

léto 2026

Autoservis & mobilita

www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU



Do terénu s hybridem na LPG

OPRAVA
MÍSTO VÝMĚNY

4X4
S NOVÝMI SYSTÉMY

HI-TECH
CESTA K LUXUSU

Cesta k autům Made in EU

AI pomáhá prodeji ojetin

9 772695 044003

Autoservis & mobilita

AUTOSERVIS & MOBILITA

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ,
AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

www.autoservismagazin.cz

GYDA

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 Štorková, 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:
Dacia

Stáhne EU železnou oponu?

V rámci snahy o urychlení rozvoje evropského průmyslu hodlá Evropská komise prosadit preferenční produktů vyrobených v EU. Jedná se o napodobení strategie, kterou ve Spojených státech aplikuje prezident Donald Trump. Jenže postavení EU se od USA značně liší. Evropská unie disponuje jen minimální surovinovou základnou. Studie institutu Ifo ukazuje, že ze 27 klíčových surovin mají země EU pouze u čtyř podíl na světové produkci větší než 5 % a u devíti je její podíl nulový. Jistěže i v EU jsou dosud nevyužívaná ložiska mnoha z nich. Jenže zahájení jakékoliv těžby v EU není vůbec jednoduché. Pokud se vůbec podaří překonat překážky s ohledem na ochranu životního prostředí, pak podle výše uvedené studie může trvat uvedení nového dolu do plného provozu až 18 let.

Ale nejde jen o suroviny. Evropské automobilky požadují, aby se pro označení „Made in EU“ nezapočítávaly jen díly, ale také výzkum a vývoj. To je nepochybně naprosto správný požadavek. Jenže je jeho splnění reálné?

Poté, co evropské firmy přesunuly podstatnou část své výroby do Číny, probíhá, zatím bez většího zájmu evropských politiků a médií, další fáze, z hlediska rizika deindustrializace Evropy mnohem nebezpečnější. Většina velkých dodavatelů v rámci automobilového průmyslu, ale také stále víc automobilek, přesouvá do Číny i svá vývojová oddělení a rozšiřuje technickou spolupráci se svými čínskými partnery. V Číně totiž nacházejí nejen lepší podmínky, ale také mnohem víc kvalitně technicky vzdělaných a vysoce motivovaných pracovníků.

Jak se ovšem bude hodnotit požadavek „Made in EU“ u aut evropských

značek používajících mnoho komponent vyrobených sice v Evropě, nicméně vyvíjených v Číně, nemluvě o využívání softwaru nebo operačních systémů od čínských partnerů.

A jak to bude s posuzováním čínských aut vyráběných v evropských závodech z dílů z významné části od evropských dodavatelů, jenže to vše vyvinuté v Číně, byť často i evropskými specialisty a designéry.

Samozřejmě lze vyžadovat striktní dodržení významného podílu dílů i vývoje z evropských zdrojů. Jenže pak bude hrozit, že se v Evropě odstihneme od špičkového technického vývoje. A my starší si ještě dobře pamatujeme, jaké to bylo, když jsme se závisť sledovali špičkovou techniku, která pro nás nebyla dostupná, protože se nabízela jen za železnou oponou.

Vladimír Rybecký,
šéfredaktor



automechanika
FRANKFURT

8.–12. 9. 2026

**Kupte si
vstupenku
již nyní!**

**Svět, kde
se setkává
budoucnost
autoservisů.**

info@czechrepublic.messefrankfurt.com
Tel. +420 233 355 246

messe frankfurt

/ AKTUALITY

- 4 Stalo se...
- 8 Členové FIGIEFA se setkali na valné hromadě ve Varšavě
- 10 Skvělý rok automobilového průmyslu
- 12 Stanovisko ACEA k zákonu o průmyslovém akcelérátoru
- 14 Evropský parlament přijal nařízení o vozidlech s ukončenou životností
- 16 Nechte promluvit trh
- 18 Konkurenční rozdíl mezi EU a Čínou v oblasti dodavatelů se zvětšuje
- 20 Automechanika Frankfurt: S více vystavovateli, budoucími trendy a novými formáty
- 22 AutoSAP ocenil nejlepší podniky

/ AUTOSERVIS + AFTERMARKET

- 24 Stalo se...
- 26 Vstřikovače benzínu Valeo
- 30 Systém čisticích utěrek Mewa jako záruka kvality
- 32 Diagnostic Con 2026: Moderní diagnostika v praxi
- 36 Oprava místo výměny
- 37 Obchod s díly pro profesionály PARTSpro+
- 38 Jde o víc než jen o peníze
- 40 Brzdové kotouče s ochranným potahem pro aftermarket
- 41 LKQ Diag Tour 2026

/ AUTODOPRAVA

- 42 Stalo se...
- 46 Nová podoba luxusní dopravy cestujících



- 47 Evropa má technologie pro rychlou dekarbonizaci
- 48 Goodyear představil systém CheckPoint v praxi
- 50 Tachografy jsou už povinné i pro vozidla o hmotnosti 2,5 až 3,5 t

/ CESTY MOBILITY

- 52 Stalo se...
- 54 Inovace v oblasti mobility
- 56 Stellantis představuje modulární architekturu STLA One
- 57 Bosch dodá Mercedesu elektromotory
- 58 Škoda Epiq už se vyrábí

/ TECHNICKÉ INOVACE

- 60 Stalo se...
- 62 Umělá inteligence v praxi Aures Holdingu
- 64 První plug-in hybrid od Audi Sport
- 66 Aktivní rozdělení točivého momentu Alpine
- 67 BYD představuje 4nm čip pro autonomní řízení

/ REPORTÁŽE

- 68 Stalo se...
- 70 Do terénu na LPG
- 72 Bosch pro budoucnost sází na AI a robotiku
- 74 Festival firemní mobility Toyota & Lexus
- 76 AutoBest předával ocenění
- 77 Renault oficiálně převzal ocenění Best Buy Car of Europe 2026
- 78 Premiéry na Legendách
- 80 Mercedes kraloval Legendám



Stalo se...

IVAN HODÁČ (1946–2026)

Jeden z nejvýznamnějších zástupců České republiky v evropském automobilovém průmyslu Ivan Hodáč nečekaně zemřel 1. července ve věku nedožitých 80 let. Ivan Hodáč v letech 2001 až 2013 jako generální tajemník Asociace evropských výrobců automobilů ACEA úspěšně hájil zájmy automobilového průmyslu v přelomovém období, kdy se v Evropské komisi rodila současná legislativa přinášející přelomová opatření po stránce bezpečnostních systémů a emisních standardů, které následně zásadním způsobem proměnily evropský automobilový průmysl. Jeho vyjednávací schopnosti a znalosti mu vynesly respekt u šéfů automobilek i u eurokomisařů. Deník Financial Times Hodáče označil za jednoho z nejúspěšnějších lobbistů v srdci Evropské unie. Ivan Hodáč dokázal vybalancovat rozdílné názory šéfů automobilek, jimiž v té době byli mimořádně silné osobnosti, a prosadit potřeby automobilového průmyslu. Ani jedno, ani druhé se už od té doby nikomu nepodařilo a zájmy automobilového průmyslu se po jeho odchodu v boji se silícím postavením nevládních environmentálních organizací a s politiky bez sebemenších technických znalostí ocitly v Bruselu na druhé koleji.



LIFTAGO NA ČESKÉM TRHU ROSTE

Liftago oznamuje akvizici aktiv společnosti Modrý anděl. Tím posiluje zejména v segmentu odvozu vozu – služby pro zákazníky, kteří potřebují přepravit nejen sebe, ale i svůj vůz. Po loňském vstupu do kategorie luxusní přepravy jde o další krok v růstu na českém trhu. Trh přepravních služeb se postupně koncentruje a Liftago

v něm chce mít silné postavení se zaměřením na zákazníky i firmy, kteří při výběru dopravy kladou důraz na bezpečnost, spolehlivost a kvalitu. Akvizice Modrého anděla navazuje na akvizice aktiv společností Svez.se a Drive-Czech. Ukazuje záměr Liftaga rozvíjet služby s jasnou přidanou hodnotou. Spojení přinese Liftagu podpoření kapacit a know-how zejména v oblasti odvozu vozu a XXL dopravy.



BYD PŘICHÁZÍ S NABÍDKOU 10+1

Automobilka BYD přichází na český trh s limitovanou akcí „10+1“. Ke každému novému elektromobilu BYD zákazníci získají 10 let pravidelného servisu zdarma a zároveň přednabitou nabíjecí kartu BYD Charge s kreditem 25 000 Kč na veřejné nabíjení. V rámci akce BYD hradí pravidelné servisní prohlídky předepsané výrobcem po dobu až 10 let. Součástí nabídky je až pět servisních prohlídek během 120 měsíců nebo do nájezdu 150 000 km – podle toho, co nastane dříve. Zákazníci zároveň získají kartu BYD Charge s kreditem 25 000 Kč, která při běžném způsobu používání odpovídá ročním nákladům na veřejné nabíjení elektromobilu. Akce 10+1 platí pro všechny plně elektrické modely BYD zakoupené v době trvání nabídky s výjimkou modelu Dolphin Surf. Nabídka je časově omezená a dostupná u autorizovaných partnerů značky BYD v České republice. BYD zároveň pokračuje v nabídce pro své plug-in hybridní modely s technologií Super Hybrid DM-i. Zvýhodnění až 222 000 Kč získají zájemci v rámci tzv. Tech Bonusu. Nejvyšší zvýhodnění se vztahuje na elektrifikované kombi Seal 6 DM-i Touring.



STARTUJE NOVÝ ROČNÍK ANKETY OJETÉ AUTO ROKU

Sekundární trh s auty má od loňska vlastní žebříček popularity. Po loňském úspěšném prvním ročníku ankety Ojeté auto roku, kdy se absolutním vítězem stala Škoda Enyaq, spouští Aures Holdings druhý ročník hlasování veřejnosti o nejoblíbenější ojeté vozy. Organizátoři tentokrát nedělají žádný předvýběr modelů – na stránce www.ojeteautoroku.cz lze hlasovat pro jakékoli auto v každé ze šesti kategorií: nejvíc „cool-sexy“ auto, nejošklivější auto (designový přešlap, který se nepovedl), nejúspěšnější spalovací auto (benzín, nafta, hybrid – s výjimkou plug-in hybridů), nejlepší elektromobil (včetně plug-in hybridů), nejlepší auto pro rodinu a nejpraktičtější auto. Stačí vyplnit tip v jednotlivých kategoriích a uvést kontaktní údaje potřebné pro zařazení do slosování o ceny. Vyhodnocení hlasování má na starosti umělá inteligence, která očistí vložené kontakty od případných duplicit, spočítá výsledky v jednotlivých kategoriích, určí absolutního vítěze ankety a vylosuje výherce cen. Anketa Ojeté auto roku 2026 potrvá do 30. 9. 2026.



GLOBÁLNÍ SPOLEČNOSTI POŽADUJÍ RYCHLEJŠÍ PŘECHOD NA ELEKTRIFIKACI

Společnosti jako jsou Nestlé, Ikea, Volvo Cars nebo Uber vydaly prohlášení, v němž tvrdí, že vystavení se kolísání cen fosilních paliv je škodlivé, a proto naléhají na reformu trhu s energií. Jak zjistila agentura Reuters, 112 společností vyzvalo vlády, aby se elektrifikace stala ústředním bodem jejich ekonomických strategií, aby pomohly snížit vystavení se kolísavým cenám fosilních paliv a posílily energetickou bezpečnost. Skupina s kombinovanými ročními tržbami 1,5 bilionu dolarů zahrnuje také společnosti Iberdrola, Mahindra Group, Nikon a Levi Strauss. V otevřeném prohlášení, které podpořily firmy z různých odvětví, včetně průmyslu, spotřebního zboží a zdravotnictví, se uvádí, že vystavení se cenovým šokům, způsobeným fosilními palivy, podkopává konkuren-

renceschopnost. „Aby bylo dosažen požadovaný rozsah, je třeba zejména urychlit přechod na elektrifikaci prostřednictvím předvídatelných a podpůrných politických rámců,“ uvedl Kim Hellström, manažer pro udržitelnost a klima v maloobchodní síti H&M. Průzkum uvedl, že 90 % vedoucích pracovníků podniků očekává, že jejich provoz bude elektrifikován do deseti let.



DS MÁ NOVÉHO SERVISNÍHO PARTNERA

Značka DS Automobiles se rozhodla rozšířit svoji dostupnost i na severu Čech. V Liberci ve spolupráci s partnerskou společností Auto KP Plus ve Vratislavické ulici otevřela autorizovaný DS Servis a nové místo, kde lze vyzkoušet nejnovější modely DS. Toto zastoupení značky usnadní přístup zákazníků z této části České republiky k modelům a službám DS. Společnost Auto KP Plus Holding se od roku 1996 zabývá prodejem nových vozů. Od počátku se úspěšně orientovala na prodej a servis osobních vozů značky Suzuki, se kterou se brzy dostala do podvědomí veřejnosti. Postupně přidala do svého portfolia další značky, a to: Fiat, Citroën, Toyota, Nissan, Jeep, Opel, Hyundai a Dongfeng. Nyní patří k největším prodejcům nových vozů v Libereckém kraji a je jedním z nejvýznamnějších prodejců značek Suzuki, Citroën, Toyota, Nissan, Opel, Hyundai a Dongfeng v České republice. Pro tyto značky zajišťuje kompletní a komplexní záruční i pozáruční servis. Je také součástí projektu Business Center a Toyota Professional v rámci kterých nabízíme individuální přístup v nabídce produktů a služeb klientům s vozovým parkem užitkových vozů. Nyní poskytuje i servis zákazníkům vozů DS.



AUTOPALACE DOVRŠIL TRANSFORMACI POBOČKY V TUCHOMĚŘICÍCH

Pobočka AutoPalace ve středočeských Tuchoměřicích prošla výraznou proměnou. Sérii změn v jednom z pěti prodejních a servisních center společnosti AutoPalace, součástí nizozemské skupiny AutoBinck Car Distribution, završilo slavnostní otevření exkluzivního salonu Cupra Garage, na nějž se část pobočky přeměnila investicí téměř deset milionů korun. Salon nedaleko pražského letiště slouží jako autorizovaný prodejce a servis vozů Cupra a Seat. Jeho koncepce odráží nejnovější trendy prodeje automobilů včetně kombinace fyzické prezentace vozů s digitálními nástroji a interaktivními prvky. Součástí konceptu jsou také lifestylevé zóny a exkluzivní produkty, které odrážejí hodnoty značky Cupra. Pro obě španělské značky centrum v Tuchoměřicích zajišťuje samozřejmě také servis a originální náhradní díly a doplňky. Autorizovaný servis se současně poskytuje také vozům značek Škoda, Volkswagen, Volkswagen Užitkové vozy a Maxus. Cestujícím z letiště centrum nabízí, že mohou automobil před odletem přistavit do servisu, kde jim během jejich dovolené zajistí plánovanou servisní prohlídku, výměnu provozních kapalin nebo další potřebné servisní úkony. Jejich vůz mohou také umýt a vyčistit a zákazníci si pak mohou bez čekání převzít klíče kdykoli po přiletu v bezpečnostním keyboxu. V areálu v Tuchoměřicích se prostřednictvím českého dovozce Abt Czech nabízejí i služby a úpravy Abt Sportsline.



PEUGEOT MÁ V JIHLAVĚ NOVÉHO KONCESIONÁŘE

V Jihlavě funguje nové prodejní místo značky Peugeot. Společnost ADJ.CZ rozšířila své obchodní aktivity o prodej nových osobních a užitkových vozů Peugeot. Společnost ADJ.CZ působí v regionu Vysočina více než 20 let a za tu dobu si vybudovala pevné postavení mezi stabilními a důvěryhodnými partnery v oblasti prodeje a servisu automobilů. Kromě prodeje vozů značky Mazda provozuje také multiznačkový servis Bosch Car

Service a nabízí široké spektrum služeb pro majitele téměř všech značek vozidel. Od května rozšířila své aktivity o prodej nových vozů Peugeot a provozuje autorizovaný servis vozidel Peugeot. Autocentrum ADJ.CZ najdou zákazníci v Jihlavě v ulici Romana Havelky. V současné době Peugeot v České republice disponuje sítí 61 autorizovaných servisních a 35 prodejních míst.



TOYOTA OCENILA NEJLEPŠÍ EVROPSKÉ PRODEJCE

Společnost Toyota Motor Europe ocenila 47 nejúspěšnějších prodejců ze 34 zemí cenou Ichiban 2026. Jde o uznání za nejpozitivnější zkušenosti a hodnocení zákazníků. Jedním z oceněných je také český prodejce Autostyl z Trutnova. Do soutěžního klání se zapojila celá evropská síť čítající více než 2200 maloobchodních provozoven. Pro trutnovský Autostyl jde o první výhru tohoto prestižního ocenění, které Toyota každoročně uděluje. „Vítězové ocenění Ichiban ukazují, co opravdu znamená získávat si důvěru zákazníků, a to každý jednotlivý den. Jejich očekávání nejen plní, ale také je předvídají, utvářejí je a zvyšují laťku pro celou naši síť. Jejich schopnost přizpůsobovat se, spolupracovat a neustále se zlepšovat je přesně tím, co bude definovat budoucnost Toyoty v Evropě,“ uvedl Jošihito Nakata, prezident a generální ředitel Toyota Motor Europe.



EVROPA UŽ INVESTOVALA 200 MILIARD EUR DO PODPORY ELEKTROMOBILITY

Země Evropského hospodářského prostoru a Švýcarsko investovaly do ekosystému elektromobilů 200 miliard eur. Ukazují to data společnosti New Automotive. Investice do elektromobility se zaměřovaly především do dodavatelského řetězce akumulátorů, do něhož dosud bylo vynaloženo 109 miliard eur ve snaze prolomit čínský monopol. V roce 2025 Čína podle Mezinárodní energetické agentury vyrobila 80 % všech akumulátorů. „Evropa nyní vyrábí akumulátory pro třetinu elektromobilů prodáváných na domácím trhu,“ uvedla New Automotive. Do výroby elektromobilů se investovalo 60 miliard eur, zaměřených na přeměnu stávajících výrobních závodů a na nová zařízení pouze pro elektromobily. Investice do nabíjecí infrastruktury pokryly 23 až 46 miliard eur a do výroby této infrastruktury bylo investováno 3,5 miliardy eur. „Tyto investice podporují více než 150 000 pracovních míst a dalších 300 000 pracovních míst se očekává, pokud se všechny oznámené projekty plně realizují,“ uvedl Chris Heron, generální tajemník kampaně E-Mobility Europe. Německo, Itálie a země střední a východní Evropy odmítají zákaz spalovacích motorů v EU do roku 2035. Přitom víc než polovina investic byla soustředěna právě do těchto zemí. Dalšími významnými příjemci jsou Francie a Španělsko.



OBNOVA PO KORONAVIRU PODPOŘÍ ELEKTROMOBILITU

Německo obdrží dalších 4,6 miliardy eur z fondu EU pro obnovu po koronaviru. Finanční prostředky jsou určeny k použití na různé projekty, mezi něž patří podpora renovace budov, výzkumu vodíku a digitální správy. Portál Vision Mobility konkrétně zmiňuje podporu nákupu elektromobilů a rozšíření sítě nabíjecích stanic. Fond pro obnovu po koronaviru byl zřízen v roce 2021 s cílem řešit ekonomické škody způsobené pandemií. Předpo-

kladem pro získání pomoci je plán členských států, který nastíní konkrétní investiční a reformní projekty. Německo má nárok na 30 miliard eur ve formě grantů z fondu. Finanční prostředky jsou vypláceny po splnění stanovených cílů pro reformy a investice. Program financování končí na konci roku a zbývající cíle musí být splněny do 31. srpna.



LOUDA AUTO OTEVÍRÁ V PRAZE PRVNÍ SHOWROOM ZNAČKY BYD

Společnost Louda Auto otevřela v Praze Hloubětíně na Kolbenově ulici první brandový showroom značky BYD v České republice. Louda Auto bylo historicky prvním oficiálním partnerem značky BYD v České republice. Stálo u vstupu značky na český trh a podílelo se na budování prvních prodejních i servisních míst. Rok po předání prvního vozu zákazníkovi nyní přichází otevření pražského showroomu. Nový showroom má být místem, kde se zákazníci seznámí s aktuální nabídkou značky BYD. Společnost už provozuje pobočku v Praze a pop-up store v rámci obchodního domu s vozy Louda Auto+ Poděbrady. Brzy plánuje otevření nových prostor ve Zličíně a následovat má také Ústí nad Labem. Ambicí Louda Auto je stát se největším dealerem značky BYD v České republice. Louda Auto patří mezi nejvýznamnější tuzemské automobilové skupiny. 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.



Členové FIGIEFA se setkali na valné hromadě ve Varšavě

Osobní setkání členů komunity nezávislého aftermarketu je vždy významnou událostí a letošní Valná hromada FIGIEFA ve Varšavě nebyla výjimkou. Vše proběhlo ve velice přátelské, ale současně pracovní atmosféře. Samozřejmě s účastí SISA.

Sdružení FIGIEFA zastupuje v EU zájmy nezávislého trhu s náhradními díly pro automobily. Jeho hlavní náplní činnosti je spoluúčast při tvorbě evropských legislativních norem pro autoprůmysl. Členy jsou organizace v jednotlivých státech

Unie, které zajišťují pro FIGIEFA informace, ale také se účastní diskuse o projednávaných právních normách na lokální úrovni i v rámci FIGIEFA.

V České republice je členskou organizací SISA – Sdružení importérů a výrobců součástí automobilů a servisní techniky s jasným posláním

podporovat nezávislý trh služeb v autoprůmyslu s cílem dát zákazníkovi maximální možnost volby při provozování svého vozidla.

Program zahájila prohlídka Varšavy, po níž následovala slavnostní večer v hotelu Bristol s projevy prezidenta sdružení FIGIEFA Madse Engberga a Tomasze Bebenze, prezidenta polského členu sdružení SDCM (Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych), který byl zároveň spolupořadatelem akce. V průběhu jednání vystoupili také dva polští poslanci Evropského parlamentu Elżbieta Łukacijewska (skupina EPP) a Kosma Złotowski (skupina ECR).

Všichni řečníci opakovaně potvrdili svoji podporu nezávislému trhu s náhradními díly pro automobily na úrovni EU a zdůraznili jeho strategický význam. Jsme přesvědčeni, že si nezávislý aftermarket zaslouží podobnou podporu i u nás.

Následující den přineslo jednání valné hromady náročný program, který kombinoval informace o klíčových politických událostech, výměnu názorů na obchodní perspektivy a diskuse o prioritách FIGIEFA pro

nadcházející měsíce. Součástí zasedání byly příspěvky zástupce polského ministerstva infrastruktury a výměna názorů s europosancem Złotowským. Ve středu pozornosti byly zejména komentáře k aktuálně navrhovanému nařízení Clean Corporate Vehicles a normě Euro 7, včetně chystaného měření brzdových emisí. Velký prostor byl věnován také dlouhodobým projektům, jako jsou přístup k datům nebo zcela klíčový soubor opatření okolo blokových výjimek.

Řešení posledně jmenovaného tématu sice teoreticky spadá až do roku 2028, ale jeho komplexnost a důležitost ve spojení s překotnými změnami v autoprůmyslu posledních let vyžadují, aby se o něm seriózně začalo jednat co nejdříve. Varováním budiž situace okolo posledního posuzování této normy, kdy se nepodařilo příslušná ustanovení smysluplně aktualizovat a v časové tísni byla v podstatě pouze o pět let prodloužena platnost původní úpravy. Podobný postup by nyní znamenal ignorování deseti let vývoje trhu, což už je v kontextu rychlosti změn všeho druhu nemyšlitelné.

FIGIEFA také přivítala posilu do svého týmu – nového ředitele pro politiku Friedricha Trosseho. Má magisterský titul v oboru práva



z Maastrichtské univerzity a přináší rozsáhlé zkušenosti s tvorbou politických rozhodnutí EU v Bruselu. V minulosti působil v Evropském parlamentu i v několika evropských průmyslových asociacích. Má hluboké znalosti klíčových otázek, které formují sektor automobilového aftermarketu, a zároveň disponuje rozsáhlými odbornými znalostmi legislativního prostředí EU.

FIGIEFA v závěru poděkovala všem svým členům za účast a týmu SDCM za vynikající organizaci a mimořádnou pohostinnost.

Celkový dojem z jednání byl velice pozitivní. I když nechyběly reprezentační aktivity, šlo především o pracovní setkání, které potvrdilo, že nezávislý aftermarket má a bude mít v Bruselu významný hlas.



AUTOdealers

Nejrychlejší zprávy z trhu nových aut

autodealers.cz

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

Skvělý rok automobilového průmyslu

Automobilový průmysl v Evropě prochází vážnou krizí. Pro český automobilový sektor byl ovšem rok 2025 druhý nejsilnější ve výrobě osobních automobilů, přinesl rekordní produkci autobusů a tržby byly na historickém maximu.

Dosažené výsledky členských firem Sdružení automobilového průmyslu potvrzují vysokou konkurenceschopnost českého automobilového sektoru, a to i v době rostoucích nákladů, volatilní poptávky a nejistého globálního prostředí.

„Rok 2025 ukázal, že český automobilový průmysl dokáže růst i v prostředí, které zůstává poznamenáno slabší evropskou poptávkou, geopolitickou nejistotou a vysokými náklady. Historicky nejvyšší tržby, rostoucí export i výrazný nárůst výroby elektrifikovaných vozidel potvrzují, že české firmy si dokázaly udržet vysokou výkonnost a schopnost reagovat na probíhající změny v odvětví,“ zhodnotil výsledky roku 2025 prezident Sdružení automobilového průmyslu Martin Jahn.

Přes řadu zmíněných problémů tuzemští výrobci dosáhli celkovou produkci 1 470 836 silničních vozidel, a zaznamenat tak druhý nejlepší výsledek v historii českého autoprůmyslu.

Elektricky poháněných automobilů bylo od ledna do prosince vyrobeno celkem 285 176 a jejich podíl na tuzemské produkci meziročně vzrostl o 9,3 % a představoval 19,7% podíl na celkové produkci. Celkem bylo vyrobeno 224 383 elektromobilů a 60 793 plug-in hybridních vozidel.



Meziročně segment elektrických vozidel zaznamenal téměř 89% nárůst.

Celkové tržby firem sdružených v AutoSAPu vzrostly meziročně o 1,6 % a dosáhly historicky rekordní úroveň 1 605,6 miliardy korun. V korelaci s tržbami rostl i export, meziročně o 2,1 %. I nadále platí, že řada dodavatelů sektoru automotive patří mezi největší české exportéry vůbec. Nejvýznamnějším exportním partnerem zůstává Německo se stabilním podílem, který v roce 2025 dosáhl téměř 31 %.

Počet zaměstnanců ve firmách AutoSAPu se meziročně snížil o 1,5 % na 136 956 osob. I nadále se však pohybuje v blízkosti hranice 140 000 pracovníků. Přitom v Německu zaměstnanost v automobilovém sektoru meziročně poklesla o 6 % a dlouhodobě vykazuje sestupný trend.

Průměrná mzda ve firmách AutoSAPu vzrostla meziročně o 6,2 % na 62 947 Kč, což je o 31,5 % více než průměrná mzda ve zpracovatelském průmyslu.

Přestože výsledky za rok 2025 potvrzují silnou pozici českého automobilového průmyslu, firmy zároveň upozorňují na několik strukturálních problémů, které mohou jejich další rozvoj limitovat. Mezi nejvýznamnější patří kvalita vzdělávacího systému, nedostatek kvalifikovaných pracovníků, omezení flexibility trhu práce a zhoršující se investiční podmínky v Evropě.



„Budoucí konkurenceschopnost českého průmyslu bude stále více záviset na kvalitě lidského kapitálu. Potřebujeme modernizovat systém vzdělávání tak, aby pružně reagoval na technologické změny a potřeby firem. Prioritou musí být rychlá inovace oborů středního vzdělávání, rozvoj technických kompetencí a výraznější propojení škol s praxí. Duální vzdělávání by se mělo stát běžnou součástí českého vzdělávacího systému a vysoké školy by měly být více motivovány k aplikovanému výzkumu a spolupráci s průmyslem,“ uvedl Miroslav Dvořák, viceprezident AutoSAPu a předseda Divize dodavatelů a účelových organizací.

Podle Miroslava Dvořáka je zároveň nezbytné vytvořit stabilnější podmínky pro dlouhodobé investice a rozvoj dodavatelského sektoru: „Dodavatelé dnes potřebují především stabilitu a předvídatelnost. Vedle vysokých cen energií a rostoucích regulatorních požadavků se firmy stále častěji potýkají také s nejistotou ohledně budoucího směřování evropské průmyslové politiky. Potřebujeme silnější podporu investic pro modernizaci výroby, udržení tradičních průmyslových odvětví, bez kterých se autoprůmysl neobejde,

ale i efektivnější systém ekonomické migrace. Bez dostatečné míry předvídatelnosti nelze dlouhodobě plánovat investice ani další rozvoj dodavatelské základny.“

„Vedle evropské regulace bude o budoucí pozici České republiky rozhodovat především schopnost nadále lákat nové investice. V Německu dnes sledujeme zpomalo-

vání investiční aktivity a část firem zvažuje přesun projektů do jiných zemí. Pro Českou republiku to představuje příležitost, kterou však dokážeme využít pouze tehdy, pokud nabídneme konkurenceschopné daňové prostředí, rychlejší povolená procesy, dostupnou energii a dostatek kvalifikovaných pracovníků,“ říká Martin Jahn.

Ve vyhlídkách pro letošní rok zůstává prezident Sdružení automobilového průmyslu Martin Jahn optimistický: „Přestože nás i nadále čeká řada výzev, jsem přesvědčen, že český automobilový průmysl je dostatečně odolný a konkurenceschopný, a proto zvládneme rok 2026 úspěšně. Aby si však sektor udržel svou výkonnost i do budoucna, musí Česká republika nabídnout výhodné podmínky pro investice a výzkum a vývoj. Zároveň je nezbytné, aby Evropa zrealizovala své ambice snižování emisí a ve snaze o dekarbonizaci se držela principu technologické neutrality. Jen tak umožní efektivní a ekonomicky udržitelnou transformaci odvětví.“

Foto: AutoSAP / Hana Görlichová



Členské firmy AutoSAPu v roce 2025 celkově	Výrobci vozidel v roce 2025
- Tržby: 1 605,6 mld. Kč (+1,6 %) - Export: 1 332,1 mld. Kč (+2,1 %) - Zaměstnanost: 136 956 osob (-1,5 %) - Průměrná mzda: 62 947 Kč (+6,2 %)	- Tržby: 978,2 mld. Kč (+2,8 %) - Export: 901,5 mld. Kč (+2,9 %) - Zaměstnanost: 46 896 osob (-0,1 %) - Průměrná mzda: 78 629 Kč (+7,2 %) - Výroba: - Osobní automobily: 1 445 776 kusů (-0,5 %) - Autobusy: 5 651 kusů (+25,9 %) - Nákladní vozidla: 1 349 kusů (-11,4 %) - Motocykly: 692 kusů (-23,9 %) - Přívěsy a návěsy: 17 368 kusů (-2,8 %)
Dodavatelé v roce 2025	Účelové organizace v roce 2025
- Tržby: 599,5 mld. Kč (-0,6 %) - Export: 419,5 mld. Kč (+0,4 %) - Zaměstnanost: 78 944 osob (-2,4 %) - Průměrná mzda: 52 848 Kč (+5,3 %)	- Tržby: 27,9 mld. Kč (+6,7 %) - Export: 11,1 mld. Kč (-3,8 %) - Zaměstnanost: 11 117 osob (-0,1 %) - Průměrná mzda: 68 512 Kč (+3,9 %)

Stanovisko ACEA k zákonu o průmyslovém akcelérátoru

Asociace evropských výrobců automobilů ACEA potvrzuje podporu odvětví cílům návrhu na ochranu výroby v EU a snížení závislosti na čistých technologiích v jiných regionech.

Vzhledem k tomu, že jednání vstupují do kritické fáze, ACEA stanovila doporučení, jak zajistit, aby legislativa posílila evropskou průmyslovou základnu a zároveň podpořila její konkurenceschopnost v době, kdy toto odvětví čelí rostoucímu ekonomickému, konkurenčnímu a geopolitickému tlaku a potřebuje rámec, který jeho transformaci podpoří, a ne ji zbrzdí.

„Inteligentní a cílená opatření na podporu domácí výroby jsou oprávněná. Rozsah problémů, jimž naše odvětví čelí, nesmí být podceňován. Průmysl čelí zmenšujícímu se trhu EU, tvrdé konkurenci, geopolitické nestabilitě, rostoucím výrobním nákladům a zvyšujícím se regulačním požadavkům. Zároveň investuje miliardy do elektrifikace, aby splnil ambiciózní cíle pro rok 2030. S řadou úprav se zákon o urychlení průmyslu

může stát katalyzátorem síly průmyslu. Důležité je, že zákon musí být také pevně zakotven v komplexní průmyslové politice,” uvedla generální ředitelka ACEA Sigrid de Vriesová.

Efektivnější přístup k zákonu Industrial Accelerator Act pro automobilový sektor by se měl zaměřit na:

- Zajištění dostatečných přínosů „Made in EU“ na kompenzaci nákladů při výrobě vozidel a důležité ekonomické role vozidel vyrobených v EU pro export

- Stanovení realistických cílů pro akumulátory elektromobilů v souladu se skutečným nárůstem jejich výroby

- Přizpůsobení návrhu specifickým potřebám různých segmentů (auta, lehká užitková vozidla, nákladní automobily, autobusy), které mají odlišné struktury hodnotového řetězce a nákladů a fungují za odlišných podmínek.

Automobilový průmysl v Evropě podporuje cíl zákona o průmyslovém akcelérátoru: ochránit výrobu v EU a snížit naši závislost na čistých technologiích v jiných regionech. Riziko oslabení průmyslové základny EU je reálné a inteligentní a cílená opatření na podporu domácí výroby jsou oprávněná.

Potřebujeme pragmatický implementační plán – takový, který posílí

průmysl EU spíše, než ho oslabí, a ochrání stávající investice a pracovní místa spíše, než je zničí.

Průmysl se již nachází uprostřed hluboké transformace směrem k mobilitě s nulovými emisemi, kterou ztěžuje intenzivní globální konkurence, rostoucí výrobní náklady a klesající spotřebitelská poptávka v Evropě. Posun k explicitní „preferenci EU27“ je legitimní, ale měl by být postupný a měl by zahrnovat odůvodněné a cílené výjimky. Například vyloučení stávajících továren členů ACEA by zablokovalo evropské investice a oslabilo naši konkurenceschopnost v nejhorší možné chvíli.

ACEA žádá zákonodárce, aby se zabývali následujícími otázkami:

1. Požadavky na lokalizaci montáže a komponent zvýší náklady na výrobu vozidel. Bez odpovídající pobídky IAA riskuje zvýšení nákladů na výrobu v Evropě.

2. Navrhovaná metoda vypočítává obsah „vyrobeno v EU“ pouze na součástech. Hodnota vozidla není jen součet jeho součástí, ale spočívá také ve výzkumu a vývoji, pokročilém inženýrství a vysoce kvalifikované pracovní síle.

3. Vozidla, součástky a akumulátory vyrobené ve Velké Británii by měly mít stejný status jako vyrobená v EU27.

4. Chránit investice evropských výrobců vozidel. Uznávat stávající činnost členů ACEA v sousedství



EU – Turecku a Maroku, což by se vztahovalo pouze na kapacity již vytvořené před pevným datem ukončení a zaniklo by, pokud by daný provoz získal nový vlastník.

5. Geografický rozsah na úrovni vozového parku by měl být striktně EU27 + EHP + Velká Británie (včetně výjimky pro stávající provozy v Maroku a Turecku). Výpočet by měl také zohledňovat důležitou ekonomickou roli vozidel vyrobených v Evropě určených k exportu.

6. Uplatňovat realistické časové harmonogramy pro lokalizaci akumulátorů a odstranit požadavky na ní-

kouhlíkové materiály, protože příslušné definice dosud nejsou k dispozici. Požadavek na získávání elektrických pohonných jednotek a elektronických komponent „vyrobeno v EU“ si zaslouží další zkoumání, protože definice a praktické uplatnění jsou nejasné.

7. Drasticky zjednodušit podávání zpráv. Výrobci vozidel ponesou konečnou právní odpovědnost za shromažďování důkazů s kritérii „Vyrobeno v EU“.

8. Zohledňovat skutečné rozdíly mezi segmenty vozidel. Je nemožné stanovit realistický časový harmonogram pro povinnou lokalizaci akumulátorů – očekává se, že poptávka po akumulátorech v segmentu těžkých vozidel do roku 2030 překročí celou výrobní kapacitu v EU.

Samotný zákon o průmyslovém akcelérátoru nezvrátí oslabující konkurenceschopnost Evropy jakožto výrobní lokality. Je nutné pracovat na nákladech na energii, době potřebné k povolení a nedostatku kvalifikovaných pracovníků a udržovat konzistentní investice do kapitálových a provozních výdajů.

Revize rámce EU pro schvalování typu vozidel, plánovaná na příští rok, je správným okamžikem pro snížení zbytečné byrokracie a zefektivnění procesů.



Evropský parlament přijal nařízení o vozidlech s ukončenou životností

FIGIEFA vítá důležité kroky EU směrem k oběhovosti a zároveň vyzývá k účinným prováděcím opatřením.

Sdružení FIGIEFA, zastupující v EU zájmy nezávislého trhu s náhradními díly pro automobily, vítá hlasování Evropského parlamentu o přijetí nového nařízení EU o požadavcích na oběhovost pro konstrukci vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností.

Nová legislativa představuje významný milník v přechodu Evropy k oběhovější automobilové ekonomice a obsahuje několik důležitých úspěchů, které dlouhodobě prosazuje nezávislý trh s náhradními díly pro automobily.

Navrhování vozidel pro oběhovost od samého začátku

Nařízení uznává základní princip: oběhovost musí být do vozidel zabudována od fáze návrhu a nelze ji řešit až na konci životnosti vozidla.

FIGIEFA zejména vítá ustanovení, která stanoví specifické požadavky na konstrukci, aby bylo možné díly a součástky demontovat za účelem jejich výměny, opětovného použití, recyklace, repase a renovace.

Stejně důležité je, že nařízení řeší riziko, že demontáž a výměna dílů

a komponent jsou bržděny procesy souvisejícími se softwarem, včetně párování jednotlivých dílů s konkrétními vozidly. I když pro takové procesy existují technicky opodstatněné důvody, nesmí se stát překážkou efektivního opětovného použití a repase těchto dílů.

„Vzhledem k tomu, že vozidla se stávají stále víc digitální a softwarově definovaná, je pro zachování hospodářské soutěže, spotřebitelské

volby a oběhového hospodářství nezbytné zajistit, aby tento technologický vývoj nemohl být zneužit k ohrožení opravitelnosti, opětovného použití a repase,” uvedl Laurence Eeckhout z FIGIEFA.

Toto uznání vysílá silný signál, že cíle evropského oběhového hospodářství musí zůstat slučitelné s technologickým vývojem v automobilovém sektoru.

Vytváření právní jistoty pro opětovné použití a repase

FIGIEFA rovněž vítá objasnění, že díly získané z vozidel s ukončenou životností nebo z oprav a údržby a určené k opětovnému použití,



Plenární zasedání EP – Požadavky na oběhovou ekonomiku pro konstrukci vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností

repasi nebo renovaci by neměly být považovány za odpad. Tato právní jistota je zásadní pro podporu investic a umožnění rozvoje skutečného evropského trhu s opětovně použitými, opravenými a repasovanými automobilovými díly.

Výzva členským státům k podpoře činností v oblasti oprav, opětovného použití a repase je dalším pozitivním krokem k prodloužení životního cyklu výrobků a snížení závislosti Evropy na surovinách.

Nejprve oprava: vyhněte se zbytečným rozhodnutím o konci životnosti

FIGIEFA důrazně podporuje vyvážený přístup k určení, zda vozidlo dosáhlo konce své životnosti. V původním návrhu Komise a v celém legislativním procesu existovalo riziko, že příliš restriktivní kritéria by mohla vést k tomu, že vozidla budou předčasně odeslána do autorizovaných zpracovatelských zařízení, přestože budou technicky opravitelná.

Konečné znění se takovému výsledku správně vyhýbá a uznává základní princip oběhového hospodářství: s vozidlem by se nemělo zacházet jako s odpadem pokud jsou kvalifikovaní provozovatelé náhradních dílů schopni jej uvést do bezpečného a pojízdného stavu.

Konečné znění proto zachovává možnost majitele vozidla rozhodnout, zda by mělo být vozidlo opraveno nebo demontováno. Tento vyvážený přístup pomůže zabránit zbytečnému vzniku odpadu, prodlouží životnost vozidel a podpoří cenově dostupnou mobilitu pro evropské občany.

Implementace bude klíčová pro dosažení výsledků

FIGIEFA sice vítá nový regulační rámec, ale je důležité zdůraznit, že samotná legislativa nebude stačit k rozšíření oběhového hospodářství v automobilovém sektoru.

Úspěšný rozvoj opětovného použití a repase bude záviset na praktických podmínkách, za nichž

bude nařízení provedeno. Nezávislí provozovatelé musí mít efektivní přístup k údajům o vozidle, technickým informacím a funkcím nezbytným pro identifikaci, testování, opravu a opětovné použití součástí u stále více propojených a softwarově řízených vozidel.

Zároveň musí administrativní požadavky, požadavky na sledovatelnost a dodržování předpisů spojené s opětovným použitím a repasováním dílů zůstat přiměřené, aby podniky na celém nezávislém trhu s náhradními díly mohly investovat a plně se podílet na evropském oběhovém přechodu.

FIGIEFA je i nadále odhodlána spolupracovat s evropskými institucemi, členskými státy a všemi zúčastněnými stranami, aby zajistila, že provedení nařízení přinese hmatatelné výhody pro spotřebitele, podniky a životní prostředí.

Foto:
European Union/EP



Nechte promluvit trh

Evropský přechod na elektrifikovanou dopravu potřebuje jednu věc: nechat promluvit trh. Uvádí to evropské obchodní sdružení dodavatelů automobilového průmyslu CLEPA. Obavy z dojezdu zůstávají jednou z nejtrvalejších obav, které formují důvěru spotřebitelů v přechod EU na elektrickou mobilitu.

Když už se i evropští komisaři bojí, že cestou z Bruselu do Štrasburku (440 km) budou muset se svými luxusními elektromobily BMW zastavit a dobít, potvrzuje nám to něco, co trh signalizuje už měsíce: strach z dojezdu zůstává jednou z nejtrvalejších obav, které formují nedůvěru spotřebitelů

v přechod EU na elektrickou mobilitu. A nepřiblížíme se k cíli, dokud průmyslové investice, spotřebitelská poptávka a regulační směřování nebudou v souladu. Řešení spočívá ve flexibilním, technologicky neutrálním a na spotřebitele orientovaném rámci, který umožní, aby přechod posílil, nikoli narušil, evropskou průmyslovou základnu.

Tržní signály by měly formovat soudržnost politiky

Obavy z nabíjení pomáhají vysvětlit, proč plug-in hybridní vozidla (PHEV) nadále získávají na popularitě, zatímco elektromobily (BEV) rozšiřují svůj podíl na trhu jen pomalu, s výjimkou dočasných nárůstů spojených s prudkým růstem cen benzínu. Současné trendy ukazují, že všechny klimaticky neutrální technologie hrají na trhu zásadní, i když se vyvíjející, roli.

Tato tržní realita je důkazem toho, že občané dělají racionální rozhodnutí vzhledem k dnešním cenám, nabíjecí infrastruktura a případům použití. Evropská transformační politika musí odrážet to, jaká vozidla si lidé mohou dovést a jak je používají, nejen to, jak si ideální konečný stav představujeme na papíře. Proto je důležitá technologická otevřenost.

Zákonodárci by si měli uvědomit, že řada technologií schopných snížit emise je již dnes k dispozici a zároveň podporuje výběr spotřebitelů a odolnost průmyslu.

Konkurence a globální tlak se zintenzivňují

Rigidní, technologicky jednosměrná trajektorie hrozí vytvořením konkurenčních asymetrií na globálním trhu, kde jiné regiony prosazují širší technologické strategie. To je obzvláště viditelné v konkurenci s čínskými



výrobci automobilů, kteří i přes stávající cla nadále rozšiřují vývoz elektrických i plug-in hybridních vozidel do Evropy. Studie skupiny Rhodium zjistila, že vývoz se v loňském roce zvýšil o 29 % na 922 000 kusů, čímž dosáhl 9,3 % prodeje nových automobilů v EU, přičemž tyto dodávky se v prvních pěti měsících roku 2026 zvýšily o dalších 62 %.

Tlak na straně nabídky je ještě silnější. Analýza CLEPA ukazuje, že Čína nyní převyšuje evropské dodavatele v automobilovém průmyslu o 57 % a generuje dvojnásobek přidané hodnoty oproti EU, čímž se dostává do čela výroby, kterou Evropa držela po celou generaci.

Kromě konkrétních čísel je strukturální aspekt jasný: globální konkurenti soutěží v mnoha technologiích současně a kombinují nákladovou výhodu se strategickou flexibilitou.

Další milníky

Zelená transformace zásadně mění globální ekonomiku, politiku i běžný život. Nejde zdaleka jen o snižování emisí, ale o hlubokou strukturální změnu celého světa. Cíl dekarbonizace silniční dopravy nikdo nezpochybňuje. Skutečným problémem je zajistit, aby evropský regulační a průmyslový rámec byly nastaveny na základě průmyslové reality, technologické připravenosti a podmínek potřebných pro koherentní vstup na trh.

To začíná pragmatickým zdokonalením rámce CO₂, což umožní, aby tržně řízená dynamika podporovala nejúčinnější řešení pro regionální a místní trhy a zároveň využívala konkurenční silné stránky Evropy během transformace.

Vyžaduje to také splnění slibů zákona o urychlení průmyslu IAA. Zá-

konodárci musí vytvořit podmínky pro místní tvorbu hodnot, zajistit investice v celém dodavatelském řetězci akumulátorů a elektromobilů a posílit průmyslovou kapacitu Evropy pro zelenou mobilitu.

Jakákoli zpoždění nebo polovičatá opatření by přišla s náklady, které si evropský automobilový průmysl nemůže dovést. Zákonodárci by si měli uvědomit důsledky svých rozhodnutí pro zaměstnanost a tržní hospodářství. CLEPA je i nadále otevřena konstruktivnímu dialogu se všemi aktivními stranami na podporu jak evropských klimatických ambicí, tak i konkurenceschopnosti průmyslu.

Text: **Benjamin Krieger,**
generální tajemník CLEPA
Ilustrační foto: **CLEPA a BMW**



Konkurenční rozdíl mezi EU a Čínou v oblasti dodavatelů se zvětšuje

Asociace dodavatelů automobilového průmyslu CLEPA uvádí, že evropský přechod na elektromobilitu je ohrožen, protože Čína převyšuje investice dodavatelů z EU. Vysoké výrobní náklady a roztržitěné dodavatelské řetězce zpomalují průmyslový růst a prohlubují ztrátu na globální konkurenty.

Evropské obchodní sdružení dodavatelů automobilového průmyslu CLEPA konstatuje, že ambice Evropské unie vést globální přechod k elektromobilitě čelí „strukturálnímu investičnímu vyprázdnění“ a ztráta proti čínské konkurenci se zvětšuje.

CLEPA cituje nová data, která ukazují, že mezi lety 2021 a 2026 investice dodavatelů automobilového průmyslu z EU stagnovaly. Naproti tomu čínské investice do tohoto odvětví dramaticky vzrostly o 57 %, což vytvořilo „asymetrické globální hrací pole, které ohrožuje průmyslovou páteř Evropy“.

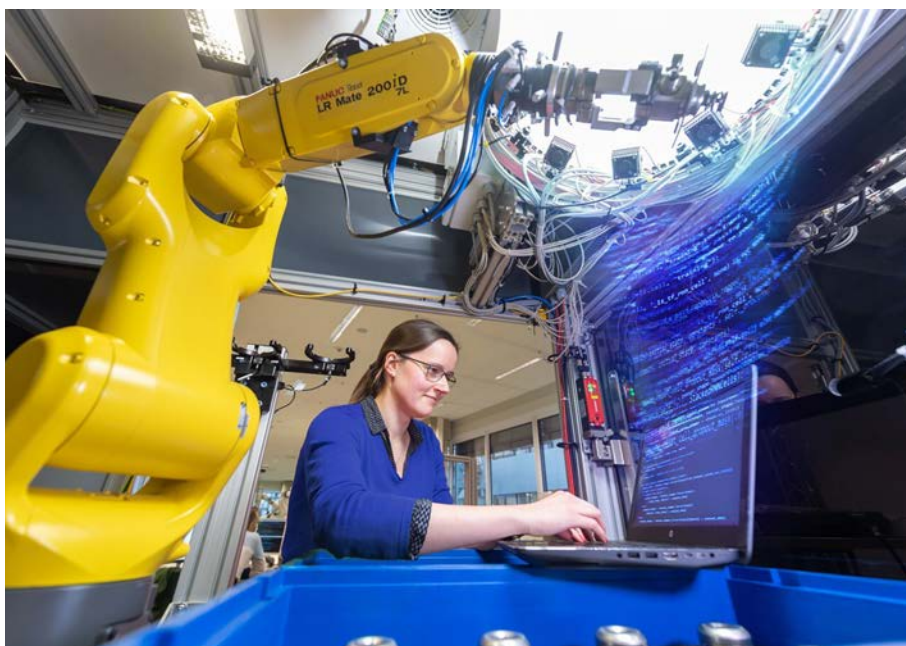
CLEPA tvrdí, že zatímco evropští dodavatelé soustavně investují veškerý kapitál do transformace, narážejí na ekonomické překážky: „Bezprecedentní strukturální výrobní náklady, roztržitěné dodavatelské řetězce a regulační překážky v Evropě brání schopnosti konkurenceschopně škálovat inovace.“ To je také způsobeno regulačním a ekonomickým prostředím, které v současné době „trestá lokální škálování, zatímco globální

konkurenti zrychlují s masivní státní podporou.“

Podle údajů společnosti Oxford Economics si dodavatelé automobilového průmyslu v EU udrželi roční výdaje na továrny, stroje a technologie v letech 2021 až 2026 převážně

na stejné úrovni kolem 42–43 miliard USD. Čína však ve stejném období zvýšila investice o 57 % a ty do roku 2026 dosáhly 115 miliard USD.

Příjmy v obou regionech vzrostly, ale Čína rozdíl prohloubila. Čínské tržby vzrostly o 35 % ve srovnání s 23 %



v EU, čímž se čínský trh dodavatelů automobilového průmyslu posunul nad 1 bilion USD a je 2,5krát větší než trh EU.

Rozdíl je ještě zřetelnější při porovnání investic s prodejem. V EU klesl podíl investic na příjmech z 12 % v roce 2021 na 10 % v roce 2026. V Číně vzrostl z 9 % na 11 % a do roku 2026 překonal úroveň EU.

Generální tajemník CLEPA Benjamin Krieger uvedl: „Posílení konkurenceschopnosti není oddělené od zelené transformace – je jejím předpokladem. Flexibilní a technologicky neutrální politika bude nezbytná pro podporu investic, udržení výroby v Evropě a poskytnutí šance inovativním průmyslovým odvětvím k růstu.“

Rozdíl v prognózách výroby elektromobilů (BEV) mezi EU a Čínou se neustále zvětšuje. Současné prognózy ukazují jasnou revizi směrem dolů pro výrobu elektromobilů v Evropě ve srovnání s očekáváními před rokem. Ve výhledu na 1. čtvrtletí 2026 společnost GlobalData očekává, že evropská výroba BEV dosáhne v roce 2032 8,2 milionu vozidel, což je pokles z 10,3 milionu vozidel v prognóze na 1. čtvrtletí 2025. To znamená

pokles o 2 miliony vozidel jen v roce 2032 a pro období 2026–2032 dosahuje kumulativní revize směrem dolů 10 milionů vozidel.

Čína vykazuje opačný trend. Ještě před rokem se odhadovalo, že v roce 2032 tam bude vyrobeno 9,5 milionu BEV. Současné projekce dosahují 10,9 milionu. To znamená, že očekávání čínské produkce vzrostla, přičemž revize směrem nahoru je v roce 2032 o 1 milion vozidel a v letech 2026–2032 kumulativně o 7 milionů vozidel.

Benjamin Krieger, generální tajemník CLEPA, uvedl: „Posílení konkurenceschopnosti není oddělené od zelené transformace – je jejím předpokladem. Flexibilní a technologicky neutrální politika bude nezbytná pro podporu investic, udržení výroby v Evropě a poskytnutí šance inovativním průmyslovým odvětvím k růstu.“

Evropští dodavatelé automobilového průmyslu jsou zodpovědní za 75 % celkové hodnoty vozidla. Stále nespravedlivější globální podmínky však ohrožují až 350 000 místních pracovních míst, což zdůrazňuje zásadní potřebu, aby EU naléhavě znovu získala svou strategickou

autonomii. Vzhledem k tomu, že jednání o novém zákonu o urychlení průmyslu IAA postupují, CLEPA vyzývá Evropský parlament a Radu, aby zachovaly robustní definici toho, co se kvalifikuje jako „evropské vozidlo“.

Evropská asociace dodavatelů automobilového průmyslu CLEPA zveřejnila dokument, který nastiňuje cílený plán pro zákonodárce. Kromě ukotvení tvorby hodnoty v Evropě dokument podrobně popisuje jak uzavřít mezery, které umožňují jeho obcházení, jak stanovit realistické prahové hodnoty pro boj proti globálním cenovým deformacím a jak sladit podpůrné mechanismy v různých odvětvích. IAA není zázračným řešením. Je třeba zvážit další strukturální opatření aby jádro automobilových inovací zůstalo pevně ukotveno v Evropě. Mezi klíčová doporučení CLEPA patří zachování vysokých požadavků na místní podíl (minimálně 70 % prahové hodnoty) pro definici „evropského vozidla“.

Ilustrační foto:
Bosch a Renault

Automechanika Frankfurt

S více vystavovateli, budoucími trendy a novými formáty

Od 8. do 12. září 2026 se veletrh Automechanika Frankfurt opět stane mezinárodním místem setkávání globálního automobilového průmyslu. Akce nabídne nový formát a příležitosti, které podnítlí globální networking i spojení, která jsou s probíhající transformací důležitější než kdy dříve.

Na letošním veletrhu Automechanika Frankfurt 4400 až 4500 vystavovatelů z 80 zemí představí inovace pro celý trh s automobilovými náhradními díly a ukáže, jak umělá inteligence, elektromobilita, digitalizace a autonomní řízení mění toto odvětví.

Detlef Braun, člen výkonné rady Messe Frankfurt, to vyjádřil: „Úspěšný příběh veletrhu Automechanika Frankfurt pokračuje: navzdory obtížným ekonomickým podmínkám jsme zaznamenali pětiprocentní nárůst počtu vystavovatelů. Výstavní plochy jsou vyprodané. V době probíhajících geopolitických krizí se nám podařilo posílit odolnost a přítomnost na trhu se značkou Automechanika.“

Navzdory náročnému ekonomickému prostředí globální trh s automobilovými náhradními díly nadále roste. Podle nejnovější prognózy společnosti Frost & Sullivan by toto odvětví mělo v roce 2026 celosvětově růst o 5,8 %. Tento růst je poháněn zejména delší životností vozidel a rostoucím významem nezávislého trhu s náhradními díly, jakož i novými příležitostmi, které vznikají díky elek-

tromobilitě, digitalizaci a využívání umělé inteligence.

Veletrh Automechanika Frankfurt 2026 představuje řešení a obchodní modely, které jsou v současnosti nabízeny na trhu s automobilovými náhradními díly.

Nové fórum HighTech4Mobility se zabývá vývojem v oblasti softwarově definovaných vozidel, autonomního řízení a digitálních služeb. Na akci „Jak může umělá inteligence odevmknout hodnotu na trhu s náhrad-

ními díly“ se bude diskutovat o tom, jak lze umělou inteligenci využít k využití nových příležitostí k vytváření hodnoty na trhu s náhradními díly.

Jak umělá inteligence mění likvidaci pojistných událostí? Jaké jsou dopady konsolidace trhu, nedostatku kvalifikovaných pracovníků a rostoucích investičních nákladů na odstraňování nehod? Odpovědi na tyto otázky poskytne 11. září sekce „Schadentalk: Cesta do budoucnosti – Kdo se v odstraňování nehod pro-



sadí na vrcholu?“ V Automechanika Academy budou zástupci pojišťoven, správců pojistných událostí, výrobců barev, sdružení a poskytovatelů technologií diskutovat o budoucnosti správy pojistných událostí v automobilovém průmyslu, konceptech udržitelných oprav a příležitostech a výzvách automatizace a robotiky pro karosárny a lakovny.

„Školení a profesní rozvoj jsou důležité pro celé odvětví a to se nezmění. Proto pořádáme nejen sérii bezplatných certifikovaných workshopů, ale také rozsáhlý a pestrý program v pěti výstavních halách zaměřený na nejnovější trendy a vývoj. A letos poprvé zpřístupníme toto vše zdarma online i po skončení veletrhu,“ vysvětlil Olaf Musshoff, ředitel Automechanika Frankfurt. Obsah workshopů sahá od posouzení a výpočtů poškození, měření a speciálních opravných technik až po povrchové úpravy, lakování, diagnostiku ADAS a alternativní pohonné systémy.

Dalším vrcholem jsou ceny Automechanika Innovation Awards, kde jsou produkty oceněny v 10 katego-

riích na slavnostním předávání cen 8. září. Bylo obdrženo 185 přihlášek – nový rekord, který podtrhuje rozmanitost a inovativní sílu odvětví. Oceněné produkty budou prezentovány na speciální výstavě během veletrhu.

Značkový aftermarket má opět silné zastoupení. BMW představuje poprodejní řešení pro celý řetězec odstraňování škod a servisu, včetně repasí. Stellantis se představuje v sektoru dílen jako poskytovatel mobility pro více značek a vystavuje řadu produktů pro celý životní cyklus vozidla. Existuje dokonce nové partnerství mezi Automechanikou a Asociací mezinárodních výrobců motorových vozidel VDIK. Udělena bude první cena „Automotive Aftersales Award“ za nejlepší a nejnovější servis v sektoru značkových aftersales v šesti různých kategoriích. Soutěže se účastní 29 národních a mezinárodních značek, přičemž vítězové budou vybráni hlasováním veřejnosti, na základě průzkumu spokojenosti prodejců uskutečněného Institutem pro automobilový průmysl IfA a panelem expertů.

„Park mobility budoucnosti“ nabídne pohled na to, jak by mohla mobilita zítřka vypadat v praxi. Zde si návštěvníci mohou vyzkoušet nová řešení.

Při 10. ročníku německého mistrovství v leštění vozidel Powered by Würth se sejde scéna péče o vozidla a detailingu, aby předvedla své dovednosti živému publiku.

Pro fanoušky automobilového audia a infotainment systémů bude vrcholem finále německého mistrovství Evropské asociace mobilních médií EMMA. V závěrečném kole se utká 80 špičkových klasických a sběratelských vozů všech věkových kategorií s vylepšeným zvukem o právo postoupit do evropského finále. Akce také poskytne cenné poznatky o rostoucím odvětví automobilového audia a infotainmentu a zdůrazní příležitosti k modernizaci a vylepšení vozidel ze všech dob.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Messe Frankfurt**
Exhibition / **Jochen Günther**

AutoSAP ocenil nejlepší podniky

Sdružení automobilového průmyslu již po osmadvacáté vyhlásilo vítěze soutěže Podnik roku v automobilovém průmyslu.

Stejně jako v předchozích letech, tak i v letošním ročníku soutěže Podnik roku v automobilovém průmyslu se posuzovaly základní ekonomické výsledky firem v roce

2025. Bylo vyhlášeno celkem šest nejúspěšnějších společností, rozdělených do dvou kategorií podle počtu zaměstnanců – do 250 a nad 250 osob. Slavnostní vyhlášení a předání ikonických skleněných plastik koňů

vítězům, proběhlo během společenského večera Automotive Leaders Forum 2026 v Praze.

Kritéria soutěže

V soutěži Podnik roku v automobilovém průmyslu byly hodnoceny základní ekonomické výsledky firem za rok 2025. Posuzovalo se podle tří rovnocenně vážených kritérií: hospodářského výsledku před zdaněním (v milionech Kč), přidané hodnoty na

jednoho pracovníka (v milionech Kč/zaměstnanec) a složeného kritéria tržeb, které zahrnovalo meziroční změnu tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb (v %), a zároveň tržby za prodej vlastních výrobků a služeb přepočtené na jednoho zaměstnance (v milionech Kč/zaměstnanec). Konečné pořadí bylo stanoveno na základě součtu umístění v jednotlivých kritériích. Do letošního ročníku soutěže se zapojilo celkem 73 firem.

Nejllepšími firmami roku 2025 se staly

V kategorii do 250 zaměstnanců

Plastika a.s. navazuje na více než sedmdesátiletou tradici zpracování plastů. Z původního družstva, které se prosadilo výrobou klávesnic, se po transformaci na akciovou společnost vyvinula moderní firma zaměřená na vývoj a dodávky pro automobilový průmysl. Plastika a.s. má dnes obrát okolo jedné miliardy korun a patří mezi významné podniky svého segmentu.

RETEX a.s. je česká technologická firma s dlouhou tradicí ve výrobě netkaných textilií. V Moravském Krumlově vyvíjí a vyrábí materiály z recyklovaných vláken, které nacházejí uplatnění v automotive a dalších průmyslových oborech. Textilie RETEXu pomáhají tlumit hluk, zlepšovat tepelný komfort, chránit díly a plnit náročné technické požadavky. Firma staví na vývoji, zkušenosti a schopnosti navrhnout materiál pro konkrétní použití. RETEX spolupracuje se zákazníky v ČR i zahraničí, s technickými univerzitami a výzkumnými pracovišti.

Společnost Tiberina Automotive Bělá s.r.o. se sídlí v Bělé pod Bezdězem je významným dodavatelem lisovaných a svařovaných kovových dílů pro automobilový průmysl. Díky získání několika nových zakázek v loňském roce se komponenty této společnosti objeví v připravovaných vozech Škoda a koncernu Stellantis. Na podporu růstu Tiberina investovala do výrobních technologií a zázemí. Její hlavní



strategií zůstává získávání, udržení a motivace talentů ve spokojeném pracovním prostředí.

V kategorii nad 250 zaměstnanců

Iveco Czech Republic, a. s., je společnost se 130letou tradicí ve vývoji a výrobě autobusů ve Vysokém Mýtě. Díky svému dlouhodobému know-how se zařadila mezi klíčové hráče světového automobilového průmyslu v segmentu autobusové dopravy. Závod ve Vysokém Mýtě představuje největší výrobní jednotku Iveco Bus. Společnost se 4500 zaměstnanci se specializuje na produkci meziměstských autobusů, zejména úspěšné modelové řady Crossway, která letos slaví 20. výročí a je nejúspěšnějším meziměstským autobusem na trhu s více než 70 000 vyrobenými kusy.

Škoda Auto a.s. je největší českou automobilkou. Již víc než 30 let součástí koncernu Volkswagen. Patří mezi nejúspěšnější automobilové značky v Evropě. Zákazníkům nabízí 14 modelových řad s plně elektrickými, hybridními i spalovacími pohonnými jednotkami. Současně posiluje

své postavení na perspektivních mimoevropských trzích, zejména v Indii, regionu ASEAN, Severní Africe a na Blízkém východě. V roce 2025 dodala zákazníkům po celém světě více než 1,04 milionu vozů. Vedle výroby automobilů vyvíjí a vyrábí také bateriové systémy, motory a převodovky pro další značky koncernu.

Společnost Toyota Tsusho Europe Czech Republic letos oslavila 25 let působení v České republice. Od otevření první kanceláře v Praze v roce 2001 a vybudování servisního centra v Kolíně v roce 2004 se postupně rozrostla do pěti lokalit – Prahy, Plzně, Liberce, Jirena a Kolína. Jako součást globální skupiny Toyota Tsusho Corporation poskytuje zákazníkům široké spektrum služeb od komplexních logistických řešení, dodávek dílů a komponentů, koordinace zámořských dodávek a instalace strojních zařízení až po pojištění, řízení rizik a sekvenční dodávky v režimu just-in-time.

Foto: AutoSAP / Hana Görlíková

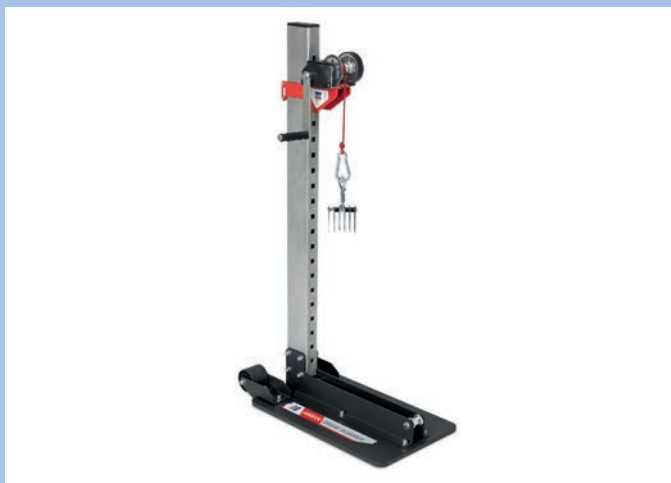


Zleva: Michal Nosek (Plastika a.s.), Martin Jahn (Škoda Auto a.s.), Luca Silvioni (Tiberina Automotive Bělá s.r.o.), David Kříž (Iveco Czech Republic, a. s.), Filip Valenta (Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch) a Ján Krivda (RETEX a.s.)

Stalo se...

VYTAHOVACÍ RÁM GYS AIRFIX

Vytahovací rám Airfix Draw Aligner od společnosti GYS je nezbytným nástrojem k opravám karoserií při odstraňování promáčklín. Je vybaven patentovaným nelepivým, zapuštěným, obvodovým těsněním, které lze snadno vyměnit během několika sekund. Čtyři speciální gumové podložky umístěné ve vzduchové mezeře absorbují střížné síly při tahu. Těsnění tak zůstává na svém místě a jeho životnost se dramaticky prodlužuje. Airfix je navržen pro konzistentní výkon v náročných tažných aplikacích. Všechny namáhané komponenty včetně podložek a těsnění jsou snadno vyměnitelné přímo v dílně. Airfix nabízí hrubou sílu v kombinaci s citlivým ovládním. Tažná síla je 350 kg se stabilním výkonem v celém rozsahu výšky od prahů až po horní části panelů. Dosah je až do 1,3 metru. Maximální výška tahu umožní pracovat na většině běžných poškození bez omezení. Kličkový naviják je vybaven námořnickým lanem o průměru 6 mm, které má pevnost v tahu 1,5 tuny. Integrovaný úhlový převod umožňuje i tažení směrem dolů, což je klíčové pro složité deformace v nižších partiích vozu. Manipulace je snadná díky nízké hmotnosti 31 kg a dvojici zadních kol. Vytahovací rám GYS Airfix má ve své nabídce společnost Toplac.



BRUSIVO MIRKA ABRANET YELLOW

Díky brusivu Abranet Yellow pro efektivní a bezprašné broušení mohou být řemeslníci produktivnější a pracovat ve zdravějším prostředí. Toto síťové brusivo je určeno pro ruční a strojové broušení stropů a stěn. Brusivo je dostatečně jemné a pružné, umožňuje tak rovnoměrné a precizní broušení elektrickou bruskou nebo ručním brusným blokem, kde síťová konstrukce za-

jišťuje účinné odstraňování materiálu i vynikající odsávání prachu. Brusivo je zvláště vhodné pro brusky s teleskopickou tyčí, jako je například Mirka Leros. Výborně funguje s excentrickými a rotačními bruskami na stěny a je skvěle kompatibilní s různými typy brusek. Řemeslníkům nabízí spolehlivé a bezprašné řešení pro velké i menší plochy. Brusivo je navrženo tak, aby odolávalo kontaktu se šrouby, hřebíky a nerovnými povrchy. Brusivo Abranet Yellow se snadno nasazuje, ať už se používá při ručním nebo strojovém broušení. Brusivo Abranet Yellow na českém trhu nabízí společnost Servind.



RONAL GROUP PŘEDSTAVUJE NOVINKY

Ronal Group uvádí nová kola Ronal RF2 Forged a Ronal R74. Modelem RF2 Forged rozšiřuje Ronal Group své portfolio Performance o exkluzivní kované kolo pro moderní vysoce výkonná a prémiová vozidla. Nové R74 doplňuje řadu Essential Line jako všestranné kolo s prémiovým vzhledem a širokým pokrytím aktuálních velkoobjemových modelů. Nová je také designová varianta Ronal R75 v rámci Design Line. Nový Y-paprskový design kombinuje moderní a dynamický designový jazyk s prémiovým vzhledem a cíleně rozšiřuje portfolio pro moderní lifestyle, EV a prémiová vozidla.



LOKÁLNÍ OPRAVY BĚHEM NĚKOLIKA MINUT

Rychlost oprav, stabilní kvalita povrchové úpravy a energetická úspornost patří mezi klíčové požadavky moderních lakoven a karosáren. Jedním z řešení, které dokáže výrazně zkrátit technologické časy při opravách karoserie, je UV vytvrzování materiálů. Systém produktů Roberlo Halley UV v kombinaci s UV LED lampou Robled umožňuje provádět lokální opravy během několika minut. Klasické dvousložkové materiály, používané při opravách karoserie, vyžadují čas na chemickou reakci a následné schnutí. To výrazně prodlužuje čas opravy. UV produkty fungují na jiném principu. Materiál zůstává stabilní během aplikace a vytvrdne až po vystavení UV záření. V praxi to znamená okamžité vytvrzení po aktivaci UV lampou a možnost pokračovat v dalších pracovních krocích bez dlouhého čekání. Tento postup je ideální zejména pro lokální opravy a Smart repair, které dnes tvoří významnou část práce lakoven a karosáren. Společnost Interaction poskytuje k UV technologii Roberlo odborné poradenství, technickou podporu a praktické ukázky použití.



TEXTILNÍ PÁSKY TESA PRO ŠIROKÉ SPEKTRUM APLIKACÍ

Součástí portfolio společnosti Servind jsou také látkové pásy tesa, které byly vyvinuty pro specializované aplikace, včetně tepelně uzavíratelných pásek pro utěšňování při vysokých teplotách a spolehlivé klouzání při přepravě materiálu. Látkové pásy lze použít jako univerzální lepicí řešení v mnoha průmyslových situacích. Textilní pásy tesa jsou navrženy s výběrem podkladů a lepidel pro náročná prostředí a nabízejí rychlou aplikaci, spolehlivou přilnavost a řadu různých funkcí. Jsou vysoce flexibilní a přizpůsobivé. Poskytují spolehlivou přilnavost i na drsných a nerovných površích. Jsou pevné a odolné, aby poskytovaly vysoce výkonnou a dlouhotrvající

přilnavost v interiéru i exteriéru. Díky aplikaci citlivé na tlak jsou vhodné pro rychlé opravy. Vysoce odolné pásy z tkaniny s vysokou pevností v tahu jsou odolné vůči vysokým a nízkým teplotám, vodotěsné a odolné vůči UV záření a povětrnostním vlivům. Látkové pásy na bázi pryže nabízejí okamžitou přilnavost a odstranění beze zbytků, specializovaná lepidla nabízejí vynikající odolnost vůči teplu a elektrické izolaci. Látkové pásy se používají k maskování při nanášení nátěrů nebo barev, k bezpečné montáži součástí, ke svazkování nebo barevnému značení elektrických kabelů, k opravám nebo ochraně povrchů.



SAILUN NA VELETRHU TIRE COLOGNE 2026

Společnost Sailun dlouhodobě roste díky strategii, která svými hodnotami odpovídá poptávce od spotřebitelů i partnerů. Podle žebříčku Brand Finance překročila hodnotu 1,2 miliardy USD a stala se 10. nejhodnotnější pneumatikářskou značkou světa. Distributorem pneumatik Sailun v České republice je společnost Dobré Pneu, jeden z největších velkoobchodních distributorů pneumatik v zemi. Společnost nabízí kompletní sortiment pneumatik Sailun pro osobní automobily, dodávky a nákladní automobily a zajišťuje širokou dostupnost produktů díky rozsáhlému skladovacímu a logistickému zázemí a síti obchodních partnerů. Díky své patentovanému procesu chemického míchání plniv a kaučuku v kapalně fázi EcoPoint3 dosahují pneumatiky Sailun rovnováhu mezi výkonem, trvanlivostí a energetickou účinností.



Vstřikovače benzínu Valeo

Vstřikovač paliva je posledním prvkem v systému přívodu paliva do motoru před jeho zapálením ve spalovací komoře. Vstřikovače paliva jsou připojeny k palivovému potrubí, ale jejich ventily zůstávají uzavřené, dokud řídicí jednotka motoru (ECU) nerozhodne o vstřiku paliva do válců. Rozprašování paliva je primárním cílem spojeným s výkonem motoru.

Vstřikovače paliva jsou elektromechanické ventily, obvykle jeden na válec, umístěné tak, aby dodávaly palivo buď přímo do spalovací komory motoru pro přímé vstřikování nebo do sacího potrubí při nepřímém vstřikování. V obou případech se na příkaz řídicí jednotky motoru vstřikovač otevře a dodá jemný, přesně dávkovaný proud paliva.

Vstřikovače Valeo se vyznačují nízkou hmotností, kotoučovým ukočvením, plochým kruhovým sedlem ventilu a optimalizovaným magnetickým obvodem. Tato konstrukce zajišťuje přesné dávkování paliva s optimálními charakteristikami rozprašování. Plnohodnotně nahrazují starší s jehlovým nebo kulovým ventilem v motorech atmosférických i přeplňovaných turbodmychadlem.



Vstřikovače paliva se skládají ze tří hlavních prvků: trysky, cívky se solenoidem a tělesa. Řídicí jednotka vysílá pulzní signál pro napájení cívky a přitahování solenoidu. Posun solenoidu řídí množství vstřikovaného paliva. Tryska určuje tvar rozstříku v závislosti na své geometrii. Vstřikovače se otevírají a zavírají se stejnou frekvencí jako motor, tj. čím vyšší jsou otáčky

motoru, tím častěji se musí otevírat a zavírat.

Po elektrické stránce se vstřikovač skládá z cívky. Když cívkou protéká proud, jádro se zmagnetizuje. Tím se jehla vstřikovače vtáhne do jádra cívky a dojde ke vstříknutí paliva. Cívka vstřikovače má vysokou nebo nízkou impedanci. Vstřikovače s vysokou impedancí mají cívku s odporem 15 Ω . Během doby, kdy



Reference 348200



Reference 348208



Reference 348353

je vstřikovač aktivován, jím prochází proud přibližně 0,75 A. Vstřikovače s nízkou impedancí mají odpor přibližně 1 až 2 Ω . U verzí pro zážehové motory řídicí jednotka motoru uzemní vstřikovač, čímž uzavře obvod a vyvolá jeho otevření. Po odpojení uzemnění se vstřikovač uzavře. Řídicí jednotka motoru po obdržení informací z různých senzorů určí dobu, po kterou musí být vstřikovač uzemněn, aby bylo vstříknuto správné množství paliva s ohledem na dané požadavky.

Řídicí jednotka motoru je zodpovědná za řízení množství vstřikovaného paliva a nastavení časování

zapalování. Vypočítává správné množství paliva „čtením“ informací poskytovaných různými senzory a porovnává tyto hodnoty s příslušnými body v mapách paliva a zapalování řídicí jednotky motoru.

Management motoru se skládá ze senzorů teploty nasávaného vzduchu a chladicí kapaliny, absolutního tlaku v sacím potrubí a polohy škrticí klapky, jakož i ze snímačů otáček motoru a signálů potřebných pro vstřikování a zapalování a dále ze snímače informací o množství kyslíku ve výfukových plynech. Dále je zde motor volnoběžných otáček pro nastavení

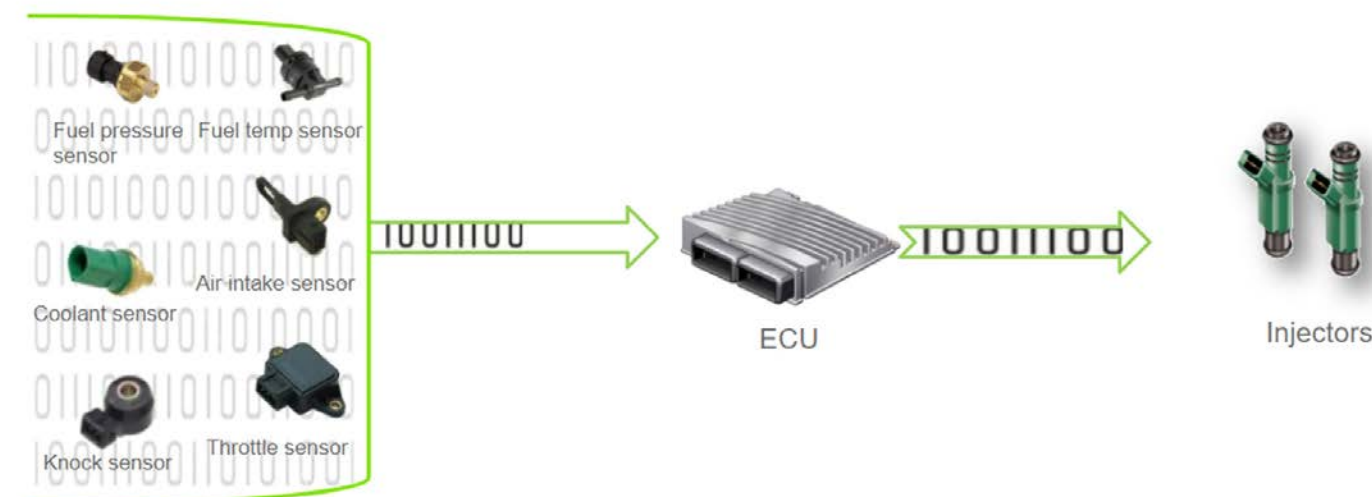
a stabilizaci volnoběžných otáček nebo elektronická škrticí klapka a regulátor tlaku paliva a vstřikovače paliva. Řídicí jednotka motoru vypočítává správné množství paliva a časování zapalování „čtením“ informací poskytovaných různými senzory a porovnává tyto hodnoty s příslušnými body v mapě paliva a zapalování.

Relativní bohatost nebo chudost palivové směsi v motoru se určuje změnou délky trvání impulsů vstřikovačů. Čím delší je trvání impulsu, tím větší je objem dodávaného paliva a tím bohatší je směs. Délka impulsu je kalibrována v řídicí jednotce mo-

Valeo

ONE OF THE MOST RELIABLE SUPPLIERS OF PETROL INJECTORS

RANGE COVERING MORE THAN 70% OF THE EUROPEAN MARKET NEEDS





vyšší tlak vstřikování paliva přispívá k lepší atomizaci paliva pro lepší spalovací vlastnosti. Vstřikovač musí být také navržen tak, aby rozstřík paliva nenarážel na stěny válce, což by vedlo ke ztrátám. Směřování rozstříku a jeho tvar ve spalovacím prostoru závisí na dalších parametrech, jako jsou úhel rozstřikovacího kužele, umístění a orientace trysky atd.

Aby se zvětšila plocha povrchu paliva, a tím zvýšila rychlost odpařování a spalování, mají vstřikovače více-
torové trysky. Toto řešení umožňuje zlepšení procesu spalování a tím snížení emisí a spotřeby paliva. Chování rozstříku, jeho orientace a úhel jsou klíčové pro snižování emisí a spotřeby paliva a zároveň zachování požadované úrovně výkonu.

Jedním z kritických faktorů při řízení rychlosti míchání paliva se vzduchem je počet otvorů ve vstřikovací trysce. Modifikace konfigurace trysky (počtu otvorů) představuje řešení pro snížení emisí NO_x zlepšením pronikání paliva na přesně určené místo uvnitř spalovací komory. Navrhuje se tak, aby tryska s mnoha malými otvory poskytovala lepší mísení než tryska s jedním velkým otvorem.

Foto:
Valeo

toru jako trojrozměrná mapa (otáčky, poloha škrticí klapky, doba vstřikování) během spouštění, zahřívání, zrychlení a zvýšeném zatížení motoru.

Časování a délka vstřiku jsou řízeny řídicí jednotkou motoru. Ta využívá vstupy z různých senzorů motoru k regulaci dávkování paliva a ke změně poměru vzduchu a paliva v reakci na měnících se provozních podmínkách. Primárním senzorem pro řízení směsi paliva je lambda sonda, která generuje signál pro bohatou nebo chudou směs, který řídicí jednotka motoru používá k úpravě směsi paliva.

Rozprašování a atomizace paliva hrají klíčovou roli pro výkon a emisní charakteristiky vznětového motoru s přímým vstřikováním. Obecně

Řešení problémů se vstřikovači paliva

Náhlá ztráta výkonu: vstřikovač paliva je ucpaný, obvykle dochází k nepravidelnému přívodu paliva do motoru vozidla a to vede ke kolísání výkonu motoru.

Vynechávání zapalování v motoru s rozsvícením kontrolky motoru: vstřikovač paliva je ucpaný cizími částicemi.

Zvýšení spotřeby paliva: neustálý únik paliva v důsledku poškozeného vstřikovače bude mít vliv na spotřebu paliva vozu.

Delší doba startování: únik ve vstřikovači způsobí, že vysokotlaký zásobník paliva ztratí tlak když vozidlo stojí, což má za následek delší dobu startování než je obvyklé, protože bude potřebovat delší dobu k natlakování.

Nepravidelný chod při volnoběhu resp. vibrace: poškozený vstřikovač paliva ovlivní nejen výkon vozidla při jízdě, ale také plynulost chodu motoru při volnoběhu.

Valeo

SECURE ONE OF THE MOST RELIABLE SOURCING ON PETROL INJECTORS

A POWERFUL RANGE COVERING MORE THAN 70% OF THE EUROPEAN MARKET NEEDS



EXPERTISE

More than 40 years of expertise in Engine Management Systems



HIGH-END QUALITY

Carefully verified by Valeo engineers



FAST AVAILABILITY

In stock in Europe

Valeo technical support is always available



Call us:
01527 838300

TECH ASSIST



Access a free and complete technical support program online.

valeoservice.com

System čisticích utěrek Mewa jako záruka kvality

Od příštího čtvrtletí budou platit nové mezinárodní normy kvality a bezpečnosti. Revidovaná mezinárodní norma řízení kvality ISO 9001, která v září nahradí verzi z roku 2015, přinese podnikům nové výzvy. Nastal proto vhodný čas na kontrolu reality.



Díky speciálnímu tkaní je utěrka Mewa vysoce savá a odolná

Při hodnocení dodavatelů je třeba zaměřit se na odolnost dodavatelského řetězce a ochranu klimatu, protože obě kritéria budou v budoucnu hrát větší roli, jak ukazuje návrh zveřejněný v roce 2025. Se společností Mewa jako spolehlivým partnerem mohou podniky v této oblasti uspět. Stroje, nástroje a zařízení se čistí šetrněji k životnímu prostředí: čisté utěrky jsou díky systému opakovaného použití a komplexnímu servisu s krátkým a spolehlivým dodavatelským řetěz-

cem vždy k dispozici. Společnost Mewa je průkopníkem v aplikaci normy ISO 9001 a zajišťuje vysokou kvalitu utěrek pomocí high-tech výroby a odborných kontrol.

Vysoká savost, tvarová stálost a absence cizích částic – tyto požadavky musí opakovaně použitelné utěrky trvale splňovat. Utěrky Mewa to zvládnou až 50krát. Společnost Mewa je mnohokrát vypere a znovu dodá zákazníkovi, a to přímo do továrny nebo dílny, aby byly čerstvé utěrky vždy po ruce. Jak se textilnímu poskytovateli služeb daří zajistit vy-

soký standard kvality a zároveň splnit přísné požadavky na udržitelnost?

„Kvalita je tématem od samého počátku. Společnost Mewa byla založena v roce 1908 v německém Ostritz Altstadtu s cílem zásobovat výrobní podniky opakovaně použitelnými kvalitními utěrkami. Již tehdy se praly až desetkrát. Výrobní procesy se v průběhu desetiletí neustále optimalizovaly s tím, že již od 80. let se masivně investuje do ekologických technologií a jejich neustálého vývoje,“ informuje Antonín Krejčí, jednatel společnosti Mewa v České republice.

Gabriele Gebauerová, vnučka zakladatele firmy, prohlásila ochranu přírody a životního prostředí za cíl společnosti již v roce 1980, když převzala vedení firmy. Další výzvou se stala norma ISO 9001, která byla zavedena v roce 1987. V tomto ohledu získala společnost Mewa v roce 1992 jako první firma ve svém oboru v celé Evropě certifikaci pro svůj systém pracovních oděvů. Systém čisticích utěrek získal pečeť kvality v roce 1995. O dva roky později k tomu přibyla environmentální certifikace všech provozoven čisticích utěrek podle normy ISO 14001. I v tomto případě byla společnost Mewa průkopníkem jako první ve svém oboru. Od roku 2016 je společnost Mewa navíc certifikována podle normy energetického managementu ISO 50001.



Odborná kontrola: Zákazníkům se po vyprání vrací pouze kvalitní utěrky

Pohled do high-tech výroby ve společnosti Mewa ukazuje, jak lze utěrky prát a sušit šetrně k životnímu prostředí, a přitom zachovat jejich plnou funkčnost i praktický formát. Použité utěrky se u zákazníků vyzvedávají v hermeticky uzavíratelných bezpeč-

nostních kontejnerech. Tyto kontejnery, nazývané SaCon, jsou součástí systému a slouží k bezpečnému skladování utěrek. Po doručení do společnosti Mewa putují utěrky okamžitě do mycí linky. Tam speciální systém recyklace oplachové a mycí vody zajišťuje čištění utěrek při nízké spotřebě vody.

„V jednom z několika pracích cyklů se perou nejméně 15 minut při teplotě 90 °C. Tím se bakterie zcela deaktivují,“ ujišťuje Antonín Krejčí a zdůrazňuje: „Naše speciální prací procesy zatěžují životní prostředí o 85 % méně než konvenční postupy.“

Vyprané nečistoty – převážně oleje a tuky – se tepelně zpracovávají a pokrývají 80 % energetické spotřeby sušiček a mycích linek. I samotná čisticí utěrka šetří zdroje: společnost Mewa vyrábí všechny utěrky ve vlastní tkalcovně v Německu s 50% podílem recyklované bavlny.

Ta pravá zkouška pro utěrky ale začíná až poté, co jsou úplně suché. V této fázi musí projít vícestupňovou kontrolou kvality. Na dopravním pásu projíždějí kolem ostrážitých zaměstnanců, kteří svým školeným okem od-

halují díry, roztřepené okraje a další známky opotřebení. Poté putují na počítačem řízenou váhu. Při zjištěné podvaze je utěrka vyřazena, protože její savost by mohla být nižší než požadovaných 100 %. V případě nadváhy dostane další šanci a je znovu vyprána, protože nadváha signalizuje zbytkové nečistoty, jako jsou oleje, barvy nebo kovové částice. Zejména kovové částice nesmí být v žádném případě přítomny. Z tohoto důvodu se provádí dvojitá kontrola, při níž je utěrka po úspěšné kontrole hmotnosti ještě intenzivně prozkoumána detektory kovů.

„Díky našemu systému řízení kvality a inteligentní, dokonale koordinované výrobě můžeme dodávat našim zákazníkům po celé Evropě prvotřídní utěrky přesně v termínu, na který jsme se s každým zákazníkem individuálně dohodli,“ zdůrazňuje Antonín Krejčí.

Foto:
Mewa



Bezpečnostní kontejner SaCon slouží k ukládání a přepravě utěrek

Diagnostic Con 2026: Moderní diagnostika v praxi

Škoda Muzeum v Mladé Boleslavi hostilo desátý ročník Diagnostic Conu – největší specializované konference o automobilové diagnostice v České republice. Dvě stě účastníků z řad diagnostiků, mechaniků, majitelů servisů, zástupců flotil i škol zaplnilo sál do posledního místa.

Letošní ročník konference Diagnostic Con měl jasné poselství: Diagnostika budoucnosti nebude AI vs. expert, ale AI v rukou experta. A právě spolupráce člověka, dat a strojového hodnocení se prolínala celým programem od prvního slova až po závěrečné workshopy u partnerských stánků.

Nejsložitější sériový produkt na planetě

Moderní automobil je nejsložitější produkt, jaké lidstvo sériově vyrábí. Software průměrného novodobého vozidla obsahuje přibližně o 90 milio-

nů řádků kódu více než letoun Boeing nebo bojová stíhačka. Přitom řídicí jednotky vozidla do sebe data z provozu neukládají a analyticky je v reálném čase efektivně zpracovat neumějí. Dokážou rychle komunikovat, ale analyticky zaostávají za dnešním iPhoneem nebo herní konzolí.



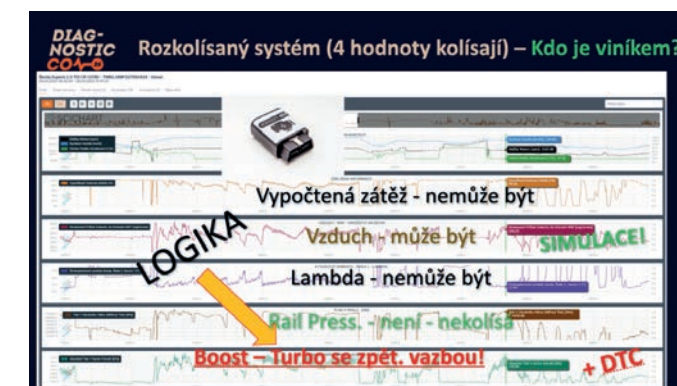
Právě proto FCD pracuje s daty z reálného provozu, která vyhodnocuje s podporou strojového učení, umělé inteligence a komunity expertů, na kterých koncepce stojí.

„V budoucnosti to nebude expert versus AI, ale expert s AI. Expertní znalost zůstane nenahraditelná – AI ji zrychlí, rozšíří a pomůže ji předat dál,” zaznělo v úvodu.

Zlaté metody: jak číst log tak, aby závěr byl rychlý a přesný

Analýza jízdních logů. Jak by je měl člověk hodnotit.

FCD Logger zaznamenává za jízdy desítky parametrů a odesílá je



přes mobilní síť do FCD Cloudu, kde je analyzují matematické algoritmy a umělá inteligence. Systém, vyvíjený 6 let a databáze tisíců případů dvaceti let provozu expertního fóra identifikuje příčinu problému přesněji než konvenční způsoby diagnostiky motoru.

Efektivitu metody Libor Fleischhans demonstroval na dvou případových studiích. První se týkala Škody Superb s nájездem 450 000 km a devítiletou závadou, kterou autorizovaný servis za 290 000 Kč opakovaně neúspěšně řešil – mimo jiné třikrát výměnou turbodmychadla a elektropneumatického ventilu. FCD Logger zachytil při couvání na volnoběh offset turbodmychadla – 30,81 %. Příčinou byl vadný regulační měnič ovládacího podtlaku EPW. Závada byla odhalitelná bez jízdy po silnici, přímo v garáži. Klíčové zjištění: Trh je zaplevelený nekvalitními náhradními díly – ani nové ventily nemusejí splňovat parametry originálu. Teprve čtvrtý vyměněný kus problém vyřešil, potvrdilo to lokalizační měření.

Druhý případ byl vozidlo s pětiletou historií výpadků výkonu při zátěži

bez jediného chybového kódu.

Logger zachytil nedostatek paliva při akceleraci – příčinou se ukázalo být dopravní čerpadlo s interaktivním řízením výkonu, která při plné zátěži nedodávala dostatečný tlak a následně způsobovalo kavitaci vysokotlaké pumpy. Osciloskop závěr potvrdil, výměna dopravního čerpadla závadu odstranila.

Osciloskop v praxi 2026

Osciloskop jako nástroj, jehož potenciál většina servisů dosud nevyužívá naplno. Osciloskop není jen měřič napětí – je to především detektor mechanických dějů v motoru.

Na praktických příkladech ukázal, jak G-senzor (akcelerometr) analyzuje nerovnoměrný chod motoru při deaktivaci válců nebo odhaluje netěsnosti ventilů. Signál alternátoru propojeného s klikovou hřídelí přesně kopíruje zrychlení jednotlivých válců – technik tak vidí mechanický stav motoru bez demontáže. Analýza signálu vstřikovačů odhalí mechanické problémy s pružinou nebo pístem.

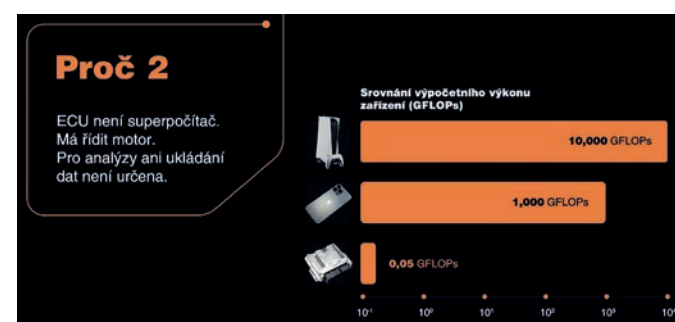
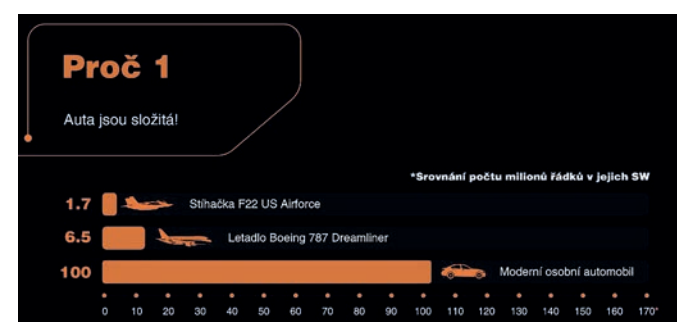
Krátká doba jiskry pod 0,6 ms signalizuje chudou směs obtížně zapalitelnou.

Přednáška opakovaně zdůrazňovala jednu zásadu: surový signál z osciloskopu je nejspolehlivější důkaz. Spolehlivější než vypočtené hodnoty řídicí jednotky a tak i vhodný přístroj k přesné lokalizaci. Logger, osciloskop a simulace pak tvoří superefektivní trojici moderní diagnostiky.

Diagnostika elektromobilů a opravy HV baterií v praxi

Diagnostika trakčních akumulátorů – metodám sledování rozdílu napětí mezi články, měření vnitřního odporu při dynamickém testu a testu samovybíjení. Problémy s HV bateriemi vznikají z výrobních vad, nerovnoměrného chlazení nebo vniknutí vlhkosti.

Tesla Model 3 Performance zakoupená za výrazně sníženou cenu odmítala nabít nad 23 % a samovolně se vybíjela. Příčinou byla závada desky autopilota, která vedla k hlubokému vybití a ex-



Dva případy z praxe

- **Tesla Model 3 Performance**
 - Rok výroby: 2020, nájezd: 205 000 km
 - Mechanické poškození zadní části
 - **Nejde nabíjet nad 23% (na DC vůbec)**
 - **Vybíjí se i vypnutá (do 0% za pár dní)**
 - Cena 290 000,- Kč
- **BMW i3s 120Ah**
 - Rok výroby: 2020, nájezd: 205 000 km
 - Mechanicky perfektní stav
 - **Auto v servisním menu hlásí nižší kapacitu o 22%**
 - **Není možné auto projet (nepřihlášené, na letních)**
 - Cena 300 000,- Kč



DIAGNOSTIC CODE **Důsledek provedené opravy**



**DIAG-
NOSTIC** První jízda (horší, než se čekalo)



trémnímu rozbalancování napětí článků – rozdíl dosáhl 150 mV. Po softwarovém resetu a měsících běžného provozu se baterie sama zbalancovala. Náklady na opravu desky: přibližně 2 000 Kč. Cena výměny baterie: 50 000 Kč.

BMW i3s se SOH 78 % přecházelo při plné zátěži do nouzového režimu. Dynamický test odhalil jeden modul s dvojnásobným vnitřním odporem způsobující propad napětí pod bezpečnou mez. Výměna modulu problém vyřešila – nové moduly měly vyšší kapacitu než okolní, baterie proto pracuje s mírnou nerovnováhou. Auto je plně použitelné a oprava je trvalá.

Jak AI a ML zrychlují práci diagnostika

Umělá inteligence a strojové učení mění každodenní práci v servisu. FCD Cloud funguje jako ústřední místo pro zakázku – shromažďuje informace od zákazníka, popis závady, historii oprav, chybové kódy i datové logy pořízené FCD Loggerem nebo jinou kompatibilní diagnostikou.

Algoritmy automaticky analyzují nahraná data, identifikují jízdní režimy, kontrolují klíčové parametry a označují anomálie. AI je hlouběji zkoumá a dává jim kontext. Technik odchylky validuje, komunikuje s AI

asistentem nad zakázkou a plánuje další kroky nebo se obrací na technickou podporu.

Klíčová myšlenka: AI není autonomní systém a nikdy za technika rozhodovat nebude. Je to navigace a technik zůstává řidičem. Hodnota spočívá v tom, že je schopen spojit všechny dostupné informace v kontextu zakázky a pomůže technikovi dojít ke kvalitnějšímu výsledku rychleji a s větší jistotou.

Jak FCD mění provoz servisu

Jiří Chytil otevřel odpolední blok implementační studií z reálného servisu. Na konkrétních číslech ukázal, jak nasazení FCD Loggeru a cloudové platformy změnilo workflow – zkrátilo čas strávený na zakázce, umožnilo lepší plánování příjmu vozidel a zvýšilo přesnost diagnostiky ještě před tím, než auto vjede do dílny.

Klíčové sdělení: technologie funguje
tehdy, když je součástí procesu od
prvního kontaktu se zákazníkem, nikoliv
až od okamžiku, kdy se neví jak dál.

Vznikající FCD Marketplace

Štěpán Unar z Iguana Technology, softwarového partnera FCD, představil pohled do budoucnosti platformy po uzavření discovery fázi. Iguana stojí za vývojem cloudového rozhraní a nových funkcí. Ústředním tématem byl vznikající FCD Marketplace – platforma pro propojení servisů, diagnostických expertů a zákazníků v regionech. Cílem je umožnit servisům sdílet složité zakázky s experty na

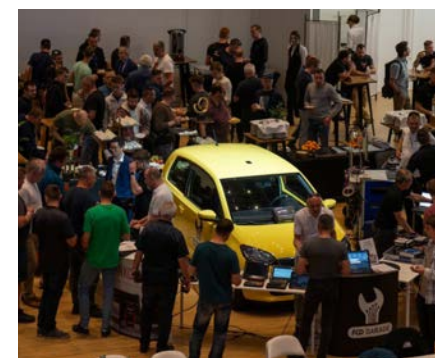


dálku a zákazníkům najít odborníka,
který jejich problém skutečně vyřeší.

Unar zdůraznil, že systém bude mít za úkol signalizovat míru jistoty svých doporučení a finální rozhodnutí zůstane vždy na technikovi. Ve chvíli, kdy si technik není jistý, umožní platforma předat případ expertovi s kompletní historií zakázky dostupnou na jeden klik.

Customizace cloudu a kompatibilita s přístroji třetích stran

Petr Novák, Head of Development FCD Technology, přiblížil technickou architekturu platformy a možnosti customizace pro větší klienty – white-label řešení, vlastní servery, API integrace. Klíčovým oznámením bylo zahájení kompatibility FCD Cloud s přístroji třetích stran. Nově je možné importovat záznamy z dalších diagnostických zařízení a využívat AI analýzu i bez FCD Loggeru. Prvními partnery v této oblasti jsou DevCom, THINKCAR a SPVG – z jejich



zařízení je již možné LOG nahrát do FCD Cloudu a integrace bude dále pokračovat s cílem zpřístupnit FCD Cloud co nejširšímu okruhu servisů bez ohledu na to, jakou diagnostiku aktuálně používají.

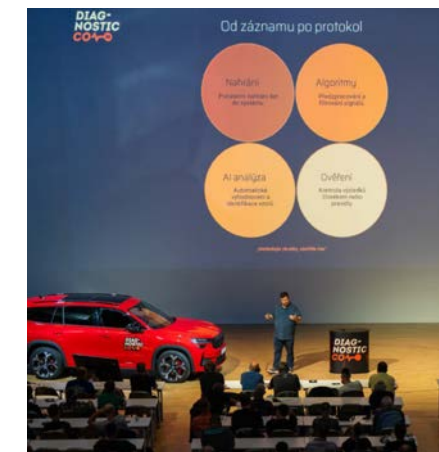
Novák zároveň připomněl, že je platforma stále v beta provozu, a pojmenoval konkrétní omezení, na která si mají uživatelé dát pozor. Transparentnost považuje za základ důvěry mezi vývojovým týmem a komunitou testerů, jejichž zpětná vazba technologií formuje.

Historie, koncepce, ceny a tarify

Přednáškový program zakončil Michal Fleischhans, CEO FCD Technology, který veřejně shrnul celý příběh projektu, jeho koncepci a aktuální podmínky spolupráce. V roce 2006 vznikl FCD Portál jako komunita diagnostiků vyměňujících si zkušenosti a rady nad případy z praxe. Databáze se od té doby systematicky plní – Libor Fleischhans sám letos uzavřel svůj tisíc vlastní případ – celková databáze čítá tisíce do detailu popsaných případů.

V roce 2022 přišel zásadní posun: s podporou TAČR vznikl FCD Logger a první verze cloudové platformy.

Letos procházíme technologickou inkubací s podporou CzechInvest, kdy do značné míry optimalizujeme uživatelské prostředí a napojení na AI. FCD Technology s.r.o. se přitom od spol. IHR-Technika odděluje a jako spin-off startup získala již i prvního angel investora, který umožnil zahájení spolupráce s Iguana Technology. V den konference byl představen



cloud2.fcd.eu, který v beta provozu nahrazuje původní verzi. Koncept platformy stojí na třech pilířích: diagnostický expert; ověřené postupy s databází případů; a technologie, která poskytuje strojovou analýzu a propojuje na zákazníka.

Cílem není nahradit experta, ale dát mu nástroj, který mu práci zásadně zrychlí a zpřesní. Z více než 300 vlastních zakázek shrnul klíčové výhody systému:

- okamžité řešení pro zákazníky místo termínu za pár týdnů
- lepší příprava díky záznamu porízenému ještě před příjezdem vozidla do servisu
- větší přesnost diagnostiky motoru oproti čtení paměti závad.

V závěru oznámil i brzké otevření formuláře poptávky na fcd.eu, ze kterého budou zakázky distribuovány uživatelům FCD sítě.

Text a foto:
Diagnostic Con

Porovnání přístupů diagnostiky motoru



Oprava místo výměny

Scelování čelních skel šetří peníze i přírodu. Slavia pojišťovna jde příkladem.



Poškozené čelní sklo nemusí automaticky znamenat jeho výměnu. Řadu případů lze řešit scelováním, které představuje plnohodnotnou, rychlou a výrazně levnější alternativu. Ve Slavia pojišťovně roste podíl těchto oprav i v praxi, mezi lety 2024 a 2025 zde vzrostl poměr oprav vůči výměnám z 23 na 35 %.

„Vidíme, že pokud klienti mají správné informace, volí častěji opravu místo výměny. Scelování přitom není nouzové řešení, ale plnohodnotná varianta, která dává smysl ekonomicky i z pohledu udržitelnosti,“ říká Radek Hanák, vedoucí likvidace pojistných událostí Slavia pojišťovny.

Každá oprava znamená méně odpadu a nižší materiálovou i energetickou náročnost ve srovnání s výrobou a instalací nového skla.

Zatímco cena výměny čelního skla se běžně pohybuje v rozmezí 15 000 až 20 000 Kč, jeho oprava obvykle

vyjde přibližně na 4000 až 5000 Kč. Scelování navíc nevyžaduje dlouhou odstávku vozidla, práce je záležitostí jedné hodiny. Při správném provedení je pevnost i bezpečnost skla plně zachována a výsledek je srovnatelný s novým sklem.

Podmínky pro možnost provedení opravy jsou jasně dané. Poškození musí být menšího rozsahu, nesmí se nachá-

zet v přímém zorném poli řidiče ani příliš blízko okraje skla. Například partner Slavia pojišťovny, společnost Carglass, uvádí maximální průměr poškození do 4 cm, minimální vzdálenost od okraje skla 6 cm a vyloučení oprav v oblasti výhledu řidiče v rozsahu až 30 cm.

Technologie opravy v Carglassu využívá speciální polymer, díky kterému po vytvrzení získá sklo svou původní pevnost. Každý zásah musí splňovat přísné normy a být proveden certifikovanou metodou s atestem Ministerstva dopravy ČR. Po opravě zákazník obdrží osvědčení.

Odborné provedení hraje klíčovou roli i u moderních vozidel vybavených senzory a asistenčními systémy. Po jejich opravě dochází v Carglassu ke kalibraci, což ověřuje jejich správnou funkci. Zejména v případě aut se složitější elektronikou je oprava považována za bezpečnější variantu než kompletní výměna skla.

„Naším cílem je, aby se scelování stalo první volbou všude tam, kde je to možné. Přináší úsporu pro klienta, menší zátěž pro životní prostředí a zároveň pomáhá držet náklady na pojištění pod kontrolou,“ doplňuje Radek Hanák.

Foto:
Carglass



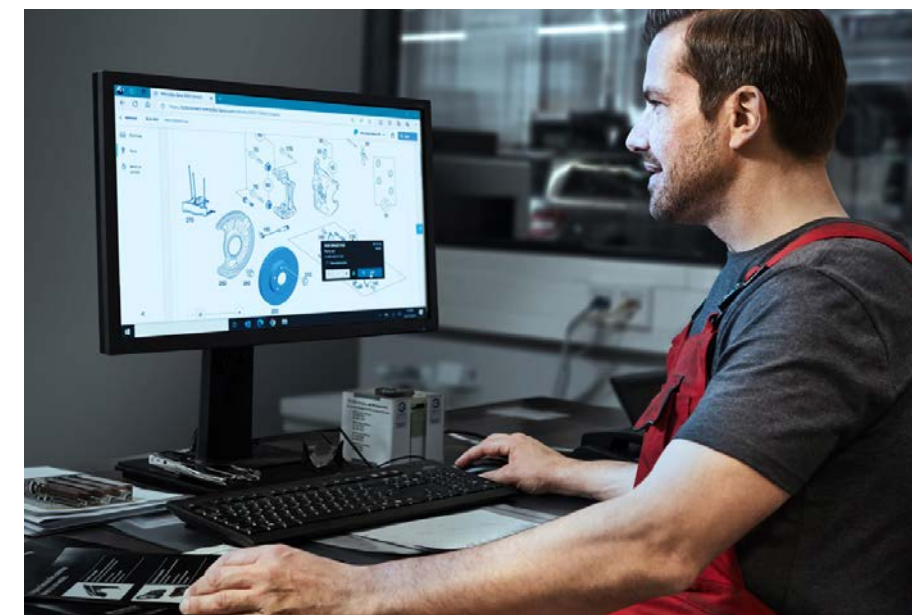
Obchod s díly pro profesionály PARTSpro+

Specializovaný velkoobchodní partnerský program společnosti Mercedes-Benz PARTSpro+ propojuje nezávislé autoservisy, opravy a provozovatele vozových parků přímo s autorizovanými prodejci Mercedes-Benz pro snadný nákup originálních náhradních dílů.

Program PARTSpro+ je navržen tak, aby podporoval nezávislé podnikatele v oblasti autoservisů a správy vozových parků. Umožňuje rychlé objednání originálních dílů Mercedes-Benz, originálních repasovaných dílů Reman a ekonomické řady StarParts pro starší vozy. Přináší kvalitu Mercedes-Benz v naprostém souladu s každým modelem vozidla.

Umožňuje pracovat s elektronickými katalogy dílů (EPC) podle VIN kódu vozidla. Poskytuje i přístup k technické dokumentaci, montážním návodům a informacím o továrních přípravcích.

S přesným ověřením kompatibility pomáhá přímá konzultační linka s velkoobchodním týmem a osobními prodejními zástupci. Osobní obchodní zástupce certifikovaného partnera



PARTSpro+ poskytne registrovanému objednateli komplexní podporu při objednávání dílů.

V tomto systému mohou registrované servisy ověřovat dostupnost dílů v reálném čase a v případě potřeby se dají nalézt alternativy.

Objednávky a správa probíhají online 24 hodin denně po 7 dní v týdnu prostřednictvím portálu Mercedes-Benz B2B Connect. Flexibilní plány doručování často zahrnují závoz až dvakrát denně nebo i expresní dopravu pro minimalizaci délky opravy.

Objednávání originálních dílů je jednoduché a kdykoli dostupné prostřednictvím portálu Mercedes-Benz B2B Connect.

Všechny výhody PARTSpro+ lze získat ve dvou krocích: zaregistrováním se na online portálu B2B Connect a poté výběrem partnera Mercedes-Benz s certifikací PARTSpro+.

Foto:
Mercedes-Benz



Jde o víc než jen o peníze

Na trh přichází stále víc automobilů nových značek oslovujících zákazníky především cenou, nezřídka podpořenou nabídkou financování. Pořízení automobilu je ovšem pro většinu kupujících natolik velkou investicí, že by při svém rozhodování měli brát v potaz mnohem komplexnější pohled než jen pořizovací cenu a hledat skutečné jistoty.

Pořízení automobilu dnes znamená především zajištění si služeb mobility. Zákazník, ať už soukromý nebo firma, by při tom měl mít partnera, na kterého se může obrátit, když bude potřebovat pomoc. Právě na tento širší pohled navazují služby společnosti Volkswagen Financial Services.

„Nabídka služeb společnosti Volkswagen Financial Services vychází z dlouholeté zkušenosti z práce se zákazníky a obchodními partnery získané za víc než 30 let působení na trhu. Poskytujeme kompletní škálu finančních služeb – od různých forem úvěru s dobou financování až šest let či s navýšenou poslední splátkou



až po operativní leasing. Součástí nabídky je podle typu produktu také pojištění,” říká Vratislav Stražil, jednatel Volkswagen Financial Services.

Rozsah služeb dokládají i výsledky za rok 2025: Volkswagen Financial Services uzavřel 53 462 smluv na

financování nových a ojetých vozů a hodnota jejího financovaného portfolia vzrostla o 13 % na 60 miliard korun. V operativním leasingu společnost uzavřela 15 717 nových smluv a dosáhla tržního podílu 27,7 %.

Smluvní pojištění, které je nutnou součástí smlouvy o operativním leasingu, se nabízí u tří největších pojišťoven působících na českém trhu. Součástí nabídky je nejen havarijní pojištění, ale i další formy doplňkových pojištění, například úrazové pojištění nebo pojištění zavazadel. VWFS zajišťuje garanční opravy po celou dobu financování i po skončení standardní tovární záruky.

Mezi další poskytované služby patří sezonní údržba, asistenční služby, pneuservis, tankovací karty, služby nabíjení pro majitele elektromobilů nebo dálniční známky.

Přímá vazba na výrobce automobilů, kterou má společnost Volkswagen Financial Services, pro uživatele vozidla výrazně zvyšuje pravděpodobnost rychlého zajištění servisu



Průběžná péče o vůz u spolehlivých partnerů se následně odráží i v jeho zůstatkové ceně

i při cestách do zahraničí a přináší širokou dostupnost náhradních dílů.

V současné době je velmi významná nabídka servisních služeb spojených se značkou. Uzavřením smlouvy o předplacených servisních službách získává zákazník sjednaný rozsah služeb včetně případného náhradního vozidla za předem danou cenu až na pět let dopředu.

„Máme uzavřenou smlouvu o předprodeji servisních služeb. Zákazník s předplaceným servisem pak má sjednaný rozsah služeb i cenu na pět let dopředu a nemusí řešit inflaci, protože toto riziko přebíráme my. My zase máme tyto služby zaslíbené s importérem. To znamená, že zákazník přijede do servisu, ten provede potřebné úkony a fakturu pošle do VWFS,” říká Vratislav Stražil.

Standardním předpokladem pro leasingové smlouvy je závazek využívání servisních služeb v autorizovaných servisech, které pomáhají udržet požadovaný stav vozu pro dosažení vysoké zůstatkové hodnoty po skončení leasingové smlouvy. Zároveň pomáhají předejít problémům s dodržením standardů stavu vozu na konci smlouvy.

Parametry operativního leasingu od VWFS podporují loajalitu klientů, u nichž je vysoká míra obnovy leasingových smluv, což současně dokládá kvalitu poskytovaných služeb a důvěru zákazníků.

Velmi podobná nabídka finančních služeb platí i pro ojeté vozy do stáří 12 let, i když pochopitelně zde se jedná především o různé formy spotřebitelských úvěrů. Také nabídka

pojištění a dalších služeb je velmi podobná jako u nových aut. Tato oblast se s ohledem na vývoj trhu stává stále významnější, protože obchod s ojetými vozy roste rychleji než trh s novými vozy. Pro uživatele ojetých vozidel je proto důležité zajištění servisních služeb ve vysoké kvalitě a s dobrou dostupností většiny náhradních dílů.

Ve spojení s nákupem ojetých vozů je k dispozici nabídka předplacení servisních prohlídek, i když se nenabízí služba předplaceného servisu. To opět přináší garanci ceny bez ohledu na inflační vlivy. I zde je nabídka vázána na využití autorizovaných servisů.

Důležitou součástí nabídky společnosti Volkswagen Financial Services jsou i služby financování lehkých užitkových vozidel. Specifikem zde je, že firemní zákazníci u užitkových vozidel mnohem častěji volí financování

formou úvěru, protože s ohledem na způsob použití a vysokou míru opotřebení těchto automobilů je zde složitější situace se zůstatkovou cenou. I v případě užitkových vozidel spolupráce s výrobcem, tedy se značkou Volkswagen Užitkové vozy, pomáhá zajistit dlouhodobou dostupnost servisních služeb a náhradních dílů. To může zkrátit dobu odstávky vozidla při řešení případných problémů.

Postupující digitalizace zefektivňuje komunikaci zákazníků se společností. Podle výsledků za rok 2025 dnes VWFS odbavuje přes 70 % zákaznických interakcí digitálně. Pro fleetové zákazníky je v tomto ohledu významná nabídka digitální karty řidiče, zobrazující veškeré poskytované služby, nebo elektronické knihy jízd.

Společnost Volkswagen Financial Services je samozřejmě propojena se značkami koncernu Volkswagen AG, nicméně své služby nabízí také pro většinu vozidel jiných výrobců.

„Při rozhodování o pořízení vozidla by zákazník neměl hodnotit pouze měsíční splátku nebo pořizovací cenu. Důležité jsou celkové náklady na provoz, kvalita servisního zázemí, pojištění a jistota, že se má v případě problému na koho obrátit. Právě v tom vidíme hlavní přidanou hodnotu služeb VWFS,” říká Vratislav Stražil.

Foto: VWFS, Škoda Auto, Audi a VW



Vratislav Stražil, jednatel Volkswagen Financial Services

Brzdové kotouče s ochranným potahem pro aftermarket

Starline uvádí na trh řadu lakovaných brzdových kotoučů pro nezávislý aftermarket.

Aftermarketová značka Starline, dodávající spolehlivá a cenově dostupná řešení pro autoservisy, rozšířila své portfolio brzdových systémů o novou řadu brzdových kotoučů s ochranným potahem, které jsou navrženy tak, aby poskytovaly odolnost proti korozi, vylepšenou efektivitu instalace a spolehlivý výkon v každodenním provozu.

Nová řada, využívající technologii kataforézního lakování BlackStar od společnosti Starline, byla vyvinuta tak, aby splňovala praktické požadavky moderních autoservisů a zároveň nabízela zvýšenou odolnost a dlouhodobou ochranu proti korozi. Jejich uvedení na trh posiluje pozici Starline jako cenově dostupné značky aftermarketu, která kombi-

nuje spolehlivou kvalitu se širokým pokrytím vozidel a řešeními zaměřenými na dílny.

Nová řada brzdových kotoučů s ochranným potahem zahrnuje více než 1000 skladových položek, které pokrývají více než 90 % evropského vozového parku včetně variant s vnitřním chlazením pro vybraná použití.

Každý kotouč je opatřen celoplošným kataforézou vytvořeným černým povlakem, který pomáhá snižovat oxidaci a korozi a zároveň zefektivňuje instalaci eliminací procesu čištění, který je obvykle vyžadován u standardních naolejovaných kotoučů.

Všechny kotouče splňují normu ECE R90 a jsou testovány na korozi v solné mlze, aby byl garantován spolehlivý brzdový výkon a dlouhodobá životnost v široké škále jízdních podmínek, včetně drsného zimního prostředí.

Starline je součástí celoevropské platformy pro aftermarket Emotive, která podporuje přes 120 000 dílen na více než 100 trzích. Prostřednictvím infrastruktury Emotive poskytuje Starline technickou podporu, pohotovostní logistiku a rostoucí portfolio produktů, které odráží potřeby moderních autoservisů.

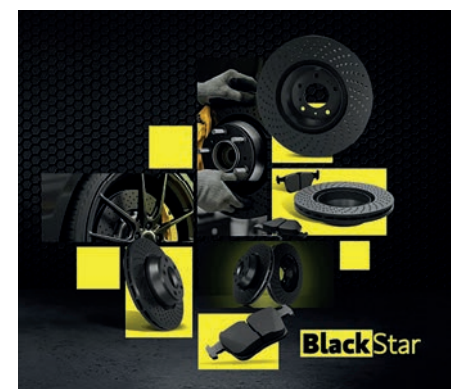
Martin Conrad, generální ředitel společnosti Emotive, dodal: „Brzdové kotouče zůstávají jednou z nejob-



nějších kategorií služeb na aftermarketu, takže dostupnost, snadná montáž a konzistentní kvalita jsou pro servisy klíčové. Díky širokému pokrytí vozidel a technologii antikorozi povlaku byla nová řada Starline navržena tak, aby podporovala efektivní provoz servisů a zároveň poskytovala spolehlivé a konkurenceschopné řešení servisu brzd. Vzhledem k tomu, že očekávání zákazníků stále rostou, řada odráží trvalé zaměření společnosti Starline na praktické inovace a vývoj produktů, které pomáhají technikům pracovat efektivněji a zároveň zachovávají kvalitu a odolnost, kterou řidiči očekávají od moderních brzdových systémů.“

Produkty značky Starline na českém trhu dodává společnost LKQ.

Foto:
Starline



LKQ Diag Tour 2026

Společnost LKQ CZ pokračuje v udržování a prohlubování kontaktů se svými zákazníky, ať už stávajícími nebo potencionálními budoucími, a se svými obchodními partnery. V průběhu letošního léta pro ně uspořádala předváděcí akci diagnostik Diag Tour.



Společnost LKQ CZ, největší tuzemský dodavatel náhradních dílů a příslušenství pro autoservisy, v průběhu letošního léta uspořádala už tradiční předváděcí akci diagnostik Diag Tour 2026. Předváděcí akce se postupně konaly u poboček LKQ. Během července tour navštívila pobočky v Berouně, Plzni, Chomutově, Praze, Trutnově, Pardubicích, Zlíně a Opavě. V srpnu navazují akce v Hodoníně (4. 8.), Znojmě (5. 8.), Žďáru nad Sázavou (11. 8.), Písku (12. 8.), Svitavách (18. 8.) a Nymburku (19. 8.). Souběžně probíhá obdobná akce i na Slovensku.

Diagnostika dnes patří k neodmyslitelné výbavě každého autoservisu. Pro její efektivní využití ale

ze své nabídky a ukazuje, jaké jsou možnosti jejich využití v autoservisech.

Kromě nejnovějších druhů auto-diagnostiky, ať už pro osobní vozidla nebo nákladní, se na Diag Tour 2026 představují i novinky v oblasti technických dat nebo se nabízí možnost prohlídky funkce digitálních regloskopů. Nastavit aktuální LED a matrix LED světla totiž není bez správných systémů nikterak snadné.

Hlavní témata letošní LKQ Diag Tour:

- Nejnovější diagnostiky – pro zabezpečené systémy a vzdálenou podporu.
- Technická data – servisní postupy a schémata.
- Digitální regloskop – seřízení LED a Matrix světlometů.
- Výkonné nabíječky – stabilní zdroj pro diagnostiku.
- ADAS systémy – kalibrace senzorů, kamer a radarů.

Důležité informace pro specialisty v autoservisech přinesl tým vyškolených techniků LKQ. Ti předvedli nová zařízení a zodpověděli všechny dotazy.

jsou potřeba odpovídající znalosti. V rámci Diag Tour společnost LKQ CZ představuje nejnovější technologie

Foto:
LKQ



Stalo se...

SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ AKCE INSID A POLICIE ČR

Inspekce silniční dopravy a dopravní policie připravily na léto desítky společných dopravně-bezpečnostních akcí zacílených na nákladní vozidla a autobusy. Probíhají od července a budou trvat do září ve všech krajích. Zaměří se zejména na dodržování bezpečnostních přestávek řidičů, hmotnostních limitů vozidel i jejich technický stav. Cílem je zesílit dohled nad nákladní a autobusovou dopravou v období, kdy na silnicích roste provoz v souvislosti s cestami na dovolené, turistickými zájezdy nebo přepravou dětí na tábory. Společné akce budou koordinovány na úrovni jednotlivých krajů. Inspektoři a policisté budou vycházet z lokálních zkušeností, specifík místního provozu i typů přeprav, které jsou pro danou oblast v letních měsících typické.



STELLANTIS PŘEPRACOVAL SVÉ DODÁVKY

Skupina Stellantis Pro One představila nové verze ve své řadě malých dodávek. Analýza Stellantisu ukázala, že 40 % firemních zákazníků nemá zájem o třímiístnou konfiguraci a profesionální řidiči tráví 80 % své pracovní doby na cestách sami. Tato zjištění podnítila přepracování interiéru. Chytré kompaktní dodávky SCV (Smart Compact Van) nyní disponují nově navrženým, flexibilním a sklopným sedadlem spolujezdce. Tím se zvětší objem nákladového prostoru o 0,5 m³ nebo se s volitelným příslušenstvím Modutable dá použít jako stůl ke kancelářské práci nebo jídlo. Kromě sedadla FlexiSeat je k dispozici odnímatelná středová konzole s uzavřenou úložnou přihrádkou. Třetí sedadlo je k dispozici jako volitelná výbava s uzavřenou úložnou přihrádkou. Stellantis nabízí nové

varianty Smart Compact Van jako základní varianty: Citroën Berlingo First, Fiat Doblò Easypro, Opel Combo Start a Peugeot Partner Active. Objednávky budou zahájeny v září a uvedení na trh je plánováno na listopad.



TATRA TRUCKS NA INTERSCHUTZ 2026

Tatra Trucks na veletrhu Interschutz 2026, zaměřujícím se na požární ochranu a záchranářskou techniku, představila čtyři hasičské speciály na podvozcích Tatra Force. Tatra patří k tradičním dodavatelům podvozků pro hasičská vozidla a speciály. Ve velkém je dodává Hasičskému záchrannému sboru České republiky a záchranným složkám v dalších evropských zemích, například v Německu, na Slovensku, v Polsku či Rakousku a rovněž německým ozbrojeným silám. Lesní hasičský speciál Tatra Force CAS 20 4x4 je určený pro zásahy v těžkém terénu a v extrémních podmínkách při požárech v přírodním prostředí. Pancéřovaná víceúčelová cisternová stříkačka Tatra Force CZVS 40 8x8 je koncipována pro zásahy v prostředí s vysokým rizikem výbuchů. Posádka může vozidlo ovládat z pancéřované kabiny nebo prostřednictvím dálkového ovládání z bezpečného stanoviště mimo vozidlo. Hasičská cisterna Tatra Force CAS 30 6x6 již byla zařazena do služby v Armádě České republiky u vojenských hasičů. Hasičská cisterna na podvozku Tatra Force 6x6 je vybavená řízenou zadní nápravou a nástavbou od společnosti THT Polička. Vozidlo je navrženo požadavků německých hasičských sborů.



SCANIA NA VELETRHU INTERSCHUTZ

Scania na veletrhu Interschutz 2026 představuje nové elektrické vozidlo s kabinou CrewCab jako součást nabídky nákladních automobilů poháněných elektromotorem nebo tradičním spalovacím motorem. Nový elektrický podvozek s kabinou CP31L 4x2 je určen pro podporu náročné práce záchranářů a zároveň umožňuje přepravu s nulovými emisemi z výfukových plynů. Vozidlo je vybaveno instalovanou kapacitou akumulátoru 356 kWh a s využitelným rozsahem nabití až 90 %. Kombinuje provozní schopnosti s elektrickým výkonem. Podvozek s kabinou CrewCab, navržený s volnými bočními částmi rámu, nabízí flexibilní možnosti pro výrobce nástaveb a lze jej přizpůsobit široké škále zákaznických aplikací a provozních potřeb. Prvním nástavbářem, který elektricky poháněný podvozek s posádkovou kabinou vybavil hasičskou nástavbou, je THT Polička.



FLEETOVÉ ÚSPĚCHY POHÁNĚJÍ RŮST ZNAČKY PEUGEOT

V prvním pololetí roku 2026 zaznamenala značka Peugeot na českém trhu lehkých užitkových vozidel meziroční nárůst prodeje o 42 %. Zároveň už pátý měsíc v řadě vykazuje meziroční růst v řádu desítek procent, nejvíc v červnu, kdy dosáhla navýšení o 74 %. Celkově Peugeot za první pololetí roku 2026 registroval 1091 lehkých užitkových vozů. Na těchto výsledcích se podílely zejména úspěchy značky ve fleetovém prodeji. Největší letošní zakázku realizovala společnost DODO, která si v říjnu převezme 141 vozů Peugeot Expert určených pro rozvoznou službu. Další významnou zakázkou realizoval Peugeot pro společnost LKQ. Ta rozšířila svou flotilu o 96 užitkových vozidel Peugeot, konkrétně o 32 vozů Boxer, 39 vozů Expert a 25 elektromobilů E-Expert. Významným partnerem značky Peugeot je i skupina ČEZ, která letos

převzala 49 elektrických vozů Peugeot E-Partner. Stavební společnost VCES, která je dlouhodobým klientem značky Peugeot, zařadila do svého vozového parku 22 vozů Rifter.



MILD-HYBRIDNÍ TOYOTA HILUX V ČESKU STARTUJE POD MILIONEM KORUN

Devátá generace Toyoty Hilux v dieselové mild-hybridní verzi se v rámci akční nabídky dostává na cenu od 929 880 korun bez DPH. První mild-hybridní verze dorazí na český trh na podzim. Základní výbava Live zahrnuje mimo jiné látkové čalounění, 17" ocelová kola, manuální klimatizaci, dotykový 9" multimediální systém Touch 3, bezdrátovou konektivitu Apple CarPlay a Android Auto, inteligentní adaptivní tempomat nebo Bi-LED světla pro denní svícení. Už od této výbavy je přidán stupínek u nákladového prostoru.



FORD PRO ZAHAJUJE PŘEDPRODEJ NOVÉHO TRANSIT CITY

Ford Pro zahajuje v České republice předprodej nového modelu Transit City, elektrické dodávky z čínské produkce navržené speciálně pro nasazení v městském prostředí. Nabídku tvoří tři karosářské verze, elektromotor o výkonu 110 kW (150 k) a akumulátor s využitelnou kapacitou 56 kWh. Transit City ujezdí v městském režimu až 381 km. Základní provedení Van L1H1 stojí 798 900 Kč bez DPH, větší Van L2H2 a podvozek s kabinou začínají na ceně 848 900 Kč bez DPH. Prodloužená záruka je na 5 let nebo 150 000 km. Ford Transit City je určen především pro rozvážkové služby, servisní týmy, správu měst a obcí nebo parkové a komunální služby. Sériová výroba modelu Transit City v automobilce Jiangling Motors (JMC) v Nan-čchangu v Číně již byla zahájena. První vozy budou českým zákazníkům k dispozici v listopadu 2026. České veřejnosti se nový Transit City poprvé představí na veletrhu e-SALON od 12. do 15. listopadu 2026 v areálu PVA Expo Praha v Letňanech.



PANAV SLAVÍ 130 LET REKORDNÍ PRODUKCI

Společnost PANAV, tradiční český výrobce přívěsů a návěsů, plánuje v jubilejním roce vyrobit až 1000 vozidel, z toho pětinu pro zahraniční zákazníky. Jde o nejvyšší roční produkci v novodobé historii podniku, která reaguje na masivní vlnu obnovy vozových parků evropských dopravců. Společnost zároveň potvrdila úspěšnou expanzi do Pobaltí a Beneluxu i rostoucí význam armádních zakázek. Zatímco rok 2025 byl ve znamení vyčkávání trhu a plánované nižší produkce (650 vozů oproti 720 v roce 2024), rok 2026 přináší zásadní obrat. Přestože obrat firmy v roce 2025 dosáhl 514,6 milionu korun s EBITDA 44,6 milionu korun (meziroční pokles z 574,1 milionu Kč), vedení společnosti hodnotí výsledky jako úspěšné, neboť došlo k překročení původních plánů. Aby PANAV zvládl rekordní nápor, investoval milion korun do renovace a oprav výrobních prostor. Speciální výroba se přesouvá do nových prostor, aby uvolnila místo sériové výrobě. Nové

výrobní kapacity od tohoto měsíce pobeží na 100 %. Řady zaměstnanců PANAV se rozšířily o 40 nových pracovníků, především svářečů, elektrikářů, vzduchařů a montážních dělníků. Pětinu letošní produkce bude PANAV exportovat.



DAIMLER TRUCK ČR A FERONA SLAVÍ 30 LET SPOLUPRÁCE

Společnosti Daimler Truck Česká republika a Ferona si připomenuly 30 let od první velké dodávky nákladních vozidel. Spolupráce trvá do dneška. Čeho si obě strany nejvíce cení, je udržení dobrých obchodních vztahů a vzájemné spolupráce po celých 30 let. Během této doby bylo dodáno přes 200 vozidel, což je pro čistě rozvážkový fleet speciálních vozidel, jejichž hlavním úkolem je rozvoz železa zákazníkům v České republice, vysoký počet. Ferona již v roce 2024 testovala tahač eActros 300 první generace a nyní se připravuje na testování aktuálního modelu eActros 600. V rámci setkání byla zmíněna i spolupráce na poli vzdělávání a hodnocení řidičů. Ferona používá značkovou telematiku FleetBoard a na základě hodnot z telematiky byla v průběhu let vícekrát konána tzv. „Liga řidičů“, kde řidiči soutěžili o dosažení nejlepších výsledků v hospodárné jízdě.



TOYOTA PŘEDALA ANYTIME DALŠÍCH 180 HYBRIDNÍCH YARISŮ

České zastoupení Toyoty předalo carsharingové společnosti Anytime dalších 180 vozů, a to 100 modelů Yaris a 80 modelů Yaris Cross. Všechny jsou v hybridním provedení s automatickou převodovkou coby ideální kombinace do městského provozu. Anytime za dobu své existence od Toyoty odebral celkově už 1000 vozů. Spolupráce mezi společnostmi Anytime a Toyotou začala v Praze v roce 2019 dodávkou první stovky Yarisů. Postupně přibýly i další modely jako Aygo X nebo Corolla či Toyota C-HR. Vedle samotného poskytnutí vozů mohou oba partneři sdílet data z milionů ujetých kilometrů v městském provozu, kde se většinou jezdí stylem „brzda-plyn“. V hustém pražském provozu dokážou vozy Toyota strávit až 62 % času jízdy v čistě elektrickém režimu. I přes časté střídání řidičů s různými styly jízdy si hybridní modely udržují o 25 až 30 % nižší průměrnou spotřebu oproti srovnatelným vozům s čistě spalovacím motorem v městském cyklu.



NEJMODERNĚJŠÍ LOGISTICKÉ CENTRUM DACHSER UNNA

Mezinárodní logistický provider Dachser otevřel logistické centrum v Unně u německého Dortmundu. Projekt s investicí 44 milionů eur spojuje nejmodernější technologie, elektromobilitu, robotiku a další systémy podporované umělou inteligencí. V Unně pro společnost Dachser pracuje 170 zaměstnanců. Ve střednědobém horizontu by jejich počet měl vzrůst až na 300. Stejně jako všechny pobočky společnosti Dachser je i areál v Unně napájen stoprocentně zelenou elektřinou a tepelná čerpadla zajišťují bezemisní vytápění a chlazení kancelářských prostor. K dispozici je 12 dobíjecích stanic pro osobní automobily s možností rozšíření o dalších 50 dobíjecích bodů. Pro elektrické nákladní vozy pět stanic umožňuje rychlé nabíjení výkonem až 400 kW a další bude mít výkon až 1 MW – půjde o první megawattovou

nabíjecí stanici v síti Dachser. Ve skladu budou využíváni i autonomní mobilní roboti (AMR). Nákladní vozidla lze nakládat a vykládat celkem na 94 rampách.



ŠKODY ENYAQ Z AUTOPALACE SPOŘILOV PRO HILTI ČR

Společnost AutoPalace uspěla v komplexním výběrovém řízení na dodávku nových elektromobilů pro českou pobočku společnosti Hilti, předního světového výrobce nářadí, systémů a služeb pro profesionální stavebnictví. Celkem 46 vozidel Škoda Enyaq slavnostně předala zástupcům Hilti ČR ve svém prodejním a servisním centru v Praze na Spořilově. Škoda Auto je dodavatelem vozů pro Hilti i v dalších zemích a svému významnému zákazníkovi vyšla vstříc zajištěním speciálního červeného laku v odstínu Corrida, který odpovídá korporátním barvám Hilti. Dodávka představuje první část plánované obnovy vozového parku Hilti v České republice. Společnost Hilti patří mezi významné firemní klienty AutoPalace. Součástí zakázky je i servisní zajištění flotily Hilti v zázemí AutoPalace Spořilov.



Nová podoba luxusní dopravy cestujících

Elektrická hvězda mezi vany – Mercedes-Benz VLE míří na vrchol segmentu prémiové dopravy. Přichází v pěti-, šesti – a sedmimístném uspořádání.

Nový Mercedes-Benz VLE (kód modelové řady W449) bude zpočátku uveden na trh s elektrickým pohonem, ale samozřejmě budou i spalovací motory, které budou nepochybně tvořit hlavní díl prodeje. Zatímco užitkové varianty Vito a Viano a později třída V sdílely stejný styl karoserie, VLE se svým výjimečně aerodynamickým součinitelem odporu 0,25 poprvé stylisticky zcela odlišuje od svých užitkových protějšků.

Plně digitální přístrojový panel, ve volitelné verzi Superscreen, by byl chloubou každého prémiového sedánu. Poprvé zde je obložení z pravého dřeva a systém sedadel, který umožňuje cestujícím sedět stejně pohodlně jako v kabině první třídy letadla.

Nový koncept Roll & Go nabízí pohodlný způsob posouvání a vyjímání sedadel. Zákazníci mohou sedadla posouvat a sklápět dopředu a dozadu s minimální námahou a poté je zajistit v libovolné poloze. Po vyjmutí zadních sedadel nabízí zavazadlový prostor o objemu až 4078 l.

Mezi mnoho inovací patří 31,3" panoramatická obrazovka pro cestující v zadu, kterou lze díky integrovaným kamerám využít i pro videokonference, skládací stoly v zadní části a audiosystém Burmester. K prémiovým prvkům výbavy patří plně výsuvná okna v posuvných dveřích a vícezónová klimatizace.

Mercedes-Benz VLE má standardně vzduchové pérování Airmatic a řízení zadní nápravy, což snižuje poloměr otáčení na pouhých 10,9



metru. Ve snaze o snížení hmotnosti je karoserie z 50 % hliníková.

Mercedes-Benz uvádí na trh modelovou řadu s pohonem předních kol VLE 300 s výkonem 203 kW (272 k) a novým NMC akumulátorem s kapacitou 115 kWh pro dojezd 713 km. Následovat bude pohon všech kol VLE 400 4Matic s výkonem 300 kW (408 k). Další verze budou zahrnovat VLE 250 a VLE 350 s LFP akumulátorem s kapacitou 80 kWh. Přijde i verze s prodlouženým rozvorem náprav.

Rychlé DC nabíjení je možné na 800 V nabíjecích stanicích s nabíjecím výkonem až 300 kW. VLE může využívat i 400 V rychlou DC infrastrukturu, protože je volitelně k dispozici DC měnič.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Mercedes-Benz**



Evropa má technologie pro rychlou dekarbonizaci

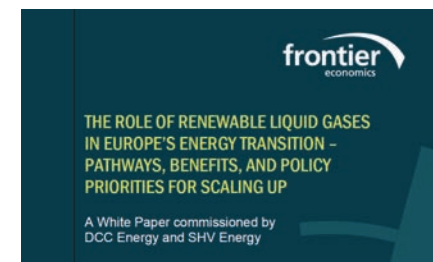
Technologie existují. Klíčem k dosažení klimatických cílů je technologická neutralita. Problém je politický. Nové studie ukazují, že obnovitelné LPG může při dekarbonizaci hrát klíčovou roli. Výroba obnovitelných forem LPG může do roku 2050 dosáhnout až 27 milionů tun.

V evropské debatě o energetické transformaci stále silněji zaznívá, že bez technologické neutrality a využití všech dostupných nízkoemisních řešení nelze klimatických cílů dosáhnout. Dvě nové studie Liquid Gas Europe potvrzují, že obnovitelné alternativy LPG – bioLPG a rDME – mohou sehrát významnou roli díky okamžité použitelnosti a možnosti využít stávající infrastrukturu.

Na začátku května se v Evropském parlamentu uskutečnila debata pořádaná asociací Liquid Gas Europe, která spojila politiky, průmysl i odborníky na energetiku. Generální ředitelka asociace Ewa Abramiuk-Lété v úvodu zdůraznila, že Evropa nemá technologický problém, ale problém politický. Podle ní existují řešení, která mohou snižovat emise okamžitě, ale potřebují stabilní a realistický legislativní rámec.

První studie, Outlook for the Production of Renewable Liquid Gases in 2040 and 2050, přináší aktualizovaný pohled na budoucí výrobní potenciál bioLPG a obnovitelného dimethyletheru (rDME). Podle analýzy může evropská produkce těchto paliv do roku 2050 dosáhnout až 27,4 milionu tun ročně, což odpovídá přibližně 350 TWh energie.

Růst výroby obnovitelných alternativ LPG umožňuje kombinace několika faktorů: rozvoj pokročilých



technologí, širší využití odpadních surovin, jako jsou zemědělské zbytky, použité oleje nebo živočišné tuky, a také diverzifikace výrobních cest, které se navzájem doplňují.

Studie potvrzuje, že obnovitelné LPG nejsou marginální technologií – jejich potenciál je dostatečný k tomu, aby pokryl významnou část dnešní evropské spotřeby LPG. „Klíčovou výhodou je navíc možnost využít stávající infrastrukturu a zařízení, což výrazně zrychluje nasazení těchto paliv v praxi,“ říká Ivan Indráček, výkonný ředitel České asociace LPG.

Druhá studie, kterou pod názvem The role of renewable liquid gases in Europe's energy transition připravila společnost Frontier Economics, se zaměřuje na ekonomické a politické souvislosti energetické transformace. Analýza zdůrazňuje, že Evropa potřebuje technologicky neutrální přístup, který umožní využít všechny dostupné nízkoemisní technologie, nikoli jen elektrifikaci.

Podle studie mohou obnovitelné zkapalněné plyny sehrát zásadní roli v tzv. hard-to-electrify sektorech – tedy tam, kde elektrifikace není technicky ani ekonomicky proveditelná. To zahrnuje průmyslové procesy s vysokými nároky na teplo, různé off-grid aplikace a regiony s omezenou infrastrukturou, kde je potřeba spolehlivý a snadno distribuovatelný zdroj energie. Význam mají také v dopravě a logistice, kde je klíčová vysoká energetická hustota a flexibilita dodávek.

Frontier Economics zároveň upozorňuje, že bez jasného legislativního rámce, podpory investic a dlouhodobé regulační jistoty nebude možné potenciál obnovitelných LPG alternativ naplno využít. „Analýza zdůrazňuje význam technologické neutrality a potřebu vytvářet takové podmínky, které umožní využít všechny dostupné nízkoemisní technologie,“ doplňuje Ivan Indráček.



Goodyear představil systém CheckPoint v praxi

Instalace přejezdové desky šetří českému dopravci JAPO náklady.

Moderní modulární řešení pro kontrolu stavu pneumatik bez nutnosti zastavit vozidlo Goodyear CheckPoint zefektivňuje provoz a přináší úspory i několika českým dopravcům. Jeho hlavní funkce a přínosy představila odborná prezentace a praktická ukázka systému v areálu dopravní společnosti JAPO-transport v Popůvkách u Brna. JAPO-transport zařízení již téměř rok úspěšně využívá.

Představitelé společnosti Goodyear Czech zde seznámili i s výhodami předplacené služby Tires-as-a-Service (TaaS), v níž Goodyear spojuje do jednoho produktu prémiové pneumatiky, osvědčené prediktivní poznatky a špičkový servis a která je již v praxi rovněž využívána i v ČR.

„Zařízení CheckPoint automaticky identifikuje každé vozidlo a měří kritické veličiny jeho pneumatik (hloubku dezénu a tlak) během jeho přejezdu přes čtecí desku. Data potom několika způsoby okamžitě zpřístupňuje online pro správce parku i pro řidiče. Vozidla dopravce díky tomu vyjíždějí vždy se správně nahuštěnými pneumatikami, což se pozitivně projevuje na snížení jejich spotřeby a na výrazné eliminaci výjezdů k mimořádným událostem spojeným s poruchou pneumatik,“

řekl Lubomír Hlávka, manažer společnosti Goodyear Czech pro klíčové zákazníky v České republice a na Slovensku.

Typickou roční výši škod způsobených nedostatečným nahuštěním

u českého dopravce s třemi sty vozidly odhadl Lubomír Hlávka na jeden milion korun a průměrnou spotřebu dokáže podle něj správné nahuštění snížit až o 3 %.

Nižší náklady a prevence poruch

Modulární systém Goodyear CheckPoint, nabízející různé možnosti zobrazování naměřených dat, je



na trhu unikátní – žádný jiný výrobce jej nenabízí. Goodyear jej dodává s pětiletou zárukou a pětiletým servisním kontraktem, který zahrnuje nepřetržitou kontrolu a údržbu.

„Vedle značných úspor nabízí zařízení pro dopravce i zajímavou obchodní příležitost, protože je mohou za úplatu využívat i vozidla jiných firem,“ doplnil Lubomír Hlávka.

Goodyear nabízí různá řešení, která nákladním dopravcům pomáhají aktivně řídit a snižovat jejich provozní náklady a zároveň jim zjednodušují každodenní administrativu a provoz flotily. Klíčovou roli v tomto směru hraje komplexní koncept Goodyear Total Mobility, který propojuje pneumatiky, digitální nástroje, servisní síť i data do jednoho integrovaného systému.

Systém Goodyear CheckPoint je plně integrován s aplikacemi Goodyear FleetHub, DriverHub a FleetOnlineSolutions, což zajišťuje

okamžitý přístup k výstražným hlášením, zprávám a historickým datům na několika možných zařízeních (počítači, tabletu či mobilním telefonu). Report o celém vozovém parku poskytuje uživatelům podrobný přehled o stavu pneumatik podle vozidla, nápravy a polohy kola.

„Z pohledu konkrétních aplikací je v Česku dlouhodobě velmi silná poptávka po digitálním nástroji FleetOnlineSolutions, který reaguje na aktuální potřeby fleet managerů. Místní dopravci aktivně využívají online nástroje a mobilní aplikace, například aplikaci eJob napojenou na FleetOnlineSolutions, které jim umožňují řídit náklady a provoz v reálném čase napříč celou flotilou v rámci České republiky či Evropy,“ dodal Petr Abrahánek Head of Sales CZ SK HU pro PBU (Product Business Unit) Commercial ve společnosti Goodyear.

Další evoluční stupeň: služba Tires-as-a-Service

Dalším evolučním stupněm konceptu Goodyear Total Mobility je úplný outsourcing pneuhospodářství díky službě Tires-as-a-Service (TaaS). Tato služba na bázi předplaceného, kterou Goodyear zavedl ve Spojených státech před dvěma lety, již zcela zbavuje dopravce starostí s pneuhospodářstvím. Díky komplexní správě pneumatik ze strany společnosti Goodyear dopravci těží z efektivnějšího provozu jejich vozidel. Zároveň snižuje počet jejich poruch a spotřebu paliva.

Foto: Goodyear



Tachografy jsou už povinné i pro vozidla o hmotnosti 2,5 až 3,5 t

Eurowag Office nabízí dopravcům automatizované digitální řešení.



Nová evropská legislativa přináší zásadní změnu pro tisíce dopravců. Od 1. července 2026 jsou vozidla o hmotnosti 2,5 – 3,5 t, která překračují hranice států, povinna mít inteligentní tachograf 2. generace, přičemž řidiči musí dodržovat pravidla pro pracovní dobu.

Změna vyplývá z Evropského balíčku mobility I a je upravena nařízením EU 2020/1054. Společnost Eurowag je připravena poskytnout dopravcům své digitální tachografy a další digitální nástroje, které se stávají nezbytnými pro každodenní provoz dopravních společností.

Dodržování legislativy neznamená pouze instalaci zařízení. Povinnosti jsou komplexnější a vztahují se jak na řidiče, tak na zaměstnavatele. Řidiči dodávek, stejně jako řidiči nákladních vozidel, musí dodržovat pravidla týkající se doby řízení, přestávek a dob odpočinku v souladu s nařízením č. 561/2006.

Musí také používat digitální kartu řidiče a být schopni předložit záznamy o činnosti řidiče při silniční kontrole. Zaměstnavatelé musí pravidelně stahovat data z tachografů, bezpečně je ukládat, analyzovat záznamy a vyhodnocovat výkon řidičů. Úřady jsou oprávněny kontrolovat záznamy za posledních 56 dní.

Nová generace inteligentních tachografů zásadně mění způsob, jakým dopravci nakládají s daty, kontrolami a každodenním provozem. To, co bylo původně záznamovým zařízením, se stává klíčovým zdrojem dat pro dodržování předpisů, řízení tras a správu mezd.

Společnost Eurowag reaguje na tuto změnu komplexním řešením, které umožňuje automatické stahování, vyhodnocování a využívání dat z tachografů nejen k plnění zákonných povinností, ale také k efektivnějšímu řízení vozového parku. Pomáhá tak dopravcům zvládat rostoucí regulační

požadavky bez zbytečné administrativní zátěže a mění povinný nástroj pro dodržování předpisů na praktický prostředek k optimalizaci jejich podnikání.

Řešení společnosti Eurowag je navíc plně automatizované. „Data se stahují automaticky a na dálku, bez nutnosti ručního připojení v depu. Data z tachografů pomáhají zajistit dodržování pracovní doby, eliminují stres spojený s nejistotou ohledně zbývajících limitů jízdy a usnadňují plnění zakázek podle plánu,“ říká produktový manažer společnosti Eurowag Lukasz Maška.

Nová generace tachografů je také zdrojem klíčových dat pro optimalizaci plánování přepravy s cílem maximálně využít dostupnou pracovní dobu a zkrátit zbytečné doby odpočinku.

Digitální tachografy jsou součástí integrovaného systému Eurowag Office, kde jsou všechna provozní data propojena na jednom místě. Informace z tachografu se přenášejí do systému analýzy pracovní doby, který může podporovat plánování, kontroly pracovní doby a rozhodování o využití vozového parku, plánovat další zakázky nebo předpovídat využití vozového parku. Tímto způsobem dopravce udržuje plnou shodu s předpisy a získává konkurenční výhodu; zkracuje reakční časy na změny, optimalizuje náklady a zvyšuje ziskovost přepravních operací.

Foto:
Eurowag

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...

NOVÁ PRAVIDLA PRO NABÍJECÍ STANICE

Od letošního roku musí mít každá veřejná nabíjecí stanice měřidlo certifikované Českým metrologickým institutem, jinak nelze elektřinu zákazníkům legálně fakturovat. Schneider Electric varuje, že část provozovatelů na nová pravidla stále není připravena. Požadavek platí od ledna 2026 a vztahuje se na všechny veřejné DC i AC nabíjecí stanice. Povinnost se týká také nabíječek v komerčních budovách, pokud měření slouží k fakturaci mezi právními subjekty. Z povinnosti jsou naopak vyňaty nepodnikající fyzické osoby provozující nabíječky pro vlastní potřebu a společenství vlastníků nebo bytová družstva, která elektřinu vyúčtovávají interně mezi svými členy. Schneider Electric certifikuje své stanice kombinací evropské Eichrecht certifikace a lokálního ověření u ČMI. U nabíjecích stanic EVlink Pro AC a u DC stanic o výkonu 60 kW certifikační proces probíhá. Nařízení AFIR přitom zavádí i další povinnosti. Nové DC stanice nad 50 kW musejí umožňovat podporovat dobít bez registrace nebo předplatného a transparentně zobrazovat cenu před zahájením nabíjení.



FIAT TOPOLINO – MĚSTSKÁ MOBILITA SE STYLEM DOLCE VITA

Fiat Topolino je připraven přispět k rozšiřování městské elektrické mobility na českém trhu a nabídnout přístupný, plně elektrický vůz i nejmladší skupině zákazníků od 15 let. Jménem se hlásí k modelu z let 1936 až 1955, ale jedná se o třetí podobu mikroauta uvedeného nejprve jako Citroën Ami a posléze jako Opel Rocks-e. Citroën Ami sliboval revoluci v městské mobilitě, ale měl smůlu, protože byl uveden na trh na jaře 2020, tedy v době vypuknutí pandemie Covid-19. Citroën ani Opel toto vozítko na český trh nikdy neuvedly. Všechny tři se vyrábějí v závodě Kenitra v Maroku. S délkou 253 cm,

snadnou manévrovatelností a maximální rychlosti 45 km/h je Topolino předurčeno do center měst. S LFP akumulátorem s využitelnou kapacitou 5,4 kWh nabízí dojezd až 75 km. Plné nabití z běžné zásuvky 230 V trvá 4 hodiny. Na českém trhu je Topolino již možné objednat za akční cenu 259 900 Kč s pětiletou zárukou. Na akumulátor je poskytována záruka 3 roky (do 40 000 km).



NOVÝ VRCHOL ELEKTROMOBILITY OD MERCEDES-AMG

Mercedes-AMG odhalením čtyřdveřového kupé GT 4-Door Coupé posunul možnosti vozidel s elektrickým pohonem. Místně bezemisní vůz s hmotností 2460 kg zrychlí z 0 na 200 km/h za 6,4 s. Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé s pohonem všech kol AMG Performance 4MATIC+ a řízením všech kol je poháněn třemi motory s axiálním magnetickým tokem. Ty ve verzi GT 63 dosahují celkový výkon až 860 kW (1169 k). Základní verze GT 55 má maximální výkon 600 kW (816 k). V režimu AMG Force S+ – jednom ze sedmi – GT nabízí charakteristický zvuk motoru V8, včetně simulovaného přerušení výkonu při řazení. Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé umožňuje nabíjet akumulátor s kapacitou 106 kWh nabíjecím výkonem 600 kW. Dojezd je 597 – 700 km. Sériová výroba vozu Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé by měla začít v létě. Ceny začínají na 3 787 300 Kč za GT 55 a 4 706 900 Kč za GT 63.



NOVÁ CESTA PRO FERRARI DO BUDOUČNA

Ferrari představilo svůj první plně elektricky poháněný automobil se čtyřdveřovou pětimístnou karoserií. Jeho cena má přesáhnout 500 000 eur (12,1 milionu Kč). Ferrari Luce (italsky „světlo“) je založeno na specializované platformě s elektrickou architekturou 800 V. Je poháněno čtyřmi elektromotory – jedním pro každé kolo. Dosahují celkový výkon 772 kW (1050 k) a točivý moment 990 N.m. Vůz je vybaven patentovaným systémem Torque Shift Engagement, který umožňuje řidiči ručně měnit směřování točivého momentu pro každé kolo a úroveň rekuperačního brzdění pomocí páček na volantu. První čtyřdveřový pětimístný vůz značky slibuje dojezd 530 km díky akumulátoru s kapacitou 122 kWh. Design navrhli bývalý designér Applu Sir Jony Ive a Marc Newson z kreativního týmu LoveFrom s designovým studiem Ferrari vedeným Flaviem Manzoniem. Nekonenční design a rozhodnutí odchýlit se od zážehových motorů vyvolalo vlnu kritiky na sociálních sítích. Generální ředitel Benedetto Vigna když nový model obhajoval uvedl, že se těší silnému zájmu od nových i stávajících zákazníků.



ČEZ LETOS POSTAVÍ 180 NOVÝCH STOJANŮ

ČEZ pokračuje v rozšiřování sítě nabíjecích stanic. Na konci roku bude nabízet 1200 stanic a celkový výkon sítě navýší až ke 148 MW. Skupina ČEZ na letošním ročníku Forum elektromobilita představila další etapu rozšiřování veřejné dobíjecí infrastruktury. Potvrzuje přitom pozici lídra s nejvýkonnější veřejnou sítí v ČR, kterou rozšiřuje především díky výstavbě ultrarychlých stanic. Letos plánuje díky zprovoznění 180 nových stojanů zvýšit výkon sítě o dalších 39 MW. S rostoucí dostupností sítě výrazně sílí i zájem řidičů o dobíjení. Celkový odběr se

letos přiblíží hranici 20 milionů kWh. Na financování výstavby se podílejí evropské programy CEF, Operační program Doprava i vlastní investice ČEZ.



VOLKSWAGEN SÁZÍ NA TECHNIKU Z ČÍNY

Volkswagen nedávno na pekingském autosalonu představil velké SUV ID.Era 9X se třemi řadami sedadel. To se má stát vrcholným modelem značky v Číně. Vyvíjí se ve spolupráci s místním partnerem SAIC ze Šanghaje. Podle šéfdesignéra Volkswagenu Andyho Mindta nový model ID.Era 9X, vyvinutý a vyráběný pro Čínu, slouží také jako zkušební vůz pro potenciální evropské elektromobily. ID.Era 9X není přímo spojen s žádným konkrétním modelem pro EU, ale ukazuje technologie, které by se mohly objevit v budoucím prémiovém SUV. VW již pracuje na novém vrcholném SUV pro Evropu, které by mělo být uvedeno na trh koncem desetiletí. Bude to první model značky postavený na nové škálovatelné systémové platformě SSP a bude mít stejnou velikost jako současný Touareg. ID.Era 9X využívá hybridní pohonný systém s prodlužovačem dojezdu s 1,5 l přeplňovaným zážehovým motorem a jedním nebo dvěma elektromotory. K dispozici jsou akumulátory s kapacitou 51,1 kWh nebo 65,2 kWh. Větší nabízí dojezd až 400 km. Vzhledem k tomu, že zážehový motor funguje pouze jako generátor, oficiální dojezd se zvyšuje na 1597 km.



Inovace v oblasti mobility

Bosch vidí velké příležitosti růstu v softwarově definované mobilitě. Také umělá inteligence mění automobily a Bosch ji přivádí doslova do zorného pole řidiče.



Budoucnost automobilového průmyslu směřuje k softwarově definovaným vozidlům (Software Defined Vehicle – SDV), ve kterých software stále více řídí funkce vozidla i jeho životní cyklus. Díky tomu se zvyšuje nejen bezpečnost, ale také komfort

a možnosti individualizace. Současně se mění i role umělé inteligence – z nástroje se stává inteligentní společník, který řidiče aktivně podporuje.

Bosch staví svůj přístup k umělé inteligenci na dlouholetých zkušenostech a rozsáhlých datech, která nelze získat během několika let. Prá-

vě tato datová základna představuje pro Bosch jednu z největších konkurenčních výhod při vývoji moderních automobilových technologií.

Bosch zdůrazňuje, že budoucnost nespočívá v neustálém přidávání nových funkcí. Mnohem důležitější je přizpůsobit automobil konkrétnímu uživateli. Nové systémy proto umožňují automatickou personalizaci vozu podle řidiče.

Kombinace hardwarových a softwarových řešení Bosch dokáže zkrátit dobu nasazení do sériové výroby u automobilek až o 30 % oproti jejich vlastnímu vývoji. Významnou roli hraje umělá inteligence při vývoji asistenčních systémů řidiče (ADAS). Zatímco dříve bylo nutné většinu nastavení ověřovat nákladnými a časově náročnými testy, dnes se 80 % parametrů optimalizuje pomocí AI již během vývojové fáze.

Pro společnost Bosch je klíčové vytváření otevřené softwarové platformy, která není závislá na jedné automobilové značce. Důležitou roli hrají standardizovaná rozhraní API, která umožňují rychlejší vývoj nových funkcí, efektivnější integraci systémů a nižší náklady na jejich implementaci.



Budoucnost mobility podle Bosch spočívá v integraci umělé inteligence do celého životního cyklu automobilu. Příkladem je nový AI-controlled Cockpit, který přináší inteligentní funkce přímo do zorného pole řidiče. Kombinuje schopnosti asistenta, navigátora i inteligentního spolujezdce. Dokáže radit, upozorňovat na rizika a aktivně podporovat řidiče při rozhodování. To vše umožňuje vysoce výkonný centrální počítač, který nepřetržitě vyhodnocuje situaci a spolupracuje s ostatními systémy vozidla. Systém zároveň rozpozná, kdo usedl za volant, identifikuje další cestující a automaticky přizpůsobí nastavení vozu jejich potřebám. Výsledkem je vyšší úroveň pohodlí i bezpečnosti.

Tyto technologie nejsou vizí budoucnosti. Software Vehicle Motion Management od Bosch již využívá dvacet automobilek. Systém koordinuje řízení brzd, řízení, pohonné jednotky i podvozek tak, aby všechny subsystémy pracovaly jako jeden celek přesně podle aktuální situace a požadavků řidiče.

Skutečný potenciál se projeví při propojení systému Vehicle Motion Management s inteligentními asistenčními systémy. Pokud například vůz rozpozná překážku, dokáže se ještě před samotným manévrem připravit na nouzové vyhýbání a optimalizovat chování podvozku i řízení tak, aby byla zachována maximální stabilita vozidla. Klíčovým předpokladem využití těchto systémů jsou technologie by-wire, které ovládají brzdy a řízení elektronicky bez mechanického spojení.



Dalším krokem je AI Extension Platform, která umožňuje průběžně přidávat nové funkce do vozidel. Tato platforma je již nasazena v sériové výrobě.

Významnou oblastí je hyperpersonalizace, která využívá data získaná z provozu vozidla k přizpůsobení jeho funkcí konkrétnímu řidiči. Analýza stylu jízdy umožňuje například optimalizovat spotřebu energie, zlepšovat jízdní komfort nebo upravovat nastavení asistenčních systémů. Potřebná data jsou již dnes ve vozidlech dostupná a jejich význam bude dále růst.

S rostoucí komplexitou moderních automobilů narůstá i množství diagnostických dat. Bosch usiluje o to, aby data z provozu vozidel byla využívána také v oblasti aftermarketu, tedy při servisu a údržbě vozidel. Koncept Vehicle Car Assistant

průběžně sleduje technický stav vozidla pomocí těchto dat. Umělá inteligence je analyzuje a dokáže sama rozhodnout, kdy je vhodné vozidlo objednat do servisu a doporučit nejefektivnější způsob opravy nebo provedení preventivní údržby. Cílem je přejít od reaktivních oprav k prediktivní údržbě, odhadovat životnost jednotlivých komponent a plánovat servis ještě před vznikem poruch. Tím se minimalizuje riziko poruch, zkracují odstávky vozidel a snižují celkové provozní náklady.

Diagnostické systémy umožňují rychlou identifikaci vozidla a přístup k jeho historii. Servis tak získává informace o předchozích opravách, konfiguraci vozidla nebo stavu důležitých komponent. Velký význam má sledování stavu akumulátoru SOH (State of Health) u elektromobilů. Transparentní informace o technickém stavu vozidla významně přispějí ke zvýšení jeho zůstatkové hodnoty.

Další řešení se zaměřuje na kalibraci kamer, radarů a dalších palubních senzorů, které jsou nezbytné pro pokročilé asistenční systémy a automatizované řízení. Automatizace kalibračních procesů výrazně zkracuje dobu potřebnou k provedení servisu až na přibližně třetinu původního času.



Text: Vladimír Rybecký
Foto: Vladimír Rybecký a Bosch

Stellantis představuje modulární architekturu STLA One

Modulární platforma STLA One podporuje různé pohony. Je navržena tak, aby spojila pět různých platforem do jedné a pokryla segmenty B, C a D. Má snížit výrobní a vývojové náklady o 20 %. Bude uvedena na trh v roce 2027 a do roku 2035 se s ní počítá u 2 milionů vozů.



Stellantis představil modulární architekturu STLA One, která je navržena tak, aby podporovala různé pohony a velikosti vozidel. Bude mít modulární, škálovatelnou architekturu se společnými rozhraními, která sníží složitost, urychlí vývoj a cílí na 20% úsporu nákladů. STLA One je výsledkem snahy koncernu Stellantis o sladění hardwaru a softwaru na společné technologické platformě. Modulární design pomůže urychlit vývoj, snížit složitost a uvolnit úspory z rozsahu.

Pokročilá technologická architektura je navržena tak, aby snížila složitost a zároveň rozšířila pokrytí trhu. Je navržena tak, aby podporovala 30 modelů pro různé trhy světa. Platforma STLA One pokrývá segmenty B, C a D. Využívá modulární architekturu, která je od počátku navržena aby poskytovala nejlepší možný výkon pro každý typ používaného pohonu a optimalizovala se účinnost každého z nich.

STLA One je první platforma Stellantis, která má integrovat technologie STLA Brain (Centrální

výpočetní a softwarová architektura Stellantis), STLA SmartCockpit (definuje nový způsob interakce zákazníků s jejich vozy) a Steer-by-wire. Tyto technologie podpoří rychlejší zavádění nejnovějších funkcí a umožní každé značce přizpůsobit nabízené vozy specifickým zákazníkům.

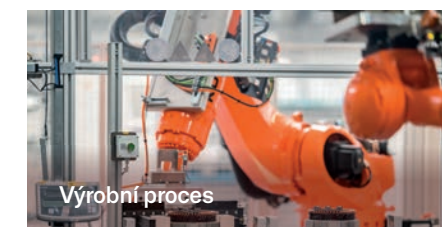
Víc akumulátorů LFP (lithium-železo-fosfát) zajistí cenovou dostupnost a sníží závislost na kritických surovinách. Akumulátor integrovaný do nosné struktury vozidla snižuje náklady, hmotnost i komplexitu konstrukce. STLA One bude pracovat s napětím 800 V, což přinese velmi rychlé nabíjení.

Do roku 2030 chce Stellantis produkovat 50 % vozů na třech globálních platformách s až 70% opětovným použitím komponent. Tato strategie platforem je navržena tak, aby zkrátila dobu uvedení na trh, posílila stabilitu dodavatelů a zlepšila nákladovou efektivitu.

Stellantis plánuje uvedení STLA One na trh v roce 2027. Do roku 2035 na ní vyjede přes 2 miliony vozů.

Bosch dodá Mercedesu elektromotory

Bosch získal významnou zakázku od společnosti Mercedes-Benz na elektromotory pro několik výkonnostních tříd. Dlouhodobé partnerství bude pokračovat i v příštím desetiletí. Už 50 výrobců automobilů po celém světě vyrábí elektromobily s využitím technologií Bosch.



Elektrifikace mobility nabírá na síle a Bosch tuto transformaci aktivně utváří spolu se svými zákazníky. Společnost získala od Mercedes-Benz významnou zakázku na dodávku velkého objemu elektromotorů v příštím desetiletí pro novou generaci elektrických pohonných jednotek tohoto výrobce.

Zakázka navazuje na rok 2025, během něhož Bosch získal 70 zákaznických projektů po celém světě. Bosch v současnosti dodává technologie a řešení pro elektromobilitu 50 automobilovým výrobcům z celého světa. Tyto zakázky jasně ukazují, že Bosch je i v oblasti elektromobility na správné cestě.

„Zákazníci přesvědčujeme svou klíčovou kompetencí: schopností vyvíjet a vyrábět komplexní technologie ve velkém objemu, s výraznými úsporami z rozsahu a v celosvětovém měřítku,“ říká Markus Heyn, člen představenstva společnosti Bosch a předseda Bosch Mobility.

Elektromotory Bosch dosahují účinnost až 98 % a díky nové technologii vinutí nabízejí také vyšší hustotu

výkonu. Motory jsou vybaveny inovativním olejovým chlazením rotoru. Další výhodou je jejich škálovatelná architektura platformy: délku elektromotoru lze přizpůsobit požadovanému výkonu, takže motor lze snadno instalovat do různých variant náprav.

Zákazníci mohou pohonnou jednotku flexibilně a nákladově efektivně integrovat do různých modelů vozidel. Kombinace vysoké účinnosti, inovativního chlazení, optimalizované technologie vinutí a škálovatelné architektury platformy vede k mimořádně kompaktní konstrukci, která snižuje hmotnost, nároky na zástavbový prostor a v konečném důsledku i systémové náklady.

Bosch plánuje v roce 2026 vyrobit víc než sedm milionů komponent pro elektrické pohony. V současnosti po celém světě vyrábí sedm elektromotorů za minutu.

Kromě prémiových výrobců, jako je Mercedes-Benz, Bosch v oblasti elektromobility spolupracuje s velkým počtem dalších automobilek. Například v Indii založil společný podnik

s TataAutoComp Systems zaměřený na vývoj, komercializaci a výrobu elektrických náprav pro indický trh. Bosch hraje vedoucí roli technologického partnera také v Číně. „Již nyní spolupracujeme téměř se všemi čínskými výrobci automobilů i s řadou mezinárodních automobilek působících v Číně,“ říká Marco Zehe, prezident divize Electrified Motion společnosti Bosch.

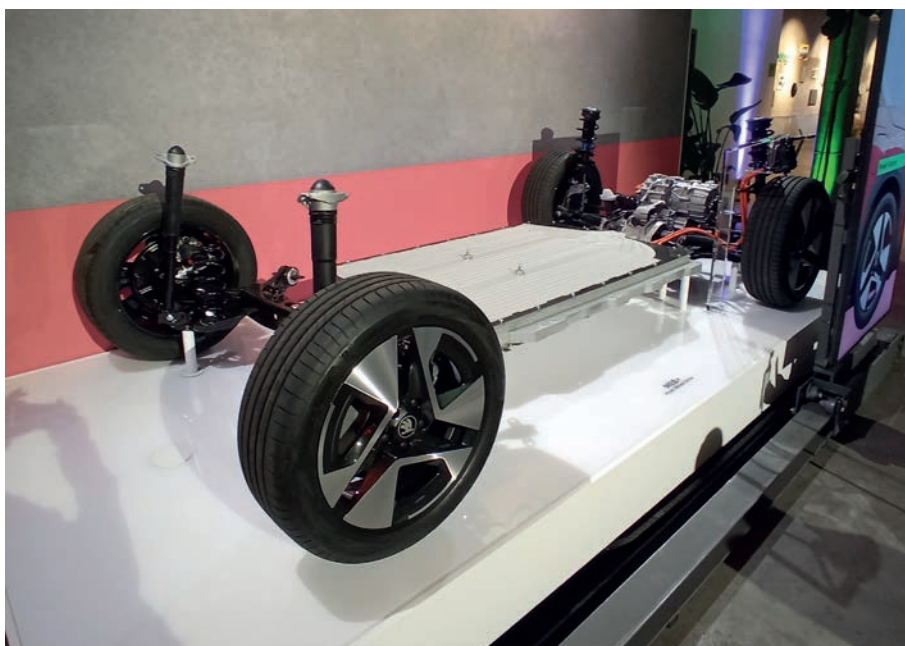
Od čipů z karbidu křemíku až po kompletní řešení pohonného ústrojí – Bosch po celém světě pokrývá celé spektrum elektromobility. Kromě elektrických náprav nyní nabízí také řešení „X-in-1“, v rámci nichž jsou prvky, jako elektromotor, výkonová elektronika, převodovka a energetický management, spojeny do vysoce integrovaných systémů. Ty jsou kompaktnější, lehčí a méně složité a zákazníkům přinášejí nákladové výhody.

Foto:
Bosch



Škoda Epiq už se vyrábí

Nový elektricky poháněný městský crossover Škoda Epiq vstoupil na český trh. Malý elektromobil je pro společnost Škoda Auto modelem důležitým pro přežití v období transformace. Škoda Epiq se vyrábí v závodech Volkswagen ve španělské Pamploně.



Škoda Epiq byla vyvinuta jako součást projektu Electric Urban Car Family skupiny Brand Group Core (BGC) koncernu Volkswagen.

Představuje významný milník v prohloubení synergií v rámci skupiny.

Volkswagen pro tento projekt spojil zdroje tří značek – Volkswagen, Seat/Cupra a Škoda – čímž využil synergie a ušetřil peníze. Z projektu vzešly celkem čtyři vozy na nové platformě MEB+ s pohonem předních kol a se stejným konceptem interiéru: kromě Škody Epiq jsou to Cupra Raval a Volkswageny ID. Polo a ID. Cross. Projekt vede Seat/Cupra a vozy se vyrábějí ve Španělsku. Tato synergie přispěla k tomu, aby byl Epiq cenově dostupný. Společnost díky tomu ušetří celkem 600 milionů eur. Epiq se odlišuje designem exteriéru, navrženým v České republice, který z něj činí typický vůz značky Škoda.

Specifikem modelu Epiq je, že vznikl v rámci nové strategie one. PRODUCTION, která staví na jednotném přístupu pro všechny značky a závody s cílem sdílet procesy, technologie a know-how, zvyšovat efektivitu a využívat synergické efekty v globální výrobní síti. V Mladé Bo-

leslavi například probíhala příprava lisovacích nástrojů pro karosářské díly, zatímco ve Španělsku se soustředili na finální úpravu provozu výroby a implementaci konkrétních výrobních postupů přímo v závodě. V případě Epiq přitom bylo potřeba zohlednit i novou technickou architekturu vozu.

S nulovými emisemi má Epiq za úkol kompenzovat produkci vozů se spalovacími motory, které zajišťují pro Škodu Auto potřebný zisk. Cena se může zdát na tuto kategorii vysoká, nicméně je daná cenou akumulátoru. K jejímu částečnému snížení pomůže spuštění produkce LFP článků ve Španělsku.

Epiq je po modelu Superb druhým vozem ze současné evropské nabídky značky vyráběným mimo Českou republiku a první vyráběným ve Španělsku. Tento krok umožňuje české automobilce zachovat vlastní výrobní kapacity pro další žádané a vysoce ziskové modely, především připravované velké SUV Peaq. Naopak do jara letošního roku ze závodu v Kvasinách sjíždělo španělské SUV Seat Ateca.

Epiq je dlouhý 4171 mm s rozvorem náprav 2601 mm. Pětidveřová karoserie nabízí prostorný interiér a velký zavazadlový prostor o objemu 475 l a 25litrový úložný prostor pod přední kapotou. Výbava zahrnuje světlomety LED vpředu i vzadu, klimatizaci, 5" virtuální kokpit a centrální 13" displej.

K pohonu slouží nový elektromotor APP290 ve třech výkonových verzích



a se dvěma kapacitami akumulátoru. Škoda Epiq 35 má dojezd 310 km a Epiq 40 ujede 310 km. Vrcholná verze Epiq 55 nabízí výkon 155 kW a v kombinaci s akumulátorem NMC s kapacitou 55 kWh umožní dojezd 440 km.

Rozdíl v dojezdu je dán chemickým složením a kapacitou trakčního akumulátoru. Menší akumulátor LFP (lithium-železo-fosfát) s kapacitou 38,5 kWh brutto (37 kWh netto), vhodný především pro městský provoz, je společný pro Epiq 35 a Epiq 40, zatímco větší NMC (nikl-mangan-kobalt) s vyšší hustotou energie má kapacitu 55 kWh brutto (52 kWh netto) pro delší dojezd a je určen výhradně pro verzi Epiq 55. Všechny lze

nabíjet střídavým proudem o výkonu 11 kW, stejnosměrné nabíjení má maxima podle verze 50, 88 a 105 kW.

Variety Epiq 35 s výkonem 85 kW a Epiq 40 s 99 kW, obě s akumulátorem o celkové kapacitě 38,5 kWh, doplní nabídku až se ve Španělsku spustí výroba LFP článků.

Epiq je prvním elektromobilem Škoda, který umožňuje řízení jedním pedálem a podporuje tři režimy obousměrného nabíjení: napájení externích elektrických zařízení V2L (Vehicle-to-Load), dodávání energie z baterie do domácnosti V2H (Vehicle-to-Home) a zpětné dodávání energie do veřejné elektrické sítě V2G (Vehicle-to-Grid).

Závod Volkswagen Navarra, sídlící na okraji města Pamplona na severu Španělska, byl otevřen v roce 1965 a od roku 1984, kdy se stal součástí koncernu Volkswagen, zde bylo vyrobeno víc než 10 milionů vozů. 5000 zaměstnanců zde denně vyrobí 1400 automobilů. Kromě Škody Epiq se zde bude vyrábět i prakticky identický Volkswagen ID. Cross. Vozy Cupra Raval a Volkswagen ID. Polo se vyrábějí nedaleko Barcelony v závodech Seatu v Martorellu.



Text: Vladimír Rybecký
Foto: Vladimír Rybecký
a Škoda Auto

Stalo se...

MERCEDES-BENZ TRUCKS PŘEDSTAVUJE REECONIC

Koncepčním vozidlem reECONIC společnost Mercedes-Benz Trucks s 32 partnery demonstruje proveditelnost elektrického vozidla pro svoz odpadu, které je částečně vyrobeno z recyklovaných materiálů. Používají se materiály recyklované, přírodní a biologického původu. Partneři pomocí inovativních výrobních procesů ukazují, že při konstrukci takového vozidla lze teoreticky ušetřit až 41 % emisí ekvivalentu CO₂ (CO₂e) a až 80 % materiálů – oceli, hliníku, skla a plastu – by mohlo být nahrazeno recyklovanými, přírodními a biomateriály. Recyklovatelné komponenty a nástavba, vyrobená z recyklovaných materiálů, mají v budoucnu vydláždít cestu pro sériovou výrobu a uzavřené materiálové cykly. S nástavbou reNew VarioPress společnost FAUN zdůrazňuje inovativní sílu v udržitelných karoseriích. Zkoumané skupiny materiálů odhalují značný potenciál – až 88 % hmotnosti nástavby může připadat na recyklované materiály. ReECONIC by měl v druhé polovině roku 2026 podstoupit rozsáhlé testování v reálném provozu u firmy Remondis.



DSV V USA TESTUJE AUTONOMNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVU

Společnost DSV ve spolupráci s Volvo Autonomous Solutions zahájila ve Spojených státech provoz autonomní nákladní dopravy. První komerční přeprava za využití autonomního kamionu Volvo VNL Autonomous se uskutečnila v americkém Texasu. DSV dlouhodobě hledá inovativní řešení a zavádí nové technologie, jež mohou v budoucnu přispět k efektivnější, bezpečnější a udržitelnější logistice. Volvo VNL Autonomous, které bylo od základu vyvinuto pro autonomní řízení a plně integrované se systémem Aurora Driver, je určeno pro provoz dálkové

kamionové dopravy. Jeho nasazení aktuálně testuje DSV na trase mezi Dallasem a Houstonem, kde ho zapojí do své běžné logistické sítě. Projekt v Texasu navazuje na dlouhodobou spolupráci DSV a Volvo Group a slouží jako ověření fungování autonomní dopravy v reálném provozu. Během počáteční fáze bude ve vozidle dohlížet záložní řidič.



TOYOTA PŘEDVEDLA HYPERAUTO NA VODÍK

Toyota v Le Mans před závodem na 24 hodin předvedla závodní prototyp poháněný kapalným vodíkem. Prototyp TR LH2 Racing Prototype používá tentýž podvozek jako závodní TR010 Hybrid Hypercar, který startuje v mistrovství světa FIA WEC. Fanouškům podél tratě zprostředkoval zvuk a emoce spalovacího motoru na vodík. Toyota se do vývoje vodíkových motorů v prostředí motorsportu pustila zpočátku s týmem Rookie Racing s vozem ORC Rookie GR Corolla H2 Concept. Toto vozidlo od roku 2021 používalo plyný vodík. V roce 2023 byl představen vůz poháněný kapalným vodíkem a ORC Rookie GR Corolla H2 Concept, který absolvoval ukázkové kolo v Le Mans, zatímco koncepční vůz s motorem na vodík GR H2 Racing Concept se prezentoval jako předzvěst budoucí vodíkové kategorie v Le Mans. Od té doby se vývoj technologie zintenzivnil a dosáhl nový milník ve voze GR LH2 Racing Concept na kapalném vodíku, předvedeném vloni v Le Mans. Nyní se Toyota Racing rozhodla učinit další krok v podobě první jízdy prototypu TR LH2.



NOVÁ PLATFORMA SPALOVACÍCH MOTORŮ VOLVO TRUCKS

Volvo Trucks představilo nejúspěšnější motory všech dob – dva 13 l motory připravené pro obnovitelná paliva. Oba vycházejí z nejnovější motorové platformy Volvo. Spalovací motor nadále hraje důležitou roli ve strategii Volvo Trucks. Nové motory nabízejí kombinaci vyššího výkonu, nižší spotřeby paliva, nižších emisí, nižší hlučnosti a lepší jízdní dynamiky. Nový motor může nabídnout až o 4 % nižší spotřebu paliva oproti standardnímu motoru D13 eSCR, který nahrazuje, a to při využití výhod nové konstrukce v kombinaci s nejnovějšími úspornými technologiemi Volvo Trucks. Nová platforma přináší zdokonalenou funkci motorové brzdy, novou konstrukci válců a turbodmychadel a modernizovanou verzi převodovky I-Shift. Mnoho variant je kompatibilních s funkcí I-Roll s funkcí Start/Stop motoru, což umožňuje další úsporu paliva a emisí při jízdě z kopce. Nová motorová platforma je připravena pro alternativní paliva jako biodiesel/B100, HVO, bioplyn/bio-LNG a zelený vodík. Motor D13 bude dostupný s výkony 380 – 560 k a verze G13 pro 420 – 500 k. Budou nabízeny v modelech Volvo FM, FMX, FH a FH Aero. Prodej začne ve třetím čtvrtletí roku 2026. Výroba motorů bude zpočátku probíhat ve Švédsku ve Skövde, montáž vozidel v Tuve (Švédsko) a Gentu (Belgie).



BUDOUCNOST ZÁVODŮ POHÁNĚNÝCH VODÍKEM

Bosch Motorsport i letos před závodem 24 hodin Le Mans ukazuje možnosti budoucnosti se zaměřením na udržitelnost. Demonstrace alternativních pohonů jednotek pro motoristický sport od Bosch Motorsport vstupuje do další fáze s optimalizovaným vodíkovým motorem založeným na zážehovém motoru Maserati Nettuno. Demonstrací vozidlo Ligier JS2 RH2 bylo opět

vystaveno v H2 Village a v sobotu před startem závodu absolvovalo demonstrační kolo. Základ pro vývoj spalovacích motorů na vodík v Bosch Motorsport tvoří zážehový motor Maserati Nettuno. Optimalizovaný koncept motoru se vstřikovači Bosch HIDI-LCV zvyšuje stabilitu spalování. Poskytuje točivý moment a výkon na úrovni hyperauta a zároveň snižuje emise.



DACHSER SÁZÍ NA VODÍK

Mezinárodní logistická společnost Dachser začne od prosince 2026 nasazovat vozidlo Mercedes-Benz NextGenH2 Truck s palivovými články využívajícími kapalný vodík. Do poloviny roku 2027 se přidají další dva. Dachser je tak první firma na světě, která je uvede do provozu. Vozidla z malé sériové výroby bude používat ve svém logistickém centru v německém Karlsruhe. Budou nasazována v dálkové přepravě, kde mohou naplno prokázat své přednosti co se dojezdu a flexibility týče. Tři vozidla jsou první z malé série 100 vozidel, která bude Daimler Truck dodávat vybraným zákazníkům od konce prosince 2026. Sériová výroba ve větším objemu je plánována po roce 2030. V síti společnosti Dachser je v současnosti denně v provozu 190 elektrických nákladních vozidel, včetně Mercedesů eActros 600. Mercedes-Benz NextGenH2 Truck je vybaven palivovými články vyvinutými společností cellcentric. Ty umožňují dojezd přesahující 1000 km při vysokém užitečném zatížení.



Umělá inteligence v praxi Aures Holdingu

Prodejce v síti Aures Holdingu najde ideální auto na jednu větu či fotku. Jeho pomocník se jmenuje Wheelie a je to robot. Spark je zase vlastní AI pro zaměstnance

Vyběr správného auta už neznamena složitě procházení webu a nastavování desítek vyhledávacích filtrů. Aures Holdings, provozovatel největších střeoevropských sítí prodejců ojetých vozů AAA Auto a Mototechna, představuje virtuálního prodejce jménem Wheelie, řízeného umělou inteligencí. Stačí mu jediná věta, specifikující požadavky, nebo klidně jen fotografie z mobilu nebo stažená z internetu. Wheelie pochopí vaše požadavky stejně jako zkušený

prodejce a z aktuální nabídky vozů během několika sekund doporučí nejvhodnější auto.

„Když se dnes mluví o umělé inteligenci, často se hovoří o budoucnosti. My jsme se rozhodli zaměřit na současnost. Zajímalo nás, jak může AI pomoci našim zákazníkům rychleji najít správné auto, našim zaměstnancům efektivněji pracovat a celé firmě fungovat chytřeji,“ říká ředitel inovací skupiny Aures Holdings Eldar Vagabov.

Wheelie umožňuje komunikovat přirozeným jazykem, bez složitého

proklikávání webu. A Eldar Vagabov přidává konkrétní příklad: „Místo práce s filtry může zákazník jednoduše napsat například ‚Hledám rodinné SUV do 600 000, automat, benzín, ideálně do 80 000 kilometrů‘. Wheelie textu porozumí, vytáhne z něj všechny parametry, chybějící logicky dopočítá a okamžitě nabídne relevantní vozy z aktuální nabídky.“

Na rozdíl od běžného chatbota si Wheelie pamatuje kontext – navazuje na předchozí dotazy a ví na jaký vůz se zákazník dívá. Umí reagovat i na věty typu „Raději něco podobného, ale levnějšího.“ Klient tak dostává aktuální odpovědi, ne pouze obecné texty.

„Výsledkem je rychlejší nalezení vhodného vozu, vyšší komfort při výběru a dostupnost služby 24 hodin denně. To, co dříve poskytovali jen ti nejzkušenější prodejci, je nyní dostupné komukoli online,“ doplňuje Eldar Vagabov.

Wheelie umí pracovat také s obrázky. „Zákazník může nahrát fotografii auta, které ho zaujalo na ulici, a Wheelie rozpozná značku, model, typ karoserie i základní charakteristiky vozu a nabídne podobné automobily z nabídky AAA Auto a Mototechna,“ říká Vagabov.

AI je napojená na reálná data – pracuje s informacemi o skladových vozech, pobočkách, otevíracích dobách, financování nebo výkupu. V dalších fázích má být Wheelie rozšířen o rezervaci zkušební jízdy, výpočet splátky, odhad výkupní ceny a upozornění na nově naskladněné vozy odpovídající zadání zákazníka. Mimo jiné součástí chystaných funkcí je i schopnost si pamatovat veškeré předchozí konverzace, tedy i preference zákazníka z minulých hledání.

AI v Aures Holdings: AI Pricer a Spark

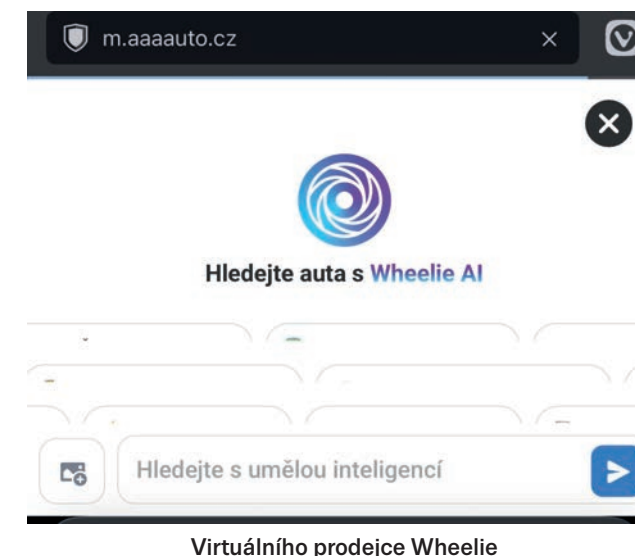
Wheelie je součástí širší AI strategie společnosti Aures Holdings, která má kromě něj další dva pilíře – AI Pricer, neboli inteligentní systém oceňování vozidel, a Spark, bezpečný AI asistent pro zaměstnance.

„Pricer pomáhá specialistům oceňovat více než dva tisíce vozů denně na základě dat a sledování trhu v reálném čase, s rychlostí a přesností, které by bez moderních technologií nebyly možné. Nenahrazuje obchodní úsudek lidí, ale poskytuje specialistům rychlé, konzistentní a datově podložené doporučení,“ vysvětluje Eldar Vagabov s tím, že systém je schopen automatizovaně získávat a vyhodnocovat tisíce dat o nabízených vozidlech. „Nejde jen o základní údaje, jako jsou značka, model, stáří nebo počet najetých kilometrů; model pracuje s více než stovkou charakteristik konkrétního vozu a využívá přibližně 18 000 parametrů,“ dodává.

Aures Holdings zapracovala i na vytvoření vlastní AI, určené pro více než 3000 zaměstnanců skupiny ve třech zemích. Její jméno je Spark. Není to veřejný chatbot s firemním logem, ale sofistikovaný systém s řízením oprávnění, prací s interními znalostmi, podporou firemních jazyků a napojením na datové i aplikační

systémy. Zrychluje práci, vyhledává informace v interních dokumentech a systémech a připravuje podklady pro rozhodování. To vše bez rizika úniku citlivých informací ven z firmy.

„Každý zaměstnanec má na základě jeho pracovní pozice k dispozici vysoce výkonnou AI na úrovni těch nejlepších placených velkých jazykových modelů, a to včetně funkce Deep Search pro rešerše, zdrojování, ale i tvorbu obrázků a grafik. Stačí položit otázku přirozeným jazykem a dostane odpověď včetně odkazu na zdrojový dokument. Každý uživatel vidí pouze obsah, ke kterému má oprávnění,“ doplňuje Eldar Vagabov.

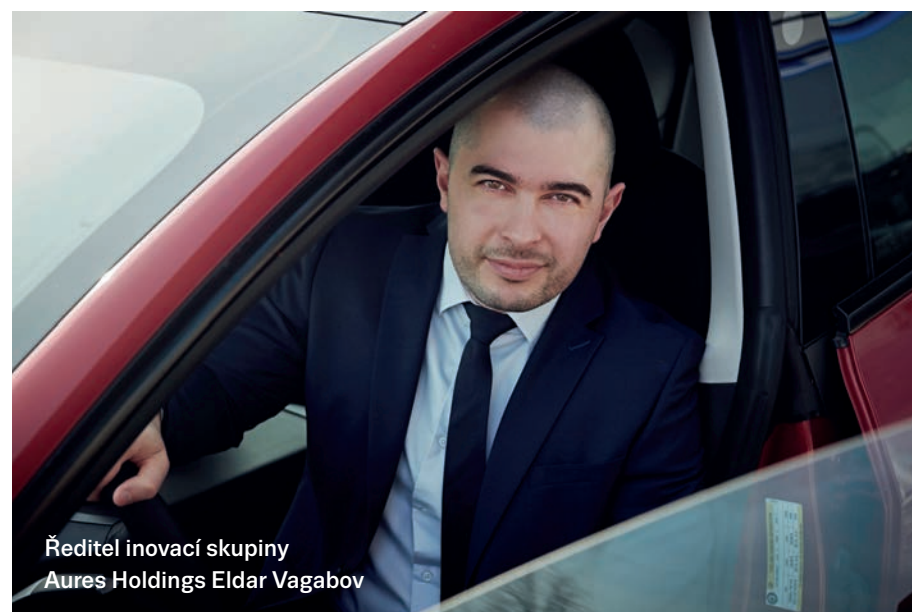


Virtuálního prodejce Wheelie

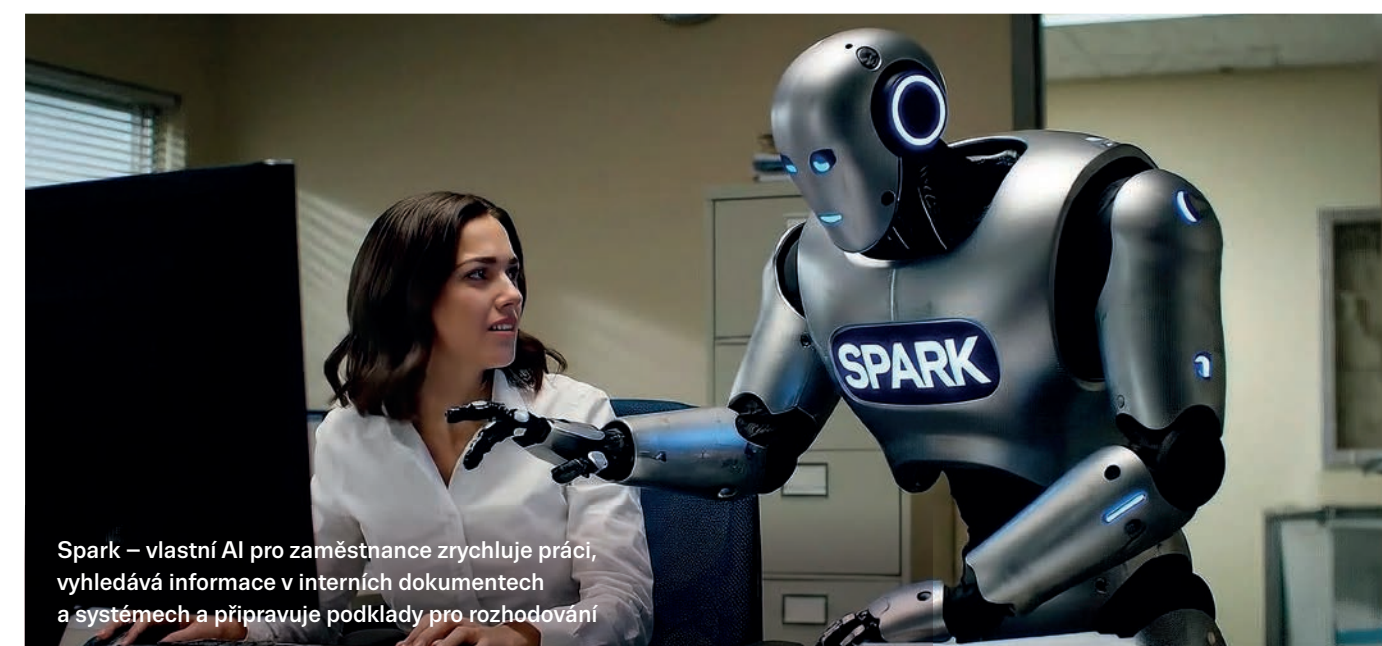
Všechna tři řešení byla vyvinuta interně ve vlastní společnosti Resultatic, běží na vlastní infrastruktuře a s využitím vlastních dat.

„Umělá inteligence pro nás není jednorázový projekt ani módní vlna, ale součást dlouhodobé strategie transformace naší skupiny. Investujeme do vlastních AI řešení, vlastních dat a vlastního know-how tam, kde přináší skutečnou hodnotu,“ uzavírá Eldar Vagabov.

Foto:
Aures Holdings



Ředitel inovací skupiny
Aures Holdings Eldar Vagabov



Spark – vlastní AI pro zaměstnance zrychluje práci, vyhledává informace v interních dokumentech a systémech a připravuje podklady pro rozhodování

Sport



První plug-in hybrid od Audi Sport

Nově vyvinutý systém pohonu všech kol quattro se systémem Dynamic Torque Control používá jako první na světě ve velkosériové výrobě elektromechanické rozdělování točivého momentu v rozvodovce zadní nápravy. Rozděluje točivý moment mezi zadní kola bleskurychle a přesně.

Poprve v modelu RS od Audi Sport nalézá uplatnění elektrifikované poháněcí ústrojí. Experti z Audi Sport připravili pro svou tradiční klientelu model RS 5 s 2,9 l motorem V6 se dvěma turbodmychadly doplněný elektromotorem, který zvyšuje výkon systému na 470 kW (639 k). Koncept pohonu quattro kombinuje mezinápravový diferenciál se základní svorností s inovativním elektromechanickým vektorováním točivého momentu v rozvodovce zadní nápravy. RS 5 je prvním modelem, kdy Audi Sport používá samosvorný mezinápra-

vový diferenciál nové generace k rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravu. Mezinápravový diferenciál má předpětí, což znamená, že je vždy alespoň částečně uzamčen. Předpětí zajišťuje, že nápravy zůstanou propojené, když na diferenciál není aplikován žádný točivý moment. Když řidič uvolní nohu z plynu při zatáčení, předpětí diferenciálu podporuje zatáčení a minimalizuje vnitřní nedotáčivost. Reakce vozu na vstupy řízení je přesnější, díky čemuž je RS 5 agilnější, dynamičtější a ovladatelnější.

Audi Sport v RS 5 představuje Dynamic Torque Control, první elek-

tromechanický systém vektorování točivého momentu pro zadní nápravu v sériově vyráběném voze, který poskytuje maximální jízdní dynamiku a bezpečnost. Systém rozděluje až 2000 N.m. Jeho funkci umožňuje centrální řídicí jednotka jízdní dynamiky a vysoce výkonný systém vektorování točivého momentu.

Vodou chlazený elektromotor s permanentními magnety o výkonu 8 kW slouží jako vysokonapěťový aktuátor, klíčovými komponentami jsou převodovky s rychloběhem a konvenční diferenciál s nízkým procentem uzávěrky. Dohromady dokáží

rychle a přesně rozdělit točivý moment mezi zadní kola. Elektromechanické vektorování točivého momentu trvá pouhých 15 milisekund než vytvoří rozdíl až 2000 N.m a reaguje pro jakoukoli jízdní situaci.

Převodovky s rychloběhem využívají točivý moment aktuátoru k přenosu tohoto rozdílu na kola. Na rozdíl od čistě mechanických systémů dokáže elektromechanické vektorování přenášet točivý moment v obou směrech. Funguje přesně a spolehlivě, a to jak při sešlápnutí plynu, tak i při brzdění bez ohledu na to, kterým směrem působí síly. Výsledkem je, že jak při prudkém zrychlování, tak při náhlém brzdění je plný potenciál systému vždy k dispozici.

Elektromechanické vektorování točivého momentu v zadní převodovce zajišťuje dokonalou rovnováhu mezi agilitou, stabilitou a trakcí. V přímém směru systém nejprve rovnoměrně rozděluje točivý moment mezi obě kola. V případě potřeby jej přesune na kolo s lepší trakcí, což zaručuje maximální zrychlení. Při vjezdu do zatáčky má rozdíl točivého momentu stabilizační účinek pro vysokou směrovou stabilitu. Na výjezdu ze zatáčky se točivý moment přesune na vnější kolo, kde pomáhá otáčet vozidlo a realizovat jeho akcelerační potenciál. Protože vektorování točivého momentu lze ladit různě pro různé fáze zatáčení a různé režimy jízdy, mohou

si řidiči ve svém RS 5 užít širokou škálu jízdních charakteristik.

Řídicí jednotka jízdní dynamiky HCP1 neustále analyzuje různé vstupní hodnoty. Berou se v úvahu vstupy řidiče – jako jsou úhel natočení řízení, poloha škrticí klapky a tlak v systému brzd – stejně jako data o aktuálním stavu vozidla – jako jsou podélné a příčné přetížení, rychlost stáčení, úhel skluzu, rychlost a odhadovaný koeficient tření povrchu. Řídicí jednotka jízdní dynamiky s frekvencí 200 Hz – tedy každých pět milisekund – vypočítává cílový diferenciál točivého momentu mezi

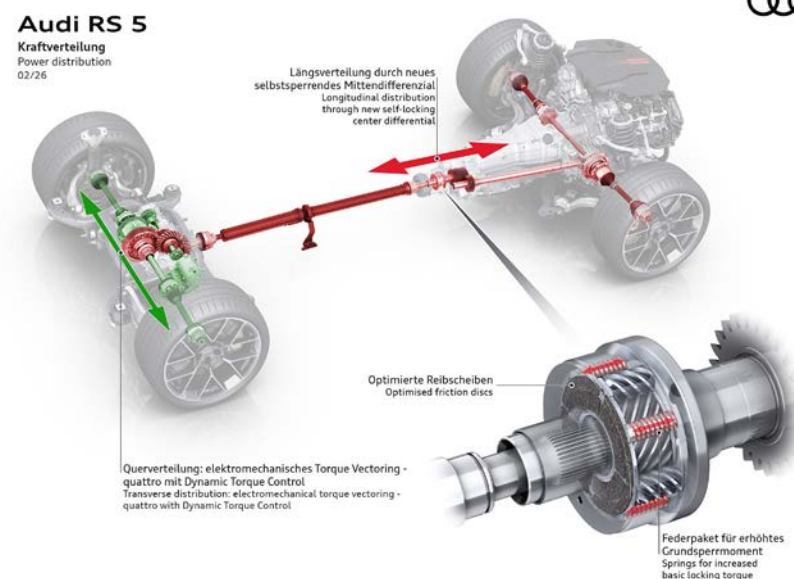
pravým a levým zadním kolem pro příslušnou jízdní situaci. Ten je poté aplikován elektromechanickým vektorováním točivého momentu s maximální přesností. Systém poté mezi jednotlivá zadní kola rozdělí potřebnou hnací sílu.

Toto rychlé a přesné rozdělení točivého momentu podporuje řidiče jak ve sportovních, tak i v náročných jízdních podmínkách. Při rychlém průjezdu zatáčkami RS 5 snadněji zatáčí a má obrovskou trakci na výjezdu ze zatáček, při náhlých změnách jízdního pruhu na dálnici zajišťuje bezpečnost a směrovou stabilitu. Vůz reaguje přesně a přímo na vstupy řízení za jakýchkoli podmínek a na jakémkoli povrchu.

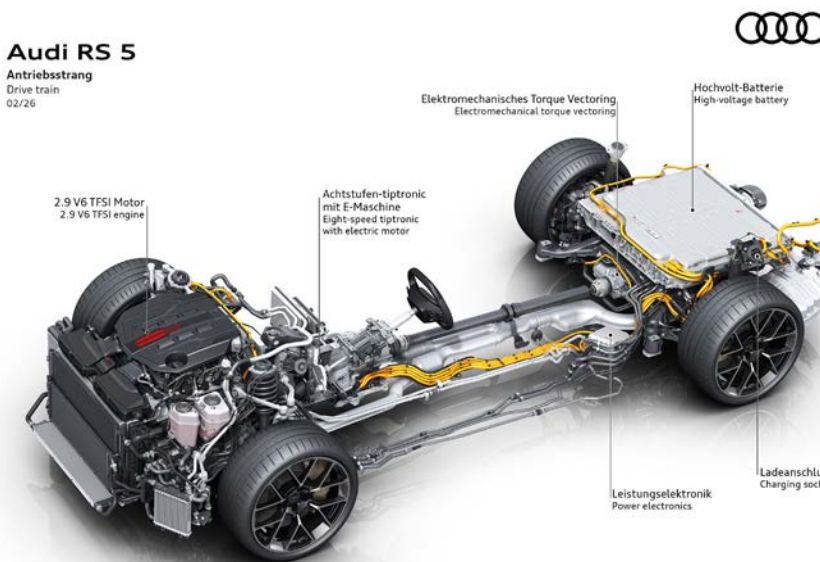
Inovace systému quattro s dynamickým řízením točivého momentu kombinuje výhody konvenčního samosvorného diferenciálu s výhodami mechanického vektorování točivého momentu. Inteligentní souhrn ovládacích prvků, planetové převodovky s regulací otáček a diferenciálu je hnací moment rozdělován v závislosti na jízdní situaci téměř zcela variabilně mezi zadní kola. Výsledkem je vysoce dynamický systém, který zajišťuje potěšení z jízdy, stabilitu a bezpečnost.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Vladimír Rybecký a Audi**

Audi RS 5
Kraftverteilung
Power distribution
02/26



Audi RS 5
Antriebsstrang
Drive train
02/26



Aktivní rozdělení točivého momentu Alpine

Ve snaze nabídnout to nejlepší v oblasti elektrického pohonu inženýři a vývojáři Alpine vytvořili systém aktivního rozdělení točivého momentu AATV (Alpine Active Torque Vectoring) se třemi elektromotory (jeden vpředu, dva vzadu), které poprvé u Alpine tvoří systém pohonu všech kol.

Alpine A390 se vyznačuje originální architekturou se třemi motory, které zajišťují pohon všech kol. Synchronní motor vpředu s vinutým rotorem pohání přední kola a vzadu dva plně specializované synchronní motory s permanentními magnety, z nichž každý je určen pro jedno kolo. Tyto motory pohánějí systém Alpine Active Torque Vectoring (AATV), jedinečné patentované řešení Alpine.

Dva zadní motory nabízejí nezávislé řízení kol, což umožňuje systém Alpine Active Torque Vectoring (AATV). Tento systém aktivní variace točivého momentu využívá rozdíl v podélných silách mezi dvěma koly na stejné zadní nápravě, zejména tím, že dodává více točivého momentu vnějšímu kolu pro posílení přirozeného momentu vybočení kolem svislé osy vozidla. Výsledkem je bezkonkurenční dynamika a agilita, které částečně kompen-

zuji setrvačnost spojenou s velikostí a hmotností tohoto většího vozidla.

Systém generuje rozdíl v rozložení točivého momentu na zadní kola v závislosti na úhlu natočení volantu a rychlosti vozidla, koriguje rozdíl v prokluzu mezi pravým a levým kolem a upravuje točivý moment pro pravé a levé zadní kolo aby korigoval podkluz nebo přetáčivost vozidla. Tato diferenciace je účinná při zrychlování, zatáčení i jízdě v přímém směru. Alpine Active Torque Vectoring (AATV) je velmi citlivý a reaguje v řádu milisekund.

Klíčem je rozložení točivého momentu mezi třemi motory: přední/zadní celkově a pak zadní levý/zadní pravý. Umožňuje posunout hranice v zatáčkách tím, že funguje jako zadní diferenciál a zvyšuje trakci a stabilitu při jízdě v přímém směru, například v případě nerovnoměrné přilnavosti.

Tento systém tak dosahuje velmi vysokou úroveň sportovnosti, bezpeč-

nosti a snadného ovládání. Pro informaci řidiče zobrazuje specifický displej v přístrojové desce a v sekci Live Data aplikace Alpine Telemetrics na centrálním displeji zásahy systému Alpine Active Torque Vectoring (AATV).

„Konstrukce se třemi motory a systémem Alpine Active Torque Vectoring umožnila interakci mezi motory za účelem řízení točivého momentu mezi přední a zadní nápravou, jakož i na vnějším kole, aby se ovlivnila rovnováha, přechod z nedotáčivosti do neutrální polohy nebo dokonce přetáčivosti, a tím se ovlivnilo ovládání,“ Robert Bonetto, viceprezident Alpine Engineering Projects.

Všechny tři motory se vyrábějí v závodě Ampere v Cléonu.

Foto:
Alpine



BYD představuje 4nm čip pro autonomní řízení

Společnost BYD představila první 4nm inteligentní čip pro řízení Xuanji A3 jako součást širšího úsilí o autonomní a asistované řízení. BYD tvrdí, že spárování čipu s jejími vlastními algoritmy může zdvojnásobit výpočetní efektivitu.

Automobilka BYD se sídlem v Šen-čenu uvedla, že 4nm inteligentní čip Xuanji A3 je již v hromadné výrobě a je navržen pro podporu autonomního řízení úrovně 3 a 4.

Označení čipu 4nm znamená výrobní proces, kde tranzistory – stavební bloky procesorů – jsou od sebe vzdáleny pouhé čtyři nanometry (4 nm). To znamená, že do malého polovodičového prostoru lze umístit miliardy tranzistorů. Výsledkem je rychlejší výkon, delší výdrž akumulátoru a menší generování tepla ve srovnání se staršími většími procesory.

Tah společnosti BYD se 4nm čipem zintenzivňuje rostoucí technologickou konkurenci v oblasti inteligentních čipů mezi předními čínskými automobilkami. Vývoj proprietárních inteligentních čipů se pro ně stal klíčovou konkurenční strategií.

Na akci k uvedení své inteligentní strategie „Dare to Be“ („Odvážit se být“) předseda společnosti BYD Wang Chuanfu uvedl, že společnost považuje čipy za klíčové pro další fázi vývoje automobilového průmyslu. „První polovina elektrifikace se točí kolem akumulátorů, zatímco druhá polovina inteligentní výroby se točí kolem čipů,“ řekl Wang.

BYD uvádí, že konfigurace se třemi čipy dokáže dodat více než 2100



TOPS (trilionů operací za sekundu, tedy kolik matematických operací dokáže procesor realizovat za sekundu) výpočetního výkonu a zároveň snížit spotřebu energie na jednotku výpočetního výkonu o 20 % ve srovnání se srovnatelnými produkty. Společnost také uvedla, že spárování čipu s jejími vlastními algoritmy může zdvojnásobit výpočetní efektivitu.

K uvedení na trh dochází v době, kdy BYD rozšiřuje své portfolio asistenčních systémů řízení „Sky Eye“. Podle BYD mohou všechny její modely nyní mohou být vybaveny systémem Sky Eye B založeným na lidarů za 12 000 jüanů (35 000 Kč), zatímco vylepšená verze Sky Eye C by měla být

dostupná prostřednictvím bezdrátové aktualizace v prosinci. Asistenčními systémy řidiče BYD je vybaveno 3,15 milionu vozidel, které denně generují víc než 200 milionů dat a které podporuje 5000 inženýrů zaměřených na vývoj asistenčních systémů řízení.

BYD 24 let buduje vlastní kapacity se 7000 zaměstnanci výzkumu a vývoje, kumulativními investicemi 100 miliard jüanů (300 miliard Kč), čtyřmi základními výzkumu a vývoje a pěti továrnami na wafery.

Foto:
BYD

Stalo se...

PO 65 LETECH VE VEDENÍ AUTOBINCK GROUP SE ROLF LAURET ROZLOUČIL I V ČR

Po 65 letech v čele nizozemské AutoBinck Group se letos v únoru s aktivní rolí ve společnosti rozloučil Rolf B. P. Lauret. Při té příležitosti se vydal také do České republiky, aby téměř 35 let poté, co na český trh prostřednictvím tehdy nově založené české dceřiné společnosti AutoPalace uvedl vozy značky Mazda, zhlédl současnou podobu jedné z největších dealerských a distribučních skupin osobních vozidel v zemi. Rolf B. P. Lauret navštívil všech pět českých poboček sítě AutoPalace a pražské sídlo distribuce vozidel Mitsubishi a MG. Rolf Lauret sehrál během 65 let působení klíčovou roli v rozvoji a růstu AutoBinck Group. Vedení společnosti převzal v roce 1960 ve věku 22 let po smrti svého otce. V roce 1992 založil AutoBinck Holding, z něhož se postupně stala mezinárodní skupina působící v oblasti automotive, leasingu, fleet managementu, energetiky a udržitelné mobility. Její součástí je i česká síť AutoPalace, která na tuzemském trhu působí od roku 1991. V roce 1995 předal Rolf Lauret každodenní vedení představenstvu a zůstal aktivní jako akcionář a předseda představenstva.



SHOW CAR BMW M2 JAKO DÁREK K VÝROČÍ

BMW Group Česká republika u příležitosti 20 let působení na českém trhu připravila speciální vůz postavený na základě BMW M2 s originálním polepem navrženým a realizovaným v České republice s odkazy na legendární závodní vozy BMW 635 CSI (E24) a BMW M3 DTM (E30). Technickým základem projektu je BMW M2 vybavené sadou BMW M Performance Track Kit. Možnost získat Track Kit v předstihu dostaly kromě České republiky jen Německo, Velká Británie a USA. Sada kombinuje aerodynamické úpra-

vy, speciální podvozek s nastavitelným odklonem předních kol a komponenty vyvinuté ve spolupráci s divizí BMW M. Na voze jsou současně instalovány další prvky z programu originálního příslušenství BMW M Performance Parts. Cena prvků požitých na show caru vč. Track kitu je 784 595 Kč vč. DPH. Objednání a distribuce Track Kitu bude probíhat přes autorizované dealery BMW. Výroba začne v červenci v počtu 10 kitů týdně. Přestože je kit zaměřený na okruhové využití, zůstává schválený i pro běžný silniční provoz.



AUTOBEST PLNÍ SVŮJ SLIB EVROPSKÝM VOLIČŮM

AutoBest předal hlavní cenu prvního ročníku soutěže AutoBest Conquest. První vítězka Daniela Sudhues z Bad Laeru v Německu převzala klíčky od svého nového vozu Renault 4 E-Tech Electric, který získal prestižní titul AutoBest „Best Buy Car of Europe 2026“. Vůz jí předal generální ředitel společnosti Renault Deutschland AG Florian Kraft. Předávacího ceremoniálu se zúčastnil také Achim Stahn, člen poroty AutoBest zastupující Německo, čímž byl úspěšně završen první ročník iniciativy o hlavní cenu AutoBest Conquest.

Do hlasování se zapojily stovky tisíc evropských motoristů z 32 členských zemí AutoBest. Ti vybírali svého oblíbeného finalistu, který nakonec získá titul AutoBest „Best Buy Car of Europe 2026“ a který nakonec mohli vyhrát oni sami.



PŘÍPRAVY 11. ŽÁKOVSKÉHO VOZU JSOU V PLNÉM PROUDU

Žáci Středního odborného učiliště strojírenského Škoda Auto zahájili přípravy stavby jedenáctého vozu projektu Azubi Car. Na rozdíl od předchozích vzniká v rámci dvou školních roků. Představí se na konci školního roku 2026/2027. Jedenáctý žákovský vůz naváže na tradici nejvýraznějších projektů Středního odborného učiliště strojírenského Škoda Auto. Tentokrát však žáci pracují v netradičním dvouletém harmonogramu, který odpovídá významu připravovaného jubilejního tématu. Po představení desátého žákovského vozu Škoda L&K 130, který připomněl 130 let značky Škoda Auto, bude nový vůz poctou 100 let odborného vzdělávání ve Škoda Auto a současně ukáže jeho vysokou úroveň a neustálý vývoj. Během první fáze se tým soustředí na přípravu konceptu, plánování jednotlivých úprav a samotnou stavbu. Projekt žákovského vozu přivádí dohromady žáky z různých oborů a umožňuje jim uplatnit v praxi znalosti a dovednosti získané během studia. Pod vedením učitelů, mistrů odborného výcviku a odborníků ze Škoda Auto získají zkušenosti vedoucí od prvních návrhů až k jedinečnému vozu. Učí se spolupracovat v týmu, hledat technická řešení a prezentovat své nápady podobně, jako by tomu bylo při práci na skutečném vývojovém projektu, přičemž získávají cenný vhled do fungování automobilky.



SVEMPA – LEGENDA TÝMU SCANIA

Sven-Erik „Svempa“ Bergendahl byl více než 50 let součástí značky Scania. Díky své kreativitě, řemeslné preciznosti a nezaměnitelnému smyslu pro styl pomáhal formovat image Scania daleko za hranicemi Švédska. Prostřednictvím výroby unikátních show trucků Svempa ukázal, že Scania může být také vyjádřením osobnosti, hrdosti a vášně. Jeho show trucky byly následovány limitovanými edicemi inspirovanými jejich designem. V průběhu let bylo vyrobeno a prodáno téměř 600 nákladních vozidel v limitovaných edicích. Mnozí

považují Svempu za průkopníka švédské kultury nákladní dopravy, kde individuálně upravené a zdobené nákladní automobily dostaly své vlastní místo. Ještě v roce 2024 vzdala společnost Scania Sweden Svempovi na veletrhu Elmia hold za jeho přínos a dlouholetou spolupráci se společností Scania. Ve stejném roce se v Södertälje slavily jeho 85. narozeniny. Svempa zemřel ve věku 87 let. Jeho odkaz však žije dál – ve vozidlech, obrázcích, příbězích a v každém, koho inspiroval jeho pohled na nákladní vozidla.



MERCEDES-BENZ STUDIO PRAHA SE OTEVŘELO NÁVŠTĚVNÍKŮM

Vpražské Galerii Mánes na Masarykově nábřeží se uskutečnila třítýdenní předváděcí akce Mercedes-Benz Studio Praha. Každý týden přinesl nová témata, nové vozy a řadu zajímavých aktivit pro celou rodinu. Mercedes-Benz Studio Praha během tří týdnů představil značku ze tří různých úhlů pohledu: od jejich historických kořenů přes vrcholný luxus až po ryzí výkon. Každý tematický týden nabídl jiný výběr vystavených vozů a jinou atmosféru, díky čemuž se návštěva Studia pokaždé proměnila v nový zážitek. Na jednom místě bylo možné vidět výjimečný historický Patentwagen i nejnovější elektrickou Třidu C, vrcholný vůz Mercedes-Maybach SL i technicky fascinující Mercedes-AMG PureSpeed. K vidění byla i řada dalších modelů.





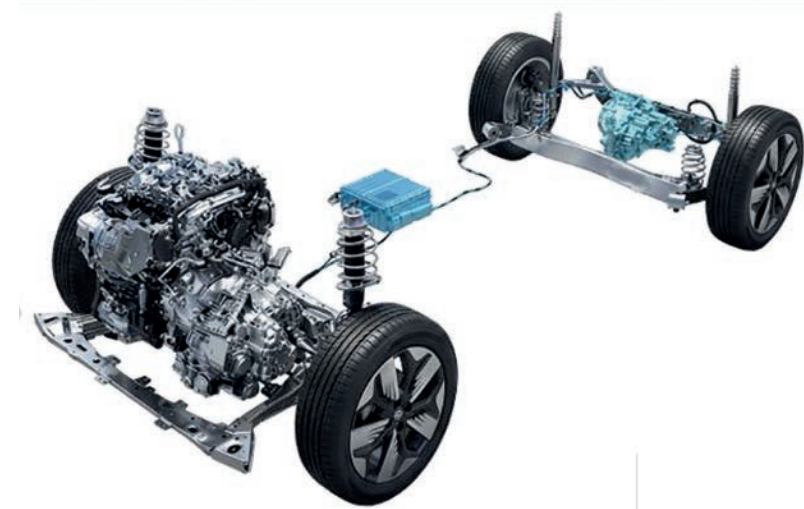
Do terénu na LPG

Postavení značky Dacia se radikálně změnilo. Už nejde o laciná auta využívající technologie a komponenty odložené u Renaultu nebo Nissanu. Vozy Dacia získaly atraktivnější design a přinášejí technické inovace, které se následně objevují i ve vozech dalších značek aliance Renault-Nissan.

V rámci plánu Renaultion byly nově definovány základní principy značky Dacia. Její současné prodejní úspěchy dokládají, že byl nastoupen správný trend evolučního vývoje značky. Ta nabízí robustní, ale

dnes už stylová auta vybavená technikou, která je ve shodě s předpisy EU ale bere ohledy na požadavky zákazníků. Současně s uvedením modelu Bigster se Dacia posunula do segmentu kompaktních vozů, v čemž chce pokračovat novým modelem Striker.

Značka Dacia pokračuje v úspěšném tažení po významné části evropských trhů a její vozy patří k nejprodávanejším především mezi soukromou klientelou, přičemž Sandero je absolutní evropskou jedničkou na trzích EU.



Současně s tím Dacia modernizovala všechny své modelové řady. Vylepšení doznaly především pohonné jednotky, které v souladu s evropskými předpisy prošly vynucenou elektrifikací ve formě hybridních systémů – mild hybridních i plně hybridních. K úspěchu Dacii pomáhá i ojedinělá nabídka s vozy v tovární úpravě pro kombinovaný provoz na benzin a LPG. Dacia tento systém pohonu nabízí pro všechny modely se spalovacími motory.

V rámci modernizace pohonných jednotek Dacia pro své SUV Duster a Bigster nabízí nově zcela unikátní kombinaci spojující motor umožňující provoz na LPG s mild hybridním systémem, samočinnou převodovku a pohonem všech kol. Schopnosti této kombinace nám umožnila prověřit akce Dacia Insider Adventure 2026 s testovacími jízdami zahrnujícími všechny druhy provozu – městský, běžné silnice, dálnice a samozřejmě i jízdu v terénu.

Pohon umožňující spalování benzinu nebo LPG využívá speciálně pro mild hybridní systém vyvinutý turbodmychadlem přepíňaný tříválec Bi-Fuel 1,2 l HR12DDV pracující v úsporném Millerově cyklu. Ve verzi hybrid-G 150 4x4 poskytuje největší kombinovaný výkon 103 kW (150 k) při 5000-5600/min a točivý moment 230 N.m při 1750-3750/min. Přes řemenový převod je spojen se startér/generátorem BSG 48 V. Ten nabíjí akumulátor s kapacitou 0,839 kWh.

Převodovka je šestistupňová dvojspojková EDC6.

O pohon zadních kol se stará 48 V elektromotor se špičkovým výkonem 23 kW a točivým momentem 87 N.m. Řidič může volit z pěti jízdních režimů: auto, snow (sníh), mud/sand (bláto/písek), off-road a eco, tedy stejných, jako u pohonu všech kol s mechanickým přenosem.

Systém 4x4 e4WD je zcela nový. Namísto pohonu zadních kol pomocí spojovacího hřídele od spalovacího motoru k víceprvkové zadní nápravě zde není mechanické spojení pohonu předních a zadních kol. Pohon zadních kol v případě potřeby zajišťuje elektromotor a zadní náprava je zde pro úsporu prostoru se zkrutnou příčkou.

Vysoké otáčky 11 000/min synchronního elektromotoru s permanentním magnetem jsou redukovány

přes vodou chlazenou dvoustupňovou převodovku DW2. Volba režimů off road/on road se ovládá aktuátorem pomocí zubové spojky.

NMC akumulátor od společnosti Sunwoda je chlazený vzduchem pomocí vestavěného akumulátoru.

Zážehový motor s rozvodem poháněným řetězem byl speciálně vyvinut pro spalování LPG s vlastní hlavou válců s ochranou vstřikovačů a oddělenými kanály pro LPG a benzin. Vstřikování LPG je přímé vícebodové. Provoz na LPG je umožněn variabilním uspořádáním sání a výparníkem LPG s filtrem od dodavatele Westport. Nový systém je robustnější a lépe zvládá kolísající kvalitu LPG.

Systém využívá vysoce efektivní řízení výkonu v terénu, které bylo nastaveno na základě rozsáhlého testovacího programu.

Nádrž na LPG o objemu 50 l je uložena v prostoru, kde bývá náhradní kolo. Nádrž na benzin má rovněž objem 50 l. Kombinovaná spotřeba vozu Dacia Duster hybrid-G 150 4x4 je 6,0 l/100 km při jízdě na benzin resp. 7,3 l/100 km při provozu na LPG. Pro Bigster hybrid-G 150 4x4 to je 5,9 l/100 km (benzin) resp. 7,2 l/100 km (LPG).

Cenová nabídka verze hybrid-G 150 4x4 začíná v případě modelu Duster na 645 900 Kč, u Bigsteru 699 900 Kč.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Dacia a Vladimír Rybecký**



Bosch pro budoucnost sází na AI a robotiku

Velkolepá prezentace Bosch Connected World 2026 v Berlíně ukázala, že společnost Bosch urychluje rozvoj technologií pro automatizaci a robotiku i to, jak se umělá inteligence přesouvá z digitálního světa do světa fyzického.

Vzhledem ke krizi v tradičním automobilovém průmyslu technologická skupina Bosch hledá řešení mimo největší oblast svého podnikání, tedy mimo oblast mobility. Na oborové akci Bosch Connected World (BCW), která se konala v Berlíně, Bosch svým obchodním partnerům ukázal, že klade stále větší důraz na rychle rostoucí trh automatizace a humanoidní robotiky. Bosch chce touto cestou ve spojení s umělou inteligencí snížit svou závislost na problémech trpícím automobilovém průmyslu.

Mobilita se stává inteligentnější a osobnější. Softwarově definované vozidlo se stává společníkem poháněným umělou inteligencí, který se dokáže přizpůsobit řidiči, cestě a širšímu ekosystému mobility. Nicméně hlavní projekty pro budoucnost, jako jsou elektromobilita nebo vodíkový pohon, dosud přinesly jen příliš málo obchodních příležitostí. Vzhledem ke

krizi v tradičním automobilovém průmyslu se proto Bosch zaměřuje na stále silnou oblast servisní techniky a diagnostiky.

Směřování k robotice

Bosch usiluje o urychlení zavádění technologií automatizace a robotiky pod heslem „Od senzorů k systémům“. Bosch má dobrou výchozí pozici, aby se podílel na růstu trhu robotiky. Generální ředitel skupiny Bosch Stefan Hartung v Berlíně uvedl: „Pokročilé senzorické technologie, software a efektivní přeměna elektrické energie na pohyb nejsou



technologicky spojené jen s automatizovanou mobilitou – jsou také základními stavebními kameny moderní robotiky. S nástupem humanoidní robotiky roste poptávka po komponentách, řešeních a odborných znalostech společnosti Bosch v této oblasti.“ Hartung naznačil, že má v úmyslu tento segment rozvinout do multimiliardového podnikání.

Členka představenstva a hlavní ředitelka pro digitalizaci ve společnosti Bosch Tanja Rückertová připomněla: „Bosch uvádí budoucnost do pohybu – na kolech a s robotickými rameny. Již dnes našim zákazníkům zpřístupňujeme automatizaci a robotiku a umožňujeme jejich rychlou integraci.“

Bosch sleduje jasné rozdělení rolí – nechce vystupovat jako výrobce humanoidních robotů, ale jako partner, který pro tyto systémy poskytuje mozek a nervový systém. Důležitou roli v klíčovém hardwarovém sektoru hraje mikroelektromechanické

systémy – senzory MEMS, v nichž je Bosch světovým lídrem. Ty dávají robotům například jemný hmat k rozlišení křehkého skla od robustnějšího předmětu. Jedná se o velmi lukrativní trh, protože Bosch odhaduje, že objem trhu se senzory MEMS do roku 2030 vzroste na více než 19,2 miliardy dolarů.

Namísto výroby kompletních robotů dodává Bosch otevřenou řídicí platformu „ctrlX Automation“, která slouží jako „mozek a nervový systém“ robotů a podporuje modularizaci stávajících procesů i jejich rychlou integraci. To umožňuje stabilní integraci autonomních dopravních systémů a přesných robotických ramen, řeší nedostatek kvalifikované pracovní síly v továrnách. Bosch tak i usiluje o zvýšení globální konkurenceschopnosti vlastních továren v Německu. Společnost Bosch, počínaje svým závodem na výrobu polovodičů v německém Reutlingenu, poskytuje kompletní škálu technologií, které podporují fyzický výkon robotů, včetně servopohonů, vysoce přesných elektromotorů a dopravníkových systémů.

Škálování robotiky bude záviset na partnerstvích, průmyslovém know-how a schopnosti bezpečně přenést umělou inteligenci do reálného světa.



Data pro umělou inteligenci

Umělá inteligence se přesouvá do fyzického světa. Bosch se zaměřuje na propojení umělé inteligence se senzory, hardwarem, softwarem a reálným průmyslovým prostředím. Prezentace o továrnách definovaných umělou inteligencí, digitálních dvojčatech a agentní umělé inteligenci ukázaly, jak se továrny mohou učit, optimalizovat a podporovat lidské znalosti v reálném čase.

Bosch se současně zabývá dvěma přístupy k využití umělé inteligence: přímou integrací cloudových modelů

AI do fyzických produktů už od jejich vývoje a aplikací AI k optimalizaci vlastních výrobních procesů, jako je prediktivní údržba a optická kontrola vad.

V sektoru umělé inteligence a automatizace ve výrobě, který je hlavní silou robotů, vytvářejí konkurenční výhodu rozsáhlá výrobní data shromážděná ze sítě 230 vlastních továren Bosch po celém světě, což je v tomto odvětví unikátní.

Foto: Vladimír Rybecký
a Bosch





Festival firemní mobility Toyota & Lexus

Značky Toyota a Lexus v Hradci Králové představily všech deset letošních premiér. Největší zájem byl o elektromobily.

Toyota Česká republika na Festivalu firemní mobility Toyota & Lexus v Hradci Králové představila všech osm letošních modelových premiér značky Toyota a obě premiéry značky Lexus. Šlo o vůbec první příležitost, kdy se všechny novinky sešly na jednom místě.

Akce zaměřená na firemní zákazníky, fleet management a moderní mobilitu nabídla testovací jízdy s desítkami vozů Toyota a Lexus, i prezentaci nejnovějších technologií značky. Přes 1000 hostů uskutečnilo během dne 730 jízd. Největší zájem byl o novou generaci modelu RAV4, elektromobily Toyota C-HR+ a bZ4X Touring a nový Lexus ES. Ten byl v Hradci vystaven zatím pouze staticky, první vozy v elektrické variantě dorazí už během léta, hybridní verze na podzim.

Hlavním tématem letošního ročníku byla strategie Toyota multi-path, tedy nabídka různých typů pohonů podle konkrétních potřeb zákazníků od hybridních a plug-in hybridních vozů až po elektromobily. Toyota v Hradci Králové ukázala, že budouc-

nost firemní mobility nestaví pouze na jednom řešení, ale na široké kombinaci technologií a modelů pro různé typy provozu.

„Letošní rok je pro Toyotu mimořádný množstvím nových modelů i technologických novinek. V Hradci Králové jsme ukázali, že dokážeme nabídnout řešení prakticky pro každého firemního zákazníka. Od malých městských vozů přes rodinná SUV až po pracovní a logistická řešení. Firemní mobilita se rychle mění

a zákazníci dnes potřebují hlavně flexibilitu, nízké provozní náklady a jistotu dlouhodobě funkční technologie,” uvedl Martin Peleška, generální ředitel Toyota a Lexus ČR.

Mezi největší novinky patřila nová Toyota Urban Cruiser, kompaktní elektrické SUV určené především pro městský provoz a firemní flotily. Premiéru si odbyla také Toyota bZ4X Touring, která nabízí ještě větší a praktičtější karoserii a větší využitelnost pro delší cesty. Elektrickou ofenzivu doplnil nový model Toyota C-HR+, jenž doplňuje nabídku SUV značky.

Toyota zároveň představila novou generaci modelu RAV4, modernizovaný Yaris Cross a městský crossover Aygo X. Pozornost poutal také nový Hilux, který navazuje na dlouhodobě



silnou pozici značky v segmentu pick-upů a užitkových vozů.

„Ještě před několika lety byly pro většinu firem hlavním tématem hybridní vozy. Dnes vidíme, že podobnou pozici si postupně získávají i elektromobily. Potvrdil to i letošní festival, kde mezi nejžádanější testovací vozy patřily elektrické novinky. Firmy už elektromobilitu nevnímají jako okrajové řešení, ale jako plnohodnotnou součást svých flotil, zejména tam, kde dokáže přinést nižší provozní náklady a efektivnější každodenní provoz,” doplnil Tomáš Petermann, fleetový manažer Toyota ČR.



Nechyběla ani široká škála přestaveb užitkových vozů na pracovní vozy všech kategorií nebo speciální policejní či hasičské vozy, prezentace logistických řešení Toyota Material Handling nebo kolínské továrny Toyota Motor Manufacturing Czech.

Festival firemní mobility Toyota & Lexus se uskutečnil na polygonu letiště v Hradci Králové už podruhé a potvrdil rostoucí význam firemní mobility, elektrifikace a komplexních fleetových služeb na českém trhu.

Foto: Tomáš Rybecký
a Toyota

Prémiová značka Lexus na festivalu představila kromě už nového modelu ES také modernizovaný elektrický Lexus RZ vybavený technologií steer-by-wire, tedy systémem řízení bez mechanického propojení volantu s koly.

Součástí programu byly také off-road jízdy s modely Toyota Hilux nebo Land Cruiser a sekce Toyota Gazoo Racing Czech. Návštěvníci se tak mohli setkat se soutěžním jezdce Filipem Marešem, prohlédnout si jeho závodní speciál Yaris Rally2 nebo si vyzkoušet spolujízdu s Tomášem Ouředníčkem v jeho dakarském speciálu Hilux GR T1+.



AutoBest předával ocenění

Šéfredaktor a vydavatel Automobilwoche Burkhard Riering komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu.

Fiat Grande Panda

Fiat oficiálně převzal trofej AutoBest „Nejlepší design vozu Evropy 2026“ pro vůz Fiat Grande Panda během slavnostního předávání cen, které se konalo v Paříži. Slavnostní ceremoniál se konal ve Fiat Paris 15ème – Neubauer Groupe. Trofej AutoBest „Nejlepší design vozu Evropy 2026“ pro vůz Fiat Grande Panda převzal generální ředitel společnosti Fiat a Abarth a globální marketingový ředitel společnosti Stellantis Olivier François z rukou Dana Vardieho, předsedy a zakladatele organizace AutoBest. Olivier François při této příležitosti řekl: „Toto uznání je obzvláště důležité proto, že odráží nejen hlas 32 novinářů, ale také hlasy veřejnosti. Pro značku, jako Fiat, která vždy

byla v zásadě značkou pro lidi, je to obrovské povzbuzení a velmi smysuplné uznání.“

Citroën C3 Aircross

Během slavnostního předávání cen, které se konalo v Paříži, byla předána trofej AutoBest „Nejlepší uživatelský vůz Evropy 2026“ pro Citroën C3 Aircross. Oficiální předání vozu se konalo během speciální akce Citroënu pořádané v Paříži ve velkolepém prostředí Noti Clubu na řece Seině vedle Eiffelovy věže. Akce spojila PR manažery a vedoucí pracovníky Citroënu z celého světa. Trofej převzal generální ředitel Citroënu Xavier Chardon z rukou Dana Vardieho. Slavnostního předávání se zúčastnilo

také vedení poroty AutoBest prezident Petros Soutzis a viceprezidenti Alessio Viola a Richard Aucock.

Xavier Chardon zde řekl: „Toto ocenění pro nás hodně znamená, protože odráží hlas našich zákazníků. Ukazuje, že se nám podařilo navrhnout vůz, který je jednoduchý, pohodlný a intuitivní, a je navržen především tak, aby usnadňoval každodenní život. Přesně to je ambicí Citroënu: nabízet vozy, které splňují očekávání našich zákazníků a jsou věrné našemu slibu – Život v Citroënu je lepší.“

MG S5 EV

Společnost MG během akce Goodwood Festival of Speed oficiálně převzala ocenění AutoBest „Nejlepší dostupná technická výbava automobilu v Evropě 2026“ pro nový vůz MG S5 EV. Trofej osobně předal předseda a zakladatel organizace AutoBest Dan Vardie prezidentovi MG Motor Central & Eastern Europe Elbertu Guo.

Elbert Guo, prezident společnosti MG Motor Central & Eastern Europe, uvedl: „Toto uznání pro vůz MG S5 EV odráží odhodlání našich globálních týmů vyvíjet vozidla, která kombinují pokročilé technologie, inteligentní inženýrství a výjimečnou hodnotu pro evropské zákazníky.“

Foto:
AutoBest



Renault oficiálně převzal ocenění Best Buy Car of Europe 2026

Renault během zvláštního ceremoniálu, který se konal v areálu Roland-Garros v Paříži, oficiálně převzal trofej pro Renault 4 E-Tec jako vítěze prestižního titulu AutoBest Conquest Award „Best Buy Car of Europe 2026“.

Ceremoniál oficiálního předání trofeje „Best Buy Car of Europe 2026“ pro Renault 4 E-Tec se konal ve výjimečném prostředí, které podtrhuje význam ocenění vzhledem k tomu, že Renault letos působil jako prémiový partner tenisového Grand Slamu Roland-Garros. Místo předávání ceny AutoBest tak poskytlo symbolické a velmi viditelné místo pro oslavu nejvýznamnějšího uznání evropského motoristického průmyslu.

Trofej předal Fabrice Cambolive, řediteli pro růst skupiny Renault a generálnímu řediteli značky Renault, zakladateli a předsedovi AutoBest Dan Vardie jménem poroty AutoBest zastupující 32 evropských zemí.

Renault 4 se stal vůbec prvním vítězem nově spuštěné soutěže AutoBest Conquest 2026, inovativní platformy, která transformovala tradiční proces udělování automobilových cen spojením hlasů profesionálních automobilových novinářů s hlasy veřejnosti z celé Evropy.

„Toto uznání je obzvláště významné, protože odráží jak úsudek

automobilových expertů, tak i volbu veřejnosti. Je to velké uznání mnoha silných stránek Renaultu 4 E-Tech electric: elektromobilu navrženého pro potřeby každodenního života, který kombinuje všestrannost, praktičnost, konektivitu a emocionální design inspirovaný ikonickým modelem. Moderní a dostupné vozidlo, které si již získává zákazníky a stává se jedničkou mezi elektrickými vozy ka-

tegorie B-SUV ve Francii v segmentu, který teprve začíná svůj přechod k elektrifikaci. Toto ocenění je také poctou vášni a nasazení všech týmů Renaultu, které tento projekt uvedly do života. A příběh teprve začíná Renault 4 pokračuje ve své cestě k tomu, aby byla elektrická mobilita stále žádanější a dostupnější,“ uvedl u příležitosti slavnostního předávání cen Fabrice Cambolive, generální ředitel značky Renault a ředitel pro růst skupiny Renault.

První ročník akce AutoBest Conquest 2026 představil zcela nový formát. Po mimořádné odezvě, kterou vyvolal první ročník, již probíhají přípravy na další vývojovou fázi.

Foto:
AutoBest



Premiéry na Legendách

Velký motoristický svátek na Výstavišti Praha Holešovice nabídl spoustu krásných vozidel a zábavy pro celé rodiny za nádherného počasí.



Česká premiéra elektromobilu Škoda Epiq

Tak, jak je v posledních letech obvyklé, Legendy vedle mnoha unikátních a historických vozidel vytvořily prostor i pro několik domácích výstavních premiér důležitých nových modelů.

Škoda Auto poprvé české veřejnosti ukázala nový elektromobil – malý crossover Epiq, který se bude vyrábět ve španělském závodě Volkswagenu. Epiq je navržen pro jednoduché každodenní použití.

K vidění byly také další aktuální modely mladoboleslavské automobilky a několik vzácných exemplářů ze sbírek Škoda Muzea. V rámci připomínky 125 let Škoda Motorsport se představily slavné závodní a soutěžní speciály z historie i současné vozy Škoda pro rallye.

Stejný základ jako Škoda Epiq, ale úplně jiné pojetí, má i Cupra Raval, malý městský elektromobil s rebelským charakterem rovněž představený v české výstavní premiéře. Cupra kromě toho poprvé ukazuje veřejnosti i vrcholný model Formentor VZ5.

Čínská značka Leapmotor během necelého roku působení na českém trhu systematicky rozšiřuje svou modelovou nabídku elektromobilů i verzí s prodlužovačem dojezdu REEV. Úplnou novinkou, vystavenou poprvé na Legendách, je kompaktní hatchback s elektrickým pohonem Leapmotor B05 dlouhý 4430 mm, který zde měl svoji tuzemskou premiéru jen pár týdnů po evropské premiéře na autosalonu v Poznani. Leapmotor B05 se už zanedlouho objeví i u českých pro-

dejců s příznivou cenovou nabídkou začínající na 620 000 Kč.

Alpine A390 je plně elektricky poháněný pětimístný sportovní fastback značky kombinující sportovní charakter značky s praktičností rodinného automobilu připravený oslovit i firemní zákazníky. V České republice se nabízí za cenu od 1 700 000 Kč.

Audi představilo dvě novinky z produkce Audi sport – exkluzivní verzi RS 3 Competition Limited s pětiválcovým turbomotorem a vrcholnou variantu RS 5 kombinující vysoký výkon a špičkovou techniku pohonu všech kol.

Čínský BYD se představil jednou z největších expozic s ukázkou kompletní modelové řady dostupné na českém trhu s čistě elektrickým a plug-in hybridním pohonem DM-i. Součástí expozice byly dvě české premiéry vozidel, které zatím nejsou v nabídce pro náš trh – luxusní MPV Denza D9 DM-i a technicky mimořádný luxusní off-road Yangwang U8.

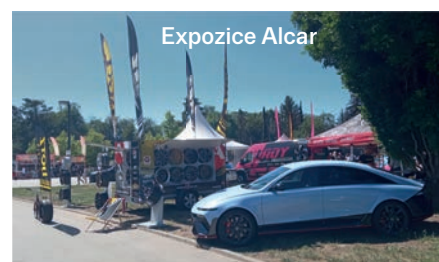
Legendy se staly místem představení nově upraveného vozu pro nadcházející Dakar Classic Rally 2027. Po roční pauze pro důležité úpravy na vozidle se vrací unikátní česká „kachna“ Citroën 2CV se dvěma dvouválcovými motory a s ní i Bára Holická a Lucka Engová.

V divácky atraktivní expozici superaut se v české premiéře představil i supersport Pagani Utopia Roadster.

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



Porsche RS Spyder



Expozice Alcar



Alpine doplňuje nabídku o třetí model – elektrické SUV A390



Jednou z největších atrakcí byly vozy Pagani v čele s modelem Utopia Spyder



Když ještě Jaguar dělal auta...



Cupra Raval je malý elektromobil se stejným základem jako Škoda Epiq



Takto vypadala budoucnost v roce 2013: Volkswagen XL1 s litrovým turbodieselem



Traktory značky Svoboda



Bára Holická a Lucka Engová připravují na Rally Dakar 2027 výrazně modernizovanou dvumotorovou „kachnu“ Duckar



Leapmotor uvedl kompaktní hatchback s elektrickým pohonem Leapmotor B05



Traktory Zetor

Mercedes kraloval Legendám

Tak jako každý rok i letos připravila dominantní expozici značka Mercedes-Benz. Ta si zde připomenula výročí 140 let od podání patentu na motorový vůz jedním ze zakladatelů značky Carlem Benzem.



Mercedes-Benz GLS



Mercedes-Benz GLE kupé

Mercedes poprvé na jednom místě představil kompletní nabídku svých SUV ale i držitele ocenění Evropské auto roku 2026 model CLA a nejoblíbenější model na českém trhu GLC.

Mercedes pro tuto příležitost připravil několik novinek a výjimečných modelů. Patří mezi ně české premiéry vozů GLE a rodinného SUV GLS. Nové GLE Coupé, které se v prodeji

objeví koncem roku, je výkonnější a vybavené vyspělými technologiemi.

Nový GLS stejně jako třída S mezi SUV představuje moderní vizi luxusu, komfortu a digitální inteligence. Tato stálice českého trhu nabídne i spalovací motory včetně turbodieselu. K vidění byla i modernizovaná podoba třídy S.

U inovovaného EQS přináší Mercedes-Benz jako první německý výrobce automobilů technologii steer-by-wire do sériově vyráběného vozu.

Mercedes také předvedl doplňky pro individualizaci vozů z nabídky programu Mercedes Manufaktur s exkluzivními barvami a materiály.

Tak jako každý rok návštěvníkům nabídli pohled do bohaté historie členové Mercedes-Benz Clubu ČR.

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



Mercedes-Benz třída S



Z nabídky programu Mercedes Manufaktur

„To, co dělají, dělají perfektně.“

Mewa.
Pracovní oděvy s kompletním servisem.

Zjistěte více na mewa.cz/kompletni-servis



Se silným partnerem po svém boku mám všechny trumfy.



Mercedes-Benz
Originální díly



Rychlá
dostupnost



Osobní
kontakt

PARTSpro+ nabízí komplexní podporu při nákupu náhradních dílů – od řešení individuálních požadavků až po online platformu B2B Connect. Váš partner PARTSpro+ je vám vždy po boku: kompetentně, spolehlivě a s expresním doručením až dvakrát denně. Od profesionálů pro profesionály.

Více informací získáte naskenováním QR kódu.

