého svazu pojišťoven (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft) prokázal výrazný nárůst cen náhradních dílů a hodinových sazeb. Aktuální analýza škod společnosti CG Car-Garantie Versicherungs-AG nyní potvrzuje již dříve obávaný trend: dlouhodobě rostoucí náklady na opravy vozidel pokračovaly nepřetržitě i v roce 2025 a v uplynulém roce dosáhly nové rekordní úrovně.

Vzhledem k geopolitickým nejistotám a hospodářským výkyvům nepřekvapuje, že se průměrné náklady na opravy v roce 2025 opět výrazně zvýšily – s částkou okolo 764 eur (18 860 Kč) leží nad úrovní 718 eur (17 630 Kč) z předchozího roku. Tento další cenový skok navazuje na vývoj, který již v roce předtím vedl k mimořádnému nárůstu.

Jako každý rok analyzovala Car-Garantie milion ukončených záruč-

ních smluv pro nová a ojetá vozidla aby stanovila průměrné náklady na opravy a identifikovala hlavní trendy ve frekvenci škod a ve výši škodných událostí. Výsledky ukazují, že zatímco výrazný nárůst nákladů je na jedné straně důsledkem globálních hospodářských problémů, rostoucí technologická složitost moderních vozidel současně zvyšuje celkové zatížení. Elektrické systémy, elektronické řídicí jednotky a široká škála technicky náročných komponent reagují na poruchy velmi citlivě a opravy jsou proto stále náročnější.

Majitelé vozidel reagují na rostoucí náklady stále citlivěji: podle nejnovějších údajů z DAT-Reportu 2026 uvádí 60 %, že kvůli vysokým cenám navštěvují autoservisy méně často. Obchod tak přichází nejen o výnosy v důsledku nižší vytiženosti dílen, ale zároveň klesá i spokojenost zákazníků a jejich loajalita. O to důležitější je nabídnout zákazníkům možnost, jak se proti těmto nákladům chránit.

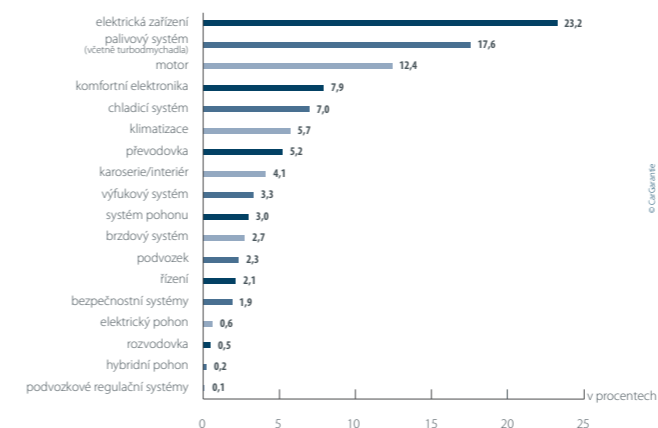
Elektrická zařízení nejdražší a nejčastěji poruchovou skupinou dílů

U ojetých vozidel zůstává motor i nadále nejnákladnější skupinou dílů: jeho podíl na celkové částce za likvidaci škod činí v roce 2025 24,2 %, a tedy pod hodnotou předchozího roku (26 %). Palivový systém včetně turbodmychadla následuje se 17,2 % (předchozí rok: 17,7 %), zatímco elektrická zařízení stoupají z 12,9 % na 13,6 %.

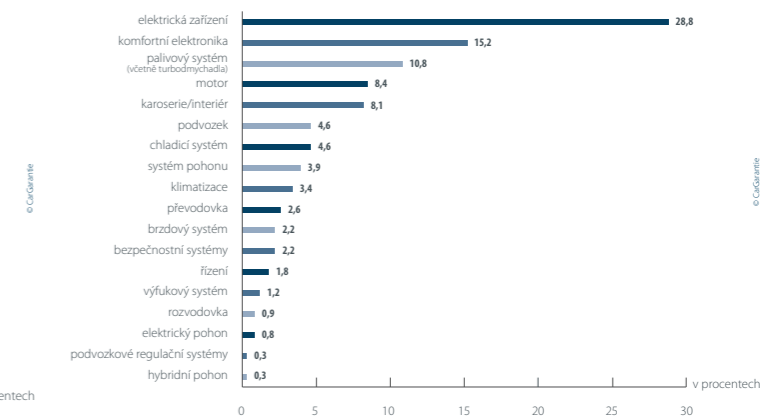
U nových vozidel je trend posledních let ještě výraznější: elektrická zařízení dosahují v roce 2025 podílu 19,3 % a poprvé předstihují motor. Motor klesá na 16,9 % (předchozí rok: 18,4 %) a zaujímá druhé místo, následovaný palivovým systémem s 13,4 % (předchozí rok: 15,5 %).

Také u četnosti škod se potvrzuje známý obraz. Elektrická zařízení zůstávají u nových i ojetých

OBRÁZEK 3: ČETNOST ŠKOD – OJETÉ VOZY



OBRÁZEK 4: ČETNOST ŠKOD – NOVÉ VOZY



vozidel nejčastěji postiženou konstrukční skupinou. U ojetých vozidel stoupá její podíl z 21,5 % na 23,2 %, zatímco u nových vozidel dosahuje 28,8 %, tedy výrazně víc než v předchozím roce (26,1 %).

Zvyšující se náchylnost elektrických systémů potvrzuje vývoj prognózovaný již v minulých letech: s rostoucí složitostí roste náročnost oprav i pravděpodobnost výskytu poruch. U ojetých vozidel zaujímá druhé místo palivový systém včetně turbodmychadla s 17,6 % (předchozí rok: 18,2 %), u nových vozidel komfortní elektronika s 15,2 % (předchozí rok: 14,9 %). Třetí místo u ojetých vozidel připadá motoru s 12,4 % (předchozí rok: 13,5 %), zatímco u nových vozidel palivový systém s 10,8 % (předchozí rok: 12,9 %).

Čas vzniku škody zůstává stabilní

Časový průběh vzniku škod se v roce 2025 výrazně nemění. U ojetých vozidel došlo ve 27,5 % případů ke škodám během prvních 5000 km (předchozí rok: 27,1 %), zatímco 20,0 % škod bylo zaznamenáno až po více než 25 000 km (předchozí rok: 21,0 %). Po časové stránce vzniká u ojetých vozidel 26,7 % škod až po více než 360 dnech (předchozí rok: 25,8 %).

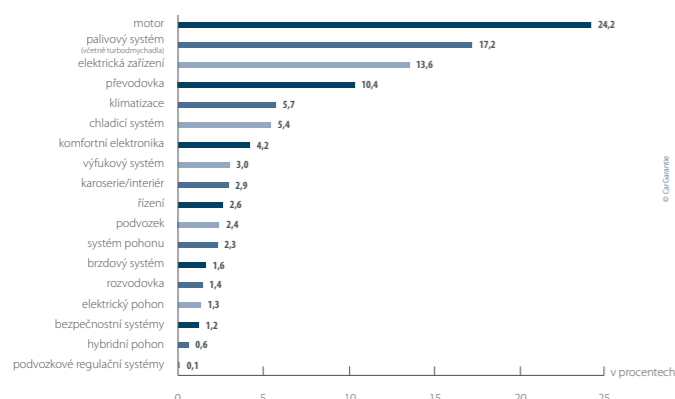
Význam ochrany před riziky

Dr. Marcus Söldner, předseda představenstva CarGarantie k tomu uvedl: „Vývoj potvrzuje naše očekávání. Již v uplynulých letech bylo zřejmé, že se náklady na opravy budou dále

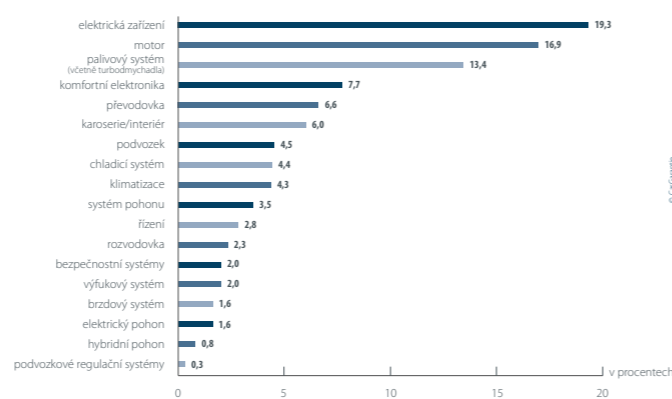
zvyšovat v důsledku globální hospodářské situace, mezinárodních krizí a stále složitější automobilové technologie. Skutečnost, že nyní překračujeme hranici 760 eur (18 660 Kč), podtrhuje, jak silně se tyto vzájemně se prolínající vlivy promítají do automobilového průmyslu. V dohledné době přitom zatím není patrné žádné výrazné uvolnění situace. O to důležitější je důsledná ochrana před těmito riziky – jak pro obchodníky, tak pro koncové zákazníky a zákazníky. Záruční a pojištění nákladů na opravy od CarGarantie představují stabilní řešení, která pomáhají tlumit rostoucí náklady a zároveň podporují dlouhodobou spokojenost zákazníků.“

Foto a grafy: CarGarantie

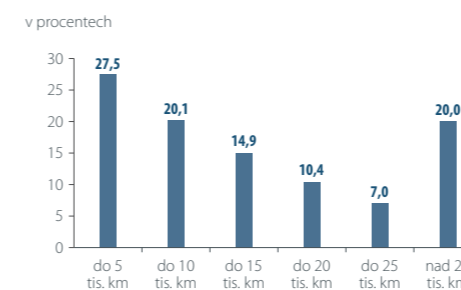
OBRÁZEK 1: POJIŠTNÉ PLNĚNÍ – OJETÉ VOZY



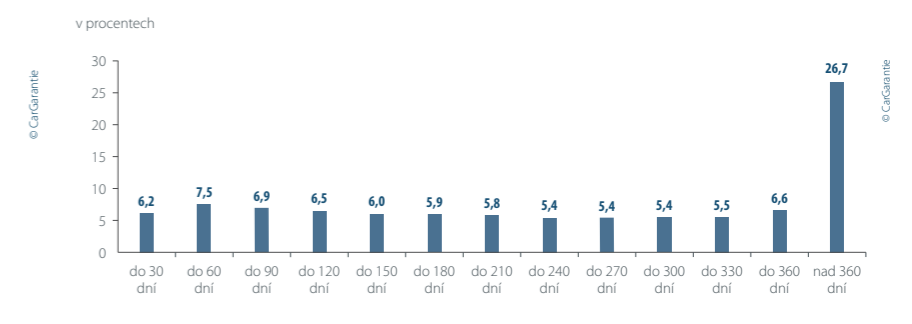
OBRÁZEK 2: POJIŠTNÉ PLNĚNÍ – NOVÉ VOZY



OBRÁZEK 5: ROZDĚLENÍ PODLE POČTU NAJETÝCH KILOMETRŮ U OJETÝCH VOZŮ



OBRÁZEK 6: PŘEHLED PODLE OKAMŽIKU VZNIKU ŠKODY (POČET DNÍ) U OJETÝCH VOZŮ



Víc elektromobilů, víc poruch

Počet poruch aut nadále roste. Německý automobilový klub ADAC musel v roce 2025 poskytnout pomoc ve 3,7 milionech případů. Nejčastější příčinou byla vadná baterie. ADAC zasahoval u více než 50 000 poruch elektromobilů.

V průměru ADAC přijímá hlášení o poruše každých devět sekund. V loňském roce asistenční služba ADAC reagovala na 3 691 813 hlášení poruch, což bylo o 60 000 (1,6 %) víc než v roce 2024. Rekordním dnem byl 29. prosinec s 18 588 hlášeními. Leden byl co se týče poruch s 356 847 hlášeními nejrušnějším měsícem.

Stejně jako v předchozích letech byly nejčastější příčinou poruch problémy se startovacími bateriemi ve 45,4 % případech (2024: 44,9 %) následované závadami v řídicí jednotce motoru

nebo vysokonapěťovém systému (vstřikování, zapalování, senzory) ve 21,8 % případů. Další příčiny jsou v elektrických systémech (generátor, startér, elektrický systém, osvětlení) 10,4 %, pneumatiky 8,9 %, klíčky/zámky/imobilizéry 6,8 % a ostatní 6,7 %.

S rostoucím počtem elektromobilů na silnicích a jejich stářím roste i počet poruch elektromobilů: 50 445 výjezdů se týkalo čistě elektrických vozidel, což představuje nárůst o 15 % oproti roku 2024 (43 678). Zde byla nejčastější příčinou v přibližně polovině všech případů vadná nízkonapěťová baterie.

Také vozy s plug-in hybridním pohonem se loni také častěji porouchaly: asistenční služba u nich zasahovala 59 985x, což představuje nárůst o 13 % oproti předchozímu roku.

Počet závad na jízdních kolech se v roce 2025 zvýšil o zhruba 15 % na 19 455 případů. V téměř třech čtvrtinách (72 %) všech výjezdů byl důvodem výjezdu servisu defekt pneumatiky. Celkově od spuštění asistenční služby pro jízdní kola v polovině roku 2022 dokázal ADAC na místě opravit přibližně 58 000 jízdních kol.

ADAC ve své zprávě o asistenčních službách za rok 2025 zaznamenal výrazný nárůst digitálních tísňových volání: Počet poruch nahlášených prostřednictvím aplikace nebo webové aplikace se ve srovnání s rokem 2024 zvýšil o 16 % a dosáhl 695 520.

S 22,7 miliony členů je ADAC podle vlastních údajů v současnosti největším autoklubem v Evropě. Poruchy pro jeho členy řeší 1700 „Žlutých andělů“ asistenční služby ADAC spolu s 550 partnerskými společnostmi s dalšími 5000 vozidly.



Foto:
ADAC

Strašák jménem poškození

Jak se připravit na vrácení vozu po leasingu a předejít skrytým poplatkům?

Jedním z nejčastějších strašáků kolem leasingu je nejistota spojená s vrácením vozu po skončení smlouvy. Lidé se bojí skrytých poplatků, přísných kontrol a nejasných pravidel. Starosti z navrácení jsou přitom obvykle zbytečné. Alespoň u Volkswagen Financial Services: Od podzimu roku 2025 totiž jeden z předních poskytovatelů mobility zákazníkům nabízí tzv. předprohlídku u partnerské společnosti DEKRA, která vyčíslí i částku za případnou opravu.

Vrácení vozu je ve Volkswagen Financial Services standardizovaný proces, kde obě strany vědí co čekat. S běžným opotřebením se počítá. Zákazníci navíc mohou nyní využít režim tzv. předprohlídky.

„Aby se předešlo nepředvídatelným problémům při vrácení vozu VWFS, nabízíme předprohlídku u partnerské společnosti DEKRA. Až dosud se zákazník dozvěděl, která

poškození jsou akceptovatelná a která už ne. Nově vyčíslujeme i částku, kolik by případná oprava stála,“ vysvětluje Radek Jandásek, vedoucí remarketingu ve Volkswagen Financial Services.

Díky této službě si zákazník může v klidu a s předstihem nechat opravit všechna poškození, která by po vrácení vozidla nemusela být akceptována. Ve výsledku to znamená, že zákazník bude nyní moci využít dva principy. První, kdy dostane výčet akceptovatelného a neakceptovatelného poškození na konci smlouvy a druhý, kdy bude dopředu přesně vědět kolik stojí oprava jednotlivých typů poškození. Tato předprohlídka stojí 920 Kč.

Využití klasických předprohlídek, které stojí 605 Kč, za poslední dva roky poměrně výrazně vzrostlo. „Přes 20 % klientů tuto možnost využije. Od spuštění nabídky předprohlídky s celkovým vyčíslením vidíme pozvolný růst.



Věříme, že tuto službu do budoucna zákazníci ocení,“ říká Jandásek.

„Z celkového počtu 1683 vrácených vozů v posledním období bylo pouze 14 % vyhodnoceno jako vozidlo s neakceptovatelným poškozením. Obavy tak v drtivé většině případů nejsou na místě,“ doplňuje Radek Jandásek.

Zákazník navíc při převzetí nového vozidla dostává Manuál řidiče, kde jsou přesně uvedeny normy opotřebení a poškození. Dopředu tak zná hranici, do jaké míry je poškození přijatelné, a kdy už nikoliv.

„Na základě naší analýzy víme, že asi 84 % lidí vrátí auto s akceptovatelným poškozením, co se týče exteriéru,“ podotýká Jandásek.

Z pohledu vnějšího poškození jsou obvyklé škrábance (65 %), jamky (39 %), případně defekty od odletujícího kamene (25 %). Poškození interiéru jsou méně častá, obvyklé je opotřebení a škrábance, přičemž 92 % z nich je akceptovatelných. Nejčastěji se vnější poškození objevuje na čelním skle a zadním nárazníku. V interiéru to bývá volant a potah sedadla řidiče, tedy místa, která jsou nejvíce namáhána.



Foto:
VWFS

Utěrka, kterou lze používat znovu a znovu

Společnost Mewa nastavuje standardy pro větší udržitelnost díky svému systému opakovaně použitelných čisticích utěrek v neustálém oběhu.



Komplexní služba společnosti Mewa: servisní řidič dodává čisté utěrky v hermeticky uzavřeném kontejneru SaCon a odváží použité

Poskytovatel textilních služeb Mewa ukazuje, jak prakticky začlenit principy cirkulární ekonomiky do průmyslu. Jeho systém opakovaně použitelných utěrek umožňuje až 50 použití jedné utěrky v uzavřeném cyklu, včetně dodávky, vyzvednutí a profesionálního zpracování. Toto řešení snižuje množství odpadu, šetří zdroje a zjednodušuje každodenní provoz.

Společnost Mewa v současné době vypere více než 1,2 miliardy utěrek ročně, což je obrovské množství, které si na první pohled lze jen těžko představit. Z utěrek vypraných za pouhou jednu hodinu by se dala postavit věž vysoká přibližně 137 metrů – stejně vysoká jako budova s více než 40 patry. Toto číslo ukazuje skutečný rozsah průmyslového praní, které je nezbytnou činností, často však zůstává bez povšimnutí, ačkoli je klíčové pro každodenní fungování tisíců podniků.

Cirkulační systém, který šetří zdroje

Jak zajistit čistotu v dílnách, výrobních provozech a tiskárnách bez velkého množství odpadu? Řešením je udržitelný cirkulační systém Mewa. Odolné čisticí utěrky, navržené pro maximální účinnost podle použití a materiálu, se po použití svážejí, perou v přísně kontrolovaném procesu a znovu připravují, aby mohly být znovu dodány a cyklus mohl začít nanovo.

Tento model umožňuje, aby každá utěrka prošla až 50 pracovními cykly, což snižuje množství odpadu, šetří náklady a přináší měřitelnou udržitelnost.

„Naše čisticí utěrky jsou příkladem toho, jak recyklační procesy vytvářejí skutečnou přidanou hodnotu, a to jak pro podniky, tak pro životní prostředí. Dokazují, že šetření zdrojů nemusí být složité, ale díky dobře navrženému servisu se dá zcela přirozeně integrovat do každodenní práce,“ vysvětluje Antonín Krejčí, jednatel společnosti Mewa v České republice.

Pro odvětví s vysokými nároky

Ať už v automobilovém průmyslu, při zpracování kovů nebo v polygrafii, zkrátka všude tam, kde jsou oleje, barvy, maziva nebo kovové částice součástí každodenního provozu. Utěr-



Správná utěrka pro každou činnost: vysoce kvalitní utěrky, které lze prát a opakovaně používat až 50x

ky Mewa se vyznačují vysokou savostí a odolností. Služba zároveň zajišťuje stálý přísun utěrek, eliminuje potřebu skladování a přenáší na poskytovatele služby povinnosti v oblasti ochrany životního prostředí související s kontaminovanými čisticími materiály.

utěrka po praní neprojde kontrolou, zpětnou přepravu a dodávku čistých utěrek. Podniky se nemusí starat o nákup utěrek, jejich skladování ani likvidaci jednorázových materiálů pro použití a získávají tak cenný čas pro svou hlavní činnost.

Nižší náklady – vyšší efektivita

Společnost Mewa se postará o celý proces: dodávku čistých utěrek ve speciálně vyvinutých bezpečnostních kontejnerech SaCon, sběr použitých utěrek, profesionální praní, kontrolu kvality, výměnu v případě, že

Udržitelnost, která se vyplatí

Systém opakovaného použití nejenže přispívá k ochraně životního prostředí, ale přináší i ekonomické výhody. Jeho pozitivní účinky jsou prokazatelné: nižší spotřeba zdrojů, méně emisí CO₂ a výrazně menší množství odpadu.



Čisticí utěrky s výrazným přínosem pro udržitelnost, kvalitu, zjednodušení provozu a jeho bezpečnost

Malá utěrka s velkým účinkem

To, co se může zdát nenápadné, může mít v konečném důsledku velký vliv: optimalizují se procesy, šetří se zdroje a zjednodušují se postupy. Se společností Mewa je možné dosáhnout udržitelnosti v průmyslovém čištění bez velkých gest. Recyklační systém nabízí inteligentní řešení, která mají velký dopad na podniky v zdánlivě malých oblastech každodenní práce.

Foto:
MEWA

Porazte horko s AVA

Nečekejte až na první vlnu veder, ale připravte se na klima sezónu již nyní jako proaktivní dílny a distributoři. V AVA věříme v plánování dopředu, připravenost a chytrý prodej. Volbou AVA si vybíráte partnera, který udrží vaše podnikání v chodu a vaše zákazníky cool s řešeními, která kombinují efektivitu, spolehlivost a pohodlí. Pomáháme dílnám nejen reagovat na poptávku, ale také ji předvídat, abyste byli vždy o krok napřed.



V této klimatizační sezóně nereagujte jen na horko. Skladujte chytrě, plánujte efektivně a poskytněte výjimečný servis s AVA.



Správné produkty ve správný čas

Nejchytřejší profesionálové v oblasti klimatizací vědí, že mít správné produkty ve správný čas má velký význam. Sortiment AVA je postaven na skutečné poptávce na trhu. S více než 3 000 referencemi klimatizací pokrývajících přes 16 250 čísel originálních dílů se můžete zaměřit na rychle se prodávající produkty, které zvyšují obrát a nezvyšují skladové zásoby. Každý díl je navržen pro spolehlivý výkon, snadnou montáž a dlouhou životnost, což vám dává jistotu pro servisní práci. S AVA máte vždy díly, které potřebujete, když je potřebujete.

Montáž bez stresu s chytrým clever fit

Montáž komponentů klimatizace by měla být hladká, kompletní a efektivní. Koncept Clever Fit od společnosti AVA zajišťuje, že každá sada obsahuje vše potřebné pro úspěšnou montáž. O-kroužky, spony a pouzdro jsou úhledně zabaleny v jedné krabici připravené k použití. Nemusíte se zbytečně věnovat shánění dalších dílů a ztrácet čas. Pracovní postup je zefektivněn, efektivita se zvyšuje a spokojenost zákazníků roste. Clever Fit je perfektním příkladem toho, proč je AVA chytrou volbou pro dílny po celé Evropě, díky

čemuž je každá práce rychlejší, jednodušší a bez stresu.

Chytré nástroje, spolehlivý servis

Správné plnění klimatizačních systémů je zásadní pro výkon i bezpečnost. Vyhledávač olejů a chladiv AVA je snadno použitelný online nástroj, který vám sdělí přesný typ a množství chladiva pro každé vozidlo. Tento nástroj eliminuje odhady, zajišťuje správné plnění systému a zvyšuje profesionalitu servisu. V kombinaci s naší podporou a odbornými znalostmi umožňuje vašemu týmu pracovat chytřeji.

BUĎTE V KLIDU. BUĎTE CHYTRÍ.

KLIMATIZAČNÍ
SYSTÉM

VYLEPŠENÝ VÝKON

Zajistěte si spolehlivé chlazení s kvalitními náhradními díly AVA pro klimatizace. Naše optimalizovaná řada včetně kompresorů, kondenzátorů, výparníků a dalších – je navržena pro perfektní přizpůsobení a účinnost, čímž prodlužuje životnost klimatizačních systémů.

S AVA získáte chytrá řešení, která zajišťují správný výkon a jízdní komfort.

3.000+

Číslo produktů
v sortimentu

16.250+

Pokrývající
OE čísla
v sortimentu

CHYTRÁ VOLBA



NEJLEPŠÍ
POMĚR K
CENĚ



OSVĚDČENÝ PARTNER
V OBLASTI TEPELNĚHO
SYSTÉMU



VYSOCE
KVALITNÍ DATA



TECHNICKÉ
ZNALOSTI



OPTIMALIZOVANÝ
SORTIMENT
PRODUKTŮ



KVALITNÍ
DÍLY



VYHLEDÁVAČ OLEJE A
CHLADIVA

Naskenujte QR kód a během několika sekund získáte perfektní náhradní díl pro vaše vozidlo.



CHYTRÉ DOPLŇKY - Rychlá a snadná montáž! Krabice obsahuje veškeré potřebné příslušenství.



Refinity & ScanR: Digitální revoluce v lakovnách

Správný odstín napoprvé, bez stresu a bez plýtvání.

Trh prošel zásadní změnou – rychlost, přesnost a digitalizace se stali rozhodující konkurenční výhodou. Lakovny už nemají čas ztrácet hodiny hledáním odstínu, opakovaným mícháním nebo nekonečnou administrativou. BASF přichází s řešením, které tyto problémy eliminuje už u zdroje: digitální platforma Refinity a nový fotospektrometr ScanR. Refinity není jen další software. Je to systém, který propojuje technologii, efektivitu a moderní workflow.

Jedna platforma – všechna klíčová řešení pohromadě: koloristika, skladové hospodářství, vedení zakázek a školicí materiály.



Digitální mozek lakovny: Refinity

Refinity využívá jednoduchý princip: jedno přihlášení, jedno prostředí, žádné instalace. Lakovna tak získá kompletní řízení pracovního procesu – od identifikace odstínu, přes plánování zakázky, až po skladové hospodářství a objednávky materiálu.

Praktický příklad využití v lakovně:

1. Lakýrník najde odstín u auta – v telefonu. Vyhledá odstín podle kódu a uloží ho do cloudu.

2. V míchárně se odstín automaticky zobrazí v PC. Bez opisování, bez papírů, bez chyb.

3. Systém sám navrhne potřebné množství barvy podle typu karoserie.

Díky tomu lakovna zrychlí proces míchání a eliminuje ztráty způsobené nadbytečně namíchanou barvou.

Sklad, zakázky, objednávky – vše pod kontrolou

Refinity umožňuje sledovat zakázky, řídit zásoby i objednávat materiál z jakéhokoli místa: v lakovně, kanceláři, hospodě i na zahradě. Každý, kdo je do zakázky zapojen – lakýrník, mistr, technik, skladník nebo vedoucí – vidí proces podle svého oprávnění. Refinity dokáže také sledovat produktivitu lakovny pomocí ukazatelů výkonu, počítat hodnoty VOC a zajistit zabezpečené ukládání dat do cloudu bez nutnosti instalace.

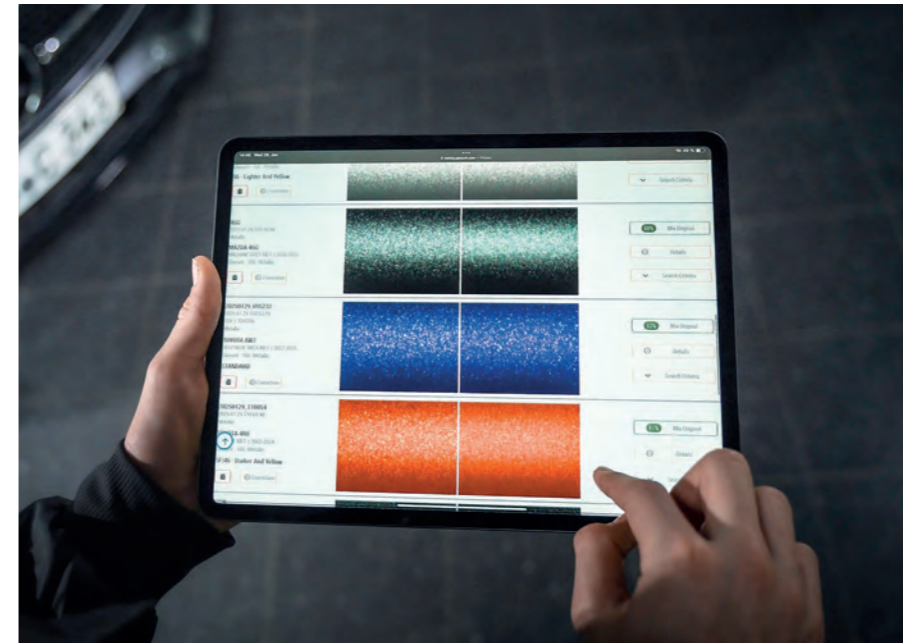
Spektrofotometr ScanR

Nový ScanR posouvá koloristiku na vyšší úroveň. Jedná se o nejrychlejší zařízení pro měření barev na trhu bez kompromisů v nejvyšší kvalitě.



Hlavní přednosti:

- 5 měření během 30 sekund (6 sekund jedno místo)
- ergonomie → měření jednou rukou
- Wi-Fi, dokovací stanice, jednoduché ovládání
- detekce škrábanců, možnost měřit na jiném „nepoškozeném místě“
- malý otvor → usnadnění měření disků, malých dílů, příslušenství



Odstín vidíte, nejen odhadujete

ScanR převádí naměřené hodnoty ΔL , Δa , Δb do vizuální informace. Ukáže, kde odstín leží vůči originálu,

a vyhodnotí, zda lze stříkat na hranu / plast / nutné rozstříknutí. Dříve byla taková funkce dostupná pouze u zařízení s cenou přes 800 000 Kč. Dnes je dostupná běžným lakovnám.

Výsledky, které lakovny oceňují

- méně oprav a přestřiků
- výrazně kratší čas realizace
- snížení ztrát materiálu
- profesionální výsledek bez kompromisů

Refinity + ScanR mění způsob práce lakoven: od „hledání odstínu“ k „jistotě odstínu“. Digitalizace není budoucnost, digitalizace je konkurenční výhoda dneška. Refinity a ScanR jsou řešení, která umožňují lakovnám pracovat rychleji, s nižšími náklady a s odstínem, který sedí napoprvé.

Chcete Refinity vidět přímo v provozu? Kontaktujte společnost Toplac pro domluvu prezentace přímo ve vaší lakovně a možnost vyzkoušet ScanR v reálném provozu.

Text: **Linda Doležalová**
Foto: **Toplac**

OPRAVTE, NEMĚŇTE!

Dostupné ve verzi VAS pro síť VW.



Carbon®



Jarní Road Show garážového vybavení LKQ

Společnost LKQ uspořádala v největších městech ČR tradiční jarní Road Show garážového vybavení, kde předvedla novinky z garážové techniky se skvělými cenovými nabídkami. Návštěvníci si vše mohli přímo na místě vyzkoušet a otestovat.

Největší tuzemský dodavatel náhradních dílů a příslušenství společnost LKQ pro své partnery a zákazníky připravila

další ročník své tradiční jarní Road Show. První ze série přehlídek garážového vybavení proběhla v Praze 5 u pobočky LKQ v Jeremiášově ulici. Předvedeno bylo víc než 300 akč-

ních produktů a spousta novinek ze světa garážové techniky a vybavení. V letošním roce byl při Road Show kladen důraz především na dvě oblasti – přípravu nezávislých

autoservisů na postupující elektrifikaci automobilů, přinášející rostoucí zájem především ze strany firemních flotil, a vybavení pro kalibrace snímačů pro asistenční systémy řidiče ADAS.

Zajímavou nabídkou pro stavební rekonstrukce byla i nabídka 3D vizualizace servisu a samozřejmě nechyběly ani přihlášky ke školení v rámci LKQ Academy.

Speciálně pro Prahu byl k vidění a poslechu vůz, s nímž legendární závodníci Tom a Tim Coronelové absolvovali Rallye Dakar pod záštitou značky Emove, jejíž produkty byly na akci také k vidění.

Co zajímavého bylo při jarní Road Show k vidění?

- Dvoulouповý zvedák 4,2 t s variabilními rameny
- Myčka XTON Master Cleaner 1000 – výkonný průmyslový čistič motorových dílů
- Mobilní zvedací stůl 1 t
- Kompletní pneuservisní vybavení Hofmann, Ravaglioli a Starline
- Nové generace plniček klimatizací Texa a Ecotechnics
- Špičkové 3D geometrie John Bean a Ravaglioli



- Nářadí pro práci na elektro a hybridních vozidlech
- Speciální přípravky pro opravy motorů, brzd a podvozků
- Plničky ATF pro servis automatických převodovek
- Zařízení pro kalibrace kamer a radarů (ADAS)

- Diagnostiky schopné pracovat se zabezpečenými systémy vozidel (SGW, SFD aj.).

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

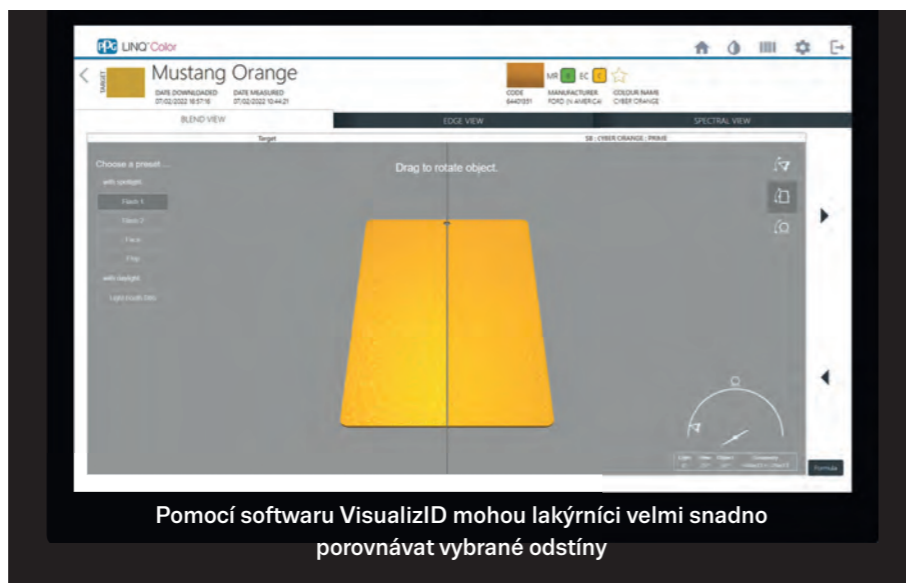


Použití digitálních technologií v lakovně a karosárně

Firma AutoFit působí na českém trhu od roku 1992 jako přední dodavatel lakovacích materiálů a vybavení lakoven a karosáren v rámci celé České republiky. Ve své každodenní praxi zavádí inovativní produkty, zařízení a systémy, které pomáhají provozům zrychlovat pracovní procesy, zkracovat technologické časy, snižovat spotřebu materiálů i energetické náklady.

Digitalizace se dnes stává běžnou součástí moderních lakoven i karosáren a výrazně mění způsob, jakým se opravy vozidel provádějí. Jedním z nejvyužívanějších řešení v lakovnách je ucelený digitální ekosystém PPG LINQ. Ten propojuje pokročilý hardware, software a služby prostřednictvím

Automatické zařízení MoonWalk přesně dávkuje jednotlivé pigmenty dle zadané receptury



Pomocí softwaru VisualizID mohou lakýrníci velmi snadno porovnávat vybrané odstíny

cloudové platformy a umožňuje jednoduchou digitalizaci stávajících procesů oprav. V praxi lakovny díky tomuto systému pracují rychleji, přesněji a s menší chybou, což se přímo promítá do vyšší efektivity celého provozu.

Jednotná digitální platforma v praxi

Základem každodenní práce lakoven se stává kombinace nástrojů, jako jsou VisualizID, DigiMatch a automatické míchací zařízení



Měření barvy spektrofotometrem DigiMatch trvá méně než 30 sekund

MoonWalk. Tyto technologie se běžně používají společně při vyhledávání správné receptury odstínu. Lakýrníci tak minimalizují potřebu nástřikových karet, omezují množství odpadu a výrazně šetří čas.

MoonWalk: automatizované míchání barev

Automatické míchací zařízení MoonWalk představuje samostatné, ale plně integrovatelné řešení v rámci digitálního ekosystému. Lze jej propojit s výše uvedenými technologiemi, čímž dochází k dalšímu zefektivnění celého procesu míchání barev a zvýšení přesnosti. V praxi jsou tyto automaty již více než šest let úspěšně využívány našimi zákazníky, kde dlouhodobě potvrzují svou

spolehlivost a přínos zejména při úspoře času a materiálu.

VisualizID: přesná vizualizace odstínu

Software VisualizID lakýrníci aktivně využívají při hledání správného odstínu. Díky 3D zobrazení, virtuálnímu domíchávání a simulaci různých světelných podmínek mohou okamžitě porovnávat varianty barev bez nutnosti fyzických testů. Tento přístup eliminuje metodu pokus–omyl, urychluje rozhodování a snižuje náklady na materiál.

DigiMatch: rychlé a přesné měření

Spektrofotometr DigiMatch se stal standardním nástrojem pro přesnou identifikaci barev. V praxi umožňuje během několika desítek sekund změřit odstín pomocí víceúhlového snímání a okamžitě jej porovnat s databází. Díky mobilitě a jednoduchému ovládání jej lakýrníci používají přímo na pracovišti bez nutnosti složitého zaškolení.

LINQ Color a MagicBox: propojení a automatizace

Software LINQ Color umožňuje správu barev a bezdrátové odesílání



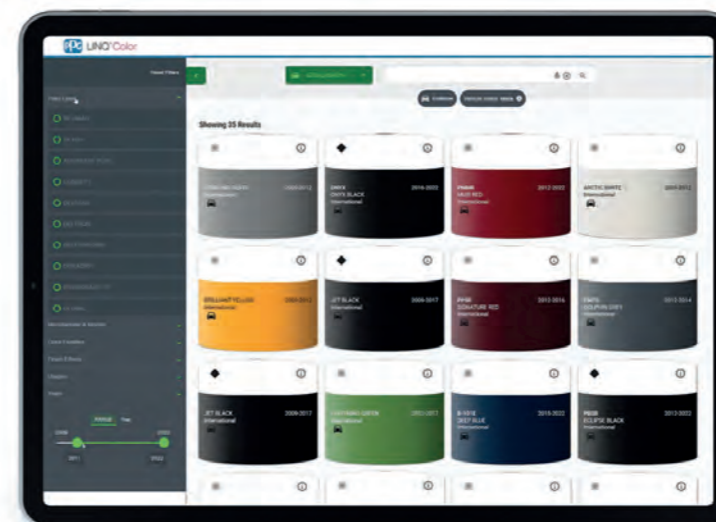
Inteligentní bodová svářečka GYSPOT PTI GENIUS automaticky nastavuje parametry svařování pro přesné spojování ocelových plechů

receptur přímo do míchacích zařízení. Lakovny jej běžně využívají i mimo míchárnu – například přímo u vozidla. Ve spojení se zařízením MagicBox dochází k plné automatizaci procesu míchání barev. MagicBox navíc upravuje receptury podle aktuálních podmínek, jako je teplota či vlhkost, což zajišťuje maximální přesnost výsledku.

Digitální technologie v karosárnách: řešení od GYS

Digitalizace se dnes běžně uplatňuje také v karosárnách, kde provozy aktivně využívají pokročilé svařovací a opravárenské systémy, například od společnosti GYS. V praxi karosárny často pracují s bodovými svářečkami řady GYSPOT řady PTI, například s modelem GYSPOT PTI GENIUS. Tento typ zařízení umožňuje automatické nastavení svařovacích parametrů podle typu materiálu a tloušťky plechu, což výrazně zjednodušuje práci obsluhy a zároveň zajišťuje vysokou kvalitu a opakovatelnost svarů i u moderních vysokopevnostních karosérií.

Aplikace LINQ Color zjednodušuje proces identifikace barvy





Zařízení MagicBox nahrazuje počítač v míchárně barev

Karosáři tak nemusí složitě nastavovat jednotlivé hodnoty – zařízení pracuje v automatických režimech, které optimalizují celý proces svařování. Současně umožňuje ukládání dat o provedených opravách, což usnadňuje kontrolu kvality i zpětnou dohledatelnost zakázek.

Vedle těchto pokročilých systémů se v každodenním provozu využívají také spottery a opravárenské sety pro vyrovnávání deformací, například modely z řady GYSPOT EXPERT nebo GYSPOT PRO, které umožňují rychlé opravy karoserií bez nutnosti demontáže dílů. Kombinace těchto

technologií přináší karosárnám vyšší produktivitu, standardizaci pracovních postupů a celkově efektivnější provoz.

Digitalizace jako standard moderního provozu

Použití digitálních technologií v lakovnách a karosárnách dnes není výjimkou, ale standardem. Provozy, které tyto nástroje aktivně využívají, získávají konkurenční výhodu v podobě rychlejších oprav, nižších nákladů a vyšší kvality práce. Digitalizace navíc přináší lepší přehled o zakázkách, snadnější sdílení informací a celkově efektivnější řízení provozu.

Moderní lakovny a karosárny tak postupně přecházejí na plně propojené digitální prostředí, které jim umožňuje reagovat na rostoucí požadavky trhu i zákazníků.

www.autofit.cz/eshop.autofit.cz

Goodyear na českém trhu rozšiřuje nabídku pneumatik Cooper

Po nedávném převzetí výrobce s víc než 110letou tradicí společnost Goodyear rozšiřuje evropský sortiment značky Cooper o kompletní nabídku letních, celoročních a zimních pneumatik, které se pro evropský trh vyrábějí v evropských závodech Goodyearu.

Pneumatiky Cooper jsou dobře známé americkým řidičům, pro něž mnoho desetiletí představují spolehlivou alternativu ve středním cenovém segmentu. Jeden z průkopníků amerického pneumatikářského průmyslu s historií od roku 1914 se za víc než 110 let své existence proslavil zejména pneumatikami pro off-roady a SUV a vypracoval do pozice pátého největší amerického výrobce pneumatik s 10 výrobními závody po celém světě. Od roku 2021 je součástí koncernu Goodyear, který nyní široký sortiment pneumatik Cooper uvádí i na český trh.

Pro evropské trhy se pneumatiky Cooper vyrábějí v Evropě v továrnách Goodyearu s využitím jeho technologií a testování. Do značné míry vycházejí z typů prémiové značky Goodyear, ale jde o poněkud levnější variantu. Do jisté míry tak převzou roli značky Dunlop, kterou převzala japonská společnost Sumitomo. Cooper je v majetku Goodyearu, a proto nyní plně staví na této značce.

Letní pneumatiky Cooper se vyznačují asymetrickým dezénem s žebry, vícesložkovou vyváženou

pryžovou směsí a optimalizovanou konstrukcí kostry. Díky tomu nabízejí všestranné užité vlastnosti při optimálním vyvážení přilnavosti, pohodlí a hlučnosti. Jejich běhoun se opotřebovává rovnoměrně a poskytují vysokou energetickou účinnost a efektivní brzdění na mokru.

Goodyear uvádí na trh i celoroční pneumatiky All Season značky Cooper. Charakterizují je 3D lamely, robustní kostra a rozšířená kontaktní plocha, což dohromady zaručuje účinné brzdění ve všech ročních obdobích, optimalizovanou ovladatelnost v různých silničních podmínkách a vysoký nájezd.

Pro aktuální sezonu tvoří nabídku pneumatik značky Cooper pro český trh celkem 162 skladových položek v rozměrech od 14" do 21" a 83 polo-

žek celoročních pneumatik v rozměrech od 14" do 20".

Cooper má v USA vynikající pověst v segmentu 4x4, SUV a terénních pneumatik. Pneumatiky řady Discoverer jsou oblíbeným obutím mnoha amerických pick-upů. Pro milovníky terénní jízdy jsou v České republice dostupné i off-road pneumatiky Cooper z výroby na americkém kontinentu.

„Po spojení s koncernem Goodyear získal Cooper přístup k výzkumným centřům, testovacím okruhům a technologiím jednoho z největších výrobců pneumatik na světě. Představuje zajímavou alternativu k prémiovým značkám za rozumnější cenu, ale s pokročilejšími technologiemi a kvalitnějším zpracováním než u standardních zástupců tohoto segmentu. Proto jsme je rádi zařadili do své nabídky,“ uvedl Petr Dvořák, marketing manažer e-shopu Pneumatiky.cz, který je největším online prodejcem značky Cooper v České republice.



Celoroční pneumatika Cooper All Season

Letní pneumatika Cooper Summer

Text: Vladimír Rybecký
Foto: Goodyear

autofit
SPECIALISTA NA LAKOVÁNÍ



DIGITÁLNÍ NÁSTROJE PRO LAKOVNY A KAROSÁRNY



Automat na dávkování receptur MOONWALK



Digitální Ecosystém PPG LINQ™



Inovativní automat na míchání barev MIX'N'SHAKE™



Digitální měření geometrie HUNTER

www.autofit.cz
eshop.autofit.cz

Valeo



Přejděte na automatické převodovky s odbornými znalostmi Valeo v oblasti originálních výbav

Automobilový trh čelí zásadnímu posunu. Vzhledem k tomu, že se v evropském vozovém parku dále rozšiřují vozidla s automatickým řazením a auta s hybridním nebo elektrickým pohonem, servisy a distributoři se stále častěji potýkají se složitými systémy automatických převodovek.

Společnost Valeo je již víc než 90 let v čele vývoje technologií převodovek. Od výroby své první spojky v roce 1932 až po dnešní pokročilé automatické převodovky a elektrifikovaná pohonná ústrojí se Valeo neustále přizpůsobuje potřebám trhu. Technologie automatických převodovek Valeo se dnes montují do více než 60 milionů vozidel po celém světě, což podtrhuje její dlouhodobou pozici na trhu s převodovkami.

Od spojek ke kompletním automatickým systémům

Globální přechod od ručně řazených k automatickým převodovkám zásadně změnil technické požadavky nezávislého trhu s náhradními díly. Dnešní profesionální opraváři potřebují integrované systémy s certifikací OE, které zachovávají původní výkon a pohodlí vozidla.

Uznání díky oceněným inovacím

Odborné znalosti společnosti Valeo v oblasti technologií automatických převodovek jsou pravidelně uznávány automobilovým průmyslem prostřednictvím významných mezinárodních ocenění. Společnost Valeo získala cenu Automotive News PACE Award za svůj kyvadlový dvouhmotový setrvačnick (DMF) 2. generace,

který je všeobecně považován za měřítko pro inovace hnacích ústrojí.

Tato technologie zlepšuje komfort a odolnost hybridních a elektrických vozidel tím, že reguluje hluk, vibrace a hysterezi pomocí principů odstředivého kyvadla. Jeho optimalizovaná konstrukce také přispívá ke snížení spotřeby materiálu v souladu s dlouhodobým plánem společnosti Valeo k dosažení uhlíkové neutrality.

Komplexní nabídka systémů automatických převodovek

Nabídka společnosti Valeo pokrývá klíčové technologie automatických převodovek současně:

Dvouspojkové systémy:

v suchém i mokřem provedení s přidruženými dvouhmotovými setrvačnickami

Měníče točivého momentu:

pro plynulý přenos točivého momentu v automatických převodovkách

Elektrická čerpadla oleje:

podporují mazání a chlazení v moderních hnacích ústrojích

Aktuátory řazení a převodovek:

zajišťují plynulé a spolehlivé řazení



Renovace jsou v jádře strategie prodeje na aftermarketu

Aby bylo zajištěno, že i složité a materiálově náročné technologie dostanou svůj druhý život, spustila společnost Valeo program „I Care for the Planet“ („Záleží mi na planetě“). Tato iniciativa je navržena tak, aby snížila dopad aktivit na aftermarketu na životní prostředí, a renovace jsou klíčovým řešením pro cirkulární ekonomiku. Vzhledem k vysoké technické složitosti si společnost Valeo pro uvedení své první repasované dvojité mokré spojky pro osobní automobily vybrala právě segment automatických převodovek.

Zaměřením se na tyto high-tech systémy poskytuje společnost Valeo pro trh dostupnější řešení a zároveň drasticky snižuje spotřebu surovin (opětovné použití využívá až 80 % materiálů) a poskytuje výkon ekvivalentní originálním výrobcům.

Tento závazek byl nedávno oceněn na veletrhu EQUIP AUTO Paris 2025, kde společnost Valeo získala cenu International Automotive Innovation Grand Prix za repasovanou dvojitou mokrou spojku DQ250. Toto ocenění, které oslovuje vozový park přibližně pěti milionů vozidel v Evropě, dokazuje, že repase jsou nyní high-tech řešením kombinujícím výkon na úrovni originálních dílů s udržitelností a hodnotou. S více než 40 lety zkušeností v oblasti repase přináší Valeo na trh s automatickými převodovkami průmyslové znalosti.

Kombinací desetiletí tradice se současnými high-tech řešeními představuje Valeo posíleného partnera pro éru automatických převodovek.

Detekční rám Fastlign plus s modulárním příslušenstvím automaticky identifikuje poškození pomocí pokročilých technologií umělé inteligence

S umělou inteligencí do nové dimenze autoopravárenství

Společnost Servind ve svém tréninkovém karosářském centru CAR-O-LINER v Nučicích uspořádal prezentaci novinek pro karosárny, lakovny a mechanické dílny CARBODY EXPERT SHOW 2026.

Mezi provozovateli autoservisů roste zájem o kvalitní vybavení zefektivňující jejich činnost

a umožňující realizovat náročnější zakázky. Tomu vyšla vstříc jarní akce společnosti Servind CARBODY EXPERT SHOW 2026, která se konala v moderním tréninko-

vém karosářském centru CAR-O-LINER v Nučicích. Návštěvníci se zde mohli seznámit s novinkami v nabídce a pořídit si je za mimořádně výhodné akční ceny.



Mobilní karosářský zvedák Car-O-Liner



Energy hnízdo umožňuje mít vše potřebné po ruce bez rizika náhodného poškození karoserie



Profesionální designový dílenský nábytek DEA Italian Worklab



Spolu s tím, jak se stále víc stírá hranice mezi specializovanými provozny na opravy karoserií a autolakýrnické práce a mechanickými dílnami ale i pneuservisy, tak se i rozšiřuje nabídka společnosti Servind. Proto prezentovala nejen karosářský zvedák, ale i víceúčelový dílenský nábytek DEA Italian Worklab s rozvody elektrické energie, olejů a vzduchu nebo energy hnízda s přívody elektrické energie a stlačeného

vzduchu a připojením diagnostiky. Prezentovali se i dodavatelé dílenského vybavení, u něhož je patrný stále větší příklon k akumulátorovému nářadí. Stále významnější roli hraje i speciální vybavení pro servis a opravy elektrifikovaných vozidel s vysokonapětovými systémy, takže ani to zde nemohlo chybět.

Významnou roli při školení specialistů na opravy karoserií hrají opravy hliníkových karoserií. Servind nedáv-

no spolupracoval na rozsáhlém školení pro značku Mercedes-Benz, ale hliníkové díly se stále častěji objevují i u levnějších modelů automobilů. Práce s hliníkem vyžaduje speciální vybavení včetně odsávání, protože směs hliníkového prachu se vzduchem tvoří výbušnou směs.

Hlavní novinkou, kterou Servind předvedl svým obchodním partnerům, byl detekční rám FASTLIGN plus společnosti BL Innovare, skenující karoserii během průjezdu vozidla, ideálně při vjezdu do dílny. Ve spojení se softwarem Inspection One pomocí pokročilých technologií s využitím umělé inteligence okamžitě identifikuje nejen nejběžnější poškození, ale i okem prakticky neodhalitelné odchylky geometrie vozidla. Upozorněním na problémy, a to i teprve vznikající, poskytuje servisu příležitost získávat nové zakázky transparentním způsobem, ale také eliminuje případné reklamace zánem stavu vozidla při jeho vstupu do dílny. Indikace, že je vše v pořádku, je rovněž předpokladem i pro správnou funkci systémů asistence řidiče ADAS. Zařízení poskytuje příležitost získat nové zakázky, ale samozřejmě jen v případě, že je servis dokáže seřízením geometrie nebo opravou panelů karoserie využít.



Ukázka oprav hliníkových dílů karoserie

Text: Vladimír Rybecký
Foto: Vladimír Rybecký

Spolupráce Servind a Global Repair Centres

Společnosti Servind a Global Repair Centres navázaly spolupráci v oblasti lakování.

Servind, česká a slovenská jednička v oblasti autoopravárenského lakování, podepsal smlouvu se společností Global Repair Centres, která je součástí mezinárodní pojišťovací skupiny Vienna Insurance Group (VIG), patřící k významným hráčům v oblasti prodeje a servisu vozů Škoda, Kia, Renault, Hyundai, Volvo a Volkswagen v České republice. Zástupci obou společností se sešli v Tuchoměřicích, aby podepsáním smlouvy oficiálně potvrdili začátek pětileté spolupráce s následnou opcí na další dva roky.

„Potěšilo nás, že jsme byli v roce 2025 osloveni k účasti v tendru pro oblast dodávek lakovacích materiálů a kompletního spotřebního materiálu do sítě poboček Global Repair Centres. Ihned jsme se pustili do práce a v rámci naší nabídky jsme odprezentovali nejenom osvědčené produktové portfolio, které pomáhá lakovnám řešit jejich každodenní pracovní výzvy, ale připojili i komplexní balíček služeb a poradenství, který

se zaměřuje na zvýšení profitability a průchodnosti zakázek dílnou díky optimalizaci celkového pracovního procesu a vybavení,“ říká David Bártek, jednatel společnosti Servind.

„Součástí dvoukolového výběrového řízení bylo nejen předložení vlastní cenové nabídky, ale také praktická ukázka aplikace lakovacích materiálů s důrazem na rychlost, spotřebu, přesnost koloristiky, uživatelskou přívětivost a celkovou efektivitu. V rámci výběrového řízení jsme provedli návrh na komplexní procesní audit a další související opatření na jednotlivých provozovnách, která by se měla realizovat v dalších krocích spolupráce. Mezi ně patří technická podpora při přechodu ze stávajících lakovacích materiálů na náš nejpokrokovější vodou ředitelný systém Standoblue, optimalizace a nastavení pracovních postupů, kontinuální vzdělávání a trénink zaměstnanců, sjednocení procesu na lakovnách všech poboček a celkově se zaměřit na ekonomiku provozu,“ doplňuje Zdeněk Chlubna, oblastní manažer Moravy, který v rámci Servindu koordinoval přípravu a průběh výběrového řízení.

„Naším prvořadým cílem bylo sjednotit kvalitu a procesy napříč celou skupinou Global Repair Centres, což je v rámci našich autorizovaných servisů značek Škoda, VW, Kia, Hyundai, Renault, Dacia a Volvo naprosto klíčové. Proto jsme vypsali náročné dvoukolové výběrové řízení. Zatímco v prvním kole byla rozhodujícím faktorem cena, ve druhém už jsme



Zleva jednatel Global Repair Centres Marcel Slouka a jednatel společnosti Servind Ing. David Bártek

hodnotili stabilitu a hloubku procesů dodavatele. Společnost Servind nás přesvědčila tím, že u nich nekupujeme pouze barvy, ale celý koncept a metodiku lakování. Jako jednička na českém trhu s dlouhou historií a přímým doporučením od výrobců automobilů nám Servind dává jistotu, že naše lakování posuneme do 21. století. Díky jejich pravidelným modernizacím a aktualizacím procesů budeme schopni garantovat špičkový standard u všech našich značek i v budoucnu,“ uvádí jednatel společnosti Global Repair Centres Marcel Slouka.

„Velice si vážíme, že se společnost Global Repair Centres rozhodla pro spolupráci s námi. Vlastně teprve teď pro nás nastává ta nejdůležitější fáze. Naší prioritou je rychlý a bezproblémový přechod na naše lakovací materiály a další produktové portfolio, které nahradí dřívější mix značek a produktů na jednotlivých pobočkách. Děkujeme za důvěru a věříme, že naplníme vysoké očekávání našeho nového zákazníka,“ dodal Bártek.

Foto:
Servind



Zleva Ing. Libor Holý a Marcel Slouka (Global Repair Centres) a Ing. David Bártek (Servind)

Cebia nově nabízí kontroly technického stavu

Cebia nově nabízí profesionální fyzické kontroly ojetých vozidel. Cílem CarAuditu je nezávislé prověření aktuálního technického stavu vozidla a odhalení závad či neodborně opravených havárií a poškození.

Díky síti profesionálních techniků si zákazníci mohou nechat zkontrolovat jakékoli vozidlo v České republice a také v Německu. Prověřuje se až 270 kontrolních bodů – od diagnostiky řídicích jednotek přes měření tloušťky laku až po stav podvozku na zvedáku (je-li k dispozici). Detailní zprávu dostanou zákazníci do 48 hodin od online objednání. Součástí služby CarAudit je zhodnocení stavu vozidla a doporučení či nedoporučení ke koupi. V případě elektroaut a plug-in hybridů si lze přiojednat také podrobnou analýzu stavu akumulátoru včetně kontroly reálného dojezdu.

„Prověření historie vozidla by mělo být vždy prvním krokem, ale uvědomujeme si, že je před koupí potřeba znát také aktuální technický stav vozidla a kvalitu případných oprav po

škodných událostech. Proto nabízíme profesionální a nezávislé prověření, díky němuž odhalíme technický stav a zákazníkovi můžeme říci, co je případně potřeba u vozidla opravit. Skryté závady mohou někdy vyšplhat až do statisíců korun,“ upozorňuje ředitel společnosti Cebia Martin Pajer.

V rámci CarAuditu se technik zaměřuje na všechny klíčové oblasti, tedy karoserii, rám, lak, motor, převodovku, podvozek, elektroniku i interiér. Součástí je také diagnostika řídicích jednotek a zkušební jízda. Nedílnou částí reportu jsou i fotografie a videozáznam, kdy technik natočí vůz zvenku i zevnitř, často za chodu motoru. Při videozáznamu se zaměřuje na potenciální místa poškození a zprostředkovává dojmy, které fotografie nemusí plně zachytit.

Kontroly se provádí jak v autobazarech, tak u soukromých majitelů,



na parkovišti nebo v servisu. Kontrolují se vozy po celé České republice i v Německu.

„Spolupracujeme pouze s profesionálními technikami, kteří mají dlouhodobou praxi s inspekcí ojetých vozů. Každý z nich prochází kontrolou kvality a pracuje podle jednotné metodiky. Naším cílem je férovost a transparentnost. Poctivá kontrola, která pomůže zákazníkům koupit dobré auto. Nezávislé fyzické kontroly technického stavu vozidel před koupí jsou dalším důležitým krokem společnosti Cebia ke kultivaci trhu s ojetými auty,“ říká dále Martin Pajer.

CarAuditu se dělá pro zákazníka, ne pro prodejce. Výsledkem je detailní digitální zpráva o aktuálním stavu vozu.

Foto:
Cebia



Bez průběžného vzdělávání nelze udržet kvalitu ani efektivitu provozu

Společnost Interaction nedávno oslavila významné výročí. O tom, jak se v novém moderním areálu postupně proměňuje její činnost jsme si povídali s jejím výkonným ředitelem Ing. Martinem Písaříkem, MBA.

Opravy karoserií jsou efektivní při využití nejmodernějších technologií, jejichž pořízení je ale poměrně drahé. Jaký je přístup vašich zákazníků při nákupu těchto technologií?

„Z našich zkušeností zákazníci dnes k nákupu moderních technologií pro opravy karoserií přistupují výrazně racionálněji než v minulosti. Vzhledem k vyšší pořizovací ceně už nejde o impulzivní rozhodnutí, ale o pečlivě zvažovanou investici. Klíčovým faktorem je návratnost, tedy jak technologie ovlivní rychlost opravy, kvalitu výstupu a celkovou produktivitu provozu. Zákazníci si zároveň stále více uvědomují, že bez odpovídajícího technologického vybavení dnes držet krok s vývojem vozidel ani s požadavky majitelů vozových parků, pojišťoven a výrobců. Proto roste zájem o řešení, která jim umožní pracovat efektivněji, minimalizovat prostoje a zároveň garantovat vysoký standard opravy. Z naší nabídky se zaměřujeme na manažerské SW, míchací systémy a lakovací technologie, které zkracují proces opravy a snižují spotřebu energií, nebo na materiály nové generace, které umožňují rychlejší aplikaci a lepší výslednou kvalitu. Pro menší a rychlejší opravy se opět vrací UV materiály.“

Jaké moderní technologie doporučujete pro menší lakovny a servisy?

„U menších lakoven a servisů vždy doporučujeme dívat se na technologie optikou reálného provozu, tedy co jim skutečně zrychlí práci, sníží náklady a zároveň udrží kvalitu opravy na požadované úrovni. Z naší praxe se osvědčuje zaměřit na tři základní oblasti. První je správně zvolený lakovací systém a materiály. Moderní opravárenské materiály umožňují rychlejší aplikaci, kratší časy schnutí a menší spotřebu. To je pro menší provozy zásadní. My jako výhradní distributor výrobků Spies Hecker vidíme, že kvalitní lakovací systém je často nejrychlejší cesta ke zvýšení produktivity.“

Druhá oblast je sušení a vytvrzování. Menším servisům nedává vždy smysl investovat do velkých a nejmodernějších hi-tech technologií, ale velmi dobře fungují lokální sušiče nebo efektivní sušiče technologie. Ty výrazně zkracují dobu opravy.“

Třetí oblast je základní vybavení lakovny a její organizace. Kompaktní lakovací kabiny, dobře navržená přípravná pracoviště nebo kvalitní příslušenství mají často větší dopad než velké investice. Interaction



dodává kompletní vybavení lakoven od kabin přes příslušenství až po mycí zařízení, a právě u menších zákazníků se zaměřujeme na to, aby jednotlivé prvky fungovaly jako celek. Co je ale možná ještě důležitější, je správné nastavení procesu a vyškolení personálu. I jednodušší technologie může být velmi efektivní, pokud je správně používána. Proto klademe velký důraz na školení, poradenství, technickou podporu a návrh fungujícího provozu jako celku.“

Shrnuto: menším lakovnám nedoporučujeme nejmodernější a nejdražší řešení, ale chytře poskládanou kombinaci kvalitních materiálů, efektivního sušení a dobře navržené-



ho vybavení, která jim přinese rychlou návratnost a stabilní kvalitu práce.“

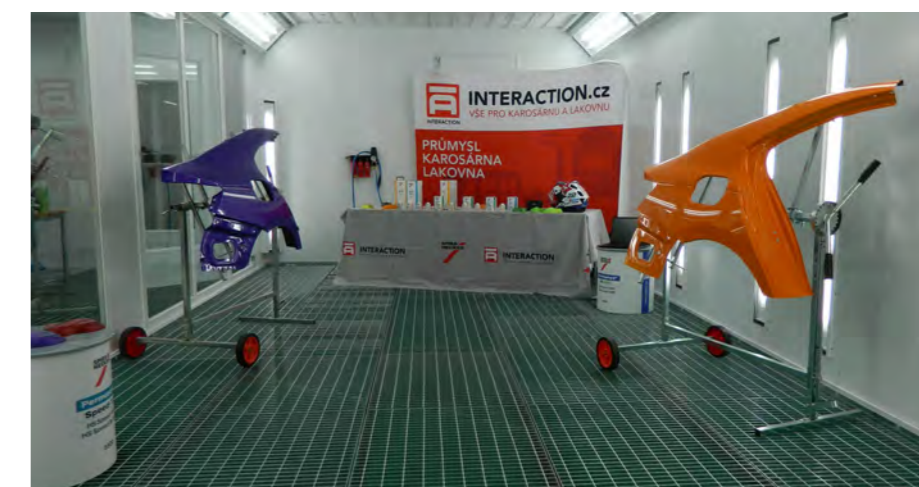
Připravujete standardy lakoven a karosáren pro importéry vozidel. Můžete nám upřesnit tuto činnost? Objevují se zájemci o tuto činnost i ze strany nově přicházejících značek na český trh?

„Ano, tohle je jedna z oblastí, kde se naše role, díky profesionálnímu personálu a zkušenostem, v posledních letech výrazně posunula. Už nejsme jen dodavatelem materiálů a technologií, ale velmi často vystupujeme jako odborný partner pro importéry při nastavování standardů lakoven a karosáren. V praxi to znamená, že pomáháme definovat, jak má autorizovaný servis vypadat – od technologického vybavení přes procesy až po kvalitu práce. Pohybujeme se v každodenním provozu lakoven, takže dokážeme standard nastavit realisticky – nejen podle požadavků výrobce, ale i s ohledem na ekonomiku a fungování konkrétního trhu a značky.“

Co se týče zájmu, tak ano – velmi výrazně ho vnímáme i ze strany nově vstupujících značek na český trh. Ty často přicházejí bez kvalitativních požadavků na servis a opravy a hledají partnera, který jim pomůže rychle a správně nastavit kvalitu oprav v servisní síti. Pro tyto značky

je klíčové rychle vybudovat kvalitní autorizovanou síť, zajistit jednotný standard napříč servisy a mít jistotu, že opravy budou odpovídat požadované kvalitě. A právě tady dává naše role největší smysl – jsme schopni propojit požadavky výrobce s realitou a kvalitou českého trhu a pomoci standard nejen navrhnout, ale i reálně jej zavést. Nejde jen o technologii, ale o kompletní nastavení fungování lakoven a karosáren v rámci autorizované sítě. A to je oblast, kde dnes vidíme velmi silnou poptávku u etablovaných importérů i u nových značek.“

Jaký je zájem o školení, která pořádáte? Jak se mění se jejich zaměřením?



„Zájem o školení je dlouhodobě velmi silný a v posledních letech bych řekl, že ještě roste. Důvod je jednoduchý: technologie i materiály se vyvíjejí tak rychle, že bez průběžného vzdělávání dnes nelze udržet kvalitu ani efektivitu provozu. Pro nás je vzdělávání jednou ze základních součástí služby. Máme vlastní školicí střediska, vlastní know-how a školení poskytujeme po celé republice, a to jak pro jednotlivé lakýrníky, tak pro celé týmy nebo management provozů. Co se ale výrazně změnilo, je zaměření školení. Dříve byla školení zaměřena hlavně na aplikaci materiálů, tedy jak správně lakovat, jak používat produkty nebo technologie. To samozřejmě zůstává, ale dnes to tvoří jen část celku. Dnes vidíme tři hlavní směry: technologie a nové materiály, efektivita a řízení provozu a digitalizace a práce s daty. S nástupem řešení, jako jsou Phoenix nebo Drivus, se do školení dostává i oblast softwaru a řízení zakázek. Zákazníci chtějí umět pracovat s daty, sledovat výkonost a rozhodovat se na základě reálných čísel, ne odhadu. Celkově se tedy školení posunula od „řemeslné dovednosti“ ke komplexnímu řízení lakovny jako celku. A právě to je důvod, proč o ně mají zákazníci stále větší zájem, protože jim nepřinášejí jen znalost technologie, ale reálný dopad na jejich byznys. Samostatnou kapitolou je rekvalifikace, kterou pod akreditací MŠMT již roky vypisujeme je o ni opravdu enormní zájem.“

Stalo se...

PŘICHÁZÍ ELEKTRICKÁ TOYOTA HILUX

Toyota v ČR spustila předprodej plně elektricky poháněného modelu Hilux. Cena začíná na 1 315 000 Kč bez DPH. Čistě elektrická varianta pick-upu je vhodná zejména pro uživatele, kteří se pohybují na kratší vzdálenost nebo v uzavřených areálech, typicky pro těžbařské či důlní nebo zemědělské společnosti, které využijí výhody elektrického pohonu s nižšími náklady na provoz. Pohon 4x4 sestává z přední a zadní nápravy eAxe s točivým momentem 205 N.m vpředu a 268,6 N.m vzadu. Poskytuje výkon až 144 kW (196 k). Elektrický Hilux je vybaven systémem Multi-Terrain Select, který přizpůsobuje výkon měnícím se terénním podmínkám pomocí brzdění a regulace točivého momentu. Akumulátor má kapacitu 59,2 kWh pro kombinovaný dojezd 257 km. DC nabíjení lze výkonem až 125 kW. Užitečné zatížení je až 715 kg, možnost tažení brzděného přívěsu dosahuje hmotnosti 1600 kg. Předprodej modelu Toyota Hilux BEV byl již zahájen.



NOVÉ VOJENSKÉ NÁKLADNÍ VOZIDLO DAF CF MILITARY

Na veletrhu BEDEX 2026 v belgickém Bruselu se představilo logistické vozidlo DAF CF Military ze společného projektu firem DAF Trucks, českých společností Tatra Trucks a Tatra Defence a nizozemské firmy VDL Groep. DAF Trucks ve spolupráci s Tatra Trucks prostřednictvím její dceřiné společnosti Tatra Export v minulých letech uspěla ve výběrovém řízení belgické armády na logistická a speciální vozidla a dodala jí stovky vozidel DAF CF Military v provedeních 4x4 a 8x8, která vznikla na platformě Tatra Phoenix. Na tento úspěch navazuje nový projekt těžkého vojenského logistického vozidla DAF CF Military na podvozku modelové řady Tatra Phoenix 6x6 s pancéřovanou kabinou s vysokým stup-

něm balistické i protiminové odolnosti. Tatra Trucks má na starosti dodávky podvozků s centrální nosnou rourou a nezávisle zavěšené vzduchem odpružené polonápravy. DAF Trucks dodá pohonný systém a standardní kabiny. Tatra Defence poskytne technologické know-how pro výrobu pancéřovaných kabin, zatímco belgická dceřiná společnost VDL Groep zajistí výrobu dílů a finální montáž vozidel v Belgii



FORD PRO PŘEDSTAVUJE NOVÝ TRANSIT CITY

Ford Pro rozšiřuje řadu modelů Transit o pátý model Transit City z čínské produkce dlouholetého partnera Fordu JMC. Jde o elektricky poháněnou dodávku navrženou speciálně pro potřeby firem a provozovatelů služeb v městském prostředí. Nabídne tři karosářské verze, dojezd 254 km a užitečné zatížení až 1275 kg. Vůz by měl být lehčí a tím i agilnější v městském provozu než dvoutunové dodávky. Přední kola pohání elektromotor s výkonem 110 kW (150 k) napájený LFP akumulátorem s kapacitou 56 kWh. Ford Pro očekává, že náklady na údržbu při náročném městském provozu mohou být o 40 % nižší než u srovnatelné dodávky na naftu. Ford Pro by mělo zveřejnit ceny koncem dubna a plánuje otevřít objednávky ve 2. čtvrtletí. Výroba bude zahájena koncem června a první vozy by se měly v centrech Transit objevit na přelomu října a listopadu.



SPOTŘEBA CNG A LNG V DOPRAVĚ STAGNUJE

Spotřeba CNG a LNG v dopravě v roce 2025 meziročně klesla o 4 % na 96,59 milionu m³ a trh dál stagnuje. Energetici varují: bez podpory pořízení nových vozidel nevrstou. Hlavní bariérou není infrastruktura, ale pomalá obnova vozového parku, která brání růstu poptávky po (bio)metanu. Svaz energetiky ČR (SEČR) společně s Českým plynárenským svazem (ČPS) upozorňují, že současná úroveň spotřeby neodpovídá trajektorii potřebné pro plnění klimatických a dekarbonizačních cílů České

republiky v dopravě. V České republice je v provozu 1920 autobusů na CNG či bioCNG, zatímco cílový stav pro rok 2030 počítá s 2530 vozidly. V segmentu LNG tahačů je v provozu 200 vozidel, přičemž Národní akční plán počítá se 4000 vozidly do roku 2030. Bez obnovy vozového parku nelze očekávat růst poptávky po plyných palivách ani naplnění evropských cílů podle směrnice RED III. Biometan má v české energetice výrazný potenciál, ale jeho širšímu využití brání současné nastavení podpory pro bioplynové stanice, omezený přístup biometanových stanic k plynárenské infrastruktuře, vysoké investiční náklady na připojení a omezená dostupnost organických odpadů jako vstupní suroviny.



AUTOdealers

Nejrychlejší zprávy z trhu nových aut

autodealers.cz

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

Daimler Truck Česká republika zhodnotil rok 2025

Značka Mercedes-Benz obhájila prvenství v registracích nákladních automobilů nad 6,5 t v České republice. Servisní síť značky Mercedes-Benz Trucks dosáhla velmi dobré výkony a její rozvoj pokračuje otevřením kompletně nových servisních i prodejních míst.

Sít devíti prodejních míst a 19 servisních lokací společnosti Daimler Truck Česká republika má za sebou úspěšný rok. V roce 2025 bylo v ČR nově registrováno celkem 8530 nákladních automobilů nad 6,5 t, tedy o 140 vozidel méně, než v roce 2024. Z toho bylo 1932 nákladních vozidel značky Mercedes-Benz, což znamená podíl na celkovém relevantním trhu 22,65 %. Značka tím už po 24. v řadě dosáhla prvního místa mezi dovozci a výrobci nákladních vozů v počtu nově registrovaných vozidel.

V České republice bylo registrováno 1056 tahačů návěsů značky Mercedes-Benz, což znamená tržní podíl 20,7 %. V podvozcích pro různé druhy speciálních nástaveb značka registrovala 729 vozidel, což znamená tržní podíl 27,3 %. U obou kategorií se jedná o první pozici na českém trhu.

V síti Daimler Truck Store bylo navíc zobchodováno 810 použitých nákladních vozidel Mercedes-Benz, většinou ze skončených leasingů.

I v kategorii elektrických nákladních vozidel se Mercedes-Benz díky modelu eActros 600 stal lídrem českého trhu, když zaregistrovala 24 z 38

vozidel kategorie N3, což znamená podíl na trhu 63 %.

Prodej lehkých nákladních vozů Fuso Canter, který též spadá do portfolia koncernu Daimler Truck, znamenal prvenství v kategorii lehkých nákladních vozů 3,5 – 6,5 t. Registrace 103 vozidel znamená tržní podíl 59,2 %. Na tom má svůj podíl elektrický Fuso eCanter, který je též lídrem trhu.

Dealerská síť Mercedes-Benz Trucks v posledních letech investuje do zkvalitňování servisních služeb. Nejnovějším přírůstkem se začátkem druhého čtvrtletí 2025 stalo nově postavené prodejní a servisní středisko pro nákladní vozy i společnost Milan Král v lokalitě Hůry na okraji Českých Budějovic u křižovatky hlavních tahů D3 a 34, které od začátku roku 2026 nese jméno nového vlastníka Auto Wallis. Zásadní rekonstrukce a rozšířením prošly též prodejní a servisní prostory společnosti Hoffmann a Žižák v Brandýse nad Labem.

Divize „Own Retail Daimler Truck“ v letošním roce připravuje otevření svého druhého pražského servisního bodu nákladních vozů na velmi důležité pozici na příjezdu do Prahy u dálnice D1, Exit 15 Velké Popovice. Zahájení



provozu v novém značkovém servisu Mercedes-Benz je plánováno na začátek druhé poloviny letošního roku.

Díky nově vybudovaným servisním kapacitám došlo k dalšímu zlepšení dostupnosti servisních služeb zákazníkům a zkrácení prostojů vozidel z důvodu oprav. V roce 2025 zaznamenal obrat náhradních dílů meziroční nárůst o 11 % na celkových 920 000 Kč.

V provozu u zákazníků je 4000 vozidel (60 %) se servisní smlouvou, která pokrývá pravidelnou údržbu, výměnu opotřebených dílů a opravy závad za pevnou měsíční splátku. Výše splátky se odvíjí od skutečně najeté vzdálenosti za měsíc. Servisní smlouva může být uzavřena až na 8 let a proběh až milion kilometrů.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů DT ČR
Foto: **Vladimír Rybecký**

Mercedes Benz Trucks připravuje výrobu vozidel v Chebu

Mercedes-Benz Trucks plánuje rozšířit a optimalizovat svou evropskou výrobní síť, aby splnila budoucí požadavky trhu. Od konce dekády se plánuje rozšíření sítě o novou pobočku v Chebu.

Společnost Mercedes Benz Trucks posiluje budoucí životaschopnost své evropské výrobní sítě. Závod ve Wörthu am Rhein je a zůstane hlavním a objemem výroby největším výrobním závodem v síti. Společnost plánuje v budoucnu rozšířit stávající síť přidáním závodu pro montáž a výrobu vozidel v Chebu v Karlovarském kraji v České republice. V Chebu společnost plánuje zahájit výstavbu v příštím roce, přičemž spuštění nového konceptu evropské sítě je plánováno na konec desetiletí.

Daimler Truck do roku 2030 do svých německých výrobních závodů investuje dvě miliardy eur a polovina z této částky půjde do továrny ve Wörthu. Závod Wörth bude také hrát významnou roli v růstové strategii divize Daimler Truck v obranném sektoru.



Závod v Chebu má zvládnout část současného výrobního programu závodů Wörth a Aksaray. Společnost Daimler Truck investuje do nového závodu částku v řádu milionů eur. V Chebu se plánuje montáž vozidel s konvenčním i alternativními pohony. Lakované kabiny budou dodávány z Wörthu. Plány počítají s roční výrobní kapacitou 25 000 vozidel. Očekává se, že ve výrobě, ale i v oblastech, jako jsou IT, kontrola kvality a údržba, bude vytvořeno více než 1000 pracovních míst.

Karel Havlíček, první místopředseda vlády a ministr průmyslu a obchodu České republiky: „Přesně tento typ investice Česká republika potřebuje, protože přináší nové příležitosti pro české firmy, podporuje technické vzdělávání a posiluje naši ekonomickou suverenitu. A pro Karlovarský kraj má další, zásadní rozměr: přináší kvalifikovanou pracovní sílu, diverzifikuje ekonomiku regionu a pomáhá nastartovat jeho dlouhodobou transformaci.“

Přehled výrobní sítě Mercedes Benz Trucks Europe

Centrem výroby nákladních vozidel a kompetenčním centrem pro nákladní vozidla Mercedes-Benz zůstává



závod ve Wörthu s karoserií v bílém provedení, lakovnou, montážní a centrální odpovědností za náběh nových produktů a vývoj výrobního systému.

Závod v Aksaray (Turecko) je výrobním závodem pro modely Actros a Arocs, který slouží místnímu trhu a vybraným evropským trhům.

Závod v Molsheimu (Francie) provozuje divize Custom Tailored Trucks, která se specializuje na zakázkové přestavby nákladních vozidel specifických pro zákazníky, a hraje důležitou roli v rostoucím obranném průmyslu společně se závodem ve Wörthu.

Závod v Chebu doplní síť jako místo pro montáž a výrobu nákladních vozidel. Lakované kabiny budou dodávány z Wörthu.

Text: **Vladimír Rybecký** podle podkladů MB Trucks
Foto: **MB Trucks**

Během summitu byly přímo před hotelem vystaveny nákladní vozy na HVO, bioLNG a elektřinu



Pražský summit hledal cestu k dekarbonizaci dopravy

Summit čisté energie pro mobilitu ve střední a východní Evropě 2026, který se uskutečnil v Grand Hotelu Prague Towers na pražském Vyšehradě, se zabýval tím jak skloubit ambiciózní klimatické cíle Evropské unie s ekonomickou realitou zemí střední a východní Evropy.

Konference CEE Clean Energy & Mobility Summit 2026, podporovaná asociacemi ČAPPO (Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu) a FuelsEurope a organizovaná vydavatelstvem Petrolmedia, spojila v diskusi zástupce Evropské unie, manažery a experty petrochemického a automobilového průmyslu i dopravních společností a klíčové hráče v energetice. Akce se konala pod záštitou Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva životního prostředí.

Místopředseda vlády ČR Karel Havlíček ve svém vystoupení zdůraznil potřebu realistického a ekonomicky proveditelného přístupu k dekarbonizaci dopravy, nutnost technologické neutrality a význam regionální spolupráce v rámci střední Evropy. Varoval, že se stanovují environmentální předpisy, ale jejich aplikaci musí platit firmy. Ty ztrácejí peníze a proto stále víc odcházejí do USA a Číny. Evropa pak ztrácí HDP a konkurenceschopnost, a to musíme zastavit.

Prostřednictvím videohovoru Maja Bakran Marcich, zástupkyně generálního ředitele DG MOVE, představila aktuální priority Evropské komise v oblasti čisté mobility. Zdůraznila, že dekarbonizace dopravy není ideologie, ale přináší Evropě výhody ve vývoji nových technologií. Jediné řešení proto je pokračovat v nastoupené cestě a důležité je jen nastavit správnou rychlost.

Účastníci upozornili na prohlubující se propast v přístupu k dekarbonizaci dopravy mezi západní a východ-



ní Evropou. Zatímco západní země těží z dřívějších investic do obnovitelných zdrojů, region složený především z bývalých států východního bloku zůstává závislejší na fosilních palivech, což činí přechod k elektromobilitě, syntetickým palivům či vodíku nákladnějším.

Významná část diskusí se soustředila na roli bezuhlíkových a nízkoeemisních paliv, zejména syntetických paliv (e-paliv) a HVO. Odborníci opakovaně zdůrazňovali, že samotná elektrifikace nebude pro splnění evropských cílů, zejména v oblasti těžké nákladní dopravy, dostačující.

Jedním z nejčastěji zmiňovaných principů byla technologická neutralita, tedy přístup, který nepřednostňuje jedinou technologii, ale umožňuje využít celé spektrum dostupných řešení podle jejich reálného přínosu a proveditelnosti v jednotlivých zemích. Opakovaně zaznělo, že ještě dlouhou dobu budou základním nosičem energie v dopravě, zejména v nákladní, současná paliva.

„Dopravní společnosti jsou pod rostoucím tlakem na snižování emisí, a to jak ze strany poptávky zákazníků, tak i regulačních požadavků. Pro mnoho z nich je však přechod na nízkoeemisní řešení finančně i provozně velmi ná-

ročný. Pokud dekarbonizace nebude zisková, nelze očekávat její rozšíření,“ řekl zakladatel a generální ředitel společnosti Eurowag Martin Vohánka.

Konference ukázala, že region střední Evropy již neřeší otázku, zda dekarbonizovat, ale jak tento proces nastavit, aby nedošlo k likvidaci klíčových průmyslových odvětví. Průzkum, prezentovaný hlavním partnerem summitu společností Eurowag, ukázal, že pro 70 % dopravců v regionu CEE je dekarbonizace prioritou, ale zároveň se obávají ztráty zisku kvůli vysokým investičním nákladům do bezemisních vozidel a infrastruktury. Zástupci dopravců varují, že nerovné podmínky mezi západní, střední a východní Evropou by mohly vést k „dvourychlostní“ dekarbonizaci, která by společně s rozvinutějšími tržích poskytla konkurenční výhodu.

„Nerovnoměrné tempo dekarbonizace s sebou nese riziko vzniku významných konkurenčních nerovnováh. Dopravci na vyspělejších trzích mohou získat jasnou výhodu, zatímco společnosti v regionu střední a východní Evropy čelí složitějšímu a nákladnějšímu přechodu,“ říká Matthias Maedge, viceprezident společnosti Eurowag pro dekarbonizaci CRT.

Bez masivního posílení distribuční soustavy a zrychlení výstavby dobře-

cích hubů pro nákladní a kamionovou dopravu není šance dotáhnout dekarbonizaci do úspěšného konce. Realita ovšem je taková, že infrastruktura pro elektromobilitu v EU roste mnohem rychleji než prodej elektromobilů.

Odborné setkání potvrdilo, že region střední Evropy má v dekarbonizačním procesu své specifické potřeby i silný potenciál. Odborníci z oboru se shodli, že dekarbonizace dopravy musí mít v sobě zakódováno i udržení konkurenceschopnosti evropského hospodářství, a to i ve střední a východní Evropě. Region potřebuje flexibilnější rámec, přiměřené tempo transformace a podporu investic, aby mohl držet krok s rychle se měnícími podmínkami na evropském trhu. Diskuse ukázaly, že bez zohlednění regionálních specifik hrozí prohlubování rozdílů mezi jednotlivými částmi EU.

Summit jasně ukázal, že cesta k dekarbonizaci vyžaduje kombinaci technologií, realistické plánování a úzkou spolupráci napříč regiony.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů ČAPPO
a Petrolmedia
Foto: **Vladimír Rybecký**

Zpráva ČAPPO o spotřebě pohonných hmot za rok 2025

Spotřeba pohonných hmot v ČR za rok 2025 dosáhla 8,9 miliardy litrů, takže o 10 % překročila předcovidovou úroveň roku 2019. Spotřeba nafty byla nejvyšší za posledních 5 let.

Za rok 2025 dosáhla v ČR celková spotřeba pohonných hmot 8,926 miliardy litrů (7 324 000 tun), tj. o 2 % víc než v roce 2024. Rozhodující podíl tvořila spotřeba motorové nafty (73 %), která byla 2,7x vyšší oproti automobilovému benzínu.

U automobilových benzinů za hodnocené období roku 2025 stoupla spotřeba na 2,424 miliardy litrů

(1 830 000 tun), tj. v meziročním srovnání o 1,8 %. U motorové nafty vzrostla na 6,502 miliardy litrů (5494 000 tun), tj. nárůst v meziročním srovnání o 2,0 %.

Nejvyšší nárůst v průběhu roku 2025 byl u automobilových benzinů především v měsících červen (+10 %), červenec (+4 %), srpen (+2 %) a prosinec (+18 %). U motorové nafty byl největší nárůst v únoru (+7 %), červnu (+8 %), září (+5 %) a prosinci (+7 %).

V roce 2025 ČR definitivně ukončila dodávky ropy ropovodem Družba a nenaplnily se obavy z nedostatku pohonných hmot a ropy.

Důvody růstu

Hlavním důvodem růstu byl vývoj ekonomiky a růst domácí spotřeby. Určitým negativem byl vliv vysoké inflace, zejména v 1. pololetí 2025. Pozitivním faktorem pro růst poptávky po pohonných hmotách byl pokles cen v roce 2025 v porovnání se stejným obdobím roku 2024. V průběhu roku spotřebu pohonných hmot pozitivně ovlivňovalo složení i vozového parku s dominancí kapalných pohonných hmot, tranzitní kamionová doprava při nízké ceně pohonných hmot v ČR v rámci 27 zemí EU a zahraniční turistika.

Také spotřebu motorové nafty pak ovlivňovala stagnace nebo jen mírný nárůst výkonů v řadě odvětví náročných na spotřebu nafty, výkonů veřejné nákladní dopravy nebo mírný růst průmyslové výroby. Proexportní česká ekonomika a negativní vývoj ekonomiky Německa se promítly do nižšího růstu poptávky u motorové nafty jen o 2 %.

Nárůst spotřeby pohonných hmot za rok 2025 úzce koresponduje s poklesem výkonnosti ekonomiky a s makroekonomickým ukazatelem HDP, který za rok 2025 vykázal hodnotu pouze +2 %. Vývoj HDP ovlivňuje spotřebu nafty z 80 %.

Vliv alternativních pohonů, elektromobilů, hybridních modelů, CNG, LNG a vodíku na spotřebu pohonných hmot je zatím velmi malý.

Komentář k vývoji spotřeby

Opět se potvrdilo, že rozhodujícím faktorem pro vývoj spotřeby pohonných hmot je vývoj ekonomiky a poptávka mobility jak u osobní individuální dopravy, veřejné dopravy osob, tak v řadě průmyslových odvětví, stavebnictví, zemědělství a veřejné nákladní dopravy tedy odvětví náročných na spotřebu motorové nafty.

Spotřeba pohonných hmot je ovlivněna i skladbou vozového parku a pohonů s dominantním podílem nafty u kategorie LUV, nákladní dopravy, autobusů a technologických

vozidel v sektorech zemědělství, stavebnictví, obrany a vozidlech IZS. Skladba a stáří vozového parku u osobních vozidel je ovlivněná i podílem dovozu ojetých osobních automobilů.

I v dalším období se nadále bez pohonných hmot neobejdeme. Jsou stále strategickou komoditou. Proto i v letošním roce je prioritou zajišťovat dostatek zdrojů, plynule zásobovat celý trh ČR kvalitními pohonnými hmotami a plnit ekologické cíle. Fakt převahy benzinových a naftových verzí spalovacích motorů staví náš petrolejářský obor v současnosti i do budoucna stále na strategickou pozici. Proto je pro náš obor vysokou prioritou bezpečnost výroby, spolehlivá distribuce a dostatek zdrojů kvalitních pohonných hmot, kde pokračujeme ve snižování uhlíkové stopy např. nasazením HVO (hydrogenované rostlinné oleje) z odpadních, rostlinných i živočišných tuků a dalších surovin k udržení vznětových motorů na trhu jako alternativu k motorové naftě do veřejné sítě čerpacích stanic.

Do nabídky patří i rozšiřování alternativních paliv především v budování dobíjecích stanic pro elektromobily a plniček CNG (bio) a LNG (bio). Byly otevřeny i nové vodíkové stanice.

I při současné složité geopolitické situaci a pokračujícím válečnému konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou a novým vážným vojenským konfliktem v Perském zálivu s významnými zdroji ropy zajišťujeme plynulé zásobování trhu pohonnými látkami a disponujeme dostatečným objemem zásob i spolehlivou logistikou zásobování čerpacích stanic a celého trhu z tuzemských zdrojů i dovozem pohonných hmot. Intenzifikovaná ropovodní trasa TAL a IKL do ČR je plně funkční a dodává ropu z neruských oblastí pro zpracování v rafineriích dle potřeb trhu v ČR.

Vypracoval: **Loula Václav**,
Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu
Ilustrační foto: **ADAC, Aral**



Stalo se...

TOYOTA NABÍZÍ ŘIDIČŮM BOLTU SLEVY NA ELEKTRIFIKOVANÁ AUTA

Partnerství společností Bolt a Toyota přichází v době, kdy se vedle ceny a dostupnosti vozidel čím dál víc řeší také jejich dlouhodobá spolehlivost, provozní efektivita a připravenost na zpřísňující se pravidla pro taxislužbu v Praze. Od 1. srpna 2027 začnou v Praze platit nové požadavky na vozidla taxislužby, které budou vyžadovat emisní úroveň minimálně Euro 6d. Partnerství Toyota a Boltu se nově rozšiřuje o nabídku elektromobilů Toyota a Lexus, takže zahrnuje hybridy, plug-in hybridy i čistě elektrické varianty. Partnerští řidiči a flotily mohou využít zvýhodnění nejen při pořízení vybraných vozů Toyota a Lexus, ale také při jejich následném provozu. Součástí nabídky jsou rovněž zvýhodněné podmínky na originální oleje a zimní i letní pneumatiky z nabídky Toyota, sleva na náhradní díly a příslušenství a sleva na servisní hodinové sazby. Spolupráce pomůže partnerským řidičům snáze obnovovat vozový park a dostat se k vozům, které lépe odpovídají realitě každodenního provozu v taxislužbě. Tyto vozy tráví velkou část dne v městském provozu, mají vysoký roční nájezd a větší tlak je kladen i na spotřebu, komfort a četnost servisních zásahů. Toyota dlouhodobě patří mezi značky spojované s vysokou spolehlivostí a dlouhou životností.



DACIA PŘIPRAVUJE CROSSOVER STRIKER

Dacia posílí svou ofenzivu v segmentu C s novým multi-energetickým crossoverem Striker. V souladu s charakterem značky Dacia se Striker vyznačuje robustním designem s aerodynamickou siluetou. Striker s délkou 462 cm je multi-energetický crossover, který

tvoří dvojici s modelem Bigster v nabídce značky Dacia v segmentu C. Řada bude zahrnovat hybridní verzi, Hybrid 4x4 a variantu na LPG. Se základní cenou pod 25 000 eur (610 000 Kč) Striker výrazně rozšíří přístup k elektrifikované mobilitě pro soukromé zákazníky i pro firemní klientelu s vozovými parky. Striker, který byl představen v rámci předpremiéry na futuREady během Renault Group Strategy Day, bude oficiálně odhalen v červnu.



ČEZ ZLEVNIL DOBÍJENÍ Z ULTRARYCHLÝCH STOJANŮ

Nové tarify služby futurego pro dobíjení elektromobilů v síti veřejných stanic ČEZ umožňují řidičům ušetřit za odebranou elektřinu u ultrarychlých stojanů. Snížení ceny v rozpětí od 12 do 17 % nabízejí při ultrarychlém dobíjení všechny zvýhodněné zákaznické tarify. Současně nový ceník zachová stávající cenu za kWh pro nejpočetnější skupinu zákazníků, kteří dobíjejí u středně rychlých stojanů s tarifem Basic. ČEZ v současnosti provozuje více než 200 ultrarychlých stojanů v síti s celkovým počtem přes 1000 dobíjecích stanic. „Loňský rok potvrdil, že řidiči jednoznačně preferují ultrarychlé dobíjení. Dnes jeho podíl činí více než 33 % celkově odebrané elektřiny a dále roste. Chceme podpořit tento trend využívání ultrarychlého dobíjení. Od 1. dubna jsme proto upravili ceník služby futurego. Na zvýhodněných tarifech dosáhnou zákazníci až na ceny o 17 % nižší ve srovnání s dosavadními,“ říká Rostislav Díža, ředitel útvaru elektromobilita ČEZ.



E.ON ZÁSADNĚ ZMĚNIL TARIFY ZA DOBÍJENÍ ELEKTROMOBILŮ

Zákazníci E.ON Drive se dočkali zásadní změny ve způsobu, jak platí za dobíjení ve veřejné dobíjecí síti E.ON Drive v České republice. Dosavadní členění cen na AC, DC a HPC nahrazuje jednodušší struktura založená čistě na výkonu dobíjecí stanice ve třech výkonových stupních: 0-100 kW, 101-200 kW a 200-400 kW s novou možností levnějšího nočního dobíjení. Nový ceník staví na chování řidičů v síti E.ON Drive a datech, které společnost analyzuje. Výsledkem je, že více než 70 % celé sítě E.ON Drive spadá do nejdostupnější cenové hladiny do 100 kW a kde řidiči dobíjejí za cenu 9,5 Kč za kWh ve dne a za 8 Kč v noci. Zásadní novinkou je také zavedení nočních tarifů, které platí každý den od 20:00 do 8:00. V těchto hodinách mohou řidiči dobíjet levněji než přes den. Nejnižší výkonový stupeň navíc v noci není zatížen žádnými časovými poplatky za setrvávání na parkovacím místě.



VODÍK JAKO PALIVO BUDOUČNOSTI?

Vodík je v posledních letech často označován za jedno z klíčových řešení pro dekarbonizaci dopravy, zejména v segmentu těžké nákladní přepravy. Evropská unie i jednotlivé státy včetně Česka připravují strategie, investují do pilotních projektů a podporují rozvoj infrastruktury. Realita na trhu ale ukazuje, že nástup vodíku bude pomalejší, než se původně očekávalo. Jedním z klíčových předpokladů rozvoje vodíkové mobility je dostupná infrastruktura. V Česku ji začaly budovat energetické společnosti, ale problémem je především slabá poptávka. Zásadní bariérou zůstává ekonomika. „Zelený“ vodík je výrazně dražší než konvenční paliva. Kromě ceny samotného paliva zvyšují náklady i technologie potřebné pro jeho výrobu, skladování a distribuci. Investice do elektrolyzérů a navazující infrastruktury dosahují miliardy korun a návratnost je zatím nejistá. Nákladní vozy na

vodík jsou výrazně dražší než alternativy na naftu a s akumulátory a chybí také servisní zázemí. Výrobci vozidel mezitím pokračují ve vývoji vodíkových technologií, jejich širší nasazení ale podmiňují vývojem trhu.



SPOLUPRÁCE TESCO A ČEZ POKRAČUJE

Maloobchodní řetězec Tesco ve spolupráci se Skupinou ČEZ rozšiřuje počet poboček své sítě, které nabízejí dobíjecí stojany zákazníkům z řad řidičů elektromobilů. Aktuálně je v 18 lokalitách k dispozici 63 stojanů. Poslední novinkou v síti Tesco je ultrarychlý dobíjecí hub ve středočeských Říčanech, kde v jednu chvíli může doplňovat energii až 11 aut. V rámci nového dobíjecího hubu u prodejny Tesco v Říčanech mají řidiči k dispozici dvě ultrarychlé stanice o výkonu 320 kW a tři stanice o výkonu 200 kW. V následujících třech letech spojení sil ČEZ a Tesco přinese další desítky veřejných dobíjecích stanic. Obchody představují ideální příležitost pro dobíjení elektromobilů. Zákazníci prodejen Tesco z řad řidičů elektromobilů platí za dobíjení u veřejných dobíjecích stojanů ČEZ v závislosti na typu stanice a rychlosti nabíjení podle podmínek platného ceníku.



Citroën ë-C3 Aircross

Uživatelsky vstřícné městské SUV

Citroën C3 Aircross je určen pro zákazníky, kteří hledají vyšší pozici za volantem a praktičnost. Nově se nabízí i v elektricky poháněné verzi.

Citroën zcela přepracoval koncept městského elektricky poháněného SUV. Nový Citroën ë-C3 Aircross je postaven na platformě Stellantis Smart Car navržené pro kompletní řadu vozů se spalovacími motory, hybridním pohonem a nově i v plně elektrické verzi. Vedle základní pětimístné verze lze volit také novou se sedmi sedadly.

Při délce 4395 mm jde díky rozvoru náprav 2670 mm o překvapivě prostorné auto. Zavazadlový prostor má objem 460 l, který po sklopení opěradel zadních sedadel vzroste až na 1600 l. Světlá výška více než 200 mm přináší nejen vyšší ochranu, ale především usnadňuje nastupování do vozu.

Trakční elektromotor má výkon 83 kW a poskytuje točivý moment 124,5 N.m. S LFP (lithium-železofosfát) akumulátorem o kapacitě 44 kWh je dojezd 303-307 km (podle výbavy). Dobíjení ze sítě jednofázového proudu je výkonem 7,4 kWh, u rychlonabíječky stejnosměrným proudem až 100 kW.

Rekuperace je při uvolnění akceleračního pedálu velmi účinná, ale nelze ji při jízdě nastavovat. Nezvyklé je, že není k dispozici informace o dojezdu (která může být s ohledem na styl jízdy matoucí) ale jen stav akumulátoru. Nejnovější verze infotainmentu využívá 10,25" dotykový displej.

V rámci segmentu nadstandardní pohodlí je dosaženo standardně dodávaným konceptem C-Zen-Lounge



s novými sedadly Citroën Advanced Comfort a tlumiči s patentovaným systémem progresivních hydraulických dorazů.

Jedná se o snadno ovladatelné rodinné auto předurčené zejména pro jízdy po městě. U Citroënu to nejspíš neuslyší rádi, ale tohle auto má ideální parametry pro starší páry, což je ovšem jedna z nejdůležitějších skupin soukromých zákazníků. Ostatně to dokládá i ocenění Best Users Car 2026, které tento vůz získal při hlasování veřejnosti v hodnocení AutoBest Conquest (viz. str. 70-71), tedy jako automobil nejvstřícnější ke skutečným potřebám zákazníků z hlediska uživatelsky příjemného a snadného používání.

Akční cenová nabídka začíná pro námi zkoušenou verzi Standard range 44 kW začíná na 634 900 Kč (nová verze Extended range s 54 kW akumulátorem a dojezdem 400 km na 664 900 Kč). Vyrábí se na Slovensku v Trnavě.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **V. Rybecký a Julia Sudogan**



Leapmotor B10 610

Zajímavá alternativa

Mladá čínská značka Leapmotor (založená byla v roce 2015) na českém trhu působí teprve několik měsíců, ale navzdory zatím poměrně chudé modelové nabídce už dokázala zaujmout a naznačit velké perspektivy do budoucna, protože dokáže nabízet víc než jen laciná auta.

Vozy Leapmotor se v Evropě během krátké doby rychle prosazují díky partnerství se společností Stellantis. Díky tomu se objevují v zavedené prodejní síti a co je z hlediska zákazníků ještě důležitější, poskytují jistotu solidního servisního zázemí (u nás je to v síti Emil Frey).

Elektricky poháněné SUV Leapmotor B10 je sice vnějšími rozměry (délka 4515 mm, rozvor náprav 2735 mm) kompaktní, ovšem v interiéru velmi prostorné. Zavazadlový prostor má objem 430 l (resp. až 1415 l), přičemž nabíjecí kabel zde nezabírá místo, protože se ukládá v přední části.

Trakční elektromotor, poskytující výkon 160 kW (218 k) a točivý moment 240 N.m, pohání zadní kola.

Námi zkoušená verze s větším akumulátorem s kapacitou 67,1 kWh slibuje dojezd 434 km, přičemž tato hodnota je i v reálném provozu za optimálních podmínek skutečně dosažitelná. V jen o málo levnější verzi, předurčené vyloženě pro město, je akumulátor 56,2 kWh pro stále solidní dojezd 361 km. Oba akumulátory používají složení LFP, což přispívá k vyšší bezpečnosti a odolnosti proti požáru. Nabíjet je lze střídavým proudem výkonem 11 kW nebo u DC nabíječek výkonem až 168 kW.

Na volantu najdeme dva kruhové ovladače, jinak se veškeré ovládání odehrává na centrálním 14,6" dis-



pleji, což je nepříjemné. Uspořádání a ovládání různých funkcí je ovšem logické a přehledné. Také kvalita zobrazení je velmi dobrá, což řidič ocení při zobrazení kamery na zádi. Zajímavostí je použití vlastního operačního systému Leapmotor OS 4.0 Plus a infotainment využívající procesor Qualcomm Snapdragon 8155.

Při nepříznivém počasí u tohoto typu karoserie hodně chybí stěrač zadního okna. Naopak nás v krajně nepříznivém zimním počasí překvapila rychlost, s jakou se vůz dokázal rozmrazit (i s vyhříváním volantem a sedadlem řidiče) a vytvořit v interiéru příjemné prostředí (samozřejmě za cenu zkrácení dojezdu, nicméně ten i v mrazu zůstal na solidní úrovni přesahující hranici 300 km).

Chybí sice regulace rekuperace, nicméně ovládání jedním pedálem je velmi příjemné.

Leapmotor B10 je překvapivě dobře udělané, vysoce funkční a praktické rodinné auto ideální pro převážující jízdy ve městě a na předměstí, které zaujme vnitřním prostorem (a to i na zadních sedadlech) a jednoduchým ovládáním. Ceny začínají na 690 000 Kč, náš plně vybavený vůz s větším akumulátorem měl akční cenu 765 000 Kč. Záruka je 5 let resp. 150 000 km s možností prodloužení na 8 let.

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

Motor Eco-G 120 pro vozy Renault

Nabídka Renaultů Clio a Symbioz se rozšiřuje o nový motor Eco-G na LPG o výkonu 88 kW (120 k), který nabízí ekologickou i ekonomickou alternativu k již dostupným pohonným jednotkám.



Renault pro modely Symbioz a Clio rozšiřuje nabídku o pohonnou jednotku na LPG, která představuje alternativu k hybridním variantám s přiměřenými provozními náklady.

Technologie Flex-fuel benzín/LPG představuje spolehlivé a vysoce vyspělé řešení, které těží z více než 15 let odborných zkušeností skupiny Renault Group a značky Dacia. Byla vyvinuta jako systém přímo pro sériovou produkci, který je stejně robustní a spolehlivý jako srovnatelný motor na benzin.

LPG systém je integrován přímo ve výrobním závodě do pohonných jednotek navržených speciálně pro provoz na LPG. Nádrž na LPG je instalována v prostoru, který obvykle zabírá rezervní kolo, aniž by to mělo

vliv na nádrž benzinu nebo zavazadlový prostor.

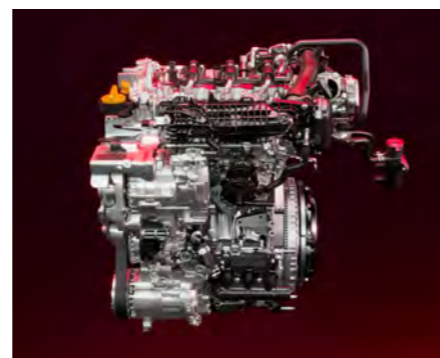
Nová pohonná jednotka Eco-G 120 vychází z přeplňovaného zážehového motoru tříválce 1,2 l TCe 115 s přímým vstřikováním a přeplňováním turbodmychadlem. Přináší větší flexibilitu a účinnost. Kombinuje vyvážený výkon a představuje jednoduché a cenově dostupné řešení pro snížení emisí CO₂. Ve srovnání s pohonem na LPG Eco-G 100 byl vylepšen tak, aby poskytoval celkový výkon 90 kW (120 k), což je nárůst o 15 kW (20 k) s maximálním točivým momentem 200 N.m (nárůst o 30 N.m). Nádrž na LPG byla zvětšena o 25 % ze 40 na 50 l.

Pohon Eco-G 120 má v režimu LPG v modelu Clio s automatickou dvojspojkovou převodovkou EDC spotřebu 6,9 l/100 km a emise CO₂

111 g/km, v režimu na benzin je spotřeba 5,4 l/100 km a emise CO₂ 122 g/km. V kombinaci s nádrží na 39 l benzinu umožňuje celkový dojezd až 1450 km. To je klíčová výhoda, která zvyšuje atraktivitu modelu Clio jak pro soukromé, tak firemní zákazníky.

Spotřeba v modelu Symbioz se šestirychlostní přímo řazenou převodovkou je 7,1 l/100 km při jízdě na LPG a 5,9 l/100 km na benzin, přičemž v režimu LPG produkuje v průměru o 10 % méně emisí CO₂ než při jízdě na benzin (116 g/km při jízdě na LPG a 133 g/km na benzin). Díky systému flex-fuel benzín/LPG se dvěma samostatnými palivovými nádržemi (48 l benzinu) nabízí celkový dojezd až 1400 km.

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



AutoTablet.cz

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

Stručné, přehledné, čitelné i v telefonech.

Stačí jen zadat e-mailovou adresu na

www.autoweek.cz nebo www.autotablet.cz.

Stejně jednoduše lze odběr e-magazínu odhlásit.



Stalo se...

KONCEPT ELEKTRICKÉHO AUTOBUSU-LANOVKY

Institut stavební mechaniky a lehké konstrukce SLA, katedra vysokofrekvenční elektroniky HFE a katedra výrobního inženýrství komponentů elektrické mobility PEM na Univerzitě RWTH Aachen (Cáchy) úspěšně v rámci výzkumného projektu upBUS otestovaly první prototyp elektrického autobusu-lanovky. Projekt financovaný německým Spolkovým ministerstvem školství a výzkumu BMBF vyvíjí systém mobility, který kombinuje autonomní elektricky poháněné minibusy s městskými lanovkami a umožňuje tak plynulý přechod mezi těmito dvěma druhy dopravy. Těžištěm první testovací fáze byl plně automatizovaný proces propojení. Tento proces umožňuje prostoru pro cestující během jízdy během několika sekund přecházet mezi zavěšením lanovky a silničním vozidlem. Provozní zkoušky jsou plánovány na léto 2026. V navazujícím projektu bude v obci Simmerath, která se projektu účastní, uvedena do provozu pilotní trať.



PRVNÍ IVECO EDAILY S BEZDRÁTOVÝM NABÍJENÍM

Na italskou dálnici A35 Brebemi vyjíždí Iveco eDaily jako první vozidlo připravené pro běžný provoz s integrovaným bezdrátovým nabíjením – jak dynamickým DWPT (Dynamic Wireless Power Transfer), tak statickým. Jde o verzi 42C Crew Van se šestimístnou kabinou, která je ideální pro provozní potřeby zaměstnanců společnosti Brebemi. Tento vůz se od standardně vyráběných modelů eDaily liší integrací indukčního nabíjecího systému, který byl speciálně vyvinut pro spolupráci s vyhrazenou infrastrukturou společnosti Brebemi. Model

eDaily představuje významný milník na cestě, kterou společnost Brebemi zahájila před několika lety projektem Arena del Futuro a v níž následně pokračovala prostřednictvím start-upu VoltAtire.



PRVNÍ ROBOTAXI V EVROPĚ

Uber se spojil s Pony.ai a startupem Verne aby spustil první komerční službu robotaxi v Evropě. Provoz by měl být zahájen v chorvatském hlavním městě Záhřebu. V rámci dohody bude čínská firma Pony.ai dodávat technologii autonomního řízení, zatímco chorvatský startup Verne bude sloužit jako vlastník flotily a bude spravovat každodenní provoz. Uber integruje službu do své globální platformy pro sdílení jízdy, která bude pro zákazníky fungovat společně s vlastní aplikací Verne. Uber v rámci dohody investuje do společnosti Verne, pojmenované po francouzském spisovatel Jules Verneovi, a podpoří její expanzi jako strategický partner. Verne je nezávislý start-up v ekosystému skupiny Rimac, která zahrnuje Bugatti Rimac a Rimac Technology. Trojice společností již zahájila testování v ulicích Záhřebu a probíhají přípravy na zpoplatněnou službu. Autonomní systém řízení Pony.ai Gen-7 bylo nasazeno v robotaxi Arcfox Alpha T5. Verne bude usilovat o získání schválení evropských regulačních orgánů pro spuštění a bude koordinovat nasazení robotických taxi Pony.ai na platformách Verne a Uberu.



TENSOR V LONDÝNĚ PŘEDSTAVIL SVŮJ ROBOCAR

Společnost Tensor na Evropském summitu autonomních vozidel EVS poprvé ve Velké Británii představila první osobní Robocar s autonomním řízením úrovně 4. Tensor vidí budoucnost v duálním autě, které může řídit jeho majitel nebo být uvedeno do plně autonomního režimu. Srdcem duální strategie společnosti Tensor je integrace adaptivních bezpečnostních systémů, které podporují manuální i plně autonomní provoz. Vůz je vybaven skládacím volantem, který byl vyvinut společně se společností Autoliv. Tensor uvádí, že ve spolupráci se strategickými partnery, jako jsou Nvidia, Marsh, Oracle, VinFast a v poslední době Arm, rozvíjí novou generaci autonomní mobility. Tato partnerství podporují klíčové oblasti, jako jsou pokročilá umělá inteligence, bezpečnost, cloudová infrastruktura a škálovatelná výroba, a pomáhají urychlit cestu ke komercializaci. Spuštění výroby Tensor Robocar je plánováno na letošní rok. Tensor se označuje za americkou společnost zabývající se umělou inteligencí. Jejím generálním ředitelem společnosti je Jay Xiao.



AM GENERAL PŘEDVEDL VOJENSKÉ VOZIDLO BEZ ŘIDIČE

Na sympoziu a výstavě Asociace armády USA AUSA Global Force 2026 ve Von Braun Convention Center v Huntsville v Alabamě představil poskytovatel řešení vojenské mobility AM General své nové pozemní vozidlo bez řidiče UGV (Unmanned Ground Vehicle). Vozidlo dokáže autonomně plnit mise mezi oblastmi podpory brigády a rozptýlenými předsunutými jednotkami. Jedná se o plně autonomní platformu pro více misí – od logistické podpory a zdravotní evakuace až po přidělená malá UGV pro větší bojovou účinnost na bojišti. AM General při vývoji pokračuje ve spolupráci se společnostmi Carnegie Robotics a Textron Systems. Autonomní pozemní vozidlo má rekonfigurovatelnou nákladovou plošinu pro více sad s bezdrátově na dálku ovládaným jeřábem a modulárním systémem upevnění nákladu. Vozidlo pohání turbodiesel V8 6,5 l, který poskytuje výkon 185 kW (250 k) a točivý

moment 746 N.m. Tento nový motor bude také základem budoucích lehkých taktických vozidel, včetně neustále se vyvíjející platformy HUMVEE.



MOL INSTALUJE ZABEZPEČENÍ FOG CANNON

Společnost MOL Česká republika pokračuje v instalacích moderní ochrany před vloupáním a krádežemi. V dalších čerpacích stanicích zavádí systém Fog Cannon, který se v případě narušení se automaticky aktivuje a interiér během několika sekund zahalí hustou mlhou. Ta pachateli znemožní orientaci a výrazně omezí jeho pohyb. Zároveň je přes pult centrální ochrany vyslána výjezdová jednotka. Operátor má dálkový přístup ke kamerám a může sledovat situaci v reálném čase. Podle závažnosti situace také kontaktuje Policii ČR. Technologie tak přispívá ke zvýšení bezpečnosti zaměstnanců stanic a minimalizuje riziko škod až do příjezdu Policie ČR. Nový bezpečnostní prvek MOL instaluje zejména v provozovnách bez noční obsluhy, které jsou po zavírací době uzavřeny. Technologie Fog Cannon Modular 200 od společnosti Varnet doplňuje stávající komplexní bezpečnostní opatření, která zahrnují kamerové systémy, alarmy napojené na pult centrální ochrany nebo bezpečnostní dveře a fólie. Instalaci systému Fog Cannon v čerpacích stanicích zajišťuje společnost M2C Aktivace.



Skok v účinnosti polovodičů

Společnost Bosch představuje třetí generaci čipů SiC. Nová generace přináší o 20 % vyšší výkon, a tím zvyšuje celkovou účinnost výkonové elektroniky pohonu. Bosch si klade jasný cíl: stát se globálně vedoucím výrobcem čipů SiC pro elektromobilitu.

Čipy z karbidu křemíku (SiC) jsou klíčem ke zvýšení účinnosti elektromobilů a prodloužení jejich dojezdu. Společnost Bosch začala uvádět čipy z karbidu křemíku třetí generace a dodává jejich vzorky výrobcům automobilů po celém světě. To znamená, že v budoucnu bude stále víc elektromobilů vybaveno špičkovými čipy SiC třetí generace od společnosti Bosch.

Od zahájení výroby v roce 2021 dodal Bosch po celém světě již více než 60 milionů čipů SiC. Bosch vybavuje výrobce, dodavatele a distributory rozsáhlým portfoliem výkonových polovodičů z karbidu křemíku pro širokou škálu automobilových aplikací.



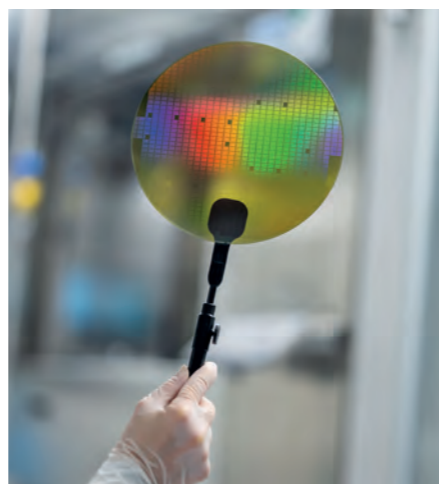
Polovodiče karbidu křemíku (SiC)
SiC-Chip Generace 3

„Polovodiče z karbidu křemíku jsou klíčovým hnacím prvkem elektromobility. Řídí tok energie a zajišťují jeho maximální účinnost. S našimi čipy SiC nové generace pomáháme našim zákazníkům uvádět na silnice ještě výkonnější a účinnější elektromobily,“ říká Markus Heyn, člen představenstva společnosti Bosch a předseda obchodní oblasti Mobility.

Analýzy předpokládají, že globální trh s výkonovými polovodiči SiC vzroste z 2,3 miliardy amerických dolarů v roce 2023 na 9,2 miliardy amerických dolarů do roku 2029, přičemž hlavním motorem růstu bude elektromobilita. Polovodiče z karbidu křemíku spínají mnohem rychleji a účinněji než konvenční křemíkové čipy. Snižují energetické ztráty a umožňují vyšší hustotu výkonu v elektronice. Polovodiče nové generace od společnosti Bosch přinášejí nejen technologickou, ale i ekonomickou výhodu.

„Naše čipy nové generace poskytují o 20 % vyšší výkon a jsou zároveň výrazně menší než předchozí generace. Tato miniaturizace je klíčem k vyšší nákladové efektivitě, protože na jeden wafer můžeme umístit mnohem více čipů,“ říká Heyn.

V posledních letech Bosch rozšířil své výrobní kapacity a kapacity čistých prostor. Společnost investovala 3 miliardy eur do polovodičů v rám-



ci evropských programů podpory IPCEI (Important Projects of Common European Interest). Její závod na výrobu základních desek (waferů) v německém Reutlingenu vyvíjí a vyrábí čipy SiC třetí generace na moderních 200 mm waferech. Na začátku roku 2025 Bosch získal druhý závod na výrobu čipů SiC v kalifornském Roseville.

Bosch využívá své výrobní znalosti k tomu, aby byly jeho čipy menší a zároveň výkonnější. Společnost upravila svůj leptací proces, v odvětví známý jako „proces Bosch“. Tento proces umožňuje výrobu vysoce přesných vertikálních struktur v karbidu křemíku. Tato konstrukce výrazně zvyšuje hustotu výkonu čipů – klíčový faktor pro vyšší výkon třetí generace.

Unikátní technologie hlídá sklady akumulátorů před požárem

Kamerové řešení Konica Minolta lze jako jediné v České republice napojit na systém elektronické požární signalizace. Systém dokáže upozornit na nárůst teploty a okamžitě spustit poplach.

S ochranou článků akumulátorů pro elektromobily pomáhají v České republice desítky chytrých kamer Konica Minolta. Ty jako jediné na světě disponují certifikací pro požární hlášení. Dokáží zaznamenat nárůst teploty sledované oblasti již o 0,2 °C a upozornit tak na riziko požáru dřív, než k němu fakticky dojde. K instalaci chytrých kamer a zvýšení bezpečnosti s důrazem na predikci vzniku požárů se rozhodlo české zastoupení logistické společnosti Schenker ve svých objektech u Mnichova Hradiště.

„Naším zájmem byla modernizace a maximální automatizace ochrany skladovaných produktů. Na základě posouzení dostupných systémů jsme identifikovali termokamery Konica Minolta jako vhodné řešení pro tento účel. Zajišťuje nám nepřetržitý dohled nad vývojem teploty v celém sledovaném prostoru v reálném čase a okamžitě informace o jakékoliv její změně. Technické normy v současné době neupravují podmínky pro skladování lithiových akumulátorů z pohledu požární bezpečnosti. Proto jsme se rozhodli využít těch nejmodernějších technologií, abychom možným rizikovým situacím ideálně předcházeli,“ říká Ing. Michaela Kadlecová, Senior Site Representative ve společnosti Schenker.

Kamery od Konica Minolta ve společnosti Schenker hlídají články akumulátorů významného zákazníka ze sektoru automotive. Kontrolují teplotu skladovaného zboží a v případě nárůstu nad stanovanou úroveň systém rozešle varovnou SMS, zobrazí danou oblast na monitoru v dispečinku, případně rovnou automaticky zkontaktuje hasičskou záchrannou službu

„Řešení prošlo během instalace v Schenkeru posouzením jak z pohledu pojišťovny, tak zřizovatele elektronické požární signalizace. Potvrzení obou institucí je dobrou zprávou nejen pro logistické firmy, ale i tuzemské provozovatele datových sálů či bateriových center, pro které je sledování teplot v provozu zásadní bezpečnostní otázkou a kteří hledají řešení ověřené v českém legislativním prostředí,“ uvedl Jaroslav Novoveský, Business Development Manager Konica Minolta Business Solutions Czech.

Kompletní instalaci realizovala společnost Trade Fides, které se podařilo celý projekt od počátečního návrhu po zprovoznění celkem 33 kamer dokončit za necelé čtyři měsíce. „Kamerami jsme zabezpečili prostor skladovací haly. Kromě termálních senzorů disponují také klasickým objektivem, který nabízí i reálný pohled na danou oblast. V případě upozornění na rostoucí teplotu tak může



Termokamera Konica Minolta od společnosti Trade Fides střeží akumulátory pro elektromobily

dispečer okamžitě zkontrolovat dění na monitoru a jednat podle situace,“ vysvětlil Ing. Karel Hübscher, obchodní manažer společnosti Trade Fides.

Umělá inteligence, která je součástí systému Konica Minolta, umožňuje eliminovat i řadu falešných poplachů. Poradí si například s vlivem vyšších venkovních teplot během léta, dopadajícími slunečními paprsky skrz okna nebo lesklými plochami, jež světlo a teplo více odrážejí. Díky certifikaci pro požární hlášení EN 54-10 jsou kamery vhodné pro dohled nad vnitřními prostory, kde mohou nahradit klasické detektory kouře, i pro exteriéry, jako jsou skládky odpadů či venkovní výrobní a logistické areály.

Foto:
Konica Minolta

Řešení Iveco proti krádežím užitkových vozidel

Digitální služba Stolen Vehicle Assistance umožňuje s pomocí umělé inteligence a technologie geofencingu rychle dohledat odcizená užitková vozidla a minimalizovat dopad krádeže. Může dosahovat až 90% úspěšnosti při dohledání vozidel.

V Evropě dnes lehká užitková vozidla čelí až desetkrát vyššímu riziku krádeže než osobní automobily, přičemž v sektoru pronájmu se toto riziko zdvojnásobuje. Krádeže jsou stále častěji organizované a cílené. Profesionální zločinecké skupiny využívají sofistikované postupy k odcizení vozidel, která jsou následně rychle přesouvána na sekundární trh nebo rozebrána na náhradní díly.

Pro provozovatele představuje krádež vozidla mnohem víc než jen bezpečnostní problém – může způsobit významné narušení provozu. Ztráta byť jediného vozidla může ohrozit kontinuitu služeb, způsobit finanční ztráty a narušit závazky vůči zákazníkům.

V reakci na tento vývoj Iveco představilo systém Stolen Vehicle Assistance, řešení založené na konektivité vozidla instalované již z výroby a integrované do ekosystému Iveco ON. Posouvá základní sledování vozidla na úroveň koordinovaného a systematického procesu jeho vyhledání a navrácení. Systém vychází ze standardní konektivity v modelové řadě Iveco a integruje automatizované detekční technologie založené na umělé inteligenci a geofencingu.

Řešení je realizováno ve spolupráci se společností Targa Telematics, specialistou v oblasti AIoT a vývoje digitálních řešení pro propojenou mobilitu. Systém umožňuje definovat virtuální geografické zóny, odhalovat

neobvyklý pohyb vozidla a v případě potvrzení krádeže okamžitě aktivovat proces jeho dohledání. Prostřednictvím portálu Iveco ON a aplikace Easy Daily App mají zákazníci přehled o svých vozidlech a zároveň mohou v kritických situacích využít další úroveň profesionální podpory.

Klíčovým prvkem služby je nepřetržitě dostupné bezpečnostní centrum provozované ve spolupráci se společností Targa Telematics. Kombinuje pokročilé telematické technologie s dlouholetými zkušenostmi v oblasti dohledávání odcizených vozidel. Po ověření upozornění bezpečnostní centrum okamžitě koordinuje další postup s příslušnými orgány, zajišťuje sledování vozidla a podporuje proces jeho dohledání v souladu s platnými předpisy. Službu navíc podporují agentní AI asistenti, kteří dokážou analyzovat data o vozidle i provozní kontext, vyhodnocovat související události a navrhnout operátorům nejefektivnější kroky k dalšímu postupu.

Tento komplexní přístup zkracuje dobu reakce, zvyšuje úspěšnost dohledání vozidel až na 90 % a pomáhá omezit provozní i pojistné dopady krádeže. Kromě samotného dohledání vozidla služba poskytuje také systematickou podporu v průběhu této závažné události a pomáhá provozovatelům minimalizovat narušení provozu a rychleji obnovit běžný chod jejich podnikání.

Španělsko bylo první zemí, kde byla služba zavedena, a nyní bude postupně nasazena ve všech evropských zemích.

Foto: Iveco



Valeo

DUAL CLUTCH DMFs

Your trusted IAM supplier, offering an extensive range of dual-clutch transmission products.

OVER
20M
VEHICLES IN



O.E. EXPERTISE

Key DMF & clutch supplier for both manual and dual-clutch applications.



EXTENSIVE RANGE

Wide range of products for dual-clutch transmissions: dual-clutches, DMFs, actuators, oil pumps and tooling.



PREMIUM QUALITY

O.E. technologies and rigorous specifications for the aftermarket.

TECH ASSIST

Access a free and complete technical support program online.



valeoservice.com

Stalo se...

STÁVKUJÍCÍ ROBOTAXI

Selhání systému způsobilo, že se víc než 100 robotických taxi ve Wu-chanu v Číně zastavilo a až na 90 minut uvěznilo cestující uvnitř nepohyblivých vozidel. Dotčená vozidla jsou součástí autonomní taxislužby Apollo Go provozované čínským technologickým gigantom Baidu. Nakonec všichni cestující bezpečně opustili vozidla. Baidu zatím nezveřejnilo příčinu výpadku a událost je stále předmětem vyšetřování. Svědci a uvízlí cestující dokumentovali chaos pomocí videí ukazujících řady bílých SUV nehybně stojících na rušných křižovatkách a víceúrovňových silnicích. Podobná situace nastala koncem loňského roku v San Franciscu, kdy výpadek proudu donutil flotilu robotických taxi Waymo zastavit, což způsobilo dopravní zácpu. Wu-chan je významným testovacím polem pro technologii autonomní mobility. V rámci jednoho z největších programů provozu robotických taxi na světě zde byly nasazeny stovky vozidel Apollo Go. Baidu svou službu Apollo Go od roku 2020 agresivně rozšiřuje nejen v čínských městech, ale i do světa. V prosinci 2025 giganti sdílené jízdy Uber a Lyft oznámili partnerství se společností Baidu s cílem přivést vozy Apollo Go do světa.



BESIP: NEPŘIPOUTANÍ STÁLE RISKUJÍ ŽIVOT

V roce 2025 zemřelo na českých silnicích 68 osob které nebyly připoutány bezpečnostním pásem. Přestože jde o druhý nejnižší počet od roku 2011, meziročně došlo k výraznému nárůstu obětí (+ 11 %) i těžce zraněných (+38 %). Zatímco počet nehod s účastí nepřipoutaných osob klesá, jejich závažnost zůstává dlouhodobě vysoká. V průměru připadá na 1000 těchto nehod 31,4 usmrcených osob, zatímco u připoutaných osob je to pouze 2,6. Nejčastější příčinou tragických nehod zůstává nepřiměřená rychlost. Z mezinárodního průzkumu ESRA3 vyplývá, že čeští řidiči a cestující zůstávají v používání bezpečnostních pásů za evropským

průměrem. Nepřipoutání během jízdy přiznalo 23,8 % řidičů, zatímco evropský průměr činí 15 %. Na zadních sedadlech je situace ještě výraznější, kde bezpečnostní pás nepoužívá až 46 % cestujících.



MERCEDES-BENZ STUDIO PRAHA SE OTEVŘELO

V pražské Galerii Mánes na Masarykově nábřeží je nově otevřené Mercedes-Benz Studio Praha. Každý týden přinese nová témata, nové vozy a řadu zajímavých aktivit pro celou rodinu. Mercedes-Benz Studio Praha během tří týdnů představí značku ze tří různých úhlů pohledu: od jejích historických kořenů přes vrcholný luxus až po ryzí výkon. Každý tematický týden nabídne jiný výběr vystavených vozů a jinou atmosféru, díky čemuž se návštěva Studia pokaždé promění v nový zážitek. Na jednom místě lze vidět výjimečný historický Patentwagen i nejnovější elektrickou Třidu C, vrcholný vůz Mercedes-Maybach SL i technicky fascinující Mercedes-AMG PureSpeed. K vidění bude i řada dalších modelů. Expozice se v průběhu trvání Studia obmění a stojí za to je zažít postupně všechny.



VÝJIMEČNÉ AUTOMOBILY ZAZÁŘILY V PRAZE STEJNĚ JAKO SLUNCE NA OBLOZE

Šestý ročník prestižní přehlídky Automobilové klenoty přilákal do areálu Galerie Golf Hostivař stovky milovníků historických automobilů i širokou veřejnost. Návštěvníci si užili jedinečné spojení automobilového umění, designu a společenské události v duchu světových Concours d'Elegance. Akci přálo také počasí – oba dny byly slunečné. Letošní ročník nabídl mimořádně silnou sestavu exponátů – od průkopnických technických legend přes avantgardní designové skvosty až po ikonické supersporty a unikáty, které existují v jediném exempláři. Automobilové klenoty 2026 se nesly ve znamení významných jubileí. Připomněly 140 let inovace značky Mercedes-Benz, 125 let Škoda Motorsport i fascinující svět vozů Ferrari. Znovu potvrdily, že nejsou jen statickou výstavou, ale živou společenskou událostí s bohatým programem. Velkou pozornost přitahoval Avions Voisin C23/24, avantgardní vůz inspirovaný letectvím a estetikou art deco, který byl zvolen nejlepším exponátem přehlídky.



VZDUCHOLOŇ GOODYEAR SE VRACÍ DO EVROPY

Do Evropy opět zamířila vzducholod' Goodyear. Stane se tichým svědkem důležitých evropských motoristických závodů. Poprvé se objevila na obloze nad úvodním závodem FIA Mistrovství světa vytrvalostních závodů WEC) v italské Imole. Vzducholod' dá návštěvníkům závodů i těm, kteří je budou na celém světě sledovat v televizi, šanci zahlédnout slavnou vzducholod' na obloze. Letecké záběry, které pořídí, nabídnou spektakulární pohled na trať. Rok 2026 přináší vedle evropského turné vzducholodi i oslavy výročí 75 let působení společnosti Goodyear v Lucembursku. V této evropské zemi se nejen vyrábějí vysoce kvalitní pneumatiky, ale je rovněž sídlem druhého inovačního centra Goodyear. Polotuhá

vzducholod' Zeppelin NT v barvách společnosti Goodyear, která létá v Evropě, je stejná jako tři vzducholodi ve Spojených státech. Jde o největší model svého druhu na světě s délkou 75 m a výškou 18 m. Pro Goodyear ji provozuje společnost Deutsche Zeppelin-Reederei z německého Friedrichshafenu. Vzducholod' Goodyear v září 2000 podnikala lety i nad Prahou



PORSCHE ČR OPĚT PODPORUJE SOUTĚŽ AUTOOPRAVÁŘ JUNIOR 2026

Společnost Porsche Česká republika opět podpořila soutěž Autoopravář Junior 2026. Soutěž nabídla žákům středních odborných škol prostor ukázat své znalosti a dovednosti v klíčových automobilových oborech. „Autoopravář Junior dlouhodobě ukazuje, jak důležitou roli hraje odborné vzdělávání pro budoucnost celého automobilového odvětví. Jako Porsche Česká republika jsme i letos rádi podpořili zejména kategorii EV technik, která si buduje pevné místo mezi tradičními obory. S rozvojem elektromobility roste potřeba kvalitně připravených odborníků, kteří dokážou pracovat s novými technologiemi,“ uvádí Jan Hurt, jednatel společnosti Porsche Česká republika. Společnost Porsche Česká republika byla i letos jedním z hlavních partnerů soutěže a aktivně se podílela na jejím průběhu. Vzdělávací expert společnosti Roman Ludvík působil jako hlavní rozhodčí soutěže a jednatel společnosti Jan Hurt předal ocenění vítězům kategorie EV technik.



Bosch v ČR v roce 2025 zvýšil obrat

V roce 2025 Bosch na českém trhu dosáhl konsolidovaný obrat se třetími stranami ve výši 21,2 miliardy Kč (zhruba 860 milionů eur), což meziročně představuje v korunách nárůst o 3 %. Celkový obrat skupiny společností Bosch v Česku včetně exportu zůstal meziročně na stejné výši 55,5 miliardy Kč (2,2 miliardy eur).

Milan Šlachta, reprezentant skupiny společností Bosch v Česku, uvedl: „Vzhledem k značným nepříznivým vlivům transformace automobilového průmyslu, vysokým cenám energií a přetrvávajícím narušením dodavatelských řetězců jsme s našimi výsledky za rok 2025 spokojeni.“ Obrat v oblasti Mobility mírně vzrostl a tvořil většinu obratu Bosch v ČR.

V dalších obchodních oblastech – Průmyslová technika, Energetika a technika budov, Spotřební zboží – vykazovaly silný výkon se solidním růstem tržeb.

Společnost Bosch posiluje svou konkurenční pozici v Česku třemi strategickými iniciativami: rozšíře-



ním produktového portfolia v Jihlavě o elektromobilní řešení, účastí na mezinárodních projektech v oblasti vodíkových technologií a vývoje senzorů v Českých Budějovicích a rozšířením výroby komerčních kotlů v Krnově.

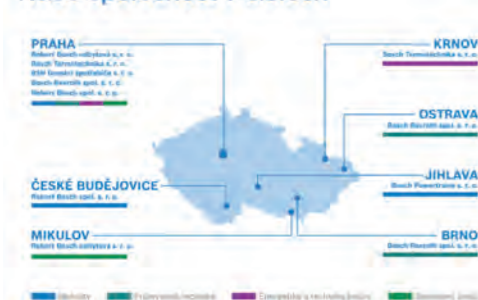
„Náš úspěch na náročném trhu a naše posílená konkurenční pozice jsou přímým důsledkem nasazení a ducha spolupráce našich spolu-

pracovníků. Každému z nich patří mé nejhlubší poděkování za jejich přínos,“ dodal Šlachta.

K 31. prosinci 2025 Bosch zaměstnával v Česku 7860 lidí. V oblasti vývoje pracuje přes 900 spolupracovníků, většina z nich v českobudějovickém vývojovém centru, ale také v Jihlavě a v Praze. V roce 2025 Bosch investoval ve stejné výši jako loni 2,6 miliardy Kč (104 milionů eur), z toho nejvíce do moderních výrobních technologií v závodech v Českých Budějovicích, Jihlavě a Krnově, například pro výrobu elektrických pohonů pro bateriová vozidla a pro komerční kotle. Dále pak Bosch pokračoval v projektech automatizace a digitalizace procesů ve výrobě a v logistice.

„Na českém trhu jsme zaznamenali pozitivní začátek roku 2026, přesto se aktivně připravujeme na náročné podmínky nezbytné k dosažení plánovaných ročních výsledků. I nadále věřím v potenciál českého trhu, inovace našich zaměstnanců a hodnotu produktů a služeb společnosti Bosch,“ uvedl Šlachta.

Bosch v Česku Naše společnost v číslech



Údaje k 31. 12. 2025

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

Vydejte se na veletrh Automechanika Frankfurt

Od 8. do 12. září 2026 se mezinárodní automobilový průmysl opět sejde ve Frankfurtu n. M., aby naživo zažil inovace, trendy a technologie. Automechanika uvede nové formáty.



Hlavní trendy dneška v automobilovém průmyslu jsou umělá inteligence, elektromobilita, digitalizace, udržitelnost a nové koncepty mobility. Vývoj spojený s propojenými automobily a softwarově definovanými vozidly určuje také agendu pro trh s automobilovými náhradními díly. Automechanika Frankfurt 2026 se zaměřuje na nové technologie a služby pro průmysl, dílny a maloobchodníky.

Letošní ročník se ponese ve znamení nového partnerství s Asociací mezinárodních výrobců motorových vozidel VDIK. Cílem je spojit síly k posílení trhu s náhradními díly a řešení problémů, které budou definovat budoucnost. Softwarově definovaná vozidla jsou další novou oblastí zájmu veletrhu.

Automechanika Academy nabídne pestrý program, abyste byli infor-

mování o aktuálním dění s ohledem na důsledky rostoucí digitalizace a nových technologií.

Jak daleko se vyvinula technologie softwarově definovaných vozidel a jaké strategie jsou k dispozici pro efektivní řízení životního cyklu ukáže nové fórum HighTech4Mobility, které se zaměřuje na inovace a řešení pro softwarově definovaná vozidla.

Prémiové odborné fórum Innovation4Mobility nabídne setkání s inovátory, inženýry a vývojáři, kteří pracují na řešeních pro budoucnost mobility.

Slavnostní předávání cen Automechanika Innovation Awards s vítězi v osmi kategoriích a oceněním pro jeden obzvláště udržitelný produkt se bude konat první den veletrhu.

Doprovodný program zahrnuje také nové formáty akcí, které se konají na venkovním výstavišti a nabízejí čisté emoce. 200 metrů dlouhá Automechanika Pit Lane se stane

novým místem setkávání fanoušků s významnými osobnostmi ze světa motoristického sportu a jejich závodními vozy.

Zájemci o zážitky z jízdy v terénu se vydají do nového Automechanika Experience parku, kde se představí vozidla jako monster trucky, obytné vozy a klasické automobily v terénním prostředí.

Návštěvníci se mohou těšit na zkušební jízdy s elektromobily a dalšími vozidly s alternativním pohonem v Automechanika Future Mobility Parku.

Letos se rozšiřuje i nabídka klasických a sběratelských vozů v Classic car B2B, jelikož organizátoři veletrhu se spojili s mezinárodní asociací pro klasické vozy FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) a se společnostmi Bosch, DAT, Eucon a ROWE aby založili Classic Alliance. Jejich cílem demonstrovat příležitost, které tento segment nabízí zejména pro dílny a prodejce.

Ambition je nový formát akce na veletrhu Automechanika Frankfurt věnovaný generaci Z a generaci Alpha s živou zábavou, hrami a hype-rauty.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Messe Frankfurt Exhibition GmbH / Petra Welzel, Jochen Günther a Pietro Sutera**

Slavnostní předávání cen AutoBest 2026 ve Vídni

Při 25. ročníku slavnostního předávání cen AutoBest, které se konalo ve Vídni v NH Vienna Conference Center, byl poprvé využit nový modernější koncept akce. To je v souladu s jednou z nejdůležitějších transformací v historii AutoBest: přechodem k AutoBest Conquest 2026.

Rozhodnutí o změně podoby slavnostního předávání cen AutoBest odráží strategický vývoj se vstupem do nové éry, kdy se Conquest stává revoluční platformou, jejímž prostřednictvím se miliony evropských uživatelů automobilů aktivně zapojují do hlasovacího procesu spolu s porotou AutoBest.

Slavnostní předávání cen AutoBest opět svedlo dohromady přední osobnosti z automobilového průmyslu,

vrcholové manažery významných mezinárodních značek a zástupce oceněných společností.

Při zahájení slavnostního předávání cen AutoBest předseda a zakladatel AutoBest Dan Vardie ve svém projevu uvedl: „Stále bedlivě zkoumáme automobilový průmysl a sledujeme každou oblast, každého výrobce, každý nový vůz přicházející do Evropy. V AutoBestu nemáme dogmatický přístup, což znamená, že jednoduše kontrolujeme fakta,



Regionální výkonná ředitelka BYD Europe Maria Grazia Davino



Cenu CompanyBest 2026 převzala Monica Perez Lobo, viceprezidentka Toyota Motor Europe, spolu s Patrickem Scheelenem, vedoucím komunikace pro Evropu společností Lexus & Gazoo Racing



Viceprezidentka společnosti BYD Stella Li oslovila hosty prostřednictvím videohovoru



Generální ředitel společnosti Polestar Michael Lohscheller

testy, analýzy a čísla, aniž bychom z emocionálních důvodů propagovali jakoukoli technologii, výrobce nebo osobnost odvětví.“

Jedním z ústředních momentů akce bylo uznání společnosti BYD prostřednictvím dvou významných ocenění. Stella Li, výkonná viceprezidentka společnosti BYD, byla oceněna jako nejnovější členka Síně slávy ManBest 2026 – globální galerie AutoBest věnované nejvlivnějším vrcholovým manažerům v automobilovém průmyslu. Toto ocenění oceňuje její rozhodující přínos ke globální expanzi společnosti BYD a její roli v urychlení transformace značky na přední hybnou sílu v oblasti elektrické mobility.

Stella Li se kvůli změně programu nemohla zúčastnit, nicméně oslovila hosty prostřednictvím videohovoru. Uvedla, že toto ocenění patří inženýrské síle a globální komunitě společnosti BYD: „Toto ocenění patří našim inženýrům v oblasti výzkumu a vývoje, všem zaměstnancům BYD a milionům zákazníků po celém světě, kteří důvěřují naší technologii a podporují naši cestu.“

Jménem Stelly Li převzala ocenění ManBest 2026 na pódiu Maria Grazia Davino, regionální výkonná ředitelka BYD Europe pro Německo, Rakousko, Švýcarsko, Polsko, Maďarsko, Českou republiku, Slovensko a severské země.

Cena TechnoBest 2026 byla udělena společnosti BYD, která byla oceněna za zavedení ultrarychlého nabíjení s maximálním nabíjecím výkonem až 1000 kW Super e-Platform Flash Charging.

Cena SmartBest 2026 byla udělena společnosti Polestar za integraci živého navádění do jízdních pruhů z Google Maps přímo do displeje řidiče, poprvé použitou v modelu Polestar 4. Cena oceňuje významný pokrok v inteligentní palubní navigaci a asistenčních systémech pro řidiče. Vyznamenání převzal generální ředitel společnosti Polestar Michael Lohscheller, který zdůraznil: „Navzdory relativně nedávnému vzniku značky v roce 2017 toto uznání potvrzuje sílu směřování Polestaru a patří stejnou měrou inženýrům, designérům a dalším týmům společnosti.“

Cena CompanyBest 2026 byla udělena Toyotě za její vynikající globální výkon a vyváženou strategii mobility s více cestami. Porota AutoBest ocenila trvalý globální vůdčí postavení Toyoty, podpořené její širokou produktovou filozofií a diverzifikovaným přístupem k elektrifikaci. Cenu převzala Monica Perez Lobo, viceprezidentka společnosti Toyota Motor Europe, spolu s Patrickem Scheelenem, vedoucím komunikace pro Evropu společností Lexus & Gazoo Racing.

Cena SportBest 2026 byla udělena Jeffu Doddsovi, generálnímu řediteli Formule E, za jeho významný přínos k posílení globálního profilu Formule E a urychlení jejího strategického rozvoje.

Ocenění SafetyBest 2026 za Pirelli převzali Corrado Rocca, vedoucí výzkumné a vývojové jednotky Cyber, spolu s vedoucím produktové komunikace Stefanem Marzoulou



Cenu EcoBest 2026 převzala Marion Joly, produktová manažerka modelu Renault Twingo

Ocenění SafetyBest 2026 bylo uděleno společnosti Pirelli za systém Cyber Tyre, jeden z prvních integrovaných systémů na světě založených na pneumatikách, který je schopen shromažďovat a přenášet data o pneumatikách v reálném čase přímo do vozidla. Inovace byla oceněna za přínos k aktivní bezpečnosti a inteligentní interakci vozidel. Ocenění převzal Corrado Rocca, vedoucí výzkumné a vývojové jednotky Cyber, spolu se Stefanem Marzoulou, vedoucím produktové komunikace.

Ocenění EcoBest 2026 bylo uděleno vozu Renault Twingo E-Tech Electric za jeho přínos k dostupné městské elektrické mobilitě. Porota AutoBest ocenila jeho praktičnost, kompaktní architekturu a relevanci pro budoucí městskou mobilitu. Cenu převzala Marion Joly, produktová manažerka modelu Twingo, společně s Anne Ricord, manažerkou komunikace značky Renault pro evropské trhy.

Ocenění A Star is Back (Hvězda je zpět) bylo uděleno vozu Honda Prelude jako oslava návratu legendárního modelu s moderní technickou interpretací. Cenu převzal Gerald Heinecke, vedoucí oddělení korporátní komunikace a vnějších vztahů pro střední Evropu.

Text: Vladimír Rybecký (AutoBest)
Foto: AutoBest

AutoBest Conquest 2026 se zapsal do historie

Největší živá automobilová událost v Evropě AutoBest Conquest vyvrcholila udělením ceny Best Buy Car of Europe 2026 a tří nových ocenění.



Velké finále prvního ročníku akce AutoBest Conquest se stalo historickým milníkem pro organizaci AutoBest a stalo se největší nezávislou motoristickou zábavní akcí v Evropě vysílanou živě oficiálním ka-

nálem AutoBest na YouTube a sledovanou publikem po celém kontinentu. První ročník AutoBest Conquest potvrdil ohromné zapojení veřejnosti.

Poprvé v historii evropských automobilových cen byly miliony uživatelů automobilů pozvány k přímému

hlasování spolu s profesionální porotou AutoBest. Po třech měsících veřejného hlasování přinesla závěrečná živá show pro automobilový svět zcela nový formát: zábavnou, interaktivní, celoevropskou akci, kde hlasování profesionální poroty, účast veřejnosti, živé intervence manažerů a postupné živé odhalování jednotlivých kategorií vytvořilo zábavnou podívanou.

Šest finalistů soutěže AutoBest Conquest 2026 bylo: BYD Dolphin Surf, Citroën C3 Aircross, Fiat Grande Panda, Ford Puma Gen-E, MG S5 EV a Renault 4 E-Tech electric. Těchto šest modelů se zapojilo do jednoho z nejtransparentnějších a nejnáročnějších hodnocení, kde byl každý z finalistů hodnocen jak porotou AutoBest, tak přímým hlasováním evropské veřejnosti na platformě AutoBest. Hlasování veřejnosti zůstalo otevřené až do první poloviny živé show, což umocnilo napínavost akce.

Mezi hlasovacími sekvencemi a vyhlášením kategorií představil AutoBest Conquest zcela nový formát: každý finalista byl představen se speciálně vytvořenými uměleckými vystoupeními, které měly podtrhnout osobnost každého vozu. Současně každá kategorie ocenění zahrnovala živé rozhovory s manažery zastupu-



jícími značky finalistů. Jedním z výjimečnějších momentů večera bylo živé hlasování poroty, kdy každý člen poroty živě transparentně udělil body šesti finalistům.

Titul „Nejlepší design automobilu v Evropě 2026“ (Best Car Design of Europe 2026) získal Fiat Grande Panda. Následovaly Renault 4 a Citroën C3 Aircross. Fiat Grande Panda si vítězství zajistil díky vyrovnanému skóre, které těžilo z uznání poroty i podpory veřejnosti. Cenu převzal šéfdesignér značky Fiat François Leboine, který zdůraznil důležitost evropského designového dědictví nově interpretovaného pro současnou mobilitu.

MG S5 EV byl oceněn jako „Nejlepší dostupná technická výbava automobilu v Evropě 2026“ (Best Affordable Car Technology Package

of Europe 2026). Nový model MG zvíťazil těsně následovaný Renaultem 4 a na 3. místě se umístil Citroën C3 Aircross. Dostupnost technologií pro spotřebitele a uživatele automobilů zůstává jedním z nejsilnějších kritérií AutoBest. Mimořádná podpora veřejnosti ocenila spojení technické úrovně s cenovou dostupností.

Citroën C3 Aircross vyhrál ocenění „Nejlepší automobil v Evropě z hlediska uživatele 2026“ (Best Users Car of Europe 2026). Stal se nejoblíbenějším vozem ze strany veřejnosti. Citroën C3 Aircross byl zvolen číslem jedna. Následovaly Fiat Grande Panda a Renault 4. Citroën C3 Aircross prokázal odezvu pro každodenní potřeby evropských uživatelů a prokázal emocionální dostupnost, použitelnost i širokou přitažlivost. Cenu převzala ředitelka

globální komunikace Citroënu Leslie Peltierová.

Renault 4 E-Tech electric byl korunován cenou „Nejlepší automobil ke koupi v Evropě 2026“ (Best Buy Car of Europe 2026). Vítězem nejvyššího ocenění AutoBest, které završilo 25. ročník, byl s celkovým počtem 39 676 bodů od porotců i veřejnosti, vyhlášen Renault 4. Citroën C3 Aircross se umístil na druhém místě následovaný Fiatem Grande Panda. Cenu převzal John Cleworth, viceprezident pro komerční uvedení na trh a řízení výnosů značky Renault.

Komunikační kampaň oslovila víc než 15 milionů lidí, přičemž většina publika sídlila v Evropě, ale přilákala i významnou účast mimo kontinent. Pozoruhodná byla mezinárodní expanze s aktivní účastí zaznamenanou ve více než 28 zemích mimo Evropu, a to v regionech, jako jsou Asie, Jižní Amerika, Střední východ a Afrika. Tento působivý výsledek vzešel z marketingových kampaní zaměřených na sociální síť a digitální marketing, které přímo vytvořila organizace AutoBest, porotci AutoBest, kteří se zaměřili na komunikaci v členských zemích jež reprezentují, a kampaní vedených šesti značkami zastoupenými mezi finalisty. Zapojení publika zahrnovalo vysoce relevantní demografickou skupinu od 18 do 65 let, kteří se aktivně podíleli na hlasovacím procesu.

Text: **V. Rybecký (Autobest)**
Foto: **Autobest**

BEST BUY CAR OF EUROPE 2026						
	BYD Dolphin Surf	Citroen C3 Aircross	Fiat Grande Panda	Ford Puma Gen E	MG S5 EV	Renault 4
AUTOBEST Jury Vote	14676	15544	15908	16010	15310	18552
Public Vote	8167	22715	19497	8785	15712	21124
Total	22843	38259	35405	24795	31022	39676

BEST CAR DESIGN OF EUROPE 2026						
	BYD Dolphin Surf	Citroen C3 Aircross	Fiat Grande Panda	Ford Puma Gen E	MG S5 EV	Renault 4
AUTOBEST Jury Vote	1949	2419	3429	2340	2186	3677
Public Vote	1287	4214	4567	1401	1511	3020
Total	3236	6633	7996	3741	3697	6697

BEST AFFORDABLE CAR TECHNOLOGY PACKAGE OF EUROPE 2026						
	BYD Dolphin Surf	Citroen C3 Aircross	Fiat Grande Panda	Ford Puma Gen E	MG S5 EV	Renault 4
AUTOBEST Jury Vote	5171	4591	4605	5900	5410	6323
Public Vote	3055	5359	3034	2981	9545	8026
Total	8226	9950	7639	8881	14955	14349

BEST USERS' CAR OF EUROPE 2026						
	BYD Dolphin Surf	Citroen C3 Aircross	Fiat Grande Panda	Ford Puma Gen E	MG S5 EV	Renault 4
AUTOBEST Jury Vote	7556	8534	7874	7770	7714	8552
Public Vote	3825	13142	11896	4403	4656	10078
Total	11381	21676	19770	12173	12370	18630



Autoopravář Junior 2026 zná své vítěze!

Po třech napínavých dnech soutěže Autoopravář Junior 2026 v prostorách společnosti Škoda Auto Mladá Boleslav jsou známy výsledky.



V prostorách společnosti Škoda Auto Mladá Boleslav uskutečnil již 31. ročník celostátního finále soutěže odborných znalostí a dovedností Autoopravář junior 2026 v pěti kategoriích Automechanik, Karosář, Autolakýrník, Autotronik a EV technik.

Slavnostní zahájení proběhlo v Škoda Muzeu v Mladé Boleslavi. Soutěže v kategoriích Automechanik, Karosář, Autotronik a EV technik se uskutečnily v prostorách Škoda Sales & After Sales Training Academy v Kosmonosích. Soutěž v kategorii Autolakýrník se konala ve Škoda Servisní centru v Kosmonosích. Vyhlášení proběhlo v sále Vision v Service Training Center Škoda Auto

v Kosmonosích, kde se sešli nejlepší mladí technici z celé České republiky. Vyhlášovatelem 31. ročníku soutěže Autoopravář junior 2026 je Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel ČR. Celostátní finále soutěže Autoopravář Junior dává každoročně prostor nejlepším žákům oboru automechanik, autotronik, autolakýrník, karosář a nově i EV technik z celé České republiky.

Hlavním cílem je systémová motivace žáků středních škol s výukou autooborů, propagace uvedených technických oborů a rozvoj spolupráce mezi budoucími zaměstnavateli žáků a středními školami v České republice. Dalším cílem je také porovnání znalostí a dovedností soutěžících a navázání spolupráce mezi

vyučujícími a žáky jednotlivých škol. Záštitu celostátnímu finále soutěže Autoopravář Junior 2026 udělilo Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. Tato podpora představuje významné ocenění dlouhodobé práce všech organizátorů, kteří se podílejí na přípravách soutěže. Udělení záštity MŠMT potvrzuje význam akce pro odborné vzdělávání a podporu technických profesí.

Do soutěže byla tradičně zapojena řada partnerů z oblasti autoopravářství, kteří se podílejí na zajištění jednotlivých úkolů, jejich hodnocení a cenách pro účastníky. Hlavními partnery soutěže jsou společnosti Škoda Auto, Robert Bosch odbytová, Scania CER a Porsche ČR. Dalšími partnery jsou společnosti Hella Gutmann, AD technik, Würth, Fronius, Univer, Auto Jarov, Akade, Interaction, AutoFit, Toplac, Servind, AutoJob, PPG, Bučan, ColorMatic, Mirka, Alca, Kooperativa, 3M a Sata. Mezi mediální partnery patří i Autoservis a mobilita.

Soutěž je tříkolová a skládá se ze školního kola, krajského kola a celostátního finále. Soutěže se pravidelně účastní žáci téměř všech škol s výukou autooborů v ČR, kterých je v současnosti 118.

Obsah soutěží vychází z Rámcových vzdělávacích programů a má tři části – teoretickou, poznávací a praktickou část. Soutěže jsou svým



Automechanik



EV technik

rozsahem, počtem zapojených škol, soutěžících žáků a aktivně spolupracujících partnerů největší akcí v technických oborech v ČR.

Automechanik

1. Jakub Eliášek (VOŠ, SPŠ automobilní a technická České Budějovice)
2. Jakub Kříž (VOŠ, SPŠ automobilní a technická České Budějovice)
3. Šimion Kinig (SŠ – COP technické Kroměříž)



Autolakýrník



Autotronik

Autotronik

1. Pavel Slezák (ISŠA Brno)
2. Alexander Sochovič (SŠ automobilní a informatiky, Praha – Hostivař)
3. Jan Žák (SOŠ a SOU dopravní, Čáslav)

Autolakýrník

1. Karolína Ježková (ISŠA Brno)
2. Andri Chorei (SPŠ dopravní, a. s. Praha)
3. Vendula Scholzeová (ISŠ Vysoké nad Jizerou)

Karosář

1. Pavel Novotný (VOŠ, SPŠ automobilní a technická České Budějovice)



2. David Hylmar (Škoda Auto a.s., SOU strojírenské, Mladá Boleslav)
3. Adam Stodola (SŠA Holice)

EV technik

1. Tomáš Veselý (SŠ automobilní, Ústí nad Orlicí)
2. Martin Matyáš (ISŠA Brno)
3. Serhii Skliar (Škoda Auto a.s., SOU strojírenské, Mladá Boleslav)

Kategorie Automechanik, Karosář a Autolakýrník jsou zařazeny do přehlídky České ručičky. Soutěž je také zařazena do CzechSkills – národní značka odborných soutěží propůjčovaná Národním centrem CzechSkills při Hospodářské komoře ČR.

Více informací naleznete také na webu soutěže:

<https://autoopravarjunior.cz/>

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Autoopravář junior**



Karosář

AI in view:
Active support through
intelligent cockpits

Bosch využívá svou inovativní sílu

Vývoj obrátu v obchodních oblastech společnosti Bosch byl v roce 2025 brzděn jak slabou ekonomikou na klíčových trzích, tak negativními kurzovými vlivy.

Navzdory problémům Bosch v obchodním roce 2025 dosáhl obrát 91 miliard eur, což představuje mírný nárůst oproti předchozímu roku (2024: 90,3 miliardy eur). Po očištění od vlivů směnných kurzů to odpovídalo růstu o 4,1 %. EBIT marže z provozní činnosti na úrovni 2 % byla nižší než v předchozím roce (2024: 3,5 %). Nezbytné strukturální a personální úpravy pro zvýšení budoucí životaschopnosti měly na tento výsledek značný negativní vliv v podobě rezerv ve výši 2,7 miliardy eur.

Předseda představenstva společnosti Bosch Stefan Hartung v souvislosti s prezentací výročních výsledků řekl: „Jako globální technologický lídr jsme odhodláni formovat trendy automatizace, digitalizace, elektrifika-

ce a umělé inteligence, jelikož právě to otvírá cestu k ziskovému růstu v našem podnikání. Důležitým předpokladem jsou úsporné efekty již zahájených strukturálních opatření a inovace ve všech obchodních oblastech.“

V prostředí geopolitického napětí a obchodních bariér hodlá Bosch Group v obchodním roce 2026 využít příležitosti růstu na svých globálních trzích s plnou inovační silou. Nezbytné počáteční investice do oblastí s dlouhodobým potenciálem zůstanou na vysoké úrovni předchozích let. Jen v roce 2025 Bosch vynaložil na výzkum a vývoj a kapitálové výdaje společně okolo 12 miliard eur. Pro rok 2026 plánuje růst obrátu o 2 až 5 % a EBIT marži z provozní činnosti na úrovni 4 až 6 %.

Pro dosažení úspěšného obchodního vývoje v nepříznivém globálním

ekonomickém prostředí musí společnost udržovat náklady na konkurenceschopné úrovni. Díky jednání se zástupci zaměstnanců o nezbytném snížení počtu pracovních míst ve výrobních závodech v oblasti Mobility v Německu si společnost Bosch zlepšuje svou budoucí konkurenční pozici při rostoucím cenovém tlaku.

V automobilovém průmyslu aktuálně určuje cenovou hladinu Čína. Hartung proto vidí rozšiřování inovačního vedoucího postavení jako klíčový faktor úspěchu při rozšiřování podnikání, především na automobilovém trhu, a při naplňování Strategie 2030, která předpokládá, že Bosch bude patřit mezi tři přední dodavatele na svých klíčových trzích.

„V mezinárodní konkurenci nejde jen o náklady, ale především o to, jak se odlišíme. Jako konkurenční výhodu vnímáme globální stopu Bosch. Dokážeme přizpůsobit naše nabídky a dodavatelské řetězce regionálním podmínkám a zároveň poskytovat kvalitu na globální úrovni,“ řekl Hartung.

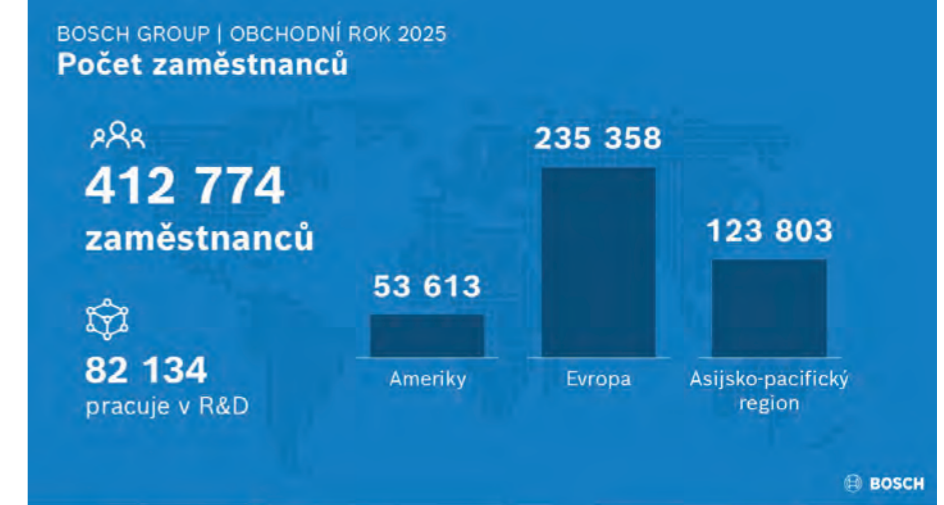
Bosch se domnívá, že slabý hospodářský vývoj z roku 2025 bude pokračovat i v aktuálním obchodním roce. Vysoká míra nejistoty, způsoben-

ná především geopolitickým vývojem a dosud nepředvídatelnými dopady války na Blízkém východě, bude pravděpodobně i nadále ovlivňovat inflaci a celosvětový hospodářský výkon. Navíc cenový a konkurenční tlak zůstává vysoký. Přesto se společnosti Bosch v prvních třech měsících roku podařilo udržet tržby víceméně na úrovni předchozího roku; po očištění od vlivů směnných kurzů byl obrát o 5 % vyšší. Bosch očekává, že globální ekonomika dosáhne pouze mírného růstu na úrovni posledních let.

Bosch posouvá vpřed četné inovace v oblasti mikroelektroniky a senzorových technologií. Sensory Bosch hrají stále důležitější roli v robotice. V oblasti automatizovaného řízení jsou inerciální senzory považovány za klíčovou součást budoucnosti. Umožňují automobilům zachovávat plné povědomí o své poloze i tehdy, když nejsou dostupné signály kamery nebo GPS. Trh s inteligentními senzory v automobilových aplikacích by měl do poloviny následujícího desetiletí zdvojnásobit a přesáhnout 70 miliard eur.

Bosch očekává, že trh s automobilovým softwarem bude mít do roku 2030 hodnotu okolo 200 miliard eur. Proto vidí velké příležitosti růstu v softwarově definované mobilitě. „Bosch je v této oblasti na čele a doslova přivádí umělou inteligenci do zorného pole řidiče,“ řekl Hartung.

„Automobily budoucnosti budou samozřejmě potřebovat nejen



algoritmy, ale také pohonné systémy. Jen v tomto roce dodáme víc než 7 milionů řešení a komponentů pro elektrický pohon,“ dodal Hartung

k rostoucímu obchodu s elektromobilitou. Před několika týdny Bosch oznámil společný podnik se společností Tata AutoComp Systems v Indii. Od poloviny roku se zaměří na vývoj, výrobu a prodej elektrických náprav a motorů na indickém trhu.

Bosch realizoval výrazné počáteční investice v oblastech, jako jsou elektromobilita, polovodiče a moderní brzdové systémy. Bosch je jedním z nejvýznamnějších přihlašovatelů patentů v Evropě. V roce 2025 zaregistroval Bosch 6300 patentů, čímž se opět stal lídrem v Německu.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Bosch
Foto: Bosch





Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s.
Přepešská 1809, 511 01 Turnov
tel.: +420 602 411 129 (+420 481 313 674) e-mail: sacr@sacr.cz www.sacr.cz

Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR) Brussels
Sdružení evropských automobilových dealerů
a opravářů se sídlem v Bruselu (AECDR)

„Certifikace renovátorských firem SAČR“

Účel a cíl projektu

■ Projekt „Certifikace renovátorských firem SAČR“ vznikl jako reakce na dlouhodobou potřebu zvýšit a sjednotit kvalitu služeb v oblasti renovací historických vozidel (tzv. veteránů, young-/oldtimerů) a vytvořit transparentní systém, který posílí důvěru veřejnosti, sběratelů veteránů i příslušných institucí v profesionalitu a odbornost v předmětné oblasti.

■ V současné době neexistuje v České republice žádný standard, podle kterého by se daly renovátorské firmy / dílny hodnotit. V důsledku toho se lze setkat s velmi rozdílnými přístupy k renovaci zmíněných historických vozidel, s rozdílnou úrovní odbornosti a často například i s nedostatečnou dokumentací spojenou s provedenými renovátorskými pracemi.

■ Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s. jako profesní asociace vnímá svou odpovědnost pomoci vytvořit v dané oblasti rámec, který zvýší úroveň řemesla, podpoří profesionály, kteří pracují kvalitně, a současně ochrání majitele historických vozidel před nekvalitními opravami. Inspirujeme se úspěšnými modely ze zahraničí, jako je v Německu ZDK/ZKF "Fachbetrieb für historische Fahrzeuge", rakouský AMV nebo certifikované programy OEM (např. BMW Classic Partner). Tyto systémy prokazují, že transparentnost, dokumentace a jasně definované požadavky přinášejí vyšší úroveň služeb a větší jistotu zákazníkům.

■ Samozřejmě v zásadě nejde jen o renovace historických vozidel, ale také o jejich kvalitní údržbu a opravy.

■ Cílem prezentovaného projektu SAČR je vytvořit dobrovolný, ale odborně podložený systém, který umožní firmám získat status doporučeného nebo certifikovaného pracoviště. Certifikace by neměla být bariérou, ale nástrojem podpory – pomoci dílnám zviditelnit jejich kvalitu, profesionalizovat procesy a poskytnout jim jasná kritéria, podle kterých mohou své služby dále rozvíjet.

■ Tento projekt má zároveň ambici propojit komunitu renovátorů, karosářů, mechaniků a specialistů na historická vozidla, vytvořit platformu pro sdílení zkušeností a nabídnout vzdělávací a metodickou podporu. Pro SAČR je to rovněž příležitost stát se aktivním partnerem odborníků a přispět k udržení a rozvoji řemeslných dovedností, které jsou pro zachování historického automobilového dědictví klíčové.



Mám zájem o účast v projektu

„Certifikace renovátorských firem SAČR“

SAČR připravuje projekt „Certifikace renovátorských firem“ historických vozidel. Pokud máte o tento projekt zájem, prosíme Vás o vyplnění a poslání krátkého dotazníku. Mimo jiné nám to pomůže v upřesnění některých částí zmíněného projektu.

DOTAZNÍK

Pozn.: v případě Vašeho zájmu zakřížkujte příslušné body a takto upravený dotazník

a) odešlete na e-mailovou adresu: **sacr@sacr.cz**

b) odešlete poštou na adresu: **Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s., Přepešská 1809, 511 01 Turnov**

c) ofoťte dotazník a odešlete přes WhatsApp: **+436604507923**

Kontaktní osoba pro telefonické informace:

Milan J. Sikora, člen správní rady SAČR, tel. +43 6604507923 (WhatsApp)

1. Jsem členem SAČR:

- Ano
- Ne

2. Oblast, ve které působím:

- Renovování veteránů
- Prodej veteránů
- Údržba a opravy / servis veteránů
- Ostatní (uveďte)

3. Druh historických vozidel, kterým se věnuji:

- Automobily
- Motocykly
- Jiné (uveďte)

4. Značky, na které se zaměřuji:

- Všeobecně všechny značky
- Specializuji se na konkrétní značky (uveďte)

5. Od kdy se této činnosti věnuji:

Rok

6. Specializace renovátorské dílny:

- Karosářské práce: vše, hliníkové karosérie, dřevěné
- Lakování
- Čalounění
- Motory a hlavní agregáty
- Ostatní (uveďte)

7. Kolik mechaniků se renovátorské činnosti věnuje:

osobně plus mechaniků

8. Mám zájem o následující nabídku:

- Zapojení do projektu „Certifikace renovátorských dílen SAČR“
- Členství ve Svazu prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR, z.s.)
- Ostatní (uveďte)

.....
Jméno a kontaktní adresa firmy (vč. telefonického a e-mailového spojení):

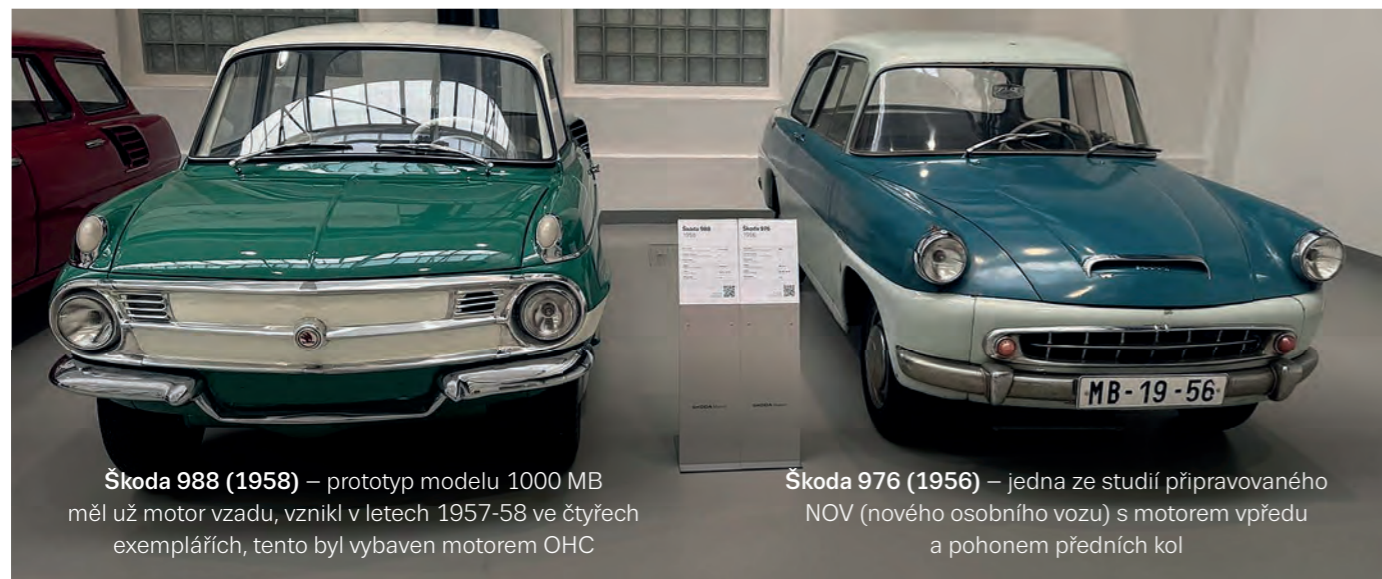
Odtajněné koncepty Škoda

Atraktivní doplnění hlavní expozice Škoda Muzea v Mladé Boleslavi – nový depozitář Odtajněné koncepty ve Škoda Muzeu ukazuje návštěvníkům 31 prototypů, konceptů a studií automobilky Škoda. Doposud většinou nevystavené unikáty pocházejí od konce 50. let do současnosti.

Škoda Muzeum pokračuje v rozšiřování svých expozic o další atraktivní depozitář přístupný veřejnosti. Na první fázi s názvem

Spící krása, otevřenou v prosinci 2025, navazuje druhá hala pojmenovaná Odtajněné koncepty. V ní automobilka Škoda Auto prezentuje koncepty, designové studie a pro-

totypy od konce 50. let minulého století do současnosti. Prohlídky jsou možné v doprovodu průvodce a po předchozí rezervaci. Oba depozitáře k hlavní expozici Škoda



Škoda 988 (1958) – prototyp modelu 1000 MB měl už motor vzadu, vznikl v letech 1957-58 ve čtyřech exemplářích, tento byl vybaven motorem OHC

Škoda 976 (1956) – jedna ze studií připravovaného NOV (nového osobního vozu) s motorem vpředu a pohonem předních kol



Škoda 763 (1977) – pro vývojovou řadu navazující na typ 760, u kterého nikdy nedošlo na sériovou výrobu, bylo postaveno několik prototypů s motorem vpředu a pohonem zadních kol



Škoda 720 (1971) – prototyp moderního automobilu střední třídy s motorem vpředu a pohonem zadních kol s karoserií navrženou studiem Itai Design Giorgetta Giugiaro



Škoda 760 ID (1973) – v roce 1971 byl zahájen projekt osobního vozu s předním pohonem Škoda 760, na kterém měly s automobilkou Škoda spolupracovat i východoněmecké továrny ve Cvikově a Eisenachu, karoserii čtvrtého prototypu navrhla opět i firma Itai Design Giorgetta Giugiaro

Muzea nově přidávají víc než 50 atraktivních exponátů.

V jedinečné atmosféře historické tovární haly s historií sahající až do roku 1913 zpřístupnilo Škoda Muzeum nový depozitář s názvem Odtajněné koncepty. Značka Škoda dává tímto způsobem návštěvníkům možnost nahlédnout za historickou oponu a otevírá další část svých sbírek veřejnosti.

V nově zpřístupněné hale našlo místo 31 konceptů, studií a prototypů, které spojuje snaha formovat budoucí designérské i technické směřování automobilky Škoda. Nově otevřená hala svým moderním výstavním konceptem „garážového stylu“ přirozeně navazuje na stáva-



Škoda Vision E (2017) – studie elektrického crossoveru nabídla autonomní jízdu úrovně 3 i špičkovou konektivitu s interaktivním displejem pro každého cestujícího

Škoda Vision S (2016) – studie sedmimístného crossoveru se stala předobrazem SUV Kodiaq



Škoda 990 NOV Combi (1963) – jednou ze zvažovaných variant vozu Škoda 1000 MB bylo i praktické kombi s komplikovanou ležatou zástavbou motoru pod podlahou zavazadlového prostoru



Škoda 973 „Babeta“ (1953) – prototyp terénního automobilu pro Československou armádu měl pohon 4x4 a solidní průchodnost terénem, vzniklo 30 kusů

jící prostor Spící krása. S ním tvoří samostatný výstavní okruh, který lze absolvovat s průvodcem po předchozí rezervaci. U každého exempláře je jeho stručný popis, bližší detaily pak návštěvník získá naskenováním QR kódu. Podobně jako v hlavní expozici muzea se i u nového depožitáře počítá s určitou obměnou vystavených vozů.

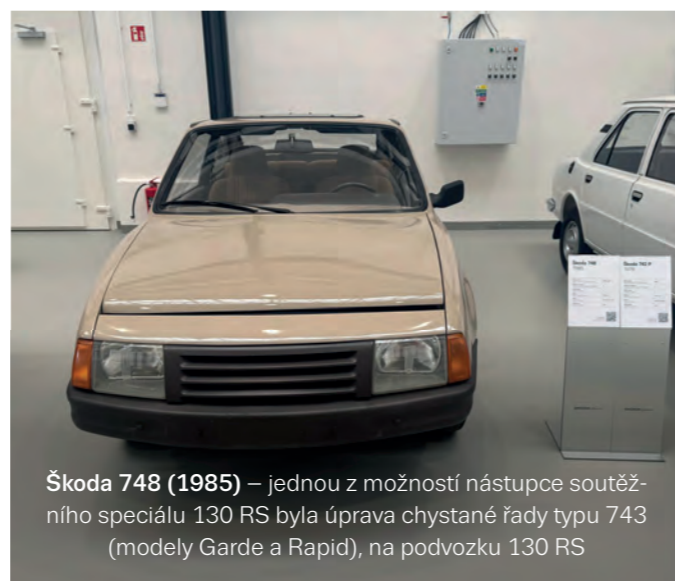


Škoda 742 P (1978) – na bázi modelu Škoda 105/120 (Typ 742) s motorem vzadu bylo postaveno několik vozů pro odlišné uložení hnacího ústrojí i vůz s motorem podélně vpředu a s pohonem předních kol

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Julia Sudogan**



Škoda 781 FV2 (1981) – vývoj modelu Favorit s motorem vpředu a pohonem předních kol započal v roce 1979 pod označením Škoda 781



Škoda 748 (1985) – jednou z možností nástupce soutěžního speciálu 130 RS byla úprava chystané řady typu 743 (modely Garde a Rapid), na podvozku 130 RS



INTERACTION



**VŠE PRO
LAKOVNU
A KAROSÁRNU**



WWW.INTERACTION.CZ



Servind



Umění autoopravárenství

Dosáhnout prvotřídního výsledku opravy není náhoda. Je to umění, které vyžaduje dokonalou souhru. Vy máte profesionální um a léta zkušeností, my vám dodáme zbytek. Přinášíme kompletní zázemí pro stoprocentní výsledek. Spojujeme špičkové produkty, jako jsou nejpokrokovější lakovací systémy a efektivní spotřební materiál, s těmi nejmodernějšími technologiemi a prémiovým vybavením pro mechanickou dílnu, karosárnu a lakovnu. Vše navíc opíráme o naše silné know-how v podobě komplexního poradenství, rychlé technické podpory a propracovaného systému školení. Spojte své profesní dovednosti s našimi silnými značkami a dokonalý výsledek bude vždy zaručen. Jsme vám k dispozici.



MIRKA

Colad

Castrol

FLOWEY®

SATA

CAR-O-LINER®

Blowtherm

servind.com