

Autoservis & mobilita

www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

Mají velké autosalony a veletrhy budoucnost?

CO PROZRADÍ
KAPKA OLEJE

ALKOZÁMEK
DO NOVÝCH AUT

PŘÍPRAVA
NA ZIMNÍ CESTY

Dvě kombi na platformě MQB

Rozhovor: Luca de Meo





VAŠE ÚŽASNÁ CESTA

SNADNÁ JÍZDA NA SNĚHU I SNĚHOVÉ BŘEČCE

Zimní pneumatika **Nokian Snowproof**, od vynálezce zimní pneumatiky, je zrozená v severské zimě, ale na evropských silnicích je jako doma. Skandinávská bezpečnost ve všech zimních podmínkách.

NOKIANTYRES.CZ



AUTOSERVIS & MOBILITA
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ,
AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

www.autoservismagazin.cz

GYDAL

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

ŠÉFREDAKTOR

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

OBCHOD

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

GRAFICKÉ ZPRACOVÁNÍ

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

TISK

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

DISTRIBUCE

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

MK 60414/2020 OMA
ISSN 2695-0448



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

Co nám opravdu chybí

Zmédií se na nás neustále valí informace o tom, co není dostupné a hned tak ani nebude. Nedostatek dřeva automobilový průmysl moc netrápil, i když se tím mnozí výrobci a logistické firmy dostali do svízelné situace kvůli chybějícím obalům. Chybějící kontejnery pro dodávky zboží z Asie už jsou nepříjemnější. Když náhle začaly chybět polovodičové čipy, paradoxně především ty jednodušší, nicméně nenahraditelné, zasáhlo to automobilový průmysl víc než pandemie. Přitom zlepšení situace stále není v dohledu.

Do toho přišlo varování, že se zastavily dodávky hořčíku z Číny, což znamená hrozbu nedostatku hliníkových slitin a oceli. Nyní se přidávají obavy, že pro elektromobilní revoluci nebude dost lithia, kobaltu, niklu, mědi ale především vzácných kovů. V tichosti se zatím přehlížejí obavy některých odborníků, že hrozí kritický nedostatek kaučuku, a tedy i pryže pro pneumatiky a další důležité výrobky.

V tomto přívalu katastrofických varování se nicméně zapomíná na ten nejzásadnější nedostatek, jemuž už delší dobu čelíme a budeme se s ním potýkat i do budoucna. Je to kritický nedostatek lidí. Tedy – ono lidí je celkem hodně, ale chybějící ti nejpůvodnější, jako třeba zdravotnický personál nebo řidiči. Chybějí i pracovníci v náročné technické výrobě. Pro firmy, které věří, že se už brzy vrátí produkce a doprava na předpandemickou úroveň, je proto nejdůležitější udržet si zkušené zaměstnance za každou cenu, protože za ty se náhoda bude hledat jen těžko.

Hloupé úvahy o tom, že bychom mohli do České republiky získat z Tchaj-wanu výrobu čipů, pokud pomineme složitost a investiční náročnost vybudování takové továrny, nepočítají s tím, že pro ni neseženeme

potřebné specialisty. Podobně úsilí o vybudování gigatovárny na vysokonapěťové trakční akumulátory pro elektromobily nepočítá s tím, že pro takovou výrobu nelze jen střílet od boku kolik nám přinese pracovních míst, protože pro tato místa nemáme dostatek patřičně vzdělaných pracovníků.

Podobně naivní jsou prohlášení o potřebě posilovat technický vývoj. Po letech likvidace technického vzdělávání a pohrdání technickými vědomostmi, počínaje solidní úrovní znalostí matematiky, prostě nemáme dost zkušených inženýrů pro nové projekty. Budme proto rádi alespoň za ty projekty, které úspěšně běží, a podporujme ty firmy, které se o ně zaslouhují.

Pokud nám opravdu záleží na úspěšné budoucnosti, pak nepřemýšlejme o investicích do výstavby továren na čipy, ale investujme do technického školství na všech úrovních a podporujme veřejně zajímavé projekty, jako jsou Tatra do škol nebo stavba studentského auta snů ve Škodě Auto.

Dnes, kdy už ani IT není snem mládeže, protože tím je práce pro stát či nejrůznější neziskové organizace, je podpora a propagace technického vzdělávání v zájmu nás všech.

Vladimír Rybecký,
šéfredaktor



/ **AKTUALITY**

- 4 Stalo se...
- 8 Také Česká republika směřuje k elektromobilitě
- 10 Netradiční veletrh ve zvláštní době
- 12 Koncern VW ocenil vývojáře společnosti Škoda Auto
- 13 Obecný postoj FIGIEFA k distribučním dohodám

/ **AUTOSERVIS + AFTERMARKET**

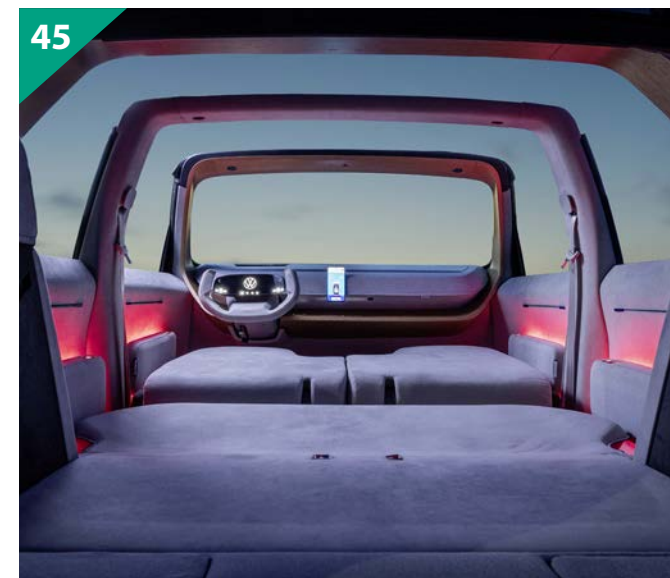
- 16 Stalo se...
- 18 Alkozámek do nových aut
- 20 Prémiové pneumatiky Nokian Tyres
- 22 Alcar představil novinky od značek Dezent a Dotz
- 24 V MEWA tvoří lidé a stroje sehraný tým
- 25 Značkový katalog MEWA 2021/2022
- 26 GAP pojištění: Vše, co by o něm měl vědět každý dealer vozů
- 28 Shell představuje uhlíkově neutrální řešení pro své zákazníky
- 30 Test motoru MOTORcheckUP
- 32 Zvýšení konkurenceschopnosti víceznačkových servisů

/ **AUTODOPRAVA**

- 34 Stalo se...
- 36 Škoda Octavia Combi iV PHEV – Šetřit není levné
- 37 Volkswagen Golf Variant R-Line – 1,5 eTSI Velkoobjemové pohodlí
- 38 Ford předvedl originální přestavby užitkových vozů
- 40 Efektivní pneumatiky Goodyear FuelMax Endurance

/ **CESTY MOBILITY**

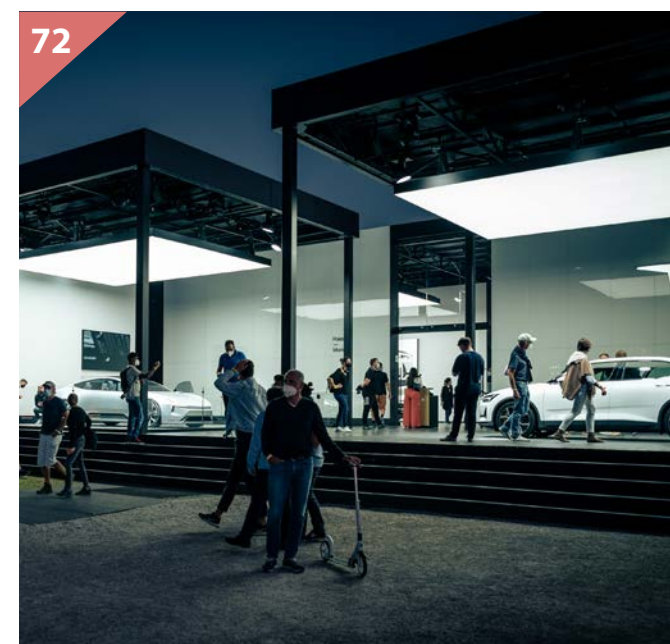
- 42 Stalo se...
- 44 Originální řešení elektromobility
- 45 Malé elektroauto závislé na chytrém telefonu
- 46 Svérázné představy o elektromobilech
- 48 Budování tankovací infrastruktury se rozbíhá i v ČR
- 49 Biometan dostupným řešením čisté mobility
- 50 Car Cost Index společnosti LeasePlan za rok 2021

/ **TECHNICKÉ INOVACE**

- 52 Stalo se...
- 54 Bosch zvyšuje bezpečnost řidiče a provozu na silnici
- 56 Auto se stane digitální platformou v ekosystému přístrojů
- 58 Aktualizace elektromobilů systémem OTA
- 60 Ekologické materiály ve vozech Škoda
- 61 NimBee přichází se službou mobilního dobíjení

/ **REPORTÁŽE**

- 62 Stalo se...
- 64 Organizace AutoBest oslavila 20. ročník udílení cen
- 68 Koupit můžete skoro všechno ale ne zkušenosti
- 72 Navenek nadšení ale ve skutečnosti rozpaky
- 75 Barcelona dala autosalonům naději
- 76 Porsche Česká republika slaví 30 let na trhu
- 78 Continental slaví 150 let
- 80 Další žákovský vůz Škoda dostává konkrétní podobu



Stalo se...

KONFERENCE DODAVATELŮ

Tři stovky hostů z devíti zemí se v Olomouci sešly na čtvrtém ročníku konferenci CEE Automotive Supply Chain 2021, kterou uspořádalo Sdružení automobilového průmyslu ČR ve spolupráci s dalšími partnery. Viceprezident Sdružení automobilového průmyslu a generální manažer Toyota Motor Manufacturing Czech Republic Robert Kiml v úvodu konstatoval: „Pandemii zvládl autoprůmysl velmi dobře. Bohužel současná „čipová“ krize je ještě výraznější. Na druhou stranu ale každá krize vedla ke zvýšení efektivity automobilového průmyslu, otevřela nové možnosti, našla nové způsoby jak krizovým momentům předcházet a vygenerovala nové technologie. Pevně věřím, že i ta současná nám pomůže zvýšit efektivitu a posílí naše vzájemné vztahy.“ Rámec většiny debat tvořila připravovaná legislativa dekarbonizace dopravy a průmyslu, ale také změna v zákaznických preferencích a chápání mobility jako takové. Diskutující z řad zástupců automobilek i dodavatelů se shodovali na tom, že krize paradoxně přináší zlepšení komunikace směrem od velkých výrobců až do nižších pater dodavatelského řetězce, vytváří tlak na efektivitu a flexibilitu, a nutí dodavatelské firmy k rozložení rizika diverzifikací portfolia i mimo automobilový průmysl.



AKCIONÁŘI DAIMLERU SCHVÁLILI ROZDĚLENÍ

Akcionáři Daimleru schválili vyčlenění divize nákladních vozidel do nové samostatné společnosti. Z divize Daimler Trucks & Buses se stane největší výrobce nákladních vozidel na světě Daimler Truck Holdings. Výrobce luxusních automobilů bude přejmenován na Mercedes-Benz Group AG, což bude odrážet jeho zaměření na obchod s automobily a lehkými užitkovými vozidly. Obě společnosti budou nadále jako ochrannou známku používat tříčipovou hvězdu. „Osobní a nákladní

automobily mají různé zákazníky. Zajistíme tak stávající pracovní místa a vytvoříme nová,“ zdůraznil generální ředitel Daimleru Ola Källenius a dodal, že osobní auta se jasně vydávají na cestu k elektrické budoucnosti s akumulátory, zatímco u nákladních vozidel, jejichž větší hmotnost představuje pro plně elektrické řešení problém, by měly hrát rozhodující roli vodíkové palivové články.



DIRECT KOUPIJEDNO Z NEJVĚTŠÍCH AUTOCENTER V PRAZE

Koupí servisu Autotrio Praha v Modřanech letos v dubnu Direct pojišťovna jako Direct auto vstoupila do světa autoslužeb. Nyní Direct auto v hlavním městě přidal další autocentrum – NH Car na Strahově. „Jedná se o jednoho z největších autorizovaných prodejců a servisů v Praze, který je na trhu už téměř 30 let. Dlouhodobě chceme mít naše centra rozmístěná po celé České republice, aby je mohl využívat každý z našich více než 450 000 klientů. Zatím jsme ale na začátku a je před námi velký kus práce,“ říká Pavel Řehák, zakladatel Direct family, skupiny firem kolem Direct pojišťovny. Celá skupina má obrát ve výši více než 5 miliard korun a obsluhuje 450 000 zákazníků. Skupinu vlastní VIGO Investments v čele s Pavlem Řehákem.



NOVÁ FIRMA ZETOR DEFENCE

Nová firma Zetor Defence je společný podnik společnosti Zetor Engineering a holdingu Skupina. Jejím cílem je prosadit se s novou řadou obrněných terénních automobilů tradiční značky Zetor. Předsedou představenstva Zetor Defence byl zvolen bývalý náčelník Generálního štábu AČR, armádní generál v. v. Josef Bečvář, který zastává funkci prezidenta společnosti Glomex Military Supplies, patřící do holdingu Skupina. „Začali jsme vývojem obrněného vozidla Zetor Gerlach 4x4. V současné době máme za sebou potřebné certifikace a vozidlo je připravené do sériové výroby. Abychom s našimi výrobky uspěli na trhu, potřebovali jsme najít partnera se zkušenostmi z oblasti integrace obranných systémů, který by navíc byl schopným marketérem a obchodním stratégem. Takového jsme našli v holdingu Skupina,“ řekl generální ředitel Zetor Engineering Filip Šoka.



PROJEKT CARTRAX CHCE ZMĚNIT TRH S OJETINAMI

V České republice vznikla největší platforma na prověrku ojetých vozů CarTrax. Nabízí nezávislou fyzickou i online kontrolu vozidla v 340 partnerských servisech CarTrax Pointech. Odbornou prohlídku zajišťuje síť servisních partnerů společnosti LKQ CZ, která na českém trhu provozuje síť nezávislých autoservisů pod značkami Auto Kelly Autoservis a Partner Elit. Součástí odborné prohlídky vozidla je fyzická kontrola více než 250 položek, včetně měření tloušťky laku a napojení na servisní diagnostiku, i kompletní prověření servisní historie vozu v mezinárodním systému car-

Vertical. Ten prověří stav ujetých kilometrů, zda nejde o odcizené vozidlo, případně jeho minulý prodej včetně uvedení prodejní ceny a fotografií. V systému se také prověřují případné havárie vozu.



DRUHÁ PROVOZOVNA RENOCAR V BRNĚ

Spoločnost Renocar v Brně otevřela nové servisní centrum pro vozy BMW a Mini. Jde o její čtvrtou pobočku po Brně-Slatině v Řipské ulici, Čestlicích u Prahy a Kongresovém centru v Praze na Vyšehradě. V novém centru budou připraveny veškeré služby pro stávající i budoucí majitele vozů obou značek. Tým 15 vyškolených zaměstnanců je připraven poskytnout služby zákazníkům na úrovni prémiových standardů. K dispozici i nabídka ojetých vozů, včetně automobilů z programu BMW Premium Selection a Mini Next.



POJIŠŤOVNA FORTEGRA EUROPE ZALOŽILA ČESKOU POBOČKU

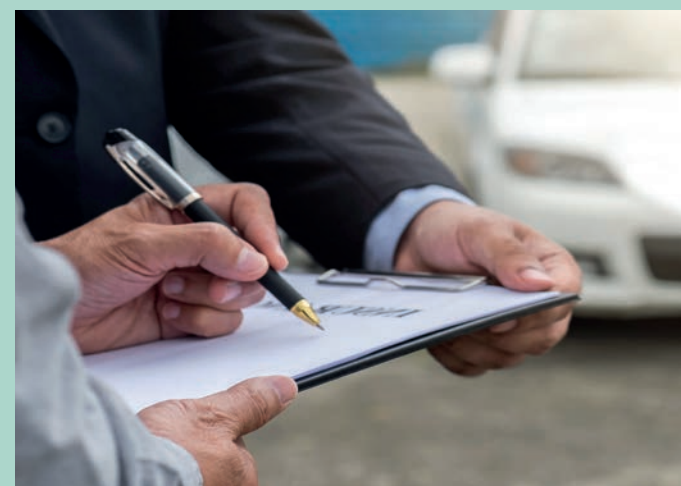
Fortegra Europe Insurance Company, mezinárodně uznávaný specializovaný pojistitel, jenž je součástí Tiptree Inc., oznámil registraci pobočky v České republice se sídlem v Praze. Její založení dále posílí postavení Fortegry na evropském trhu. Fortegra si vybrala Prahu pro její strategickou polohu v srdci Evropy a blízkost jejímu administrátorovi ve střední a východní Evropě, skupině DEFEND INSURANCE GROUP, která rovněž sídlí v Praze. Pobočku povede Andrew Quirke, který má více než 25 let zkušeností v oblasti automobilového pojištění v pěti zemích. Quirke je spoluzakladatelem DEFEND INSURANCE GROUP, kterou od roku 2019 Fortegra vlastní. Založení nové pobočky podtrhuje trvalou důvěru Fortegry v dlouhodobý růstový potenciál střední a východní Evropy. Česká pobočka podpoří celkový růst díky poskytování inovativních, flexibilních a prozákaznických produktů a služeb, které jsou charakteristickým znakem úspěchu DEFEND.



k dlouhodobým zárukám a stále důležitějšími se stávají elektrické a jiné alternativní formy pohonu. CarGarantie proto nabízí moderní specializované produkty, které tyto požadavky zohledňují.

FLIXBUS KOUPILO GREYHOUND

Německá společnost FlixBus, která vlastní FlixBus i FlixTrain, výrazně rozšířila svou přítomnost za Atlantikem koupí největší a nejznámější americké autobusové společnosti Greyhound. First Group, vlastník Greyhoundu se sídlem ve Skotsku, se dohodl na podmínkách s Neptune Holding, kontrolovaným FlixBusem, že Greyhound bude nyní fungovat jako dceřiná společnost FlixBus, která má sídlo v Mnichově. FlixBus uvádí, že akvizice je důležitým krokem v její vizi poskytovat spotřebitelům snadno použitelné, cenově dostupné a ekologické cestování. FlixBus je největší evropskou společností pro meziměstskou autobusovou dopravu. Její síť FlixBus Global obsluhuje více než 2500 destinací ve 36 zemích mimo USA, zatímco Greyhound spojuje 2400 destinací po celé Severní Americe.



50 LET SPOLEČNOSTI CARGARANTIE

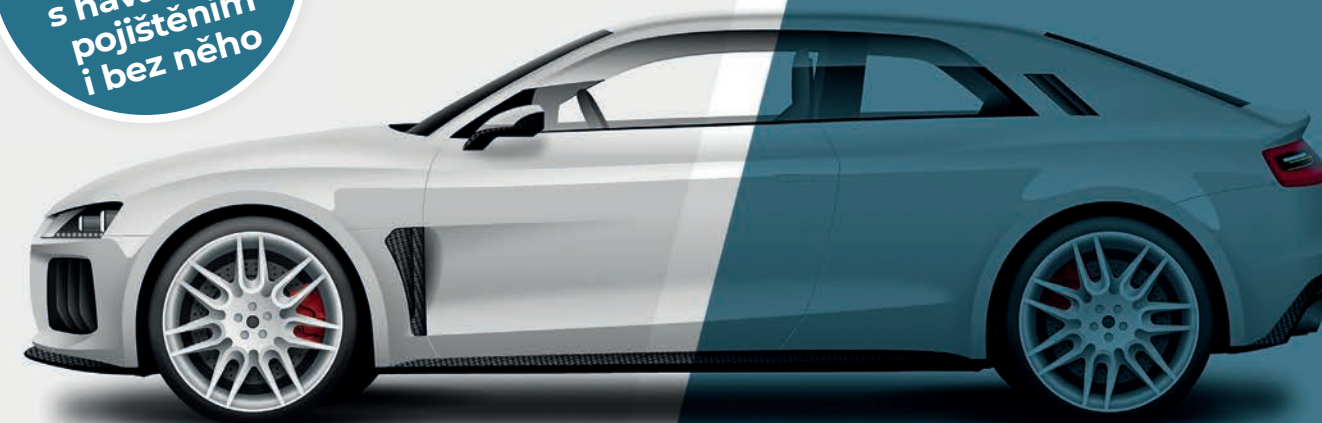
Od svého založení v roce 1971 se společnost CG Car-Garantie Versicherungs-AG stala jedním z předních odborníků v oblasti záručních a věrnostních programů v celé Evropě. Výrobci, dovozci a prodejci motorových vozidel v 19 zemích se spoléhají na dlouholeté zkušenosti a odborné služby společnosti CarGarantie. Jako průkopník CarGarantie se hrála klíčovou roli při formování evropského trhu ve vývoji záručních produktů. Na českém trhu působí společnost CarGarantie od roku 2000 a slovenském od roku 2006. S CarGarantie úzce spolupracuje mnoho předních výrobců a dovozců v různých evropských zemích – celkem více než 40 firem. Aktuální trend stále více směřuje

DEFEND Gap

Pojištění DEFEND Gap



Garance původní ceny vozidla až 5 let



Havarijní pojištění →

← DEFEND Gap

Nabídněte svým zákazníkům ochranu před ztrátou hodnoty vozidla v případě totální škody či krádeže.

www.DEFENDINSURANCE.eu

Experience More...



DEFEND INSURANCE
A FORTEGRA COMPANY

Také Česká republika směřuje k elektromobilitě

Závod na výrobu článků pro akumulátory elektromobilů ve východní Evropě má plánovaný start produkce v roce 2027. Česká republika usiluje o získání tohoto závodu, ale ve hře jsou také Polsko, Maďarsko a Slovensko. Nedávná návštěva generálního ředitele VW očekávané rozhodnutí nepřinesla.

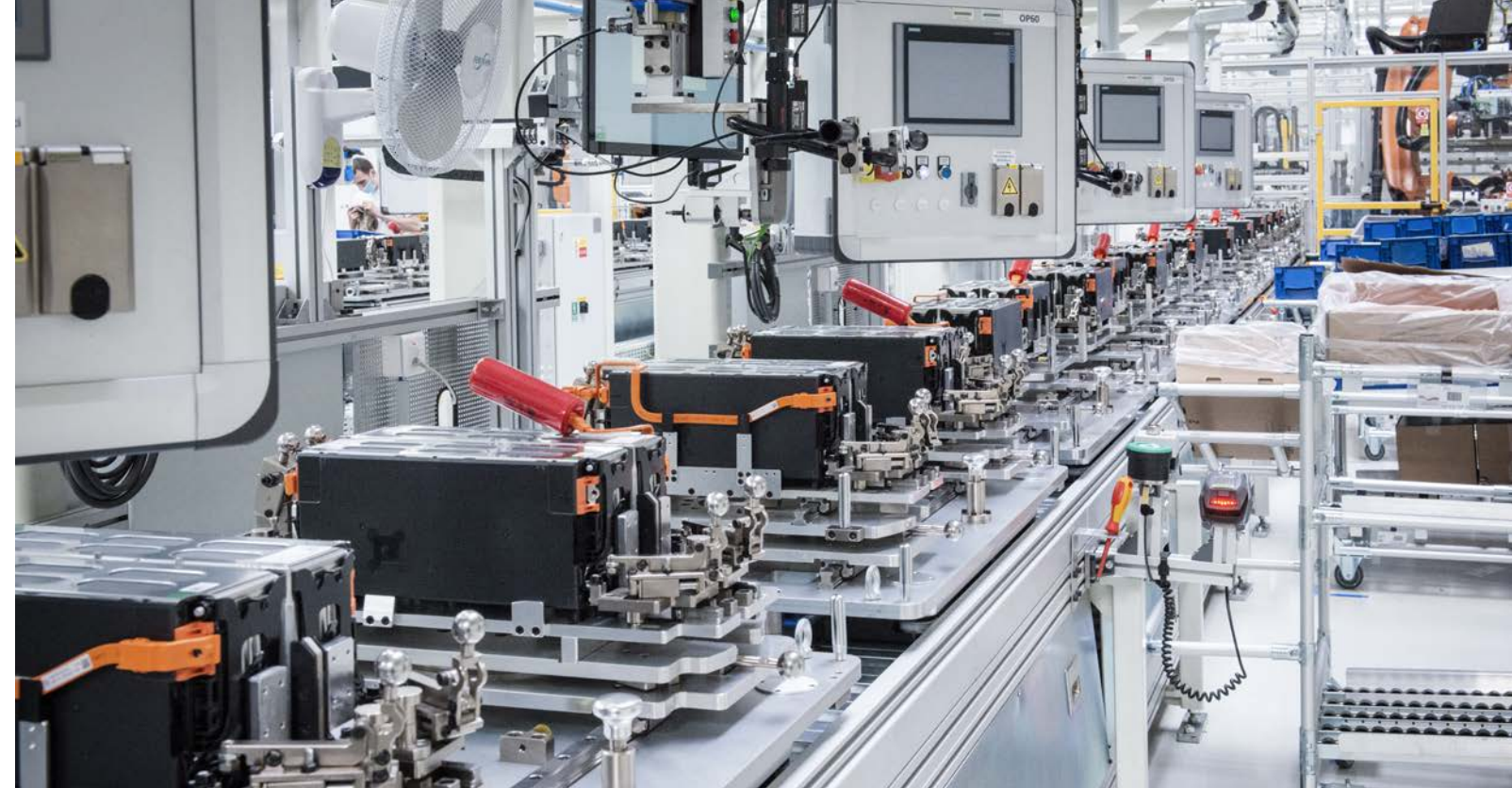
Volkswagen počátkem letošního roku nastínil plány na výstavbu šesti velkých továren na akumulátory (tzv. gigatováren) v Evropě do konce tohoto desetiletí. Volkswagen už v současné době provozuje továrnu na akumulátory v německém Salzgitteru. Ta bude do roku 2025 přestavěna

na nové unifikované články. V roce 2023 zahájí výrobu továrna Northvolt Ett ve švédském městě Skellefteå. Třetí továrna byla na základě příslibu španělské vlády o masivní podpoře elektromobility v zemi příslibena Španělsku. O získání další, která má být uvedena do provozu v roce 2027, se ucházejí Maďarsko, Polsko, Slovensko a Česká republika.

Jednání na vysoké úrovni

Generální ředitel společnosti Volkswagen Herbert Diess a člen představenstva odpovědný za technologie Thomas Schmall navštívili Českou republiku aby v doprovodu předsedy představenstva společnosti Škoda Auto Thomase Schäfera jednali s místopředsedou vlády České republiky

Při své návštěvě České republiky se Herbert Diess sešel s místopředsedou vlády, ministrem průmyslu a obchodu a ministrem dopravy Karlem Havlíčkem a předsedou představenstva společnosti Škoda Auto Thomasem Schäferem



Výroba akumulátorů v Mladé Boleslavi pro plug-in hybridní vozy Škoda iV

a ministrem průmyslu a obchodu a ministrem dopravy Karlem Havlíčkem o budoucí orientaci tuzemského automobilového průmyslu a seznámili se se strategií elektrifikace země s ohledem na rozvoj elektromobility.

Výsledkem jednání je slib české strany podpořit výstavbu tisíců dobíjecích míst. Ovšem rozhodnutí o umístění gigatovárny v České republice přesto nebylo dosaženo. Ve Španělsku vláda k obdobnému závazku ještě přidala příslib státních dotací na koupi elektromobilů, ale k tomu se končící česká vláda nezávázala.

„Předpokládalo se, že rozhodnutí o umístění gigatovárny padne do konce roku, ale nyní se odsouvá do poloviny roku 2022, a to nejen ohledně České republiky,“ řekl po jednání agentuře Reuters český místopředseda vlády Karel Havlíček.

O místě pro čtvrtý závod má být definitivně rozhodnuto v prvních šesti měsících roku 2022. „Jak víte, pro toto rozhodnutí je třeba vzít v úvahu příslušné podmínky země, ekonomické prostředí, strategii e-mobility a rámcem dotací,“ uvedl mluvčí Volkswagenu.

V současné době už se v Mladé Boleslavi vyrábějí vysokonapěťové akumulátory pro plug in-hybridní modely Superb iV a Octavia iV

i pro modely dalších koncernových značek. Začátkem příštího roku se v Mladé Boleslavi rozjede také produkce akumulátorů MEB pro model Enyaq iV. Škoda Auto navíc společně se svými partnery v České republice pracuje na vybudování stabilní dodavatelské struktury pro elektromobilitu.

Příslib budování sítě dobíjecích stanic

Místopředseda vlády a ministr obchodu a průmyslu a ministr dopravy Karel Havlíček, předseda představenstva skupiny ČEZ Daniel Beneš a člen představenstva společnosti Škoda Auto za oblast prodeje a marketingu Martin Jahn podepsali dohodu o společném záměru vybudovat v České republice do roku 2025 několik tisíc dobíjecích bodů pro elektromobily. Dobíjecí stanice mají být zřízeny na nádražích a podél hlavních silničních tahů a budou napájeny uhlíkově neutrální elektřinou od společnosti ČEZ. Rozmístění dobíjecích stanic bude určeno ve spolupráci se společnostmi Škoda Auto a koncernovou dceřinou společností pro řešení otázek dobíjení Elli. Rozhodovat se bude mimo jiné i podle dat o nejméně frekventovanějších silničních tazích.

Memorandum o podpoře elektromobility

Podle prognóz má do roku 2030 jezdit v České republice až 500 000 elektromobilů. Takový počet vyžaduje odpovídající síť nabíjecích stanic, kterých má být až 35 000. Mezi nimi mají převážovat rychlonabíjecí místa.

Ministr dopravy a ministr průmyslu a obchodu Karel Havlíček společně s Ředitelstvím silnic a dálnic, Správou železnic, Ředitelstvím vodních cest a se společnostmi Škoda Auto a ČEZ podepsali „Memorandum o spolupráci v rozvoji elektromobility v České republice“. Slibuje více nabíječek pro elektromobily a podporu Čisté mobility.

„S podporou čisté mobility počítáme i v Národním plánu obnovy (NPO). Alokováno je na něj 4,8 miliardy Kč. Nejprve budou moci žádat podnikatelé, vyčleněno je 940 milionů pro nákup vozidel a 300 milionů korun na dobíjecí stanice. Majitelé domů budou moci žádat o dotace na pořízení dobíjecích stanic, pro ně je vyčleněno 144 milionů Kč. Pro obce a kraje je v NPO připraveno 600 milionů Kč,“ uvedla náměstkyně ministra průmyslu a obchodu Silvana Jirotková.

Text: Vladimír Rybecký
Foto: Škoda Auto



Netradiční veletrh ve zvláštní době

Dojmy z veletrhu Automechanika Frankfurt 2021. Bylo to jiné, ale stálo za to jej navštívit.



Automechanika ve Frankfurtu a. M. je pro mne srdeční záležitost. Nejenže je mekkou všeho, co má s autooprávenstvím něco společného, ale také proto, že jsem měl šanci zúčastnit se této výstavy už před 40 roky. V roce 1981 jsem změnil trvalé bydliště do Německa a získal jsem práci u Hondy nedaleko Frankfurtu. Můj tehdejší šéf Peter Gottron nás z dílny vzal do Frankfurtu na Automechaniku a pro mne to byl svátek. Všechno bylo pro mne nové, viděl jsem do té doby jen nějaké prospekty od kamarádů kamionáků nebo synů VIP tehdejších struktur. Umíte si představit, kolik jsem tam těch prospektů nasbíral? Kolegové se mi smáli – k čemu mi to bude, když je toho všude plno.



Od té doby jsem nikdy výstavu nevynechal. Věděl jsem, že časy se mění a nic nemůže zůstat tak jak to je. Přesto jsem si v roce 2018 nepomyslel, že se příští výstava bude sklášat jako hybridní, online apod.

Letošní výstava ani výstavou nebyla. Spíše se jednalo o zkušební veletrh prověřující, co všechno se dá dělat v době, kdy výstavnictví skomírá na úbytě (viz IAA Mobility v Mnichově – více na str. 72 až 74), stále není prostor pro aktivní vystavování, plánování a cestování.

Přesto jsem rád, že jsem tam byl. Proč? V porovnání s minulým ročníkem letos vystavovalo 388 vystavovatelů, z toho asi polovina online – v porovnání s téměř 5000 vystavovali v roce 2018. Na konci dne jsem byl stejně unaven jako vždy, nohy mě bolely s chození, v krku jsem měl sucho a den utekl jako voda. Měl jsem možnost si prohlédnout všechny stánky, popovídat si s vystavovateli a nemusel jsem tolik spěchat.

Samozřejmě zde vystavovaly velké firmy jako jsou Bosch, Bilstein, Continental, Liqui Moly, Mahle, Schaeffler, ZF a další. Nedoufal jsem, že najdu nějakého vystavovatele z České republiky nebo Slovenska, ale přesto jsem byl trochu zklamán. Poláci měli společný stánek a prezentovala je alespoň agentura, a to jsme mohli

učinit taky. Ale... Polsko zde prezentovala ještě firma, kterou jsme znali z dřívějších, kdy vlastnila aukční portál Aukro a letos si za 22 miliard korun koupila českou firmu Mall Group.

Setkání se známými dělá vždy dobře, např. s partnerskou organizací našeho sdružení SAČR, německou ZDK. Oficiální setkání mělo téma renovace historických vozidel. ZDK již několik let podporuje profesionalizaci svých členů v oblasti renovací a SAČR je nositelem tohoto konceptu v ČR.

Odjížděl jsem spokojen opět domů, v hlavě plno nových myšlenek a plánů. Další výstava je již za dveřmi a doufám, že Česká republika se zde představí v nejlepších barvách. Zapište si do diářů 13. – 17. 9. 2022. Už se těším na setkání s vámi.

Text: Milan J. Sikora, člen Správní rady SAČR
Foto: Automechanika



Koncern VW ocenil vývojáře společnosti Škoda Auto

Škoda Auto poprvé přebírá celosvětovou odpovědnost za globální platformu MQB-A0 koncernu Volkswagen. Platforma bude sloužit jako základ pro vstupní modely koncernových značek Škoda a Volkswagen pro trhy s vysokým růstovým potenciálem.

Po platformě MQB-A0-IN, kterou společnost Škoda Auto speciálně upravila pro indický trh, česká automobilka převzala odpovědnost za platformu MQB-A0 koncernu Volkswagen. Koncern Volkswagen sází na vysokou odbornost společnosti Škoda Auto v oblasti vývoje, schopnost koordinace komplexních koncernových projektů i na dlouholeté zkušenosti ve vstupních segmentech v regionech, v nichž je cena významným faktorem. Česká automobilka již v koncernu Volkswagen zodpovídá za Indii, Rusko a severní Afriku.

Globální platforma MQB-A0 se bude používat po celém světě a bude sloužit jako základ pro nové modely se spalovacími motory ve vstupních segmentech. Pozornost přitom bude zaměřena na Indii, Latinskou Ameriku, Rusko, Afriku a země Sdružení národů jihovýchodní Asie (ASEAN). Na těchto trzích se vstupním segmentům přikládá zásadní význam a zároveň skýtají velký potenciál růstu.

Začátkem června byla v závodě Chakan v indické Púně zahájena sériová výroba vozu Škoda Kushaq. Jedná se o první sériový model na bázi modulární platformy MQB-A0-IN, kterou společnost Škoda Auto speciálně

upravila pro indický trh. Druhý model, sedan Slavia, bude představen ještě letos. Tato platforma se bude používat i pro další modely značek Volkswagen a Škoda. Ve střednědobém horizontu se plánuje nabízet model Kushaq také na ostatních, rychle se rozvíjejících zemích.

V souvislosti s odpovědností za globální platformu MQB-A0 bude česká automobilka potřebovat nové vysoce kvalifikované zaměstnance, zejména v oblasti technického vývoje. Někteří do tohoto projektu přejdou z jiných pozic, z větší části se však bude jednat o nově přijaté pracovníky.

Předseda představenstva společnosti Škoda Auto Thomas Schäfer říká: „Převzetím odpovědnosti za globální platformu MQB-A0 upevníme pozici sídla společnosti Škoda

Auto coby důležité evropské lokality vývoje pro koncern.“

Předseda představenstva značky Volkswagen Ralf Brandstätter dodal: „*Díky naší strategii platform dosáhneme úspor z rozsahu, jejichž prostřednictvím budeme moci zákazníkům po celém světě nabízet moderní technologii a vysokou kvalitu za konkurenceschopné náklady. Na základě toho mohou velkoobjemové značky koncernu Volkswagen a Škoda zákazníkům rychle poskytovat produkty, které jsou v segmentu jedinečné. Škoda je optimálně připravena na to, aby v rámci koncernu Volkswagen převzala celosvětovou odpovědnost za další úspěšný vývoj globální platformy MQB-A0.*“

Člen představenstva společnosti Škoda Auto za oblast Technického vývoje Johannes Neft doplnil: „*Tým našich zaměstnanců Technického vývoje má hluboké znalosti o vstupních segmentech, což nyní zúročíme při vývoji globální platformy MQB-A0. Je to pro nás skvělé ocenění a zároveň motivace, abychom tento projekt dovedli k úspěchu.*“

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



Obecný postoj FIGIEFA k distribučním dohodám

Kromě probíhajícího hodnocení a přezkumu nařízení o blokových výjimkách pro motorová vozidla (MVBÉR), odvětvových právních předpisů umožňujících hospodářskou soutěž na trhu s automobilovými náhradními díly, pracuje Evropská komise také na budoucnosti obecnějšího nařízení o vertikálních dohodách a vertikálních pokynech známého také jako nařízení o vertikálních blokových výjimkách (VBER).

VBER poskytuje určitý počet tvrdých omezení, tj. ustanovení, kterým je třeba se v distribučních dohodách vyhnout, protože by ohrozily hospodářskou soutěž. Platnost tohoto stávajícího nařízení vyprší v květnu 2022 a Evropská komise vypracovala návrh nového právního předpisu, který by podobný rámec zachoval i v budoucnu, a zahájila veřejnou konzultaci, aby získala zpětnou vazbu od zúčastněných stran k tomuto návrhu.

V této souvislosti FIGIEFA 15. září předložila svůj příspěvek k veřejné konzultaci Evropské komise a uvítala tento návrh. Bezpečný přístav pro distribuční dohody a podrobné pokyny jsou skutečně v nejlepším zájmu



všech účastníků trhu. Zejména velkoobchodníci byli nyní zahrnuti do řady ustanovení, která chrání jejich zájmy.

Tvrdila však rovněž, že návrh VBER neodráží specifické vlastnosti distribuce náhradních dílů pro motorová vozidla ani obecně trhu s náhradními díly pro automobilový průmysl. Je proto nezbytné, aby budoucí VBER byl doplněn nástrojem, který se těmito charakteristikami zabývá, tj. nástupcem MVBÉR, jehož platnost vyprší v roce 2023. MVBÉR je rovněž přezkoumáván a FIGIEFA přispěla k veřejným konzultacím o tomto odvětvovém nástroji podrobným vstupem na začátku tohoto roku.

FIGIEFA zejména obhájí zachování a modernizaci stávajících odvětv-

vových právních předpisů a pokynů v oblasti hospodářské soutěže, jako jsou:

– Na rozdíl od MVBER neobsahuje VBER omezení pevného jádra, které podporuje, že všechny náhradní díly potřebné pro konkrétní údržbu nebo opravu jsou k dispozici nezávislému opraváři.

– VBER dostatečně nechrání dostupnost dílů přímo před dodavatelem komponent. MVBER je stále lépe navrženo tak, aby chránilo hospodářskou soutěž na trzích náhradních dílů, neboť pokrývá prodej nezávislým i autorizovaným provozovatelům na trhu s náhradními díly. Zahrnuje také vybavení garáží.

– VBER mlčí o schopnosti dodavatele komponent aplikovat vlastní logo. Naproti tomu MVBER brání výrobci vozidla v omezování schopnosti dodavatelů součástí viditelně umístit svou ochrannou známku nebo logo na dodané výrobky.

Evropská komise nyní sestavuje a studuje různé vstupy, které obdržela, a odpovídajícím způsobem doladí své konečné znění. Revidované právní předpisy by měly být přijaty v příštích měsících – a v každém případě nejpozději do konce května 2022.

Blokované (Captive) části a kódování: rostoucí problémy pro budoucí MVBER

V posledních týdnech pracovala pracovní skupina FIGIEFA zabývající



se nařízením o blokových výjimkách pro motorová vozidla (MVBER) na shromažďování dalších důkazů o uzavření trhu vyvolaném rostoucím počtem kaptivních dílů a novým použitím aktivačních kódů pro vlastní výrobci OEM pro náhradní díly.

Podle poznatků členů FIGIEFA je stále více částí vyřazeno z konkurenční působnosti a jsou v zajetí, a proto již nejsou k dispozici distributorům vzájemně závislých dílů. Souběžně s tím řada výrobců vozidel začala provádět opatření, aby instalace náhradních dílů do vozidla byla závislá na použití proprietárních aktivačních kódů. Zejména mohou umístit QR kód na náhradní díl, který sami distribuují.

Tyto dva trendy mají přímý a negativní dopad na portfolio dílů, které mohou nezávislí distributoři navrhnout svému zákazníkovi, a vedou

k přesměrování více objednávek na výrobce vozidel a jejich sítě.

Seminář členů pracovní skupiny umožní sekretariátu podpořit konkrétní podpůrné důkazy o svých návrzích na aktualizaci a modernizaci stávajícího nařízení o blokových výjimkách pro motorová vozidla, zejména s ohledem na příští veřejnou konzultaci, která se očekává koncem letošního podzimu.

Ochrana designu viditelných náhradních dílů: směrem k evropské harmonizaci?

Dne 16. července se FIGIEFA zúčastnila veřejné konzultace Evropské komise o přezkumu pravidel Evropské unie pro průmyslový design. Tento přezkum byl zahájen s cílem řešit nedostatky stávajícího rámce modernizací právního rámce a jeho přizpůsobením digitálnímu věku.

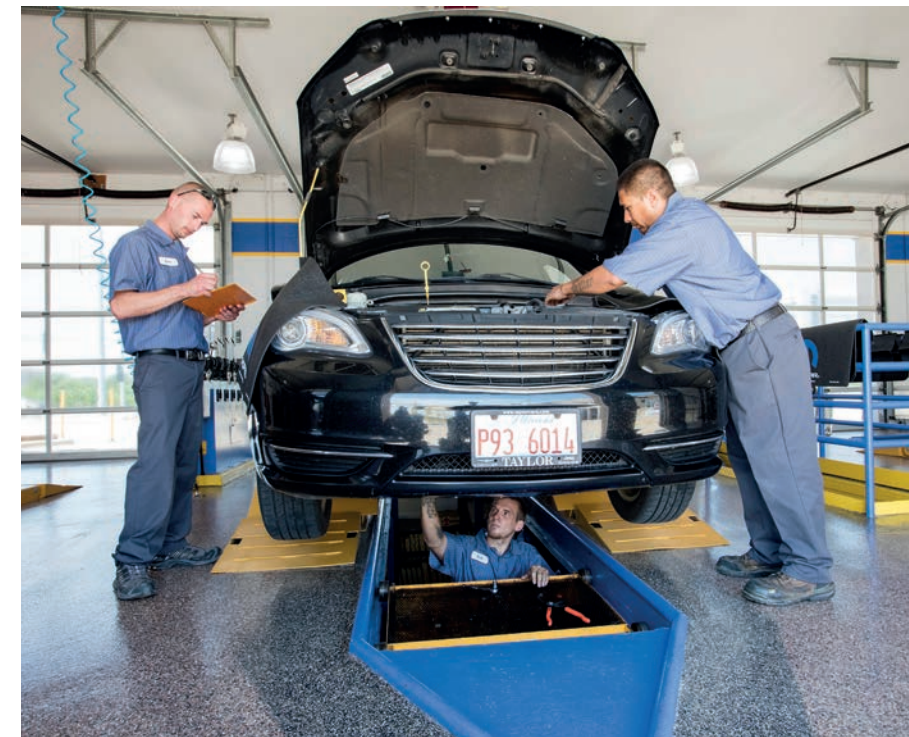
Vzhledem k tomu, že stále neexistuje celoevropský harmonizovaný režim pro konstrukční ochranu viditelných automobilových náhradních dílů (zasklení, osvětlení, části karoserie, zpětná zrcátka), vytváří právní nejistotu a omezuje konkurenceschopnost společností provozujících distribuci dílů a celého nezávislého trhu s náhradními díly. V některých zemích (zejména ve Francii a Německu) bylo nedávno dosaženo pokroku, ale stále je zapotřebí celoevropská doložka o opravách se „svobodou oprav od

prvního dne“. FIGIEFA se proto spolu s ECAR zasazovala o to, aby evropská koalice, zabývající se touto otázkou, zahrнула do evropského regulačního rámce tuto doložku o opravách.

Taková doložka správně poskytuje výrobcům plnou ochranu před konstrukcí jejich nových vozidel a v žádném případě nebrání výrobcům vozidel ve volné a spravedlivé hospodářské soutěži na trhu oprav prostřednictvím vázaných nebo nezávislých garáží a karosáren. Tato ochrana se však nevztahuje na odpovídající viditelné náhradní díly na trhu s náhradními díly. Spotřebitelé tak mohou svá vozidla opravovat, jak si přejí, a s náhradními díly podle svého výběru. Zajišťuje plné právo vyrábět, komercializovat a servisovat všechna vozidla s konkurenčními díly karoserie a vyhýbá se tím monopolům na náhradní díly.

Liberalizace viditelných náhradních dílů ve Francii

Dne 13. srpna francouzský ústavní soud potvrdil liberalizaci automobilových viditelných náhradních dílů. Toto



rozhodnutí Ústavního soudu je závěrem kampaně na obhajobu, kterou francouzský člen FIGIEFA FEDA po mnoho let prováděl vůči vládě a Parlamentu směrem k obraně zájmu nezávislé distribuce a spotřebitelů tím, že ukončí monopol výrobců na trhu s viditelnými díly.

Po několika komplikacích bylo ustanovení nakonec zařazeno začátkem tohoto roku do návrhu zákona o klimatu a odolnosti senátním pozměňovacím návrhem. Tento pozměňovací návrh provádí dvojí změnu zákona o designu a autorském právu, jak FEDA již dlouho požaduje. Právě tento článek ústavní rada potvrdila.

V důsledku toho jsou u nově typově schválených vozidel zasklívací části plně liberalizovány, protože zákon byl oficiálně zveřejněn 24. srpna. Pokud jde o další viditelné části (zrcadla, optika, karoserie), budou od 1. ledna 2023 liberalizovány i ty, které vyrobili výrobci

originálního vybavení. Ostatní výrobci vybavení budou moci tyto díly vyrábět a obchodovat po uplynutí 10 let ode dne registrace návrhu dílu. Dnes je toto období 25 let, což odpovídá téměř úplnému monopolu pro výrobce.

Tato změna francouzských právních předpisů je důležitým krokem vpřed pro nezávislý automobilový trh s náhradními díly v Evropě, neboť Francie se proti těmto opatřením na evropské úrovni dlouhodobě staví. Doufejme, že otevře cestu k budoucí evropské harmonizaci s cílem vytvořit v celé Evropě a co nejdříve úplnou liberalizaci celého trhu s náhradními díly na příkladu toho, co již existuje ve velkém počtu členských států.

Text: SISA
Foto: Automechanika, KFZ, Newspress a PR Newswire



SDRUŽENÍ
IMPORTÉRŮ A VÝROBCŮ SOUČÁSTÍ
AUTOMOBILŮ A SERVISNÍ TECHNIKY



Stalo se...

SISA VYDALA ROČENKU 2021

Sdružení importérů a výrobců součástí automobilů a servisní techniky SISA vydalo Ročenku 2021. Přináší základní informace o činnosti Sdružení a v katalogové formě přehled o všech jeho členech, jejich činnosti a nabídce, včetně veškerých kontaktů. K tomu přidává informace o současném vývoji v jednání o budoucnosti blokové výjimky vč. opravárenské doložky a možnosti přístupu k datům ve vozidlech pro nezávislé autoservisy. Tato jednání vede asociace FIGIEFA, jejímž je SISA členem. Ročenku 2021 lze objednat v pdf formě na sisa@sisa.cz.



ÚSPORA ČASU DÍKY MULTIPROGRAMOVÁNÍ SENZORŮ TPMS

Alcar svým partnerům usnadňuje každodenní práci se senzory TPMS dostupnou funkcí multiprogramování. Diagnostický a programovací přístroj TPMS Alcar Tech600 nově umožňuje programování čtyř senzorů současně. Speciálně v nadcházející sezóně přezouvání na zimní pneumatiky je čas důležitým faktorem ve všech pneuservisech. Simultánní programování všech čtyř senzorů naráz urychlí i usnadní práci. Je možné ho provést i přes krabičku, přičemž naprogramování všech čtyř senzorů zabere pouze 15 – 20 sekund. Multiprogramování aktuálně podporují senzory Alcar Sensor Universal vyrobené po červenci 2021 a je k němu třeba provést online aktualizaci programovacího přístroje Alcar Tech600. Alcar podíl univerzálních senzorů s možností multiprogramování bude i nadále navyšovat. Všechny senzory podporující tuto funkci jsou označeny nálepkou „Ready 4 Multiprogramming“ přímo na obalu. Veškeré ověřené a schválené informace, spárovací procedury pro jednotlivé modely vozidel i náhradní díly a příslušenství k senzorům pak naleznete u obchodní partnerů Alcaru online v TPMS konfiguratoru.

MOMENTOVÉ NÁSTAVCE NA UTAHOVAČKY S OTOČNOU RUKOJETÍ

Dodavatel vybavení pro pneuservisy Ferdus uvedl na český a slovenský trh momentové nástavce určené pro utahovačky, které s těmito praktickými adaptéry dokáží pracovat s pevně nastaveným momentem. Nemůže se tedy stát, že dojde ke stržení šroubů kol kvůli nedodržení předepsaného momentu. Řada nástavců, pokrývajících postupně rozmezí od 90 do 230 N.m, se u zákazníků setkala s velkým zájmem. Proto Ferdus reaguje dalším rozšířením produktové nabídky a pro podzimní sezónu přichází s pokročilejší variantou, která navíc nabízí otočnou rukojeť. Ta umožňuje jistější úchop a vyšší kontrolu nad samotným adaptérem. Ostatní benefity přitom zůstávají: vysoká odolnost, barevné odlišení jednotlivých nástavců pro snadnou identifikaci, široké rozpětí konkrétních točivých momentů (100, 110, 120, 135, 150 a 190 N.m) a vynikající poměr ceny a užitné hodnoty. Momentové nástavce na utahovačky s otočnou rukojetí jsou v distribuci Ferdus dostupné za 579 Kč bez DPH.



ZIMNÍ PNEUMATIKY GOODYEAR PRO SUV

Společnost Goodyear uvádí na trh zimní pneumatiky UltraGrip Performance+ SUV pro rostoucí trh SUV a crossoverů. Pneumatiky UltraGrip Performance+ pro standardní vozy získaly vítězství v řadě testů zimních pneumatik. Nové pneumatiky UltraGrip Performance+ SUV vycházejí z jejich oceňovaných technologií a zpřístupňují je pro trh SUV. Pneumatiky pro SUV jsou jedním z nejrychleji rostoucích segmentů prémiových zimních pneumatik s nárůstem kolem 8 % v průběhu posledních deseti let. Segment SUV charakterizuje i posun směrem k větším rozměrům. Nová řada v rozměrech od 16" do 20"

pokrývá širokou škálu vozidel od kompaktních městských až po prémiové velké vozy s pohonem 4x4.

Goodyear zvýšil kilometrový proběh o 13 % a zlepšil užitné vlastnosti za všech zimních podmínek tím, že do pneumatik integroval velmi elastický běhoun Mileage Plus, zvyšující odolnost vůči opotřebení pro prodloužení životnosti, novou směs Winter Grip, zvyšující elasticitu při nízkých teplotách pro lepší přilnavost na sněhu i ledu, a směs Traction Protect, obsahující pokročilou pryskyřici zlepšující schopnost deformace a návratu do původního tvaru.



SEMPERIT JE SPECIALISTOU NA ZIMNÍ PNEUMATIKY S NEJDELŠÍ TRADICÍ

Vyrobce vysokovýkonných a bezpečných pneumatik s vynikající přilnavostí Semperit je s 85 lety zkušeností ve vývoji a výrobě nejtradičnějším producentem zimních pneumatik. Základní kámen položil Goliath, první zimní pneumatika na světě, která byla představena už v roce 1936. Od té doby značka Semperit, která pochází z Rakouska, dále rozvíjela své postavení specialisty na zimní pneumatiky uvedením několika významných technických inovací. Dnes má Semperit ve výrobě novou velmi výkonnou zimní pneumatiku Speed-Grip 5. Díky 85letým zkušenostem s vývojem zimních pneumatik je Semperit přesvědčen, že tato pneumatika půjde ve šlépějích svých předchůdců a dále rozšíří už úspěšný příběh úspěchu jejich zimních pneumatik.



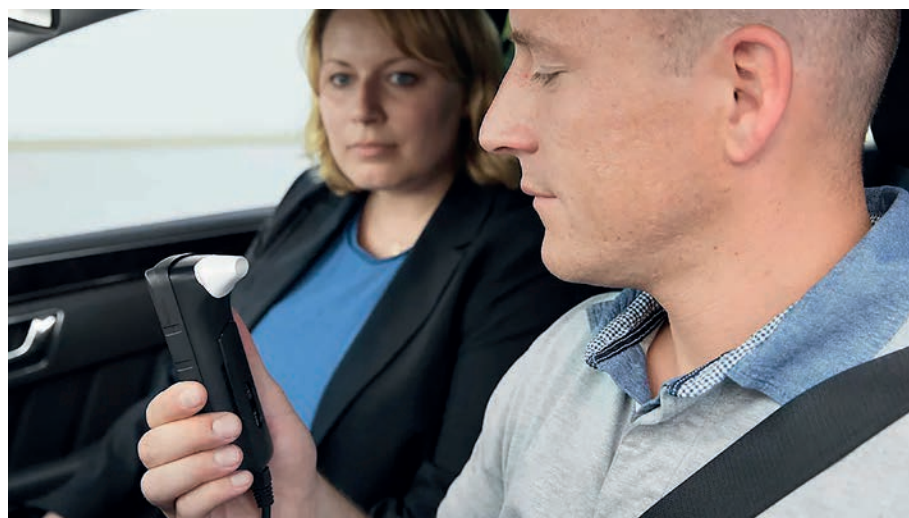
Alkozámek do nových aut

Před dvěma lety schválil Evropský parlament, že auta vyrobená od roku 2022 na území Evropské unie budou muset být připravena na vybavení tzv. alkoholovým zámekem. Důvodem tohoto rozhodnutí je fakt, že podle statistik je alkohol příčinou čtvrtiny všech úmrtí na silnicích v EU.

Zabránit neštěstím, při nichž hraje roli alkohol, mohou pomoci alkohol testery či instalace alkoholových zámeků do aut. Příprava na jeho instalaci bude od roku 2022 povinná ve všech nově vyrobených autech v rámci EU.

„Zařízení funguje tak, že řidič nenastartuje auto, dokud nedýchne do detektoru. Pokud ten v dechu odhalí alkohol, automaticky vůz zablokuje, nadstavbou je konektivita do firemních systémů nebo mobilních a web aplikací pro on-line přenos informací,“ vysvětluje Libor Novák ze společnosti Dräger, která alkoholtestery vyvíjí.

Zcela či alespoň částečně zabránit nehodám, které zavinili opilí řidiči, mohou pomoci alkoholtestery a speciální zámky do aut. Alkoholtesterem si řidič sám může zkontrolovat přítomnost alkoholu v dechu. Alkoholový zámek v autech není úplnou technologickou novinkou. Na trhu jsou jeho varianty od 90. let a automobilka Volvo ho začala do svých aut nabízet již v roce 2007.



V řadě zemí EU je tato technologie povinná pro profesionální řidiče. Jako první zavedly povinnost instalovat alkoholové zámky země Skandinávie. Vůbec nejširší povinnost užívání alkoholových zámeků dnes platí ve Švédsku, kde se montují nejen do aut těch, kteří dříve řídili pod vlivem, ale také do školních autobusů či taxíků. A Švédsko následovaly další země. Například v lotyšské Rize je zámek povinný pro všechny autobusy. Před každou jízdou si musí „dýchnout“ i řidiči hromadné dopravy ve Francii.

„Možnost instalace tzv. alkoholového zámku do vozidel řidičů, kteří mají opakovaně problém s jízdou pod vlivem alkoholu, si zaslouží pozornost i u nás. Jak uvádí Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu, ve spojení s rehabilitačními programy lze očekávat o 50 % nižší recidivu ve srovnání s řidiči, u kte-

rých nebyl tento program aplikován. A konečně pro rizikové jedince, kteří například opakovaně řídí pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, zavést povinnost absolvovat rehabilitační psychologický kurz,“ doporučuje Roman Budský z Platformy VIZE 0.

„Otázka, zda povinnost alkoholových zámeků pro profesionální řidiče zavést, je samozřejmě nejen na zákonodárcích, ale také na jednotlivých dopravcích. Víme, že jejich instalace přispívá k uvědomění si odpovědnosti řidiče za celou jeho posádku i naopak budování důvěry vůči řidiči u jeho cestujících,“ upozorňuje Libor Novák.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Vize 0
Foto: Dräger


BOSCH

Stvořeno pro život

Nás pohání VĚDOMOSTI

Školení na nejvyšší úrovni díky know-how společnosti Bosch

- ▶ Roky zkušeností a komplexní znalost všech značek a systémů v automobilovém průmyslu
- ▶ Získané znalosti usnadňující opravy, údržbu a servisní práce
- ▶ Vysoký podíl praxe a malé skupiny účastníků zaručují učení orientované na cíle
- ▶ Pozitivní ekonomický dopad díky znalostem systémů napříč značkami
- ▶ Vysoce kvalifikovaní školitelé zajišťují profesionální předání know-how

skoleniaabosch.cz

<https://skoleniaabosch.cz>
1 Otevřete stránky skoleniaabosch.cz
3 Zvolte termín školení
2 Vyberte typ školení
4 Zadejte požadované údaje

Prémiové pneumatiky od vynálezce zimních pneumatik

Společnost Nokian Tyres, vynálezce zimních pneumatik, vyvíjí nové a revoluční pneumatiky již od roku 1934. Zimní pneumatiky Nokian Tyres jsou vyvíjeny tak, aby fungovaly na sněhu, ledu a sněhové břečce, stejně jako na suché vozovce a pomohly tak řidičům překonat proměnlivé podmínky nadcházející zimní sezóny.

Společnost Nokian Tyres v roce 1934 vyrobila vůbec první zimní pneumatiku na světě kvůli skutečné potřebě bezpečnosti v obtížných podmínkách severské zimy. Průlomová inovace, ve finské nazvaná Kelirengas (v překladu „pneumatika do špatného počasí“), byla vyvinuta

pro nákladní vozidla a autobusy. O dva roky později vznikla verze pro osobní vozidla s názvem „Snow Hakkapeliitta“. Tyto dva vynálezy odstartovaly skutečnou revoluci v jízdní bezpečnosti v zimě, která se v automobilovém průmyslu promítá po celých 85 let od svého vzniku.

Od samotného počátku vytvářela společnost Nokian Tyres nejbezpečnější pneumatiky pro všechny jízdní situace díky přísnému testování v reálných podmínkách. Testovací centrum „Bílé peklo“ ve finském Ivalu je celosvětově proslulé místo, kde se pneumatiky testují v drsných zimních podmínkách vysoko nad polárním kruhem. Nejnovějším zařízením v síti testovacích center Nokian Tyres je nové ultramoderní centrum v Santa Cruz de



Nejnovější modely zimních pneumatik Nokian Tyres:

Pro osobní vozidla: Nokian Snowproof, Nokian Snowproof P
Pro SUV: Nokian WR SUV 4
Pro užitková vozidla: Nokian Snowproof C

Nejnovější modely celoročních pneumatik Nokian Tyres:

Pro osobní vozidla: Nokian Seasonproof
Pro SUV: Nokian Seasonproof SUV
Pro užitková vozidla: Nokian Seasonproof C



la Zarza ve Španělsku. „Hakka okruh“, jak se mu také říká, umožňuje posunout přísné testování ještě dál a poskytuje vynikající zázemí pro testování nejen letních a celoročních pneumatik, ale také pneumatik zimních. Podmínky simulující středoevropská léta i zimy zajišťují, že jsou všechny produkty Nokian Tyres podrobeny nelítostným testům v autentických evropských klimatických podmínkách.

Nejbezpečnější jízdní zkušenost s moderními zimními pneumatikami Nokian Tyres

„Ať už si pro nadcházející zimní sezónu vyberete naše zimní, nebo celoroční pneumatiky, můžete se vždycky spolehnout na jejich výjimečnou bezpečnost v extrémních situacích, jako na sněhu a sněhové břečce, a jejich nekompromisní odolnost a dlouhou kilometrovou životnost. Naše pneumatiky pro SUV a užitková vozidla jsou zpevněné aramidovými bočnicemi. Jedná se o vyspělou technologii, kterou nenabízí žádný jiný výrobce a která zaručuje spolehlivou ochranu před průrazy a průpichy při kontaktu s například ostrými kameny či obrubníky,“ říká Martin Dražík, produktový manažer pro střední Evropu ve společnosti Nokian Tyres.

Tuto technologii využívá také nový letošní model Nokian Snowproof C, bezpečná a spolehlivá zimní pneumatika určená pro těžká užitková vozidla. Celoroční verze Nokian Seasonproof C zajišťuje bezpečnost v zimních podmínkách a přitom si

uchovává vynikající jízdní vlastnosti po celý rok.

Prémiová zimní pneumatika Nokian Snowproof pro osobní vozidla a její UHP verze Nokian Snowproof P představují vynikající volbu pro cestování během středoevropských zim. Jedinečné vlastnosti byly vyvinuty ve spolupráci s Mikou Häkkinenem, dvojnásobným mistrem formule 1, který se podílel na vývoji a testování tohoto unikátního modelu.

Co se týče stále populárnějších SUV vozidel, zima vyžaduje pevné a stabilní vysokovýkonné pneumatiky, které jsou schopné unést i vyšší zatížení a jsou vhodné také pro jízdu na zasněžených a zledovatělých vozovkách. Naše oblíbená pneumatika Nokian WR SUV 4 je přesně taková.

V mírném klimatu budete možná raději chtít jezdit s celoročními pneumatikami Nokian Tyres, které zaručují spolehlivost a prvotřídní bezpečnost

na zimních vozovkách, stejně jako špičkové výkony a komfort během letních měsíců.

Všechny zimní a celoroční pneumatiky Nokian Tyres jsou označeny symbolem 3PMSF, který prokazuje, že jsou vhodné pro užití v zimě. Pneumatiky od nejseverněji umístěného výrobce pneumatik zvládají i ty nejnáročnější podmínky bez jakýchkoliv kompromisů z hlediska jejich výkonů na mokřích i suchých silnicích.

„Při výběru pneumatik hledejte především produkty od renomovaných výrobců, o kterých je známo, že zaručují prémiovou kvalitu z hlediska bezpečnosti a odolnosti. To platí nejen pro zimní pneumatiky,“ dodává Martin Dražík.

Foto:
Nokian Tyres





Alcar představil novinky od značek Dezent a Dotz

Společnost Alcar Bohemia zahájila tradiční kampaň Elegance v zimě. Při této příležitosti představila novinky v nabídce kol značek Dezent a Dotz.

Značka Dezent je již mnoho let oblíbenou volbou motoristů pro zimní obutí. Pro letošní zimní sezónu si Dezent připravil několik nových designů litých kol, která automobilům dokáží přinést novou eleganci i v zimě.

Majitelé vozů značek Hyundai a Kia, kteří by si svůj vůz rádi doladili

pěknými koly, jež se v ideálním případě nemusí zapisovat do Technického průkazu, mohou využít podzimní novinku Dezent KS. Ta je k dispozici v rozměrech od 16" do 19" ve třech barevných variantách – stříbrné, grafitové a v kombinaci grafitového laku a leštěné čelní plochy. V originálních rozměrech si ji mohou pořídit například majitelé vozů Kia XCeed, Kia Niro, Kia Sportage, Kia Sorento, Kia E-Soul, Hyundai i20, Hyundai i30, Hyundai Kona, Hyundai Tucson nebo Hyundai Santa Fe. Stejně jako ostatní litá kola značek AEZ, Dotz a Dezent je kolo Dezent KS chráněno v zimním období třemi vrstvami odolného laku SRC, díky kterému zaručuje německý výrobce dokonalou ochranu kol i v zimním provozu.

Druhá designová novinka Dezent TN je speciálně vyvinutá pro vozy se čtyřdřevým uchycením kol a je

k dispozici v originálních rozměrech například pro automobily Citroën C3 a C4, Peugeot 207, 208, 2008, 307, Opel Corsa, Renault Clio, Dacia Sandero nebo Fiat 500. Sportovně elegantní design s paprsky ve tvaru písmene V, který ideálně doplní moderní křivky automobilů, je k dispozici ve velikostech od 15" do 17" ve třech barevných variantách. Motoristé si kolo mohou objednat se stříbrným lakem, černým lakem nebo s kombinací leštěné čelní plochy a černého laku.

Novinka Dezent TU se pyšní robustními asymetrickými paprsky



a ECE schválením pro širokou škálu automobilů. V rozměrech od 15" do 18" skvěle doplní kompaktní vozy a vozy střední třídy v úpravě s černým nebo stříbrným lakem. Dezent TU je díky schválením ECE technicky perfektně vyladěn pro širokou škálu automobilů, například pro vozy Audi A3 až Audi A6, Audi Q3, BMW řady 3, Volkswagen Golf 8, Volkswagen Passat, Seat Ateca, Seat Tarraco, Škoda Octavia nebo Škoda Fabia. Majitelé vozů značek Audi a BMW mohou do kola použít originální středovou krytku výrobce vozidla.

Dotz 4x4 Kalahari je osmipaprskový offroadový design s extrémně vysokou nosností až 1150 kg. Perfektního společníka na výjízdky i mimo cesty tak získají majitelé offroadů jako jsou Toyota Hilux, Ford Ranger Raptor, Nissan Navara, Mitsubishi L200, ale i dalších. Obě barevné varianty, v černém matu a s leštěnou čelní plochou, dávají osmipaprskovému designu výjimečný vzhled, který může



ozdobit také užitková vozidla a karavany, například Volkswagen T6. Kolo je k dispozici pro pěti – i šestidřevé uchycení v rozměrech od 16" do 18".

Kompletní nabídku designů litých kol včetně novinek si mohou motoristé opět prohlédnout online v Alcar 3D konfigurátoru na stránkách www.alcar.cz.

Kromě toho se Alcar snaží ulehčit zákazníkům výběr zimní sady kol a pneumatik a ze své nabídky téměř 70 designů litých kol vybral 14

designů vhodných na zimu, které zařadil do své podzimní nabídky Elegance i v zimě. K litým kolům prémiových značek AEZ a Dotz zákazníci obdrží až do konce listopadu zdarma bezpečnostní šrouby či matice Sicuplus, v případě, že si je ke kolům objednájí.

Foto: Alcar

VÝHODNÉ BALÍČKY PROGRAMOVACÍCH PŘÍSTROJŮ TPMS A SENZORŮ

PŘI NÁKUPU:

**32 x ALCAR
SENSOR
UNIVERSAL**
(585,- Kč/senzor)

DOSTANETE ZDARMA:

1 x PŘÍSTROJ ALCAR TECH600
(s možností pokrytí všech systémů TPMS)
1 x BLUETOOTH OBDII MODUL
1 x DRŽÁK NA STĚNU S NABÍJECÍ STANICÍ
1 x PRAKTICKÉ POUZDRO
TŘÍLETÁ LICENCE NA AKTUALIZACE

Obj. č.: STA600-32
Cena: 18 740,- Kč

PŘI NÁKUPU:

**20 x ALCAR
SENSOR
UNIVERSAL**
(585,- Kč/senzor)

DOSTANETE ZDARMA:

1 x PŘÍSTROJ ALCAR TECH350
1 x OBDII KABEL
1 x NABÍJEČKA
TŘÍLETÁ LICENCE NA AKTUALIZACE

Obj. č.: STA350-20
Cena: 11 695,- Kč



E-MAIL: tpms@alcar.cz
TPMS HOTLINE: 281 094 100

BUDOUCNOST TPMS OD ALCARU

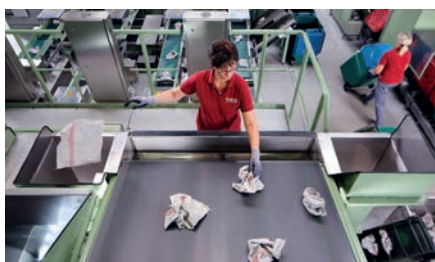
V MEWA tvoří lidé a stroje sehraný tým

Psal se rok 1908, když začal Ford v Detroitu výrobu modelu T, hovorově zvaného Tin Lizzie neboli Plechová Líza. Jednalo se o milník, který postavil Ameriku na kola. V tom samém roce založil Hermann Gebauer ve Zhořelci (Görlitz) firmu MEWA.

Továrny se ocitly na vlně průmyslu 2.0 a začaly s automatizací výroby. Produkty se měly vyrábět rychleji a levněji, aby si je mohli dopřát i lidé s nižšími příjmy. MEWA tuto myšlenku následovala a podporovala továrny svým inovativním systémem čisticích utěrek. S ním je MEWA po 112 letech v celé Evropě důležitým partnerem podniků, které svou výrobu právě přizpůsobují průmyslu 4.0.

Montážní linky, průmyslová robotika, automatizace, digitalizace. Výrobní podniky se za posledních 100 let hodně změnily. MEWA byla v čele všech těchto důležitých mezníků. Jako poskytovatel textilních služeb podporovala podniky perfektně fungujícím servisním systémem. Zajišťovala čisticí utěrky, vyzvedávala je k vyprání a znovu je dodávala. Zrychlení průmyslu z 2.0 na 4.0 se týká i samotné společnosti MEWA. Zvládá všeobecnou výzvu zvýšit produktivitu, aniž by musela obětovat kvalitu. Neustále je to hlavním faktorem úspěchu. V MEWA tvoří lidé a stroje sehraný tým.

MEWA je v současnosti vysoce výkonná, špičková servisní společnost. Výhody pro zákazníky jsou zřejmé. Pronajímají si výhodný systém



Zaměstnankyně MEWA zkušeným pohledem kontroluje čerstvě vyprané utěrky

s individuálními službami. Klientům jsou k dispozici lokální poradci. Profesionální, vyškolení servisní řidiči dodávají a vyzvedávají čisticí utěrky. Stejně tak ale rádi vyřeší různá přání nebo požadavky o změny. Klienti mají k dispozici rozmanitý zákaznický portál my-MEWA, kde mohou sledovat a měnit dodávky nebo využít obsáhlé webové stránky s možností chatu.

MEWA v průběhu století optimalizovala produkci, praní i péči o čisticí utěrky. Ty jsou speciálně tkané, a proto mimořádně savé. Hodí se pro údržbu nářadí, strojů a povrchů včetně podlah. Jde o vlastní vynález firmy, stejně jako mycí a sušicí linky, ekologické postupy, několikastupňový systém kontroly kvality nebo bezpečnostní kontejnery SaCON, které v systému hrají klíčovou roli. Zákazníkům v pod-

nicích slouží k zajištění bezpečného a praktického skladování použitých utěrek. Stejně tak fungují jako prostředek pro přepravu. Do SaCONu utěrky padají z pásu na konci kontrolního procesu. Vážením se zjistí kdy jsou plné, takže obsahují přesně naprogramované množství čisticích utěrek.

Kontrolu kvality provádějí lidé a stroje. Vyprané utěrky nejprve putují rozprostřené na pásu k zaměstnancům. Jsou na nich nějaké zbytky nečistot? Díry nebo slabší místa? Mají správný tvar? Pokud se zkušeným pohledem zjistí snížená kvalita, utěrka se vytrhne. Ty, které jsou v pořádku ale projdou i automatickým testem. Teprve potom jsou vyexpedovány. Všechny musejí být ještě jednou vyprány nebo jsou zcela vyřazeny. K této intenzivní kontrole kvality je přitom potřeba jen pár minut.

Praní čisticích utěrek na 90 °C trvá 15 minut. Zde MEWA záměrně prodlužuje o 5 minut dobu termické dezinfekce, doporučenou vědeckými institucemi, aby zcela bezpečně zničila všechny bakterie a zaručila hygienicky čisté utěrky. První prací a sušicí linky MEWA zavedla již v 80. letech, kdy začala pro všechny zákazníky vyrábět jednotné utěrky. Dříve se nákladně vyráběly pro každého individuálně s firemním logem. Cílem inovací je také šetřit energii, čisticí prostředky a vodu. Vedení společnosti rozhodlo již před třiceti lety, že investice do životního prostředí a do růstu firmy jsou stejně důležité. Nadčasové, jako by to byl rok 2020. MEWA je průkopníkem, neustále o krok napřed.

Text: MEWA
Foto: MEWA

Značkový katalog MEWA 2021/2022

Nové vydání katalogu značek MEWA obsahuje 288 stran s více než 10 000 výrobky, které potřebujete při práci.

V novém vydání katalogu značek MEWA najdete na 288 stránkách více než 10 000 produktů, které jsou potřeba při práci, včetně aktuálních modelů vybraných top výrobců nebo inovativních pracovních rukavic a bezpečnostní obuvi. Kompletní sortiment je k dostání také prostřednictvím online obchodu <https://buy4work.mewa.shop/cz/cs/>.

Katalog značek MEWA nabízí potřebné vybavení pro každé pracovní odvětví. Portfolio zahrnuje certifikované pracovní rukavice, bezpečnostní obuv, pomůcky na ochranu očí, sluchu, hlavy, dýchacích cest, pokožky a hygienické produkty.

Sleva na novinky platí do konce listopadu

Na všechny nové výrobky v katalogu mají zákazníci při objednání do 30. listopadu 2021 10% slevu. Týká se to například bezpečnostní obuvi Albatros, která nedávno díky kombinaci pohodlí, sportovního vzhledu a vysoké ochrany obdržela ocenění „German Innovation Award 21“. Novinkou v řadě MEWA jsou také aktuální modely osvědčené série pracovních bot Elten Wellmaxx se silně odpruženou podrážkou.

MEWA dále rozšířila svůj sortiment v oblasti ochrany pokožky. Nabízí výrobky pro hygienu rukou od SC Johnson, mimo jiné vysoce účinný



Nové vydání katalogu značek MEWA obsahuje 288 stran s více než 10 000 výrobky, které potřebujete při práci.

dezinfekční prostředek na ruce InstantFOAM® Complete v praktickém dávkovači Touch Free. Pro ochranu dýchacích cest a zakrytí úst a nosu na pracovišti najdete v katalogu chirurgické roušky, respirátory FFP2 nebo jednorázové ochranné masky od společnosti 3M.

Kompetentní servis

Všechny dotazy rychle a kompetentně zodpoví odborně vyškolení zaměstnanci na servisním telefonu nebo mailem. Na mnoho produktů je možné na přání vytisknout nebo vyšít logo.

Text: MEWA
Foto: MEWA



GAP pojištění: Vše, co by o něm měl vědět každý dealer vozů

GAP pojištění představuje v Česku stále poměrně málo rozšířený koncept, který ale řidičům šetří mnoho starostí a prodejčům automobilů umožňuje být o krok před konkurencí. Zejména pro dealery nových a ojetých vozů vyšší cenové kategorie představuje zajímavý produkt podporující loajalitu zákazníků a opakované nákupy. V nabídce by ho měli mít především ti, co prodávají vozy na úvěr či leasing, protože chrání zákazníky před případným dluhem u banky či leasingové společnosti.

Říká se, že v okamžiku, kdy auto opustí bránu prodejce, ztrácí na hodnotě. Ve skutečnosti může jeho hodnota klesnout během tří let až o 50 %. Výše poklesu ceny se u jednotlivých značek a modelů liší. Obecně ale platí, že u auta za milion bude vyšší než u vozidla za 300 000 Kč, přičemž nejrychleji ztrácí hodnotu auta nová. To představuje problém zejména v momentě, kdy majitel o auto přijde – ať už při nehodě, kvůli krádeži nebo třeba povodni. Z povinného ručení nebo havarijního pojištění totiž dostane vyplacenou jen aktuální tržní cenu v době incidentu, a tak může být nepříjemně překvapen, že ta je výrazně nižší než původní kupní cena a neumožní mu koupit si auto stejné kvality jako bylo to původní.

Hodnotu vozu je ale možné ochránit díky GAP pojištění. To umí to, co samotné havarijní pojištění

či povinné ručení nikoliv, tedy zajistit plnění až do výše kupní ceny vozidla.

„V případě, že dojde k totální škodě či odcizení vozu, primární pojištění vyplatí jen částku ve výši aktuální

tržní ceny, GAP pojištění doplatí zbytek a zákazník tak získá prostředky na nové auto stejné kategorie a je velice pravděpodobné, že se opět obrátí na původního prodejce, který mu pomohl ochránit jeho investované



prostředky,“ vysvětluje výhody GAP pojištění Gabriela Motejzíkova, Country Managerka DEFEND INSURANCE GROUP pro Českou republiku.

GAP pojištění je možné sjednat u některých pojišťoven v rámci havarijního pojištění. Výhodnější je ale pořídit si ho zvlášť. Klient tak má větší flexibilitu a kdykoliv může havarijní pojištění uzavřít u jiné společnosti. Pokud by ale byl GAP součástí jeho havarijního pojištění, přišel by o něj a nový by s plněním do výše pořizovací ceny již nebylo možné sjednat.

Maximální ochrana i pro elektromobily

Předním poskytovatelem a administrátorem GAP pojištění v České republice a na dalších trzích střední a východní Evropy je DEFEND INSURANCE GROUP. V nabídce má několik variant GAP pojištění pro nová i ojetá auta s havarijním pojištěním i bez něho. Zákazník si tak může vybrat program vhodný právě pro něj a neplatit nic navíc. Ochránit svou investici do vozidla přitom může až po dobu 5 let a pojistit lze auta až 10 let stará s neomezeným počtem najetých kilometrů včetně stále populárnějších elektromobilů a hybridů.

Vlajkovou lodí GAP pojištění je u DEFEND INSURANCE varianta MAX, která poskytuje ochranu až do úrovně pořizovací ceny vozidla a v případě kombinace s programem DEFEND Gap XS kryje i spoluúčast u havarijního pojištění. Nabízí také nejširší škálu krytých rizik, včetně havárie, bez ohledu na zavinění, krádeže a poškození způsobeném živelní událostí. Pojištěna jsou však pouze ta rizika, která jsou kryta havarijním pojištěním.

Nově je pojištění DEFEND Gap MAX a DEFEND Gap MAX+XS ještě výhodnější a dostupnější pro širší spektrum zákazníků. DEFEND totiž zvýšil limit pořizovací ceny vozidla na 3 000 000 Kč a rozšířil škálu limitů pojistného plnění směrem nahoru i dolů a nabízí tak hned tři – 500 000 Kč, 1 000 000 Kč a 1 500 000 Kč. Majitelé levnějších vozů tak nově pořídí MAX za nižší cenu a naopak ti, co mají

Ochrana hodnoty vozu



luxusní prémiový vůz, mohou lépe ochránit svou vysokou investici.

Jistota pro prodejce aut i jejich zákazníky

V případě, že si zákazník kupuje auto na úvěr či leasing je GAP pojištění v podstatě nutností, protože ho chrání proti dluhu u banky či leasingové společnosti. Pokud by totiž o svůj vůz přišel, nejenže by neměl čím jezdit, ale musel by doplatit i zbytek úvěru.

„Jestliže dealer prodává dražší vozy na úvěr či leasing, nemělo by v jeho nabídce chybět pojištění DEFEND Gap MAX. Řešení v podobě programu DEFEND Gap LEASE máme i pro stále oblíbenější operativní leasing. Ochrání tak své zákazníky nejen před řadou nepříjemností, ale podpoří i jejich důvěru a loajalitu vůči své firmě. GAP pojištění obecně je navíc zajímavé i z ekonomického hlediska. Provize z prodeje pojištění přináší prodejcům vítané dodatečné příjmy, které jsou v době klesajících zisků z prodeje automobilů, cestou k obchodnímu růstu,“ říká Gabriela Motejzíkova, s tím, že řadu parametrů pojištění DEFEND Gap lze přizpůsobit obchodní strategii konkrétního partnera včetně brandingů s jeho logem a názvem pro podporu jeho značky.

Pojištění DEFEND Gap může rozšířit nabídku poprodejních služeb dealerství. Je možné ho totiž sjednat až do 120 dnů od nákupu vozu.

DEFEND INSURANCE GROUP svým partnerům a klientům zaručuje rychlé a profesionální vyřízení škodních událostí a kvalitní zákaznický servis. Opřít se přitom může nejen o své více než pětadvacetileté zkušenosti na pojistném trhu v pěti zemích, ale i kvalitního pojistitele, kterým je přední mezinárodní pojišťovací společnost Fortegra Europe Insurance Company s prestižním hodnocením A- (Vynikající) od AM Best potvrzujícím její finanční sílu a spolehlivost. Mimo to je partnerům DEFEND INSURANCE k dispozici i zkušený tým jejich profesionálů, který jim kromě obchodní strategie pomáhá také s marketingem, reportingem nebo právními záležitostmi. Spoluprací s DEFEND INSURANCE tak nezískáte pouhého dodavatele produktů, ale silného obchodního partnera.

Rádi byste začali GAP pojištění nabízet? Chcete získat nabídku přímo pro své dealerství? Neváhejte se ozvat DEFEND INSURANCE na e-mail info@defendinsurance.eu nebo telefonní číslo +420 233 103 111.





Shell představuje uhlíkově neutrální řešení pro své zákazníky

Shell si klade za cíl stát se energetickou společností s nulovými emisemi uhlíku do roku 2050 nebo v souladu se společností i dříve. Společnost Shell Lubricants je největším světovým dodavatelem maziv a při uskutečňování tohoto cíle tak hraje důležitou roli.

Společnost Shell každoročně dodává zákazníkům po celém světě přibližně pět miliard litrů hotových maziv. Od letectví po výrobu energie, námořní dopravu, těžbu, spotřebitelský i komerční automobilový průmysl tato maziva pomáhají udržovat svět v pohybu tím, že zajišťují, aby strojní zařízení fungovalo důsledně a efektivně a na vrcholu své výkonnosti.

Na pozadí tohoto výkonu však existuje trvalá potřeba vyvážit vyšší provozní výkon snížením dopadu

na životní prostředí. A s tím, jak se vyvíjejí nároky, mění se i očekávání. Zákazníci i spotřebitelé v současnosti očekávají, že značky budou nabízet udržitelná řešení, která jim usnadní dělat udržitelná rozhodnutí.

Uhlíkově neutrální¹ maziva od společnosti Shell

Víme, že naši zákazníci požadují udržitelná řešení ve stále větší míře. Abychom uspokojili tuto rostoucí

poptávku v oboru, společnost Shell zkoumá řadu iniciativ zaměřených na předcházení, snižování a kompenzaci emisí a zároveň chce pomáhat spotřebitelům a zákazníkům v nacházení řešení, která budou přínosem jak pro jejich provozní cíle, tak pro cíle o oblasti udržitelnosti.

Nejnovějším krokem na této cestě je uvedení na trh našeho rozšířeného sortimentu uhlíkově neutrálních maziv¹. Nejen, že tyto produkty pomáhají předcházet emisím nebo emise snižovat výběrem materiálu

a provozní efektivitou, ale jsou nyní uhlíkově neutrální díky globálnímu portfoliu nature-based uhlíkových kreditů společnosti Shell.

- Zahrnují řadu odvětví, včetně:
- prémiových motorových olejů pro osobní automobily
 - motorových olejů pro velké naftové motory nákladních aut
 - průmyslových portfolií

Tato iniciativa je dnes největším a nejdůležitějším uhlíkově neutrálním programem v průmyslu maziv. Cílem je kompenzovat emise CO₂e¹ více než 200 milionů litrů vysoce kvalitních maziv.²

Pro Evropu to znamená kompenzaci více než 60 milionů litrů pokročilých syntetických maziv, což odpovídá stažení 130 000 automobilů z provozu a snahu kompenzovat přibližně 280 000 tun CO₂e ročně.⁴

Jedná se o zásadní milník v našem trvalém závazku plnit dvě klíčové strategické iniciativy:

Snižování intenzity CO₂e našich výrobků, toho je dosaženo zejména předcházením emisím a jejich snižování a dále jejich kompenzací. Dále pomáháme zákazníkům řídit jejich

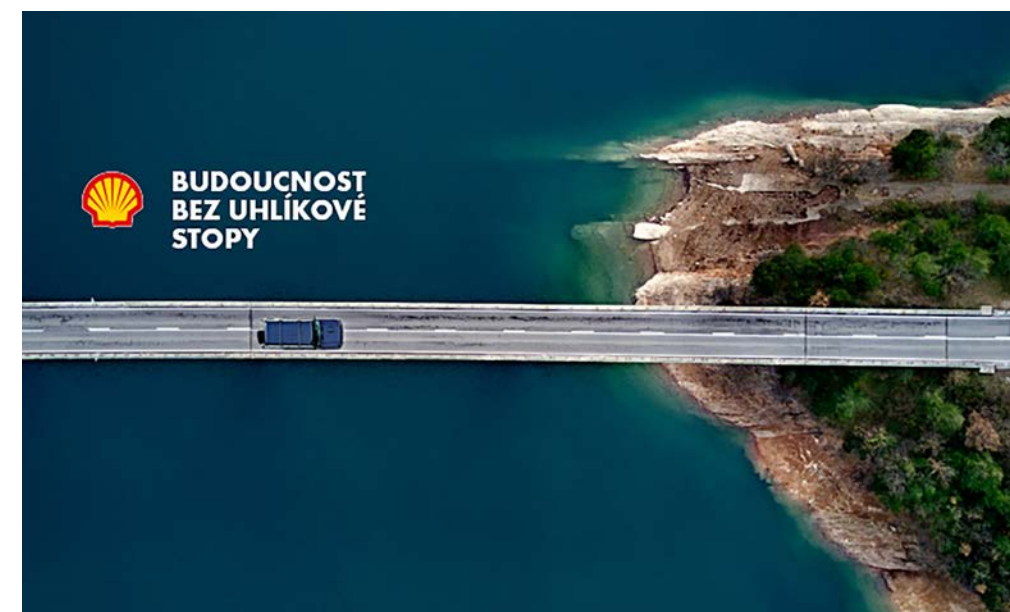


požadavky na udržitelnost, toho je dosaženo dodáváním vysoce kvalitních produktů a špičkových technologií, které mohou: snížit tření a opotřebení, prodloužit životnost motorů a strojů, snížit spotřebu paliva, prodloužit intervaly výměny oleje a zvýšit energetickou účinnost a snížit požadavky na zdroje, odpad a emise.

Nízkoviskozitní maziva mohou snížit spotřebu paliva až o 3 %³ a zvýšit energetickou účinnost v průmyslových aplikacích až o 4 %⁴, přičemž mnoho našich průmyslových maziv přináší významné výhody ODI, jako jsou snížené nároky na údržbu a méně výměn dílů. Například Shell Mysella S7 N, náš nejnovější motorový olej pro motory spalující zemní plyn, více než zdvojnásobuje předchozí typický interval výměny oleje u motorů spalujících zemní plyn.

Všichni směřujeme k budoucnosti s nízkými emisemi uhlíku a kombinace těchto dvou cílů pomůže přinést zákazníkům po celém světě větší počet a stále čistších energetických řešení. A to je udržitelnost bez kompromisů, protože společnost Shell Lubricants se zaměřuje na to, aby zákazníkům umožnila udržet si nejlepší možný provozní výkon, a zároveň chce přispívat k nižším emisím, menšímu odpadu a menšímu využívání přírodních zdrojů.

Více informací naleznete na stránkách:
www.automax-group.com/emise-co2



¹ CO₂e (ekvivalent CO₂) označuje CO₂, CH₄, N₂O.

² Emise CO₂e životního cyklu tohoto produktu byly kompenzovány ověřenými nature-based uhlíkovými kredity

³ Na základě výsledků úspory spotřeby paliva ACEA M111

ve srovnání s referenčním olejem v daném odvětví

⁴ Shell Tellus S4 VE může pomoci ušetřit až 4,4% energie za hodinu ve vstřikovacím stroji na plasty (praktická zkouška společnosti Shell a třetí strany)

Test motoru MOTORcheckUP

MOTORcheckUP je pohled do motoru, aniž by bylo potřeba jej rozložit. Stejně jako lékař vyšetřuje lidské tělo a stačí mu k tomu pouze kapka krve, využívá tento systém pouze kapku motorového oleje, aby zjistil, zda je motor „zdravý“ nebo zda mu něco chybí nebo je dokonce poškozený.

Na vozidlech bylo možné téměř vše podrobit vizuální prohlídce. Ale nahlédnout dovnitř motoru s možností odhalit i vznikající závady a poškození? Právě to je možné s chromatografickými testy MOTORcheckUP.

S kapkovou zkouškou oleje MOTORcheckUP lze rychle a cíleně provést diagnózu motoru, a tak včas rozpoznat závady a jejich příčiny. Díky tomu mohou předcházet případnému poškození motoru a zároveň ušetřit nemalé finanční prostředky, prodloužit životnost motoru a zlepšit jeho výkon. MOTORcheckUP je patentovaná technologie. Její účinnost je certifikována jedním z celosvětově největších nezávislých certifikačních orgánů TÜV-SÜD.

Příklady použití testu MOTORcheckUP

Existuje celá řada situací, ve kterých je vhodné nebo dokonce nutné využít test MOTORcheckUP. MOTORcheckUP také může pomoci, díky oleji, odhalit některé skryté vady a předejít tak mnoha problémům a starostem. Z některých situací lze jmenovat například tyto:

- Koupě nového automobilu, dopravního prostředku nebo stroje
- Test může odhalit případné konstrukční chyby nebo nedostatky od výroby, různé netěsnosti, trhliny, špatné seřízení, apod. Tím může nový majitel ušetřit nemalé finanční prostředky a vyhnout se mnoha problémům při reklamaci nebo výměně motoru.
- Koupě staršího automobilu, dopravního prostředku nebo stroje –

test je velmi důležitý při koupi z bazaru nebo od jiného majitele. Díky testu kupující zjistí, zda má automobil zdravý nebo poškozený motor. Nový majitel tak může ušetřit nemalé finanční prostředky – nekupuje „zajíce v pytli“ a může se také vyhnout mnoha problémům při reklamaci nebo výměně motoru.

- Preventivní prohlídka technického stavu motoru – test umožní prů-

běžnou kontrolu technického stavu motoru, také odhalit možné (vznikající) vady, opotřebení částí motoru, trhliny, netěsnosti či jiné vady, dosavadní nevhodný způsob jízdy, zanesené filtry, nedokonalé spalování atd.

- Časté používání vozidla, prostředku nebo stroje – častější používání vozidla může vést k většímu opotřebení částí motoru. Test umožní včas odhalit možné nedostatky nebo vady. To umožní včasnou opravu a nezvýšení výdajů za další nutné opravy
- občasné používání automobilu, dopravního prostředku nebo stroje – u méně používaného motoru může docházet k některým negativním jevům, zvýšené tvorbě usazenin, stárnutí, únavě a různým formám koroze.

- Stáří automobilu, dopravního prostředku nebo stroje – test je důležitý pro automobily, dopravní prostředky nebo stroje staršího data pro něž jsou časté problémy jako stárnutí a únava materiálu, opotřebení apod...

- Slabší výkon motoru – test umožní odhalit některé příčiny slabšího výkonu motoru. Díky odhalení závd se mohou zlepšit jízdní vlastnosti automobilu.

- Vyšší spotřeba – test umožní odhalit některé příčiny vyšší spotřeby paliva, zvýšenou kouřivost a opotřebení motoru, špatný olej či jeho přehřívání, palivo v oleji, různé



netěsnosti v motoru, špatné seřízení motoru atd.

- Nadměrná hlučnost nebo vibrace – může pomoci odhalit důvody vyšší hlučnosti motoru, opotřebení, různé netěsnosti částí motoru, trhliny apod.

- Kvalita oleje – test může pomoci odhalit špatnou kvalitu oleje a možné důvody (kromě kvality oleje z výroby), například netěsnosti, špatně seřízené zapalování, defektní vstřikovače apod.

- Kvalita benzínu nebo nafty – test může pomoci odhalit špatnou

kvalitu pohonných hmot při spalování (kromě kvality z výroby), závadné vstřikování, špatné seřízení, nadměrné opotřebení, netěsnosti apod.

S MOTORcheckUP může majitel automobilu, jiného dopravního prostředku nebo stroje a zařízení provést kontrolu s ohledem na saze a nečistoty, stav motorového oleje, kondenzační kapalinu případně chladicí kapalinu (glykol) v motorovém oleji a palivo v motorovém oleji.

MOTORcheckUP je vhodný pro všechny typy zážehových i vznětových motorů nejen dopravních prostředků, ale také různých strojů a zařízení. Je možné jej používat pro osobní, užitkové nebo nákladní automobily, motocykly, skútry a čtyřkolky, autobusy, stavební nebo zemědělské stroje, bagry, nakladače, rypadla, traktory, kombajny, různé pracovní stroje, sekačky, výrobní nebo zpracovatelské linky, pily, apod.

MOTORcheckUP je geniální a jednoduchý. Neexistuje žádný srovnatelný produkt na trhu – jednoduchý, rychlý a bez nářadí.

Foto:
MOTORcheckUP

**MOTOR
CHECKUP** Rychlý test zdravotní kondice
Vašeho motoru

Zvýšení konkurenceschopnosti víceznačkových servisů

Secure Diagnostic Access od společnosti Bosch umožňuje rychlý a snadný přístup k chráněným diagnostickým údajům vozidla. Jde o integrované a standardizované řešení pro vozidla s chráněnou elektronikou vozidla prostřednictvím diagnostického softwaru ESI[tronic] 2.0 Online. Secure Diagnostic Access sdružuje různá individuální řešení zúčastněných výrobců vozidel.

Při ochraně elektroniky nových modelů vozidel se již mnoho výrobců spoléhá na individuální řešení s různými přístupovými požadavky a koncepcemi. Zejména pro nezávislé servisy s více značkami představuje tato nepřehledná situace velkou technickou a administrativní komplikaci. Společnost Bosch proto vyvinula Secure Diagnostic Access (SDA), centrální, integrované a standardizované řešení, které umožňuje snadný přístup k chráněným datům vozidel různých výrobců.

Zpočátku je prostřednictvím SDA dostupný přístup k vozům Volkswagen, Audi, Seat a Škoda. Vzhledem k tomu, že stále více výrobců vozidel postupně chrání svá vozidla před neoprávněným přístupem, pokrytí SDA se bude neustále rozšiřovat. Za tímto účelem je společnost Bosch v úzkém kontaktu s jednotlivými výrobci vozidel, aby mohla co nejdříve zahrnout do systému SDA další řešení výrobců a nabídnout tak servisům co největší pokrytí.

Díky systému SDA mohou servisy i nadále provádět rozsáhlou diagnostiku vozidel s chráněnými diagnostickými údaji v plném rozsahu. Nová funkce je k dispozici od léta 2021 a je součástí diagnostického softwaru Bosch ESI[tronic] 2.0 Online. Po jednorázové registraci získá pracovník servisu osobní přístup a může aktivovat a zpřístupnit diagnostické funkce s chráněným přístupem prostřednictvím SDA přímo a bez dalších oklik.

Bosch ID pro snadný přístup k chráněnému diagnostickému obsahu

Bez přístupu k chráněným diagnostickým funkcím může servis v mnoha případech provádět pouze pasivní diagnostické činnosti na vozidle zákazníka, například načítání chybových kódů. Aktivní diagnostika, například kalibrace asistenčních systémů řidiče, pak již nemusí být

možná. Ani vymazání servisních intervalů již nemusí být přístupné. Pro plnění těchto úkolů vyžadují jednotlivá řešení výrobců obvykle placený přístup.

Standardizované řešení Secure Diagnostic Access společnosti Bosch tento proces zjednodušuje. Pracovník v servisu se již nemusí orientovat na různých portálech výrobců, registrovat se, přihlašovat a v některých případech sledovat různé možnosti plateb. SDA sdružuje jednotlivá řešení výrobců vozidel a je součástí diagnostiky řídicích jednotek v diagnostickém softwaru ESI[tronic] 2.0 Online od společnosti Bosch.

Uživatel, který je autorizován prostřednictvím svého Bosch ID v systému ESI[tronic], má centrální integrovaný přístup k chráněnému diagnostickému obsahu, a to i přes různá bezpečnostní řešení výrobců vozidel. Pro získání osobního Bosch ID se pracovník servisu musí zaregistrovat pouze jednou. Pracovník



Omezený přístup k diagnostickým funkcím
vyžaduje vícenásobnou registraci a může být zpoplatněn



Secure Diagnostic Access (SDA)
součástí softwaru ESI[tronic] 2.0 Online



Neomezený přístup a bezproblémová diagnostika
pro různé výrobce a modely automobilů

servisu může osobní Bosch ID používat nejen pro přístup k chráněnému diagnostickému obsahu v systému ESI[tronic], ale také pro celou řadu dalších aplikací Bosch – jak profesionálních, tak soukromých, například pro své elektrokolo nebo aplikace chytré domácnosti. Při jednorázové registraci může být kromě vytvoření Bosch ID vyžadována také online identifikace uživatele. Za tímto účelem provádí identifikaci uživatele online externí poskytovatel služeb pomocí identifikačního dokladu, jako je tomu v případě založení bankovního účtu online.

Díky SDA se servis nemusí starat ani o vyúčtování a náklady. Secure Diagnostic Access od společnosti Bosch nabízí určitý druh paušální sazby. Náklady na používání chráněných diagnostických dat

Pro uživatele softwaru Esi[tronic] to znamená:

jednoduchá řešení
úsporu nákladů
časovou efektivitu
konkurenční výhodu



jsou již zahrnuty v licenčním poplatku za diagnostiku řídicích jednotek (SD).

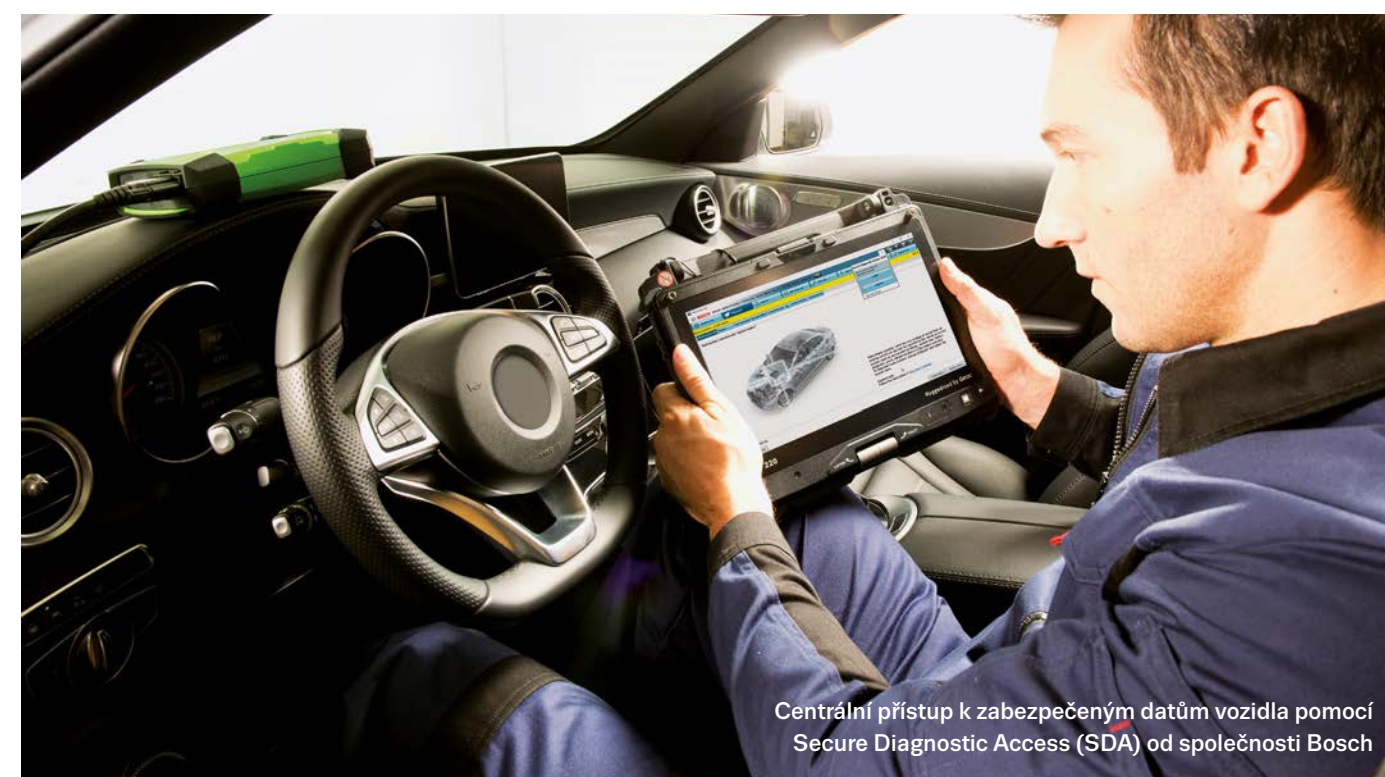
Díky SDA zůstává víceznačkový servis konkurenceschopný

Centrální přístup k chráněnému diagnostickému obsahu od různých výrobců prostřednictvím Secure Diagnostic Access od společnosti Bosch šetří servisu čas a peníze a zvyšuje efektivitu diagnostických

procesů. Díky SDA si servis pro více značek především zajišťuje svou konkurenceschopnost, protože může i nadále provádět rozsáhlou diagnostiku různých vozidel, a to časově úsporným a efektivním způsobem.

Předpokladem pro použití Secure Diagnostic Access je diagnostický software ESI[tronic] 2.0 Online, platná licence pro diagnostiku řídicích jednotek (SD) a stabilní připojení k internetu. Kromě toho je vyžadován diagnostický tester z aktuální generace KTS od společnosti Bosch, například KTS 560, KTS 590, KTS 350 nebo KTS 250.

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



Centrální přístup k zabezpečeným datům vozidla pomocí Secure Diagnostic Access (SDA) od společnosti Bosch

Stalo se...

PŘEPRAVCI AUTOMOBILŮ BOJUJÍ O PŘEŽITÍ

Přepřavci nových automobilů se s ohledem na kritickou situaci v automobilovém průmyslu v důsledku nedostatku čipů bojí o svoji existenci. Podle Asociace evropské logistiky vozidel ECG jde o dlouhodobý problém. „Naše pobočky předpokládají už třetí špatný rok v řadě, takže bojují o přežití a potřebují podporu automobilového průmyslu,“ řekl prezident asociace Wolfgang Göbel. V asociaci jsou zastoupené společnosti, které zajišťují přepravu vozidel po dálnicích, vlaky nebo loděmi. Wolfgang Göbel vysvětluje: „Dosud nikdy jsem neviděl tak rychlé zhoršení důvěry v toto odvětví. Společnosti se téměř ze dne na den staly ztrátovými, cashflow se pro mnohé stává kritickým. Firmy, které dnes přijdou o řidiče nebo se zbaví majetku, je jen tak snadno nenahradí. Přitom poptávka je zjevně velmi silná a průmysl potřebuje pomoc, aby přežil a byl připraven využít očekávaný vzestup.“



MNOHO NOVÉHO PRO RENAULT TRAFIC

Renault Trafic přišel na trh v roce 1980 a od té doby se jej prodalo přes 2,2 milionu kusů. Nyní Renault představil jeho modernizovanou podobu s novou robustnější přední vybavenou standardně full LED světlo-mety. Kompletně přepracovaná kabina kombinuje komfort a ergonomii s připojenou mobilní kancelář. V nabídce pohonných jednotek jsou čtyři turbodiesely 2,0 Blue dCi s výkony v rozmezí 81 kW (110 k) až 125 kW (170 k). Trafic je jako dodávka k dispozici ve dvou délkách a dvou výškách s nákladovým prostorem o objemu 5,8 až 8,9 m³, možností výběru uspořádání prostoru pro posádku a počtu sedadel. Ve verzi L2 umožňuje otvor v přepážce využít nejdelší užitečnou délku nákladu v segmentu 415 cm.

Díky 275 dostupným verzím lze nový Trafic přizpůsobit podle potřeby zákazníků. Trafic se vyrábí v závodech v Sandouville v Normandii. Prodej bude zahájen začátkem roku 2022, ale Renault už na nový Trafic začal přijímat objednávky.



NOVÝ VOLKSWAGEN MULTIVAN JIŽ LZE OBJEDNÁVAT

Volkswagen Užitkové vozy v Hannoveru spustil sériovou výrobu nového Multivanu včetně verze s plug-in hybridním pohonem. Zahájení výroby Multivanu Plug-in hybrid je milníkem v procesu transformace hlavního výrobního závodu značky Volkswagen Užitkové vozy v Hannoveru. Od roku 2022 se v něm budou souběžně vyrábět tři modely vozidel na třech různých platformách a se třemi variantami pohonu: stávající T6.1, nový Multivan jako první vůz na modulární platformě MQB a minivan ID. Buzz na platformě MEB pro elektricky poháněná vozidla. Od roku 2025 se zde na platformě MEB budou vyrábět i další modely elektromobilů pro jiné koncernové značky. Předprodej nového Multivanu na českém trhu už začal. Oficiální uvedení na trh je plánováno na začátek příštího roku.



NEJDELŠÍ TATRA VŠECH DOB

Ve zkušebním provozu v areálu ocelárny Liberty Steel Ostrava, která je součástí nadnárodní skupiny GFG Alliance, jezdí speciální vozidlo Tatra určené pro převoz závitových tyčí dlouhých i přes 24 m. Je to nejdelší vyrobený automobil Tatra v historii. Podvozek pro tento unikátní automobil s celkovou délkou 25,3 m dodala kopřivnická Tatra Trucks. Speciální úpravy podle návrhu vlastní konstrukční kanceláře realizovala společnost Partner Iplex z Frenštátu pod Radhoštěm. Vůz pohání vzduchem chlazený osmiválec Tatra o výkonu 300 kW přes automatickou převodovku Allison. Pohon vzduchem odpružených náprav je 14x8, přičemž první čtyři nápravy jsou poháněné, dvě přední a poslední tři zadní jsou řízené. Součástí úprav byla instalace předsazené krátké upravené kabiny řady Tatra Force. Díky ní může ložná plocha zasahovat až nad kabinu. Vozidlo splňuje všechny parametry pro provoz na komunikacích, ale není pravděpodobné, že by se využívalo mimo areál hutě.



NOVÝ FORD TOURNEO CONNECT OD VOLKSWAGENU

Nový Ford Tourneo Connect je prvním výsledkem spolupráce mezi Volkswagenem a Fordem. Tourneo Connect je dvojče Volkswagenu Caddy 5. generace. Bude k dispozici ve dvou délkách a v pěti – nebo sedmimístné verzi. Sklopením zadních sedadel se získá zavazadlový prostor o objemu až 2,6 m³ u základní verze a 3,1 m³ u dlouhé. Už v základní výbavě má 8,25" dotykový displej, u vyšších verzí 10" ve spojení s mode-mem FordPass Connect a v nabídce bude 10,25" digitální přístrojový panel. Pod kapotou se objeví zážehový čtyř-válec 1,5 EcoBoost/84 kW (114 k) nebo turbodiesel 2,0 EcoBlue/75 kW (102 k) resp. 90 kW (122 k). Pro výkonnější turbodiesel bude poprvé u modelu Tourneo připra-

vena i verze s pohonem všech kol AWD. Tourneo Connect bude vyrábět Volkswagen v polské Poznani a prodávat se začne od května 2022.



POHOTOVOSTNÍ VOZIDLO VOLVO FMX PRO DPP

Společnost HCS Centrum ve spolupráci s Volvo Trucks dodala Dopravnímu podniku hlavního města Prahy vyprošťovací speciál s hydraulickým jeřábem PM 155 SP postavený na podvozku Volvo FMX 8x6. Kompletní nástavbu na vozidlo vyrobila společnost HCS Centrum, která je výhradním distributorem hydraulických jeřábů PM pro ČR a SR. Základními podmínkami pro stavbu vozidla byl zdvihový výkon jeřábu 10 200 kg v dosahu 10,50 m a limitní celková výška 3200 mm včetně majákové rampy. Celková hmotnost vozidla nesměla překročit 32 t. Nutností bylo zesílení rámu vozidla v celé délce se zatížením předních náprav 10 + 10 t a zadní dvounápravy 26 t. Hydraulický jeřáb PM 155 SP má ovládání včetně stabilizačních opěr prostřednictvím proporcionálního hydraulického rozvaděče Danfoss a radiového ovladače Scanreco.





Volkswagen Golf Variant R-Line – 1,5 eTSI Velkoobjemové pohodlí

Volkswagen Golf Variant ve své nejnovější podobě spojuje úsporný provoz s gigantickým zavazadlovým prostorem.



Kompaktní rodinná kombi v posledních letech vyklízejí prostor vozům SUV. Pro ty, kteří potřebují odvážet rozměrný náklad, ovšem Golf Variant představuje přitažlivé řešení. Délka vozu i rozvor náprav u nové generace výrazně narostly, což přineslo větší prostor pro cestující vzadu, ale především unikátní zavazadlový prostor – už v základním uspořádání má objem 611 l a po sklopení zadních sedadel dokonce 1642 l, tedy parametry solidní dodávky.

Variant je běžným Golfem až po střední sloupek. Pak už je všechno jinak. Svažující se linie střechy ve stylu kupé vozu dodává elegantní vzhled aniž by se to projevilo na užitných vlastnostech. Kombi je mnohem

víc rodinným autem než hatchback s vnitřním prostorem na úrovni vozů střední třídy. Oproti předchozí generaci se totiž kombi protáhlo o 66 mm na 463 cm při rozvoru náprav 269 cm, tedy o plných 5 cm delším než má hatchback.

V interiéru je vše uspořádáno podobně jako u jiných modelů Volkswagenu s platformou MQB. Vše je uspořádáno přehledně s digitálním kokpitem a velkým 10" dotykovým displejem. Interiér ovšem působí až příliš chladně a ovládání i základních funkcí na dotykovém displeji je, ostatně stejně jako v jiných koncernových vozech, zbytečně složité a vyžaduje příliš velkou pozornost řidiče.

Námi zkoušený vůz poháněl zážehový čtyřválec 1,5 eTSI, tedy

s mild-hybridním systémem pohonu se 48 V okruhem pro startér/generátor v kombinaci se osmistupňovou dvouspojkovou převodovkou. Motor poskytuje 110 kW (150 k). Mild-hybridní pohon funguje velmi dobře a dává zapomenout na problémy se systémem start-stop při ztuhlém úspoře ve spotřebě.

K dispozici jsou samozřejmě veškeré nezbytné asistenční systémy, a pokud by některý ve výbavě časem chyběl, Volkswagen nabízí možnost nainstalovat jej dodatečně v rámci aktualizace softwaru – samozřejmě za odpovídající poplatek.

Volkswagen Golf Variant je perfektně fungující, praktické auto, u něhož je funkčnost na prvním místě, takže může působit i trochu nevzrušivě. Cenová nabídka začíná na 609 900 Kč vč. DPH za základní výbavu Life se tříválcem 1,0 TSI. Náš vůz 1,5 TSI mHEV ve výbavě R-Line přijde na 806 900 Kč.



než jen se zážehovým motorem) vůz citelně ztrácí dynamiku a rychle rozdíl mezi deklarovanou nízkou spotřebou a realitou.

Digitální přístrojový štít 10,2" umožňuje konfiguraci podle vlastních představ, nicméně nejlepší je standardní uspořádání ve stylu klasických přístrojů. Při ovládání platí totéž, co u jiných koncernových vozů – snaha o digitalizaci zašla až příliš daleko, takže přestavení základních funkcí na dotykovém displeji přehnaně rozptyluje řidiče. Od toho může odpomoci jen využívání hlasové asistentky Laura.

Octavia Combi iV se výbavou a vynikající kvalitou zpracování blíží standardům prémiových vozů. Až na občasnou vyšší hlučnost je to pohodlné auto vhodné i pro dlouhé cesty, ač ji plug-in hybridní pohon předurčuje pro krátké jízdy po městě.

Cena za základní výbavu Ambition je 899 900 Kč, vyšší Style přijde na 949 900 Kč vč. DPH. Hybridní pohon s vnějším dobíjením prostě znamená šetření za poměrně vysokou cenu.

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

Škoda Octavia Combi iV PHEV Šetřit není levné

Škoda Octavia Combi je prostorné pohodlné auto předurčené pro dlouhé cesty, ale verze s plug-in hybridním pohonem se zaměřuje na kratší jízdy ve městech.

Octavia Combi iV s plug-in hybridním pohonem je velké noblesní auto dlouhé 469 cm s rozvorem náprav 268 cm poskytující velký prostor v interiéru a k tomu zavazadlový prostor se základním objemem 490 l, po sklopení zadních sedadel 1555 l. Vzhledem k uložení akumulátoru je tedy poněkud menší

než u standardní Octavie Combi, která nabízí 640 l resp. 1700 l.

Plug-in hybridní pohon spojuje zážehový motor 1,4 TSI s výkonem 110 kW (150 k) a elektromotor o výkonu 85 kW do systému poskytujícího největší výkon 150 kW (204 k).

Vysokonapěťový akumulátor má kapacitu 13 kWh, což umožňuje čistě elektrický dojezd až 60 km v cyklu WLTP, přičemž při citlivém využívání rekuperace lze v městském provozu dosáhnout i 70 km.

Elektrický pohon je výtečný v městském provozu. Jakmile vyjede mimo město a častěji akcelerujete, elektřina se z akumulátoru rychle vytratí, i když vždy zůstává dostatek pro rozjezdy s čistě elektrickým pohonem. Při potřebě akcelerace pak je motor dost hlučný a s ohledem na hmotnost 1746 kg (tj. o 200 kg víc



Ford předvedl originální přestavby užitkových vozů

Ford letos v České republice kraluje trhu užitkových vozů. Významnou měrou mu v tom pomáhají i speciální přestavby a nástavby od domácích dodavatelů. Některá z originálních řešení Ford ukázal na akci v pražských Letňanech.

Lehké užitkové vozy Ford jsou v Evropě již sedm let nejprodávanější ve své kategorii. Stejně postavení Ford letos zaujal i na domácím trhu, kde dokonce zaznamenal meziroční nárůst prodeje o 30 % a podíl užitkových vozů za první tři čtvrtletí dosáhl 43 % z celkového objemu prodeje, takže se blíží osobním automobilům. Napomohla tomu i reorganizace prodeje, která oddělila prodej osobních a lehkých užitkových vozů. Oddělení Ford Pro klade důraz na služby zákazníkům umožňující jim udržet jejich užitková vozidla maximálně v provozu, aby mohla pro své majitele vydělávat. K tomu slouží mj. i servisní balíčky Ford Service Plan, pomáhající uživatelům plánovat výdaje za jejich



Ford Transit s dvojkabinou a sklápěcí nástavbou s nakládacím jeřábem od firmy Hagemann

užitková vozidla, a ekonomický servis se speciální nabídkou servisních slu-

žeb za konkurenční ceny speciálně pro vozidla starší pěti let.

Na prodejním výsledku užitkových vozů mají významný podíl přestavby a vestavby podle individuálních požadavků zákazníků realizované externími přestavbářskými firmami. Přehlídka práce některých z nich pro novináře a obchodní partnery připravilo české zastoupení Fordu v PVA Expo Praha. Ukázky své práce na výstavišti v Letňanech představilo celkem 11



Zvláště úspěšné jsou přestavby vozů Ford pro potřeby hasičů a zdravotní služby, hasičům už byl dodán jubilejní 1500. vůz Transit



Ford Transit s nástavbou pro hasiče od firmy Techsport



Ukázka záchranné akce s pomocí speciálně vybaveného Fordu Ranger

společností, které se specializují na profesionální přestavby užitkových vozů. K atraktivní přehlídce patřily skříňový Transit Custom Plug-In Hybrid, pick-up Ranger přestavěný na campingový vůz a nechyběly ani speciálně upravené sanitní, vozíčkářské, chladírenské a pracovní vozy.

Ford se v této sféře snaží vyjít maximálně vstříc individuálním potřebám svých zákazníků. Protože těžištěm činnosti automobilky je masová výroba užitkových vozidel, nabídka speciálních přestaveb od externích dodavatelů podle individuálních požadavků zákazníků představuje další významný prodejní kanál ve strategii Fordu.

Ford specializům poskytuje maximum potřebných technických informací prostřednictvím on-line manuálu BEMM (Body and Equipment Mounting Manual), v němž naleznou důležité informace o tom, kde lze bezpečně zasahovat do nosné struktury vozidla, jak udělat potřebné kalkulace nebo detailní informace o elektroinstalaci vozidla. Pro návrh přestavby jsou k dispozici i výkresové dokumentace 2D/3D CAD a potřebné homologační dokumenty. Prodejci Fordu klientům připravují nabídku podle jejich individuálních požadavků společně s dodavateli přestaveb, takže se jedná o třístrannou spolupráci. Tato spolupráce Fordu umožňuje vstupovat i do zcela nových segmentů trhu.

„Přestavby užitkových vozů Ford tvoří důležitou část našeho odbytu a jsou de facto dalším prodejním kanálem. Díky přestavbám se dostáváme do nových segmentů trhu a můžeme spolupracovat například se složkami integrovaného záchranného systému, o čemž svědčí i jubilejní 1500. hasičský Transit, který jsme nedávno předali do služby,“ říká

Country Manager značky Ford pro Českou republiku Libor Beneš.

Program prezentace v Letňanech obohatila také ukázka hasičského zásahu speciálně vybaveného vozu Ranger s ukázkami vyprošťovací techniky během modelového hasičského zásahu, kdy prostřednictvím hydraulických nůžek hasiči postupně vyprostili z nabouraného auta dobrovolníka.

„Jsme rádi, že můžeme dlouhodobě podporovat Hasičský záchranný sbor České republiky a podílet se alespoň materiálně na záchraně lidských životů všude tam, kde je to zrovna potřeba,“ komentuje spo-

lupráci Fordu se složkami HZS ČR Libor Beneš.

Ford do nabídky svých užitkových vozů připravuje tři nové modely. Ještě letos odhalí novou generaci terénního pick-upu Ranger. Začátkem roku 2022 bude na evropských trzích možné objednat zcela nový Tourneo Connect a plně elektricky poháněný E-Transit, který slibuje v rámci segmentu nejvyšší výkon i nejdelší dojezd.

Text: Vladimír Rybecký
Foto: Ford a Vladimír Rybecký



Ford Transit s valníkovou nástavbou Kov Velim



Ford Transit s valníkovou nástavbou Auto-Tech Vnoř

Efektivní pneumatiky Goodyear FuelMax Endurance

Pneumatiky Goodyear FuelMax Endurance pro řízené a hnané nápravy nákladních vozidel nabízí inovativní řešení pro dopravní a logistické společnosti, které provozují dopravu jak na dálnicích, tak i na běžných nebo vedlejších silnicích.



Nová řada pneumatik Goodyear FuelMax Endurance pomůže evropským dopravcům a výrobcům nákladních vozidel v jejich snaze snížit uhlíkovou stopu, protože spojuje úroveň palivové účinnosti obvyklou v dálkové dopravě s odolností, trakcí a kilometrovým výkonem nutným pro jízdy na běžných a vedlejších silnicích.

Dosud museli dopravci při výběru pneumatik volit mezi životností, vysokým kilometrovým proběhem nebo dobrou palivovou účinností. Pneumatiky FuelMax Endurance byly navrženy

ny tak, aby správcům vozových parků, usilujícím o úspory nákladů a paliva, takovou volbu usnadnily, protože při výběru pneumatik nebudou omezeny typem vozovky, po nichž jejich vozidla jezdí. Odborníci Goodyearu se zaměřili na překonání vlivu tří protichůdných efektů – zajištění palivové účinnosti a nízkých emisí i při dobrém kilometrovém proběhu, trakci a univerzálnosti pneumatik.

Výchozím bodem při vývoji se staly osvědčené technologie Goodyear. K tomu přistoupily inovace přizpůsobené poloze na řízené a hnané nápravě, které rozšiřují palivovou

účinnost na širší škálu různých tras a zároveň díky robustní a univerzální konstrukci zajišťují trakci, přilnavost a kilometrový výkon. Díky kombinaci osvědčených a nových technologií pneumatiky řady FuelMax Endurance nabízejí vysokou palivovou účinnost (štitková třída B), jsou robustnější a vykazují dobrou přilnavost a trakci v pozdních fázích své životnosti. Pneumatiky na řízené i hnané nápravy mají certifikaci 3PMSF a obsahují technologii RFID, která umožňuje napojení na správu pneuhospodářství.

Jako nová standardní výbava pro nákladní vozidla z výroby pokrývá nová řada širokou škálu nasazení vozidel a zároveň výrobcům pomáhá při dalším snižování emisí nových těžkých nákladních vozidel.

„Skutečný posun směrem ke klimaticky neutrální budoucnosti v tak složitém systému, jakým je doprava, bude možný jen půjdou-li ekologie a efektivita ruku v ruce. S novými pneumatikami FuelMax Endurance přenášíme palivovou účinnost známou z dálniční dopravy i na provoz na běžných a vedlejších silnicích. Jsou efektivní i odolné. Vyznačují se nízkými emisemi a vynikající přilnavostí i dlouhodobou výkonností a vysokým kilometrovým proběhem.

Novou produktovou řadou jsme tak chtěli překlenout propast mezi trvalou udržitelností a realitou v každodenním provozu,“ řekl viceprezident pro nákladní pneumatiky Goodyear v Evropě Grégory Boucharlat.

„Řada FuelMax Endurance mění pravidla hry v odvětví výroby pneumatik a dopravy, protože vedle toho, že je účinná a odolná vůči opotřebení, nabízí také jak nízkou úroveň emisí, tak i vynikající kilometrový proběh a trakci. Snižování valivého odporu o 2 % představuje roční úsporu přibližně jedné tuny emisí CO₂ a 400 litrů paliva na jediné nákladní vozidlo,“ řekl Maciej Szymanski, marketingový ředitel obchodní jednotky nákladních pneumatik Goodyear v Evropě.

Společnost Goodyear se hlásí k zásadám cirkulární ekonomiky a nová řada pneumatik FuelMax Endurance to potvrzuje. Je plně kompatibilní s programem vícenásobného života pneumatik (Multiple Life)



pneumatik Goodyear. Pro pneumatiky na hnanou nápravu bude v prodeji prémiový teplý protektor TreadMax, který prodlužuje kilometrový proběh a přitom nabízí zcela stejné vlastnosti a výhody jako nové pneumatiky s inovativním běhounem. Ve výsledku snižuje náklady na pneumatiky až o 30 %.

V kombinaci s inteligentními řešeními společnosti Goodyear pro moni-

torování pneumatik, včetně systémů Goodyear TPMS, Drive-Over-Reader a nejnověji uvedeného DrivePoint, lze výrazně zvyšovat životnost a palivovou účinnost.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Goodyear
Foto: Goodyear



EKOLOGIE BUDOUCNOSTI



FUELMAX ENDURANCE

VĚTŠÍ UDRŽITELNOST.
VÍCE TRAS.

Chcete pneumatiky, které snižují emise a snižují vaše účty za palivo? Samozřejmě. Ale co pneumatiky, které vám poskytnou záběr a odolnost na vedlejších a státních silnicích i dálnicích? S FUELMAX ENDURANCE získáte vše. Robustnost a úsporu paliva. Přilnavost a nízké emise.

Zjistěte více na našich webových stránkách nebo navštivte prodejce Goodyear.

GOODYEAR.EU/TRUCK

GOODYEAR

Stalo se...

SPOLEHLIVÝ PROVOZ ELEKTROBUSŮ V PRAZE 4

Dva elektrobusy SOR, zajišťující v Praze kyvadlovou dopravu mezi stanicí metra Budějovická a areálem BB Centra, už překonaly hranici ujeté vzdálenosti 200 000 km. Jde o první elektrobusy, které byly od února 2016 uvedeny do provozu v rámci pražské hromadné dopravy. Jejich služeb už využily více než dva miliony cestujících. Elektrobusy byly nasazeny do ostrého provozu, aby se otestovalo jejich fungování a ověřila se životnost akumulátorů. Ta byla původně odhadována na pět let. I během šestého roku provozu si však stále zachovávají odpovídající nabíjecí kapacitu a nevykazují zásadnější známky opotřebení nebo negativní vliv na výkon či denní nájezd autobusů. Každý z autobusů v průměru najede denně téměř 100 km. Partneři projektu jsou společnosti Passerinvest Group, Arriva a ČEZ.



MERCEDES-BENZ GENH2 TRUCK MŮŽE VYJET

Zdokonalený prototyp Mercedes-Benz GenH2 Truck s palivovými články na vodík získal od příslušného německého úřadu homologaci pro silniční provoz. Již v dubnu zahájil Daimler Truck na uzavřených polygonech interní testy zdokonaleného prototypu Mercedes-Benz GenH2 Truck. Nákladní vozidlo poháněné palivovými články na vodík, jehož sériová varianta bude koncipována pro dojezd více než 1000 km bez doplňování paliva, úspěšně absolvovalo tisíce kilometrů. Nyní se zkušební program rozšiřuje i na veřejné silnice. Prototyp bude jezdit mimo jiné i po B462 u Rastattu, kde je nákladní doprava částečně elektrifikována pro trolejová náklad-

ní vozidla v rámci projektu eWayBW. Současně budou probíhat i porovnávací testy vozidel eActros s akumulátory s trolejovými vozidly. Daimler Truck přitom trolejová nákladní vozidla neplánuje. Daimler Truck předpokládá předání prvních sériově vyrobených vozidel s palivovými články zákazníkům v roce 2027.



TOYOTA MIRAI SE ZAPSALA DO GUINNESSOVY KNIHY

Toyota Mirai vytvořila nový rekord – nejdlejší vzdálenost ujetou na jedno natankování vodíku. Elektromobil s vodíkovými palivovými články po silnicích Jižní Kalifornie urazil 1360 km. Automobil během testu spotřeboval 5,65 kg vodíku a jeho načerpání trvalo pět minut. Automobil cestou minul 12 vodíkových čerpacích stanic. Projížděl převážně hustým provozem během špiček, kdy se teplota pohybovala mezi 18 až 28 °C. Řidiči se zaměřili na co nejnižší spotřebu energie, a nakonec dosáhli výsledku v přepočtu 13,8 kWh/100 km.



REKORDNÍ OBJEDNÁVKA NA ELEKTRICKÉ KAMIONY

Společnost Volvo Trucks obdržela od největší přepravní a logistické společnosti v severní Evropě DFDS objednávku na 100 nákladních elektrických vozidel FM. Dohoda je dosud největší komerční zakázkou na elektricky poháněná nákladní vozidla Volvo a jednou z největších v historii těžkých elektricky poháněných nákladních vozidel na světě. První dodávky budou zahájeny ve čtvrtém čtvrtletí 2022 a budou pokračovat po celý rok 2023. Nákladní vozidla budou využívána pro krátké i delší trasy v logistickém systému DFDS. Volvo FM Electric má celkovou hmotnost soupravy až 44 t a dojezd až 300 km. V Evropě bylo letos registrováno několik stovek nákladních vozidel nad 16 t, z toho 40 % tvoří vozidla Volvo. Společnost Volvo Trucks zahájila sériovou výrobu elektrických nákladních vozidel v roce 2019 jako jedna z prvních.



ELEKTROMOBIL EQS STANOVIL ČESKÝ REKORD

Elektromobil Mercedes-EQ EQS ujel v běžném provozu 852,9 km na jedno nabití. Vytvořil tak několik českých rekordů, přičemž stávající hodnotu překonal o 242,9 km a za prvních 10 hodin ujel 641,7 km. Vůz při tom projel 13 z 14 krajů České republiky a nevyhýbal se ani hornatým regionům. Rekordní jízda proběhla se zcela sériovým vozem bez využití služby odemknutí rezervní kapacity na dálku. Výsledek byl ověřen a zapsán do české knihy rekordů. Rekordním vozem byl EQS v provedení 450+, které má dojezde podle normy WLTP 780 km. Ujetá vzdálenost je důkazem toho, že předvídavou jízdou lze

dosáhnout i lepší výsledek. Skutečná spotřeba během zkoušky, zjištěná po dobití akumulátoru zpět na 100 % včetně ztrát při dobíjení, činila 13,43 kWh/100 km. Posádku rekordního automobilu tvořila dvojice novinářů bratrů Tomáškových.



CITROËN Ě-BERLINGO V PRODEJI

V České republice už je v prodeji Citroën ě-Berlingo. Citroën ě-Berlingo je k dispozici ve dvou délkách (krátké L1 440 cm a dlouhé L2 475 cm). Citroën ě-Berlingo má nákladový prostor s objemem 3,3 m³ (L1) resp. 3,9 m³ (L2) a užitečnou délku přepravovaných předmětů přes 3 m. Citroën ě-Berlingo pohání elektromotor o výkonu 100 kW (136 k). Ve všech třech jízdních režimech (Eco, Normal, Power) je nejvyšší rychlost 130 km/h. S lithio-ionovým akumulátorem o kapacitě 50 kWh má dojezd podle WLTP 278 km. Systém rekuperace energie při brzdění a zpomalování jej může prodloužit zejména v městském provozu. Cena verze Van Plus začíná od 799 000 Kč bez DPH.



Originální řešení elektromobility

Elektrické vozítko City One od mnichovské společnosti Adaptive City Mobility (ACM) se stalo velkým překvapením veletrhu IAA Mobility v Mnichově. Nejenže působí sympaticky, ale především přináší originální řešení.

Letošní veletrh IAA Mobility v Mnichově sice nebyl tak docela autosalonem, nicméně do značné míry naplnil to co sliboval – ukázal velkou škálu nových elektricky poháněných vozidel a souvisejících technologií. To nejzajímavější ale bylo k vidění jinde než v expozicích automobilek.

Mezi start-upy se na miniaturním prostoru prezentovala společnost Adaptive City Mobility. ACM je mladá firma z Mnichova založená bývalým vývojářem značky Mini Paulem Leiboldem spolu s Rajarshi Rakeshem Sahaiem a Swagatem Choprou. Jejím významným investorem je



bývalý generální ředitel Opelu K. T. Neumann.

Pětidveřové městské vozítko City One nabídlo vše, aby se stalo nenápadnou hvězdou výstavy. Obohacuje totiž elektromobilitu o několik důležitých aspektů. Při délce 3,6 m dokáže pohodlně přepravit čtyři dospělé, v případě potřeby až pět cestujících se zavazadly v zavazadlovém prostoru o objemu 400 l. Nebo uveze dva lidi a kompletní europaletu v nákladovém prostoru o objemu 1450 l při užitečném zatížení až 430 kg. V tomto ohledu do značné míry připomíná Citroën Ami.

To nejzajímavější ale u City One najdeme vzadu pod podlahou zavazadlového prostoru. Zde jsou šikmo uložené čtyři malé bloky akumulátorů, každý s kapacitou 2,5 kWh a hmotností 10 kg, takže se dají snadno vyměnit. Při průměrné spotřebě elektrické energie 8,5 kWh/100 km vystačí vozidlu k ujetí více než 100 km s maximální rychlostí 110 km/h. Pokud potřebujete víc, ve speciálním střešním nosiči můžete mít připraveny čtyři náhradní bloky, takže s City One se teoreticky dá ujet až 240 km bez potřeby dobíjet.

Prodejní cena City One by měla být kolem 10 000 eur (255 000 Kč) a zahájení prodeje je plánováno na

rok 2023. Může to být reálné, protože partnerem tohoto zajímavého projektu je kanadsko-rakouský průmyslový gigant Magna International, který nedávno založil společný podnik na výrobu komponent pro elektromobily s LG Electronics.

City One je určen zejména pro regiony bez vyhlídky na brzké vybudování dostatečné infrastruktury rychlého nabíjení. Vyměnitelné akumulátory ale z City One dělají favorita pro nízkonákladové taxislužby a služby sdílení automobilů, protože jej lze bez problémů používat i ve třísměnném provozu.

Pro nabíjení výměnných akumulátorů stačí normální domácí zásuvka, lze je připojit k domácímu fotovoltaickému systému a dají se také použít k napájení v domácnosti pro ukládání energie ze solárního zdroje pro večerní potřeby.

Provoz vozítko lze zlevnit tím, že displej pod zadním oknem se dá využít jako reklamní plocha.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Vladimír Rybecký a IAA**



Malé elektroauto závislé na chytrém telefonu

Malý elektromobil, který Volkswagen představil jako studii na IAA Mobility, by měl přijít do sériové výroby v roce 2025. Základní funkce ID.Life by měly být ovládány pomocí chytrého telefonu integrovaného do operačního systému vozu.

ID.Life, jehož studii Volkswagen představil na IAA Mobility v Mnichově, má získat operační systém, který vozu umožní plnou integraci externích zařízení. Například téměř všechny funkce bude možné ovládat pomocí mobilního telefonu nebo tabletu – kromě samotného řízení. To vyžaduje komplexní palubní software, který Volkswagen interně vyvíjí ve své nové divizi Cariad.

Stejně jako ostatní modely z řady ID., také ID.Life vychází z menší verze koncernové platformy pro elektromobily MEB. Je to první vůz na této platformě s pohonem předních kol. Malé auto s délkou o něco více než 4 m má být zaměřeno na městskou mládež. Má minimalistický vzhled a je vyrobeno především z udržitelných materiálů, a to včetně laku, kde se štěpky používají jako přírodní barvivo a biologické tužidlo v čirém laku, tkanina kompozitu pro střechu a přední kapotu je vyrobena z recyklovaných PET lahví, přístrojová deska je obložena dřevem, jako surovina pro pneumatiky se používá bioolej, přírodní kaučuk a rýžové slupky atd.

Auto, určené především pro městský provoz, pohání elektromotor s výkonem 172 kW (234 k), tedy větším než u ID.3(!). ID.Life dosáhne zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,9 s a jeho 57 kWh vysokonapěťový akumulátor umožňuje dojezd 400 km podle WLTP.



Kokpit je integrován do dotykové obrazovky na šestihránném volantu a zpětná zrcátka nahrazují kamery. Life lze bleskově proměnit v kino nebo herní salonek: součástí výbavy jsou počítačová herní konzole a projektor, přičemž projekční plátno se v případě potřeby vysouvá z přístrojové desky. Přední lavici lze zcela sklopit a společně se sklopným zadním sedadlem jsou možné četné varianty – od sezení v kině přes dvoumetrovou postel až po nákladní variantu.

Volkswagen chce sériovou podobou ID.Life učinit elektromobilitu dostupnou pro široké maso. Jeho cena má být kolem 20 000 eur (500 000 Kč).



Proto se má od roku 2025 vyrábět ve Španělsku, kde také Volkswagen chce vybudovat továrnu na akumulátory.

„ID.Life je naší vizí nové generace plně elektrické městské mobility. Studie poskytuje první pohled na model pro segment malých automobilů v cenové relaci kolem 20 000 eur, který uvedeme na trh v roce 2025. Učiníme tak elektrickou mobilitu dostupnou ještě více lidem. ID.Life jsme důsledně přizpůsobovali potřebám mladých cílových skupin. Věříme, že v budoucnosti bude automobil ještě výraznějším vyjádřením životního postoje. Pro zákazníky zítřka to nebude jen prostředek mobility, ale ještě více půjde o to, co můžete s autem zažít,“ uvedl generální ředitel značky Volkswagen Ralf Brandstätter.

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

Svéráznné představy o elektromobilech

Představy českých řidičů o elektromobilech jsou vskutku svérázné a vzdálené realitě. Obavy mají u elektromobilů z požáru, životnosti akumulátorů i řídké sítě dobíjecích stanic. Jak jsou na elektromobilitu připraveny pojišťovny?

Přezkum Generali České pojišťovny mezi českými motoristy zjišťoval, jaký pohon by zvolili pro svoje budoucí auto. Výsledek překvapil. Nejvíce (28 %) motoristů zmínilo hybridní pohon, který kombinuje spalovací motor v kombinaci s elektromotorem. Následují motory na benzin (22 %) a naftu (14 %). Pro plug-in hybridy (PHEV), tzn. hybridy s vnějším dobíjením, by se rozhodlo 13 %. Čistě elektrický pohon láká 10 % motoristů, zatímco LPG/CNG a mildhybridní technologie shodně oslovuje 5 % dotázaných. Zbývající 3 % odpovědí mířila k vodíkovému pohonu. Online dotazování ve 2. čtvrtletí roku 2021 proběhlo na vzorku 884 respondentů-řidičů ve věku 18+.

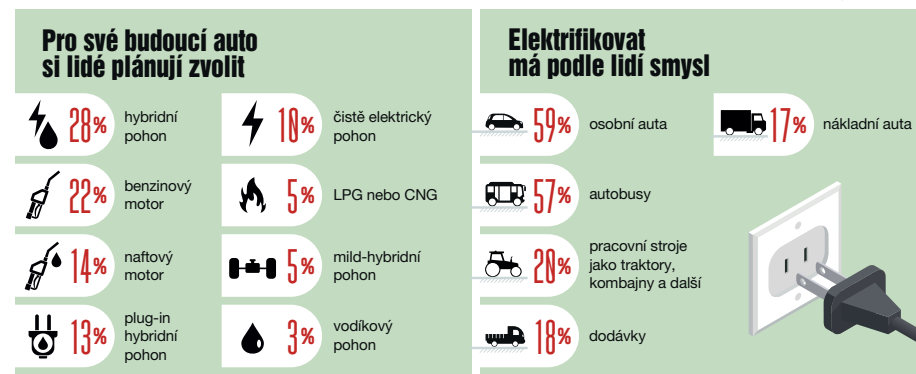
Jaké požadavky na auta s akumulátory Češi mají?

Největší smysl dává Čechům využití čistě elektrického pohonu u osobních automobilů a autobusů. V případě osobního automobilu by 28 % dalo přednost variantě kombi, dalších 24 % hatchbacku a 15 % liftbacku. SUV by v elektrické verzi zvolilo jen 9 % motoristů. Preferovanou kategorií Čechů by byla obecně nižší střední třída, kterou uvedlo 37 % respondentů.

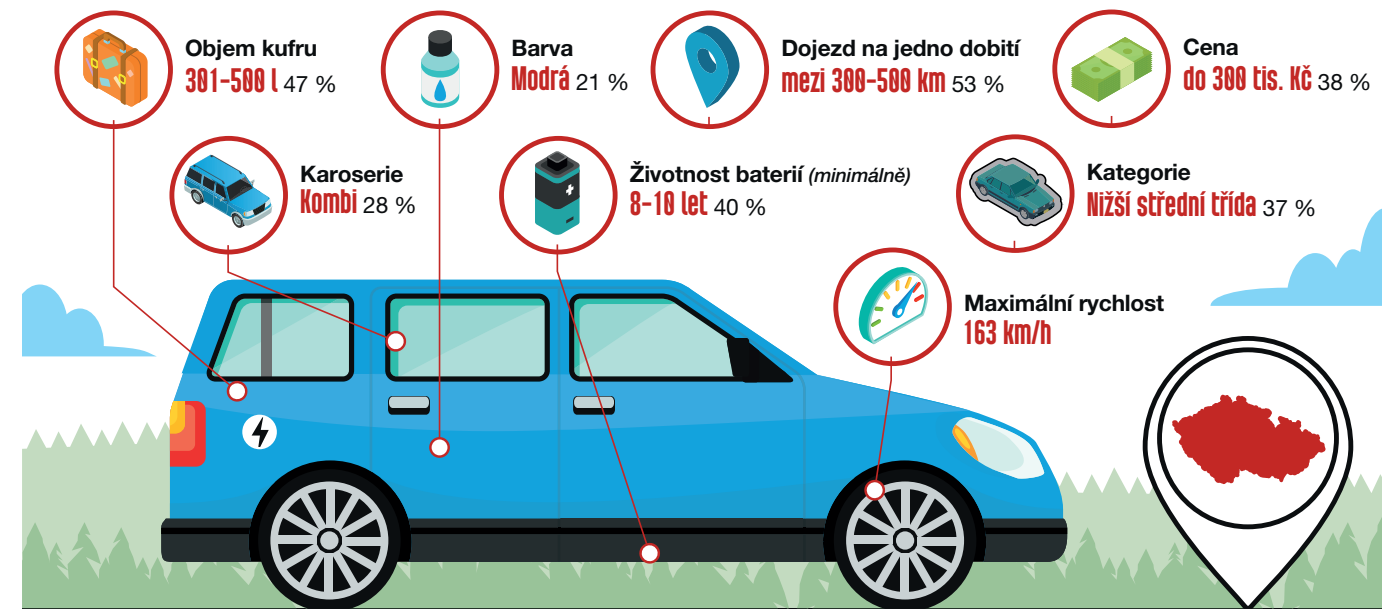
Střední třídu by v elektroverzi chtělo 32 % dotázaných. Trio uzavírají s 21 % malá auta. Pouhá 2 % by preferovala elektroauta nejvyšší třídy. Elektromobil by si jich raději koupilo 79 %, než pronajali (21 %). Zaplatit by chtěli maximálně 300 000 Kč (38 %) a 61 % lidí by si k zakoupenému vozu rovnou sjednalo jak povinné ručení, tak havarijní pojištění. S tím, že proti vozům se spalovacími motory budou pořizovací náklady vyšší počítá 85 % z dotazovaných. Stejně tak jsou smířeni s dražším provozem (76 %) i servisem (80 %).

200 km za 30 minut nabíjení

Nejkontroverznější otázkou u vozů na čistě elektrický pohon jsou pro Čechy jejich vysoká pořizovací cena (54 %) a délka dobíjení (38 %). „Je zajímavé, že motoristé v průzkumu deklarují poměrně velkou trpělivost při čekání na plně nabití akumulátoru. Ačkoliv třetina lidí (34 %) je ochotna čekat na dobítí maximálně 15 minut, téměř polovina (46 %) by vydržela čekat 20 až 30 minut. Češi zároveň nemají problém dobít svůj vůz doma, jak uvedlo 75 % z nich,“ popi-



Jaké parametry má ideální elektromobil podle českých motoristů?



suje manažer autopojištění z Generali České pojišťovny Tomáš Kabele.

Dvě třetiny respondentů (66 %) má obavu z nedostatku dobíjecích stanic. Pokud by auto dobíjeli 30 minut, tak 45 % Čechů očekává, že vůz musí urazit alespoň 200 km, pro 43 % by stačil dojezd 100 km.

Elektromobily kladou nároky i na změnu chování uživatelů. Nejvíce by Češi byli ochotni akceptovat fakt, že by elektromobil dobíjeli z domácí sítě (75 %), dokázali by se smířit i s pomalejší jízdou kvůli úspoře energie (68 %) či víc než dosud plánovat cíle vzhledem ke vzdálenosti (56 %). Naopak se ukazuje nevěle déle čekat u dobíjecí stanice na její uvolnění (neakceptovatelné pro 62 %) či kombinovat jízdu elektromobilem s prostředky hromadné dopravy (52 %).

Elektromobilita a obavy Čechů

Kde ho budu elektromobil při cestování dobít? Tuto otázku si pokládá většina Čechů, 66 % z nich má obavu z nedostatku dobíjecích stanic. V případě nehody se obávají hrozby požárů, jejichž vznik je vzhledem k elektronice a akumulátorům stále velmi nepředvídatelný.

Požár a celková destrukce elektromobilu jsou krajní situace. Obvykle se jedná o totální škody. Pokud vozidlo nestráví plameny, je nutné ho speciálním způsobem hasit, což předpokládá jeho zatopení. O totální škodu

jde vždy, když je auto zatopené do výšky více než 40 cm. To se obvykle děje jen při povodních, ale hašení elektromobilu ve speciálním kontejneru je stejný případ.

„Z našeho pohledu jde o regulérní pojistnou událost. Fakt, že hasiči zasáhli tímto způsobem, nic nemění na tom, že by šlo o totální škodu. Bez zásahu hasičů by automobil jistě celý shořel,“ vysvětluje manažer likvidace pojistných událostí motorových vozidel z Generali České pojišťovny Patrik Nauš.

Pojistnou událost prodražuje i práce hasičů. Ti si tento zásah mohou vyúčtovat a následně se hradí z povinného ručení. Taková je praxe v případě požárů vozidel. Hodinová sazba, kterou hasiči účtují, je přitom paušálně nastavena na 5600 Kč/h.

Elektromobily a pohled pojišťovny

Pojišťovny se musí připravit na zcela nové situace na českých silnicích. „Už nyní jsme přizpůsobili naše asistenční služby, které jsou plnohodnotné i pro majitele elektromobilů, a počítají třeba s tak banální situací, jakou je neschopnost jízdy kvůli vybitým akumulátorům. Následky dopravních nehod u elektromobilů bývají finančně náročnější, vozidla jsou mladší, proto má havarijní pojištění pro majitele vozu zásadní význam,“ říká manažer autopojištění

z Generali České pojišťovny Tomáš Kabele.

Informace Generali České pojišťovny o specifikách pojišťování elektromobilů (BEV):

– Pojistit BEV je možné běžným povinným ručením i havarijním pojištěním.

– Případy samovznícení elektromobilů jsou hrazeny z havarijního pojištění, které ve variantě All Risk kryje běžně i požáry. Požár elektromobilu končí obvykle totální škodou – buď kvůli tomu, že vozidlo celé shoří, nebo kvůli nutnosti ponořit ho do vodní lázně.

– Škody na elektromobilech jsou obvykle nákladnější kvůli složitým technologickým postupům, jiné konstrukci vozidel či výrobcem předepsané nutnosti měnit celý akumulátor i při menších nehodách.

– Škody způsobené elektromobily jsou i podle zahraničních zkušeností rozsáhlejší, což je dáno jejich hmotností a do jisté míry i schopností rychlé akcelerace.

– Asistenční služby počítají i se specifickým provozem elektromobilů. Jsou připraveny pomoci nejen v případech, kdy na cestě dojde k vybití akumulátoru.

Text: Vladimír Rybecký podle podkladů Generali Česká pojišťovna
Foto: Generali Česká pojišťovna

Budování vodíkové infrastruktury se rozbíhá i v ČR

Jednou z cest, jíž chce Evropská unie dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2050, je i sázka na vodík.



V porovnání s elektromobily s akumulátory je využití vodíku v mobilitě a budování vodíkové infrastruktury teprve na začátku.

V této souvislosti uspořádal Český plynárenský svaz (ČPS) třetí „vodíkový“ workshop s názvem „Využití vodíku v průmyslu a dopravě“.

Většina dnes používaného vodíku se vyrábí parciální oxidací těžkých ropných zbytků. Václav Bystrianský, projektový manažer pro rozvoj vodíkových technologií ve společnosti Orlen UniCRE, hovořil o nutnosti diverzifikace zdrojů při výrobě vodíku. Výroba zeleného vodíku elektrolýzou je energeticky velice náročná, a proto se musí přechod podpořit i jinými stabilními koncepty pro rozsáhlou a stabilní výrobu (biomasa nebo plastový a komunální odpad).

Projektový manažer společnosti Benzina Orlen Jiří Lachout seznámil účastníky workshopu s rozvojem čerpacích stanic Benzina Orlen v České republice. Koncernová strategie PKN Orlen zahrnuje vybudování celého řetězce od výroby vodíku až po distribuci a síť čerpacích stanic v Polsku, České republice a na Slovensku.

V České republice se počítá s výrobou vodíku v Litvínově a v Neratovicích a až s 22 vodíkovými čerpacími stanicemi. Primárně budou určeny pro osobní vozy, ale obsloužit by měly i autobusy a nákladní automobily.

Podle Lachouta není možné, aby se o rozvoj vodíkové infrastruktury postaral trh, ale jsou nutné subvence ze strany státu. Na šest stanic již byly podány projekty a v současnosti běží prenotifikace v Bruselu. Další dvě stanice byly podpořeny z Operačního programu Doprava. V červenci byla zahájena stavba vodíkové čerpací stanice v Praze na Barrandově a v září v Litvínově. V současnosti jsou také v procesu veřejné zakázky na vodíkové stanice v Plzni a Praze, které řeší Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, a v přípravě je veřejná zakázka na vodíkovou stanici v Ostravě.

Workshop uzavřel Jiří Pohl ze společnosti Siemens Mobility. Podle jeho slov je dosažení uhlíkové neutrality do roku 2050 jedinou cestou, kterou se musíme vydat. Fosilní paliva v Česku spotřebovává 93 % dopravy, která zajišťuje 74 % přepravních výkonů. Elektrina se na spotřebě podílí pouze

2 %, ale zajišťuje 22 % přepravních výkonů a efektivně se využívá v kolejové dopravě. Pohl zdůraznil, že prostá náhrada fosilních uhlovodíkových paliv pro dopravu biologickými uhlovodíkovými palivy není z kvantitativních důvodů reálná. Spotřebu energie je proto před její náhradou radikálně snížit. Zdůraznil, že v dopravě má logiku používat palivové články jen u vozidel s velmi dynamickým charakterem jízdy – typicky se jedná o městské autobusy, regionální osobní zastávkové vlaky či posunovací lokomotivy, u nichž je významný efekt rekuperace brzděné energie. Naopak se nehodí pro dálkové automobily, dálkové autobusy nebo rychlé dálkové vlaky s monotónní jízdou stálým plným trakčním výkonem. Takové aplikace by vyžadovaly vysoce výkonné palivové články, které jsou drahé a rozměrné. To je ovšem v příkrém rozporu se strategií většiny výrobců užitkových a nákladních vozidel.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů ČPS
Foto: **Ilustrační foto**

Biometan dostupným řešením čisté mobility

Potenciál biometanu je pro Českou republiku větší než spotřeba CNG a LNG v roce 2020. Biometan z odpadů ušetří v dopravě až 90 % emisí.

Strategické dokumenty České republiky, konkrétně Národní klimaticko-energetický plán a Národní akční plán čisté mobility (NAP ČM), které směřují k přechodu na udržitelnou a čistější dopravu, počítají se všemi druhy nízkemisní dopravy a obnovitelné energie. Na skutečnosti, že biometan má v České republice velký potenciál a může pomoci splnit národní cíle České republiky pro rok 2030 v sektoru dopravy, se dlouhodobě shodují experti z oblasti dopravy, průmyslu i životního prostředí.

„Skutečná udržitelná doprava budoucnosti bude kombinací spalovacích motorů na CNG, LNG a elektromotorů. Potřebujeme, aby zdroje energie byly obnovitelné a nízkemisní. Plyn pro dopravu musí zvyšovat podíl biometanu a snižovat podíl

fosilního zemního plynu. Biometan vyráběný z odpadů je obnovitelným zdrojem energie s až 90% úsporou emisí skleníkových plynů oproti fosilním pohonným hmotám,“ uvedl člen představenstva CZ Biom zodpovědný za biometan Martin Schwarz.

„Bioplyn se v České republice vyrábí více než deset let a jeho roční produkce dosahuje 1218 milionů m³. V současnosti se využívá hlavně k výrobě elektřiny a tepla, ale budoucnost sektoru dopravy vidíme v přechodu na biometan a ve větším využívání odpadů pro výrobu bioplynu. Výrobu bioplynu v našich stanicích je možné navýšit ještě o cca 6 % a v ČR je prostor pro stavbu nových převážně komunálních bioplynových stanic, které se budou zaměřovat na likvidaci gastroodpadů a dalších bioodpadů. Biometan může kolem

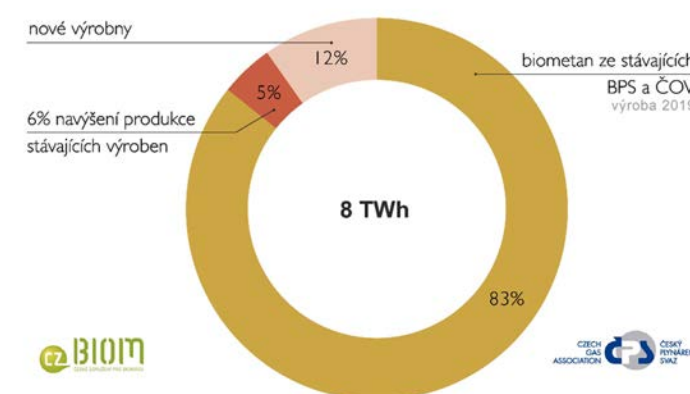
roku 2030 zajistit 8 TWh obnovitelné energie, což představuje zhruba 850 milionů m³ plynu,“ doplnil předseda CZ Biom Jan Habart.

„Biometan může nahradit 10 % celkové spotřeby zemního plynu v České republice nebo může zcela pokrýt spotřebu plynu pro dopravu. Potenciál biometanu i jeho úspora emisí skleníkových plynů jsou velké, ale naprosto reálné. Velkou výhodou je, že biometan je dostupný už nyní, že se využívá dávno vybudovaná plynárenská infrastruktura a existující flotila kamiónů, autobusů a aut s motory na LNG a CNG,“ uzavřel Martin Schwarz.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů CZ Biom

Potenciál biometanu do roku 2030 | 846 mil. m³

Zdroj: MPO obnovitelné zdroje energie v roce 2019, Národní klimaticko-energetický plán, Národní akční plán čisté mobility, vlastní zpracování.



Bioplyn je směs plynů, které jsou výsledkem procesu anaerobní fermentace – biologického rozkladu biomasy a bioodpadů bez přístupu vzduchu, který probíhá v bioplynových stanicích, čistírnách odpadních vod nebo na skládkách odpadu. Obsahuje cca 55 % metanu, 40 % CO₂ a 3 % dalších plynů.

Biometan je bioplyn upravený na kvalitu zemního plynu s min. 95% obsahem metanu. Biometan je obnovitelným zdrojem energie, který nahrazuje fosilní zemní plyn.

RNG je mezinárodní označení biometanu (Renewable Natural Gas tedy obnovitelný zemní plyn).

Zemní plyn je směs plynů fosilního původu s min. 95% obsahem metanu.

CNG je stlačený zemní plyn (Compressed Natural Gas).

LNG je zkapalněný zemní plyn (Liquefied Natural Gas).

Car Cost Index společnosti LeasePlan za rok 2021

V zemích západní Evropy už vychází celkové provozní náklady u elektromobilu stejně nebo dokonce levněji než provoz konvenčního auta se spalovacími motory. V České republice je prozatím situace odlišná. Vyplývá to z průzkumu Car Cost Index společnosti LeasePlan.

Podle studie Car Cost Index leasingové společnosti LeasePlan jsou dnes kompaktní a středně velká elektricky poháněná vozidla ve většině evropských zemí „nákladově konkurenceschopná“ s vozy se zážehovými a vznětovými motory. V několika málo státech, kde elektromobily ještě nejsou cenově konkurenceschopné, se rozdíl v nákladech výrazně zmenšil. Pokud tento trend bude pokračovat, elektromobily dosáhnou konkurenceschopnosti ve všech zkoumaných zemích, včetně východoevropských

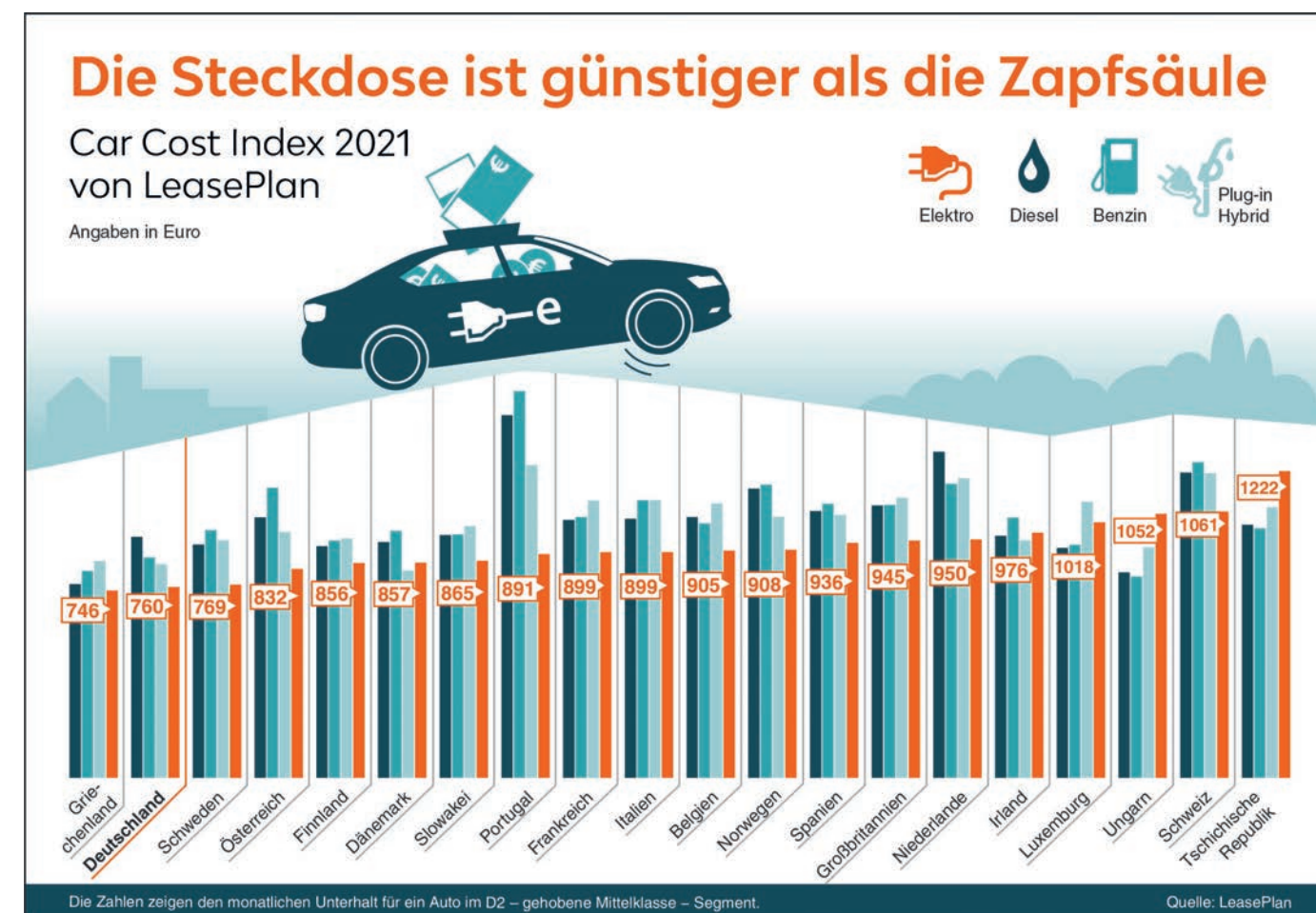
trhů jako jsou Polsko nebo Rumunsko, zřejmě do poloviny tohoto desetiletí. Pojem „nákladově konkurenceschopná“ je pro účely indexu definován tak, že jde o elektricky poháněná auta, u nichž výdaje na vlastnictví a provoz nejsou o více než 5 % vyšší než u srovnatelných vozidel se spalovacími motory. „Elektromobily konečně prošly bodem zlomu pokud jde o cenovou dostupnost. Nyní jsou konkurenceschopné téměř v celé Evropě,“ říká generální ředitel společnosti LeasePlan Tex Gunning.

Analýza Car Cost Index sleduje skutečné celkové náklady na provoz vozidel (TCO) bez případných slev. Do výpočtu zahrnuje amortizaci, náklady na palivo, úroveň daňové zátěže i výdaje na pojištění a údržbu. Pro potřeby studie jsou náklady zprůměrovány za první čtyři roky provozu při ročním nájezdu 30 000 km. Do průzkumu se zapojilo 22 států včetně České republiky. Studie zkoumá výdaje u menších a středně velkých vozidel. Poslední analýza například podrobně porovnála celkové náklady na konvenční vůz Volkswagen Golf a adekvátní elektric-

ky poháněný model Volkswagen ID.3. Ukázalo se, že ve 12 zemích vyjde provoz elektrické varianty dokonce levněji než provoz konvenční verze. Nákladová konkurenceschopnost elektromobilů se zvyšuje spolu s velikostí vozů, tedy i s jejich prodejní cenou. Jestliže v rámci vozidel nižší střední třídy (kompaktní vozy, segment C1) jsou elektromobily nákladově konkurenceschopné ve 14 z 22 sledovaných zemí, ve skupině prémiových vozidel střední třídy (segment D2) to platí pro 17 z 22 států. LeasePlan se letos ve studii více soustředil právě na prémiové vozy střední třídy. V tomto srovnání vyšla Česká republika vůbec nejhůř pokud jde o celkové náklady na provoz elektromobilu. Jeho řidiči u nás musí počítat s měsíčními výdaji 1222 eur (31 040 Kč), ale třeba v sousedním Rakousku je to jenom 832 eur (21 130 Kč). Provoz stejného automobilu s turbodieselem vyjde v ČR

na 1008 eur (25 600 Kč), ve variantě se zážehovým motorem na 994 eur (25 250 Kč) a v plug-in hybridní variantě na 1079 eur (27 410 Kč). U nás je tedy čistě elektrická verze nejdražší variantou, ve většině států ale naopak jde o nejlevnější řešení. „Rozdíl mezi Českou republikou a ostatními zeměmi je dán především rozsahem vládních pobídek na podporu čisté mobility. V mnoha státech jsou dnes zákazníci motivováni k nákupu elektromobilu atraktivními dotačními programy. Netýká se to pouze západní Evropy, v poslední době se tímto směrem vydaly i některé země z našeho regionu. Potvrzuje se, že postoj jednotlivých vlád je v současnosti pro nástup elektromobility rozhodujícím stimulem,“ říká generální ředitel české pobočky společnosti LeasePlan Martin Brix. Analýza LeasePlan Car Cost Index 2021 ukázala, že průměrné měsíční náklady na řízení auta se v celé Evropě

velmi liší – nejnižší jsou v Řecku, nejvyšší ve Švýcarsku. V poměru k HDP jsou celkové náklady na vlastnictví auta nejvyšší ve Švýcarsku a Portugalsku, oproti tomu nejnižší v Dánsku a Německu. Polsko je nejlevnější místo pro řízení auta se zážehovým motorem, zatímco Řecko je nejlevnější zemí pro řízení vozu s turbodieselem. Elektromobily v prémiovém segmentu střední velikosti (D2) jsou nákladově plně konkurenceschopné ve srovnání s vozidly se spalovacím motorem v 17 zemích: v Belgii, Dánsku, Finsku, Francii, Irsku, Itálii, Německu, Nizozemsku, Norsku, Portugalsku, Rakousku, Řecku, na Slovensku, ve Španělsku, Švédsku, Švýcarsku a Velké Británii. Elektromobily nižší střední třídy (C1) jsou plně nákladově konkurenceschopné ve 14 zemích: v Belgii, Dánsku, Finsku, Francii, Irsku, Itálii, Německu, Nizozemsku, Norsku, Portugalsku, Rakousku, Švédsku, Švýcarsku a Velké Británii.



Stalo se...

AUTONOMNÍ MONOPOSTY ZÁVODILY

První závod autonomních monopostů Indy Autonomous Challenge Powered by Cisco (IAC) se uskutečnila na Indianapolis Motor Speedway (IMS). Zúčastnilo se jí devět univerzitních týmů z celého světa se závodními vozy Dallara řízenými umělou inteligencí (AI). Pravidla IAC vyžadovala, aby každý tým absolvoval dvě kola, která zahrnovala i prvek vyhýbání se překážkám. S ohledem na dosahovanou maximální rychlost až 300 km/h to kladlo náročné požadavky na kamery, senzory LIDAR, přijímače GPS a radarové senzory. Vítězný tým TUM Autonomous Motorsport z Technické univerzity v Mnichově na legendárním vysokorychlostním oválu dosáhl průměrnou rychlost 218,733 km/h. Mladí vědci z Mnichova si vítězstvím zajistili odměnu jeden milion dolarů.



„ZELENÁ“ PNEUMATIKA CONTINENTAL

Společnost Continental představila udržitelnou pneumatiku Conti Green Concept. Z více než 50 % je vyrobena z obnovitelných a recyklovaných materiálů. Lehká koncepční pneumatika také zajišťuje prodloužení životnosti díky obnovitelnému běhounu. Podíl obnovitelných surovin, použitých v konceptu Conti Green, je 35 %. Mezi použité biomateriály patří přírodní kaučuk z pampelišek, silikát z popela slupek rýže a různé rostlinné oleje a pryskyřice, které významně snižují podíl materiálů na bázi ropy. V Green Concept je navíc použito 17 % recyklova-

ných materiálů. Kromě recyklované oceli a sazí společnost Continental v kostře pneumatiky poprvé použila polyester z recyklovaných PET lahví. Pneumatika Conti Green Concept by měla mít valivý odpor o čtvrtinu nižší než třída A. V přepočtu na elektromobil to podle výpočtů Continentalu znamená až o 6 % větší dojezd.



UDRŽITELNOST I LUXUS

BMW se chce proměnit ze specialisty na radost z jízdy a výkon v producenta sázejícího na udržitelný rozvoj. S konceptem i Vision Circular ukazuje svou představu o prémiovém kompaktním voze zaměřeném na udržitelnost a luxus. Označení Circular nevyjadřuje jeho tvary, ale symbolizuje důsledné využití oběhového hospodářství. Cílem vývojářů bylo navrhnout vozidlo, které je optimalizováno pro uzavřené cykly materiálů a využívá 100 % recyklovaných materiálů oproti 30 % v současnosti. Kromě biologicky certifikovaných surovin byly použity materiály, které již prošly životním cyklem. Místo vnějšího laku má karoserii z eloxovaného hliníku. Také akumulátor je zcela recyklovatelný a téměř výhradně vyrobený z recyklovaných materiálů. Díky obousměrnému nabíjení může vozidlo zastávat roli mobilního zařízení pro ukládání elektrické energie a pomáhat tlumit špičky v elektrické síti.



AUTONOMNÍ ONEPOD

Volkswagen předvedl koncepční studii OnePod, elektricky poháněný autonomní minibus s flexibilním interiérem umožňujícím aplikace v roli robotaxi. Displej a ovládací prvky v loketních opěrkách cestujícím umožní přístup k potřebným aplikacím. Externí komunikace probíhá prostřednictvím světelných pásů na karoserii. Pro lepší mobilitu je v zadní části OnePodu sklopný nosič kol.

OnePod nevyvinula žádná z koncernových značek, ale divize Volkswagen Group Future Center Europe z Postupimi. „Elektromobilita a autonomní řízení nám dávají větší svobodu v designu, protože prostor v interiéru mimo jiné roste a to nabízí zcela nové možnosti designu. S OnePodem sledujeme tento vývoj a také dáváme zejména dětem i starším lidem novou možnost, jak se po městě pohybovat individuálně, ekologicky a bezpečně,“ vysvětluje její vedoucí Peter Wouda.



STUDIE DODÁVKY BUDOUCNOSTI

Divize Mercedes-Benz Vans připravila koncept Sustaineer e-Sprinter jako demonstrační vozidlo spousty nápadů pro udržitelnost, pohodlí a bezpečnost. Především má technologii, díky níž mohou být města budoucnosti čistší. Filtry pevných částic vpředu a pod karoserií zachytí drobné částice, které se oddělují od pneumatik, brzd a asfaltu a v přímé blízkosti vozu sníží množství částic o velikosti 10 mikrometrů o 50 %. Koncept využívá udržitelné materiály: spodní panely z recyklovaného polypropylenu a textilních vláken z použitých pneumatik, přepážka mezi kabinou a nákladovým prostorem je slaměná s voděodolným nátěrem, stojany polic používají vodu ředitelnou barvu s nízkým podílem organických rozpouštědel a potah volantu je z veganské kůže. Inovativní dveře Speed Delivery Door dokážou identifikovat řidiče a automaticky se otevřou, když k nim

přistoupí. Při dodávkovém okruhu se 150 zastávkami to ušetří až 25 minut. Na střeše vozidla je masivní solární článek o ploše 4,8 m², který dobíjí akumulátor i když je vypnutý systém pohonu.



JÍZDA NA SLUNCE

Zatímco pokračují diskuse o počtu nabíjecích bodů, které bude Evropa potřebovat k usnadnění revoluce v elektrické mobilitě, nabízí se i jiné řešení. Nizozemský obytný vůz Stella Vita totiž projel celou Evropou z Eindhovenu do jihošpanělské Tarify a absolvoval při tom 3000 km napájený energií ze slunečního svitu. Akumulátor s kapacitou 60 kWh mu umožnil jízdu i v noci a když Slunce zakrývaly mraky. Karavan se solárním panelem pojme dvě osoby a zahrnuje toaletu, sprchu a kuchyňské zařízení. Vytvořilo ho 22 studentů z Technické univerzity v Eindhovenu, kteří chtěli demonstrovat možnosti solární dopravy. „Hlavním cílem je skutečně inspirovat lidi, trh a společnost, aby urychlili přechod k udržitelnější budoucnosti,“ řekl člen Solar Teamu Eindhoven 21letý Tijn Ter Horst.





Lokalizace vozidla pro potřeby autonomního řízení

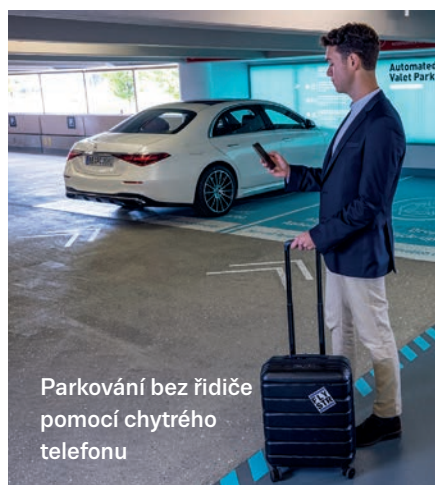
Bosch zvyšuje bezpečnost řidiče a provozu na silnici

Na veletrhu IAA Mobility 2021 v Mnichově Bosch představil svá řešení pro personalizovanou, automatizovanou, propojenou a elektrifikovanou mobilitu.

Bosch připravuje cestu k automatizovanému řízení a díky asistenčním systémům položil základy pro všechny úrovně automatizace již v počátcích. Automatizované vozidlo musí mít všechny schopnosti, které člověk potřebuje k řízení auta: vnímat okolí, rozhodovat se, zrychlovat, brzdít a řídit.

V budoucnu se budou vozidla stále častěji pohybovat na elektrický pohon, budou propojena s ostatními účastníky silničního provozu a svým okolím, stále častěji budou sama přebírat řízení a nabízet svým cestujícím individuálně přizpůsobené služby. Technologie Bosch pro automatizaci, elektrifikaci, personalizaci a konektivitu tuto budoucnost mobility umožňují. Bosch má potřebné znalosti systému a komplexní kompetence v oblasti softwaru a hardwaru. Bosch

například vyvíjí centrální počítače pro architekturu elektroniky budoucnosti. Používá tzv. Vehicle Computer pro asistovanou a automatizovanou jízdu, pohyb vozidla i pro funkce kokpitu a elektroniku karoserie.



Parkování bez řidiče pomocí chytrého telefonu

Parkování bez řidiče

Bosch a devět partnerů projektu v Mnichově představil budoucnost parkování. Tzv. Automated Valet Parking, které společně vyvinuly společnosti Bosch a Mercedes-Benz, vozům umožňuje na povel chytrého telefonu dojet na přidělené parkovací místo bez řidiče aniž by řidič musel manévr sledovat. K tomu přispívají inteligentní infrastruktura parkovišť a technologie vozidel. Sensory na parkovišti sledují jízdní koridor a jeho okolí a řídí vozidlo. Technika ve voze bezpečně převádí povely z infrastruktury na jízdní manévry.

Vnímání okolí ve všech dopravních situacích

Technologie senzorů tvoří základ pro asistovanou a stále více automatizovanou jízdu. Vozidlo musí spolehlivě detekovat předměty, osoby a jiné dopravní prostředky, aby bylo možné bezpečně cestovat. Multifunkční kamera Bosch kombinuje klasické algoritmy zpracování obrazu s metodami umělé inteligence. Díky umělé inteligenci kamera rozumí



Snímače sledující situaci v okolí vozu pro potřeby autonomního řízení

tomu, co vidí, a interpretuje to. To umožňuje spolehlivé rozpoznávání objektů a dobré porozumění scéně. Kromě kamery, radaru a ultrazvuku vyvíjí Bosch také lidar s dlouhým dosahem, který se opírá o různé principy senzorů. Čím složitější je řídicí úkol, tím důležitější je jejich souhra.

Lokalizace pro přesné určení polohy

Automatizovaná vozidla musí vždy přesně vědět, kde se nacházejí. Bosch nabízí komplexní balíček hardwaru, softwaru a služeb pro vysoce přesnou vlastní lokalizaci. Senzor pohybu a polohy vozidla VMPS (Vehicle Motion and Position Sensor) využívá k určení přesné polohy signály satelitní navigace. Doplnuje je údaji z korekční služby a informacemi ze snímačů úhlu natočení volantu a otáček kol. Cloudová mapová služba Bosch road signature využívá data z radarových a video senzorů a údaje o pohybu vozidel k vytváření dalších vrstev map s vysokým rozlišením. V současné době sbírají v Evropě informace pro tento účel vozy Volkswagen Golf 8. generace.



Monitorování únavy a rozptýlení řidiče

Redundantní brzdové a řídicí systémy

Elektrické řízení Bosch nabízí dodatečnou bezpečnost díky vícenásobnému redundantnímu systému. V případě poruchy stále zůstává zajištěno minimálně 50 % asistence elektrického posilovače řízení.

Bosch také navrhuje své brzdové systémy s redundancí. V případě poruchy elektromechanického posilovače brzd iBooster nebo elektronického stabilizačního programu ESP může vozidlo zabrzdít jiná součást. Integrovaný brzdový systém Power Brake, který kombinuje funkci posilovače brzd a ESP, je podpořen druhou brzdovou jednotkou. To je nezbytné zejména pro automatizované řízení. Kromě toho regenerativní brzdové systémy Bosch řidiči umožňují pohodlně přepínat mezi generátorovým a třecím brzděním, takže brzdná energie může být při každém brzdění přeměněna zpět na energii elektrickou a vrácena zpět do akumulátoru.

Služby pro automatizovanou jízdu

Prediktivní služby společnosti Bosch pro sledování stavu vozovky informují o potenciálních nebezpečích dlouho předtím, než dojde ke kritické situaci. V reálném čase poskytují informace o okolních podmínkách a rizicích, jako je aquaplaning, náledí nebo sněh. Automatizovaná vozidla tak mohou správně předvídat stav vozovky, přizpůsobit jízdu podmínkám, zvolit jinou trasu nebo dokonce požádat řidiče, aby převzal řízení.

Monitorování interiéru pro lepší ochranu cestujících

Společnost Bosch vyvinula systém s kamerami a umělou inteligencí, který může zvýšit bezpečnost cestujících ve vozidle. Systém rozpozná když je řidič unavený nebo rozptýlený nebo že cestující sedí v nebezpečné poloze. Upozorní řidiče, doporučí mu přestávky nebo sníží rychlost vozidla – v závislosti na přání výrobce vozidla nebo zákonných požadavcích. Kromě toho systém zvyšuje komfort, například prostřednictvím automatického individuálního nastavení sedadla, zrcátek a výšky volantu a ovládání informačního a zábavního systému gesty.

Varování před řidiči jedoucími v protisměru

Pomocí cloudového varování před vozidlem v protisměru Bosch varuje všechny ohrožené účastníky silničního provozu během několika sekund před hrozcím nebezpečím od tohoto vozidla mnohem rychleji než dopravní hlášení. Od jara 2021 se Škoda Auto jako první automobilka na světě spoléhá na digitálního anděla strážného Bosch. Řidiči obdrží varování zachraňující život přímo na displej v kokpitu vozidla. Služba je k dispozici také jako aplikace pro chytré telefony a již ji využívá 2,5 milionu aktivních uživatelů ve 20 zemích Evropy.

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



Výstraha před auty jedoucími v protisměru ve vozech Škoda



Auto se stane digitální platformou v ekosystému přístrojů

V polovině příštího desetiletí by takřka každý druhý automobil na evropských silnicích mohl být autonomní. Studie společnosti Ericsson naznačuje, že samotné auto se stane pouze hardwarovou platformou pro integrovaná dopravní řešení.

Pokud by bylo vytvořeno vhodné legislativní a regulační prostředí, mohlo by podle studie společnosti Deloitte být do roku 2035 až 43 % automobilů na evropských silnicích plně nebo částečně autonomních. Aktuální zpráva Connected Cars společnosti Ericsson zkoumá, jak by se tato vize mohla stát realitou jak z technického, tak obchodního hlediska. Klíčem jsou

robustní konektivita a systémy pro zpracování dat, které mohou nabídnout nové obchodní modely. Studie zkoumá, co všechno by systém autonomního řízení zahrnoval, včetně infrastruktury podél silnic, založené na konceptu Internetu věcí a neustálé vzájemné komunikaci mezi auty i s celým dopravním ekosystémem.

Ačkoliv cesta k plně robotickým vozidlům bude ještě dlouhá, trh

s připojenými auty již roste. Připojená auta jsou nicméně pouze evolučním krokem k vysoce automatizovaným (úroveň 4) a časem i plně autonomním vozidlům (úroveň 5), která zcela změní představu o tom, co je to osobní automobil. Jednotlivé značky vozidel budou méně důležité než software a služby kolem nich. Samotné auto se stane pouze hardwarovou platformou pro integrovaná dopravní řešení.

Podle analytiků firmy Kearney dnes hodnotu vozu tvoří z 90 % hardware a z 10 % software. Za 15 let poklesne podíl hardware na 40 % a naopak posílí software (40 %) a obsah (20 %). Podle průzkumu mezi manažery automobilových firem, který realizovala společnost IBM, se v roce 2030 příjmy výrobců aut ze služeb mobility zdvojnásobí na 10 %, zatímco podíl prodeje vozů na celkových tržbách klesne na zhruba tři čtvrtiny.

To, že budou vozidla sdílet více dat s ostatními účastníky silničního provozu nebo data stahovat pro infotainmentové palubní systémy, povede k exponenciálnímu nárůstu objemu přenášených dat. Odhaduje se, že pro autonomní vozidla bude potřeba přenést data o objemu 383 GB až 5,17 TB za hodinu.

Uživatelé vozů budou očekávat takto výkonnou a plynulou konektivitu všude, kde se zrovna ocitnou – ve městech i v méně obydlených oblastech či v zahraničí. Význam konektivity na silnici je zjevný už dnes. V průzkumu společnosti Thales Group více než čtvrtina respondentů uvedla, že při koupi nového vozu je pro ně konektivita důležitější než výkon motoru nebo spotřeba paliva. Konektivita umožní pokročilá infotainmentová řešení schopná se učit a přizpůsobovat preferencím cestujících,

díky čemuž se automobil stane nejrafinovanějším chytrým přístrojem pro spotřebitele.

Ještě důležitější je, že tato konektivita bude klíčovou bezpečnostní výhodou. Aby se šetřily výpočetní kapacity jednotlivých vozidel a bylo možné sdílet senzorní informace sbírané účastníky silničního provozu, budou autonomní vozy fungovat uvnitř úzce provázaného ekosystému. Senzory ve vozidlech i na silnici budou neustále zachytávat a vyměňovat si údaje o poloze a další data. Například nebude nutné, aby si vůz vlastními senzory zjišťoval, jaká barva svítí na semaforu nebo jestli se neblíží jiné auto. Všechny relevantní údaje mu totiž pošle sama křižovatka ještě předtím, než do ní auto vjede. Díky tomu bude autonomní doprava plynulejší a bezpečnější.

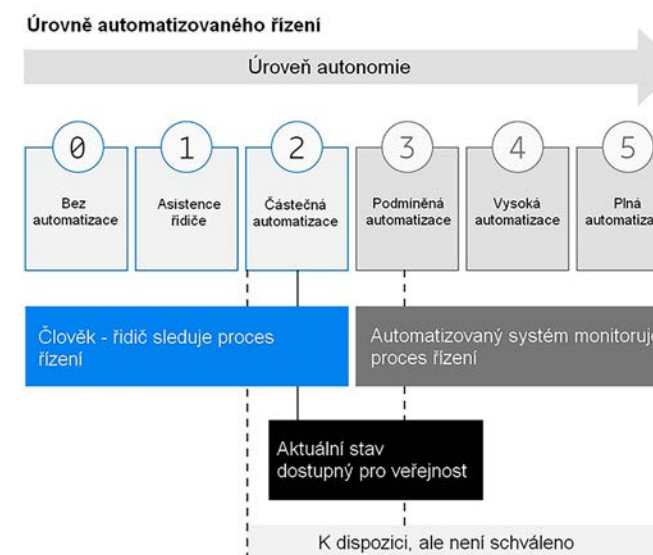
Tato autonomní budoucnost je od nás ale ještě poměrně daleko. Auta s funkcemi, jako jsou asistent parkování, adaptivní tempomat nebo asistent jízdy v pruzích, tedy s autonomií 1. stupně, už jsou k dispozici řadu let. Aktuální vozy s autonomií 2. stupně jsou vybaveny tempomatem, který bere ohled na okolní provoz, a automatickým řízením.

Autonomie 3. stupně znamená, že jízdní systém vozu provádí všechny dynamické úkony řízení, ovšem s předpokladem, že v případě nutnosti zasáhne řidič. Stupně

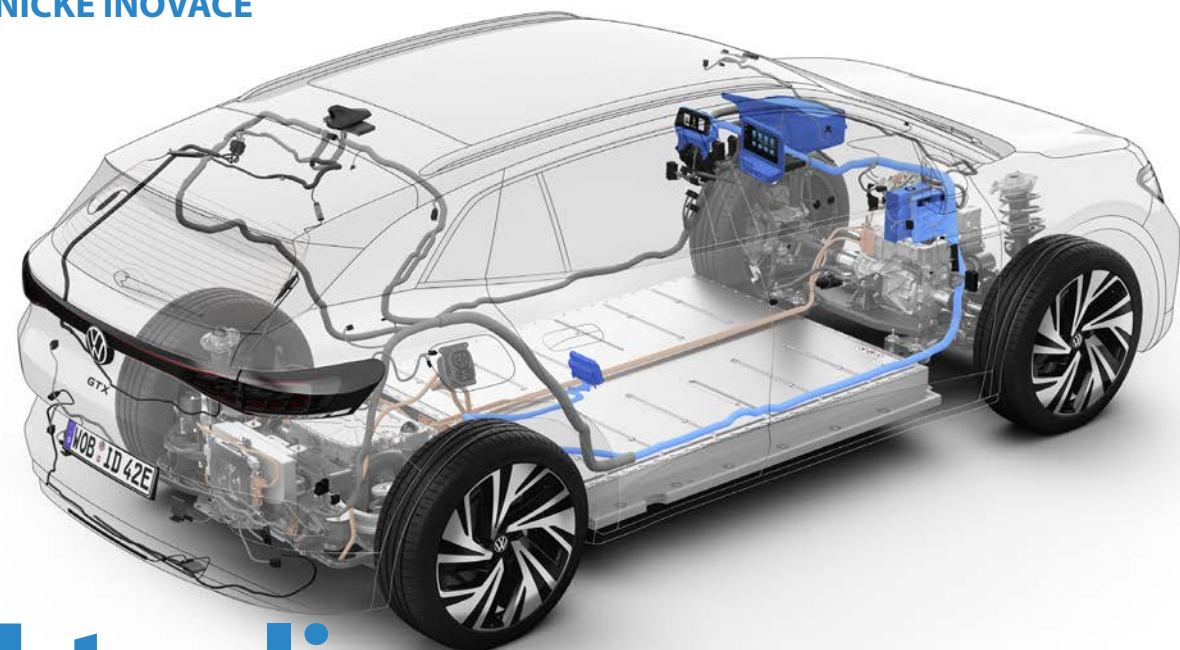
4 a 5 budou vyžadovat více než jen modernizaci současných technologií. V první řadě bude potřeba důkladná regulace jejich provozu s tím, že proces hledání vhodného legislativního rámce bude pomalý a komplikovaný. Stačí pomyslet na otázku zodpovědnosti a pojištění v případě nehody robotického vozu.

„Výhody propojené autonomní dopravy bude možné využít pouze v případě, kdy bude k dispozici vhodná síť a infrastruktura. Hlavním předpokladem je dostatečně výkonné mobilní připojení v podobě 5G. Tento standard má až 200x nižší latenci, tedy prodlevu mezi příjmem a odesláním dat, než síť čtvrté generace. Navíc 5G dokáže připojit až 100 zařízení na 1 m², což umožní spolupráci velkého počtu zařízení na bázi Internetu věcí na silnici – od samotných aut po všemožné senzory. Mezi další klíčové technologie silničního provozu budoucnosti patří cloudová řešení a edge computing, jež umožní rozložit výpočetní kapacity celého ekosystému efektivnějším způsobem,“ shrnuje Magnus Gunnarsson, ředitel pro strategii, portfolio a rozvoj společnosti v Ericsson Connected Vehicles a člen pracovní skupiny pro městskou a autonomní mobilitu při Světovém ekonomickém fóru.

„Auto budoucnosti je propojené s ostatními, vysoce automatizované a poháněné elektřinou. Díky tomu bude doprava ve městech pohodlnější, rychlejší, bezpečnější a také čistší. Zároveň ale nabídnou propojené a vysoce automatizované vozy nové obchodní příležitosti, a to zejména pro výrobce aut. Například budou rozšiřovat svůj byznys o služby pro sdílenou jízdu a správu vozového parku. Dalším slibným obchodním modelem bude využití dat, protože výrobci získají díky provozu vozů obrovské množství cenných dat,“ uvádí manažer Ericsson pro Českou republiku Cveto Gašperut.



Text: Vladimír Rybecký podle podkladů Ericsson
Foto: Ericsson



Aktualizace elektromobilů systémem OTA

Elektromobily Volkswagenu řady ID. budou mít aktualizovaný software prostřednictvím mobilních sítí. Tato inovace byla ohlášena již před delší dobou, ale nyní se skutečně stala realitou.

Volkswagen učinil další velký krok na cestě k softwarově orientovanému poskytovateli mobility. Všechny elektromobily Volkswagen řady ID. už dostávají pravidelné aktualizace softwaru prostřednictvím mobilních sítí systémem OTA (Over the Air).

V červenci 2021 byla nejnovější verze ID. Software 2.3 dodána mobilním přenosem dat zákazníkům, kteří jsou členy First Movers Clubu. První aktualizace elektromobilů ID.

zahrnovala optimalizace a vylepšení řady funkcí v oblastech ovládání, provozních vlastností a komfortu. Aktualizace mimo jiné přinesla rozšířenou funkčnost systému ID.Light, optimalizované rozpoznávání okolí, dynamickou regulaci dálkových světel, vylepšenou ovladatelnost, přizpůsobený design informačního a zábavního systému a vylepšení provozních vlastností a stability.

Od září už ID. Software 2.3 nabízí nové funkce a optimalizuje ty stávající pro všechny majitele vozů ID.3

a ID.4 a ID.4 GTX. Volkswagen je tak prvním a dosud jediným výrobcem v mainstreamovém segmentu, který tuto inovativní technologii zpřístupňuje široké vrstvě zákazníků.

Předseda představenstva značky Volkswagen Osobní vozy Ralf Brandstätter k tomuto kroku řekl: „Volkswagen urychluje digitalizaci. Po úspěšném uvedení naší rodiny elektromobilů ID. na trh stojí značka Volkswagen znovu v čele vývoje. Pro zákazníky vytváříme zcela nové, digitální zážitky s novými funkcemi a ještě vyšší úroveň komfortu. Jako první výrobce v mainstreamovém segmentu zařazujeme do naší standardní nabídky dalekosáhlé aktualizace prostřednictvím bezdrátové technologie Over the Air. Kompletní dostupnost našich aktualizací potvrzuje inovační schopnosti značky Volkswagen a tvoří základ pro zcela nové, digitální zážitky zákazníků.“

Bezdrátové aktualizace se vyvíjejí společně s softwarovou společností skupiny CARIAD. „Vývoj softwaru je integrační a rychlý. Stejně jako technologické společnosti pracujeme v krátkých cyklech a aktualizace našim zákazníkům poskytujeme v patičně krátkých intervalech. Nové aktualizace jsou zásadní funkcí digitálního, síťově propojeného automobilu. Rychle se stanou pro naše zákazníky běžné, stejně jako to znají ze svých smartphonů. Díky pravidelným aktualizacím bude jejich vůz nejen aktuální, ale dokonce stále lepší,“ uvedl člen představenstva odpovědný za vývoj značky Volkswagen Thomas Ulbrich.



Některé z nových funkcí se týkají světelného pásu ID.Light ve spodní části čelního skla. Nyní poskytuje řidiči informace, které ho intuitivně podporují při jízdě šetřící energii. Rovněž optimalizuje jízdu se zapnutým adaptivním tempomatem ACC (Active Cruise Control). Podle VW se vylepšuje také zpracování obrazu multifunkční kamery, která rozpozná motocykly a ostatní účastníky silničního provozu ještě rychleji. Ve tmě by dynamické ovládání dálkových světel – pokud je ve výbavě vozu – mělo přesněji regulovat účinek světlometů vozidla. Grafika centrálního displeje infotainmentu by měla být přehlednější, jasnější a ovládání intuitivnější, což odpovídá přáním a návrhům prvních zákazníků ID.3, ID.4 a ID.4 GTX.

Aktualizace softwaru se přenáší bezdrátově přímo do centrálních vysokovýkonných počítačů ICAS (In Car Application Server) ve vozech řady ID. Tyto počítače mají u vozidel na základě moderní platformy MEB na starosti funkce, které byly u dřívějších

generací vozidel rozděleny mezi velký počet řídicích jednotek. Nová elektronická architektura je nejen výkonnější a inteligentnější, ale také usnadňuje výměnu dat a funkcí mezi jednotlivými systémy ve vozidle. Aktualizace Over the Air se tak mohou týkat až 35 řídicích jednotek.

„Vozidla, která jsou vždy vybavena nejaktuálnějším softwarem a zákazníkům poskytují excelentní digitální zážitky, mají pro budoucí úspěch značky Volkswagen enormní význam. Proto jsme speciálně pro průběžné aktualizace softwaru vozidel založili agilní projektovou organizační jednotku ID.Digital. Díky tomu jsme schopni rychle shromažďovat zpětnou vazbu od zákazníků a flexibilně reagovat na jejich požadavky. Modely ID. tak zůstanou i po předání zákazníkovi vždy v nejaktuálnějším stavu a zvýší se jejich zůstatková hodnota,“ dodal Thomas Ulbrich.

Motorem digitalizace značky je úzká spolupráce mezi organizační jednotkou ID. Digital a společností

CARIAD pro vývoj automobilového softwaru v rámci koncernu Volkswagen. Značka Volkswagen tak profituje z ekonomické síly koncernu a současně využívá rychlost softwarové společnosti CARIAD. „Aktualizace Over the Air jsou ústřední funkcí digitálního, síťově propojeného automobilu. Pro zákazníky se stanou součástí jejich každodenního života podobně, jako stahování nejnovější verze operačního systému nebo aplikací do chytrého telefonu,“ říká předseda představenstva společnosti CARIAD Dirk Hilgenberg.

Značka Volkswagen vytváří aktualizacemi softwaru Over the Air předpoklady pro nové obchodní modely. V budoucnosti již zákazníci nebudou muset při koupi vozidla uvažovat nad tím, jakými funkcemi má být jejich vůz vybaven a jaká konfigurace dosáhne nejvyšší možné ceny při pozdějším prodeji ojetého vozu. Hardware bude do značné míry standardizován. Dodatečné funkce a inovativní technologie bude možné získávat i během provozu vozidla prostřednictvím softwarové aktualizace.

Volkswagen plánuje generovat vyšší příjmy v řádu stovek milionů eur ve fázi používání svých automobilů prostřednictvím nových obchodních modelů založených na datech – za služby a funkce, které si zákazník bude moci objednávat podle potřeby. V budoucnu by to mohl být například asistenční systém Travel Assist nebo vylepšené provozní vlastnosti akumulátoru pro jízdu na dlouhé vzdálenosti. Později se přidá i vysoce automatizovaná jízda.



Text: Vladimír Rybecký
Foto: Volkswagen

Ekologické materiály ve vozech Škoda

Technický vývoj společnosti Škoda Auto spolupracuje při výzkumu a vývoji udržitelných materiálů s Technickou univerzitou v Liberci.

Společně s Technickou univerzitou v Liberci Škoda Auto pracuje na inovativních a udržitelných materiálech, které bude možné používat ve výrobě automobilů. Oddělení Technického vývoje společnosti Škoda Auto společně s Technickou univerzitou v Liberci vyvinulo udržitelný, ekologický materiál a přihlásily jej pro patent. Jako výchozí materiál pro tuto inovativní surovinu slouží nadrobno rozkrájená cukrová řepa. Škoda Auto současně pracuje ještě na dalším materiálu na bázi traviny rodu ozdobnice. Oba materiály by se v budoucnu mohly používat v interiéru nových modelů Škoda, například jako výplně dveří nebo dekorace na přístrojové desce. Vhodný materiál si Škoda Auto již přihlásila k patentování pro použití



Podlaha a pravá bočnice byly z tohoto takzvaného demonstračního vozu odstraněny s cílem umožnit designérům a konstruktérům ničem neomezený pohled do interiéru

v interiéru svých vozů. Pomocí speciální metody automobilka barví plátky cukrové řepy, aby jejich pomocí například vytvořila v interiéru charakteristický design. Tento materiál se odebírá z obce Dobruška ležící nedaleko hlavního závodu v Mladé Boleslavi. Tím je možné se vyhnout dlouhým dodavatelským řetězcům. Další udržitelný materiál získala Škoda Auto z traviny rodu ozdobnice – její vlákna je možné příslušným způsobem zpracovat a použít například pro obložení dveří. Zbytky organického materiálu se hodí jako surovina kterou lze dále zpracovávat aniž by bylo nutné používat další materiál, a tím se snižuje potřeba výchozích průmyslově vyráběných surovin.

Nové vhodné suroviny Škoda Auto testuje ve speciálně pro tento účel upraveném demonstračním voze

Škoda Octavia. Podlaha a pravá bočnice byly odstraněny s cílem umožnit designérům a konstruktérům pohled do interiéru. Zde se tyto nové materiály prověřují zda jsou příjemné na dotyk a mají dobrý tvar, a tedy jsou vhodné pro použití v sériově vyráběném modelu. Obložení dveří a sloupky vozu jsou vyrobeny z tkaniny na bázi traviny ozdobnice, na dveřních panelech a přístrojové desce se používají plátky cukrové řepy.

Škoda Auto realizuje výrobu svých vozů co nejudržitelněji. U elektricky poháněného modelu Enyaq iV tvoří potahy sedadel varianty Lodge ze 30 % přírodní vlna, která je certifikovaná podle přírodních požadavků Woolmark Company, a zbývajících 70 % látky polyester získaný z recyklovaných PET lahví. Také u kůže společnost Škoda Auto obzvláště dbá na udržitelnou výrobu. Designová varianta ecoSuite má kůži vyrobenou bez použití chemikálií. Namísto nich se pro její vyčistění používá extrakt z listů olivovníku.

Další možností pro používání udržitelných surovin je například regenerativní palivo HVO (hydrogenovaný rostlinný olej), na které přejdou vznětové motory vozů Škoda od modelového roku 2022. Čisté HVO je již k dostání ve Švédsku a Finsku. Nejnovější generace bionafty HVO se vyrábí z různých obnovitelných zdrojů jako jsou rostlinné oleje a odpadní tuky. Používání těchto zdrojů energie může snížit emise skleníkových plynů až o 90 %.

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

NimBee přichází se službou mobilního dobíjení

Uživatelé elektromobilů pomocí unikátní služby NimBee získají možnost objednat si dobíjení kdykoliv a prakticky kamkoliv. Služba spustila pilotní provoz na území Hlavního města Prahy.

Služba dobíjení kdykoliv a prakticky kdekoliv je možná díky kombinaci mobilního akumulátoru s DC nabíjením a obslužného softwaru včetně mobilní aplikace. Vyškolený tým s vozem bez lokálních emisí Audi e-tron doveze akumulátor na určené místo.

S rostoucí oblibou elektromobility se zvětšuje i potřeba dobíjecí infrastruktury. Zároveň musí řidiči často trávit neúměrně mnohou dobu hledáním volného dobíjecího místa a následným dobíjením svého elektromobilu. To díky službě NimBee odpadá.

Uživatel si jednoduše objedná dobíjení na termín, kdy neplánuje svůj elektromobil využívat, a NimBee se postará o zbytek. U většiny vozů je možné odemknout a zamknout nabíjecí port na dálku. Celý proces nabíjení tedy probíhá bez nutnosti

zásahu majitele vozu díky řešení Car-Connect. V plánu dalšího rozvoje je i opakované objednávání na konkrétní místo a termín a služba na základě objednávek. Elektromobil si tedy sám bude hlásit stav akumulátoru a v kombinaci s prediktivní analýzou NimBee jej dostatečně nabije pro další jízdu.

„Chci zbavit majitele elektromobilů závislosti na nabíjecích stanicích. Proč by měl člověk jezdit k nabíječe, když může nabíječka přijet k němu? NimBee je elektromobilita mínus opruz,“ říká generální ředitel a autor myšlenky NimBee Jan Šamal.

V srdci celého řešení NimBee stojí mobilní akumulátor, kterou podle vlastní specifikace vyvinuli v Designwerk Technologies. O kvalitě jejich práce svědčí i to, že společnost Designwerk nedávno získala investici od Volvo Group. Akumulátor je plně mobilní a má srovnatelnou kvalitu s pevnými

dobíjecími body. Dobíjí elektromobily za využití stejnosměrného (DC) rychlonabíjení výkonem až 50 kW s možností nabíjet pomocí 800 V technologie přes konektory CCS2 a CHAdeMO.

Nabíjecí ekosystém využívá softwarové řešení vyvinuté interně pro potřeby NimBee. Tím je zajištěná škálovatelnost a možnost rychlé adaptace na potřeby uživatelů. Uživatelská aplikace je dostupná na mobilních platformách Android i iOS. V rámci pilotního programu je nabíjení zcela zdarma, nicméně je omezené na tři nabíjecí cykly na uživatele.

Služba bude v pilotním programu dostupná od poloviny října do Vánoc 2021. Na základě získaných dat v rámci pražského pilotního testování je v plánu expanze do dalších evropských měst. Expanze na další evropský trh a zpoplatnění služby je v plánu pro první polovinu roku 2022. NimBee je podpořena z evropských fondů v rámci unikátních inovačních projektů evropského inovačního a technologického institutu.



Text: Vladimír Rybecký podle podkladů NimBee
Foto: NimBee

Stalo se...

PRVNÍ NABÍJEČKY V ČR NAPÁJENÉ POUZE OBNOVITELNOU ELEKTŘINOU

První nabíjecí areál pro elektromobily v České republice napájený pouze obnovitelnou elektřinou byl otevřen v Lovosicích. Jde zároveň o největší nabíjecí areál v ČR. Je napájen energií vyrobenou v nedaleké malé vodní elektrárně na Labi v obci Píšťany. Elektrárna má výkon skoro 3 MW a běží prakticky nepřetržitě. Slavnostního otevření se zúčastnili zástupci města, Ministerstva průmyslu a obchodu, Škody Auto a oborových asociací. V areálu je 16 nabíjecích stanic: čtyři provozuje Ionity, osm jsou Superchargery Tesla a čtyři jsou pro město Lovosice. Zástupce vlastníka malé vodní elektrárny a developera projektu RenoEnergie Jakub Helus uvedl: „Napájení sportoviště Lovosic a ultra rychlých nabíječek je jasný doklad, že elektřina z OZE je dnes levnější než ta klasická. Stejně je tomu dnes ve většině ČR, kde teče voda, alespoň trochu fouká nebo svítí.“



EXKLUZIVNÍ DÍLA OD AUTOMOBILIST

V Praze sídlící firmu Automobilist tvoří tým umělců, perfekcionista, kreativců, hledačů řešení ale především nadšených fanoušků motoristického sportu. Tým kolem Pavla Turka, kreativního mága Jana Rambouska a experta na počítačovou grafiku Petra Milerského se zaměřuje na licencovaná umělecká díla s tematikou automobilismu a motorsportu. Kombinace profesionální fotografie a špičkové počítačové grafiky jim umožňuje oživit legendární okamžiky z historie motoristického sportu a znovu je vytvořit pro moderní dobu v dokonalé kvalitě s maximální přesností do nejmenších detailů. Všechny

vozy vznikají prostřednictvím procesu 3D modelování a počítačově generovaných snímků (CGI). Paleta produktů sahá od oficiálních plakátů po obrazy, jejichž tvorba zabere až 4000 hodin. V roce 2020 se Automobilist stal oficiálním dodavatelem mistrovství světa F1. Ambasadory projektu jsou Sir Jackie Stewart, David Coulthard, Mick Doohan či André Lotterer. Společnost zároveň navázala partnerství s Maserati, týmy Mercedes-AMG Petronas F1, DS Techeetah, Porsche nebo McLaren a pořadatelem závodu 24 hodin Le Mans ACO.



V AUKČÍCH VEDE KUPÉ ZA 800 000 KORUN

Žebříčku nejdražších vydražených předmětů na největším českém online tržišti Aukro za září kraloval sportovní vůz Škoda 110 R/130 RS za 800 600 korun. V elitní desítce byla i sada motocyklů Jawa 90. Dlouhodobě však panuje největší zájem o mince. Celkem se v září přes Aukro vydražily sběratelské a starožitné předměty za více než 146 milionů korun. „Sporták na prvním místě žebříčku koresponduje s naší snahou, aby bylo Aukro zajímavým místem nejen pro sběratele ale i třeba motoristy. Auto sekci chceme výhledově posilovat. Už nyní jsou v aukcích vozy osobní, nákladní, obytné či veteráni. Škoda s rokem výroby 1974 byla ve velmi dobrém stavu. Prodeji pomohla možnost osobní prohlídky. Nakonec aukci přihlíželo 777 zájemců, z nichž 38 přihlázelo,“ uvedl generální ředitel Aukra Jan Sadílek.



ŠKODA AUTO EDU.LAB VYRÁŽÍ DO ŠKOL

Škoda Auto zahájila projekt Edu.Lab, který zábavnou formou žákům 8. a 9. ročníků základních škol představuje nejmodernější technologie, jako jsou umělá inteligence, 3D tisk, virtuální a rozšířená realita nebo robotika. Edukativní koncept mobilní laboratoře zahrnuje jak ukázky pokročilých technologií, tak interaktivní expozice, na nichž si mohou účastníci špičkové prvky sami vyzkoušet. Automobilka chce společně s partnery motivovat žáky se zájmem o tuto oblast k volbě vhodného technického středoškolského studia. Škoda Auto Edu.Lab coby mobilní technologická laboratoř objíždí celou republiku a navštíví při tom 30 základních škol se zaměřením hlavně na okolí výrobních závodů automobilky v Mladé Boleslavi, Kvasinách a Vrchlabí, ale vydá se také do dalších regionů, například Hradce Králové či Zlína.



CEBIA JE 30 LET NA ČESKÉM TRHU

Společnost Cebia si připomenula 30 let působení na českém trhu. Za tu dobu se jí podařilo zabezpečit proti krádeži více než půl milionu aut a pomohla milionům lidí před tím, aby se stali obětmi podvodu při koupi ojetého vozu. Do systému Autotracer se jí podařilo získat už 1,3 miliardy dat o ojetých autech z České republiky i ze zahraničí a stala se tak největším systémem pro prověřování historie vozidel na evropském trhu. Přes společnost Cebia si lze také zkontrolovat, zda majitel vozidla či nemovitosti není v exekuci. Cebia zajišťuje také různé formy zabezpečení vozidel a je výhradním představitelem Systému OCIS (Open Car Information System) v ČR a SR. Zabývá se rovněž vytvářením nástrojů pro makléřské společnosti na trhu v ČR a poskytuje služby pro pojišťovny a leasingové společnosti. V prosinci roku 2017 spustila pro motoristy mobilní aplikaci Carolina. Až do letošního

roku byla Cebia ve vlastnictví původních zakladatelů. Koncem února přešla do majetku českého technologického holdingu EAG ze skupiny Portiva, která mimo jiné vlastní prodejce ojetých vozů Carvago a v minulých letech odkoupila softwarové platformy TEAS a Autosoft.



ROADSHOW ŠKODA IV DAY

Škoda Auto navštívila české vysoké školy s roadshow zaměřenou na představení nejnovějších technických řešení z oblasti elektromobility. Dříve probíhaly dny otevřených dveří přímo v automobilce. Ve snaze být studentům nabídku začala Škoda Auto pořádat roadshow, která umožnila navázat těsnější kontakt mezi experty a akademickým prostředím a oslovit více mladých talentů z různých technických oborů se zaměřením na elektrotechniku, IT a kyberbezpečnost a automobilový průmysl. Roadshow Škoda iV Day se zaměřením na elektrifikované automobily iV navštívila během pěti týdnů devět českých vysokých škol, zaměřených především na technické vzdělávání.





Organizace AutoBest oslavila 20. ročník udílení cen

Slavnostní galavečer AutoBest se konal ve španělské Barceloně v La Llotja del Mar, dominantě města a jednom z architektonických klenotů Evropy. Neobvykle pozdní datum události bylo způsobeno pandemickou situací kolem kontinentu. Letos si organizace AutoBest zároveň připomenula 20 let své činnosti.

Odloženého galavečera, připomínajícího 20 let existence organizace motoristických novinářů AutoBest, se účastnilo více než 150 hostů ze 34 zemí. Neobvykle pozdní datum bylo způsobeno pandemickou situací. Protipandemická opatření ovlivnila i účast nejvyšších představitelů některých společností, kterým se stále nedoporučuje cestování.

Během slavnostního večera byly předány ceny za jednotlivé kategorie

a nejvyšší ocenění AutoBest Best Buy Car of Europe 2021 pro Seat Leon.

Předseda AutoBestu Dan Vardie řekl: „Více jsme od oslav 20. výročí Gala AutoBest nemohli očekávat. Seat Leon získal AutoBest Best Buy Car of Europe, nejvyšší ocenění, které většinu evropských spotřebitelů poskytuje nejlepší nezávislé a profesionální hodnocení nových modelů přicházejících do Evropy. Jako místo pro naši historickou událost jsme vybrali Barcelonu a Španělsko. Jsme rádi, že jsme se mohli setkat zde v La

Llotja del Mar, jednom z míst, která činí Evropu tak hrdou na své dědictví. Chtěl bych vyjádřit poděkování všem, kteří přispěli k této fantastické akci! Osobně chci poděkovat generálnímu řediteli společnosti Seat Wayne Griffithsovi, který se ukázal jako ten nejlepší hostitel!“

Pozdravy z nejvyšších míst

Galavečerem hosty provázela okouzující Liv von Boetticher. Oslavu

výročí zahájily osobní pozdravy od tří z nejvýznamnějších osobností současného automobilového světa. Působivé video zprávy poslali člen Síně slávy AutoBest Ratan Tata a dva držitelé ocenění ManBest – generální ředitel společnosti Stellantis Carlos Tavares a generální ředitel skupiny Renault Luca de Meo.

„Jak Carlos a Luca řekli ve svých projevech, že AutoBest již není pouze představitel nezávislých motoristických médií, které poskytuje přehled o odvětví prostřednictvím svých ocenění, díky nimž evropští spotřebitelé mohou chápat co je nejlepší a pomáhá jim při výběru. Dnes je AutoBest také Think Tank zkoumající možnosti budoucnosti automobilů a mobility!“ uvedl Dan Vardie.

Při příležitosti oslavy dvou desetiletí organizace AutoBest ocenila šest dlouholetých přátel: Christiana Steina, Franka Klaase, Jasnu Stilianovič, Jean-Charlese Lievense, profesora Sira Ralfa Spetha a Zoltana Kaszase, kteří z různých pozic a různých společností organizaci AutoBest podporovali.

Cena AutoBest 2021 pro Seat Leon

Seat Leon byl na konci roku 2020 zvolen jako AutoBest Best Buy Car of Europe 2021. Během 20. slavnostního večera AutoBest Gala Awards toto ocenění převzali představitelé společnosti Seat v čele s jejím prezidentem Wayne Griffithsem.



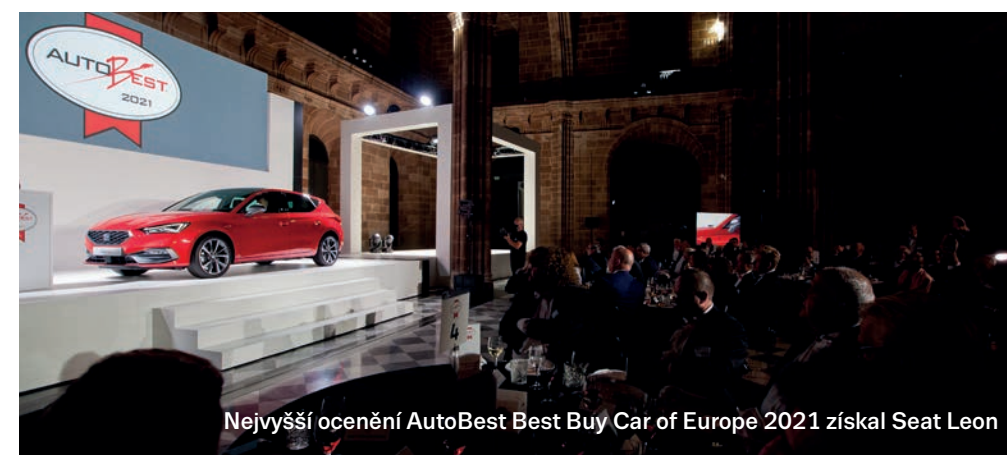
President AutoBest Ilija Seliktar, předseda AutoBest Dan Vardie a generální ředitel Seatu Wayne Griffiths

Ocenění AutoBest má svůj význam i proto, že porotu tvoří 32 porotců složených z nejuznávanějších automobilových novinářů z celé Evropy. Členové poroty měli možnost vyzkoušet si nejrůznější verze pohonu Seatu Leon, včetně plug-in hybridní, během testů finalistů ankety, který se navzdory velmi složitým podmínkám pro cestování a za dodržování velmi přísných protipandemických opatření uskutečnil v Rakousku na začátku listopadu 2020. Porotce přesvědčila kombinace dynamiky, efektivity i pokročilých bezpečnostních a konektivních technologií tohoto vozu. Je to podruhé, kdy společnost převzala toto ocenění – po roce 2017, kdy jej získal model Ateca.

Generální ředitel společností Seat a Cupra Wayne Griffiths při slav-

nostním večeru řekl: „Získání ceny AutoBest pro Best Buy Car of Europe 2021 je nejlepším možným uznáním pro tým, který se podílel na uvedení nejlepšího modelu Leon vůbec. Tento úspěch byl založen na investici ve výši 1,1 miliardy eur, která mu umožnila posunout se na další úroveň. Tento vůz byl navržený, vyvinutý a vyráběn v Barceloně. Toto ocenění nám dává novou sílu sebejistého pohledu do budoucnosti a zároveň posiluje význam, který má Leon na trhu. To, že mohu převzít tuto cenu osobně, jménem celého týmu, je poctou tvrdé práci všech zúčastněných a jen těžko si lze pro tento účel představit lepší prostředí, než je La Llotja del Mar, kde své dovednosti vytvořili skvělí umělci jako Gaudí, Miró a Picasso.“

Dosavadní generace modelu Seat Leon dosáhly prodej 2,4 milionu kusů a tento vůz je od roku 2014 bestsellerem značky. Nový Leon byl navržen, vyvinut a vyráběn v Barceloně tak, aby si udržel své postavení nejen jako hlavní pilíř v nabídce vozů značky, ale také jako výjimečné vozidlo ve vysoce konkurenčním segmentu kompaktních vozů. Seat Leon nabízí vyšší úroveň konektivity, což z něj činí první plně připojené auto značky. Nabídka pohonných jednotek zahrnuje motory na benzín (TSI), naftu (TDI), stlačený zemní plyn (TGI) i mild-hybridní (eTSI) a plug-in hybridní (e-Hyb-



Nejvyšší ocenění AutoBest Best Buy Car of Europe 2021 získal Seat Leon



Předseda AutoBest Dan Vardie, president AutoBest Ilia Seliktar, a generální ředitel Seatu Wayne Griffiths

rid) technologie, takže vždy poskytuje uživateli vozidlo, které plně odpovídá jejich životním potřebám. K tomu se přidává integrace nejnovějších dostupných asistenčních systémů pro řidiče – Seat Leon je i v tomto ohledu jedním z nejlepších ve své kategorii, což potvrzuje i získání pěti hvězdiček v testech Euro NCAP 2020.

Škoda Auto získala ocenění CompanyBest 2020

Největší nezávislá automobilová porota v Evropě AutoBest ocenila i úspěšný rozvoj společnosti Škoda Auto na mezinárodních trzích i realizaci inovativních konceptů ve výrobě a vyznamenala ji oceněním CompanyBest 2020. Kromě pozitivního

vývoje jejích nových modelů i rostoucího podílu na mnoha mezinárodních trzích novináři ocenili atraktivní design vozů Škoda, rozšiřování portfolia zaměřeného na většinové zákazníky i praktické Simply Clever nápady, které jsou pro značku typické.

Společnost Škoda Auto porotu přesvědčila také inovativním konceptem výroby. V hlavním závodě v Mladé Boleslavi na téže výrobní lince paralelně a zcela flexibilně vyrábí modely Octavia a Karoq na bázi modulární platformy MQB a model Enyaq iV, který využívá modulární platformu pro elektromobily MEB. Porota AutoBest dále ocenila projekt digitalizace dProdukcce, který zaměstnance v závodě v Kvasinách vede bez papírových podkladů jednotlivými kroky výroby, dokumentace a kontroly kvality.

V Barceloně ocenění za českou automobilku převzal Tomáš Kotera, vedoucí Komunikace podniku a interní komunikace ve společnosti Škoda Auto. Společnost Škoda Auto přesvědčila porotce už v roce 2019 – ocenění SmartBest za digitální asistentku Lauru coby inovaci roku v oblasti interakce mezi řidičem vozu a umělou inteligencí.

Nové projekty

Nová iniciativa AutoBest The Future is here (Budoucnost je zde) půjde hlouběji do filosofie nových koncepčních vozů. Bude zkoumat



Ocenění CompanyBest 2020 převzal Tomáš Kotera, vedoucí Komunikace podniku a interní komunikace společnosti Škoda Auto

jaké technologie, inovace, trendy v designu, vybavení a další budou představovat budoucnost, která se v příštích letech stane realitou. Nový výbor AutoBest povede legendární designér Frank Stephenson, nově uvedený do pomyslné síně slávy oceněním DesignBest.

„Když mi Dan před všemi členy AutoBest navrhl, abych vedl tento elitní Think Tank, okamžitě jsem řekl ano. Nechtělo se mi o tom přemýšlet, chci být součástí. Je to něco jedinečného a je mi ctí pracovat s tolika skvělými lidmi!“ řekl Frank Stephenson. Výsledkem této iniciativy bude nejen celosvětově jedinečné ocenění The Future is here (Budoucnost je zde), ale také mnoho dalších iniciativ.

Společnost VinFast a organizace AutoBest oficiálně oznámily uzavření dohody o strategickém partnerství. VinFast se stává oficiálním partnerem EcoBest Challenge, dalšího projektu navrženého organizací AutoBest. Jedná se o první nezávislou kontrolu parametrů nejpoptávanějších elektromobilů, které jsou v současné době v Evropě v prodeji, v reálných podmínkách. EcoBest Challenge 2021 se bude konat ve španělské Terrasse. Člen poroty AutoBest za Španělsko Joan Dalmau byl jmenován manažerem tohoto ambiciózního projektu.

V roce 2018 se společnost VinFast poprvé zúčastnila autosalonu v Paříži a od organizace AutoBest získala



Ralph Speth, Dan Vardie, Wayne Griffiths a Tran Thi Hong Bich

ocenění A Star is Born, které se věnuje nově založeným značkám a projektům. Během tří let se VinFast stal nejúspěšnějším výrobcem automobilů působícím ve Vietnamu. VinFast nyní výrazně investuje s cílem stát se přední světovou společností v oblasti inteligentních elektromobilů.

Předseda AutoBestu Dan Vardie řekl: „Jsme nadšeni vývojem společnosti VinFast od její premiéry na pařížském autosalonu 2018. Při návratu do Evropy společnost VinFast ukázala svou vizi a jasnou strategii s posláním propagovat inteligentní modely elektromobilů na jednom z nejpokročilejších trhů na světě. Oceňujeme přístup společnosti VinFast, když se zaměřujeme na vývoj inteligentních elektrických vozidel, a očekáváme, že se společnost VinFast brzy prosadí na evropských trzích.“

Provozní ředitelka společnosti VinFast Europe Tran Thi Hong Bich při této příležitosti uvedla: „Strategickým partnerstvím se společností AutoBest jsme poctěni, je jedním z prvních kroků ve strategii meziná-

rodní spolupráce a sdílení odborných znalostí společností VinFast. Zavázali jsme se poskytovat chytrým elektromobilům prvotřídní a atraktivní design v souladu s vývojovými trendy na evropském a světovém trhu.“

Změny v porotě pro nový start

President poroty Ilia Seliktar oznámil svůj odchod z poroty a přenechal své místo Dr. Gerhardu Kuntschikovi, který jej nahradí jako president. Ilia byl jmenován čestným prezidentem poroty. Petros Soutzis, spoluzakladatel a zástupce Kypru byl jmenován viceprezidentem poroty.

Ilia Seliktar ve svém projevu na pódiu řekl: „Vážení kolegové, v životě každého člověka nastává čas, kdy musíte ustoupit mladším. Těchto 20 let s přáteli z Autobestu bylo jedním z nejlepších a nejpřínosnějších v mém životě. I v budoucnosti budu vždy s vámi.“

Gerhard Kuntschik řekl: „Bylo jistě trochu překvapením, když mě náš

předseda Dan požádal, abych se stal novým předsedou poroty, až se náš kamarád Ilia přesune do polodůchodu. Mohu vás ujistit, že jsem hrdý na to, že budu moci AutoBestu v nadcházejících událostech jak nejlépe budu moci.“

Svůj odchod z poroty oznámil také zástupce Slovenska Rudi Karpat. Současně se s okamžitou účinností Felix Björklund stává novým členem poroty reprezentujícím Švédsko. Novými členy poroty za Bulharsko a Slovensko se od ledna 2022 stanou Leonid Seliktar a Michal Karpat. Všechny změny ve vedení poroty vstoupí v platnost od 1. ledna 2022.

K příštímu ročníku Galavečera chce AutoBest vyrazit do Štrasburku ve Francii. Datum bude oznámeno později. Samozřejmě bude záviset na vývoji pandemické situace.

Text: Vladimír Rybecký, zástupce ČR v AutoBest
Foto: AutoBest a V. Rybecký



Držitel ocenění DesignBest 2020 Frank Stephenson a zástupkyně poroty za Lucembursko Bianca Hurduc



Organizace AutoBest ocenila své dlouholeté partnery

Koupit můžete skoro všechno ale ne zkušenosti

V rámci mezinárodní poroty AutoBest se nám pravidelně nabízí možnost setkat se s vedoucími představiteli evropských automobilek. To je nesmírně inspirující zvláště v současné době, kdy automobilový průmysl prochází revoluční proměnou.

Luca de Meo býval u Fiatu označován za korunního prince po boku Sergia Marchionneho. Když už nemohl dále snášet jeho diktátorské metody, nechal se nalákat Ferdinandem Piëchem do koncernu Volkswagen. Po Piëchově pádu de Meo vystřídal několik funkcí ve Wolfsburgu a u Audi až se v roce 2015 stal prezidentem automobilky Seat. Pod jeho vedením zažil Seat velký vzestup, k čemuž ale významně přispěli i jeho předchůdci James Muir a především Jürgen Stackmann. De Meo navázal na jejich práci a nastartoval dodnes trvající expanzi značky a stál u zrodu značky Cupra.

V lednu 2020 Luca de Meo přijal nabídku stát se generálním ředitelem Renaultu. Této funkci se s ohledem na konkurenční doložku ve své smlouvě mohl ujmout až v červenci 2020. Do vedení Renaultu přišel přes odpor hlavního akcionáře, kterým je stále francouzský stát. Francouzská vláda chtěla mít v čele tak významné automobilky manažera z některé francouzské špičkové společnosti, nicméně představenstvo skupiny

Renault de Mea překvapivě dokázalo prosadit.

Luca De Meo přišel do čela firmy, která se po aféře a zatčení Carllose Ghosna ocitla na pokraji chaosu. S jeho příchodem začala radikální změna. Tam, kde dříve vše pevnou rukou řídil jediný muž, nyní vládnou úsměvy a ředitel se běžně zdraví „Ciao Luca“. Při prezentacích vidíme místo „One man show“ jak de Meo přenechává prostor svým spolupracovníkům. Po šesti měsících ve funkci de Meo představil svůj projekt budoucího směřování společnosti pod názvem Renolution.

Máte za sebou svůj první rok u Renaultu – jaký byl?

„Za ten rok se stalo velmi mnoho věcí. Z pozitivní reakce lidí uvnitř organizace vnímám, že jsme toho udělali víc než za posledních šest či sedm let. Jednou z důležitých změn je reorganizace společnosti podle značek, což naše týmy přivádí mnohem blíže k trhům a k zákazníkům. Skutečnost, že máme přímý vliv na technický vývoj bez zpoždění

ve střední struktuře, směřuje týmy techniků blíže k obchodní činnosti. To má velký dopad na rychlost rozhodování. Máme nyní velmi dobré produkty – jednu z nejlepších modelových nabídek, jaké jsme měli za velmi dlouhou dobu, a to pro všechny značky – Renault, Dacia, Alpine, ale také Mobilize. Jak víte, my vnímáme činnost v rámci projektů nových forem mobility Mobilize jako samostatnou značku a připravujeme pro ni vozidla se specifickým designem. Takže po této stránce jsme na tom velmi dobře.

Po stránce finančních výsledků se nám daří snižovat operativní i výrobní náklady a cenová politika se podstatně zlepšuje. Snažíme se vylepšovat vše, co má vliv na ziskovost, namísto dřívější posedlosti dosáhnout co největší tržní podíl. Takže podle statistik někde ztrácíme podíl na trhu, ale je to v oblastech, které nepřinášejí zisk. Navzdory covidu, poklesu trhu pro soukromou klientelu, problémům s čipy a nedostatkem surovin se nám daří udržovat vysokou výkonnost a naplňujeme vše, co jsme počátkem roku slíbili při odhalení našeho plánu Renolution.“

Jaký je váš pohled na alianci s Nissanem a Mitsubishi?

„Myslím, že věci se ubírají stále lepším směrem. Snažíme se zapomenout na věci, jichž jsem nebyl součástí. Je to velmi pragmatický projekt, z něhož můžeme všichni těžit. Snažím se s Nissanem jednat o spolupráci, a to je něco, co naši přátelé v Japonsku nemohou dobrá řešení, protože Nissan je globální hráč. Podařilo se nám tak vyřešit mnoho záležitostí. Například v našem plánu Renolution strukturuje produkty tak, abychom využívali 80 % společných platform a technických řešení. Míru 80 % se nikdy v minulosti nepodařilo dosáhnout – vždycky to bylo nejvýš 60 %. Rozhodli jsme se využívat společné moduly, podobně jako má Volkswagen v rámci MEB, a stejnou chemii článků akumulátorů, i když budeme mít rozdílné dodavatele. Společně jsme také našli řešení, aby Mitsubishi mohlo zůstat v Evropě. To bylo rozhodnutí Renaultu, které jsme navrhli našim japonským kolegům, protože ti nedokázali najít způsob jak plnit rychle se měnící evropské emisní limity. Kromě toho jsou tu stovky mikrověcí, které

nejsou navenek viditelné a které řešíme každý den.

Soustředujeme se na základní byznys a snažíme si navzájem pomáhat. Pokračujeme tak v manželství, které už trvá více než 20 let. Uvědomujeme si, jaké výhody nám tato aliance přináší z hlediska konkurenceschopnosti a přístupu k technologiím a trhům. Není proto žádný důvod ji zpochybňovat.“

Co pro vás vyplývá z toho, co prosazuje Evropská komise?

„Myslím, že sázka na elektrifikaci dopravy v Evropě ve snaze vytvořit tím výkonnostní výhodu pro evropskou techniku, přesahující i hranice automobilového průmyslu, je v zásadě správná. Je tomu tak proto, že máme v zásadě dva megatrendy, které v posledních letech mění náš svět. Jedním je přerod zdrojů energie a druhým digitalizace. Myslím si, že v Evropě jsme už do značné míry prohráli bitvu v rámci digitalizace, protože Američani a Číňané v této oblasti získali výhodu, kterou bude obtížné dohnat. Nemáme evropský Google, nemáme evropský Facebook a mohl bych tak pokračovat. Jedinou alternativou je soustředit se na využití

nových zdrojů energie a vybudování průmyslu, který v této oblasti Evropu posune do vedoucí pozice. Evropa se může stát platformou zelených technologií pro celý svět. Bude to mít vliv i na automobilový průmysl.

Samozřejmě že Číňané už se dali do výroby elektrických automobilů a mají produkční kapacity na akumulátory, nicméně stále je ještě dost času je dohnat a ukázat, že Evropané jsou schopni vyvinout lepší techniku. Jenže když se podíváme na vše detailně, pak si myslím, že vyhlášené termíny a řízení tohoto přechodu není správné. Musíme přitom být opatrní, abychom na cestě, na níž budeme tato opatření realizovat, nevytvářeli překážky, které by bylo jen velmi obtížné zvládat po stránce dodavatelského řetězce, sociálních otázek i konkurenceschopnosti evropských výrobců.“

Co z toho vyplývá pro Renault?

„My jsme skupinu Renault s programy Renolution a E-Ways nasměrovali do postavení vedoucího výrobce v rámci přechodu k novým zdrojům energie, a to především se značkou Renault a samozřejmě s Mobilize. S Dacií máme jinou strategii, protože tu vnímáme jako značku nabízející dostupnou mobilitu pro určitou skupinu zákazníků. Jsme rozhodnutí být vedoucím producentem také na základě našich více než desetiletých zkušeností s elektrickými vozidly, v čemž máme velkou výhodu. Myslím, že rozhodnutí, přijaté v letech 2008 a 2009 předchozím vedením Renaultu, bylo velmi vizionářské. Protože jsme začali velmi brzy, tak víme, že elektrická vozidla jsou velmi drahá. Jak víte, koupit si můžete téměř všechno, ale nemůžete si koupit zkušenosti.“

Co očekáváte od nového emisního standardu Euro 7, který má platit od roku 2025?

„Věříme, že rok 2025 a Euro 7 nepřinesou zákaz spalovacích motorů, ale snažíme se být připraveni na všechno. Neumím si představit, že bychom



hybridní technologii E-Tec používali pouze v jediné generaci. Potřebujeme ji používat po několik generací aby byla zisková a využily se všechny její možnosti. Je to jednoduchý výpočet – uvedli jsme ji v roce 2020, takže ji potřebujeme používat alespoň 15 let. Proto chceme, aby hybridní technologie měla zajištěnou budoucnost.

Vedeme další jednání o Euru 7. Jak my tomu rozumíme, tak je tu snaha dosáhnout u spalovacích motorů stejného chování jako mají vozidla s elektrickým pohonem, tedy s konstantní úrovní výkonu a točivého momentu bez ohledu na jízdní podmínky, což je popřením fyzikálních zákonů. Pak bychom museli mluvit o přehřívání motoru před jeho spuštěním. Zákazníkům to nic nepřinese a bude to velmi drahé. Pokud jsou naším cílem emise, tak bychom měli využívat Euro 6 pro dalších 20 let. Takto nemá smysl dále investovat do spalovacích motorů, protože musíme peníze nasměrovat do elektrických vozidel, technologie akumulátorů, vodíku atd. To vše bude mít zásadní dopad na dodavatele, zaměstnanost a továrny, které ukončí činnost.“

Automobilky se už delší dobu připravují na elektrifikaci. Budou ale na ni připraveni i dodavatelé?

„Jak kteří, protože zásadně měníme hodnotový řetězec. Někteří nebudou mít problém – pro ty, kteří dělají sedadla, kabely nebo infotainment, nenastane žádná změna, možná na tom někteří z nich budou ještě lépe. Ale jiní se budou muset proměnit. To je problém, který se musí řešit v mnoha zemích. Musíte se smířit s tím, že některé profese zaniknou, ale jiné zase vzniknou. Je to revoluční doba a v každé revoluci jsou vítězové a poražení.“

Preferujete u elektromobilů dlouhý dojezd nebo kratší dobu dobíjení?

„U Renaultu se orientujeme na kratší dobu dobíjení. To souvisí

s vývojem infrastruktury. Je to prosté – čím horší máte infrastrukturu, tím větší akumulátory musíte ve vozidlech používat a naopak – čím rozvinutější je infrastruktura, tím menší mohou být akumulátory ve vozidlech a doba dobíjení pro zákazníka přestává být problémem. Naše zkušenosti ukazují, že 80 % lidí dobíjí elektromobil jako telefon, tedy doma nebo v zaměstnání. Pouze menší část jízd absolvují na delší vzdálenost, kdy potřebují dobíjet po cestě. Proto tlačíme na politiku, že je potřeba co nejrychleji možné vybudovat po celé Evropě síť rychlodobíjecích stanic. Druhou věcí, kterou od nich požadujeme, je odstranění byrokracie spojené s dobíjením doma a v zaměstnání. Dnes jsou všichni posedlí akumulátory s obrovskou kapacitou. Jenže realitou je, že čím menší akumulátory se budou vyrábět, tím lépe.



Intenzivně pracujeme na renovaci akumulátorů a recyklaci materiálů. S výjimkou Tesly jsme totiž první výrobce, k němuž se začaly akumulátory vracet zpět, protože jsme s výrobou elektromobilů začali dříve než ostatní. Skutečným problémem elektromobility se během následujících 10 až 15 let stane nedostatek surovin. Proto namísto výroby aut s obrovským dojezdem na jedno nabití bude důležitější nalezení správné rovnováhy mezi potřebami zákazníků a velikostí akumulátorů. Nikdo, kromě řidičů

kamionů, normálně nejezdí víc než 300 až 350 km bez zastávky. Proto je i z hlediska ochrany životního prostředí správné používat v elektromobilech co možná nejmenší akumulátory.“

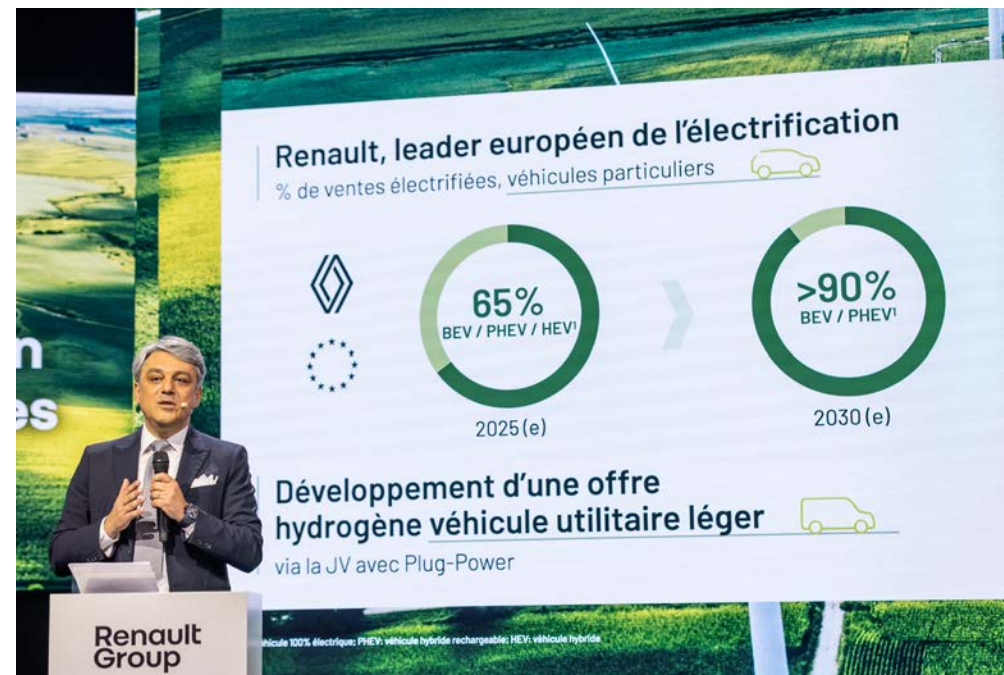
V očích Evropské komise nemají plug-in hybridy moc dobrou pozici, protože lidé je zapomínají dobíjet. Jaký je na to váš názor?

„Plug-in hybrid je technologie vycházející z logiky předpisů. Vychází z měřicího cyklu a nikoliv z toho, jak motoristé tato vozidla používají. Musíme používat vzorový cyklus podobně jako při crash-testech. Také tady je věcí vašeho rozhodnutí jakou rychlostí narazí vůz do bariéry – jiný výsledek dostanete při nárazu rychlostí 50 km/h a jiný při 100 km/h. Přitom podle toho se automobily konstruují. Na základě takto vytvořeného standardu jsou plug-in hybridy vysoce efektivní technologie, protože s nimi můžete ujet nejméně 50 km s elektrickým pohonem a tedy nulovými emisemi.“

V reálném životě je to perfektní technologie pro ty, kteří žijí na předměstí velkých měst a každý den ujedou maximálně 50 až 60 km. Takových lidí je v Evropě velké množství. Ti mohou nabít své vozidlo a jezdit do města i domů s elektrickým pohonem a přitom když potřebují, tak i vyjet na dálnici. Problémem je, že ne všichni svá vozidla dobíjejí. Vytvořili jsme vhodné technické řešení podle předpisů, ale jeho správné využití není na nás. Pokud si kupujete plug-in hybrid, tak si musíte uvědomit, že si kupujete elektromobil doplněný o spalovací motor a nikoliv naopak. Je to po 80 % času elektricky poháněné vozidlo se spalovacím motorem pro případ potřeby ujet delší vzdálenost.“

Vidíte pro skupinu Renault budoucnost ve vodíku?

„My jsme založili společný podnik se společností Plug Power's, což je výrobce nejlepších palivových



článků na světě – nejstabilnějších, nejspolehlivějších a s náklady, které nám nejvíc vyhovují. Spolu s Plug Power's budeme současně budovat i potřebnou infrastrukturu, takže velkým zákazníkům budeme schopni nabídnout i čerpací stanice. Současně také budeme schopni bezuhlíkově vyrábět vodík s využitím obnovitelných zdrojů a jaderné energie za vysoce konkurenceschopné náklady.

Začínáme s užitkovými automobily, které nabídneme velkým zákazníkům poptávajícím stovky či tisíce vozidel, které se na noc budou vracet do velkých logistických center. Tam pomocí jediné plnicí stanice dokážeme natankovat námi dodaným dekarbonizovaným vodíkem 100 až 150 aut. Podle nás je toto nejpraktičtější řešení jak dostat vodík do silničních vozidel. Někteří výrobci hledají možnosti jak nabídnout vodík pro osobní vozidla jako je Toyota Mirai. Jenže v naší modelové nabídce, zaměřené zejména na segmenty B a C, to v současné době nemá smysl. V osobních autech dlouhých 4,3 až 4,6 m s rozvorem náprav 2,7 až 2,8 m můžete mít akumulátory umožňující dojezd 600 až 700 km. Ale pokud do Renaultu Master instalujete akumulátor s kapacitou 120 kWh pro dojezd 700 km, tak

jen samotný akumulátor bude mít hmotnost 800 kg a tím zásadně omezí právě to, proč se tato vozidla používají. Pro užitková vozidla proto není akumulátor vždy řešením – má smysl jen pro provoz ve městech, ale pro jiná je řešením vodík, protože se 40 kWh akumulátorem a se 6 kg vodíku mají dojezd 700 km.“

Je pro vás alternativou využití syntetických paliv a tzv. e-paliv?

„Já jsem byl vždycky velkým příznivcem alternativních pohonných hmot. Desítky let jsem bojoval za CNG a bioplyn, ať už u Fiatu, nebo u Seatu. Jsem velkým příznivcem použití biopaliva ve formuli 1, stejně jako hybridizace pohonných jednotek. Navrhovaná podoba Euro 7 bohužel vyřadí z trhu motory na CNG, bioplyn a LPG. To je realita – pokud skutečně Euro 7 půjde navrženým směrem, pak na ně můžete zapomenout. Pak se dostáváme k sofistikovanějšímu palivům, jejichž přínos je obtížné změřit. Ve formuli 1 se nikdo nebude ptát kolik bude litr paliva stát, ale když přijdete na normální trh, tak cena syntetických paliv je stále nesmírně vysoká. Probíhá spousta výzkumných prací v rámci petrole-

jářského průmyslu, protože logicky hledají náhradu za ropné produkty. Nejsm si ovšem jistý, že bude dostatečná výrobní kapacita, aby se jimi mohla zásobovat alespoň extrémně drahá vozidla, ale pro masový trh by byla potřeba příliš velké množství energie pro jejich produkci.

Jak sleduji diskuze o přerodu zdrojů energie a způsobech regulace, které nám jsou předkládány, v zásadě jednou z věcí, jíž jsme nuceni čelit, je chybějící respekt k základním pravidlům, což je základní princip neutrálních technologií. Takže autority nám nařizují co máme dělat, ale neříkají nám jak to máme udělat. V této diskuzi je jednoznačný tlak na prosazení elektromobilů s akumulátory a vodíku. Protože u syntetických paliv se stále jedná o spalování, i když o spalování něčeho úplně jiného, tak podle mého názoru nebude prostor pro jejich použití.“

Jste spokojen s působením značky Alpine ve formuli 1?

„Rozhodli jsme se přenést náš tým formule 1 pod hlavičku Alpine, protože projekt formule 1 zapadá do jejich kořenů. Je to také velmi silná marketingová platforma abychom zlepšili povědomí o značce Alpine. Alpine je historicky nesmírně úspěšná značka, ale dnes ji mimo Francii a několika nadšených novinářů, jako jste vy, nikdo nezná. Formuli 1 sleduje skoro každý víkend více než 500 milionů lidí. Už nyní vidíme, že informovanost o značce Alpine rychle roste. Dokladem je, že prodej vozů Alpine vzrostl 3x až 4x aniž bychom nabídli cokoliv nového – je to stále stejný produkt a jedinou změnou byl vstup do formule 1. Nyní musíme nabídnout více modelů se značkou Alpine. Proměníme ji v producenta výhradně elektrických vozidel který budou sexy a pro lidi vzrušující.“

Text: Vladimír Rybecký,
člen organizace AutoBest
Foto: Renault

Navenek nadšení ale ve skutečnosti rozpaky

Mezinárodní veletrh IAA Mobility v Mnichově jakožto oficiálního nástupce autosalonu ve Frankfurtu n. M., oficiálně zahájila německá kancléřka Angela Merkelová. Šlo o netrpělivě očekávanou první velkou přehlídku automobilové techniky v Evropě od konce roku 2019.

Mezinárodní veletrh IAA Mobility se zaměřil na zelenou mobilitu, která zahrnuje elektromobily a dokonce i elektrokola. Mnichov hostil přehlídku poprvé a ve snaze o oživení akce pořadatelé záběr veletrhu rozšířili za cenu toho, že auta se na výstavišti téměř vytrácela a hlavními aktéry zde byli dodavatelé nových technologií a technologické společnosti. Doplnilo



je několik malých firem s originálními návrhy možností městské dopravy budoucnosti a výrobci elektrokol včetně jejich užitkových verzí řešících rozvázkovou dopravu ve městech. Letošní IAA tedy lze jen těžko ještě označovat za autosalon.

Automobily hrály hlavní roli jen ve druhé části veletrhu. Pořadatelé se totiž rozhodli pro svérázné řešení, když veletrh na moderním výstavišti na okraji Mnichova a doplnili o otevřené expozice rozmístěné v centru města.

Na IAA Mobility bylo zastoupeno 744 vystavovatelů, z toho bylo jen 12 automobilových značek, 152 dodavatelů a technologických firem, 75 výrobců kol a 78 start-upů (zbývajících 417 firem pořadatelé nedefinovali).

Výstava se stala přehlednější a každý, kdo si pamatuje předchozí mamutí akce ve Frankfurtu, zaznamenal výrazně skromnější expozice. Bylo to samozřejmě dáno i absencí mnoha výrobců v čele se skupinou Stellantis, a tedy i Opelu. Na výstavišti se z automobilek kromě německých koncernů BMW Group, Volkswagen a Daimler ve velkém prezentoval ještě Renault s Dacií a ve velmi malém rozsahu také Hyundai a Ford. Naopak velkoryse svou prezentaci



Ministerský předseda Bavorska Markus Söder, presidentka Sdružení německého automobilového průmyslu VDA Hildegard Müllerová, spolková kancléřka Angela Merkelová a ministerský předseda Bádenska-Virtemberska Winfried Kretschmann



Luca de Meo německé delegaci v čele s kancléřkou Angelou Merkelovou předvedl nový Renault Mégane E-Tech 100% Electric



Volkswagen trochu utajeně předvedl svou představu o městském elektromobilu ID.Life

pojala čínská společnost Great Wall se značkami Ora a Wey.

Při oficiálním zahájení autosalonu německá kancléřka Angela Merkelová vyjádřila potěšení, že automobilový průmysl důsledně přijímá požadavek vývoje alternativních pohonných systémů: „Sektor dopravy může a musí velkou měrou přispět ke klimatické neutralitě. Hodně z toho můžeme vidět tady v Mnichově. Automobilový průmysl není součástí klimatického problému sám o sobě, ale je přede-

vána. Proto je pro naši budoucnost klíčové, abychom udrželi mezinárodní konkurenceschopnost naší ekonomiky. Elektronická mobilita bude pilířem, ale ke klimatu přispívají také vodík a syntetická paliva,“ zdůraznila Merkelová za potlesku v sále.

Přes jednoznačnou dominanci elektromobility a vodíku kritici z nevládních environmentálních organizací veletrh odsoudili a označili proklamované úsilí o přechod ke klimaticky neutrální mobilitě jen jako o málo víc než „greenwashing“, tedy dezinformační kampaň snažící se zlepšit pohled na automobilky z hlediska ochrany životního prostředí. „Jejich zaměření na klima nemůže zakrýt skutečnost, že obchodní model německého automobilového průmyslu je založen na ničení klimatu prodejem příliš velkého počtu automobilů a příliš mnoha spalovacích motorů,“ uvedla aktivistka Greenpeace Marion Tiemannová. Policie proto musela v průběhu veletrhu čelit několika akcím demonstrantů protestujících proti veletrhu. Ti dokonce opakovaně zablokovali dopravu, když na mosty nad příjezdovými dálnicemi k výstavišti instalovali protestní nápisy a zakrývali směrovky. Policie kvůli tomu musela z bezpečnostních důvodů dálnice uzavřít, což vyvolalo kolaps dopravy.



Ve většině hal na výstavišti dominovaly expozice dodavatelů a technologických společností prezentujících nové technologie

vším ústřední částí jeho řešení. Je evidentní, že trend směřuje k elektromobilitě. Nyní mají všichni výrobci ve své nabídce elektrická vozidla, která jsou vhodná pro každodenní použití. To je jiné než na posledním IAA ve Frankfurtu před dvěma lety, kde byla k vidění jen konceptní vozidla. Nyní je na německých silnicích milion elektromobilů.“

„IAA Mobility je signálem naděje. Jsem naprosto přesvědčena, že transformace na klimatickou neutralitu bude pro naši zemi i pro náš automobilový průmysl úspěšná. Pokud by rámcové podmínky nebyly správně nastavené, v Německu by tato pracovní místa nemohla být zacho-

Presidentka Sdružení německého automobilového průmyslu VDA Hildegard Müllerová k tomu řekla: „IAA Mobility ukazuje cestu ke klimaticky neutrální mobilitě a také zde diskutujeme s těmi, kteří s námi nesouhlasí. Naše nabídka dialogu platí všem. Odmítáme ale násilí a nátlak.“



IAA Mobility 2021 Open Space

Veletrh IAA Mobility v Mnichově za šest dní uvítal 400 000 návštěvníků, takže organizátoři jej hodnotili jako velký úspěch. Podle Svazu německého automobilového průmyslu VDA a Messe München byl počet návštěvníků o 32 % vyšší než průměrný počet denních návštěvníků posledního IAA ve Frankfurtu, a to navzdory stávajícím koronavirovým omezením pro meziná-



Oliver Zipse představil zajímavý koncept BMW i Vision Circular



Jízdní kola, především elektrokola, zaujala podstatnou část výstavní plochy



Blue Line Hub nabídl návštěvníkům možnost vyzkoušet si novinky v přeplněných ulicích centra Mnichova

rodní cestování. V centru města přitom byl na mnoha místech byl přístup do expozic zpomalen kvůli přeplněnosti. Podle údajů organizátorů bylo 67 % návštěvníků mladších 40 let a 86 % návštěvníků hodnotilo nový koncept veletrhu jako dobrý a velmi dobrý. Jako zvláště pozitivní byla hodnocena kombinace vystavovatelů a možnost přímo testovat nové produkty.

„Bylo to jasné hlasování nohama. Udělali jsme odvážný krok a návštěvníci nás odměnili. IAA Mobility je nyní největší přehlídkou mobility na světě,“ řekla na závěr veletrhu prezidentka VDA Hildegard Müllerová.

Podle oficiálního průzkumu by většina vystavovatelů a návštěvníků chtěla nový koncept s předváděním automobilů a poprvé i jízdních kol po celém městě, nejen ve výstavních halách. Auta a kola si v tzv. Blue Line (Modré uličce) vyzkoušelo téměř 10 000 lidí. Je ale nutno připomenout, že minimálně 2/3 z testovaných produktů byla elektrokola a testy probíhaly především v centru Mnichova přeplněném dopravními zácpami.

Známý průmyslový expert Ferdinand Dudenhöffer ovšem byl velmi kritický: „Bez úplně jiného konceptu to byla poslední IAA. Dodavatelé chtěli své novinky ukázat především výrobcům automobilů a akce ve městě byla spíš lákadlem pro důchodce kteří hledají změnu.“

Naši kolegové z agentury Global Presse byli nekompromisní: „Veletrh IAA Mobility 2021 v Mnichově chtěl odstartovat nový koncept pro budoucnost – s novou podobou a novým místem konání. Už druhý den po oficiálním otevření bylo jasné – tento pokus selhal. Jen málo výrobců automobilů, málo dodavatelů, málo

start-upů, málo poskytovatelů mobility. Prostě to nefunguje pro novináře ani pro obchodní představitele a platící návštěvníci museli být ještě méně nadšeni. Nikdo si zde nepříjde na své v tom pravém slova smyslu, protože IAA Mobility je jen největší přehlídkou jízdních kol.“ Navíc upozornili na rozpor mezi propagovanou elektromobilitou a realitou – na parkovišti bylo k dispozici 80 většinou neobsazených

dobíjecích stanic, zatímco na místech vyhrazených pro vystavovatele stála převážně velká auta na benzin a naftu. Ostatně i vládní představitel v čele s kancléřkou přijeli ve velkých limuzínách se spalovacími motory.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Vladimír Rybecký a IAA**



V expozici Daimleru uvítal delegaci generální ředitel Olla Källenius



Jedna z mála skutečných světových premiér na IAA a jediná se spalovacím motorem: Dacia Jogger

Barcelona dala autosalonům naději

Autosalon v Barceloně se pod heslem Iluze se vrací pokusil oživit zájem o automobily v kritickém období evropského automobilového průmyslu. Přehlídka v katalánské metropoli naznačila, že klasické autosalony mají ještě šanci.

Mezinárodní autosalon v Barceloně, přejmenovaný na Automobile Barcelona, se tradičně konal v nádherném areálu Fira de Montjuic. Původní termín byl v červenci, ale pořadatelé jej kvůli situaci s koronavirem posunuli na přelom září a října. Pokud nepočítáme krátce před tím konanou přehlídku bicyklů doplněnou o elektromobily IAA Mobility v Mnichově, šlo o první veřejnosti přístupnou velkou přehlídkou nových aut v Evropě po dvou letech.

Ani v Barceloně se neprezentovaly všechny významné automobilky, nicméně 23 značek bylo mnohem víc než v Mnichově. Pořadatelé Fira de Barcelona s podporou Španělské asociace výrobců automobilů a nákladních vozidel Anfac ohlásili zaměření na elektromobilitu a nové formy osobní mobility, nicméně v Barceloně nechyběly ani automobily se spalovacími motory. Celkem zde bylo 18 výstavních premiér, především u značek, které chyběly v Mnichově. K tomu se přidalo i několik významných nových modelů už předvedených na IAA Mobility.

Z domácí produkce se nejatraktivněji prezentovala značka Cupra, a to svým prvním elektricky poháněným



Cupra Urban Rebel je koncept městského elektromobilu, který by v budoucnu měl nahradit model Ibiza

modelem Born, a atraktivním konceptem Urban Rebel. Seat kromě hybridních verzí klade důraz na modernizované modely Arona a Ibiza, v tomto případě i s verzí TGI na zemní plyn.

Nissanu do Barcelony přivezl ve světové premiéře nový model Townstar odvozený z Renaultu Kangoo a poprvé v Evropě vystavil elektricky poháněné SUV Ariya, které přijde do prodeje příští rok, a ve výstavní premiéře třetí generaci modelu Qashqai. Kia přivezla dvě novinky – plně elektrický crossover EV6 a novou generaci modelu Sportage v plug-in hybridní verzi. Podobně se poprvé veřejně prezentovala i nová generace Hondy HR-V e:HEV. Vzhledem k absenci značky Škoda byl jediným reprezen-

tantem českého automobilového průmyslu Hyundai Tucson Plug-in Hybrid vystavený spolu se zcela novým modelem Ioniq 5. Atrakcí na stánku Fordu je sportovnější verze elektrického crossoveru Mustang Mach-E GT, nicméně z hlediska prodeje jsou mnohem důležitější poprvé veřejnosti představovaná modernizovaná Fiesta a na kontinentě poprvé prezentovaná elektrická dodávka E-Transit.

Domácí produkci doplnily elektrifikované sportovní vozy Hispano Suiza Carmen Boulogne s 820 kW (1114 k) a Baltasar Revolt s 370 kW (500 k).

Význam autosalonu dokládá i to, že k jeho slavnostnímu zahájení a prohlídce expozic přijeli španělský král Felipe VI, předseda vlády Pedro Sanchez a ministr průmyslu, obchodu a cestovního ruchu Reyes Maroto. V katalánské metropoli ovšem nebyli vítáni s nadšením. Na přilehlém náměstí Plaza de España je čekala velká demonstrace s transparenty „Katalánsko nemá krále“.

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



Porsche Česká republika slaví 30 let na trhu

Největší importér osobních a užitkových vozů v České republice oslavil 30 let. Od roku 1991 k nám dovezl 700 000 nových osobních a užitkových vozů značek Volkswagen, Audi, Seat, Volkswagen Užitkové vozy a Cupra.

Třicáté výročí založení importéra vozů koncernu Volkswagen v České republice si na galavečeru na pražském Žofíně připomnělo několik stovek hostů.

„Od skromných začátků v sídle bývalého obchodního zastoupení Německé demokratické republiky jsme se vypracovali na respektovaného importéra značek, které si rychle našly cestu k zákazníkům. Vděčíme za to skvělým vozům značek Volkswagen, Audi, Seat, Volkswagen Užitkové vozy a v poslední době i nejmladší značce Cupra. Mimořádný podíl na úspěchu importérské organizace mají naši zaměstnanci, pracovníci prodejní a servisní sítě a samozřejmě zákazníci, jejichž spokojenost pro nás vždy byla závazkem i hnacím motorem,“ řekl jednatel společnosti Jan Hurt.

Zahájení dovozu osobních a lehkých užitkových automobilů Volkswagen a osobních vozů Audi a Seat souviselo na počátku 90. let s jednáním vlády o spojení koncernu Volkswagen s mladoboleslavskou automobilkou Škoda. Jakmile byla spolupráce Volkswagen – Škoda podepsána, mohlo dojít i k založení importérské organizace. A jen měsíc potom, co Volkswagen představil Golf 3. generace, vznikla v říjnu 1991 společnost Importér Volkswagen/



Jednatelé Porsche ČR – končící Franz Pommer, nově nastupující Christian Grün a Jan Hurt

Audi, tehdy ještě jako součást mladoboleslavské Škody.

Přestože některé konkurenční značky zahájily oficiální dovoz svých automobilů dřív, nástup koncernových značek odpovídal jejich významu. Počet prodaných automobilů rychle rostl a potvrdil mimořádnou oblibu značek Volkswagen, Audi a Seat. Na konci roku 1992 už byl Volkswagen jedničkou mezi dováženými značkami. Největší zájem byl

o vozy vybavené vznětovými motory D, TD a TDI, zejména o model Volkswagen Golf, z užitkových automobilů byl nejpobulárnější Transporter. Audi skórovalo s modely 80 a 100. Českým zákazníkům se představil nový Seat Ibiza a manažerským bestsellerem se stal Seat Toledo.

„Dalším velkým impulsem k rozvoji společnosti byl vstup do rodiny Porsche Holding v roce 2012,“ připomíná jednatel společnosti

Franz Pommer. V březnu 2011 se totiž největší prodejce vozů v Evropě Porsche Holding Salzburg stal součástí koncernu Volkswagen. Převzetí českého dovozce pak bylo logickým krokem. Pod značkou Porsche Česká republika prodej dále dynamicky roste, a tak 25. výročí mohli importér oslavit půlmiliontým zákazníkem.

Společnost Porsche Česká republika slaví své jubileum nejen jako největší tuzemský prodejce osobních a lehkých užitkových vozidel, ale také jako poskytovatel poprodejních služeb v rámci divize After Sales. Ty v současné době poskytuje 97 partnerů a celkem 245 smluvních pracovišť.

V roce 1998 v rámci dovozní organizace Import Volkswagen Group vzniklo oddělení pro prodej ojetých vozů a o dva roky později byla zaregistrována ochranná značka auto-plus pro prodej ojetých vozů. Ta v roce 2008 jako první v ČR zavedla záruku na ojeté vozy ve spolupráci se společností Car Garantie. V roce 2011 dostal program nový celosvětově známý název Das WeltAuto.

Pevnou součástí firemní kultury je po celou dobu společenská odpovědnost. Porsche ČR dlouhodobě a systematicky podporuje projekty přispívající nejen ke zlepšování životního prostředí, ale i zkvalitňování života obyvatel a udržitelného rozvoje. V letošním roce například pokračuje



podpora neziskové organizace SOS dětské vesničky. Zaměstnanci importéra se zapojili i do pomoci tornádem postižené jižní Moravě. Zasažení místům přispěli finančně a pomáhali také přímo na místě. V minulých letech firma podpořila charitativní projekt Plešouni, Nadační fond Emil, Linku bezpečí, dětský domov v České Kamenici a Unhošti nebo Světové hry handicapované mládeže.

Důležitým principem podnikání Porsche ČR je i důsledná snaha o tr-

valou udržitelnost. Takže například při probíhající výstavbě nového Vzdělávacího centra, největší individuální investici v historii firmy, hrála environmentální hlediska klíčovou roli. Nové centrum se stane konkrétním příkladem naplňování koncernové strategie přechodu k bezemisní mobilitě s názvem Way to Zero.

Automobily v současné době prodávané značkami zastoupenými v rámci Porsche ČR začínají – podobně jako chytré telefony – díky trvalému připojení k internetu nabízet spoustu užitečných i zábavních funkcí. „I nadále však budeme prodávat prostředek individuální mobility. Nikoliv pouze jako hardware, nýbrž jako komplex služeb. Budeme nadále obsluhovat zákazníky, poskytovat jim odbornou pomoc a radu a budeme se samozřejmě starat o automobily, jejich mechanické i softwarové části. A samozřejmě nadále budeme chtít nabízet lepší produkty a poskytovat lepší služby zákazníkům než naši konkurenti,“ uzavřel Jan Hurt.



Text: Vladimír Rybecký
Foto: Porsche ČR
a Vladimír Rybecký

Continental slaví 150 let

Před 150 lety, konkrétně 8. 10. 1871, byla zaregistrována značka Continental. V současnosti díky investicím do výzkumu a vývoje pokračuje Continental na své jedinečné cestě směrem k udržitelné výrobě pneumatik.

Přestože kaučuk znali a využívali už starověcí Mayové, pravý potenciál tohoto materiálu se projevil až v polovině 19. století, kdy byl vynalezen proces vulkanizace, který otevřel cestu k využívání jednoho ze stěžejních materiálů průmyslové revoluce – gumy. Možnosti jeho využití se rozšiřovaly a této příležitosti se chopilo devět průmyslníků a bankéřů z Hannoveru, kteří v roce 1871 zalo-

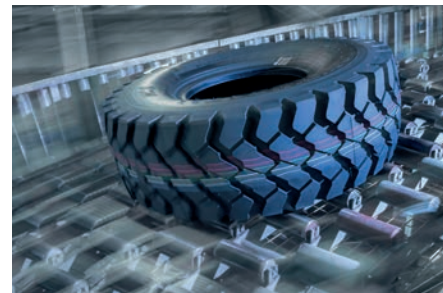
žili společnost na zpracování měkké pryže Continental-Caoutchouc – und Gutta-Percha Compagnie.

Prvními výrobky společnosti byly pryžové návleky pro jízdní kola a koňská spřežení. O 11 let později společnost registrovala ochrannou známku s vyobrazením koně, která Continental reprezentuje i dnes. V roce 1898 Continental rozběhl výrobu automobilových pneumatik a po šesti letech představil první pneumatiky s dezénem, které významně zlepšily jízdní vlastnosti vozidel.

V druhé polovině 20. století Continental přidal obutí s označením M+S pro jízdu v zimních podmínkách. V 50. a 60. letech přišla společnost se zásadními inovacemi, které se využívají dodnes – bezdušové a radiální pneumatiky.

Continental v České a Slovenské republice

Historie společnosti Continental už je téměř 30 let spjata i s Českou a Slovenskou republikou. V roce 1993 se součástí německého koncernu stal tradiční český výrobce pneumatik Barum a od roku 2010 i slovenský



Matador. To přineslo velký rozmach lokálního pneumatikářského průmyslu.

„Zatímco před 28 lety závod v Otrokovicích vyráběl 2,5 milionu kusů pneumatik ročně, v současné době překračuje výroba 20 milionů pneumatik ročně. Jde především o prémiové pneumatiky Continental, ale také o pneumatiky Barum a další produkty koncernových značek,“ říká jednatel společnosti Continental Barum zodpovědný za výrobu a techniku Libor Lázníčka.

Novinky vyráběné v Otrokovicích a Púchově

V jubilejním roce připravil Continental pro zákazníky dvě novinky – zimní pneumatiky Continental WinterContact TS 870/TS 870 P a letní vysokovýkonné SportContact 7.

Zimní pneumatika Continental WinterContact TS 870/TS 870 P, která se vyrábí v závodech Continental v Otrokovicích a v Púchově, kombinuje vynikající výkon v zimních podmínkách s prvotřídními vlastnostmi na mokřím povrchu. Jde o nový produkt vyvinutý od základu pokud jde o konstrukci, dezén i směs. V při-

mém srovnání poskytuje o 3 % kratší brzdnou dráhu na ledu a o 5 % lepší ovladatelnost na sněhu.

Druhou novinku představuje letní vysokovýkonná pneumatika Sport-Contact 7 pro bezpečnou sportovní jízdu. Její hlavní technologickou součástí je asymetrický adaptivní dezén, díky němuž se dokáže přizpůsobit suché i mokré vozovce a jízdní vlastnosti zůstanou na stabilně vysoké a bezpečné úrovni také při vyšší rychlosti a vysoké zátěži.

Budoucnost spočívá v udržitelnosti

Více než 70 % ze celosvětové produkce kaučuku se využívá na výrobu pneumatik pro všechny typy vozidel a poptávka stále roste. Continental proto přichází i s novými alternativami. Po prvních úspěších ve výzkumu otevřela v roce 2018 experimentální laboratoř Taraxagum



Lab Anklam, kde probíhá výzkum pěstování a zpracování pampelišek. Zpracováním jejich kořenů se získává guma nazývaná Taraxagum, která je plnohodnotnou kvalitativní náhradou exotického kaučukovníku.

„Continental chce kaučuk z pampelišek využívat i při výrobě pneumatik pro osobní automobily. Máme za sebou už úspěšné využití tohoto nového materiálu jak v prototypch osobních pneumatik, tak i sériové výrobě cyklistických pláštů,“ říká jednatel společnosti Continental Barum zodpovědný za obchod a marketing Pavol Červenák.

Koncern dlouhodobě pracuje na řadě projektů z oblasti ekologie. Už dnes spotřebuje o 55 % méně vody a o 17 % méně energie než je průměr v průmyslu na metrickou tunu vyrobených pneumatik. Cílem do roku 2030 je dosažení úspory dalších 20 %. Současně chce společnost dosáhnout přechodu na uhlíkovou neutralitu do roku 2050, a to snahou o dosažení rovnováhy mezi emisemi uhlíku a jejich pohlcováním z atmosféry do takzvaných uhlíkových zachytávačů.

Příští rok udělá Continental další důležitý krok směrem k cirkulární ekonomice když umožní využívání opětovně zpracovaného polyesteru získaného z recyklovaných PET lahví ve výrobě pneumatik.

Revoluční technologie

Continental přináší technologické inovace už 150 let. Například technologii ContiSeal s lepkavou viskózní vrstvou utěšňovacího prostředku, nanesenou uvnitř pneumatiky, která v případě defektu utěsní okolí průrazu. Předchází vzniku defektu pneumatiky pro průraz až do průměru 5 mm. Díky tomu není nutná okamžitá výměna poškozené pneumatiky.

Významný je také systém SSR runflat, technologie zpevněné bočnice, který zabraňuje zhroucení bočnic a podobně jako ContiSeal ulehčuje situaci v případě vzniku defektů na cestě. V případě defektu umožňuje vozidlu dojezd až 80 km rychlostí až 80 km/h.



Elektromobilita symbolizuje budoucnost

V roce 2020 šest z deseti celosvětových největších výrobců elektromobilů schválilo použití pneumatik Continental jako součást základní výbavy. Oblibu si získal model Eco-Contact 6 s inovativní směsí Green Chili 2.0 zaručující podstatně lepší chování při mechanické deformaci a tím menší valivý odpor.

„Značka Continental byla vždy synonymem pokroku a jsme rádi, že to můžeme dokazovat i nadále, kdy se do popředí dostává elektromobilita. Pneumatikám Continental věří celá řada předních výrobců automobilů na elektrický pohon, díky tomu rozšiřujeme náš podíl na trhu také v tomto segmentu,“ říká Magda Nagy, ředitelka Divize marketing ve společnosti Continental Barum.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Continental
Foto: Continental

Další žakovský vůz Škoda dostává konkrétní podobu

Žáci Středního odborného učiliště Škoda Auto vyvíjejí rallye verzi městského SUV Škoda Kamiq. Studenti navrhli podobu svého vysněného vozu v oddělení Škoda Design. Každoroční projekt Škoda Academy poprvé spolupracuje se Škoda Motorsport.

Osmý žakovský vůz Škoda dostává konkrétní podobu. Poté, co byl projekt z důvodu pandemie Covid-19 zahájen se zpožděním, se žáci Středního odborného učiliště rozhodli postavit rallye verzi modelu Škoda Kamiq. Během návštěvy v oddělení Škoda Design si studenti vytvořili první náčrty vozu, který sami vyvíjejí a postaví.

Letošního projektu žakovského vozu se účastní celkem 25 žáků Středního odborného učiliště Škoda Auto. Studenty v Mladé Boleslavi tradičně podporují odborníci a zkušební pracovníci z oblastí technického vývoje, designu a výroby. Díky rozhodnutí postavit rallye verzi modelu Kamiq spolupracují poprvé v historii projektu i s oddělením Škoda Motorsport.

Hned na začátku vypracovali žáci v oddělení Škoda Design s velkým nasazením a kreativitou první návrhy svého vysněného vozu. Při práci je podpořil šéfdesigner značky Škoda Oliver Stefani a jeho tým. „Rallye verze vozu Kamiq představovala pro kreativitu žáků mimořádnou výzvu. Na papír i do projektu vnesli



řádu skvělých nápadů,“ konstatoval Stefani. Jiří Hadašček, koordinátor designu exteriéru Škoda Auto, dal žákům několik cenných tipů, stejně jako jeho kolegové: „Žáci odvedli vynikající práci. Návrhy odrážejí jejich kreativitu a velké nadšení pro tento projekt.“

Nadšená byla i žákyně Adéla Nešněrová: „Návštěva v oddělení Škoda Design pro nás byla opravdovým zážitkem. Od designérů jsme dostali důležité rady a náš vůz s jejich podporou získal zcela konkrétní podobu.“ Studenti zhotovili náčrty exteriéru a interiéru vozu s mimořádně sportovním charakterem.

Už od roku 2014 mají žáci Středního odborného učiliště Škoda Auto každý rok možnost navrhnout, vyvinout a postavit studii neobyčej-

ného vozu. Prvním byl CitiJet na bázi modelu Citigo. Následovaly FunStar – pickup, vycházející z modelu Fabia, a kupé Atero postavené na základě Rapidu Spaceback. V roce 2017 bylo Citigo opět inspirací pro elektrický Element. Poté studenti navrhli SunRoq – kabriolet na bázi SUV Karoq, a následovala jedinečná studie pickupu Mountiaq, jehož základem byl model Kodiaq. Pro žakovský vůz číslo sedm si žáci vybrali model Scala, který vůz proměnili ve spider Slavia.

Projekt žakovského vozu Středního odborného učiliště Škoda Auto v Mladé Boleslavi je v rámci České republiky jedinečný. Žáci díky tomu získávají přehled o všech důležitých útvarech společnosti. Učí se pracovat v týmu a v rámci projektu kombinovat plánování s praktickou realizací včetně prezentace své práce členům představenstva. Žakovský vůz je jedním z nejdůležitějších projektů Škoda Academy.

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

Greenwashing bereme doslova: Při praní až o 85 % nižší zatížení životního prostředí.



SHELL HELIX ULTRA PŘINÁŠÍ NÍZKÉ EMISE* A VYSOKÝ VÝKON

NYNÍ UHLÍKOVĚ NEUTRÁLNÍ



NAVRŽEN PRO MAXIMÁLNÍ VÝKON

NYNÍ UHLÍKOVĚ NEUTRÁLNÍ DÍKY ENERGETICKY
ÚČINNÉ VÝROBĚ, UDRŽITELNÝM OBALŮM A PŘÍRODNÍM
UHLÍKOVÝM KREDITŮM.



*Založeno na ekvivalentu CO₂, který nevznikne na 1 l ušetřeného paliva, které nebylo spaleno v motoru. Vyšší úspora paliva je založena na základě výsledků ACEA M111 ve srovnání s průmyslovým referenčním olejem. **Emise CO₂e z životního cyklu tohoto výrobku byly kompenzovány ověřenými přírodními uhlíkovými kredity. Více informací naleznete na www.automax-group.com/emise-co2