

prosinec 2025

Autoservis & mobilita

www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU



Elektrický pohon ve všech velikostech

VÝZNAMNÁ
VÝROČÍ



ZIMNÍ
NEBO CELOROČNÍ



TEST
AUTOBEST



Různé cesty 4x4



Udržitelná čistota

12
9 772695 1044003



Servind

Umění autoopravárenství

Dosáhnout prvotřídního vzhledu po opravě je skutečné umění. Aby bylo dosaženo stoprocentního výsledku, je potřeba skloubit několik věcí. Profesionální um a zkušenost autolakýrníků a karosářů, nejmodernější karosářské technologie, pokrokové lakovací vybavení, efektivní spotřební materiál a v neposlední řadě nejpokrokovější lakovací materiály.

Spojte vaše profesní dovednosti s našimi silnými značkami, komplexním poradenstvím, technickou podporou, propracovaným systémem školení a dokonalý výsledek bude zaručen. Jsme vám k dispozici.



MIRKA

Colad

Castrol

FLOWEY

SATA

CAR-O-LINER

Blowtherm

servind.com

Autoservis
& mobilita

AUTOSERVIS & MOBILITA

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ,
AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

www.autoservismagazin.cz

YDAL

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

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

TISK

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

DISTRIBUCE

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

MK 60414/2020 OMA
ISSN 2695-0448

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



HLAVNÍ FOTO NA TITULU:
Tatra Trucks

ÚVODNÍK

Zachrání Evropu Žluté vesty?

Evropa stojí před klíčovými rozhodnutími, která určí osud automobilového průmyslu. Narůstající ekonomické problémy mnoha automobilek a v ještě větší míře jejich dodavatelů už se začínají projevovat, takže riziko dramatického růstu nezaměstnanosti začíná strašit stále víc politiků.

Jenže ne všechny evropské země jsou závislé na automobilovém průmyslu. Problémy nejvíce dopadají na německé společnosti, což by mnozí jejich konkurenti rádi využili. A v Bruselu mají až příliš silný vliv nevládní environmentální organizace v čele s Transport & Environment se silnou oporou v Evropském parlamentu, kde mají jednoznačnou převahu frakce podporující Zelený úděl.

Evropa bude i nadále směřovat k elektrifikaci silniční dopravy a případný posun úplného zákazu prodeje spalovacích motorů nebo zmírnění flotilových emisních limitů na tom nic nezmění. Emisní povolenky velmi rychle dramaticky zdraží pohonné hmoty a tím i silniční dopravu všeho zboží a veškeré cestování ještě víc, než už nyní dražily dopravu po železnici.

Evropské automobilky do elektromobility investovaly astronomické sumy, takže by v podstatě měly být spokojeny, že jim EU připravuje podmínky aby své investice mohly zhodnotit. Jenže skutečnost je jiná. Klíčovou součástí elektromobilů jsou akumulátory. Snaha o produkci článků v Evropě krachuje, protože s ohledem na ceny energií a přísné předpisy, chránící životní prostředí je neohospodárná. A i těch pár projektů, které se daří rozebíhat, je odkázaných na dodávky surovin od čínských společností.

Rozšiřující se potřebu po elektromobilech v nejrozličnějších cenových

relacích nakonec evropští výrobci nebudou schopni naplnit, takže svou pozici zde budou stále víc posilovat čínské značky. I mezi nimi dojde k selekci – brzy zmizí ty, které nejsou schopny (a často ani ochotny) zabezpečit potřebný servis. Mnohé z nich si ani nelámou hlavu s flotilovými emisními limity a elektromobily nabízejí jen symbolicky nebo vůbec. Takže buď sázejí na jejich zrušení, nebo počítají s tím, že namísto placení velkého penále evropské trhy zase opustí a starost o své zákazníky nechají na dovozcích.

A co zákazníci? O ty se zatím nikdo nestará. Ale nezapomeňme, jak před pár lety Francií otřásl hnutí Žlutých vest po mírném zdražení benzínu. Jak ale Evropané v chudších oblastech přijmou několikanásobně vyšší zdražení nejen dopravy, ale v podstatě úplně všeho?

Vladimír Rybecký,
šéfredaktor



/ AKTUALITY

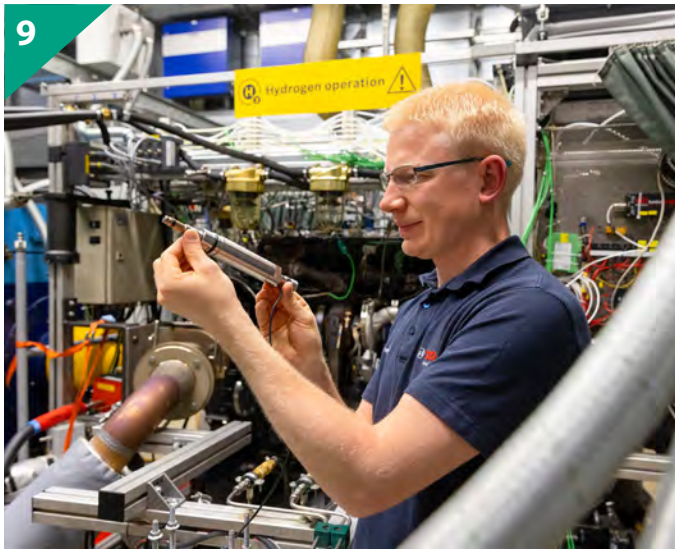
- 4 Stalo se...
- 6 Kritická doba pro korekci kurzu
- 9 Automobilky proti oslabení ETS2
- 10 Rozdíl v konkurenceschopnosti: výroba v EU je ohrožena
- 12 Velcí dopravci požadují v EU nulové emise
- 14 Akade – akademie v autobranži
- 16 MOL prosazuje Evropské minimum konkurenceschopnosti

/ AUTOSERVIS + AFTERMARKET

- 18 Stalo se...
- 22 Udržitelnost v dílně
- 24 Valeo světovým lídrem v oblasti systémů stěračů
- 26 Pneumatiky.cz radí ženám-řidičkám: trendy v sezónním přezouvání vozidel
- 28 OSRAM představuje další legální LED novinku: NIGHT BREAKER LED SPEED 450
- 30 Nové ocelové odpružení pro klasické mercedesy za dobrou cenu od R-Customs
- 32 MENZERNA – Profesionální lesk, který vidíte na první pohled
- 34 Společnost Interaction oslavila 30 let
- 36 Mirka DEROS RS a DEXOS získaly ocenění Red Dot Award
- 38 Standox slaví 70 let inovací

/ AUTODOPRAVA

- 42 Stalo se...
- 44 Volkswagen 4Motion má mnoho variant



- 46 Ford Pro představuje pickup Ranger PHEV
- 47 Zimní pneumatiky a pojistné plnění: odpovědi České podnikatelské pojišťovny

/ CESTY MOBILITY

- 48 Stalo se...
- 52 7. ročník veletrhu čisté mobility e-Salon
- 54 Tatra sází na palivové články
- 55 Tatra představila nákladní automobil s elektrickým pohonem
- 56 Peugeot představil novinky elektrické strategie
- 58 Kia PV5 získává titul „Mezinárodní dodávka roku 2026“

/ TECHNICKÉ INOVACE

- 60 Stalo se...
- 62 Bosch získal cenu za inovaci 2026
- 64 Mercedes-Benz GLC s technologií EQ

/ REPORTÁŽE

- 66 Stalo se...
- 68 Porota AutoBest testovala finalisty
- 72 Petrol Summit nastínil problémy
- 74 Zemřel bývalý generální ředitel Renaultu Louis Schweitzer
- 78 Prague Car Festival opět nadchl bohatým programem



Stalo se...

TOYOTA V KOLÍNĚ SPUSTÍ VÝROBU NOVÉHO AYGO X

Přípravy na výrobu nového elektromobilu v závodě Toyota v Kolíně jsou v plném proudu. Je připravena plocha k výstavbě nové haly na montáž akumulátorů. Vedle ní bude svařovna a hala na protikorozní úpravu a celkovou montáž. Posléze k tomu přibude také finální linka, kde se budou montovat akumulátory do elektromobilu. Půjde o první výrobní závod na výrobu elektromobilů Toyota v Evropě. Peníze na novou výrobní linku pro elektromobily budou zajištěny formou nových investičních výdajů automobilky Toyota ve výši 680 milionů eur včetně investiční pobídky české vlády až do výše 64 milionů eur do speciálního závodu na montáž akumulátorů. V současnosti Toyota v Kolíně vyrábí vozy výhradně s hybridním pohonem Aygo X Hybrid a Yaris Hybrid s výrobní kapacitou 220 000 vozidel ročně. Kolínský závod za víc než 20 let vyrobil přes 4,5 milionu aut.



CHERY MÁ PRVNÍ SHOWROOM V PRŮHONICÍCH

Čínská automobilka Chery otevřela svou první prodejnu v Průhonicích u Prahy. Součástí areálu je i servis a importér slibuje i zajištění zásobování náhradními díly podle evropských standardů. Vozy Chery pro český trh jsou poháněny zážehovými motory a hybridními systémy. Chery při servisu a zásobování náhradními díly nebude spolupracovat se značkami Omoda a Jaecoo, které rovněž patří společnosti Chery. Společnost Chery, založená v roce 1997 provinční vládou ve Wuhu, je dlouhodobě největším čínským vývozcem automobilů. Po prvotních pokusech značka Chery již rok působí v Evropě v některých zemích, především na jihu a východě Evropy, a od té doby zde prodala už 125 000 vozidel. Chery bylo první čínskou automobilkou, které angažovalo evropské designéry a konstruktéry. Společnost Chery provozuje 15 továren po celém světě, ale svou budoucnost čínský výrobce plánuje v Evropě, kde chce své vozy i vyrábět

a využívat evropský dodavatelský řetězec. V loňském roce společnost Chery převzala bývalý výrobní závod Nissanu v Barceloně. V současné době tam vyrábí lehká užitková vozidla pod značkou Ebro a připravuje zde výrobu vozů značek Omoda a Jaecoo. Druhá evropská továrna je plánována v Turecku.



JAKÉ KVÓTY PRO ELEKTROMOBILY PLÁNUJE EU PRO VOZOVÉ PARKY?

Magazín Automobilwoche upozornil, že se v Bruselu za zavřenými dveřmi připravuje plán, který by mohl způsobit kolaps evropského automobilového trhu. Překvapivě se něm málo diskutuje. Plán EU předpokládá povinnou kvótu pro elektromobily pro vozové parky. To znamená, že společnosti s vozovými parky by byly nuceny přejít na alternativní pohon, a to poměrně rychle. I když by teoreticky měly být povoleny i jiné alternativní pohonné systémy, v současné době jich je k dispozici jen velmi málo. Plán by se měl vztahovat nejen na firemní parky osobních vozů, ale i na všechny nové registrace užitkových vozidel. Kvóty pro elektromobily by měly do roku 2027 dosáhnout až 50 % a do roku 2030 vzrůst na 90 %, což by v podstatě znamenalo zákaz vozidel se spalovacím motorem ve vozových parcích. Protože zákazníci zatím elektromobily nepřijali a Brusel proto chce kontroverzní zákaz spalovacích motorů přesunout na provozovatele vozových parků, kteří představují dvě třetiny všech registrací nových vozidel. Jenže v některých zemích EU prakticky neexistuje nabíjecí infrastruktura. Navíc bude potřeba velké množství elektromobilů, což v konečném důsledku otevře dveře pro čínské automobilky...



NOVÝ RETAILOVÝ AREÁL EMIL FREY GROUP

Vpražské části Kyje, na adrese Skorkovská 1759, vyrostl nový areál Emil Frey pro prodej ojetých osobních a užitkových vozidel a pro autorizovaný servis vozů Toyota. Skupina tím posílila své retailové aktivity v těsném sousedství svého dealerství Toyota na Černém Mostě. Za tři roky se podařilo vybudovat moderní a multifunkční budovu, která zdvojnásobila servisní kapacitu a posunula zázemí pro zákazníky na zcela novou úroveň. Nové centrum má ambici prodávat ročně 1300–1400 ojetých vozů všech značek a současně nabízí jejich výkup. Celý komplex pojme téměř 300 ojetých vozů, pro které je připraveno špičkové servisní zázemí. Moderní prosvětlená budova poskytuje reprezentativní showroom. Součástí areálu je také autorizovaný servis Toyota, dimenzovaný i pro užitkové vozy, moderní dílna s karosárnou a lakovnou a tři myčky. Zákazníci ocení i tzv. hotel pro pneumatiky.



BYD ZAVÁDÍ PROGRAM CERTIFIKOVANÝCH OJETÝCH VOZŮ

BYD zavádí program certifikovaných ojetých vozů BYD Certified Pre-Owned, jehož cílem je učinit nákup ojetého vozu stejně snadným a bezpečným jako nákup nového auta. Zahrnuje minimálně roční záruku a dvouleté datové připojení. Poskytuje kompletní zprávu o stavu akumulátoru a garantuje minimální kapacitu 90 %. Program BYD Certified Pre-Owned má za cíl posílit důvěru a poskytnout jistotu těm, kteří vstupují do éry elektrifikované mobility prostřednictvím ojetého vozu. Program je založen na důkladné kontrole o celkovém rozsahu 179 položek, která zahrnuje jak hodnocení technického stavu vozu, tak ověření všech záznamů o vozidle za podpory spolupráce s autoritami a nezávislými institucemi, které zajišťují nestrannost kontrolního procesu. Doplní jej komplexní nabídka poprodejních záruk spolu s rozšířením datového připojení. BYD Certified Pre-Owned také využívá nový patentovaný algoritmus pro hodnocení stavu

akumulátoru, který jej analyzuje na základě údajů o vozidle. U každého vozu, prodávaného prostřednictvím BYD Certified Pre-Owned, bude zaručen stav akumulátoru (SoH) nejméně 90 %.



RENAULT 4 E-TECH ELEKTRICKÝ 30 DNÍ NA ZKOUŠKU

Renault Česká republika spouští inovativní program pro zákazníky, kteří váhají s rozhodnutím o koupi elektromobilu „4ever 4you – zamilujte si ho nebo ho do měsíce vraťte“. Program umožňuje vrácení elektromobilu Renault 4 E-Tech elektrický financovaného v rámci leasingové smlouvy. Zákazník, který se do konce tohoto roku rozhodne pronajmout si elektrický Renault 4, bude moci tento vůz až 30 dní resp. až 1000 km zkoušet a v případě, že auto nesplní jeho očekávání a neosvědčí se v každodenním používání, odstoupí od leasingové smlouvy bez jakékoliv pokuty. V rámci akce je možné získat Renault 4 E-Tech elektrický na operativní leasing od společnosti UniCredit Fleet Management za výhodných podmínek od 7299 Kč bez DPH měsíčně (zprostředkovatelem operativního leasingu je společnost Mobilize Financial Services). Platnost obchodní akce je do 31. prosince 2025 nebo do odvolání.



Kritická doba pro korekci kurzu

Zatímco výrobci vozidel pokračují v elektrifikaci, klíčové podmínky pro transformaci stále ještě nejsou splněny. Generální ředitelka Asociace evropských výrobců automobilů ACEA Sigrid de Vriesová uvádí pět hlavních doporučení pro nadcházející jednání o automobilovém balíčku Evropské komise.

Jako generální ředitelky ACEA se mě pravidelně ptají: „Vyzývá evropský automobilový průmysl k opuštění elektrifikace a návratu ke spalovacímu motoru?“ Odpověď zní prostě „ne.“

Elektrifikace má být v čele budoucí mobility. Podle Mezinárodní energetické agentury je každé čtvrté nové auto na světě elektrické a podíl elektromobilů na celosvětovém prodeji by měl v roce 2030 překročit 40 %. Členové ACEA již v EU nabízejí víc než 300 elektrifikovaných modelů a mnoho dalších je na cestě. Investovali stovky miliard eur. Jaké další důkazy jsou potřeba

k prokázání, že toto odvětví dosahuje výsledky?

Přesto bych si přála, aby úkol byl tak jednoduchý, jako „jen“ dodávat elektromobily. Realita je bohužel složitější. Evropský trh se nevzpamatoval z úrovně před pandemií Covid-19. Od roku 2020 nám chybí přibližně tři miliony nových aut ročně. Globální politický a ekonomický vývoj nás všechny prověřuje.

Mezitím vlády a regulační orgány EU neinvestovaly do dostatečné úrovně infrastruktury a modernizace sítě a ani ji nepožadovaly. Adekvátní tržní pobídky jsou často nekonzistentní. Přitom potřeby mobility a preference spotřebitelů zůstávají

rozmanité. Úspěch vyžaduje, aby všechny části ekosystému byly synchronizované, ale tak tomu není. Důsledek: cíle emisí CO₂ pro osobní a lehké užitkové automobily pro roky 2030 a 2035 již nejsou realistické.

Toto zdůraznění neznamená ústup, ale je to výzva k chytřejšímu a pragmatičtějšímu přístupu. K politickému rámci, který odráží realitu rozmanité Evropy, množství potřeb mobility, důležitost ekonomické bezpečnosti a globální konkurenceschopnosti. Automobilový balíček Evropské komise, oznámený na 10. prosince, je klíčovou příležitostí k nápravě tohoto kurzu. Zde je našich pět hlavních doporučení:

1) Diferencovaný přístup pro osobní vozy, lehká užitková vozidla a nákladní automobily

Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi postupuje v různých segmentech (osobní automobily, lehká užitková a těžká užitková vozidla) různou rychlostí, je zapotřebí přizpůsobený „tříproudový“ přístup.

Užitková vozidla fungují za velmi odlišných podmínek než osobní automobily, přičemž rozhodnutí o jejich koupi jsou řízena celkovými náklady na vlastnictví. Dodávky, které převážně používají malé a střední podniky, jsou nezbytnými nástroji, které umožňují evropským podnikům provozovat a poskytovat klíčové služby v celé Evropě. Tento segment potřebuje ještě širší škálu flexibility než osobní automobily a úpravu svých cílů v oblasti snižování emisí CO₂.

Zároveň je u nákladních automobilů a autobusů nezbytný urychlený přezkum nařízení o CO₂, aby se zohlednily vzájemné závislosti v odvětví dopravy a logistiky, stejně jako krátkodobá opatření, která zabraňují sankcím způsobeným faktory mimo kontrolu výrobců.

2) Flexibilní a technologicky otevřený rámec pro snižování emisí CO₂

Současná regulace CO₂ se zaměřuje pouze na dodávky nových vozidel aniž by dostatečně podnítila skutečnou poptávku, ať už prostřednictvím infrastruktury, celkových nákladů na vlastnictví nebo pobídek, a aniž by ji propojila s konkurenceschopností a odolností.

Výrobci automobilů a užitkových vozidel potřebují flexibilitu, aby se vyhnuli riziku pokut ve výši mnoha miliard eur. Neměly by být vyloučeny žádné technologie pohonu (např. PHEV, prodlužovače dojezdu, vodíkové palivové články atd.), které mohou hrát životaschopnou roli při provozu na obnovitelné zdroje energie. Veškeré zbytkové emise lze kompenzovat jinými způsoby, například odměňováním výrobců za snižování emisí CO₂ v celém dodavatelském řetězci (např. používání zelené oceli, hliníku, akumulátorů atd.), což by mohlo podpořit produkci zelených materiálů. Emise mohou snížit i opatření, jako rychlejší obnova vozového parku – vzhledem k tomu, že 30 % všech

automobilů na silnicích EU je starších než 20 let, každé nové vozidlo by mohlo ušetřit 6 až 12 t CO₂ na auto.

3) Větší zaměření na opatření stimulující poptávku

Rozhodnutí zákazníků jsou převážně ovlivněna faktory, jako jsou cena, zdanění, cena elektřiny a pohodlí použití. Zvyšování poptávky proto musí zůstat hlavní prioritou EU a členských států. V této souvislosti lze firemní vozové parky povzbudit, aby hrály roli setrvačníku. U osobních automobilů a dodávek by měla být prioritou dána pobídkám spíše než závazným nařízením. Fiskální pobídky na národní úrovni se již v mnoha zemích EU ukázaly jako silný nástroj pro zelené vozové parky.

Těžká nákladní vozidla vyžadují jiný recept. Zde by měli přepravci a velcí odběratelé dopravy hrát silnější roli při zvyšování poptávky postupným zvyšováním podílu zásilek odbavovaných nákladními vozidly s nulovými emisemi.

Veřejné orgány mají také k dispozici silný soubor nástrojů. Měly by jít





příkladem tím, že budou upřednostňovat vozidla s nulovými emisemi ve všech nabídkách týkajících se mobility a nákladní dopravy.

A konečně, infrastruktura pro nabíjení a doplňování paliva zůstává v Evropě hlavní překážkou, kterou je třeba řešit. Rozdíly mezi zeměmi a v rámci nich vytvářejí „třírychlostní Evropu“, kde odlišné tempo rozvoje infrastruktury vytváří velké regionální rozdíly.

4) Pečlivý přístup k označení „Made in Europe“

Automobilový průmysl poskytuje 2,5 milionu přímých pracovních míst. Generuje přes 7,5 % HDP EU. Pokud by automobilový průmysl byl státem, jeho obrat by byl větší než obrat celé nizozemské ekonomiky. Je i největším soukromým investorem do výzkumu a vývoje v EU. Politiku „investovat do Evropy“ již denně zavádíme ve více než 250 továrnách po celé EU. Současná diskuse o cílech nebo povinnostech pro obsah označení „Made in Europe“ ve vozidlech však vyžaduje pečlivé zacházení.

Dodavatelské řetězce v automobilovém průmyslu jsou globální a neuvěřitelně složité. Požadavky na místní obsah musí být zaváděny po-

stupně s dostatečnou dodací lhůtou a diferenciací mezi segmenty. Měly by se opírat o inteligentní pobídky a být navrženy tak, aby respektovaly obchodní partnery a pravidla.

A nezapomínejme na základy konkurenceschopnosti: cenově dostupné energie, rychlejší povolování, kvalifikované pracovníky, financování výstavby a provozu výroby akumulátorů. Místní výroba bude i nadále prosperovat pouze pokud Evropa zůstane atraktivním místem pro investice.

5) Odvážnější přístup ke zjednodušování regulace v automobilovém sektoru

S podporou specializovaných nástrojů průmyslové politiky a synchronizací s klíčovými stimuly na straně poptávky může evropský automobilový průmysl znovu získat vedoucí pozici v konkurenceschopné a ziskové výrobě vozidel ve všech segmentech v Evropě. Obecně je automobilový balíček vítaným krokem ke zjednodušení. Bude však třeba vykonat víc práce vzhledem k více než stovce nadcházejících legislativních aktů, které jsou naplánovány na příštích pět let, z nichž každý ovlivní design, výrobu a investice v automobilovém průmyslu.

Plně podporujeme úsilí oznámené předsedkyní Komise Ursulou von der Leyenovou o oživení výroby malých a cenově dostupných vozidel v Evropě, kde by dopad zjednodušení regulace mohl být největší. Dalším řešením by mohlo být postupné zavádění legislativy. Například výrobci nákladních vozidel žádají o odložení provádění některých částí legislativy Euro 7. V odvětví s dlouhými vývojovými cykly musí legislativní harmonogramy odrážet průmyslovou a tržní realitu.

Není pochyb o tom, že v sázce je hodně. Evropský automobilový sektor je základním kamenem ekonomiky kontinentu. Mnoho regionů je závislých na automobilovém ekosystému pokud jde o zaměstnanost a příjmy. Práce v tomto odvětví je již dlouho zdrojem hrdosti a automobilová mobilita zůstává klíčovým zdrojem svobody a prosperity. Jeho řízení však nemůže vycházet pouze z politických ambicí. Abychom měli šanci bojovat, je naléhavě nutná korekce kurzu v politickém rámci. Nadcházející balíček Komise bude důležitým okamžikem pravdy.

Text: ACEA
Foto: ACEA

Automobilky proti oslabení ETS2

Oslabení systému obchodování s emisemi pro silniční dopravu a budovy ETS2 riskuje zpomalení dekarbonizace silniční dopravy v Evropě. Uvádí to komentář Asociace evropských výrobců automobilů ACEA.

Asociace evropských výrobců automobilů ACEA s opatrností bere na vědomí rozhodnutí odložit nebo oslabit zavedení systému EU pro obchodování s emisemi pro silniční dopravu a budovy ETS2.

ETS2 je nepostradatelný tržní nástroj pro dosažení účinného a ná-

kladově efektivního snižování emisí skleníkových plynů ve všech druzích dopravy, včetně lehkých a těžkých užitkových vozidel.

Opožděné zahájení ETS2 spolu s několika v současné době projednávanými úpravami riskuje narušení jeho integrity a tím oslabení základních signálů, které pohánějí investice

do technologií s nulovými emisemi. ETS2 doplňuje předpisy o normách CO₂ pro osobní automobily, lehká užitková vozidla, nákladní automobily a autobusy a představuje klíčový prvek podpůrných podmínek potřebných pro jejich dosažení.

Toto zpoždění by proto vážně ohrozilo trajektorie dekarbonizace výrobců a veškerou regulační zátěž spojenou s dekarbonizací by přeneslo pouze na příslušné předpisy pro vozový park (normy CO₂ pro osobní automobily/dodávky a nákladní automobily autobusy), čímž by výrobci vozidel zůstali jedinými zúčastněnými stranami odpovědnými za miliardové pokuty, pokud se poptávka po vozidlech s nulovými emisemi na trhu rychle nezvýší.

„Právě programy, které pomáhají s přechodem a podporují zákazníky při přechodu na vozidla s nulovými emisemi, například prostřednictvím programů sociálního leasingu, závisí na příjmech z ETS2 a následně by se také zpozdily,“ uvedla Sigrid de Vriesová, generální ředitelka ACEA.

Namísto oslabování ETS2 by se mělo zaměřit na zajištění jeho konzistentního a sociálně vyváženého provádění, a to i prostřednictvím dobře navržených kompenzačních mechanismů. Vzhledem k tomu, že další podpůrná opatření, jako je směrnice o zdanění energie a směrnice o hmotnostech a rozměrech, zůstávají nedokončené, hraje ETS2 v přechodu na dopravu s nulovými emisemi ještě klíčovější roli.

Text: ACEA
Ilustrační foto: ACEA



Rozdíl v konkurenceschopnosti: výroba v EU je ohrožena

Silný a strategicky podpořený automobilový sektor je nezbytný pro to, aby Evropa mohla konkurovat ostatním regionům. Sdružení výrobců autodílů CLEPA se obrací na Evropskou komisi.



Vzhledem k tomu, že až 75 % hodnoty automobilových komponent se vyrábí v Evropě, hraje automobilový dodavatelský průmysl kontinentu zásadní roli v podpoře hospodářského růstu a udržení stovek tisíc pracovních míst. Studie společnosti Roland Berger o tvorbě hodnoty v Evropě však vyvolala vážné obavy a budoucnost tohoto životně důležitého odvětví je ohrožena.

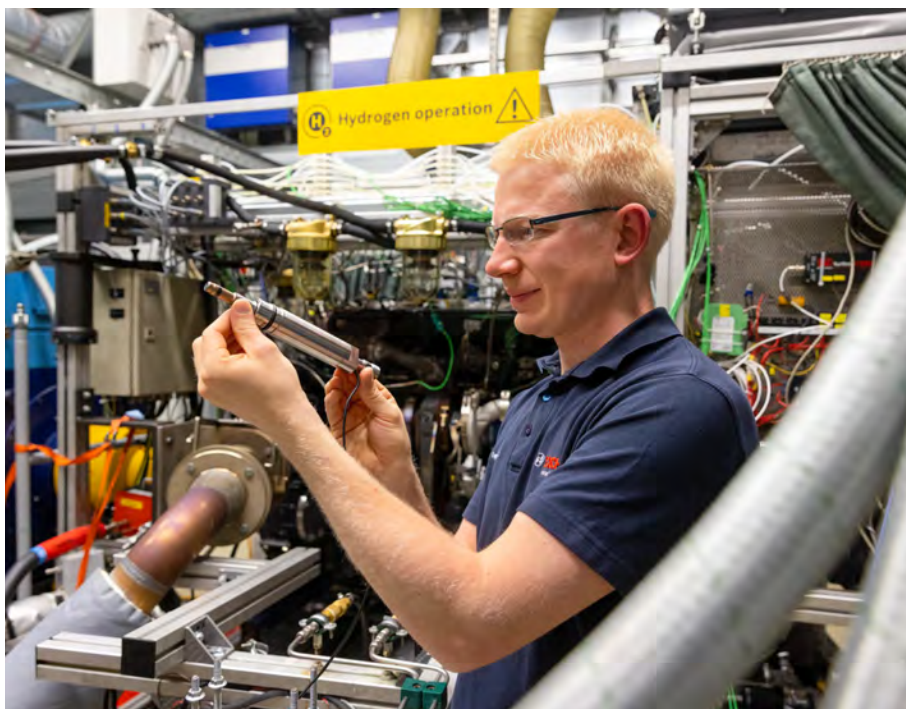
Nadcházející „automobilový balíček“ Evropské komise, který se očekává 10. prosince, bude klíčovým okamžikem pro přijetí rozhodných opatření, která posílí dodavatelské řetězce a konkurenceschopnost. Bez naléhavých kroků EU by kontinent mohl ztratit svou průmyslovou páteř, což by ohrozilo pracovní místa a jeho vedoucí postavení v oblastech čisté mobility a inovací.

Evropa v současné době čelí až 35% cenové nevýhodě ve srovnání s jinými regiony, a to kvůli rostoucím nákladům na materiály, energie a práci

spolu s přísnějšími regulačními a uhlíkovými režimy. Pokud se tento problém nebude řešit, mohla by se do roku 2030 snížit tvorba hodnoty v oblasti automobilových dílů o 23 % a ohroženo bude 350 000 pracovních míst.

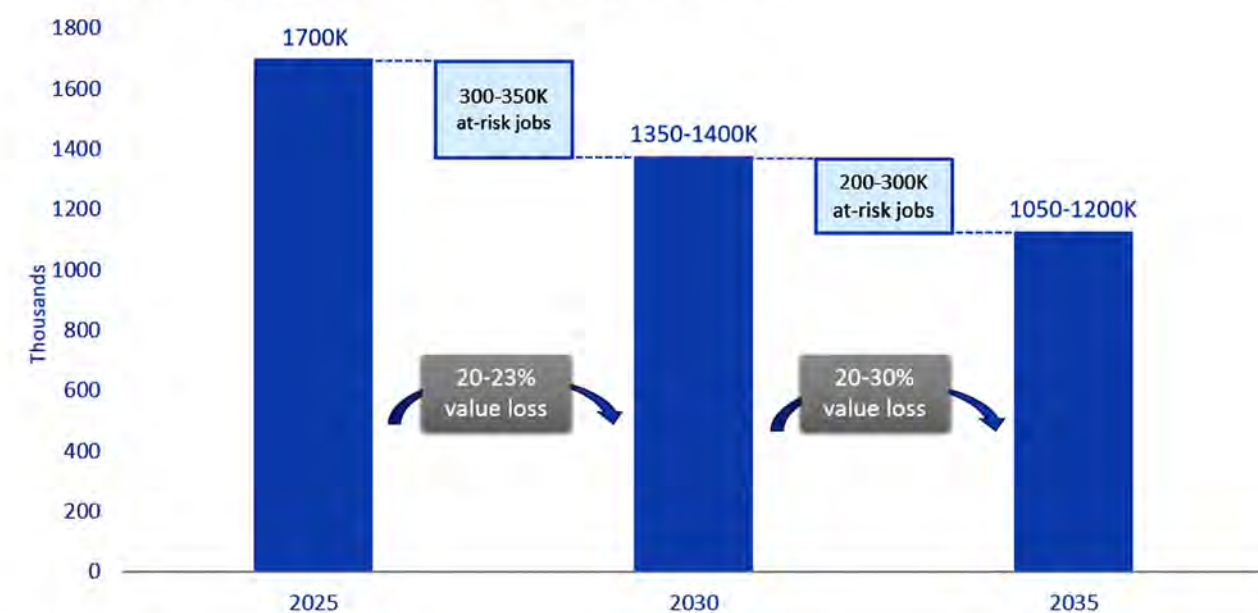
Jsou zapotřebí strategická politická opatření k zvrácení offshoringu a ochraně pracovních míst ve výrobě.

To zahrnuje technologicky neutrální regulaci CO₂, která podporuje řadu nízkoemisních řešení, jako jsou elektromobily, vodík a udržitelná paliva. Požadavky na místní podíl mohou pomoci budovat regionální ekosystémy prostřednictvím cílených pobídek, rozvoje infrastruktury a podpory kvalifikované pracovní síly.



Potential value transfer impact by 2035

Source: Supplier survey, OEM interviews, CLEPA, Roland Berger



CLEPA Data Digest #23 – November 2025

Evropa musí jednat rychle, aby si zajistila svou roli konkurenceschopného a soběstačného automobilového centra.

1 – Závislost na dodavatelském řetězci elektromobilů/elektroniky snižuje podíl EU na hodnotě

Většina komponent pro vozidla se spalovacími motory montovaná v Evropě se i nadále získává lokálně. Přibližně 85 % dílů se vyrábí v EU, přičemž v regionu se vytváří 76 % jejich celkové hodnoty. U elektromobilů zůstává domácí získávání srovnatelné na úrovni 83 %, ale podíl hodnoty vytvořené v Evropě je nižší – v průměru dosahuje 70 % (bez započítání akumulátorů), protože širší hodnotový řetězec se stále spoléhá na vstupy z jiných regionů.

V rámci skupin komponent je tvorba hodnoty v EU nejvyšší u podvozků, exteriéru s karoserií a interiérových systémů. S tím, jak se výroba přesou-

vá blíže k hnacímu ústrojí, regionální podíl hodnoty klesá – u elektrických a elektronických systémů ve vozidlech se spalovacím motorem i elektromobilů klesá na 50 %.

2 – Evropa čelí 15-35% cenové nevýhodě u klíčových komponent

Cenová konkurenceschopnost Evropy se v celém automobilovém sektoru neustále oslabuje. Rostoucí náklady na materiály, energie a práci v kombinaci s přetrvávající inflací a zatěžujícími předpisy silně zatěžují produktivitu.

Analýza 36 skupin automobilových komponent ukazuje cenovou nevýhodu mezi 15-35 % ve srovnání s regiony s nejlepšími náklady v Asii a blízkých výrobních centrech. Evropa navíc čelí nerovným podmínkám a soutěží s regiony, kde celý dodavatelský řetězec těží ze značných veřejných dotací, nižších nákladů na uhlík a méně přísných environmentálních pravidel.

3 – 350 000 pracovních míst v ohrožení do roku 2030

Pokud budou současné trendy pokračovat, tvorba hodnoty v oblasti výroby automobilových dílů v Evropě by se do roku 2030 mohla snížit až o 23 %. Tento pokles odráží jak nižší objem výroby, tak i sníženou hodnotu na komponenty, jelikož se skladba pohonných jednotek a tvorba hodnoty se přesouvá do zahraničí. Dopad na zaměstnanost je značný: do roku 2030 by mohlo být ohroženo až 350 000 pracovních míst.

U vozidel se spalovacím motorem a hybridních vozidel se ztráta hodnoty soustředí v elektronice, interiérech a systémech karoserie, zatímco u elektromobilů se jako hlavní zdroj rizika jeví také oblast pohonných jednotek.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů CLEPA
Ilustrační foto: Bosch

Velcí dopravci požadují v EU nulové emise

Logističtí giganti, dopravní společnosti a energetický sektor vyzvali předsedkyni Evropské komise Ursulu von der Leyenovou ke stanovení cílů nulových emisí pro čistou dopravu.

Skupina největších evropských logistických, dopravních a energetických společností, jako jsou Pepsico, Nestlé, IKEA a EDF, naléhavě žádá Evropskou komisi, aby stanovila závazné cíle nulových emisí pro velké přepravce a kupující dopravních služeb. Mezi signatáři jsou někteří z největších hráčů v oblasti nákladní dopravy a logistiky, což dokazuje, že tyto společnosti jsou připraveny vést přechod na klimaticky neutrální Evropu se správnou politickou podporou.

Dopis adresovaný předsedkyni Evropské komise Ursule von der Leyenové a komisaři pro dopravu Apostolu Tzitzikostasovi požaduje přijmout do konce roku 2025 nařízení, které by zajistilo, že firemní vozové parky v sektoru těžkých nákladních vozidel přejdou na vozidla s nulovými emisemi. V tomto dopise společnosti zdůrazňují, že závazné cíle by podpořily logistické společnosti v jejich přechodu na nákladní vozidla s nulovými emisemi. To by zvýšilo jistotu pro evropský průmysl, aby dále investoval do rozvoje nabíjecí infrastruktury a elektrických sítí a zároveň by se zachovalo vedoucí postavení a konkurenceschopnost Evropy v oblasti nákladních vozidel s nulovými emisemi, přilákalo by pracovní místa a investice do čistých technologií.

Signatáři zdůrazňují, že dodávky vozidel s nulovými emisemi, zavádění infrastruktury pro rychlé nabíjení

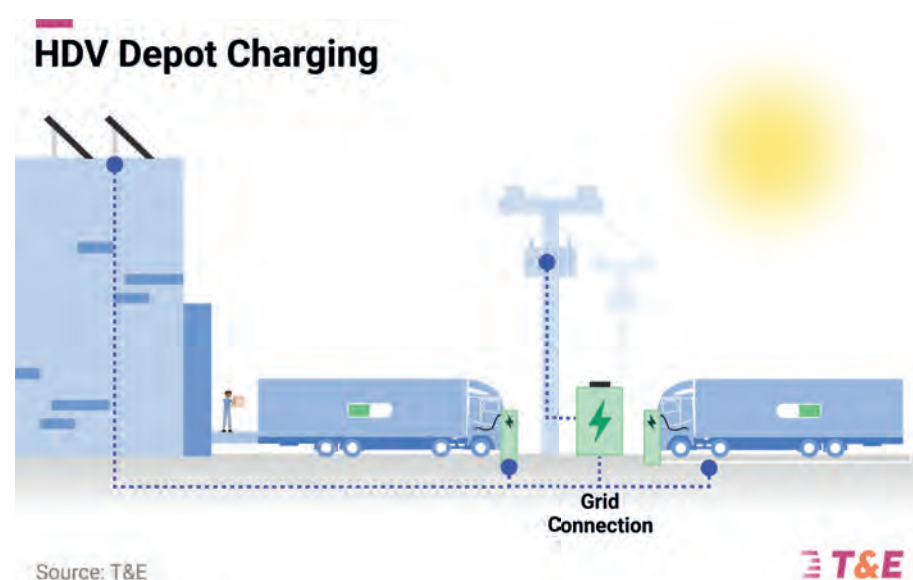
a připravenost k rozvodné síti musí jít ruku v ruce s těmito cíli.

Stef Cornelis, ředitel pro vozové parky a nákladní dopravu v organizaci Transport & Environment, uvedl: „Tato nová evropská iniciativa je první svého druhu, která žádá logistické společnosti o elektrifikaci svých dodávek. Poselství tohoto dopisu je jasné, ekologičtí lidé v tomto odvětví jsou připraveni převzít vedení a vyzývají předsedkyni Ursulu von der Leyenovou, aby v tomto ohledu pokračovala. Tyto ekologické cíle v oblasti dodávek pro kupující nákladní dopravy podpoří kamionové společnosti v přechodu na elektřinu.“

Poskytnou evropskému energetickému sektoru jistotu, kterou potřebuje k dalšímu navýšení investic do nabíjecí infrastruktury a elektrických sítí.“

Téměř všichni výrobci nákladních vozidel jsou na cestě ke splnění cíle CO₂ do roku 2025

Pět ze sedmi evropských výrobců nákladních vozidel snadno dosáhne cíl snížení emisí CO₂ o 15 % v roce 2025 ve srovnání s rokem 2019. Tvrdí to analýza Mezinárodní rady pro čistou dopravu ICCT (International Council on Clean Transportation).



Evropská nákladní vozidla jsou nyní na cestě k dekarbonizaci, což je podle ICCT jasným znamením účinnosti norem EU pro CO₂ pro těžká nákladní vozidla po desetiletích bez pokroku.

Analýza ICCT také tvrdí, že výrobci dosud před elektrifikací preferovali vyšší účinnost nákladních vozidel se spalovacími motory jako svou hlavní cestu k dosažení souladu s předpisy. V důsledku toho je zavádění nákladních vozidel s nulovými emisemi na trhu pomalejší, než se očekávalo. ICCT uvádí, že ambiciózní regulace připraví půdu pro překonání marginálních zlepšení u znečišťujících nákladních vozidel a poskytne jistotu pro poskytovatele nabíjecích služeb, aby investovali do nabíjecí sítě v EU.

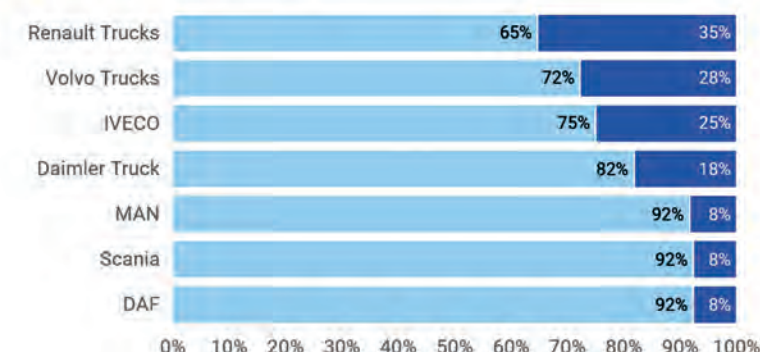
Po dlouhém 25letém období od roku 1995 do roku 2021, kdy skutečná spotřeba nafty u tahačů s návěsy stagnovala na 35 l/100 km, se nyní snižuje. Všichni evropské výrobci od roku 2019 do roku 2023 snížili emise CO₂ u svých nákladních vozidel, což byl přímý důsledek norem požadujících snižování emisí CO₂ pro nákladní vozidla a nadcházejícího cíle snížit emise CO₂ v roce 2025 o 15%.

Nákladní vozidla se nejen stávají úspornějšími z hlediska spotřeby paliva, ale na trh se dostává i více modelů elektrických nákladních vozidel. Podle údajů ACEA je v EU nyní k dispozici nejméně 45 modelů nákladních vozidel s elektrickým a vodíkovým pohonem, které pokrývají všechny případy použití od městské distribuce po dálkovou dopravu, regionální dodávky až po městské stavebnictví. ACEA připisuje

Truckmakers prioritise improving fuel efficiency over selling more electric trucks

Truck CO₂ reductions between 2019 and 2023

CO₂ reductions due to ICE efficiency improvements
Increased zero-emission sales



pomalejší než očekávané zavádění bezemisních vozidel nedostatku podpůrných podmínek, jako jsou konkurenceschopné ceny nabíjení, specializované pobídky a chybějící nabíjecí infrastruktura.

V praxi se mnohá vylepšení nákladních vozidel se spalovacím motorem přenášejí i na elektrická nákladní vozidla. Například lepší aerodynamika snižuje spotřebu paliva u nákladních vozidel se spalovacími motory a prodlužuje dojezd na elektřinu.

Zlepšení účinnosti spalovacích motorů překonalo očekávání, avšak zaměření na čistší nákladní vozidla se spalovacími motory má podle ICCT za následek pomalejší rozšiřování elektrických nákladních vozidel. V roce 2024 bylo pouze 1,7 % nových registrací pro nákladní vozidla s nulovými emisemi, což je daleko od

předpokladu 6 % potřebného k dosažení cíle pro rok 2025. Odkládáním přechodu na nulové emise ztěžuje odhad, kolik veřejných nabíjecích stanic bude v nadcházejících letech potřeba. Obavy z nízkého využití mohou vést poskytovatele nabíjecích stanic k jejich poddimenzování nebo k odkládání investic, což vede k začarovanému kruhu.

Plnění pro rok 2030

Do roku 2030 musí být třetina nových těžkých užitkových vozidel bezemisní (35 % podle ACEA) aby byl dosažen cíl snížení emisí CO₂ o 45 %. Pomalejší zavádění vozidel s nulovými emisemi ACEA používá jako důvod k výzvě Evropské komisi, aby urychlila přezkoumání cílů v oblasti CO₂ dříve než v roce 2027. Předčasné přezkoumání norem CO₂ pro těžká nákladní vozidla by ovšem podle ICCT bylo chybou, protože bude k dispozici příliš málo údajů o dodržování předpisů výrobci.

Poznámka: Pro zjednodušení se označení elektrický a nulové emise používá k označení elektrických vozidel s akumulátory (BEV) i s palivovými články na vodík (FCEV).

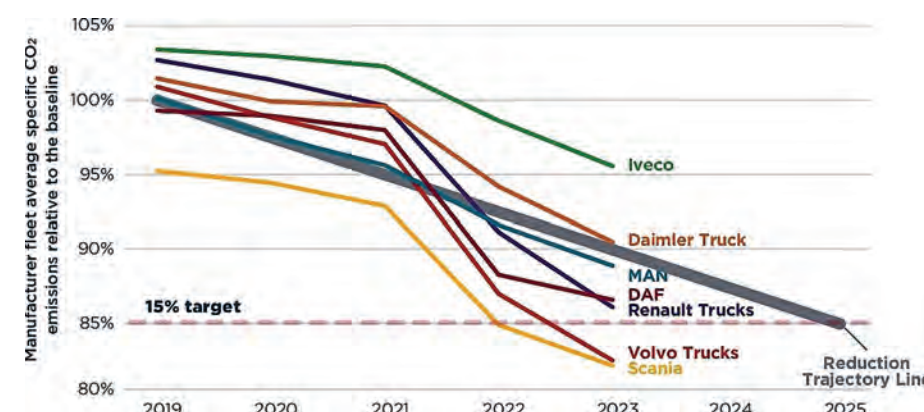


Foto:
T&E a ICCT

Akade – akademie v autobranži

Ve Střední škole automobilní, informatiky a Gymnáziu v Praze Hostivaři se uskutečnilo další setkání členů a podporovatelů spolku Akademie v autobranži.

Setkání navázalo na schůzku z dubna tohoto roku, díky němuž se projekt AKADEMIE V AUTOBRANŽI společným úsilím posunul o další krok kupředu získáním nových členů, rozšířením nabídky školení pro žáky či definováním hlavních témat k realizaci. Mezi ně patří modernizace osnov, spolupráce s vybranými základními školami, marketingová podpora atd. Tato témata vyžadují hlubší diskusi a pohledy z různých úhlů.

Akade je aktivní a inovativní spolek nadšenců, jehož hlavním posláním je podpora mladých talentů napříč různými odvětvími automobilového průmyslu. Jeho snahou je vytvářet smysluplná a plnohodnotná spojení, která umožňují mladým jedincům plně rozvinout svůj potenciál a naplnit své profesní sny.

Spolek je hrdý na to, že se mu již podařilo navázat důležitý most mezi mladými lidmi, školami a průmyslovými partnery. To studentům a absolventům škol umožňuje najít relevantní kariérní příležitosti. Členové Akade věří v inovace ve vzdělávání a jsou pevně přesvědčeni, že investice do budoucí generace přispívá k rozvoji v automobilové oblasti.

Úsilí spolku směřuje k posílení kvality vzdělání v automobilovém průmyslu. Chce dosáhnout toho, aby

studenti a budoucí profesionálové získali jak teoretické znalosti, tak i praktické dovednosti potřebné pro úspěšnou kariéru v tomto dynamickém odvětví. Cílem Akade je důkladně připravit studenty a absolventy pro úspěšný start jejich kariéry. Díky praktickým zkušenostem, které získají během studia, budou mít silný základ a snadný začátek ve svém profesním životě v automobilovém průmyslu.

Spolek Akade propojuje firmy, školy, žáky a studenty napříč různými odvětvími automobilového průmyslu s cílem zvyšovat kvalitu vzdělávání

v automobilních oborech a dosáhnout zvýšení zájmu o kariéru v automobilních oborech.

Členové Akade vytvářejí prostor, kde se propojují nápady, talenty a nadšení pro automobilový svět. Usilují o to, aby mladí lidé našli odvahu tvořit, zkoušet a posouvat své hranice. Propojují energii žáků se znalostmi firem a zkušeností odborníků a společně mění nápady v reálné projekty.

Členové spolku Akade budují silnou odbornou komunitu s hlavním cílem jsou zvyšování kvality vzdělává-



Setkání členů a podporovatelů spolku Akademie v autobranži ve Střední škole automobilní, informatiky a Gymnáziu v Praze Hostivaři



Výkonný ředitel společnosti Interaction Martin Písařík



Z prezentace ve společnosti Interaction

ní a buzení trvalého zájmu o kariéru v automobilním oboru. Proto pořádají exkurze, workshopy a odborné kurzy, zajišťují mentoring a pomáhají žákům s kariérním rozvojem. Také organizují soutěže a networking.

Profesionálové ze zapojených organizací připravují exkurze, workshopy a kurzy pro žáky i učitele v autentickém prostředí. Dovednosti se tak posouvají o další úroveň. Vše je zaznamenáno v aplikaci CarPass, která generuje certifikáty o úspěšném absolvování vzdělávacích programů.

Díky partnerům Akade a kariérnímu portálu mají žáci příležitost

nalézt uplatnění v úspěšných motivujících firmách na skvělých pozicích.

Partnery a podporovateli spolku Akade jsou odborné školy, prosperující rodinné firmy i společnosti se zahraniční účastí. Všichni se podle svých možností podílejí na tom, aby se vize spolku postupně naplňovaly a jeho činnosti rozšiřovala. Akade

navazuje i vztahy s významnými organizacemi jako jsou SAČR nebo BESIP, což přináší dobré synergie pro změny.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Akade
Foto: Julia Sudogan a Akade



Z prezentace ve společnosti Auto Jarov

MOL prosazuje Evropské minimum konkurenceschopnosti

Skupina MOL vyzývá Evropu k přijetí konkrétních kroků k obnovení konkurenceschopnosti evropského průmyslu. Skupina MOL varuje, že vysoké náklady na energie, složitost regulací a roztříštěnost trhu ohrožují dlouhodobou prosperitu kontinentu.

Ředitel pro strategii Skupiny MOL György Bacsa uvedl na každoročním bruselském setkání, že Evropa musí přejít od diskusí k činům. „Evropská průmyslová baterie stále funguje, ale potřebujeme správné napětí, abychom ji znovu nabili. Potřebujeme chytřejší pravidla, rychlejší rozhodování a koordinovanou podporu, abychom evropským výrobcům poskytli férové podmínky v globální konkurenci,“ řekl.

Skupina MOL přichází s iniciativou tzv. Evropského minima konkurenceschopnosti. Jedná se o soubor základních principů, na kterých by měla být založená evropská průmyslová politika. Iniciativa zdůrazňuje potřebu hospodářského rámce zaměřeného na růst a průmysl, předvídatelné a praktické regulace, dostupné suroviny a energii, férové podnikatelské prostředí, nižší byrokracii a daňovou zátěž. Rovněž apeluje na nutnost ochrany evropských výrobců, sladění průmyslových a klimatických cílů s globální realitou a stanovení realistických a regionálně diferencovaných cílů.



Evropské minimum konkurenceschopnosti definuje devět klíčových zásad:

1. Primárním cílem hospodářské politiky musí být ekonomický růst založený na silné výkonnosti podnikatelského sektoru.
2. Před přijetím jakéhokoliv vrcholového regulačního opatření je nutné provést důkladnou analýzu jeho ekonomické, sociální a technologické proveditelnosti.
3. Každodenní bezpečnost dodávek energií a klíčových surovin musí být nejvyšší prioritou.
4. Je nutné snižovat náklady na energii, byrokracii a daňovou zátěž.
5. Regulace by se měla zaměřit na

podporu celých ekosystémů a hodnotových řetězců, nikoli jen jednotlivých oblastí.

6. Evropa potřebuje vlastní silnou a nezávislou rafinérskou a chemickou infrastrukturu.

7. Je třeba chránit evropské výrobce a cíleně podporovat programy typu „Made in Europe“.

8. Evropa potřebuje více spojenců – klimatická opatření musí být více integrována do reálné hospodářské politiky.

9. Cíle musí být realistické a flexibilní, musí vycházet z reálných podnikatelských případů a zohledňovat regionální specifika.

György Bacsa zdůraznil, že prosperita a nezávislost Evropy stojí na silném průmyslovém základě a těsnější spolupráci mezi tvůrci politik a podniky. „Silná Evropa potřebuje silný průmysl. Nejde jen o ekonomický problém, jde o schopnost Evropy rozhodovat o své vlastní budoucnosti,“ dodal.

Foto:
MOL

NOVÉ BALENÍ OD ROKU 2026

LEPŠÍ OCHRANA, VĚTŠÍ KOMFORT, VYŠŠÍ BEZPEČNOST



WAY AHEAD – TAKÉ V OBLASTI BALENÍ.

Rokem 2026 začíná nová éra: postupně se na celém světě zavádí generace obalu, která nově definuje inovaci, kvalitu a odpovědnost. Větší stabilita a ochrana proti padělání posilují důvěru – inteligentní QR kódy zaručují hladký průběh procesů. Udržitelnější materiály a moderní prémiové provedení jasně signalizují pokrok a posilují kvalitu značky na všech trzích.

Další milník na cestě: **WAY AHEAD.**



NASKENUJTE,
CHCETE-LI SE DOZVĚDĚT VÍC:
bilstein.com/en/packaging

BILSTEIN



Stalo se...

SPOLEČNOST MEWA PŘEDSTAVUJE AKTUÁLNÍ KATALOG

Nový sortiment ochranných pracovních pomůcek od textilního poskytovatele služeb Mewa pro sezónu 2025/2026 je konečně tady. Ve značkovém katalogu se zaměřením na ochranu při práci najdete přehledně uspořádanou širokou nabídku produktů z oblasti bezpečnostní obuvi, pracovních rukavic, oděvů, ochrany dýchacích cest, očí, sluchu a hlavy, jakož i ochrany pokožky a hygieny. Zastoupeny jsou značky jako Elten, Puma Safety, Ansell, Hakro, U-Power, Honeywell a vlastní značka Mewa Korsar. Rozsáhlé portfolio nabízených produktů je určeno výhradně pro stávající zákazníky jako součást komplexních služeb poskytovatele textilních služeb. Společnost Mewa se specializuje na vybavení průmyslu a řemesel pracovními a ochrannými oděvy, včetně údržby, kontroly, vyzvednutí a doručení.



SKUPINA CONTINENTAL AUTOMOTIVE SE MĚNÍ NA AUMOVIO

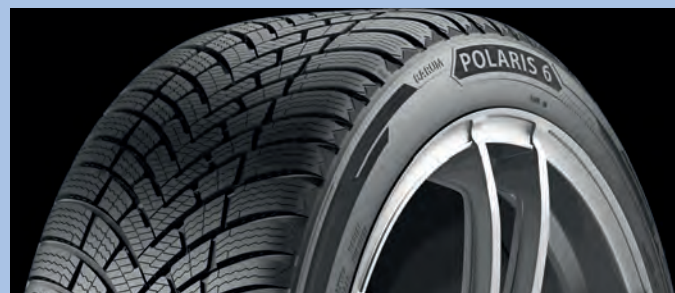
Sektor automotive skupiny Continental se transformoval na Aumovio. Aumovio zahajuje činnost jako nezávislá společnost se zaměřením na klíčové technologie pro softwarově definovaná vozidla a bezpečnou, propojenou a autonomní mobilitu. V České republice bude Aumovio nadále působit prostřednictvím svých výrobních závodů v Brandýse nad Labem, Jičíně, Frenštátu a Adršpachu. Tyto provozy, které doposud fungovaly pod značkou Continental Automotive Czech Republic s.r.o., zůstávají pevnou součástí globální struktury společnosti Aumovio a nadále se budou podílet na vývoji a výrobě pokročilých technologií pro automobilový průmysl. Tato technologická a elektronická společnost nabízí široké portfolio produktů, které zajišťují bezpečnost, dynamiku, propojenost a autonomii mobility. Patří sem senzorová

řešení, displeje, brzdové a komfortní systémy, stejně jako rozsáhlé odborné znalosti v oblasti softwaru, architektonických platform a asistenčních systémů pro softwarově definovaná vozidla.



ZIMNÍ PNEUMATIKA BARUM POLARIS 6 PŘINÁŠÍ NOVÉ ROZMĚRY

Značka Barum rozšiřuje nabídku zimní pneumatiky Polaris 6. Nyní je k dispozici pro širokou škálu vozů včetně elektromobilů. Pneumatika Barum Polaris 6 se během jednoho roku zvětšila z původních 30 na 100 rozměrů, z toho 20 úplně nových, které nebyly k dispozici u předchozího modelu Polaris 5. Rozšířená nabídka zahrnuje nyní celkem 41 rozměrů v průměrech od 14" do 20". Díky tomu je Barum Polaris 6 vhodná pro menší městská auta, rodinné hatchbacky a kombi i velké modely a elektromobily s důrazem na design a výkon. Nové rozměry rozšiřují možnosti využití pneumatiky Barum Polaris 6 napříč celým spektrem vozidel. Zahrnují jak menší hatchbacky typu Volkswagen Polo, Ford Fiesta nebo Opel Corsa, přes rodinné modely jako Škoda Octavia, Volkswagen Passat či Nissan Qashqai, až po větší sedany a SUV včetně Audi A4, BMW řady 3, Mercedes-Benz C-Class nebo VW Tiguan. Součástí nabídky jsou také rozměry vhodné pro moderní elektromobily, jako například Volkswagen ID.3 či Hyundai Ioniq 5.



Od profesionálů pro profesionály. Partnerství, které podpoří vaše podnikání.

Naše odvětví se rychle mění. Nové technologie reagují na rostoucí očekávání zákazníků a vaše dílny jedou na plné obrátky. Někdy ale může zpožděný díl, chybějící informace nebo problém s elektronikou všechno zpomalit. Proto jsou silní partneři klíčoví – zejména v obchodu s náhradními díly. Společně to zvládneme díky profesionálnímu poradenství a dílům, které dorazí včas, přesně sedí a zajistí spokojenost vašich zákazníků. Připravte se na nový svět náhradních dílů PartsPro+, který bude již brzy dostupný.

PARTSpro+
by Mercedes-Benz

Co vám partnerství s autorizovaným dealerem s certifikací PartsPro+ přinese:

- Vysokou dostupnost originálních náhradních dílů.
- Přístup k prémiovým službám podpory, včetně technické podpory a obchodního zástupce.
- Rychlejší logistické služby – dodávky dílů až dvakrát denně nebo expresní doručení.
- Poradenství pro složité případy a nové technologie.

Registrujte se do B2B Connect pro rychlé objednávky dílů a včasný přístup k certifikovaným partnerům PartsPro+. Vítejte v budoucnosti obchodu s náhradními díly Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz
B2B Connect

<https://b2bconnect.mercedes-benz.com/cz>



SPECIÁLNÍ PNEUMATIKY PIRELLI PRO KLASICKÉ PORSCHE 911

V rámci technologické spolupráce společnosti Pirelli a Porsche dále rozvíjejí společné projekty zaměřené na klasické modely. Společnost Pirelli představuje nabídku pneumatik pro klasické a youngtimery Porsche 911 – od prvního modelu z roku 1964 až po typ 997. Díky této široké škále se Pirelli stává preferovaným partnerem pro sběratele vozů Porsche. Pod značkou Pirelli Collezione navíc nabízí pneumatiky i pro další legendární modely Porsche, jako jsou 356, 914, 928 nebo 944. Tyto pneumatiky jsou vyvíjeny speciálně pro konkrétní modely, zachovávají původní vzhled a zároveň využívají moderní materiály a technologie, které zaručují maximální bezpečnost a splnění aktuálně platných předpisů. Jako důkaz úzké spolupráce vývojových týmů Pirelli a Porsche nesou tyto pneumatiky na bočnici označení N – symbol, který značí, že pneumatika byla speciálně schválena a testována společností Porsche. Řada Collezione si klade za cíl zachovat historické automobilové dědictví a propojuje technickou inovaci s autentickým designem.



BILSTEIN UVÁDÍ NOVÉ OBALY CHRÁNĚNÉ PROTI PADĚLÁNÍ

Společnost Bilstein, která se specializuje na tlumiče a podvozky, bude od roku 2026 pro své výrobky postupně zavádět nové obaly. Jejím záměrem je dále optimalizovat přepravní a logistické procesy, zvýšit bezpečnost výrobků a zároveň vizuálně a funkčně posílit prémiový charakter značky. Nový obal se bude skládat z pěti vrstev vysoce kvalitní vlnité lepenky a bude mít silnější vložku. Bezpečnostní štítek Bilstein proti padělání s integrovanou kontrolou pravosti umožní prodejci a servisům na první pohled rozpoznat, zda se jedná o originální výrobek. Každá krabice bude opatřena QR kódem, který umožní vstoupit přímo do platformy Bilstein pro servis. Nový obal je zhotoven z materiálů, které se vyrábějí šetrněji k přírodním zdrojům a jsou 100% recyklovatelné. Kromě toho Bilstein používá biologicky odbou-

ratelné tiskové barvy. V přechodném období budou staré a nové obaly používány souběžně. Výrobky, které se vyskytují ještě ve starém balení, mohou být i nadále používány.



NOVÁ ŘADA TLAKOVÝCH DĚL XW

Páteří nabídky tlakových děl v e-shopu Ferdus je značka Gaither. Ekonomickou alternativu k americkým prémiovým produktům v dosud reprezentovaly více či méně nespojitě modely OEM. To už ale neplatí. Ferdus představuje ucelenou sestavu tlakových děl značky XW. Pětice modelů se dělí do dvou skupin. Tři děla jsou bazukového typu a dvě klasická bez pistolového úchopu. Typová označení bazuk XW-6ALN, XW-9ALN a XW-12ALN dávají tušit jejich objem – 6, 9 a 12 litrů. Určená jsou postupně od motocyklů, přes čtyřkolky, osobní automobily až po LUV. Na kategorii dodávek plynule navazují děla XW-5A a XW-10A s kapacitou 18, respektive 36 litrů. Uplatnění najdou při servisu nákladních vozů, autobusů a prostředků EM/OTR. Pro nejvyšší model 10A nejsou překážkou ani nadrozměrná nebo jinak atypická kola. Konstrukčně i technicky se jedná o totožná zařízení. Tělo z lehkého a odolného hliníku začíná už na 3,8 kg. Tlakoměr je přesný a perfektně čitelný. Pro bezpečí je zásadní pojistný ventil. Nechybí povinný CE certifikát. Ceny děl se pohybují v rozmezí 4390 Kč až 5590 Kč bez DPH a jsou dostupné v distribuci Ferdus.



Stvořeno pro život



Dílenský tablet DCU 150 Robustní, výkonný a nadčasový

Dílenský tablet DCU 150 pro rychlé a efektivní provádění servisních činností

Nový tablet DCU 150 společnosti Bosch kombinuje nové technologie s vysokou robustností pro každodenní použití v náročném prostředí autoservisu. Výkonné zařízení je vybaveno velkým 11,6palcovým dotykovým displejem a všemi nezbytnými rozhraními. DCU 150 tak tvoří nový základ pro diagnostiku, údržbu a opravy moderních vozidel v autoservisu.



Technické údaje	Specifikace
Displej	11,6palcový Full HD (1920 x 1080 px), 1200 nitů, kapacitní dotyková obrazovka s ochrannou fólií
Procesor	Intel Core i5-1335U
RAM	16 GB
Pevný disk	256 GB NVMe SSD
Porty/sloty	1x Thunderbolt 4 (typ C), 1x USB 3.2 Gen 2 (typ A), Gigabit Ethernet
Bezdrátová komunikace	Wi-Fi 6E, Bluetooth 5.3
Kamery	5 MP přední kamera, 8 MP zadní kamera
Odolnost	IP66, MIL-STD-810H, MIL-STD-461G
Provozní teplota	-29 °C až +63 °C
Akumulátor	2x akumulátory vyměnitelné za provozu (11,4 V/2680 mA) pro nepřetržitou práci
Operační systém	Windows 11 IoT Enterprise
Speciální funkce	Integrovaný, plynule nastavitelný stojan/rukojeť pro přenášení (0°–180°)

Rozsah dodávky
Tablet DCU 150, 2 akumulátory, napájecí zdroj 65 W, kapacitní stylus, robustní přístrojový kufr

- **Vysoký výkon pro rychlou diagnostiku**
Výkonný procesor Intel Core i5 13. generace a 16 GB paměti RAM zajišťují rychlé spuštění ESI[tronic] a plynulý provoz, a to i pro složité diagnostické úlohy
- **Dobrá čitelnost za špatných světelných podmínek**
Jasný 11,6palcový Full HD displej se svítivostí 1200 nitů zaručuje čistý obraz i na přímém slunci
- **Navržen pro náročné dílenské použití**
DCU 150 je certifikován podle IP66 a armádních standardů (MIL-STD-810H). Je prachotěsný, odolný vůči stříkající vodě a odolává pádům, vibracím a extrémním teplotám v rozmezí od -29 °C do +63 °C. Spolehlivý nástroj pro autoservis
- **Flexibilní konektivita pro digitální autoservis**
Díky moderním Wi-Fi 6E, Thunderbolt 4 a gigabitovému Ethernetu je DCU 150 připraven na budoucnost propojených autoservisů. To zajišťuje vysoké přenosové rychlosti do místní sítě i do modulů KTS



DCU 150 je dodáván s akumulátory, napájecím adaptérem a kapacitním stylusem v robustním přístrojovém kufru



Udržitelnost v dílně

Rohože společnosti Mewa na zachycování oleje v ekologickém a efektivním systému opakovaného použití.

Udržitelnost a efektivita budou i v roce 2026 patřit mezi nejdůležitější požadavky kladené na firmy a podniky. Kdo chce držet krok s dobou, přechází na ekologické postupy. Pokud jde o čistotu a bezpečnost na pracovišti, společnost Mewa nabízí ekologické řešení v podobě rohoží na zachycování oleje Multitex v rámci komplexního servisu. Jednoduchý, ale

účinný koncept: textilní rohože na zachycování oleje se pravidelně vyměňují, profesionálně perou a znovu používají.

Praktické a savé

Rohož Multitex absorbuje bleskově až tři litry rozpouštědel, chladicích kapalin, maziv, louhů nebo jiných kapalin. Lehká rohož ve formátu ručníku

o rozměrech 58 x 88 cm je ideální i do nejtěsnějších prostor, například na laboratorní stoly nebo při opravách čerpadel a potrubí. Velká verze o rozměrech 116 x 176 cm dokáže absorbovat až deset litrů kapaliny. Praktická výhoda: několik savých rohoží položených vedle sebe spolehlivě pokryje větší plochy úniku.

„Absorpční rohož okamžitě odvádí kapalinu z vnějšího povrchu dovnitř a trvale ji zadržuje v absorpčním jádru,“ vysvětluje Antonín Krejčí, jednatel společnosti Mewa v České republice.

„Povrch tak zůstává prakticky suchý, zatímco speciální vláknitá vrstva uvnitř rovnoměrně absorbuje kapalinu. Rohože udržují podlahy a podrážky bot zaměstnanců bez

oleje a kapalin na vodní bázi, což může zabránit uklouznutí a tím i případným úrazům,“ dodává Antonín Krejčí.

„Jsme přesvědčeni, že naše rohože na zachycování oleje v rámci komplexního servisu představují oboustranně výhodné řešení jak pro životní prostředí, tak pro podniky,“ pokračuje Antonín Krejčí.

„Je na čase v dílně vsadit na udržitelné řešení, které nejen usnadňuje práci, ale také chrání životní prostředí. Naše služby nabízejí jednoduchý a nákladově efektivní způsob, jak snížit ekologickou stopu,“ konstatuje jednatel společnosti Mewa.

Komplexní služby společnosti Mewa usnadňují manipulaci s rohožemi: Mewa dodává rohože, v dohodnutých intervalech je odváží a vyměňuje za čisté. Přeprava probíhá bezpečně a v souladu s právními předpisy ve speciálních bezpečnostních kontejnerech SaCon®.

Díky zpracování vypraných olejů, které se následně využívají k výrobě energie pro vlastní provoz, společnost Mewa výrazně přispívá k udržitelnosti. Systém Multitex pro opakované použití nejen odlehčuje podnikům při likvidaci nebezpečných odpadů, ale také pomáhá šetřit primární zdroje.

Systém opakovaně použitelných textilií Multitex je hlavní součástí



komplexních služeb společnosti Mewa. Kromě toho tento poskytovatel textilních služeb nabízí široký sortiment utěrek, pracovních oděvů a ochranných oděvů, jakož i řadu doplňkových výrobků pro každodenní práci. Kromě ochranných rukavic nebo bezpečnostní obuvi sem patří také různé hygienické a ochranné prostředky, které si zákazníci společnosti Mewa mohou objednat exkluzivně v internetovém obchodě <https://buy4work.mewa.shop/cz/cs>.

Foto:
MEWA

Valeo světovým lídrem v oblasti systémů stěračů

Valeo si i nadále udržuje pozici světového lídra v oblasti systémů stěračů pro výrobce automobilů (OE). Data potvrzují, že v této kategorii Valeo zůstává jedničkou a dodává špičková řešení předním výrobcům automobilů po celém světě.

Valeo důsledně kombinuje inovace, nejvyšší kvalitu a závazek k budoucnosti mobility – od klasických stěračů až po průlomové inovace, jako jsou AquaBlade™ a Valeo Canopy™, první stěrače navržené s ohledem na výrazné snížení emisí CO₂. Potvrzení postavení světové jedničky mezi dodavateli systémů stěračů není jen uznáním od výrobců automobilů, ale také zárukou, že zákazníci, kteří si vybírají produkty Valeo, si vybírají důvěryhodného globálního dodavatele.

Řada stěračů Valeo nabízí široký výběr produktů přizpůsobených potřebám každého řidiče:

Valeo Silencio™ i SWF – stěrače pro náročné zákazníky poskytující kvalitu originálního vybavení a širokou škálu modelů: klasické, hybridní a ploché stěrače s technologií VisioRubber™, kombinující přírodní a syntetický kaučuk.

Valeo AquaBlade™ – průlomová inovace oceněná prestižní cenou PACE. Díky speciálním laserově řezaným otvorům rovnoměrně rozděluje kapalinu do ostřikovačů po celém čelním skle, čímž zlepšuje viditelnost a zkracuje brzdovou dráhu až o 4 metry při rychlosti 50 km/h (studie Fraunhofer IOSB). K dispozici je také ve vyhřívané verzi.

Valeo Canopy™ – první stěrače navržené s ohledem na udržitelnost.



Použitím obnovitelných a recyklovaných materiálů umožňují snížení uhlíkové stopy o 61 % (certifikováno společností Bureau Veritas). Balení stěrače Canopy je vyrobeno z 90 % recyklovaného kartonu a montážní systém byl zjednodušen na jeden předinstalovaný adaptér.

Valeo HydroConnect™ – ploché stěrače s vyměnitelnými adaptéry, které poskytují velmi široké pokrytí trhu. Moderní řešení, které zvyšuje bezpečnost jízdy.

Valeo First™ – univerzální stěrače dostupné ve třech variantách (ploché víceúčelové, tradiční rámové a hybridní), vybavené inovativním spoilerem PYRAMID™, který zajišťuje efektivní čištění čelního skla při jakékoli rychlosti.



Valeo Silencio™ a SWF Das Original prokázaly svůj náskok v nezávislém testu Automotive Insights. Výsledky potvrdily jejich špičkovou kvalitu, dlouhou životnost a maximální účinnost v každodenním provozu – bez ohledu na povětrnostní podmínky. Dbejte na bezpečnost a dokonalou viditelnost na silnici!

Víc informací na <https://www.valeoservice.com/>

Velký test stěračů

Magazín Automotive Insights uskutečnil se 25 účastníky tříměsíční praktický test, během něhož bylo prověřeno pět značek stěračů. Testovány byly produkty značek Bosch, Continental, SWF a Valeo s produkty z nižší a střední cenové kategorie Open Parts a Doga. Hodnotilo se známkami od 1 do 6.

Jak snadno lze stěrače namontovat a jak užitečný byl návod k použití? Ve většině případů byl návod na obalu nedostatečný a bylo třeba sáhnout po instruktažních videích na internetu. Nejlépe si vedly Valeo, Open Parts a Doga. Také Bosch a SWF se montovaly snadno, ale vyžadovaly víc trpělivosti. U Continentalu někteří testéři považovali montáž za jednoduchou, jiní za poměrně složitou.

Bosch 1,9; Continental 2,2; SWF 2,1; Valeo 1,3; Open Parts/Doga 1,3

Jak stěrače fungují v praxi? V městském provozu se testovala výkonnost při mírném i intenzivním dešti, a to ve dne i v noci. Zjišťovalo se, zda se sklo čistilo bez skřípání a cukání. Valeo výborně fungovalo ve dne i v noci. Bosch nabízí dobrý solidní výkon zejména v noci. Open Parts a Doga nejprve překvapily, ale v průběhu testu jejich výkonnost klesala. Continental dosáhl dobré výsledky, ale někteří účastníci hlásili lehké šmouhy a hluk, zejména při mrholení a v zimních podmínkách.

Bosch 1,8; Continental 2,1; SWF 1,4; Valeo 1,3; Open Parts/Doga 1,7

Jak stěrače fungují při vyšší rychlosti v dálničním testu? SWF skvěle stíraly téměř bez šmouh i ve vysoké rychlosti. Valeo si udržuje stabilitu a dobrý výkon. Bosch je rovněž spolehlivý i při rychlé jízdě, ale někteří hlásili nerovnoměrné stírání a lehké rozmazávání. Open Parts a Doga začaly při vyšší rychlosti kmitat, což vedlo ke šmouhám. Continental byl také dobrý, i když se objevily drobné poznámky ke zbytkům na skle.

Bosch 1,9; Continental 2,4; SWF 1,5; Valeo 1,8; Open Parts/Doga 2,3

Stěrače při každodenním používání musí přežít i mnoho průjezdů myčkou. Kontrolovalo se, zda došlo k opotřebení, poklesu výkonu nebo usazeninám. Bosch a Valeo i po týdnech s mnoha mytími stále fungovaly výborně. Ani SWF nevykazovalo



známky opotřebení. Open Parts, Doga a Continental také dopadly dobře, i když někteří testéři zaznamenali ke konci testu první známky opotřebení.

Bosch 1,3; Continental 1,8; SWF 1,5; Valeo 1,3; Open Parts/Doga 1,7

Jak dobře jsou odstraňovány zbytky hmyzu, sůl, námraza a sníh pouze s pomocí ostřikovače? Kontrolovalo se, jak rychle bylo možné obnovit dobrou viditelnost a zda zůstávaly šmouhy nebo zbytky, které mohly omezit výhled. Valeo, SWF a Bosch zajistily čisté sklo i v zimních podmínkách. Někteří testéři Continentalu hlásili šmouhy. Open Parts a Doga začaly dobře, ale ke konci testu se jejich výkon mírně zhoršil.

Bosch 1,6; Continental 2,2; SWF 1,5; Valeo 1,5; Open Parts/Doga 2,3

Kdo dopadl nejlépe v celkovém shrnutí? Žádný produkt nezklamal. Valeo si vedlo velmi dobře ve všech testech a bylo bez slabin. SWF bylo konzistentně dobré. Bosch rovněž získal dobrou hodnocení, i když s menšími výkyvy podle typu auta. Continental dopadl solidně, ale s potenciálem ke zlepšení. Open Parts a Doga příjemně překvapily kvalitou, i když trochu pod úrovní prémiových značek.

Bosch 1,7; Continental 2,1; SWF 1,6; Valeo 1,5; Open Parts/Doga 1,9

Bez ohledu na značku kontrolujte pravidelně své stírací lišty, protože dobrá viditelnost není maličkost, ale klíčový prvek pro bezpečnou jízdu.



Pneumatiky.cz radí ženám-řidičkám: trendy v sezónním přezouvání vozidel

Největší český e-shop s pneumatikami Pneumatiky.cz přináší několik tipů, díky nimž mohou nejen řidičky, ale i řidiči šetřit starosti i čas. Proč si povinnost nahrazení ojetých pneumatik nezjednodušit novými službami, snadnějším výběrem nebo se jí zbavit přechodem na celoroční pneumatiky?

Experti e-shopu Pneumatiky.cz řidičkám i řidičům v první řadě doporučují, aby si zodpověděli zásadní otázku, zda chtějí pokračovat v zaběhnutém modelu střídání zimních a letních pneumatik nebo zda po vzoru desetitisíců řidičů v západní Evropě nepřejdou na pneumatiky celoroční. Se změnou klimatu a díky technologickému posunu výroby se totiž

možnosti využití celoročních pneumatik v českých podmínkách výrazně rozšiřují. Vedle samotné kvality hraje roli i finanční stránka – odpadá nutnost skladovat druhou sadu pneumatik a dvakrát ročně řešit jejich přezouvání. Zatímco dříve byla finanční a časová úspora při použití celoročních pneumatik pádným argumentem zejména pro druhé auto v rodině nebo pro řidiče, kteří v zimě používají auto-



mobil především ve městě, dnes už jde o plnohodnotnou variantu pro všechny řidiče a všechny podmínky jen s výjimkou náročného horského terénu. „V západní Evropě už na celoročních pneumatikách jezdí až polovina řidičů s nájездem od 5000 do 20 000 km za rok a i v českých podmínkách jsou zcela dostačující pro většinu řidičů. Já sám na celoročních pneumatikách ročně hravě najedu 20 000 km a mohu potvrdit jejich spolehlivost,“ uvádí Marketing Manager Pneumatiky.cz Petr Dvořák. Od loňského roku musí být celoroční pneumatiky povinně označeny



symbolem sněhové vločky v horském štítu (3PMSF), který dokládá jejich plnou způsobilost pro jízdu v náročných zimních podmínkách. V českém prostředí díky tomu mohou být použity v úsecích, které jsou označeny dopravní značkou „Zimní výbava“. Celoroční pneumatiky si ze všech těchto důvodů získávají stále větší oblibu. Podle statistik webu Pneumatiky.cz jde o trend, který z roku na rok posiluje, takže také u nás lze očekávat podobný vývoj jako v západní Evropě. „Při rozhodování o tom, zda přejít na celoroční pneumatiky, je nutné zvažovat několik aspektů, ale naši specialisté s tím řidičům rádi pomohou,“ dodává Vendula Vítková, Senior Marketing Specialist Pneumatiky.cz. Obrovský posun v technologii celoročních pneumatik potvrzuje i společnost Goodyear, která je vynalezla a v roce 1984 jako první uvedla i na evropský trh. Svou řadu Vector od té doby průběžně upravuje a modernizuje. Řidiči, kteří si celoroční pneumatiky pořízují, mají podle Milana Maruška ze společnosti Goodyear tři hlavní požadavky – bezpečnost za všech povětrnostních podmínek, přilnavost a dobré brzdné vlastnosti na mokřích a zasněžených komunikacích, ale rovněž skvělé brzdné vlastnosti na suché vozovce. „Splnit všechny tyto požadavky a navíc ještě dosáhnout také vynikající kilometrový průběh

není vůbec snadné. Proto jsme hrdí na to, že za námi stojí více vítězství v testech celoročních pneumatik než za jakoukoli jinou značkou. Platí to i pro naše aktuální špičkové celoroční pneumatiky Vector 4Seasons Gen-3, které všechny tyto vlastnosti nabízejí bez kompromisů,“ řekl Milan Marušák. E-shop Pneumatiky.cz má na skladě kolem sta tisíc pneumatik všech rozměrů a typů. Jeho zákazníkům při výběru nejvhodnějších pneumatik pro jejich vůz pomáhá tým proškolených specialistů společnosti. Zákazníci jim mohou zavolat nebo poslat kopii technického průkazu a fundovaní odborníci jim pomohou vybrat ty nejvhodnější pneumatiky či kola. Jako vodítko mohou při výběru nových pneumatik sloužit výsledky různých testů nezávislých organizací. „Letos řidičům můžeme na základě testů doporučit například zimní pneumatiky Goodyear UltraGrip Performance 3, které zvítězily v nejnovějším testu německého magazínu Auto Zeitung,“ řekl Petr Dvořák. Řidiči se při výběru mohou spolehnout rovněž na tisíce recenzí pneumatik od jiných zákazníků. „Všechny recenze publikované na našem webu jsou autentické. Pocházejí od skutečných zákazníků, kteří si u nás pneumatiky zakoupili, takže představují opravdu reálnou zpětnou vazbu uživatele,“ popisuje praktickou po-



můcku při výběru nových pneumatik Vendula Vítková. Starosti i čas řidiček i řidičů může usnadnit také nedávno zavedená služba e-shopu. Díky ní mohou pohodlně vybírat vhodné pneumatiky z široké nabídky už s velkým předstihem a e-shop je pak před dohodnutým termínem montáže sám doručí rovnou do vybraného pneuservisu. „Zákazníkům díky této službě, do níž je aktuálně zapojeno již 150 servisů po celé republice, úplně odpadají starosti s dodávkou pneumatik. Stačí, když si sjednají termín návštěvy servisu, a odjedou z něj už na nových zimních pneumatikách. Pokud si vyberou některé ze zimních a celoročních dezénů značky Goodyear, mohou mít letos navíc dopravu do servisu zcela zdarma,“ dodal Petr Dvořák. Provozovatelem webu Pneumatiky.cz je společnost ONIO, specializující se na online prodej pneumatik a disků, jejímž zakladatelem je Vojtěch Schwangmaier. Díky komplexní nabídce služeb včetně objednání pneumatik s rezervací přezutí do partnerského pneuservisu patří mezi inovátory v online segmentu pneumatik.

Text: Vladimír Rybecký podle podkladů Pneumatiky.cz
Foto: Julia Sudogan a Goodyear

Nárůst podílu celoročních pneumatik na českém trhu v letech 2017 až 2024

rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023
celoroční	1,58 %	1,73 %	2,58 %	4,10 %	5,87 %	6,84 %	9,28 %	12,40 %

Zdroj: Pneumatiky.cz

OSRAM představuje další legální LED novinku: NIGHT BREAKER LED SPEED 450

Společnost OSRAM uvádí na trh novou generaci náhradních LED žárovek NIGHT BREAKER LED SPEED 450.

Nejnovější model SPEED 450 je dostupný ve variantách H4-LED a H7-LED pro celkem 531 schválených vozidel a 36 motocyklů. Jedná se v současnosti o jediné legální náhradní LED světelné zdroje, které mají stejné rozměry (1:1) jako klasické halogenové žárovky a jejich výměna je tedy kus za kus, bez nutnosti přídavných redukcí, adaptérů nebo krytek.

Bezpečnost bez oslnění

I při extrémním světelném výkonu udržuje technologie OSRAM oslnění pod kontrolou. Ve srovnání s právně povoleným maximem snižují žárovky NIGHT BREAKER LED SPEED 450 oslnění od protijedoucích vozidel až o 50 %. Ostré oříznutí světelného kužele je optimálním řešením pro řidiče, kteří kladou důraz na bezpečnost a spolehlivost.

Až o 450 % vyšší jas a světelný kužel až 240 metrů

Díky inovativní technologii poskytují žárovky NIGHT BREAKER LED SPEED až o 450 % vyšší jas ve srovnání s minimálními požadavky normy ECE R112. Dosah světelného paprsku až 240 metrů výrazně zlepšuje viditelnost řidiče a zvyšuje bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Chladná bílá barva světla s teplotou až 6000 K také dodává vozidlu moderní a atraktivní vzhled.



Udržitelné řešení pro moderní mobilitu

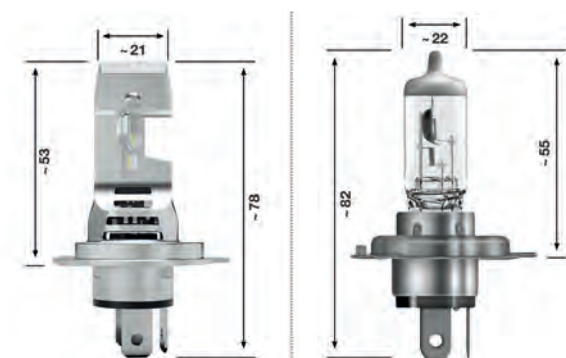
Nové LED žárovky spotřebovávají až o 60 % méně energie než tradiční halogenové žárovky, to přispívá k úspoře paliva a snížení emisí. Jejich životnost je až šestkrát delší, což znamená méně odpadu, nižší náklady na údržbu a úsporu zdrojů po celou dobu jejich životního cyklu. K ekologickému přístupu přispívá také obal bez plastů.

Premiová kvalita se zárukou

Všechny produkty OSRAM jsou pečlivě testovány a vyráběny



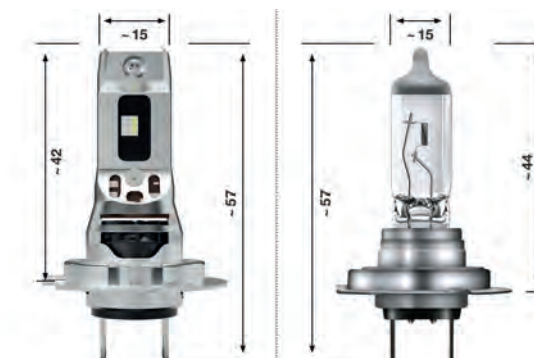
Night Breaker LED H7 Speed 450
a Night Breaker LED H4 Speed 450



Porovnání žárovky Night Breaker LED H4 Speed
a tradiční halogenové žárovky H4



Night Breaker LED H7 Speed 450
a Night Breaker LED H4 Speed 450



Porovnání žárovky Night Breaker LED H7 Speed
a tradiční halogenové žárovky H7

v certifikovaných továrnách podle přísných standardů kvality. OSRAM nabízí speciální záruku 5+1 rok na všechny žárovky NIGHT BREAKER LED SPEED. Rovněž jsou produkty i nadále chráněny proti padělání díky programu OSRAM Trust. Aktuální seznam schválených vozidel naleznete pod QR kódem.

Hlavní vlastnosti a výhody NIGHT BREAKER LED SPEED 450:

- Až o 450 % vyšší jas, světelný kužel až 240 m

- Technologie bez oslnění – až o 50 % méně oslnění, než povoluje zákon
- 6000 K – studená bílá barva světla pro moderní vzhled vozidla
- Instalace Plug & Play – 1:1 kompatibilita s halogenovými žárovkami, nejsou potřeba žádné adaptéry ani kryty
- Stabilní světelný tok i při nízkém napětí, žádné blikání ani chybové zprávy
- Až 6x delší životnost a odolnost proti vibracím
- Až o 60 % nižší spotřeba energie, což přispívá k úspoře paliva
- Optimalizované, vylepšené

a zdokonalené uspořádání prémiových LED diod OSLOM s certifikací OSRAM OEM

- Vyšší účinnost díky vylepšené elektronice
- Integrované aktivní chlazení s radiálním prouděním chladicího vzduchu
- Integrovaná funkce odmrazování světlometů
- Univerzální polarita
- Certifikováno a testováno nezávislými orgány
- K dispozici pro osobní automobily v balení po dvou kusech a pro motocykly v balení po jednom kuse
- Záruka 5+1 rok



Foto:
Osram



Nové ocelové odpružení pro klasické mercedesy za dobrou cenu od R-Customs

BILSTEIN umožňuje přestavbu originálních vzduchových nebo ABC systémů odpružení na systémy odpružení s ocelovými pružinami pro Mercedes-Benz W220 a C215.

Moderní klasické vozy jsou u mnoha motoristů ve stále větší oblibě. Je to jistě i proto, že ve srovnání s „opravdovými“ veterány jsou finančně stále ještě poměrně dostupné. Radost z relativně nízké ceny se však může rychle změnit naopak ve finanční starost,

pokud vůz začne vyžadovat nákladné opravy. Zejména u technicky sofistikovaných modelů, jako jsou různé verze Mercedes-Benz třídy S, mohou nezbytné opravy rychle vyústit v citelnou finanční újmu.

Řada z těchto modelů byla v době jejich výroby (1998–2005) vybavena vzduchovým odpružením nebo

odpružením typu nebo ABC (Active Body Control). Na konci své technické životnosti je ovšem vzduchové odpružení (Airmatic) náchylné k únikům a k poškození kompresoru. Jeho opravy jsou sice technicky zvládnutelné, často však v praxi narazí na špatnou dostupnost originálních náhradních dílů.



Mercedes-Benz CL 500, model series 215



Mercedes-Benz S-Klasse W221

Ještě daleko kritičtější je situace u systémů odpružení ABC, které byly navrženy tak, aby potlačovaly pohyby karoserie při zrychlování, brzdění nebo rychlém projíždění zatáčkami. Jako složitý elektrohydraulický systém mají sklon ke ztrátě hydraulického oleje a k častým elektronickým poruchám v řídicím systému.

Poškození má vliv na bezpečnost a může vést k poruše vozidla nebo i k odebrání jeho technické způsobilosti při pravidelné kontrole na STK. Vedle modelové řady W220 se to týká i varianty kupé CL C215 postavené na stejné platformě, která se z výroby dodávala výhradně s odpružením ABC.

S-Class W220 a CL-Class C215 nyní díky R-Customs a BILSTEIN s ocelovým i pružinami

Společnosti BILSTEIN a R-Customs ve spolupráci s programem BILSTEIN Customisation Programme (KSW) vyvinuly řešení opravy s vynikajícím poměrem cena/výkon: komponenty vzduchového nebo ABC odpružení jsou při něm nahrazeny ocelovým odpružením nebo mechanickými komponentami.

R-Customs nabízí kompletní sady na přestavbu pro verze Airmatic nebo ABC. Vedle kompletního odpružení

BILSTEIN B12, které bylo speciálně upraveno pro modely W220 a C215, obsahuje verze ABC také mechanické stabilizátory (radiální tyče) a spojovací tyče. Obě sady obsahují také deaktivční moduly pro palubní elektronický systém.

Přestavbové sady nabízejí nejen trvanlivou a nákladově výhodnou alternativu opravy, ale poskytují i další výhody, které jsou pro milovníky moderních klasických automobilů obzvláště důležité:

- Přestavba odpovídá standardu modelů třídy S s ocelovým odpružením v té době. Jejich vůz se tak přemění na „originální ocelový“ model, což mu v budoucnu například umožní získat v Německu registrační značku historických vozidel H. Komfort a jízdní vlastnosti jsou na úrovni třídy S v době výroby.
- Certifikát dílů umožňuje bezproblémový zápis do dokladů vozidla.
- Garance dlouhodobého zachování hodnoty a potenciálu pro další prodej vozu, protože jsou v něm použity pouze komponenty v originální kvalitě a v budoucnu nebude nutné provádět drahé opravy jeho odpružení.

Dostupnost a rozsah prací

Přestavbu modelů W220 a C215 na novou „ocelovou třídu“ umožňují

přestavbové sady, které lze objednávat u společnosti R-Customs: <https://r-customs.onepage.me/mercedes-abc>

Jsou vhodné pro následující modely: Mercedes-Benz W220: S350, S420, S500, S550, S600, S55 AMG Mercedes-Benz C215: CL500, CL550, CL 600, CL55 AMG

- Přestavba Airmatic
- Doba práce zhruba čtyři hodiny, plus seřízení geometrie kol
 - Výměna vzduchových pružin za kompletní odpružení BILSTEIN B12
 - Připojení deaktivčního modulu k řídicí jednotce Airmatic
- Přestavba ABC
- Doba práce zhruba devět až deset hodin, plus seřízení geometrie kol
 - Demontáž vedení ABC a ventilových jednotek
 - Výměna servo čerpadla
 - Výměna pružinových vzpěr a hydraulických válců za kompletní odpružení BILSTEIN B12.
 - Připojení deaktivčního modulu k řídicí jednotce ABC.
 - Instalace servo vedení k novému čerpadlu bez napětí.
- Přestavbu by měl provádět pouze specializovaný servis nebo osoba s odpovídajícími zkušenostmi.

Foto: Bilstein a Mercedes-Benz

MENZERNA

Profesionální lesk, který vidíte na první pohled

Perfektně ošetřený lak není jen výsadou špičkových detailingových studií. Díky produktům německé značky Menzerna si stejnou úroveň kvality můžete dopřát i vy – doma nebo ve své lakovně.

Menzerna již více než 135 let vyvíjí špičkové abrazivní a lešticí pasty, které patří k absolutní světové špičce. Tisíce profesionálů po celém světě sází na jistotu konzistentního výsledku, precizního zpracování a maximu lesku bez kompromisů.

Proč Menzerna?

- Německá preciznost a kontrola kvality: každá pasta je výsledkem dlouholetého výzkumu a testování v automobilových, leteckých i lodních provozech.
 - Efektivita: práce s pastami Menzerna je rychlá, čistá a předvídatelná. Stačí menší množství a výsledek je okamžitě vidět.
 - Univerzálnost pro všechny laky: od tvrdých keramických gel coatů po citlivé měkké laky.
 - Dlouhodobě ověřená kvalita: používají je lakovny, detailingová studia i profesionální výrobní linky.
- Menzerna je přesně tou značkou, která nezklame profesionála, ale zároveň potěší i hobby nadšence, kteří chtějí výsledek na úrovni showroomu. Vyberte si správnou řadu pro svůj lak Heavy Cut – síla, když potřebujete rychlý výsledek

Pokud čelíte hlubším škrábancům nebo nutnosti rychlé renovace, sáhnete po „hrubých“ pastách:

- Menzerna Heavy Cut 400 – ideální volba pro větší opravy, kde je třeba rychle odstranit vady po broušení (P1500).

- Menzerna Super Heavy Cut 300 – extra hrubá pasta pro velké renovace bez kompromisů. Je určena především pro velmi hluboké vady, broušené povrchy (P1200).

Medium Cut – jistota pro každodenní korekce

Pro běžnější vady laku, menší škrábance a stopy např. po automyčkách:

- Medium Cut Polish 2200 – navržena pro efektivnější odstranění středně hlubokých škrábanců. Je vhodná pro tvrdší laky a situace, kdy potřebujete znatelnější řez, ale nechcete sahat po Heavy Cut pastách.
- Medium Cut Polish 2400 – perfektní kompromis mezi odstraňováním vad a zachováním lakové vrstvy; práci zvládnete rychle a efektivně. Je určena především pro starší, suché laky, měkké vrstvy.

- Medium Cut Polish 2500 – oblíbená „střední“ pasta, která zvládá většinu běžných vad – automobilové škrábance, lehce zvětralý lak, stopy po myčce, různá drobná poškození – zanechává povrch připravený

k finálnímu kroku. Je ideální volbou pro uživatele, kteří chtějí vyvážený poměr mezi výkonem a bezpečností vůči laku.

Finish – dokonale čistý, hluboký lesk bez hologramů

Finální krok, který dodá vašemu laku výstavní lesk a odstraní mikroškrábance:

- Super Finish 3500 – pro odstranění jemných mikroškrábanců a hologramů, zejména na tvrdších lacích. Poskytuje perfektní hluboký lesk a zaručuje dokonale čistou optiku laku.
- Super Finish Plus 3800 – detailní lešticí pasta, která odstraní mikroškrábance a hologramy, následně



vytvoří zrcadlový lesk a čistý povrch připravený pro nanesení ochranné vrstvy. Velmi vhodná pro tmavé laky.

Ochrana – když chcete, aby výsledek vydržel

Po perfektním leštění je čas na uzavření a ochranu:

- Power Lock Ultimate Protection – syntetický sealant, který zajišťuje dlouhodobou ochranu, odpuzování vody a výrazný „koráلكový“ efekt.
- Ceramis Sealant Spray – rychlá keramická ochrana s vysokou odolností.

Moderní keramický sealant ve spreji, který vytváří hladký, hydrofobní ochranný film s okamžitým efektem. Výrazně zvyšuje lesk, potlačuje usazování nečistot a poskytuje odolnost vůči chemii i povětrnostním podmínkám. Profesionální keramický efekt bez složitého postupu.

- Vosk Liquid Carnauba Protection – tradiční vosk pro hluboký lesk. Premiový karnaubský vosk, který dodá laku přirozený, teplý a mokrý vzhled. Vytváří hladkou ochrannou vrstvu,

která zlepšuje odolnost vůči povětrnosti a podporuje krásné koráلكování vody. Skvělý pro lesk na výstavních vozidlech i jako jemnější alternativa k syntetickým sealantům.

Menzerna 3v1 One-Step Polish – leštění, finiš a ochrana v jednom kroku

Praktická pasta, která zvládne práci za tři produkty: jemnou korekci (odstraní škrábance po broušení P3000), vysoký lesk a současně ochranný polymerový film. Ideální pro rychlé či pravidelné renovace, autosalony nebo detailingová studia, která potřebují efektivní jednokrokové řešení. Zanechává hladký, lesklý a chráněný povrch – ideální pro profesionály i začátečníky.

Korunní klenot – Cut Force Pro – když chcete okamžitý a maximální úběr

Vysoce korekční pasta navržena pro rychlé odstranění výrazných vad laku, hlubších škrábanců či stop po broušení až do lesku. Cut Force Pro poskytuje extrémně silný řez, přitom zůstává kontrolovatelný a méně prašný než běžné hrubé pasty.

Jde ovšem mnohem dál a povrch zároveň vyleští do brilantního lesku. Ideální pro profesionály, kteří potřebují předvést výsledek v nejkratším možném čase.

Dokonalý výsledek bez ohledu na zkušenosti

Produkty Menzerna jsou navrženy tak, aby s nimi mohl pracovat každý – profesionál i začátečník. Pastu stačí nanést v malém množství, zvolit vhodný kotouč a během pár minut získáte výsledek, který působí jako po profesionální renovaci laku. Navíc se jedná o pasty bez silikonu a výplní, takže vzniklý lesk není jen vizuálním trikem, ale skutečně renovovaným lakem.

Chcete perfektní výsledek? Začněte u správného výrobce.

Ať už chcete napravit starý lak, připravit auto na sezónu nebo dodat show-car efekt, s produkty Menzerna máte jistotu prvotřídního výsledku. Na našem e-shopu najdete kompletní sortiment Menzerna – od Heavy Cut past až po ochranné sealanty, včetně doporučených kombinací pro různé typy laků.

eshop.toplac.cz



Dodáme Vám kompletní materiál do lakovny a karosárny.
JEDNODUŠE
Stačí kliknout a můžete lakovat.

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



Společnost Interaction oslavila 30 let

Společnost Interaction oslavila 30. výročí své existence stylově, s Vámi a v rytmu, který jsme tvořili tři dekády společně.



Vnádherných historických prostorách Kláštera sv. Anežky České společnost Interaction pozvala své obchodní partnery a zákazníky, aby společně stylově oslavili 30. let své existence – s hudbou, zábavou, jídlem a trochou vzpomínání.

V úvodu v rámci oficiální části majitel firmy Jiří Navrátil a výkonný ředitel Ing. Martin Písařík, MBA, zavzpomínali na uplynulých 30 let a poděkovali obchodním partnerům a zákazníkům. S poděkováním za úspěšnou spolupráci se připojili i představitelé společností Spies Hecker, USI Italia a Car System.

Základy společnosti položili už v roce 1992 manželé Navrátilovi, když prozíravě začali dovážet autolaky společnosti Spies Hecker. Ze skromných začátků v rodinném domě vznikla v roce 1994 společnost

Interaction, působící dnes jako člen globální sítě Spies Hecker.

Společnost Interaction získala také zastoupení italského výrobce stříkacích kabin USI Italia a později přidala ještě zastoupení dodavatele technologií pro opravy karoserií společnosti Car System.

Společnost Interaction je nejen úspěšným dodavatelem prvotřídních lakovacích materiálů, příslušenství a technologií do lakoven, karosáren a průmyslových provozů. Pro své partnery dlouhodobě připravuje školení, podporuje učňovské školení a je partnerem soutěží začínajících i zkušených autolakýrníků. Interaction také zajišťuje projekční a poradenskou činnost. Přípravuje rovněž standardy lakoven a karosáren pro významné importéry vozidel.

Interaction je dynamicky rozvíjející se, vysoce respektovanou českou firmou, která se řadí se nejúspěšnějším společnostem působících v této oblasti.

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



Mirka DEROS RS a DEXOS získaly ocenění Red Dot Award

Během letošního roku představil výrobce brusiva, leštění a strojků Mirka dvě zajímavé novinky. Tyto se již díky společnosti Servind, která finskou značku na českém a slovenském trhu zastupuje, podařilo úspěšně uvést i na tuzemském trhu.

Rotační bruska DEROS RS 600 a vysavač DEXOS 1217 M AFC s funkčním a inovativním designem teď potvrdily svoji výjimečnost

a získaly ocenění v soutěži Red Dot Award v kategorii Produktový design roku 2025. Red Dot Design Award je každoroční soutěž, která oceňuje produkty, komunikační projekty a design.



Nový vysavač Mirka® DEXOS

Vítězové jsou vybíráni mezinárodní porotou odborníků.

Získat ocenění za vynikající design a ergonomii v jednom roce za dva výrobky je ojedinělé. Není to poprvé, co společnost Mirka triumfovala v soutěži Red Dot Award. Brusky této společnosti získaly umístění již v minulosti: bruska Mirka LEROS byla oceněna v roce 2018, bruska Mirka AOS-B v roce 2017 a bruska Mirka DEROS již v roce 2014.

Letošní získaná ocenění dokládají odbornost a inovativnost společnosti Mirka. Oba produkty se vyrábějí ve výrobních závodech společnosti Mirka ve finském Jakobstadu.

Nový vysavač Mirka® DEXOS

Pro společnost Mirka je vítězství vysavače DEXOS v soutěži obzvláště významné, protože tento nový výrobek představuje odvážný krok vpřed ve vývoji řady vysavačů Mirka.

„Uvedením prvního produktu z řady DEXOS jsme nastavili nový standard pro profesionální vysavače. Jedná se o zdaleka nejvíce uživatelsky přívětivý, inteligentní a efektivní



Bruska Mirka® DEROS RS 600

produkt ve své kategorii. Navíc se může díky budoucím aktualizacím softwaru stát ještě chytřejším,“ říká generální ředitel oddělení elektrického nářadí společnosti Mirka Veli-Pekka Västi.

Mirka® DEXOS je zcela nový vysavač třídy M v kompaktním a ergonomickém provedení. Od základu byl navržen jako součást nové generace elektrického nářadí společnosti Mirka, známé jako NextGen Tools a má řadu chytrých vylepšení, která usnadní broušení a zvýší efektivitu obsluhy.

Vysavač Mirka DEXOS 1217 M je k dispozici ve třídě M a lze ho také vybavit i HEPA filtrem. Díky bezkartáčovému elektrickému motoru s delší životností je tichý ale i výkonný. Úroveň výkonu lze zvolit na podsvíceném ovládacím panelu v přední části vysavače spolu s nastavením průměru hadice, funkcí automatického spuštění na dvou zásuvkách a párováním s rozhraním Bluetooth®. Konfigurovatelnou multifunkčnost lze přizpůsobit prostřednictvím aplikace myMirka.

Manipulace s novým vysavačem Mirka DEXOS 1217 M je jednoduchá. Snadno se ovládá a snadno se čistí. Má hmotnost pouhých 13 kg a obsahuje prostor pro uložení přiložené čtyřmetrové hadice a kabelů a je taktéž kompatibilní s kufříkem, skříňkou na nářadí a stávajícími hadicemi od společnosti Mirka. Vysavač má dvě elektrické zásuvky pro nářadí a je vhodný pro mokré i suché použití. Sá-

ček na prach v 17 l nádobě lze vyměnit nebo vyjmout aniž by bylo nutné odepínat úložné boxy připevněné na horní straně vysavače. Při přepravě lze vysavač DEXOS zajistit na místě pomocí brzdového pedálu.

Bruska Mirka® DEROS RS 600

Mirka® DEROS RS 600 je určena pro hrubé broušení v náročných podmínkách. Navzdory své robustnosti funguje překvapivě hladce a nabízí tiché, snadno ovladatelné řešení pro zpracovávání hrubých materiálů.

Rotační bruska DEROS RS je výkonná, lehká a tichá rotační bruska, kterou lze například použít k odstraňování starých nátěrů karoserií, broušení mikrocementu, schodů, dře-

věných podlah, obložení apod. Mirka DEROS RS 600 je perfektní volbou pro náročné použití a univerzální broušení. Tato bruska poskytuje své obsluze nízkou hlučnost a plynulý chod.

Bezkartáčový motor s dlouhou životností má výkon 750 W. Bruska je vyrobena tak, aby vydržela každodenní používání. Díky účelnému designu je okamžitě rozpoznatelná. I přes nízkou hmotnost 1,80 kg a nízký 11,5 cm profil si zachovává charakteristické vlastnosti řady výrobků DEROS, včetně snadno použitelné ergonomie a kompatibility s bezprašným broušením Mirka. Při použití speciálně navrženého protiprachového krytu dochází k odsávání prachu i z prostoru mezi krytem a podložným talířem.

Rychlost broušení lze nastavit v rozmezí otáček 700 až 2500/min. Pomocí dobře viditelného LED indikátoru. Lze rovněž zvolit speciální funkci pomalého rozběhu. Sledování vibrací brusky Mirka DEROS RS 600 umožňuje kompatibilita s aplikací myMirka přes Bluetooth®. K příslušenství pro brusku Mirka DEROS RS patří ochranné přechodky a zvlášť navržený kryt pro odvádění prachu z pracovní plochy do odsávacích kanálů.

Foto:
Mirka



Standex slaví 70 let inovací

V letošním roce se sešlo několik významných jubileí značek, které se během let staly pojmy v oblasti lakování a autoopravárenství.

Úspěch celosvětově známé značky prémiových lakovacích materiálů Standex byl započat před 70 lety. Neuvěřitelné výročí sto let od výroby své první stříkací pistole letos oslavila SATA a stejně dlouhá doba uplynula od vynálezu prvního mechanického přístroje na seřizování geometrie kol společností John Bean. Dnes bychom se ale rádi zastavili u společnosti Standex, kterou v České republice a na Slovensku od roku 1992 zastupuje společnost Servind.

Vše započalo v roce 1955, kdy výrobce laků Herberts přivedl na trh novou řadu autoopravárenských laků a dal jí jméno Standex. Název značky Standex je odvozen od slov Standöl (polymerizovaný lněný olej – surovina pro výrobu laků) a oxidative (schnutí). Nový lak se stal rychle populárním a Herberts jej v dalších letech rozvinul v ucelený autoopravárenský lakovací systém. Reklamní slogan v té době zněl „Standex-věrný originálu“, neboť se odlišily opravárenských laků vyznačovaly excelentní shodou s těmi používanými ve výrobě automobilů.

Značka se od samého počátku opírala o německou technickou preciznost a nekompromisní kvalitu. Postupně se vyprofilovala v jednoho z předních evropských výrobců autoopravárenských laků, jehož výrobní základna v německém Wuppertalu

je dodnes zárukou nejvyšší úrovně zpracování a technologického know-how. Dnes je Standex součástí globální společnosti Axalta a představuje jednu z jejích klíčových značek.

A právě díky preciznosti a nekompromisní kvalitě se zákazníci po celém světě mohou spolehnout, že Standex jim vždy zajistí ty nejlepší výsledky. Rychle, přesně a efektivně. Ne náhodou je dlouholetým sloganem značky slovní spojení The Art of Refinishing (Umění lakování). Tento přístup se promítá nejen do samotných produktů, ale i do podpory zákazníků prostřednictvím školení, digitálních nástrojů a silného zázemí v podobě doporučení pro opravy od širokého spektra výrobců automobilů.

Standex byl od samého počátku průkopníkem technologických novinek. Stačí připomenout několik z mnoha milníků, kterých za úžasného

Plechovka autolaku Herberts Standex



Historický inzerát Herberts Standex

70 let existence dosáhl. V roce 1968 představuje první metalický dvouvrstvý lak. Během roků 1971 a 1972 spouští odborné školicí semináře pro lakýrny a zavádí 2K lak Standocryl. V polovině 90. let přichází na trh s vodou ředitelným lakovacím systémem Standohyd a po nástupu nového tisíciletí rozhodně nepolevuje. V roce 2010 na trh uvádí revoluční technologii Standoblue a v roce 2014 světu představuje revoluční rychleschnoucí materiály Standex Xtreme. Během roku 2015 Standex spouští koloristický software Standowin iQ, který v roce 2019 po dalších vylepšeních zhodnocuje na Standowin iQ Cloud, s jehož pomocí nabízí lakýrníkům po celém světě stoprocentní digitální správu barev. V roce 2023 přichází s plně automatickým míchacím zařízením Axalta Iru, které zákazníkům napomáhá urychlit a zefektivnit přípravu barvy pro lakovací zakázky.

Značka Standex se systematicky zasazuje o zlepšení procesů v lakovnách a o to, aby byli její zákazníci vždy připraveni na nové výzvy dnešní turbulentní doby. Ať už jde o neustálý trénink a rozvoj personálu lakoven, environmentální požadavky, šetření energiemi, digitalizaci nebo efektivitu zakázek.

Foto:
Standex



Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s.

ústředí
Přepěšská 1809
511 01 Turnov

tel.: 481 313 674

e-mail: sacr@sacr.cz
http://www.sacr.cz

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

Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s.

celostátní profesní / cechovní asociace autorizovaných i nezávislých obchodníků s automobily a servisů, rychloservisů, pneuservisů, karosáren, lakoven, distributorů dílů a příslušenství automobilů, vybavení pro autoservisy apod.

- SAČR byl založen již v roce 1990 a má za sebou 34 let úspěšné činnosti. V čele svazu je 36-členná reprezentativní správní rada, prezident a 4 viceprezidenti.
- SAČR zřizuje odborné sekce (např. pro profesní vzdělávání a školy vyučující autoobory v ČR, pro údržbu, opravy a renovace veteránů).
- SAČR je členem Sdružení evropských automobilových dealerů a opravářů (AECDR) se sídlem v Bruselu, Hospodářské komory České republiky a Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR.

Základní poslání:

SAČR reprezentuje, chrání, všestranně hájí a prosazuje oprávněné zájmy a požadavky svých členů především při tvorbě zákonů a dalších předpisů vůči parlamentu, příslušným ministerstvům a dalším centrálním orgánům, ale i vůči výrobcům a importérům automobilů apod., a aktivně se podílí na práci Sdružení evropských automobilových dealerů a opravářů (AECDR) se sídlem v Bruselu.

SAČR poskytuje poradenské služby svým členům a dbá na dodržování profesionální etiky ve výše uvedených oblastech podnikání a poskytování služeb, zejména pak ve členských firmách.

Základní činnosti:

- poradenská služba členům svazu ve věcech technických, ekonomických a právních
- právní poradenství renomovaného právníka (v určitém rozsahu zdarma nebo za zvýhodněnou cenu)
- zasílání „Aktuálních informací SAČR“ e-mailem
- zdarma odborný časopis „Auto/Moto/Pneu/ SERVIS“
- pomoc při vyřizování stížností a podnětů členů svazu
- pořádání konferencí, odborných seminářů a stáží
- zajišťování činnosti odborných sekcí SAČR (např. odborná sekce pro profesní vzdělávání a školy vyučující autoobory v ČR, pro údržbu, opravy a renovace veteránů).
- podpora profesního vzdělávání, spolupráce se školami vyučujícími autoobory a práce v rámci Sektorové rady

ve vazbě na Národní soustavu povolání a kvalifikací

- členství ve Sdružení evropských automobilových dealerů a opravářů (AECDR) se sídlem v Bruselu, v Hospodářské komoře ČR a v Asociaci malých a středních podniků a živnostníků ČR.
- spolupráce s tuzemskými asociacemi (Sdružení importérů a výrobců součástí automobilů a servisní techniky /SISA, Česká leasingová a finanční asociace, Profesní komora STK atd.)
- spolupráce s příslušnými ministerstvy (např. průmyslu a obchodu, dopravy, školství, životního prostředí atd.) a dalšími společnostmi (např. TÜV SÜD Czech s.r.o. atd.)
- spolupráce se zahraničními svazy s obdobnou činností (Cech predajcov a autoservisov Slovenskej republiky / CPASR, Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe / ZDK atd.)



Nabídka členství v celostátním profesním / cechovním sdružení

Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s.



Dámy a pánové, živnostníci/podnikatelé v oblasti servisu a opravárenství silničních vozidel, majitelé/ředitelé autoservisů, pneuservisů, karosáren, lakoven, obchodníci s automobily, s autodíly, ředitelé škol vyučujících autoobory apod.

na základě rozhodnutí správní rady a valné hromady SAČR se na Vás obracím s nabídkou členství v naší celostátní profesní / cechovní asociaci, která v roce 2024 oslaví už 34 roků svého trvání.

► Co Vám SAČR může nabídnout?

- prosazování požadavků a obhajobu zájmů svých členů, které mají obecnou povahu a svým způsobem se dotýkají všech nebo velké části členů, včetně seriózní lobbistické politiky,
- výhody vyplývající z členství SAČR ve Sdružení evropských automobilových dealerů a opravářů (AECDR) se sídlem v Bruselu, v Hospodářské komoře ČR a v Asociaci malých a středních podniků a živnostníků ČR
- stálou poradenskou službu (ve věcech technických, ekonomických a právních),
- právní poradenství renomovaného právníka (v určitém rozsahu zdarma nebo za zvýhodněnou cenu),
- pomoc při vyřizování stížností a podnětů členů,
- práci v některé z odborných sekcí (např. v odborné sekci pro profesní vzdělávání a školy vyučující autoobory v ČR, pro údržbu, opravy a renovace veteránů),
- zaslání „Aktuálních informací členům SAČR“ prostřednictvím e-mailů,
- zdarma odborný časopis „Auto/Moto/Pneu/SERVIS“,
- odborné konference, semináře a školení atd. (více na www.saacr.cz).

Pozn.: roční členský příspěvek je 5 000,- Kč

► Co Vy můžete udělat pro SAČR?

- nespolehat se na to, že ve svazu už je dost jiných, kteří se aktivně starají o podnikatelské prostředí nás všech a svým členstvím v celostátním profesním/cechovním sdružení je podpořit,
- svým členstvím v SAČR posílit jeho pozici, neboť v jednotě je opravdu síla a ta samozřejmě narůstá s velikostí členské základny,
- potřebujeme, aby nás bylo co nejvíce a při prosazování našich zájmů jsme se o to mohli opřít.

Přeji Vám hodně zdraví a štěstí a necht' Vám alespoň občas přináší podnikání či vedoucí manažerská funkce určitou seberealizaci, radost z práce, větší svobodu a pochopitelně i odpovídající finanční efekt.

Děkuji předem za pochopení, pomoc a podporu.

Těším se na spolupráci ve prospěch české i evropské autobranže.

S přátelským pozdravem a s úctou

Ing. Josef Lhoták
prezident SAČR

ZÁJEM O ČLENSTVÍ

ve Svazu prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s.

Mám zájem stát se členem Svazu prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s..

☐ Pošlete mi materiály pro vstup do SAČR. ☐ Kontaktujte mě telefonicky.

Jméno a příjmení: Funkce:

Firma (případně čitelné razítko):

Adresa firmy (není-li zřejmá z razítka):

Tel.: kontaktní e-mail: www:

Pozn.: vyplněný formulář pošlete poštou, faxem nebo e-mailem na adresu:
Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s., Přepěšská 1809, 511 01 Turnov

tel. 481 313 674 • e-mail: sac@saacr.cz • www.saacr.cz

Nabídka členství v celostátním profesním / cechovním sdružení

Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s.



Dámy a pánové, živnostníci/podnikatelé v oblasti servisu a opravárenství silničních vozidel, majitelé/ředitelé autoservisů, pneuservisů, karosáren, lakoven, obchodníci s automobily, s autodíly, ředitelé škol vyučujících autoobory apod.

na základě rozhodnutí správní rady a valné hromady SAČR se na Vás obracím s nabídkou členství v naší celostátní profesní / cechovní asociaci, která v roce 2024 oslaví už 34 roků svého trvání.

► Co Vám SAČR může nabídnout?

- prosazování požadavků a obhajobu zájmů svých členů, které mají obecnou povahu a svým způsobem se dotýkají všech nebo velké části členů, včetně seriózní lobbistické politiky,
- výhody vyplývající z členství SAČR ve Sdružení evropských automobilových dealerů a opravářů (AECDR) se sídlem v Bruselu, v Hospodářské komoře ČR a v Asociaci malých a středních podniků a živnostníků ČR
- stálou poradenskou službu (ve věcech technických, ekonomických a právních),
- právní poradenství renomovaného právníka (v určitém rozsahu zdarma nebo za zvýhodněnou cenu),
- pomoc při vyřizování stížností a podnětů členů,
- práci v některé z odborných sekcí (např. v odborné sekci pro profesní vzdělávání a školy vyučující autoobory v ČR, pro údržbu, opravy a renovace veteránů),
- zaslání „Aktuálních informací členům SAČR“ prostřednictvím e-mailů,
- zdarma odborný časopis „Auto/Moto/Pneu/SERVIS“,
- odborné konference, semináře a školení atd. (více na www.saacr.cz).

Pozn.: roční členský příspěvek je 5 000,- Kč

► Co Vy můžete udělat pro SAČR?

- nespolehat se na to, že ve svazu už je dost jiných, kteří se aktivně starají o podnikatelské prostředí nás všech a svým členstvím v celostátním profesním/cechovním sdružení je podpořit,
- svým členstvím v SAČR posílit jeho pozici, neboť v jednotě je opravdu síla a ta samozřejmě narůstá s velikostí členské základny,
- potřebujeme, aby nás bylo co nejvíce a při prosazování našich zájmů jsme se o to mohli opřít.

Přeji Vám hodně zdraví a štěstí a necht' Vám alespoň občas přináší podnikání či vedoucí manažerská funkce určitou seberealizaci, radost z práce, větší svobodu a pochopitelně i odpovídající finanční efekt.

Děkuji předem za pochopení, pomoc a podporu.

Těším se na spolupráci ve prospěch české i evropské autobranže.

S přátelským pozdravem a s úctou

Ing. Josef Lhoták
prezident SAČR

ZÁJEM O ČLENSTVÍ

ve Svazu prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s.

Mám zájem stát se členem Svazu prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s..

☐ Pošlete mi materiály pro vstup do SAČR. ☐ Kontaktujte mě telefonicky.

Jméno a příjmení: Funkce:

Firma (případně čitelné razítko):

Adresa firmy (není-li zřejmá z razítka):

Tel.: kontaktní e-mail: www:

Pozn.: vyplněný formulář pošlete poštou, faxem nebo e-mailem na adresu:
Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), z.s., Přepěšská 1809, 511 01 Turnov

tel. 481 313 674 • e-mail: sac@saacr.cz • www.saacr.cz

Stalo se...

VOLVO TRUCKS UVÁDÍ VYLEPŠENÝ FL 4X4 PRO NÁROČNÉ ÚKOLY

Volvo FL je známé jako kompaktní a agilní středně těžké nákladní vozidlo. Na jeho základě nyní Volvo Trucks uvádí na trh upravenou verzi FL 4x4, která je vhodná pro prostředí, kde zákazníci potřebují extra výkon v terénu. Reaguje tak na vyšší poptávku po tomto typu nákladního vozidel ze strany zákazníků hledajících kompaktní, agilní a snadno ovladatelné nákladní vozidlo 4x4 umožňující přístup do odlehlých oblastí v náročných podmínkách. Volvo FL 4x4 je vybaveno novými předními a zadními nápravami a novými převodovými poměry náprav, které podporují pohon všech kol. V kombinaci s robustním exteriérem a velkou světlou výškou má schopnosti splnit požadavky ve stavebnictví, záchranných a hasičských službách, službách energetiky a v obranných aplikacích. Volvo FL 4x4 se nabízí s 8 l turbodieselem Volvo. Výroba bude zahájena v listopadu 2025.



ORLEN ROZŠÍŘUJE PRODEJ HVO

Skupina Orlen Unipetrol pokračuje v rozšiřování nabídky pokročilých biopaliv ve svých čerpacích stanicích. Nízkoemisní palivo HVO100 Diesel je určeno pro osobní i nákladní automobily a autobusy. Je kompatibilní s většinou moderních vznětových motorů bez nutnosti technických úprav. Po pilotním spuštění prodeje v čerpací stanici Orlen v Rokycanech v říjnu 2024 byl prodej tohoto paliva zahájen také v čerpací stanici Orlen umístěné na dálničním obchvatu města Cheb. V průběhu září a října bude následovat rozšíření o další tři lokality – čerpací stanice Orlen v Argentinské ulici v Praze a na dálnicích D5 v Drahelčicích a D8 v Siřejovicích. Na přelomu letošního a příštího roku bude palivo HVO100 Diesel dostupné u vybraných čerpacích stanic Orlen, které se nacházejí na klíčových tranzitních tazích napříč Čes-

kou republikou. Mezinárodní síť čerpacích stanic Orlen postupně zavádí palivo HVO100 Diesel, takže je dostupné také v Německu (Lampertheim, Hamburk, Elmshorn, Boizenburg, Achim, Gera) a Rakousku (Allhaming, Klaus an der Pyhrnbahn, Salzburg – Airport).



IVECO S-WAY CNG: PŘES 1000 KM NA JEDNO NATANKOVÁNÍ

Společnost Iveco znovu prokázala mimořádný výkon svých těžkých vozidel s plynovým pohonem. Vůz Iveco S-Way CNG ujel víc než 1000 km na jediné natankování stlačeného zemního plynu. Testovací jízdy proběhly v reálných provozních podmínkách mezi belgickými a španělskými hranicemi. Tahač S-Way CNG táhl plachtový návěs Krone s celkovou hmotností soupravy 30 t. Průměrná spotřeba činila méně než 21 kg/100 km. Testovaný vůz byl vybaven motorem nové generace xCursor 13 od FPT Industrial připraveným splnit budoucí normu Euro VII. Poskytuje výkon 368 kW (500 k) v rozmezí otáček 1000-1500/min. Je spojen s 12stupňovou automatizovanou převodovkou ZF TraXon druhé generace a dlouhým převodovým poměrem zadní nápravy. Palivové nádrže mají celkovou kapacitu 1240 l, odpovídající 190 kg CNG. Prediktivní GPS systém využívá profil trasy k rekuperaci kinetické energie při sjezdech a přizpůsobuje otáčky motoru před stoupáním. Aerodynamická vylepšení, jako 3D deflektory, boční kryty nebo kamerová zrcátka, snižují odpor vzduchu a spotřebu paliva.



JAK ROSTOU NÁKUPY ON-LINE

Průzkum společnosti Wolt ukázal jasný trend – její služba už není vyhledávána jen pro rozvoz jídel z restaurací. Zatímco 91 % zákazníků potvrdilo, že stále využívá platformu pro objednávku hotového jídla, novým trendem se stal nákup potravin, který využívá 68 % zákazníků. Wolt se stává univerzálním nástrojem pro pohodlné nákupy všeho druhu, což potvrzuje, že 28 % zákazníků už vyzkoušelo všechny tři kategorie doručení: hotové jídlo, potraviny nebo nepotravinové zboží – drogistické zboží, léky, hračky, školní pomůcky, elektroniku, květiny nebo i erotické pomůcky. Více než 70 % českých uživatelů dnes využívá služby platformy Wolt pravidelně: 41 % zákazníků uskuteční objednávku několikrát do měsíce a 31 % několikrát týdně. Hlavní motiv pro objednávku, kterým je pohodlí doručení až domů, potvrdilo 74 % Čechů, polovina z dotázaných k vítězí skutečnost, že nemusí plánovat ani vařit jídlo doma, čtvrtina respondentů je spokojená, že se díky Woltu může vyhnout přelidněným místům.



ŠKODA DOČKÁ POLICII ČR 352 VOZŮ KODIAQ

Policie ČR do konce roku převezme 352 vozů Škoda Kodiaq 2,0 TSI DSG 4x4. Prvních 51 z nich bylo předáno na polygonu automobilky Škoda Auto v Úhelnicích u Mladé Boleslavi. Postupně nahradí vozy Škoda Octavia Combi z let 2019 a 2020, které dnes mají najeto často i 350 000 km. Dodané vozy jsou speciálně upraveny tak, aby splnily vysoké nároky služebního provozu. Motor 2,0 TSI/195 kW pochází z verze Kodiaq RS. Adaptivní podvozek DCC+ dostal specifické nastavení zohledňující dodatečnou hmotnost policejní výbavy a je celkově uzpůsoben pro náročný provoz policejního speciálu. Modifikována byla i volba jízdního režimu – nabízí možnost rychlého přepnutí pohonu a podvozku do režimu Sport, aby měl řidič okamžitě k dispozici maximální jízdní dynamiku. Policejní Kodiaq je vybaven robustnějším

brzdovým systémem ze sedmimístné verze. Vedle polepů má nově vyvinutý přední ochranný rám. Interiér byl upraven tak, aby umožňoval převoz zadržené osoby, případně posloužil jako mobilní kancelář.



RAM RAMPAGE MÍŘÍ DO EVROPY

Značka RAM Trucks, patřící do koncernu Stellantis, navázala partnerství s veletrhem Fieracavalli. Tím pronikla do světa jezdeckví a ukázala svou úzkou vazbu na svět koní. Využila svou roli hlavního partnera veletrhu a představila na něm evropské veřejnosti kompaktní lifestyleový pick-up Rampage s pohonem 4x4. Jde o první vůz, který značka kompletně navrhla a vyrábí v Brazílii. Interiér je vybaven 12,3" displejem infotainmentu a 10,3" digitálním přístrojovým panelem. Ložná plocha vozu s délkou 5028 mm má objem 980 l. Nosnost je 1015 kg. Verze Rebel je navržena speciálně pro jízdu v terénu a pohání ji nedávno uvedený turbodiesel 2,2 MultiJet s výkonem 147 kW (200 k). Sportovnější R/T pohání zážehový motor 2,0 Hurricane 4 Turbo s výkonem 200 kW (272 k). Všechny verze mají devítistupňovou automatickou převodovku a automatický pohon 4x4 s možností redukce.



Volkswagen 4Motion má mnoho variant

Značky Volkswagen a Volkswagen Užitkové vozy na polygonu v Bělé pod Bezdězem předvedly schopnosti svých osobních i užitkových automobilů s pohonem všech kol 4Motion. Nabídka zahrnuje nejen SUV, ale i hatchbacky a sedany včetně elektromobilů a všechny užitkové vozy.

Značky Volkswagen a Volkswagen Užitkové vozy na českém trhu mají na českém trhu ojedinělou nabídku modelů s výspělým pohonem všech kol 4Motion. Její průřez bylo možné vyzkoušet v náročných podmínkách polygonu Adventure Land v Bělé pod Bezdězem.

Vozy s technologií 4Motion jsou ideální volbou pro jízdu v horských

podmínkách, na nepevných cestách i jako spolehlivá tažná vozidla pro přepravu těžkých přívěsů. Zákazníci si v nabídce modelů mohou najít řešení pro široké spektrum individuálních i profesních požadavků.

Historie modelů Volkswagen s pohonem všech kol sahá až do roku 1984, kdy byl na trh uveden model Volkswagen Passat Variant GT syncro. Jen o rok později mohli zákazníci objednat také T3 syncro.

Volkswagen od té doby svou nabídku modelů s pohonem všech kol neustále rozšiřuje a technicky vylepšuje. Osobní a lehké užitkové vozy Volkswagen s pohonem všech kol mají dodatečně označení 4Motion. Jedná se o modely se spalovacími motory TSI nebo TDI i hybridními systémy. V případě plně elektrických modelů ve většině případů nesou označení GTX.

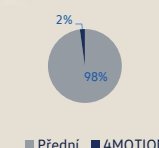
Aktuální portfolio verzí 4Motion značky Volkswagen zahrnuje většinu modelů nabízených se spalovacími motory, a to modelové řady Golf, Golf Variant, T-Roc, Tiguan, Passat, Tayron a Touareg. Volkswagen Užitkové vozy nabízí varianty s pohonem všech kol ve všech modelových řadách: Caddy, Multivan/California, Transporter/Caravelle, Crafter a Amarok. S elektrickým pohonem všech kol mohou zákazníci obou značek objednat modely ID.4, ID.7, ID.7 Tourer, ID. Buzz a ID. Buzz Cargo.

Technika pohonu všech kol 4Motion je závislá na konstrukčním řešení po-

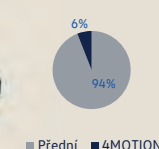
Pohon všech kol 4MOTION

Poměr prodeje za období 1-9 / 2025

Golf / Golf Variant



T-Roc



Passat



ID.4



ID.7 / ID.7 Tourer



Tiguan



Touareg



100 % 4MOTION

háněcího ústrojí. Modely značky Volkswagen s motorem uloženým vpředu napříč používají od roku 1998 systém s mezinápravovou spojkou Haldex (od roku 2011 BorgWarner), která variabilně mění točivý moment přenášený na kola zadní nápravy v závislosti na provozních podmínkách. U značky Volkswagen se nalézá koncernový systém 4Motion s mezinápravovou spojkou Haldex 6. generace u modelů Golf, Golf Variant, T-Roc, Tiguan, Passat a Tayron. V rámci produktové řady značky Volkswagen Užitkové vozy nalézá koncernový systém 4Motion s mezinápravovou spojkou Haldex uplatněný v modelech Caddy/Caddy California a Crafter/Grand California.

V modelech s motorem uloženým podélně zajišťuje trvalý přenos a vari-

abilní rozdělování hnacího momentu mezi přední a zadní nápravu mezi nápravový samosvorný diferenciál Torsen (Torque Sensing). Jako jediný je vybaven samosvorným šnekovým mezinápravovým diferenciálem Torsen dobíhající model Touareg.

U elektromobilů je pohon všech kol realizován montáží druhého elektromotoru na přední a na zadní nápravu.

Modely Multivan e-Hybrid a California e-Hybrid mají unikátní plug-in hybridní systém s pohonem všech kol 4Motion, u něhož je pohon zadní nápravy zajišťován elektromotorem, takže zde není mechanické propojení mezi nápravami a odpadá spojovací hřídel.

Specifická řešení systému pohonu všech kol 4Motion najdeme

u vozů vzešlých ze spolupráce s Fordem. U sedmé generace modelů Transporter a Caravelle s pohonem předních kol se pohon zadních kol přiřazuje pomocí zubové spojky v rozdělovací převodovce. Nová generace modelu Amarok se dodává výhradně s přiřaditelným pohonem předních kol.

Volkswagen a Volkswagen Užitkové vozy v současné době poskytují na všechny modely s elektrickým nebo plug-in hybridním pohonem tzv. e-dotaci ve výši 100 000 Kč.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů VW
Foto: **Volkswagen**



Ford Pro představuje pickup Ranger PHEV

Ranger Plug-In Hybrid elektrifikuje nejprodávanější evropský pick-up s vylepšeným systémem Pro Power Onboard pro práci bez nutnosti napájení z elektrické sítě.

Ford Pro uvádí plug-in hybridní pickup Ranger PHEV s možností jízdy pouze na elektrický pohon.

Nová pohonná jednotka PHEV 2,3 kombinuje zážehový motor Ford EcoBoost 2,3 l a desetistupňovou automatickou převodovku s elektromotorem o výkonu 75 kW a akumulátorem s využitelnou kapacitou 11,8 kWh. Výsledný točivý moment 690 N.m je nejvyšší ze všech verzí Rangeru a s výkonem 205 kW (279 k) má vyšší výkon než turbodiesel 3,0 l V6. Umožňuje dojezd s elektrickým pohonem 45 km. Hybridní systém využívá elektromotor k poskytování dodatečného výkonu a točivého momentu při nižších otáčkách. Zákazníci mohou využít rekuperační brzdění a okamžitý točivý moment při tažení, převozu těžšího nákladu nebo zdolávání náročných terénních úseků.



Provozovatelé Rangeru PHEV mohou využít užitečné zatížení až 1 t a táhnout až 3500 kg při schopnosti jízdy v terénu, kterou zaručuje systém e-4WD, dvoustupňová rozvodovka a uzávěrka zadního diferenciálu. Trakční akumulátor je uložen mezi speciálně konstruovanými lištami rámu, aby byly zachovány optimální nájezdové, přejezdové a odjezdové úhly.

Ranger PHEV také zavádí do nabídky modelové řady Ranger technologii Pro Power Onboard, která zákazníkům umožňuje napájet nářadí o výkonu až 6,9 kW přímo z vestavného akumulátoru bez potřeby ge-

nerátoru. Systém standardně nabízí výkon 2,3 kW, ale zákazníci si mohou objednat také variantu o výkonu 6,9 kW, která je vybavena dvěma 15 A zásuvkami v zavazadlovém prostoru, přičemž z každé zásuvky je k dispozici výkon 3,45 kW.

Ranger PHEV se bude vyrábět v jihoafrickém Silvertonu a první dodávky zákazníkům se očekávají od jara 2025.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **V. Rybecký a Ford**

Zimní pneumatiky a pojistné plnění: odpovědi České podnikatelské pojišťovny

Zimní pneumatiky jsou nejen vysoce užitečné, ale v určitých podmínkách i povinné. Každoročně se přitom řeší otázka, jak pojišťovny přistupují k nehodám, při nichž měl řidič na autě letní pneumatiky, a zda může mít taková situace vliv na výši pojistného plnění.

Česká podnikatelská pojišťovna (ČPP) připravila přehled odpovědí na nejčastější dotazy k tématu zimního přezouvání z pohledu pojištění. Odpovídal pan Miloš Velíšek, supervizor pojištění vozidel České podnikatelské pojišťovny:

Co se stane, pokud řidič v zimním období havaruje na letních pneumatikách? Zkoumá to pojišťovna?

„V takových případech se vždy zkoumá, zda v místě, kde došlo k nehodě, byly splněny podmínky pro povinnost použití zimních pneumatik dle zákona. Jinými slovy, posuzuje se, zda byla na silnici souvislá vrstva sněhu, ledu nebo námrazy, nebo zda se vzhledem k povětrnostním podmínkám dala taková situace předpokládat. Pokud ano, zkoumá

se, zda absence zimních pneumatik měla vliv na vznik nebo rozsah škody – například jestli mohl řidič díky lepší přilnavosti a účinnějšímu brzdění nehodu předejít nebo ji zmírnit.“

Může pojišťovna v takovém případě krátit nebo odmítnout pojistné plnění?

„Pokud se prokáže, že jízda na letních pneumatikách měla vliv na vznik nehody nebo výši škody, může pojišťovna úměrně krátit plnění z havarijního pojištění nebo připo-

jištění. V případě povinného ručení se poškozenému uhradí celá škoda a případné krácení se následně uplatní vůči viníkovi nehody. U spoluzavinění obou řidičů se postupuje obdobně.“

Jak pojišťovny přistupují ke sledování hloubky dezénu zimních pneumatik?

„Zákon stanovuje, že zimní pneumatiky musí mít minimální hloubku dezénu 4 mm, přičemž nové mají zhruba 8 mm. Při šetření pojistné události sledujeme stav pneumatik pouze tehdy, pokud mohl mít přímou souvislost s nehodou. Pokud jsou v rámci předepsaných parametrů, není důvod k zásahu do pojistného plnění.“



Ilustrační foto: **presseportal/ACV Automobil-Club Verkehr**

Stalo se...

YANGWANG U9 XTREME DOSÁHL 496 KM/H

Čínský supersport Yangwang U9 Xtreme společnosti BYD na testovací dráze ATP Automotive Testing v Papenburgu v Dolním Sasku dosáhl rychlost 496,22 km/h. Nejenže tím překonal vlastní rekord pro elektromobily, ale předčil také Bugatti Chiron se spalovacím motorem jako nejrychlejší vůz s povolením k provozu na silnicích všech dob. Chiron Super Sport 300+ držel předchozí rekord z roku 2019 rychlostí 490 km/h. Za volantem Yangwangu U9 Xtreme byl německý testovací jezdec Marc Basseng. Řídil elektromobil se čtyřmi trakčními elektromotory – každý s 555 kW (755 k) a výkonem systému 2250 kW (3059 k), zatímco běžná verze poskytuje „pouze“ 960 kW (1305 k). Systémové napětí je 1200 V oproti stávajícímu 800 V systému U9. Produkce tepla se tím snížila o 67 % a hustota energie v každém článku akumulátoru BYD Blade Battery se zvýšila o 170 % ve srovnání s 800 V systémem. Celková hmotnost vozu je 2480 kg. K prodeji bude pouze 30 vozů Yangwang U9 Xtreme.



DACIA HIPSTER UKAZUJE BUDOUCNOST ELEKTROMOBILITY

Koncept Dacia Hipster je minielektromobil ve stylu japonských Kei cars, který chce elektromobilitu zpřístupnit co nejširšímu okruhu zákazníků. Nabízí čtyři skutečná sedadla a zavazadlový prostor při délce pouze tři metry. Konstrukteři a designéři Dacie vycházeli z reálných potřeb uživatelů a toho, jak používají svá auta v běžném životě aby se soustředili jen na to podstatné. Dacia Hipster Concept nabízí dostatečný dojezd pro každodenní cesty se dvěma dobíjenými týdne, protože např. ve Francii 94 % motoristů najede méně než 40 km denně. Hipster je o 20 % lehčí než model Spring. Menší hmotnost znamená méně surovin, méně energie použité při výrobě

a také méně energie potřebné pro jízdu. Hipster vyniká velmi jednoduchým robustním designem. Díky sklopnému zadnímu sedadlu se objem zavazadlového prostoru může pohybovat od 70 l se čtyřmi cestujícími až po 500 l se dvěma. V sériové podobě by Hipster měl stát okolo 15 000 eur (365 000 Kč).



ŠKODA ELROQ DO SLUŽEB POLICIE ČR

Policie ČR pokračuje v obměně vozového parku. Nejnověji se rozhodla vyzkoušet elektromobil Škoda Elroq ve specifikaci 85 Selection. Vozidlo je osazeno nízkoprofilovou majákovou rampou a zařízením pro propojení policejní přestavby s elektronikou vozu i vybranými položkami ze sortimentu Škoda Originální příslušenství. Součástí přestavby je aplikace polepů či instalace výstražného a rádiového zařízení. To sestává ze světelné soupravy Magnum, programovatelného displeje na sluneční cloně a za zadním oknem, ovládacího panelu doplňkových funkcí ve středové konzoli, elektronické sirény s reproduktory pro vysoký akustický tlak při nízké spotřebě energie a doplňkových výstražných světel za čelním sklem. Škoda už za 30 let českým policistům předala přes 20 000 automobilů. Policie ČR v projektu Čistá mobilita provozuje 172 elektromobilů, ke kterým do konce roku přibude dalších 21.



KIA PV5 CARGO UJELA 693,38 KM

Kia získala místo v Guinnessově knize rekordů když první specializované elektrické lehké užitkové vozidlo značky, součást průkopnické řady Platform Beyond Vehicle (PBV), PV5 Cargo dosáhlo nejdelší vzdálenosti, jakou kdy ujel plně naložený elektricky poháněný užitkový vůz v segmentu eLCV. S plným užitečným zatížením 665 kg zvládl na jedno nabití akumulátoru 693,38 km, přičemž se jezdilo za běžných podmínek na veřejných komunikacích severně od Frankfurtu nad Mohanem. Pro pokus o rekord byl vytyčen okruh o délce 58,2 km, který zahrnoval městské i venkovské silnice se semaforem, křižovatkami, kruhovými objezdy a typickým městským provozem. Trasa byla navržena tak, aby simulovala běžné podmínky v doručovacích a logistických operacích. Na trase bylo celkové převýšení 370 m. Plně naložený vůz s akumulátorem o kapacitě 71,2 kWh projel okruh 11x než se po 22 a půl hodinách zastavil ve 12. kole (tzn. vůz při jízdě dosáhl průměrnou rychlost 30 km/h).



PRAHA PODPOŘÍ ELEKTROMOBILITU

Hlavní město Praha, Škoda Auto a Pražská energetika (PRE) pokračují v rozvoji vysokovýkonné dobíjecí infrastruktury (HPC) v metropoli. Pracovní skupina schválila rozšíření rychlodobíjecích míst do dalších pěti důležitých lokalit. V Praze v současnosti funguje několik desítek rychlodobíjecích míst. Plánovaný krok má dále zvýšit dostupnost a komfort dobíjení pro rezidenty i návštěvníky hlavního města. Spolupráce koordinuje rozvoj pomalého, rychlého i vysokorychlostního dobíjení. Vysokorychlostní stanice budou přednostně vznikat u frekventovaných tahů a ve spádových uzlech. Pracovní skupina schválila umístění stanic na pěti nových místech. Jedná se o Kongresové centrum Praha v Praze 4, Výstaviště Praha v Praze 7, plavecký areál Chodov v Praze 11, Rozvodnu

Chodov v ulici Na Jelenách v MČ Praha – Šeberov a ulici K Výtopně v MČ Praha – Zbraslav. Navíc se aktuálně prověřují majetkoprávní podmínky také v případě lokality Těšnov na pomezí Prahy 1 a 8.



DSV A SCHENKER SE ČTYŘMI NOVÝMI EACTROSY

Společnost Schenker, která je součástí skupiny DSV, na svém terminálu v Rudné u Prahy převzala od zástupců společnosti Daimler Truck Česká republika čtyři elektrická vozidla Mercedes-Benz eActros. Nové vozy doplní elektrickou flotilu logistické společnosti, která je využije jak pro pravidelné svozy, tak na přepravy mezi logistickými terminály. Jedná se o tahač návěsů, třínápravový podvozek s rámem pro přepravu výměnných nástaveb určený pro provoz v soupravě s přívěsem a dvě vozidla se skříňovými nástavbami z produkce českého výrobce nástaveb Montex pro rozvážku na kratší vzdálenosti. Mercedes-Benz eActros používá lithium-železo-fosfátový (LFP) akumulátor a je připraven i na megawattový nabíjecí standard, díky němuž lze nabít z 20 % na 80 % za méně než hodinu. Při běžném nabíjení výkonem 300 kW trvá plné nabití přibližně dvě hodiny pro dojezd až 500 km.



KIA UVÁDÍ ELEKTROMOBIL EV5

Kia uvedla na český trh již desátý elektromobil. Kia EV5 je kompaktní SUV navržené s ohledem na potřeby mladých rodin. Svými rozměry (délka 4610 mm) zaplňuje mezeru mezi modely Sportage a Sorento. Vychází z modulární platformy E-GMP s architekturou 400 V. Trakční elektromotor má výkon 160 kW (217 k) a akumulátor s kapacitou 81,4 kWh umožňuje dojezd až 530 km. EV5 se standardně dodává se sedmiletou zárukou (150 000 km), 7 lety bezplatných aktualizací navigace, 7 lety asistenčních služeb Kia v celé EU a osmiletou záruku (160 000 km) na vysokonapěťový akumulátor s garancí 70 % původní kapacity. Během roku 2026 přijde i verze se druhým elektromotorem a pohonem všech kol.



ELEKTRICKÝ SAMOBYBNÝ MODULÁRNÍ NÁVĚŠ SPMT

Jednou z novinek veletrhu Bauma 2025 bylo spojení sil společností Scania s italskou Cometto. Představily nový plně elektrický samohybný modulární návěš SPMT pro přepravu velkých nákladů poháněný elektrifikovanými systémy od společnosti Scania. Toto modulární řešení s vysokým točivým momentem je navrženo pro použití v různých odvětvích těžkého průmyslu, jako jsou větrná a obecná energetika, letecký a vesmírný průmysl, přesun průmyslových zařízení a strojírenství. Zaujme řadou působivých vlastností, jako jsou vestavěná nabíječka, kompaktní design, dlouhá životnost akumulátoru, možnost rychlého nabíjení, tichý provoz, a především nulové emise, které podporují čistší a bezpečnější životní prostředí. Jde o první SPMT s elektrickou pohonnou jednotkou u společnosti Cometto, která je v rámci skupiny

Faymonville specialistou na vývoj a výrobu samohybných modulárních transportérů, modulů pro přepravu těžkých nákladů a speciálních transportérů pro využití v průmyslu.



TOYOTA V EVROPĚ VYUŽÍVÁ KAMIONY NA VODÍK

Toyota úspěšně otestovala a v reálném provozu začala využívat čtyři nákladní vozidla s palivovými články na vodík pro rozvoz dílů z evropského logistického centra Toyota Parts Centre Europe v belgickém Diestu. Od května najely vozy více než 80 000 km na trasách Diest, Amsterdam, Rotterdam, Lille, Kolín nad Rýnem ve čtyřech zemích, přičemž využily devět vodíkových čerpacích stanic. Toyota tím uvádí do praxe svou vizi, že vodík je jedním z energetických zdrojů, které mohou přispět k dosažení uhlíkové neutrality. V logistických operacích přechází z nákladních vozidel na naftu na nákladní vozidla s palivovými články. Kapacita vodíku byla maximalizována instalací sedmi nádrží a integrací vysokoteplotního chladičového systému. Do budoucna Toyota počítá se zvýšením efektivity nákladních vozidel s palivovými články pomocí modulu Toyota Fuel Cell Module 3. generace, který nabízí vyšší výkon a lepší účinnost. Ukázaly se i problematické body, kterými jsou omezená dostupnost čerpacích stanic a kolísání ceny vodíku od 9,90 eur do 18 eur za kg.



VZESTUP ELEKTROMOBILITY DÍKY SAMOREGISTRACÍM

Německý svaz autoservisů a opraven ZDK vidí za rostoucím počtem registrací nových elektromobilů v Německu výrazný nárůst samoregistrací. ZDK to interpretuje jako známku pokračující slabé poptávky po elektromobilech. „Téměř každý čtvrtý nově registrovaný vůz v říjnu byl samoregistrován. Ukazuje to, že trh v současné době neodvozuje svůj růst od skutečné poptávky, ale je primárně poháněn umělými pobídkami od výrobců a prodejců. Když je čtvrtina nových registrací fakticky „pro vlastní potřebu“, ukazuje to, jak váhaví soukromí i firemní zákazníci ve skutečnosti jsou, zejména pokud jde o elektromobily,“ vysvětluje prezident ZDK Thomas Peckruhn. Samoregistrace výrobců a prodejců jsou podle ZDK osvědčenou metodou pro dodržování emisních limitů CO₂ vozových parků. To zdůrazňuje nedostatky evropských předpisů, protože ty řeší pouze stranu nabídky, nikoli stranu poptávky. Objevuje se také nežádoucí vedlejší efekt: vysoký počet samoregistrací v segmentu elektromobilů znatelně ovlivňuje zbytkovou hodnotu ojetých elektromobilů. Velké množství vozidel s krátkodobými registracemi se vrací na trh za výrazně snížené ceny a sráží celkovou cenovou hladinu ojetých vozů.



DS N°4 JE JIŽ V PRODEJI

Rancouzská exkluzivní značka DS Automobiles uvedla na trh kompaktní model DS N°4 – jako hybrid a plně elektrickou verzi E-Tense. DS N°4 je navržen na modulární platformě EMP2. S délkou 4400 mm a rozvorem náprav 2670 mm poskytuje zavazadlový prostor 430 l u verze Hybrid, 360 l pro Plug-in-Hybrid a 390 l u elektrické verze E-Tense. DS N°4 je již možné

objednávat s plně elektrickým pohonem E-Tense s výkonem trakčního elektromotoru 157 kW (213 k). Tato verze byla vyvinutá s využitím inovativních technologií získaných společností DS Automobiles ve formuli E, zejména v oblasti softwaru. Dodává se s akumulátorem s čistou kapacitou 58,3 kWh pro dojezd 450 km.



DACIA SPRING DOSTÁVÁ AKUMULÁTOR LFP

Dacia pokračuje ve vylepšování malého elektromobilu Spring. Od uvedení na trh v roce 2021 do června 2025 se jej v Evropě prodalo 179 000 kusů. Nezávislé testy EcoBest Challenge prokázaly, že Dacia Spring má nejvyšší energetickou účinnost ze všech elektromobilů na evropském trhu – v roce 2021 první generace vykázala v reálných podmínkách provozu dojezd na 1 kWh z akumulátoru 8,07 km a letos druhá generace dokonce 8,17 km/kWh. Nyní Dacia model Spring dál vylepšila. Upravená platforma nově obsahuje akumulátor v zesílené střední části. Díky tomu je konstrukce pevnější a optimalizuje se rozložení hmotnosti mezi přední a zadní nápravu. Dva nové trakční elektromotory s výkony 52 kW (70 k) resp. 75 kW (100 k) nahrazují předchozí s výkony 33 kW (45 k) a 48 kW (65 k). Nový akumulátorem s kapacitou 24,3 kWh poprvé ve skupině Renault využívá technologii lithium-železo-fosfát (LFP). Dojezd je 225 km.





7. ročník veletrhu čisté mobility e-Salon

Veletrh čisté mobility e-Salon přinesl nové technologie i premiérová představení modelů vozů od světových značek, dobíjecí příslušenství, doprovodný program i testovací jízdy.

Veletrh čisté mobility e-Salon se v pražských Letňanech během čtyř dnů navštívilo 27 105 návštěvníků. Partnerem pro energetiku PVA Expo Praha je společnost PKV Build.

Sedmý ročník veletrhu e-Salon zaplnil sedm výstavních hal osobními a užitkovými vozy, e-trucky, komunální technikou, dobíjecími systémy a komponenty pro e-technologie, elektrokoly a elektrokoloběžkami, elektromotorkami a elektroskútry a dalšími souvisejícími produkty. Své novinky představilo 129 vystavovatelů ze čtyř zemí.

Veletrh nabídl značky jako Škoda, Volkswagen, Kia, Volvo, Hyundai, Renault, Dacia, MG, Mitsubishi, Opel, Ford, KGM (dříve SsangYong),



Mercedes-Benz eActros

Dongfeng, Voyah, Mhero, Hongqi či Alpine. Veletržní stálce letos doplnili nováčci, mezi nimiž byly Nissan, BYD, Zeekr, Xpeng, Riddara, Lynk & Co nebo Leapmotor. Atraktivní expozice elektrických nákladních vozidel představily společnosti Daimler (Mercedes-Benz), Tatra či MAN. Komunální a elektrická lehká užitková vozidla přivezly Univer Mobility, Alfa Profi, TPCI, Synpro, Eurogreen či I-TEC Czech. Letos si mohli návštěvníci prohlédnout i značku Farizon.

Veletrh e-Salon byl místem, kde se představily nejnovější modely, z nichž některé viděla česká odborná veřejnost poprvé. Škoda Auto připravila předvedla designovou studii Vision O i Elroq RS se dvěma elektromotory. Návštěvníci viděli i nejnovější zážakovský vůz L&K 130 na bázi modelu Superb.

Na expozici Volkswagenu si mohli návštěvníci prohlédnout čisté elektrické kombi ID.7 Tourer s dojezdem až 700 km, limitovanou edici ID.3 GTX Fire+Ice a především dva koncepty připravovaných malých elektromobilů ID. Every1 s příslibem základní ceny pod hranici půl milionu korun a ID.Cross. V expozici Volkswagen užitkové vozy byly Caddy eHybrid a e-Cardavelle.

Automobilka Kia představila zcela nový model EV4 ve dvou karosářských verzích a nový užitkový model Kia PV5 – oba čisté elektrické. Hyundai přivezl nový Ioniq 9 a modernizovaný Ioniq 6. Nissan ukázal novou generaci modelu Micra a sportovní verzi Ariya Nismo.



Extrémní nabíjená BYD
Flash Charging

Na stánku Fordu byly v centru pozornosti nová Puma Gen-E a Ranger PHEV. Značka Volvo zaujala novým modelem ES90. Jednou z hvězd letošního ročníku bylo také nový rodinný vůz Mitsubishi Grandis.

Jednou z nejvýznamnějších premiér se stal malý elektrický hatchback BYD Dolphin Surf s cenou začínající na 499 900 Kč. Na e-Salonu byly k vidění i vozy Leapmotor prodávané v síti značek Stellantisu včetně městského mini T03 s cenou od 470 000 Kč.

Své elektromobily představila značka Lynk & Co ze skupiny Geely, která na českém trhu působí teprve od září. Mezi novinkami byl uveden první oficiální plně elektrický pickup na českém trhu Riddara RD6, rovněž patřící do skupiny Geely.

Nováčkem e-Salonu byla také automobilka Xpeng, která přivezla sportovní SUV kupé G6 a prémiové SUV G9. Společnost DF Motor předvedla jak minielektromobil Dongfeng Box s cenou začínající na 514 000 Kč, tak i terénní monstrum Mhero se třemi elektromotory a cenou od 4 499 000 Kč.

Kromě elektromobilů se v PVA Expo Praha představily také novinky v odvětví dobíjecích systémů, například Sectron představil nabíječky OlifeEnergy a jejich inovativní řešení pro chytré nabíjení. Česká společnost Auto-charge ukázala vlastní řešení pro správu nabíjecích sítí a budoucnost autonomního řízení představilo Valeo.

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



Užitkové elektromobily Farizon

Tatra sází na palivové články

Tatra Trucks představila projekt vozidla Tatra Force e-Drive FCEV 6x4 s vodíkovými palivovými články a možností automatizovaného řízení.



Tatra Trucks společně s partnery zahájila vývoj nového nákladního vozidla s palivovými články Tatra Force e-Drive FCEV 6x4 na platformě řady Force 3. generace. Projekt je spolufinancován z prostředků Evropské unie a má být dokončen v polovině roku 2028. Výsledkem bude prototyp užitkového třínápravového vozidla pro komunální služby s možností automatizovaného řízení a ovládáním na dálku.

Projekt staví na konsorciu, které tvoří automobilka Tatra Trucks, společnost DEVINN a VŠB – Technická univerzita Ostrava. Společnost DEVINN je předním integrátorem vodíkových technologií. VŠB – TUO je prestižní akademickou institucí s rozsáhlým vědeckým zázemím.

Vozidlo Tatra Force e-Drive FCEV 6x4 je díky elektrickému pohonu, využívajícímu vodíkové palivové články, vhodným řešením pro provoz v nízkemisních a bezemisních zónách. Je

konstruováno tak, aby obstálo v těžkých provozních podmínkách, což je charakteristické pro všechna vozidla značky Tatra. Zvládne stoupání přes 30 %, dosáhne rychlost až 85 km/h, maximální hmotnost přesáhne 25 t a předpokládaný dojezd bude víc než 200 km.

Samostatnou kapitolou je vývoj pokročilých asistenčních a automatizovaných systémů řízení. Tatra Force e-Drive FCEV 6x4 bude vybavena komplexní sadou senzorů, radarů, lidarů a vysoce výkonným řídícím počítačem, které umožní instalaci řady elektronických asistenčních systémů a otevře cestu k automatizovanému řízení a plně autonomnímu provozu. Vozidlo bude schopno jezdit i bez přítomnosti řidiče v kabině a bude možné jej ovládat bezdrátově na dálku. Unikátním prvkem je integrace dronu, jenž bude monitorovat provoz vozu. Pro komunální služby to znamená možnost krokového provozu při sběru odpadu, kdy se vozidlo pohybuje nízkou rychlostí bez nutnosti stálého zásahu řidiče, který se může věnovat samotné manipulaci s odpadem.

Projekt Tatra Force e-Drive FCEV 6x4 navazuje na předchozí projekt Tatra Force e-Drive FCEV 8x6 z roku 2023. Nový projekt jde ještě dále, když spojuje ekologický pohon s plně automatizovaným řízením, čímž vytváří základ pro novou generaci užitkových vozidel.

Foto:
Tatra Trucks



Tatra představila nákladní automobil s elektrickým pohonem

Tatra Trucks na veletrhu e-Salon 2025 v Praze představila svůj první plně elektricky poháněný nákladní automobil Tatra Force e-Drive BEV 8x8.



Tatra Trucks se již několik let věnuje vývoji vozidel s alternativními pohony v rámci řady Tatra Force e-Drive. Nový elektromobil je již třetím vozidlem této řady. Na projekt automobilka získala dotace v rámci projektu TAČR Trend. Na vývoji vozidla Tatra Trucks spolupracovala se společností Devinn, která měla na starosti implementaci vysokonapěťového systému, a s firmou Eaton, která dodala speciální čtyřstupňovou automatizovanou převodovku.

Tatra Force e-Drive BEV 8x8 je určena k ověření zástavby elektrického pohonného systému s trakčními akumulátory do nákladního automobilu pro smíšený provoz na silnicích i v nejtěžším terénu. Prototyp má podobu sklápěčky s typicky tatrovácským podvozkem s centrální nosnou routou, výkyvnými polonápravami a pohonem všech osmi kol.

Elektromobil má nejnovější dvoudveřovou kabinu řady Tatra Force v prodlouženém provedení s integrovanou ochranou proti převrácení ROPS (Roll Over Protection System) a ochranou proti padajícím předmětům FOPS (Falling Objects Protection System). Novinkou je kamerový systém umístěný na kabině, který nahrazuje zpětná zrcátka. O elegantní podobu vozu se postaral průmyslový designer Lukáš Taneček, který s Tatrou již řadu let spolupracuje a který je také autorem designu modelové řady Tatra Force, jež získala cenu Red Dot 2024.

Pohonný systém vozu o délce 8,6 m a výšce 2,9 m zahrnuje elektromotor Danfoss o trvalém výkonu 330 kW (maximální výkon může činit až 550 kW) a točivém momentu 2300 N.m (maximální hodnota může dosahovat až 2600 N.m) a 12 trakčních akumulátorů o celkové kapacitě 480 kWh. Akumulátory jsou navrženy jako výjimatelné a v případě potřeby vyměnitelné. Dojezd vozu je 300 až 400 km podle charakteru terénu. Podvozková platforma má první dvě řízené nápravy s přípojitelným pohonem.

Celková maximální hmotnost elektromobilu může činit 44 t, z toho 22 t připadá na maximální užitečné zatížení. Vůz zvládne utáhnout i přívěs o hmotnosti 18 t.

Foto:
Tatra Trucks





Peugeot E-408 210k

Peugeot představil novinky elektrické strategie

Značka Peugeot v České republice představila své vrcholné elektricky poháněné modely E-5008 s technologií Dual Motor, nekonvenční crossover E-408 a nové funkce pro malé elektromobily.

Dlouho netrpělivě očekávaný model Peugeot E-5008 325 Dual Motor představuje vrchol elektrické nabídky značky. Kombinuje dvojici elektromotorů – 157 kW (213 k) na přední nápravě a 82 kW (112 k) na zadní, což zajišťuje pohon všech kol a celkový výkon 240 kW (325 k). Výsledkem je mimořádná dynamika se zrychlením z 0 na 100 km/h za 6,5 s.

K dispozici jsou čtyři jízdní režimy: Normal pro běžné cestování s prioritou efektivity, 4WD pro náročné podmínky s rozdělením točivého momentu mezi nápravy 50:50, Sport pro maximální dynamiku a Eco s omezeným výkonem pro šetrnější jízdu. V režimu Normal lithio-iontový akumulátor o využitelné kapacitě 73 kWh

umožňuje dojezd až 465 km. Na rekuperaci při zpomalování se podílejí oba elektromotory.

Nová varianta přichází v nejluxusnější výbavě s obřím centrálním displejem 21". Vychází z verze GT a přidává mj. 20" kola z lehké slitiny, čalounění s Alcantarou, předními sedadly Executive (elektricky nastavitelná, vyhřívaná a s masážní funkcí), panoramatické střešní okno, systém 360° kamer VisioPark 3, poloautomatické řízení Drive Assist Plus 2.0, prémiový audio systém Focal s 10 reproduktory a další. V blízké budoucnosti by ale měly přijít i levnější verze až se výroba v Sochaux rozeběhne naplno.

Peugeot rozšířil svou elektrifikovanou nabídku o elektricky poháněnou verzi E-408 navazující na plug-in hyb-

ridní model 408. Svým vzhledem se vymyká zažitým pravidlům kompaktního segmentu se siluetou fastback, ovšem s vyšší světlou výškou a s vyšší pozicí při řízení. Peugeot E-408 využívá multienergetickou platformu E-EMP2 (Efficient Modular Platform), která umožňuje plnou elektrifikaci, aniž by to bylo na úkor prostornosti interiéru.

Peugeot E-408 je dlouhý 4687 mm a díky dlouhému rozvoru 2787 mm je nejprostornějším osobním modelem značky z hlediska místa na zadních sedadlech. Zavazadlový prostor má objem 468 l, po sklopení opěradel zadních sedadel až 1542 l. Peugeot E-408 pohání synchronní elektromotor s permanentními magnety. Poskytuje výkon 157 kW (210 k) a s točivý moment 345 N.m.

Vysokonapěťový akumulátor BYD s 18 moduly NMC (nikl, mangan a kobalt) má využitelnou kapacitu 58,2 kWh pro dojezd 453 km. Pomocí páček za volantem může řidič snadno využívat rekuperační brzdění ve třech úrovních. Řidiči si mohou vybrat ze tří jízdních režimů. Normal má k dispozici výkon 140 kW (190 k) a točivý moment 300 N.m. Pro maximální výkon je k dispozici režim Sport se 157 kW (210 k) a 345 N.m a režim Eco se 125 kW (170 k) a 270 N.m upřednostňuje dojezd. Pro nabíjení stejnosměrným proudem lze využít výkon až 120 kW.

Peugeot i-Cockpit kombinuje kompaktní volant a digitální přístrojový panel tvořený 10" digitálním displejem umístěným ve výšce očí těsně nad volantem. Centrální HD displej 10" ovládá systém Peugeot i-Connect Advanced, který je standardní výbavou. Nabízí vysoce efektivní on-line navigaci TomTom s aktualizací Over the air. Navigace zahrnuje funkci Trip Planner, která optimalizuje plánování trasy tak, aby se maximalizoval dojezd vozu a zefektivnilo dobíjení. Pro výpočet ideální trasy systém zohledňuje celou řadu informací, včetně



Peugeot E-5008 325k Dual Motor

vzdálenosti, kterou je třeba ujet, úroveň nabití akumulátoru na začátku cesty a požadovanou úroveň nabití při příjezdu. Bere v úvahu rychlost vozu, spotřebu energie, provoz, typ silnice,

stoupání resp. klesání a samozřejmě dostupnost nabíjecích stanic.

Stejně jako všechny vozy Peugeot nejnovější generace je i E-408 standardně vybaven umělou inteligencí ChatGPT, která prostřednictvím hlasového ovládání reaguje na požadavky uživatele. Dalším pomocníkem je aplikace MyPeugeot pro chytré telefony, která umožňuje ovládání a kontrolu mnoha funkcí na dálku. Peugeot E-408 se vyrábí v Mylhúzách.

Peugeot E-208 o výkonu 115 kW (156 k) má nově dojezd až 432 km. Standardní výbavou nové verze modelu E-208 je funkce Smart Battery Management, která zajišťuje omezené nabíjení na 80 % (při nabíjení střídavým proudem), čímž prodlužuje životnost akumulátoru. Další inovací je oboustranná palubní nabíječka umožňující čerpání energie z akumulátoru V2L. Systém může dodávat výkon až 3,5 kW. Obě tyto nové funkce jsou k dispozici i pro elektrickou verzi městského SUV E-2008.



Peugeot E-5008 325k Dual Motor

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

Kia PV5 získává titul „Mezinárodní dodávka roku 2026“

První plně elektrická dodávka Kia PV5 získává hlasování poroty složené z novinářů z 26 zemí ocenění v kategorii lehkých užitkových vozidel (LCV) titul „International Van of the Year 2026“.

Kia PV5 byla na základě hlasování poroty složené z předních odborných novinářů z 26 zemí včetně zástupce z České republiky vyhlášena „Mezinárodní dodávkou roku 2026“ (IVOTY), což představuje historicky první vítězství pro značku Kia i korejského výrobce. Elektricky poháněná Kia PV5 byl zařazen mezi kandidáty spolu s dalšími šesti modely uvedenými v roce 2025, včetně dvou dalších elektrických dodávek.

Ocenění bylo předáno na slavnostním galavečeru IVOTY během veletrhu Solutrans 2025 v Lyonu, Francie.

„Gratulujeme společnosti Kia k získání prestižního 34. ocenění Mezinárodní dodávka roku. Plně elektrický model Kia PV5 stanovuje nový

standard v oblasti inovací, efektivity a všestranných schopností v segmentu lehkých užitkových vozidel. Spojuje bezemisní provoz s univerzálností a praktičností, čímž redefinuje očekávání firem od moderní dodávky. Kia byla dlouho oslavována za své oceňované osobní vozy a nyní její divize dodávek působí na odvětví stejně silným dojmem,“ uvedl Jarlath Sweeney, předseda poroty International Van of the Year.

Na znamení uznání tohoto ocenění uvedl Ho Sung Song, prezident a generální ředitel společnosti Kia Corporation: „Kia již dlouho stojí v čele inovací v oblasti elektromobilů a model PV5 přináší toto vedení do segmentu užitkových vozidel s jasným cílem. PV5 jsme vyvinuli na základě pečlivého naslouchání našim

firemním zákazníkům a zaměřili jsme se na vytvoření vozu, který je vysoce praktický a zároveň jednoznačně Kia díky svému propracovanému, modernímu designu a funkčnosti. PV5 také přináší inovace do tradiční výroby lehkých užitkových vozidel prostřednictvím našeho integrovaného systému výroby na pásu a v buňkách, který umožňuje proces úpravy prostředí. To, že byl PV5 při svém debutu oceněn titulem Mezinárodní dodávka roku, je výjimečná pocta. Potvrzuje to naše přesvědčení, že Kia může tento segment redefinovat a nadále utvářet budoucnost chytré, udržitelné a elektrické mobility pro firmy po celém světě.“

Sangdae Kim, výkonný viceprezident a vedoucí divize PBV společnosti Kia Corporation, dodal:

„V roce 2022 jsme založili divizi PBV s ambicí redefinovat trh LCV prostřednictvím inovací, což je hodnota, kterou Kia vždy zastávala. Model PV5 tuto vizi naplňuje a získání ocenění International Van of the Year s naším prvním modelem PBV potvrzuje, že jdeme správným směrem. PV5 vznikla na základě aktivního naslouchání zákazníkům, každý detail byl pečlivě navržen tak, aby splňoval reálné potřeby podnikání. Toto ocenění je důležitým milníkem, ale naše cesta pokračuje – rozšiřujeme nabídku PBV, abychom zákazníkům přinášeli skutečnou hodnotu.“

Marc Hedrich, prezident a CEO Kia Europe, uvedl: „Získání prestižního ocenění International Van of the Year je pro nás velkou ctí a silným potvrzením od nejuznávanějších novinářů v oboru LCV, zejména v době, kdy první vozy právě přicházejí na evropský trh. Přestože jsme na trhu LCV nováčkem, tento úspěch dokazuje připravenost značky Kia nabídnout špičkovou techniku, design a praktičnost a posílit naši pozici jako předního poskytovatele mobilních řešení. Upřímně děkujeme porotě IVOTY za toto uznání a všem zaměstnancům Kia za jejich nasazení.“

Elektrická dodávka Kia PV5

Model PV5, vytvořený na základě platformy Kia Electric-Global Modular



Platform for Service (E-GMPS) nabízí kombinovaný dojezd až 416 km (Cargo) a 412 km (Passenger) v režimu čistě elektrického pohonu (AER, WLTP), s nosností až 790 kilogramů. Necelý měsíc po uvedení na trh získal vůz PV5 zápis do Guinessovy knihy rekordů za nejdelší vzdálenost ujetou lehkým elektrickým dodávkovým vozem s maximálním zatížením na jedno dobití, když ujel 693,38 km.

Kia PV5 nabízí tři varianty kapacity akumulátoru – 43,3 kWh (v ČR bude

dostupný v průběhu roku 2026), 51,5 kWh a 71,2 kWh a modulární vnější komponenty, které nabízejí komplexnost oprav a snižují jejich složitost. Mezi klíčové prvky užité hodnoty patří nízká vstupní výška, rovná podlaha nákladového prostoru a integrované montážní body pro snadnou instalaci a zabezpečená nákladu.

Bezpečnost je navržena od samotné platformy s vyztuženou nosnou konstrukcí karoserie s více nosnými variantami nakládky, rozšířeným použitím vysokopevnostní oceli a ochranou akumulátoru specifickou pro elektromobily.

Model PV5 je v České republice dostupný v provedení Cargo a Passenger. Od roku 2026 se nabídka rozšíří o nové varianty, včetně Chassis Cab, krátké verze Cargo (L1H1) a vysoké střechy (L2H2). Větší modely PV7 a PV9 jsou již ve vývoji a v ČR budou uváděny postupně v následujících letech.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Kia
Foto: Kia

Stalo se...

PRVNÍ OBYVATELÉ EXPERIMENTÁLNÍHO MĚSTA TOYOTA

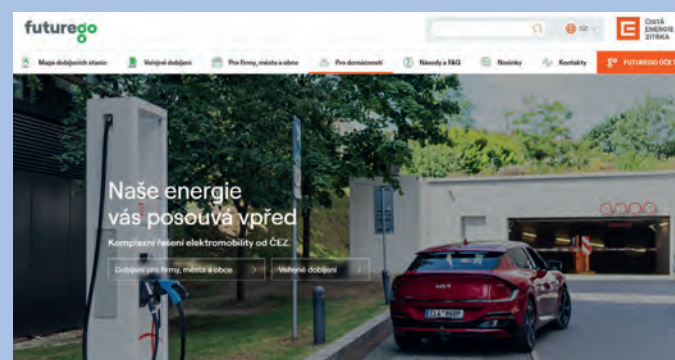
Společnosti Toyota Motor a Woven by Toyota oznámily oficiální spuštění projektu experimentálního města Toyota Woven City. Začínají se do něj stěhovat první obyvatelé a partnerské společnosti zde zahajují společnou činnost. Woven City je unikátním testovacím prostorem pro budoucnost mobility a klíčem pro transformaci Toyota. Ústřední roli ve Woven City mají dva typy účastníků. Prvním jsou Vynálezci – podniky, startupy, podnikatelé, výzkumné instituce a další inovátoři, kteří ve Woven City vyvíjejí a testují své produkty a služby. Druhým typem účastníků jsou obyvatelé a návštěvníci známí jako Tkalcí. Tím, že si produkty a služby přímo vyzkouší a poskytnou zpětnou vazbu, hrají zásadní roli při vytváření smysluplných inovací. Od září 2025 začalo ve Woven City žít několik zaměstnanců skupiny Toyota a jejich rodiny jako první Tkalcí.



ČEZ PŘEDSTAVIL VIRTUÁLNÍHO PRŮVODCE PRO DOBÍJENÍ ELEKTROAUT

ČEZ na konferenci Fórum elektromobilita představil virtuální prohlídku zaměřenou na nejnovější trendy v dobíjení elektromobilů. Uživatelé díky ní zažijí dobíjení elektroaut u veřejných ultrarychlých stojanů a poznají i specifika doplňování energie u fleetových elektroaut. Cílovou skupinou nové virtuální prohlídky z dílny ČEZ, která uvádí publikum do prostředí elektromobilů a jejich dobíjení jsou řidiči elektromobilu, zaměstnanci firem na služební cestě, správci korporátních autoparků i uživatelé z řad široké veřejnosti. Provozovatel nejvýkonnější české sítě pro veřejné dobíjení chce prostřednictvím

virtuálního průvodce lidem ještě více přiblížit a zjednodušit dobíjení elektroaut. Veřejné dobíjení je v reálné virtuální prohlídce reprezentované nedávno spuštěným velkým hubem 10 ultrarychlých stojanů v areálu Invelt BMW v Praze. Průvodce dobíjením elektroaut firemní flotily zase zavádí návštěvníka do garáží v centrále ČEZ, kde mají řidiči k dispozici 40 dobíjecích wallboxů a mohou zde využívat i chytré Futurego dobíjecí kabely.



VELKÁ SÁZKA BMW ZAČÍNÁ

Společnost BMW Česká republika oficiálně představila BMW iX3, první model z řady vozů BMW Neue Klasse. Pojem Neue Klasse (Nová třída) označuje novou generaci elektromobilů BMW, které nabízejí výrazně delší dojezd a zcela nový koncept kokpitu. Plně elektricky poháněné kompaktní SUV dlouhé 4782 mm je navrženo tak, aby dokázalo ujet přes 800 km (v závislosti na verzi) a díky architektuře 800 V jej lze nabíjet výkonem až 400 kW. Vůz využívá nový BMW Operační systém. Informace neustále v zorném poli řidiče zajišťuje systém BMW Panoramic iDrive, sestávající z originálního širokoúhlého projekčního displeje BMW Panoramic Vision po celé šířce čelního skla, centrálního displeje a BMW 3D Head-Up displeje. Sériová výroba modelu iX3 v nově postaveném závodě v maďarském Debrecínu už byla zahájena.



RENAULT TWINGO E-TECH ELEKTRICKÝ V TEMPU ČÍNSKÉ KONKURENCE

Roztomilý, připomínající legendárního předchůdce, ale také cenově dostupný – Renault Twingo se vrací jako městský elektromobil. Renault splnil slib a představil Twingo E-Tech elektrický během dvou let za cenu nižší než 20 000 eur (490 000 Kč). Pětidveřový vůz na platformě AmpR Small je dlouhý 3789 mm (rozvor náprav 2493 mm) se zavazadlovým prostorem 305 l.

V kokpitu je 7" digitální přístrojový panel a volně stojící 10" centrální displej multimediálního systému OpenR. S hmotností 1200 kg patří k nejlehčím elektromobilům. Pohon zajišťuje elektromotor s výkonem 60 kW (82 k). S kapacitou akumulátoru 27,5 kWh má dojezd až 263 km. Jde o první model skupiny Renault vybavený akumulátorem LFP (lithium-železo-fosfát). Projekt vedla ve Francii dceřiná společnost Ampere. Akumulátory a elektrický pohon navrhlo vlastní výzkumné a vývojové centrum ACDC v Šanghaji, v případě akumulátorů ve spolupráci se společností CATL. Vyrábí se ve Slovinsku v závodě Novo Město. V České republice bude uveden koncem roku 2026.



AUTOdealers

Nejrychlejší zprávy z trhu nových aut

autodealers.cz

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

Bosch získal cenu za inovaci 2026

Společnost Bosch získala titul „Truck Innovation Award 2026“ za svou službu Road Hazard Service, která byla uznána za nejvýznamnější technologickou inovaci roku.

Porota Mezinárodního nákladního vozu roku (IToY), složená z 25 odborných novinářů, udělila společnosti Bosch cenu za inovaci v oblasti nákladních vozidel za službu Road Hazard Service. Od června 2024 je tato služba používána v milionech osobních automobilů po celé Evropě. Od prosince 2024 je k dispozici také ve vozidlech od Mercedes-Benz Trucks.

Porota ocenila značný dopad na bezpečnost silničního provozu a snížení potenciálních rizik nehod, jako jsou vážné nehody způsobené kluzkými vozovkami nebo špatnou viditelností, a také obrovský budoucí potenciál využití dat z hromadných nehod. „Služba pro detekci dopravních nehod“ využívá anonymizovaná data z propojených vozidel a informace od meteorologických služeb a provozovatelů silnic k včasné detekci kritických situací.

Na slavnostním předávání cen předseda poroty Florian Engel zdůraznil: „Služba pro detekci dopravních nehod od společnosti Bosch ukazuje významný dopad, který efektivní využívání velkých dat již nyní může mít na životy lidí a na bezpečnost všech. Pomáhá zvýšit bezpečnost silniční nákladní dopravy a představuje další stavební kámen na cestě k automatizované jízdě i zde v Evropě!“

Road hazard service od Bosch

„Naše prediktivní služba Road Hazard Service informuje řidiče osobních a nákladních automobilů o nebezpečných podmínkách včas ještě, než může dojít ke kritické situaci. U užitkových vozidel služba rovněž umožňuje efektivně a včas přeměrovat vozidla tak, aby se vyhnula náhle vzniklému nebezpečí,“ říká Dr. Markus Heyn, člen představenstva společnosti Bosch a předseda divize Mobility.

Díky cloudové službě Bosch Road Hazard Service dostávají řidiči v reálném čase upozornění na aktuální události na své trase, což zvyšuje bezpečnost silničního provozu a výrazně snižuje riziko nehod. Služba varuje řidiče před kluzkými silnicemi, omezenou viditelností například kvůli mlze, silným deštěm nebo větrem, nehodami, porouchanými vozidly nebo řidiči jedoucími v protisměru.

Kritické podmínky na silnicích lze přesně předpovídat na základě anonymizovaných dat z globálního



Road hazard service od Bosch



Předseda poroty ITOY Florian Engel (vpravo) na veletrhu Solutrans předal cenu Truck Innovation Award 2026 týmu Bosch – zleva jsou bývalý předseda poroty ITOY Gianenrico Griffini, Mouna Romaniová (viceprezidentka pro řešení Cross-Domain Computing – užitková vozidla), Minea Schwenková (viceprezidentka pro služby Connected Map Services) a Andreas Motsch (viceprezident pro prodej užitkových vozidel)

vozového parku zákazníků čítajícího několik milionů vozidel, jakož i dat od poskytovatelů třetích stran, jako jsou meteorologické služby nebo provozovatelé silnic. Senzory ve vozidlech vybavených touto službou poskytují různé typy informací jako jsou místní venkovní teplota a informace o tom, zda jsou aktivovány stěrače čelního skla nebo zadní mlhová světla, a také hlášení o nehodách nebo zásahy protismykového systému ESP. Algoritmy z těchto dat odvodí možná rizika – jako jsou aquaplaning nebo špatná viditelnost – a řidiči dostávají včasné varování prostřednictvím navigačního systému.

Pokud jsou například u některých vozidel vozového parku stěrače nastaveny na nejvyšší stupeň, služba porovnává informace také s informacemi vybraných meteorologických služeb – například zda prší nebo kolik milimetrů vody bylo zaznamenáno na silnici. Fúzní algoritmus určí, zda hrozí například aquaplaning, a služba pak řidiče varuje, aby mohli v případě potřeby snížit rychlost.

Pokud hrozí, že viditelnost pro řidiče klesne pod kritickou úroveň, služba ji porovná s aktivitou zadních mlhových světel vozidel v dotčené oblasti a pomocí algoritmu rozhodne, zda je nutné varování.

Referenční vozový park nepřetržitě zajišťuje vysokou úroveň kvality služeb. Službu doplňuje varování řidičů při chybné jízdě od společnosti Bosch. Pokud se v blízkosti nachází řidič jedoucí v protisměru nebo pokud řidič sám jede v protisměru, služba mu zašle varování přímo na displej navigace.

Služba Road Hazard Service je součástí mapových služeb Bosch Connected Map Services. Jejich rojová data a informace o počasí lze využít k optimalizaci asistenčních systémů řidiče, jako jsou adaptivní tempomat nebo automatické nouzové brzdění, což umožňuje vozidlům lépe reagovat na měnící se podmínky na silnici. Například na mokré nebo kluzké vozovce je koeficient tření nižší než na suché vozovce, takže vozidlo musí zahájit nouzové brzdění dřív.

Connected Map Services zastávají důležitou roli při asistovaném a automatizovaném řízení. Fungují jako další senzor, který se dívá daleko za zorné pole a dosah radarových a kamerových senzorů. Spolehlivě tak poskytují automatizovanému vozidlu všechna relevantní data pro bezpečnou jízdu i při zhoršené viditelnosti. Na rozdíl od nepřipojených vozidel využívají vozidla s Connected Map Services kombinované zkušenosti všech připojených vozidel. Systémy vozidla tak mohou určit optimální rychlost jízdy v kruhovém objezdu, přesnou geometrii jízdního pruhu a trajektorii jízdy na nepřehledných křižovatkách nebo lokalizační orientační body, podle kterých může vozidlo vypočítat svou polohu s přesností na centimetry. Díky tomu mohou automatizovaná vozidla jezdit bezpečněji, plynuleji a předvídatěji.

Text: Vladimír Rybecký
Foto: Bosch a Solutrans

Mercedes-Benz GLC s technologií EQ

GLC je již mnoho let nejoblíbenější modelovou řadou značky Mercedes-Benz. V první polovině roku 2026 rozšíří nabídku nové elektrické GLC s technologií EQ. Vývoj elektrického GLC byl od samého počátku ovlivněn rozsáhlou zpětnou vazbou zákazníků z celého světa.

Jako první člen zcela nové rodiny vozů MB.EA byl konstruován s prioritou elektrického pohonu.

MB.OS: supermozek s umělou inteligencí

Stejně jako lidský mozek koordinuje myšlenky, smysly a činy, Mercedes-Benz Operating System (MB.OS) integruje a řídí všechny aspekty vozidla – od infotainmentu a automatizovaného řízení až po komfort v interiéru a nabíjení.

Srdcem tohoto systému je pokročilá umělá inteligence, která umožňuje vozidlu učit se preference řidiče, přizpůsobovat se měnícím se podmínkám a přijímat rozhodnutí v reálném čase pro bezpečnější a intuitivnější zážitek.

Tento supermozek řízený umělou inteligencí přirozeně komunikuje s cestujícími a zajišťuje plynulou a inteligentní jízdu. MB.OS nejenže zvládá složité úlohy podobně jako lidský mozek, ale také využívá extrémně výkonné čipy schopné 254 bilionů operací za sekundu.

Tyto vysoce výkonné počítače napojené na Mercedes-Benz Intelligent Cloud umožňují bezdrátové aktualizace celého softwaru vozidla, díky čemuž zůstává GLC po mnoho let aktuální a atraktivní.



Architektura chip-to-cloud je hluboce integrovaná a zajišťuje ochranu dat a konektivitu od čipu až po cloud. To umožňuje přesné ovládání všech ovládacích prvků a senzorů od infotainmentu přes komfort až po nabíjení, a poskytuje tak bezkonkurenční zážitek z jízdy a inteligentní integraci funkcí vozidla do uživatelského rozhraní. MB.OS proměňuje model GLC v inteligentního společníka, který myslí, učí se a vyvíjí se spolu s řidičem.

Digitální zážitky s MBUX a umělou inteligencí

Zákazníky v novém GLC přivítá nový jednoduší displej MBUX Hyper-screen. S úhlopříčkou 99,3 cm (39,1") je dosud největší v historii značky Mercedes-Benz. Jeho výjimečnou ostrost zajišťuje vysoké rozlišení a inovativní technologie maticového podsvícení. V kombinaci s novými styly vytváří tato technologie jedinečný pocit digitální vytří-

benosti a přináší absolutně odlišný zážitek z interiéru.

Nový GLC využívá čtvrtou generaci systému MBUX. Jde o první informační systém na světě, jehož součástí je umělá inteligence (AI) od společností Microsoft a Google. Otevírá tak nový svět personalizovaných zážitků a intuitivní interakce mezi člověkem a vozidlem.

Virtuální asistent MBUX využívá víc prostředků naráz (Multi Agent Approach) a obsahuje nástroje umělé inteligence od společností Microsoft i Google. Pro každý úkol, a to i v rámci jedné konverzace, aplikuje kombinované znalosti shromážděné z celého internetu a vybírá nejlepší dostupný zdroj. Pro zákazníka je komunikace s virtuálním asistentem MBUX podobná jako chatování s přítelem – poskytuje podrobné odpovědi a odpovídá na doplňující otázky, aniž by bylo nutné opakovat kontext.

Rozsáhlá nabídka infotainmentu pro spolujezdce zahrnuje více než 40 aplikací, streamování videa a přímý přístup ke službě Disney+.

Inteligentní navigace s rezervací dobíjecích stanic

Snadné a intuitivní nabíjení je dané také díky zabudované funkci rezervace nabíjecích stanic, která je



součástí služby MB.CHARGE Public. Mercedes-Benz je prvním výrobcem, který takovou funkci nabízí.

Nová 800V elektrická architektura ve spojení s trakčním akumulátorem nové generace výrazně zkracuje dobu nabíjení. Zásobník energie je spárován se sítí MB.CHARGE, jednou z největších nabíjecích sítí na světě, a nabízí tak jednoduché, rychlé a pohodlné nabíjení. Navigační systém Mercedes-Benz s inteligentními funkcemi vždy naplánuje nejrychlejší a nejpohodlnější trasu včetně zastávek na kompatibilních nabíjecích stanicích, přičemž zohlední faktory jako topografii, trasu a informace o počasí.

Vynikající pocit z brzdového pedálu a vysoký rekuperační výkon zajiš-

tuje nový brzdový systém One-Box, který zajišťuje stabilní a jistý pocit na brzdovém pedálu, ať už vůz zpomaluje pomocí rekuperace energie nebo konvenčními třecími brzdami. Pro každý brzdový proces systém vypočítá maximální rekuperaci a minimální použití třecích brzd. Při každodenním provozu nový model GLC generuje elektřinu při brzdění ve více než 99 % případů. Rekuperační výkon dosahuje až 300 kW a významně přispívá ke zvýšení dojezdu.

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



Stalo se...

AUTO ROKU V ČESKÉ REPUBLICE ODSTARTOVALO

Testovacími jízdami 26 nominovaných vozů odstartoval nový ročník ankety Auto roku 2026 v České republice 2026. Domácí výrobci zde mají jediného zástupce. Škoda Elroq sice krátce před tím triumfovala v německé anketě Auto roku, nicméně doma není favoritem, protože česká média tradičně upřednostňují německé prémiové značky. Ty mají i letos v nominovaných vozech velmi silné zástupce. Mezi nominovanými vozy najdeme i dva zástupce čínských automobilek a zřejmě nejexotičtější model posledních let Ich-X K3 od italsko-čínského výrobce DR Automobiles. Většímu zastoupení čínských značek zatím brání skutečnost, že jejich dovozci dosud nejsou schváleni Ministerstvem dopravy a nejsou členy Svazu dovozců automobilů a nebyli ochotni splnit podmínky účasti. O vítězi rozhodne 19 porotců z řad odborných motoristických novinářů, kteří při svém rozhodování mají podle upravených propozic klást větší důraz na význam jednotlivých modelů pro český trh. Vítěz bude vyhlášen 10. února 2026.



HLEDAJÍ SE NEJLEPŠÍ MLADÍ AUTOMECHANICI Z CELÉ ČESKÉ REPUBLIKY

Společnost J+M Autodíly ve spolupráci s předními firmami z automotive průmyslu vyhlašuje první ročník prestižní celostátní soutěže pro studenty středních škol technických oborů. Velká Cena J+M Autodíly nabídne mladým talentům příležitost změřit své síly, získat finanční odměny v celkové výši 100 000 Kč a představit se potenciálním zaměstnavatelům. Cílem soutěže je zpopularizovat obor automechanik a příbuzné technické obory, podpořit mladé talenty a zároveň ocenit práci jejich

škol a pedagogů. „Automobilový průmysl čelí nedostatku kvalifikovaných mechaniků. Touto soutěží chceme ukázat mladým lidem, že práce s auty je perspektivní kariéra plná příležitostí,“ říká Adam Petřík, Výkonný ředitel společnosti J+M Autodíly. Soutěž probíhá ve dvou kolech a zapojí studenty ze všech 14 krajů České republiky.



SERVIND PROHNAL TURBO LEGENDY SVÝM KALENDÁŘEMÍ

Turbodmychadla v autech nejsou v dnešní době vlastně ničím zvláštním. Turbo dnes najdete v každém dieselu a u kdejakého zážehového tříválce. Zde ale má jejich uplatnění zcela jiný význam. Společnost Servind ve svém kalendáři pro rok 2026 představuje přeplované vozy, které historicky stojí za tím, že při vyslovení slova turbo se nejednomu z nás zatají dech a každý fanoušek motorismu si pod tímto pojmem představí neomezený záťah a nespoutanou dynamiku. Na starém kontinentu s turbem přišlo první v roce 1973 BMW 2002 Turbo. O rok později bylo turbo představeno v Porsche 911 Turbo. Díky těmto dvěma legendám se turbo stalo synonymem výkonu a rychlosti. Legendární turbo vozy pro tradiční kalendář, distribuovaný exklusivně zákazníkům a přátelům Servindu, nafotil v areálu sídla společnosti a postprodukčně rozpohyboval fotograf Martin Zeman.



KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY PRO ŘIDIČE ELEKTROMOBILŮ

Centrum kurzů bezpečné jízdy Polygon Most ve spolupráci se svým dlouholetým partnerem Volkswagen Financial Services jako první v České republice spouští ucelenou sérii kurzů bezpečné jízdy určených pro řidiče elektromobilů – od úplných začátečníků až po zkušené uživatele, kteří chtějí své řidičské dovednosti dále rozvíjet. Program kombinuje teoretickou část, zaměřenou na specifika elektrických vozidel a jejich provoz, s praktickým tréninkem na moderním polygonu, který simuluje reálné krizové situace. Program tvoří ucelenou cestu k nové mobilitě – od prvního seznámení s elektromobilem až po zvládnutí pokročilých jízdních technik. Kurzy jsou určeny jak pro veřejnost, tak pro firmy, které mají nebo plánují zařadit elektromobily do svého vozového parku. Termíny jsou v průběhu listopadu a prosince.



MEWA ZÍSKALA CENU SAP INNOVATION AWARD 2025

Společnost Mewa, poskytovatel textilních služeb, získala ocenění SAP Innovation Award 2025 v kategorii „Zákaznická zkušenost“ za vývoj inovativních servisních aplikací. Porota ocenila integrované řešení pro automatizaci tiketů, které zákazníkům umožňuje pohodlnější uživatelský zážitek. Vývoj a implementaci tohoto řešení realizovala společnost Mewa ve spolupráci s partnerem SAP firmou Sybit. Mewa každoročně zpracovává přes 200 000 požadavků od B2B zákazníků v Evropě. Jejich řešení prostřednictvím e-mailu nebo telefonu je časově i finančně náročné. Aby byly servisní procesy efektivnější a transparentnější, je digitální zákaznický portál mymewa.com neustále rozšiřován o nové samoobslužné funkce. Nejnovější inovace, kterou ocenila společnost SAP v Madridu, nabízí automatizovaný systém tiketů

pro servisní požadavky, jako jsou dodatečné objednávky, změny nebo přehled o stavu dodávek pracovních oděvů a utěrek v rámci komplexních služeb.



BEZPEČNOSTNÍ ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ FLIXBUSU NA OKRUHU V BRNĚ

Již druhé bezpečnostní školení na Masarykově okruhu v Brně uspořádala pro české, slovenské a maďarské řidiče zelených autobusů česká pobočka FlixBusu. Kromě teoretických přednášek získali s jednopatrovými autobusy značky Setra, Scania Irizar a Mercedes praktické zkušenosti s ovládáním vozidla v kluzkém smyku, nouzovým brzděním a vyzkoušet si mohou i náročný slalom mezi kužely. Šolení bylo zaměřeno na excelenci v oblasti poskytování bezpečnosti pro cestující dálkových autobusů a další účastníky silničního provozu. Společnost Flix zavedla řadu bezpečnostních opatření, jako jsou bezpečnostní školení pro zaměstnance a řidiče, dva řidiči na téměř všechny noční linky v rámci Evropy nebo moderní autobusový park, vybavený asistenčními systémy řízení nad rámec zákonných požadavků. Nejúčinnějším bezpečnostním opatřením ovšem jsou bezpečnostní pásy! Všechny evropské autobusy FlixBusu mají nainstalované bezpečnostní pásy, ale žádný výrobce zatím nemá řešení, jak kontrolovat, zda jsou použity. V Německu je jejich používání povinné.



Porota AutoBest testovala finalisty

Porota AutoBest testovala finalisty ankety Best Buy Car of Europe pro rok 2026 a představuje revoluční formát „AutoBest Conquest“.

Finalisty ceny AutoBest 2026 jsou BYD Dolphin Surf, Citroën C3 Aircross, Fiat Grande Panda, Ford Puma Gen-E, MG S5 EV a Renault 4 E-Tech electric. Těchto šest modelů soutěží o prestižní ocenění Best Buy Car of Europe (Nejlepší vůz ke koupi v Evropě) 2026, nejvlivnější ocenění pro cenově dostupné auto na evropském trhu. Porota AutoBest, složená z 32 nezávislých motoristických novinářů z 32 zemí, v nadcházejících týdnech odevzdá své hlasy. Podmínkou pro zařazení mezi hodnocené vozy je základní cena do 35 000 eur. Mezi finalisty jsou čtyři čisté elektromobily a dva vozy poskytující zákazníkům možnost volby mezi elektrickým a hybridním pohonem.

Po letech konzistentních úspěchů se porota AutoBest vrátila na konci listopadu do areálu ÖAMTC Driving

Center v Teesdorfu nedaleko Vídně, kde se uskutečnila závěrečný test. Porota zde důkladně vyhodnotila

všech šest finalistů na základě široké škály reálných zkoušek.

Závěrečný test probíhal podle tradičního, již osvědčeného formátu. Nejprve porotci vyzkoušeli všechny vozy v běžném provozu v okolí městečka Kottlingbrunn ve středním Rakousku. Poté představitelé výrobců vozů, které postoupily mezi finalisty, detailně představily své produkty z hlediska kritérií AutoBest a odpověděli na otázky porotců. Pro porotce, ale i zástupce automobilek je vždy



Jednání poroty AutoBest



BYD Dolphin Surf

zajímavé mít přímé srovnání rozdílných marketingových strategií.

Druhý den porotci s vozy absolvovali unikátní sérii náročných testů, při nichž byly vozy ve zcela bezpečných podmínkách vystaveny extrémním situacím, jež ale mohou skutečně nastat i v provozu. Testy ukázaly vynikající vlastnosti všech finalistů. I když u každého z nich se projevily určité slabší stránky, v žádném případě se nejednalo o závažný problém ohrožující bezpečnost.

V nadcházejících týdnech AutoBest také odhalí vítěze cen EcoBest, CompanyBest, ManBest, Design-

Best, SafetyBest, SmartBest, SportBest a TechnoBest, o nichž porotci hlasovali v Teesdorfu.

Historická změna: AutoBest poprvé otevírá hlasování veřejnosti

V rámci 25. ročníku představuje AutoBest nejvýznamnější transformaci ve své historii: klasický koncept AutoBest se vyvíjí do zbrusu nového AutoBest Conquest. Poprvé v historii se veřejnost aktivně zapojí do výběru Best Buy Car of Europe a tří nových

ocenění a bude hlasovat po boku profesionální poroty AutoBest.

Od ledna 2026 budou moci spotřebitelé v celé Evropě hlasovat online pro svého preferovaného finalistu. Veřejné hlasování potrvá do konce března 2026 a bude ukončeno živě během AutoBest Conquest Show.

Hlasy veřejnosti budou představovat 50 % konečného skóre, hlasy poroty budou představovat zbývajících 50 %. Vítězové budou určeni živě a vyhlášení během velké finálové show. Značky s modely mezi finalisty se proto vyzývají, aby aktivovaly své komunity a fanoušky k hlasování.



Ford Puma Gen-E



Citroën C3 Aircross



Fiat Grande Panda

AutoBest Conquest Show, která nahrazuje tradiční slavnostní předávání cen, představuje významný skok do moderního formátu zábavního vysílání – novinku v automobilovém světě. Během Conquest Show porota AutoBest na pódiu vyhlásí čtyři hlavní ceny:

Nejlepší uživatelský vůz Evropy – novinka

Nejlepší design vozu Evropy – novinka

Nejlepší cenově dostupný technologický balíček vozu Evropy – novinka
Best Buy Car of Europe 2026 (velké finále)

Více informací o AutoBest Conquest Show bude zveřejněno začátkem příštího roku.



Renault 4 E-Tech electric

O AutoBest

Organizace AutoBest, založená v roce 2001, představila revoluční koncept identifikace „nejlepšího vozu ke koupi“ na evropském trhu – modelu, který nabízí nejlepší hodnotu pro většinu evropských zákazníků. Každý vůz

je hodnocen prostřednictvím transparentního hlasovacího systému založeného na 13 kritériích, zahrnujících mj. cenu, servisní zázemí, dostupnost náhradních dílů, všestrannost, design a využití nových technologií.

Porota AutoBest zastupuje 32+1 evropských zemí (účast Ruska je i nadále pozastavena), což z ní činí největší nezávislou motoristickou porotu v Evropě i na celém světě co se týče zastoupených zemí. Porota AutoBest věnuje velkou pozornost úsilí automobilového průmyslu. Porota pečlivě sleduje investice, vytváření nových pracovních míst v automobilovém průmyslu, finanční investice do ekologických automobilů a technologií a podporu různých regionů Evropy. Pod drobnohledem poroty jsou také nové technologie v automobilech a konektivita.



MG S5 EV

Text: V. Rybecký (AutoBest)
Foto: AutoBest

AutoTablet.cz

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

Stručné, přehledné, čitelné i v telefonech.

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

Stejně jednoduše lze odběr e-magazínu odhlásit.



Petrol Summit nastínil problémy

Letošní ročník konference Petrol Summit se nesl především v duchu plánovaného zavedení emisních povolenek na dopravu a domácnosti EU ETS2.

1 6. ročník konference Petrol Summit se konal v konferenčním centru hotelu Olympik Artemis. Nosným tématem byla současná situace v petrolejářském průmyslu poznamenaná především zaváděním emisních povolenek pro dopravu a domácnosti ETS2, které se mají stát součástí české legislativy od roku 2027 respektive 2028.

Výkonný ředitel ČAPPO Jan Mikulec připomenul, že pohonné hmoty představují 114 miliard Kč, tedy 5,9 % příjmu státního rozpočtu. Také upozornil na přeregulovanost, která vede mj. k tomu, že například zelený vodík je v EU prakticky nevýrobitelný. Upozornil i na paradox, že zavedením ETS2 bude nejvíc postiženo používání LPG a na skutečnost, že předpis RED III počítá s rozšiřováním využití CNG, ovšem ve skutečnosti se jeho využívání v dopravě systematicky ruší.

Za ministerstvo průmyslu a obchodu, které nad akcí převzalo záštitu, vystoupil Petr Kříž ze sekce plynárenství a kapalných paliv. Věnoval se měnícím se evropské legislativě, která upravuje poměry energií v dopravě, a na chaos, který při tom panuje. Také připomenul, že po stránce kvality pohonných hmot patří Česká republika v rámci EU dlouhodobě mezi absolutně nejlepší, k čemuž

přispívá i vysoký počet každoročně odebíraných vzorků. Akademickou obec zastoupil profesor Jan Macek z ČVUT s analýzou přínosu elektromobilů pro snížení emisí v rámci jejich celého životního cyklu tzv. Life Cycle Assessment. Projekty čisté mobility vycházejí z toho, že účinnost elektromotoru je podstatně vyšší než u spalovacího motoru a pomíjí se skutečnost, že hybridní systémy mají díky rekupe- raci vyšší účinnost. Také se tvrdí, že elektrická energie z OZE je zadarmo. Neberou se v potaz náklady a emise při výrobě, ale hodnotí se až od

výstupu z nabíjecího místa. Jenže výroba akumulátorů je energeticky nesmírně náročná. Jisté podle Macka je, že přednosti elektrického pohonu se nakonec prosadí, ale s výhledem 50 let a víc. „Výsledky hodnocení kumulativních emisí ukazují, že odklad zákazu spalovacích motorů a zmírnění emisních požadavků na flotilový průměr jsou racionální, pokud nám jde opravdu o snížení emisí. Řešení by měli navrhnout odborníci v daném oboru, kteří nejsou závislí na grantech a ne referendum hlasováním široké „vědecké obce“ třeba o platnosti 2. zákona termodynamiky,“ uvedl na závěr profesor Jan Macek.

Štěpán Křeček, hlavní ekonom BH Securities a bývalý poradce premiéra Petra Fialy, podrobně rozebral emisní povolenky ze všech možných úhlů včetně dopadů na dopravu. Na jeho přednášku navázalo video poslance Evropského parlamentu Ondřeje Krutílků (ODS), který varoval proti odmítání EU ETS2 v podobě,



Professor Jan Macek

jakou dojednala vláda premiéra Fialy, jak o tom hovoří zástupci nově se formující české vlády, která vzniká na základě výsledků říjnových voleb.

Následná diskuze se Štěpánem Křečkem a předsedou SČS Ivanem Indráčkem na téma EU ETS2 přinesla zajímavé postřehy. Indráček prohlásil, že uváděná cena povolenek 45 eur je nesmysl, protože z tohoto projektu nebyli vyřazeni spekulanti a s povolenkami se už obchoduje, takže jejich cena je již nyní vyšší. Také upozornil, že snaha o zastropování jejich ceny je nelogická, protože jejich princip je založen na tlaku na snižování emisí omezováním jejich počtu a z toho vyplývajícím zvyšováním ceny.

Štěpán Křeček potvrdil, že cena povolenek se musí zvyšovat aby měly smysl a jejich dopad musí být velký, aby bylo možné splnit cíl EU dosáhnout zcela bezemisní ekonomiku do roku 2050. Buď se omezí stanovený cíl, nebo jejich cena musí skutečně bolet. EU ovšem nebere v potaz



Miroslav Stříbrský

bezpečnostní riziko, například co když je začne skupovat Čína? Vlády některých zemí si už začínají uvědomovat dopad povolenek na jejich ekonomiku, ale Evropský parlament v současném složení žádnou změnu nepřipustí.

Indráček připomenul souvislosti: „Likvidace výroby oceli v EU kvůli emisím a ceně energií znamená přechod na dovoz z Turecka, Indie a Číny, kde je výroba levnější, což znamená další zvýšení emisí kvůli dopravě. Ztráta velkých zakázek a zdražení energie působí ztrátu konkurenceschopnosti pro železnice a následně další odklon dopravy na silnice.“

„Evropský průmysl si velmi snadno nechal vnutit opatření poškozující evropskou ekonomiku a namísto toho se zaměřil na získávání dotací,“ dodal Křeček a Indráček ho doplnil: „My jako zástupci průmyslu jsme neviditelní proti environmentálním organizacím. Průmysl nedokáže proti zelené lobby nic prosadit. Naší nadějí snad je jen něco podobného, jako bylo hnutí Žlutých vest ve Francii.“

Miroslav Stříbrský, jednatel společnosti UNICODE a spolujednatel pořadajícího vydavatelství Petrolmedia, ve svém tradičně kritickém příspěvku zamyslel nad chmurnou současností a možná ještě chmurnější budoucností evropského automobilového průmyslu. Připomenul, že Evropa produkuje 6 % globálních emisí, takže i když se do roku 2050 dostane na nulu, tak jenom Indie do té doby zvýší své emise o víc než 6 %, takže je otázkou, jaký smysl mají opatření likvidující evropský průmysl. Dodal ještě: „Evropa se z původně vývozců stává importérem, přičemž v rámci automobilového průmyslu většinu dovozu představují akumulátory a elektronika. To vše nyní ještě zhorší zavedení cla na ocel.“



Štěpán Křeček a Ivan Indráček



Zemřel bývalý generální ředitel Renaultu Louis Schweitzer

Bývalý generální ředitel Renaultu Louis Schweitzer, architekt aliance automobilky s Nissanem, zemřel ve věku 83 let. Přinášíme rozhovor, který poskytl před několika týdny organizaci AutoBest.

Louis Schweitzer se narodil se v Ženevě a do skupiny Renault nastoupil v roce 1986 po úspěšné kariéře ve francouzské státní správě nejprve jako finanční ředitel, poté jako zástupce generálního ředitele, než se ujal nejvyššího postu v automobilce. Schweitzer byl předsedou představenstva a generálním ředitelem společnosti Renault v letech 1992 až 2005.

Pod Schweitzerovým vedením Renault zachránil zadlužený Nissan před téměř bankrotem a v roce 1999 získal kontrolní podíl v japonské automobilce. Do Tokia poslal manažera Renaultu Carlose Ghosna, aby Nissan oživil.

Schweitzer byl také architektem akvizice rumunské automobilky Dacia společností Renault v roce 1999 s cílem proměnit podceňova-

nou státní společnost ve spolehlivou nízkonákladovou značku.

Předseda představenstva Renaultu Jean-Dominique Senard Schweitzera označil ho za „vizionářského a odvážného vůdce, který přispěl k modernizaci a internacionalizaci automobilky.“

V roce 2024 organizace AutoBest uvedla Louise Schweitzera do Síně slávy automobilového průmyslu. Před několika týdny ještě poskytl presidentovi AutoBest exkluzivní rozhovor.

Dan Vardie, AutoBest: Pane Schweitzere, když se vrátíme o 26 let zpět, jako generální ředitel Renaultu jste analyzoval tehdejší situaci Nissanu, která byla z ekonomického hlediska naprosto katastrofální. Byl jste to vy, kdo jako generální ředitel Renaultu rozhodl o převzetí většinového podílu v Nissanu a byl jste to vy, kdo se rozhodl najít řešení. A ukázalo se, že Nissan byl velmi, velmi dobře oživený. Co jste tedy tehdy zjistil v Nissanu?

Louis Schweitzer: „Nejprve bych měl možná říct, proč jsme hledali Nissan. Renault v té době prosperoval a měl velmi dobrou pozici s dobrými modely. Ale byli jsme téměř výhradně evropským výrobcem automobilů, nebyli jsme přítomni na asijském trhu a nebyli jsme na americkém trhu. Můj tehdejší názor byl, že se chceme rozšířit na tyto dva trhy, protože v USA byl největší trh na světě a Asie byla trhem s největší budoucností. A k tomu jsme potřebovali partnerství. Podíval jsem se na asijské výrobce v Koreji a Japonsku, ale samozřejmě jsme nebyli tak bohatí, abychom si mohli dovolit koupit Toyotu nebo Hondu. Viděli jsme ale Nissan.“

Co bylo na Nissanu zajímavé? Nissan si nevedl dobře. Jeho vedení chtělo partnerství, které by mohlo přinést peníze, nové nápady a nové techniky řízení. Takže jsme s nimi zahájili jednání a udělali jsme si velmi důkladnou analýzu problémů Nissanu. Zjistili jsme, že továrny jsou dobré, dělníci produktivní, efektivní a produkují dobrou kvalitu a inženýři byli velmi schopní. Ale v managementu chyběla energie, a proto ceny klesaly, ztrácela se motivace a proto společnost upadala.

Takže můj názor byl, že Nissan je dobrá společnost s problémem v managementu. Nemůžete obrátit společnost, která je špatná a se špatnými pracovníky, v lepší, než ve skutečnosti je. Pokud je ale problém v managementu, lze dosáhnout obrát ve velmi krátkém čase. Poslal jsem do vedení Nissanu Carlose Ghosna s velmi malým týmem asi 30 lidí, což není moc na společnost s více než 100 000 zaměstnanci. A během prvních několika let se Carlosu Ghosnovi podařilo pozoruhodný obrát Nissanu. Jeho posláním, které jsem mu dal, bylo starat se o Nissan. Byl tam proto, aby Nissan uzdravil, ne aby dělal velké věci. Samozřejmě jsme se každý týden scházeli, abychom prodiskutovali, co dělá, a byl to obrovský úspěch. Takže obrát byl dosažen, Nissan se zlepšil a po několika letech se věci začaly dařit tak dobře, jak by měly.“



Proč podle vás došlo po úspěšném příběhu k propadu?

„Zaprvé, řekněme, že snaha o rozvoj synergií mezi Renaultem a Nissanem nebyla tak úspěšná, jak měla být. Inženýři samozřejmě velmi lpěli na svém obvyklém způsobu práce. Lidé z Nissanu se tedy nechtěli sblížit s lidmi z Renaultu a nemůžete sblížit Nissan s Renaultem aniž by Renault také šel vstříc k Nissanu.“

A zadruhé Carlos chtěl zůstat v čele Nissanu, což nebyl můj plán. Můj plán byl, že by měl být v čele skupiny a měl by jmenovat nového generálního ředitele Nissanu, kterého by lidé z Nissanu uznávali jako svého šéfa. Ale Carlos se rozhodl, že se stane generálním ředitelem společnosti. A to, myslím si, bylo nemožné. Myslím tím, že automobilka potřebuje mít šéfa, kterého uznává jako svého vůdce. Mít stejného šéfa pro dvě společnosti prostě nefunguje. Takže tu byl tento problém a Nissan si nevybudoval vedoucí tým složený z Japonců s trochou cizinců, a proto se věci nezačaly vyvíjet tak výrazně jako v jiných společnostech, jako jsou Honda nebo Toyota. Myslím, že časem Carlos, který úspěšně vše řídil s velmi praktickou politikou, se stále

méně zapojoval do každodenního řízení, a tak to také nefunguje.

A tak se Nissan a Renault místo toho, aby se sblížily a staly se jednou vedoucí skupinou, staly dvěma společnostmi v rámci jedné skupiny, které se spíš vzdalovaly místo aby spolupracovaly. A Nissan se kvůli absenci silného a oddaného vedoucího týmu vrátil k problémům, které jsem už znal a viděl v roce 1999, když jsme uzavřeli naši dohodu.

A pak samozřejmě nastala krize spojená s tím, co Carlos udělal, a která nebyla striktně spojena s řízením společnosti. A to vedlo ke krizi, kdy v Nissanu nebyl nikdo, kdo by byl připraven převzít jeho vedení. A pevně věřím, že v automobilce můžete mít různé techniky řízení, ale nikdy jsem neviděl špatně řízenou automobilku, která by byla úspěšná. Vždycky jsem viděl firmy, které mají dobré inženýry, dobře pracují, mají dobré obchodní týmy, ale uspěly jen když byly dobře řízené.

A tak tato krize v managementu v Nissanu pokračovala. Mezi vrcholovým managementem Nissanu neexistovaly žádné neshody, a přesto se věci začaly rozpadat. Tento příklad můžete vidět v Nissanu, ale najdete i příklady jiných společností: GM



v jednom období před současným vedením, což je pozoruhodný management, Ford v jiných obdobích. Nebudu zmiňovat všechny firmy, které měly těžké časy a nebyl tam nikdo, kdo by firmu obrátil naruby a dal jí nové sebevědomí.“

Po neúspěšných jednáních o fúzi s Hondou zbývá Nissanu jen velmi málo možností, jak se postavit do budoucnosti. Může ještě uspět?

„Pamatuji si, že v roce 1999 byli lidé naprosto přesvědčeni, že Nissan je odsouzen k záhubě a že se mu nepodaří společnost a značku oživit. Fakta však dokázala opak. Věřím, že technické dohody a spolupráce jsou nezbytné, protože automobilový průmysl kvůli čínskému trhu, který byl pro japonské společnosti obrovským zdrojem zisků, už není tím, čím býval. Čínští výrobci se stali velmi dobrými výrobci automobilů, takže svět je složitější.“

Spolupráce? Jistě, ale fúzi se obávám. Fúze je obtížné úspěšně uřídit, protože každá automobilka má vlastní velmi silnou osobnost. Nevěřím ve fúze rovnocenných firem.

V celém svém životě jsem žádnou neviděl. A společnost, která ztratí svou osobnost, ztratí motivaci, ztratí hrdost. Podle mého názoru je to velký problém.

Takže patří k těm, kteří věří, že si společnost může řídit svůj osud. Jeden příklad jsme viděli u Renaultu. Ve vzdálené minulosti, když jsem do Renaultu nastoupil, to bylo v 80. letech, všichni mi říkali: Proč jdete do této firmy? Vždyť tahle firma zanikne! Mysleli si, že zanikne před koncem 80. let. No, takto se to nevyvíjelo. Takže věřím, že úspěch je možný.“

Můžete se vyjádřit k situaci, kdy Carlos Tavares vedl novou společnost Stellantis a pak náhle odešel? Co si o tom myslíte, když říkáte, že taková fúze nikdy nebude fungovat?

„Mám rád Carlose Tavarese a respektuji ho. Je mimořádný, je to automobilový guru a má mimořádnou vitalitu. Co bych řekl o Stellantisu? Je to složitá společnost složená z různých firem, z nichž některé nejsou tak kvalitní jako jiné. Tavares je skvělý člověk, který vše dokáže obrátit k lepšímu. Pravděpodobně si stanovil

příliš ambiciózní cíle v oblasti provozních marží, které nebyly dlouhodobě udržitelné. Myslím tím, že to nejde. Automobilový průmysl je složitý podnikání a pokud chcete neustále růst, tak to nefunguje. A s dvouciferným růstem – 12 % až 14 % – tak jsou lidé unavení. Nemohou udržet služby a dlouhodobé řízení se liší od řešení okamžité situace. Musíte být schopni řídit energii společnosti jiným způsobem. Nemůžete běžet 100 metrů jako maraton, je to jiný styl řízení. Víte, že když chcete něco rychle změnit, možná byste neměli příliš naslouchat lidem. Pokud ale chcete něco řídit dlouhodobě, na 10 – 15 let, tak musíte naslouchat. Je to jiný styl řízení.“

Opět se šíří úvahy o spojení Stellantisu a Renaultu. Myslíte si, že je to možné a že by to mohlo fungovat?

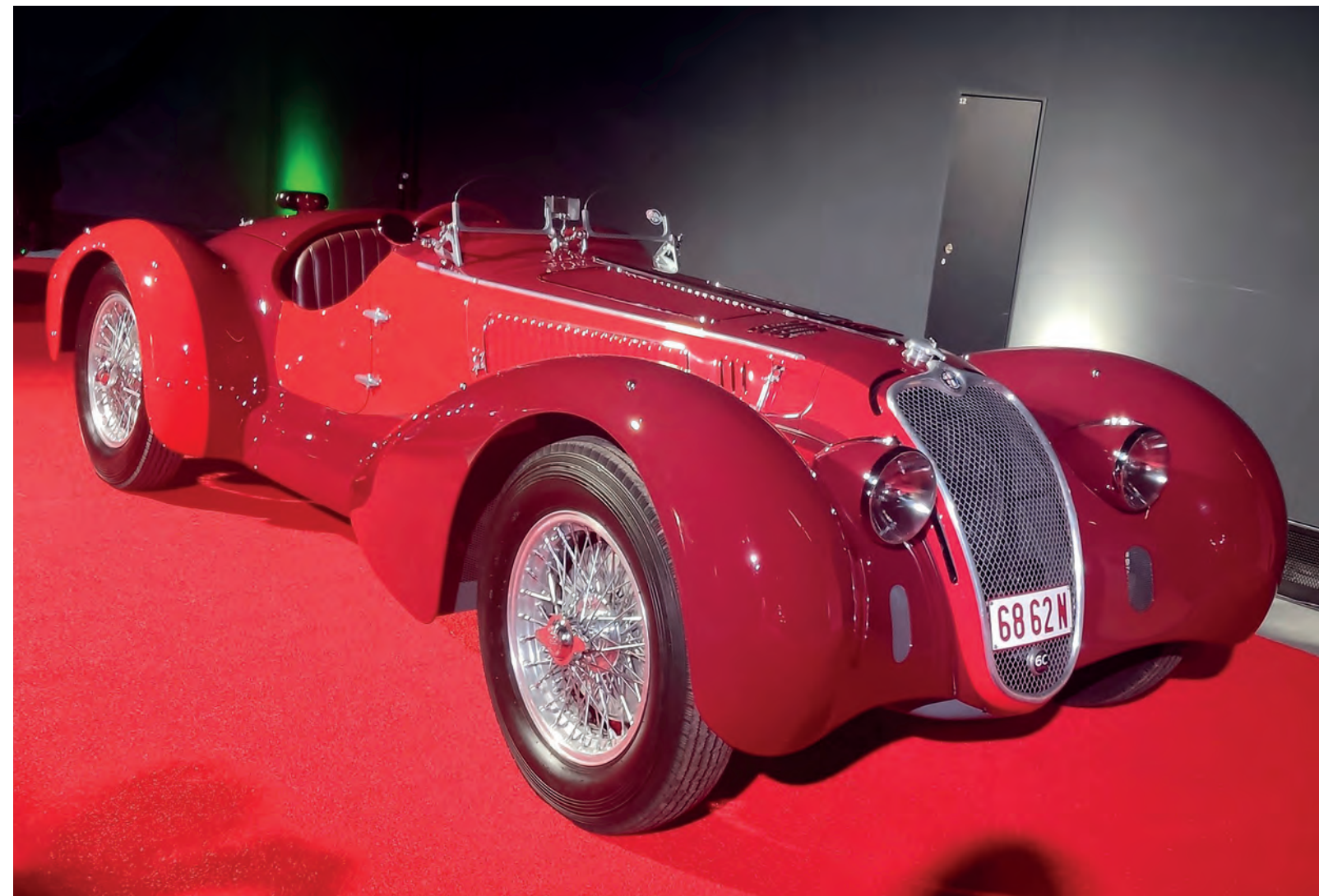
„Víte, v 90. letech chtěl Fiat fúzi s Renaultem a požádali mě, abych vedl společnost, která by se sloučila. Já jsem se rozhodl proti tomu, protože komplementarita mezi těmito dvěma společnostmi nebyla dobrá. Prodávali jsme zákazníkům se stejným příjmem, stejnému typu spotřebitelů. Takže bychom se příliš překrývali a přesně to se stalo při fúzi mezi Peugeotem a Citroënem. Proto by fúze mezi Renaultem a Stellantisem nebyla úspěšná, protože by se vzájemně překrývali. Myslím, že to nebyl dobrý nápad a pořád to dobrý nápad není, takže bych to nedoporučoval.“

Mnohokrát děkujeme. Bylo nám velkým potěšením a děkujeme vám za váš pohled na několik témat.

Text: Vladimír Rybecký
(AutoBest)
Foto: AutoBest

Oldtimer *revue*

PRŮVODCE PRO ZNALCE A MILOVNÍKY HISTORICKÝCH VOZIDEL



Unikátní průvodce přináší rozmanitou škálu témat strukturovanou do kategorií:

PŘÍBĚHY
PROFESIONÁLOVÉ
PŘEHLED AKCÍ
VELETRHY
AUKČNÍ DOMY

oldtimermagazin.cz



KLUBY
MUZEA
MODELY
ODBORNÍCI
POJIŠTĚNÍ

motorpress.cz

Prague Car Festival opět nadchl bohatým programem

Rekordních 42 247 návštěvníků 14. ročníku veletrhu Prague Car Festival zaplnilo výstaviště PVA Expo Praha v Letňanech. Tradiční podzimní motoristická akce zaznamenala v kvalitě organizace i obsahu další posun, což veřejnost jednoznačně ocenila.

V osmi výstavních halách a venkovních plochách bylo během soboty i neděle k vidění 1150 jedinečných exponátů. tisíce lidí. S novým ročníkem veletrhu přinesli pořadatelé jeho rozšíření nejen ve velikosti výstavní plochy, ale především v obsahu jednotlivých výstav, sekcí a expozic. To vše nakonec přispělo k rekordní návštěvě 42 247 lidí (meziroční nárůst +2,5 %) vozidel. Stejně jako v loňském roce vsadil organizační tým na tři základní pilíře – od historická vozidla, motorsport a tuning, které doplnily další sekce včetně současných automobilů.

Termín jubilejního 15. ročníku veletrhu Prague Car Festival byl



Výstava Spies Hecker Classic Expo potěšila fanoušky historie automobilismu. K vidění zde byly historické automobily a motocykly od elegantních předválečných kousků až po youngtimery z 90. let. Tradiční československé značky po boku světových automobilových ikon minulého století získaly velký obdiv návštěvníků. Expozici doplnila v sobotu tradiční aukce unikátních historických vozů a motocyklů. Mimořádnou pozornost si vysloužil vzácný francouzský automobil Cottereau z roku 1898. Zájem budil také aerodynamický závodní speciál Praga Super Piccolo z roku 1934 nebo sportovní automobil Pohl-Škoda 1200 Supersport z roku 1958. Hvězdou výstavy byl vůz Hispano Suiza J12 z roku 1934 se zážehovým dvanáctiválcem 9,5 l a o výkonu 200 k, jehož bylo vyrobeno jen devět kusů, s vystavenou karosérií firmy Million Guiet pouze jeden.

Výstava Orlen Oil Racing Expo s novým titulárním partnerem představila přes stovku závodních vozů a motocyklů z většiny sportovních disciplín. Prim hrály významné české týmy Janík Motorsport, Šenkýř Motorsport či Komvet Racing. Jedenáctý titul v rally na výstavě oslavil Jan Kopecký s vozem Škoda Fabia RS Rally2. Novinku pro evropské závody do vrchu v roce 2026 monopost Nova

stanoven na 31. října až 1. listopadu 2026.

Výstava Eibach Tuning Expo, která před mnoha lety dala základ dnešní podobě veletrhu, ukázala to nejlepší ze světa profesionálního evropského tuningu. Nechyběly ani prezentace úpravářských firem, expozice z oblasti náhradních dílů, nářadí a autoopravárenství či představení detailingu a péče o automobily. Titulem Best of Show byl v silné konkurenci oceněn unikátní vůz Mercurius GTC rakouského umělce Knuda Tirocha ze studia Hotrod Hangar. Druhé místo získal Sebastian Bialek vystavující Volkswagen Transporter T3 a bronz si odvezl Alessandro Frescura prezentující své Audi TT.





cing. Návštěvníky zaujaly vozy Ligier-Toyota JS P325 LMP3 týmu Bretton Racing, Aston Martin Vantage GT4, dakarská Toyota Hilux GR V8, Audi R8 LMS Ultra GT3, Norma M20 FC, KTM

X-Bow GTX, Lamborghini Huracán, Praga R1T, McLaren F1 Evo a mnohé další. Příležitostí čtyřicátého výročí startu první české posádky v Rallye Dakar byl původní kamion LIAZ.

Letošní veletrh Prague Car Festival znovu ozdobila mezi návštěvníky nejatraktivnější sekce Pirelli Auto Exclusive s prezentací unikátních sportovních vozů. Vedle dvojice vozů značky Bugatti – Veyronu a Chironu – z garáží dlouholetého podporovatele veletrhu Richarda Chlada se mohli návštěvníci těšit také z vozů Ferrari, Corvette C8, AMG Mercedes-Benz, ale i českého speciálu Praga Bohema.

Poprvé se zde ve větším počtu prezentovaly nové čínské automobilové značky na českém trhu BAIC, SWM a Omoda. S největší expozicí přijela do Prahy společnost Agrotec Group, která nabídla návštěvníkům několik novinek od italského výrobce DR Automobiles. Výstavní premiéru zažil také nový Dodge Charger na stánku firmy Tucar.

Text: Vladimír Rybecký podle podkladů Prague Car Festivalu
Foto: Vladimír Rybecký a PCF



Valeo

SILENCIOTM
THE ORIGINAL



**O.E. QUALITY
FOR PROFESSIONALS**



**SILENCIO,
THE ORIGINAL**

Complete O.E. solutions:
AquaBlade™, Flat Blade,
Hybrid, Conventional and
Rear fitting all vehicles*.



**ENHANCED
VISIBILITY**

High quality rubbers
ensure excellent wiping
over time.



**INSTANT
FITTING**

We help workshops to
increase service efficiency
with easy & secure
mounting.

valeoservice.com



„To, co
dělají, dělají
perfektně.”

Mewa. Pracovní oděvy s kompletním servisem.

Zjistěte více na mewa.cz/kompletni-servis