únor 2023

Autoservis & mobilita

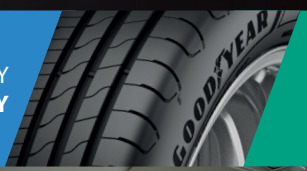
www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

Akumulátory až na nulu

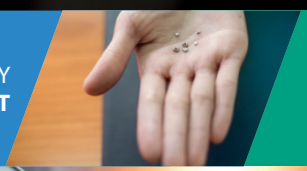
Velký test elektromobilů EcoBest Challenge

PNEUMATIKY
PRO KOMPAKTY



PORUCHY
STATISTIKY AVD

SENZORY
PRO BEZPEČNOST



V Praze učí auta jezdit bez řidiče

Pokračuje boj o data z aut

9 772695 044003 02

Autoservis & mobilita

AUTOSERVIS & MOBILITA
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

www.autoservismagazin.cz

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

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

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

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

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

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

MK 60414/2020 OMA
ISSN 2695-0448

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

Cesta k zákazu spalovacích motorů

Schválení dohody o zákazu prodeje osobních automobilů a dodávek v Evropské unii od roku 2035 zvedlo velkou vlnu emocí. Nechybělo ani odsuzování europoslanců, kteří návrh schválili (aniž by se kdokoliv zajímal o ty, kteří se hlasování vyhnuli, třebaže také oni k výsledku významnou měrou přispěli). Opakovaná tvrdá kritika byrokratů *„Eurosajuzu z Bruselu“*, kteří nám opět nařizují další nesmysl, ovšem má dva aspekty, na něž se rádo zapomíná.

Zrod zákonů, jako je zákaz spalovacích motorů, má přesně stanovený postup. Na formulování jejich textu sice mají stále větší vliv nevládní organizace, jichž v Bruselu působí desítky, nicméně opakovaně se k němu vyjadřují i vlády jednotlivých zemí. Konečnou podobu zákazu musely schválit představitelé vlád všech členských zemí, přičemž v tomto případě se na schválení významnou měrou podílela česká vláda.

Na konci října loňského roku byla po dvou letech jednání navzdory ostré kritice ze strany automobilového průmyslu a varování mnoha vědců uzavřena dohoda mezi Evropským parlamentem, zastupovaným nizozemským europoslancem z centristické frakce Renew Janem Huitemou (ten po vystudování živočišné výroby rovnou nastoupil do Evropského parlamentu), a Radou EU, když vlády evropských zemí zastupovala česká vláda v pozici v té době předsedající země. Český ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela výsledek pochválil: *„Tato dohoda připraví půdu pro moderní a konkurenceschopný automobilový průmysl v EU.“*

Hlasování v Evropském parlamentu už má být jen formálním stvrzením dřív dojednaného textu. Přesto v tomto případě nebyl výsledek zdaleka jednoznačný a pokud by velká část z těch, kteří se hlasování zdrželi nebo se jej nezúčastnili, hlasovala proti dohodě, mohl být dokonce opačný.

Je proto značně pokrytecké, když se nyní ministři mnoha zemí ozývají proti zákazu, který před několika měsíci jednohlasně schválily jejich vlastní vlády. Neméně zbytečné je i odsuzování poslanců, kteří hlasovali pro dohodu. Je třeba si připomenout, že hlasovali ve shodě s tím, jak se vyjadřovali už dřív, a že byli zvoleni v demokratických volbách. Je potřeba na to myslet při příštích volbách do Evropského parlamentu a uchazečům o místo europoslance dávat ty správné otázky. Pak se odpovědně rozhodnout – a především jít k volbám.

Nebo se musíme smířit s tím, že skutečně většina občanů touží po Evropě bez aut a automobilového průmyslu.

Vladimír Rybecký,
šéfredaktor

/ AKTUALITY

4 Stalo se...

6 Návrh Euro 7/VII je technicky i časově nereálný

8 Komentáře k návrhu standardu Euro 7/VII

10 Nová auta od roku 2035 bez emisí CO_2

12 Uvolněte ruční brzdu!

14 Akumulátory v EU mají být nejekologičtější na světě

16 Ochrana průmyslových vzorů a doložka o opravách

16 Žaloba proti přemrštěným cenám

18 Letos devět veletrhů Automechanika

/ AUTOSERVIS + AFTERMARKET

20 Stalo se...

22 Příručka k čisticím utěrkám Mewa: Ne všechny čisticí utěrky jsou stejné

24 Ocenění pro dvouhmotový setrvačník Valeo

26 Goodyear obohacuje nabídku pneumatik pro malé vozy

27 Kooperativa vloni klientům vyplatila přes 25 miliard Kč

28 Oprava autoelektroniky: Chytrá alternativa

30 Zvedací zařízení BJ-05 pro vyvažovačky

31 Pneuservisní startovací sada FERDUS nově i nákladní

32 Oblíbenost barev

34 Alcar představuje novinky od značek AEZ a DOTZ

36 QWP nově nabízí např. startéry a alternátory

38 Statistika poruch AvD

/ AUTODOPRAVA

40 Stalo se...

42 Ford s E-Transitem začíná novou éru

44 4Trans poskytuje autodopravcům unikátní služby

46 Od roku 2030 všechny nové městské autobusy bezemisní

/ CESTY MOBILITY

48 Stalo se...

50 Nový ročník testu elektromobilů EcoBest Challenge

56 Dekarbonizace dopravy je možná jen jejím omezováním

/ TECHNICKÉ INOVACE

58 Stalo se...

60 Pony.ai a Baidu testují v Pekingu robotaxi

62 Senzory Bosch pro bezpečnější a pohodlnější život

/ REPORTÁŽE

64 Stalo se...

66 AutoBest 2023: vítězem Renault Austral

70 Proběhl 14. ročník konference Petrol Summit

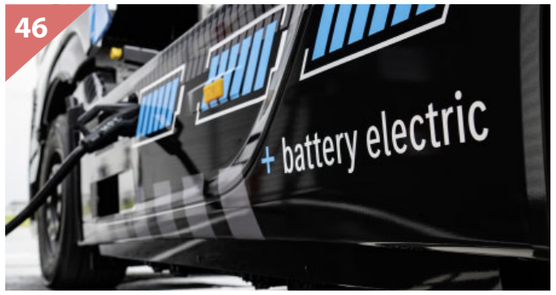
72 Rozšíření vývojového centra Valeo v Praze

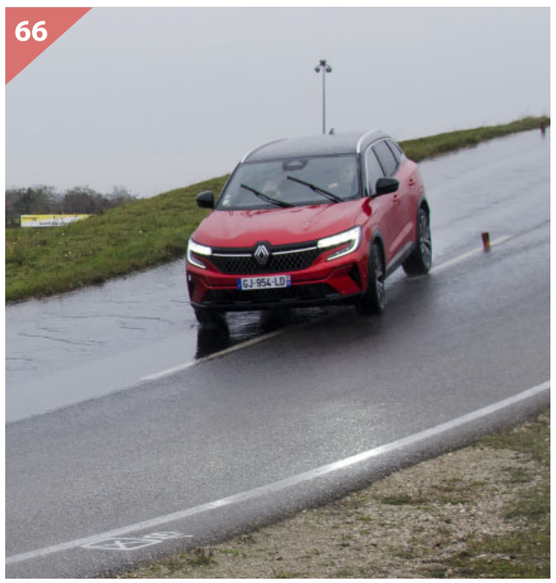
74 Škoda Auto ČR hodnotila rok 2022

76 Rozporuplný rok pro Porsche ČR

78 Skupina Renault: úspěch na hranici možného

80 Honda Civic e:HEV přesvědčivě vyhrála anketu Auto roku v ČR

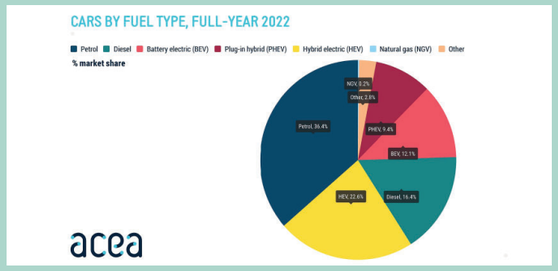




Stalo se...

DRUHY PALIV U NOVÝCH AUTOMOBILŮ V EU

Přestože se trh s novými automobily v EU od srpna do prosince 2022 zlepšil, kumulativní počet registrací nových vozidel dosáhl jen 9,26 milionu, což byla nejnižší úroveň od roku 1993. Registrace nových elektromobilů (BEV) ovšem nadále rostly, takže jejich podíl se meziročně zvýšil o 3,0 % na 12,1 % (1,12 milionu BEV). Silný rok to byl také pro automobily s hybridním pohonem (HEV), které dosáhly tržní podíl 22,6 % (2,09 milionu vozidel a nárůst o 8,6 %). Prodej plug-in hybridních vozů (PHEV) vzrostl jen o 1,2 %. Vozy se zážehovými motory na benzin a vznětovými na naftu nadále ztrácely, dohromady však stále tvořily více než polovinu prodeje nových aut v EU. Celoroční registrace vozů s motory na naftu klesly o 19,7 % na 1,5 milionu kusů s tržním podílem 16,4 %. V posledním čtvrtletí vozidla s alternativním pohonem (APV) poprvé představovala víc než polovinu (53,1 %) trhu.



KIA OCENILA NEJLEPŠÍ DEALERY V ČESKÉ REPUBLICE

Společnost Kia Czech vyhlásila během Výročního setkání dealerů Kia 2023 výsledky cen Kia Dealer Awards 2022 udělované nejlepším dealerům Kia v České republice za rok 2022. Ocenění se rozdávaly v kategoriích Nejlepší prodejce, Nejlepší servis, Kia Finance, Nejlepší inovace a Nejlepší dealer. Během slavnostního večera obdrželi zvláštní poděkování také tři obchodní partneři za 20 let partnerství se značkou Kia. Letošní udílení cen Kia Dealer Awards 2022 opanovala kutnohorská společnost UNIKOM, která získala prvenství v kategorii Nejlepší prodejce a dvě třetí místa v kategoriích Nejlepší inovace a Kia Finance. Díky tomu si odnesla hlavní cenu Nejlepší dealer Kia za rok 2022. Stejné ocenění získala již v loňském roce. Vynikající výsledek zaznamenala také společnost Auto Hlaváček, která jako první dealer Kia v České republice obdržela ocenění European Kia Dealer of the Year 2023, jež uděluje přímo globální centrála značky Kia sídlící v Soulu za příkladnou spolupráci ve všech oblastech a je uvedením vítězného dealera do pomyslné síně slávy.

AUTOPALACE OJETÉ VOZY V CENTRU POP AIRPORT S

Skupina AutoPalace spustila provoz nové pobočky pro zánovní a ojeté vozy v prostorách pražského obchodního a zábavního centra POP Airport nedaleko letiště Václava Havla a pobočky AutoPalace v Tuchoměřicích. Prodejní prostor s plochou pro až 400 ojetých vozů je částečně zastřešený. V první fázi se vedení nové pobočky zaměřuje na maximalizaci skladových zásob s cílem nabídnout vozy v různém cenovém rozmezí. Hlavním zdrojem budou prověřené ojeté vozy z pobočky AutoPalace a vozy vykoupené od stávajících zákazníků na protiúčet. Druhá fáze tohoto projektu s termínem dokončení v prvním čtvrtletí roku 2023 nabídne zájemcům o prověřené zánovní nebo ojeté vozy všech segmentů plnohodnotné komfortní zázemí včetně klientské zóny. O maximální spokojenost zákazníků se zde bude starat tým šesti prodejců, čtyř výkupních techniků a dvou specialistů pro finanční služby. Společně by měli v roce 2023 zobchodovat až 2000 zánovních či ojetých vozů.

CUPRA OTVÍRÁ PRVNÍ SHOWROOM CUPRA GARAGE V ČR

Cupra otevřela první exkluzivní showroom Cupra Garage v České republice, který se nachází v areálu autorizovaného prodejce Auto Dolanský v Lípě u Zlína. První showroom Cupra Garage v České republice je součástí ambiciózního prodejního plánu, k jejichž uskutečnění přispěje rozšíření globální sítě Cupra Masterů a showroomů Cupra Garage na dvojnásobek. Showroom Cupra Garage v Lípě u Zlína je navržen tak, aby ztělesňoval identitu značky Cupra a její hodnoty: jedinečnost, sofistikovanost a sportovní výkony. *„Mám velkou radost, že i v České republice můžeme již našim klientům nabídnout exkluzivní zákaznické zážitky v jedinečně pojatém showroomu Cupra Garage. Našemu autorizovanému prodejci Auto Dolanský v Lípě u Zlína patří velké uznání za perfektní realizaci našeho nekonvenčního konceptu, který je na českém trhu opravdu unikátní. Cesta k tomu, jak zažít značku Cupra naplno začíná zde,“* řekl Aleš Novák, ředitel značky Cupra pro Českou republiku.

SILNIČNÍ DOPRAVCI HLÁSÍ VÝRAZNÝ ÚBYTEK ZAKÁZEK

Pouze 32 % dopravců v mezinárodní kamionové dopravě vidí zakázky na půl roku dopředu optimisticky. To je méně než polovina ve srovnání s koncem ledna loňského roku. Ve vnitrostátním provozu má pozitivní výhled jen 28 % dopravců. Generální tajemník Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia Vojtěch Hromíř k tomu říká: *„Naši členové hlásí velký propad zakázek. Pokles je u některých zákazníků v desítkách procent. Klesají objemy přepravovaných surovin, dílů a polotovarů pro výrobu, spotřebního zboží i potravin. Automobilky oznamují odstávky výroby, a to znamená pokles přeprav v automotivu. Veliký pokles optimismu jsme zaznamenali už na konci října, ale teď je to ještě horší. A silniční doprava je jasný indikátor pro ekonomiku. Na straně zákazníků je vidět velká nejistota a už se do objednávek propisuje nižší poptávka. Možná vždy neklesají tak tržby, ale zvýšené ceny a vysoká inflace zakrývají nízké objemy přepravovaného zboží.“* Poměrně dobře u silničních dopravců dopadly výsledky hospodaření ve čtvrtém čtvrtletí loňského roku: 65 % dopravců v mezinárodní dopravě dosáhlo z dopravní činnosti zisk, ale ve vnitrostátní dopravě to bylo jen 54 %. Mnoho firem využívá i další zdroje, jako jsou spediční činnost, opravárenství, logistika nebo prodej pohonných hmot, protože jen z dopravy by nemohly dlouhodobě fungovat.

GLOBAL ASSISTANCE POSKYTNE ASISTENCI PRO RENAULT ČR

Novým poskytovatelem asistenčních služeb pro Renault Česká republika se stala společnost Global Assistance. Renault Česká republika vypsal otevřené výběrové řízení a hledal silnou a profesionální společnost, které by mohla tak důležitou službu svěřit. *„Tu jsme nalezli ve společnosti Global Assistance a v minulých měsících jsme udělali maximum, abychom Global Assistance integrovali do svých systémů a připravili hladký start nové etapy v poskytování komplexních služeb našim klientům,“* shrnul výsledek výběrového řízení Zdeněk Grunt, generální ředitel společnosti Renault Česká republika. Global Assistance bude poskytovat své služby pro všechna vozidla uváděná na trh společností Renault ČR. Jde o značky Renault, Dacia i Alpine.

Návrh Euro 7/VII je technicky i časově nereálný

Po mnoha odkladech byl v listopadu zveřejněn návrh normy Euro 7, což má být poslední emisní standard pro auta na benzin a naftu před přechodem na vozidla s nulovými emisemi v roce 2035. Výrobci osobních automobilů mají mít po vydání prováděcích nařízení jen šest měsíců k jejich aplikaci a schválení nových modelů, než norma začne platit pro všechna prodávaná vozidla.

Evropská komise ohlásila přípravu normy Euro 7/VII v roce 2019. Předložení návrhu však bylo opakovaně odkládáno a zveřejněn byl až v listopadu 2022. Datum vstupu v účinnost této normy pro osobní automobily ale zůstalo nezměněné 1. 7. 2025. Přitom tento termín nově platí pro všechna vozidla uváděná na trh, tzn. nejen na nově schvalované modely, jako předchozí normy. Euro VII pro nákladní automobily a autobusy má vstoupit v platnost od července 2027. Státy EU a Evropský parlament musí návrh ještě schválit.

Norma Euro 7/VII má zajistit snížení emisí oxidů dusíku z automobilů do roku 2035 o 35 % a z autobusů a nákladních vozidel o 56 %. Osobní vozy se vznětovými motory by měly mít povoleno vypouštět 60 namísto 80 mg NO_x/km, u zážehových motorů se tento limit nezmění. V budoucnu by se určité hodnoty neměly překračovat ani při teplotě do 45 °C, tedy o 7 °C vyšší než dosud. Osobní a dodávkové automobily budou muset splňovat pravidla Euro 7 po dvakrát delší dobu, než tomu bylo v případě Euro 6, tedy 10 let a 200 000 km. Vozidla musí používat senzory pro měření emisí po celou dobu životnosti vozidla a řidiči musí být upozorněni na to, že jejich vozidlo porušuje emisní normy.

Normy poprvé vytvářejí podmínky i k omezení emisí částic z brzd a pneumatik. Zatímco norma pro sledování emisí z brzd už je k dispozici a částice brzd z automobilů se sníží o 27 %, v současné době neexistuje žádná metodika pro měření vylučování mikroplastů z pneumatik.

Podle Komise lze nové normy splnit pomocí již dostupných technologií, takže si nové normy vyžádají nárůst ceny nového osobního nebo dodávkového automobilu jen o 0,6 %, u nákladních vozidel a autobusů o 3,1 %.

Časová nereálnost plnění je dána zmocněním Evropské komise vydávat prováděcí akty. Navrhovaná znění ustanovení jsou neurčitá a nelze jednoznačně dovodit, jaká bude právní úprava v prováděcích aktech, ač mají být vydány teprve do konce roku 2024. Proto není v silách automobilek ani států se včas na plnění normy připravit.

Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP k navrhované normě uvedlo:

- krátké datum vstupu v účinnost neposkytuje fakticky čas na vývoj a adaptaci výroby,
- vyžadované masivní investice budou využitelné jen pro relativně krátké časové období a omezený počet vozidel, přitom výrazně omezí dostupné zdroje pro vývoj a výrobu bezemisních vozidel,
- povede k zásadnímu omezení nabídky dostupných menších vozidel a růstu nákladů na osobní silniční dopravu,
- při neexistenci systémové podpory obnovy vozového parku bude podíl emisí z provozu vozidel splňujících normy starší než Euro 7/VII, dlouhodobě výrazně převyšovat emise z nových vozidel.

Zpřísnění emisních limitů Euro VII pro nákladní vozy a autobusy je technicky téměř neproveditelné. Nové limity oxidů dusíku jsou na hranici měřitelnosti za použití dostupné měřící techniky. Podobná situace je i u nově měřených emisí oxidu dusného, formaldehydu a čpavku, kde ani neexistuje metodologie, která by tato měření definovala.

Požadavek sledování emisí v reálném čase vyžaduje instalace senzorů, které budou on-line monitorovat stanovené polutanty emisí, nebo výpočetním modelem. Některé takovéto senzory pro použití ve voze přitom v současné době nejsou k dispozici na trhu.

Navržený záměr znemožnit nastartování vozu po 1000 km od rozpoznání závady (a rozsvícení MIL) povede k pokusům hackerů o softwarové překonání tohoto mechanismu, což si bude žádat dodatečný vývoj ze strany výrobců vozidel.

„Legislativa Euro 7/VII pravděpodobně nebude připravena dřív než v polovině roku 2024, zejména s ohledem na dlouhý seznam dodatečných testů. Navrhovaná data implementace – červenec 2025 pro osobní automobily a dodávky a červenec 2027 pro nákladní vozidla – jsou vzhledem k obrovskému počtu modelů a variant, které je třeba do té doby vyvinout, zkonstruovat, otestovat a typově schválit, zcela nereálná,“ varuje Asociace evropských výrobců automobilů ACEA.

Text: **Vladimír Rybecký podle podkladů EP, ACEA a AutoSAP**
Grafika: **TÜV SÜD Czech**

EURO 7/VII – návrh Komise

- Platnost
  - od 1.7.2025 pro všechna nově registrovaná lehká vozidla
  - od 1.7.2027 pro všechna nově registrovaná těžká vozidla
  - Přechodná ustanovení pro schválení nových typů nejsou uvedena
- Snížení většiny emisních limitů
- Sloučení limitů pro zážehové a vznětové motory
- Všechny limitní hodnoty musejí být dosaženy nejen v laboratoři, ale i v reálném provozu (RDE)
- Měření v laboratoři bude stále probíhat, m.j. kvůli spotřebě paliva (emisím CO_2) nebo homologaci motoru jako komponentu
- Stanoveny normální jízdní podmínky a rozšířené jízdní podmínky (hodnoty emisí mohou být vyděleny koeficientem 1,6 resp. 2)
- Výrobce musí zaručit životnost motoru a emisních systémů po 200 tis km / 10 let až 875 000 km / 15 let
- Požadavky na OBM (on-board monitoring): trvalé monitorování emisních parametrů a provozu
- Některé emisně relevantní zkoušky nahrazeny deklarací výrobce
- Měření částic z brzd a otěru pneumatik
- Požadavky na životnost baterie

EURO 7 – návrh Komise – lehká vozidla

- Nová škodlivina: NH_3
- Limity škodlivin definovány i pro jízdy na krátké vzdálenosti do 10 km.
- Rozšířené okrajové podmínky: -10° C, do 1800 m n. m., do 160 km/h, tažení přívěsu, střešní box,…
- Snížení limitů pro odpařování uhlovodíků z palivového systému (EVAP)
- Limity pro otěr z brzd stanoveny na 7 mg PM_{10} na jízdní cyklus (4,5h WLTP, 303 zabrzdění), od r. 2035 pak 3 mg PM_{10}
- Limity pro otěr z pneumatik nestanoveny
- Návrh limitů škodlivin (WLTP i RDE):
  - Úlevy pro těžší vozidla kat. N1

Pollutant emissions	M_1, N_1 vehicles	Only for N_1 vehicles with power to mass ratio[1] less than 35 kW/t	Emission budget for all trips less than 10 km for M_1, N_1 vehicles	Emission budget for all trips less than 10 km only for N_1 vehicles with power to mass ratio less than 35 kW/t
	per km	*per km*	*per trip*	*per trip*
NO_x in mg	60	75	600	750
PM in mg	4.5	4.5	45	45
PN_{10} in #	6×10^{11}	6×10^{11}	6×10^{12}	6×10^{12}
CO in mg	500	630	5000	6300
THC in mg	100	130	1000	1300
NMHC in mg	68	90	680	900
NH_3 in mg	20	20	200	200

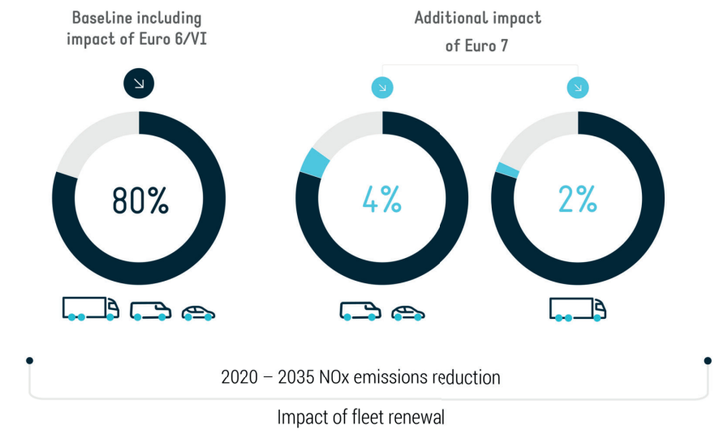
Dopady EURO 7/VII

- Snížení emisní stopy nových vozidel, která budou v provozu dalších 20-30 let
- Zvýšení ceny vozidel

	Odhady Komise	Odhady výrobců
Lehká vozidla	300 EUR	1 000 EUR a více
Těžká vozidla	2700 EUR	10 000 EUR a více

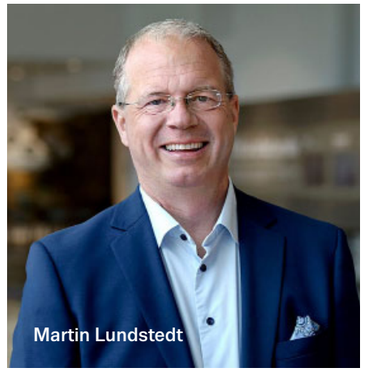
- Vyřazení malých vozidel z výrobního portfolia (cena, komplexnost emisního systému)
- Až prováděcí nařízení určí konečnou „přísnost“ legislativy (okrajové podmínky měření)
- Výrobcům nezbývá příliš času na vývoj, zkoušky, výrobu a homologaci nových vozidel a motorů
- Při zásadním odkladu předpis již ztrácí smysl: EU požaduje zákaz vozidel se spalovacími motory v roce 2035

POTENTIAL OF EURO 7



Komentáře k návrhu standardu Euro 7/VII

Zveřejněný návrh emisní normy Euro 7/VII vyvolal kritiku ze všech stran.


Martin Lundstedt

Generální ředitel skupiny Renault Luca de Meo je pro letošní rok prezidentem Asociace evropských výrobců automobilů ACEA. Ve svém prvním oficiálním prohlášení uvedl: *„Návrh normy Euro 7 ukládá průmyslu nerealistická omezení a zpomalí snahu o dekarbonizaci. Dodržování normy Euro 7 by přineslo zvýšení nákladů, které by mohlo zákazníky odradit od nákupu nových automobilů. To by mohlo prodloužit stáří vozového parku. To znamená, že starší vozy s vyššími emisemi zůstanou na silnicích déle. Tvrdíme, že bychom mohli dosáhnout mnohem lepšího poměru nákladů a přínosů, kdybychom obrovské investice, které si Euro 7 vyžádá, přeorientovali na elektrifikaci, cenově dostupnější elektromobily. Legislativní návrhy, jako je Euro 7, ukazují, že přístup Evropy spočívá v regulaci cesty k nulovým emisím, zatímco jiné regiony tuto cestu stimulují,“* dodal de Meo.

Luca de Meo

„Aby výrobci nákladních vozidel splnili normu Euro VII, budou muset přesunout značné technické a finanční zdroje z elektromobilů zpět ke spalovacímu motoru. To vážně ovlivní náš přechod na vozidla s nulovými emisemi. Není to dobré pro klima, pro zdraví lidí ani pro průmysl,“ uvedl Martin Lundstedt, generální ředitel Volvo Group a předseda představenstva ACEA pro užitková vozidla.

„Navrhované normy Euro7/Euro VII by znamenaly, že nejnižší úroveň emisí znečišťujících látek, jako jsou oxidy dusíku (NO_x) a pevné částice, bude povinná od července 2025, což je termín, který není možné dodržet. Také to přesměruje investice od výroby elektromobilů do technologií spalovacích motorů aby splnily přísnější emisní normy,“ uvedla šéfka německého sdružení automobilového průmyslu VDA Hildegard Müllerová.

Generální ředitel značky Volkswagen Thomas Schäfer: *„Posouzení dopadů rozhodnutí Evropské komise uvádí dodatečné náklady ve výši 200 až 300 eur, ale to je nesmysl. Cena malých aut se zvedne na mnohem vyšší základní úroveň blízkou ceně dnešních elektromobilů. Cílové cenové rozpětí pro naše malé elektromobily 20 000 až 25 000 eur bude ještě pod cenou, kterou budou velmi brzy stát kompaktní vozy se spalovacími motory plnícími Euro 7.“*

Nevládní organizace na druhé straně obvinily Komisi, že podlehla nátlaku automobilek a zdraví Evropanů ochrání jen málo protože ignorovala jejich výzvy k výrazně přísnějším normám. Bas Eickhout, europoslanec za Zelené, řekl: *„Komise si zahrává se zdravím milionů Evropanů. S těmito laxními pravidly riskuje, že se do evropských ulic naveze 100 milionů vysoce znečišťujících aut.“*

Manažerka T&E pro emise vozidel a kvalitu ovzduší nevládní organizace pro čistou mobilitu Transport & Environment Anna Krajinska prohlásila: *„Návrhy jsou tak slabé, že je mohl vypracovat sám automobilový průmysl. Přestože se automobilky těší rekordním ziskům, prodaly Komisi lež, že ambiciózní norma Euro 7 je cenově nedostupná. Je to skandál, který bude zničující pro kvalitu ovzduší v celé Evropě. Průmyslová lobby se zuřivě postavila proti Euro 7 pomocí špinavých triků k ovlivnění rozhodovacích orgánů. Nyní Komise jejich požadavkům ustoupila. Zisky automobilek jsou upřednostňovány před zdravím milionů Evropanů.“*

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

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.

Nová auta od roku 2035 bez emisí CO_2

Evropský parlament ve Štrasburku schválil návrh, aby se nové osobní automobily a lehká užitková vozidla se spalovacími motory stala v EU od roku 2035 minulostí.

Od roku 2035 se v Evropské unii budou smět prodávat pouze taková nová auta, která během provozu neprodukují žádné skleníkové plyny. Cílem návrhu totiž je snížit emise CO_2 produkované novými automobily a dodávkami o 100 % oproti stavu z roku 2021. Průběžné cíle snižování emisí jsou stanoveny do roku 2030 na 55 % pro osobní automobily a 50 % pro dodávky.

Už 14. července 2021 předložila Evropská komise v rámci balíčku Fit for 55 legislativní návrh na zavedení nulových emisí CO_2 u nových osobních a lehkých užitkových autech prodávaných od roku 2035. V říjnu loňského roku při jednání Evropské rady a Evropského parlamentu k překvapení místopředsedy Evropské komise Franse Timmermanse zákaz prodeje spalovacích aut od roku 2035 prošel bez podstatného odporu. Zákaz použití spalovacích motorů, znamenající v podstatě likvidaci jediné silné stránky evropského automobilového průmyslu, aktivně podpořila vláda České republiky. Splnil se tak sen Franse Timmermanse, který na summitu v září v Praze pro-

Zpravodaj návrhu Jan Huitema

hlásil: *„Jakmile se podaří pro Green Deal zlomit Čechy, ostatní členské země už Komise zvládne.“* Přestože Německo, Slovensko, Maďarsko, Itálie či Rumunsko usilovaly o povolení syntetických paliv, politici EU odmítli i paliva, který by byla klimaticky neutrální.

Ač nyní už šlo jen o formální schválení už dříve dohodnutého rozhodnutí, hlasování Evropského parlamentu zdvihlo velkou vlnu emocí. Přitom o drtivé většině nemůže být řeč: rozhodnutí bylo přijato 340 hlasy pro s 279 hlasy proti, přičemž 21 europoslanců se zbaběle zdrželo hlasování a 65 se jich neméně zbaběle k hlasování vůbec nedostavilo.

Zpravodaj schválené dohody Jan Huitema tvrdí: *„Toto nařízení podporuje výrobu vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Jeho součástí je ambiciózní revize cílů na rok 2030 a cíl nulových emisí v roce 2035, což je zásadní pro dosažení klimatické neutrality do roku 2050. Tyto cíle vytvářejí pro automobilový průmysl jasné podmínky a motivují výrobce automobilů k inovacím a investicím. Nákup a provoz vozidel s nulovými emisemi bude pro spotřebitele levnější a trh s ojetými vozidly se rozvine rychleji. Jezdit udržitelně si tak bude moci dovolit každý.“*

Šéf Evropské komise pro klima Frans Timmermans

Výrobcům, kteří v daném kalendářním roce vyrobí pouze malé množství, tj. 1000 až 10 000 nových automobilů nebo 1000 až 22 000 nových dodávek, může být udělena výjimka až do konce roku 2035. Na ty výrobce, kteří registrují méně než 1000 nových vozidel ročně, se pravidla i nadále nevztahují. Vozidla se spalovacími motory se v EU budou i po roce 2035 vyrábět aby byla i nadále registrována mimo Evropu.

Asociace evropských výrobců automobilů ACEA uvedla, že hlasování ve svém důsledku povede k tomu, že se EU stane prvním a jediným světovým regionem, který přejde na plně elektrický pohon. Podle ACEA nyní musí všechny zúčastněné strany spolupracovat, aby zajistily přístup k potřebným surovinám, učinily elektromobily dostupnými pro masový trh, zmírnily negativní důsledky pro zaměstnanost a umožnily evropským občanům rychlé a snadné nabíjení jejich elektromobilů.

„Náš průmysl je připraven na požadavek poskytovat vozidla s nulovými emisemi. Směřuje k tomu veškeré úsilí i investice. Je ale nezbytné, aby všechny předpisy EU byly v souladu s tímto cílem a podporovaly jej. Předložený návrh Euro 7 však hrozí, že od urychlené cesty k nulovým emisím odvede pozornost,“ prohlásila generální ředitelka ACEA Sigrid de Vriesová.

Z mnoha reakcí expertů vybíráme hodnocení od Prof. Thomase Kocha z Karlsruhe Institute of Technology (KIT): *„Tvrdí se, že rozhodnutí je nutné z důvodů ochrany klimatu. To je však klamný argument. Stovky vědců psaly Evropské komisi a Evropskému parlamentu a opakovaně to objasňovaly, aby nenaletěli podvodným výpočtům, kterých se dopouštějí nevládní organizace jako jsou Transport & Environment nebo Greenpeace. Ty operují se zcela nesprávnými čísly. Experti na energetiku upozornili, že úspory CO_2 nelze elektromobilitou v mnoha evropských zemích vůbec dosáhnout. A tak strategie EU porušuje doporučení Mezivládního panelu pro změnu klimatu, protože s rychlým rozšířením elektromobility prostřednictvím rozvoje infrastruktury, výroby a provozu vozidel dojde dokonce ke zvýšení emisí CO_2. Mnoho evropských firem a dodavatelů ukončí provoz, přemístí se do zahraničí nebo alespoň zruší pracovní místa. Věřím, že tento proces nakonec EU uzná a poté budou zavedena protiopatření. Ale škoda už bude způsobena a ztráta našeho desítky let starého technologického náskoku je již dnes nevratná. Tyto akce zjevně nejsou programem ochrany životního prostředí, ale útokem na individuální mobilitu.“*

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Evropský parlament, Evropská komise**

Frans Timmermans byl potěšen, když návrh Komise při jednání díky pomoci české vlády hladce prošel

Uvolněte ruční brzdu!

Ukončete zpoždění legislativního návrhu o přístupu k datům z vozidel a uvolněte evropské trhy s mobilitou založenou na datech.

Převážná většina ekosystému automobilového průmyslu a služeb mobility spolu se spotřebiteli naléhavě žádá Evropskou komisi, aby urychleně navrhla účinné právní předpisy o přístupu k údajům ve vozidlech specificky zaměřené na tento sektor.

Sdružení Nezávislých poskytovatelů služeb (ISPs) se písemně obrátilo na předsedkyni von der Leyenovou a příslušné kolegium komisařů aby ukončili opakované odklady při navrhování právních předpisů o přístupu k datům, funkcím a zdrojům ve vozidlech. Tím by se uvolnil nevyužitý potenciál pro vytvoření skutečné konkurence na evropských trzích s automobily a mobilitou založených na datech.

Skupina ISP k tomu uvedla:

„Komise se v prosinci 2020 zavázala, že do konce roku 2021 předloží právní předpisy týkající se přístupu k datům ve vozidlech. Nyní jsme v roce 2023 a návrh byl opět odložen. Navzdory šesti letům pečlivého shromažďování důkazů ze strany Komise a předchozím strategickým politickým plánům zůstává naprostá většina odvětví v nejistotě a investiční rozhodnutí se odkládají kvůli značným tržním překážkám, které jsou výhodné pouze pro jeden segment potenciálně obrovského trhu.

Naléhavě žádáme předsedkyni Komise, aby tento proces vrátila zpět na správnou cestu. Tento právní předpis je nezbytný pro odblokování trhu v automobilovém průmyslu a odvětví služeb mobility. Téměř každý Evropan denně využívá nějakou formu mobility a měl by mít možnost využívat výhody inovací založené na datech, výběru a cenové dostupnosti v ekosystému automobilového průmyslu a mobility. To v současné době nemohou. Komise to musí napravit.“

Komise má za sebou bohatou historii právních předpisů podporujících trh od telekomunikací přes letectví a železnici až po energetiku. Nedávná řada legislativních opatření, která jsou součástí Evropské datové strategie, řeší významná narušení trhu umožňující živější a konkurenceschopnější evropskou internetovou ekonomiku, jež nebude v zajetí několika dominantních hráčů. Přesto se zdá být zcela nenormální, že navzdory všem důkazům, shromážděným za posledních šest let, se evropský ekosystém automobilového průmyslu a mobility nadále potýká se stále stejnými tržními překážkami a deformacemi, které sama EU řešila v širší sérii předpisů Datové strategie EU pro internetovou ekonomiku, včetně rostoucí závislosti na technologických platformách hyperskalárů.

Níže podepsaná sdružení naléhavě vyzývají Komisi, aby neprodleně znovu zahájila regulační proces týkající se odvětvového nařízení o *„přístupu k údajům a zdrojům ve vozidlech“* aby zákonodárci měli čas pro prozkoumání textu a jeho přijmutí před koncem volebního období Parlamentu v květnu 2024.

Pozadí

Sdružení nezávislých poskytovatelů služeb (ISPs) zastupuje širokou škálu subjektů na evropském trhu s náhradními díly pro automobilový průmysl a poskytovatelů služeb mobility, kteří investují do rozvoje digitalizovaných služeb a inovací založených na datech. Poskytovatelé těchto služeb však mají v současné době jen omezený přístup k datům, který vyplývá z privilegovaného přístupu k systémům zabudovaným v automobilech, jenž výrobcům vozidel poskytuje dominantní postavení a konkurenční výhodu. To připravuje evropské spotřebitele a provozovatele v oblasti mobility o větší výběr prostřednictvím inovací a cenově dostupných služeb mobility a poprodejních služeb. To následně ohrožuje konkurenceschopnost Evropy a další politické cíle, jako je lepší přístup k bezpečnějším, inteligentnějším a udržitelnějším službám mobility.

Digitální služby v oblasti vozidel a každodenní mobility mají bohatý potenciál a mohou aktivně podpořit a urychlit celý program EU pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. V Evropě se však rozvíjejí pomaleji, než by měly, protože výrobci vozidel až dosud mají výsadní kontrolu nad daty generovanými vozidly, která prodávají – ale nevlastní – na úkor jejich vlastníků.

Tato výhoda je umocněna rostoucí závislostí na technologických platformách hyperskalárů. Tyto platformy jsou regulovány řadou předpisů EU o datové strategii pro běžnou internetovou ekonomiku, nikoli však pro vozidla, přestože jejich význam v tomto odvětví ve spolupráci s výrobci vozidel rychle roste.

Podepsaná jsou tato sdružení:

ADPA – Evropská asociace nezávislých vydavatelů dat

AIRC – Mezinárodní asociace opravářů karoserií

CECRA – Evropská rada pro obchod a opravy motorových vozidel

CLEPA – Evropské sdružení dodavatelů automobilového průmyslu

EGEA – Evropská asociace garážových a testovacích zařízení

ETRMA – hlas výrobců pneumatik a pryžového zboží

FIA Region I, spotřebitelský subjekt v rámci Mezinárodní automobilové federace

FIGIEFA – Mezinárodní federace nezávislých distributorů automobilového aftermarketu

Insurance Europe – Evropská federace pojištění a zajištění

Leaseurope – Evropská federace asociací leasingových společností

Ilustrační foto: **EU EC, Newspress a PR Newswire**

Akumulátory v EU
mají být nejekologičtější na světě

Akumulátory se v Evropě budou vyrábět podle nových pravidel. Podmínkou pro prodej akumulátorů v rámci EU bude dodržování přísných ekologických a etických výrobních kritérií. Díky tomu by měly být udržitelnější a trvanlivější.

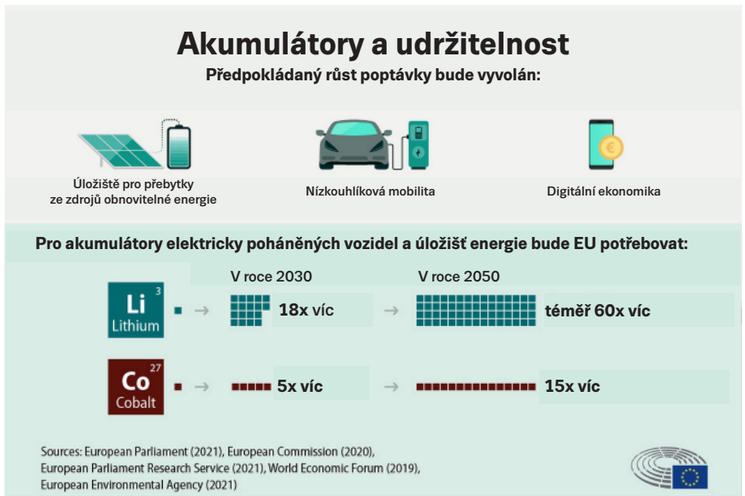
Evropský parlament předpokládá, že do roku 2030 bude na silnicích EU jezdit nejméně 30 milionů elektromobilů. Elektromobily by sice měly výrazně snížit emise skleníkových plynů, ale mají i stinnou stránku, která poškozuje životní prostředí: akumulátory.

Celosvětová poptávka po akumulátorech se do roku 2030 zvýší 14x. Důvode je rozvoj digitální ekonomiky, obnovitelných zdrojů energie a nízkouhlíkové mobility. Vzhledem k tomu, že se akumulátory stávají strategickou komoditou, Evropský parlament a Rada dohodly přepracování pravidel pro akumulátory. Návrh zajišťuje řešení souvisejících environmentálních, etických a sociálních otázek.

Nová směrnice EU o akumulátorech mění podmínky pro získávání surovin i výrobu. Má zajistit, aby mohly být po skončení své životnosti znovu použity, regenerovány nebo recyklovány. Nová pravidla se vztahují na celý životní cyklus – od návrhu přes spotřebu až po recyklaci do nových.

Kromě toho, že revidované nařízení o akumulátorech pomůže EU splnit její ekologické cíle, má také pomoci trhu s akumulátory v EU, protože Evropa se snaží konkurovat producentům z Asie a USA. Zákon zajistí, že výrobky vyrobené novými evropskými producenty nemohou být podhodnoceny dováženými akumulátory vyrobenými s využitím elektrické energie z uhlí a s malým ohledem na lidská práva a práva zaměstnanců. Měly by se také urychlit investice potřebné k vytvoření větší kapacity recyklace a vytvoření místních pracovních míst v Evropě.

Poslanci Evropského parlamentu vyzvali k zavedení nové kategorie baterií pro lehké dopravní prostředky (LMT), jako jsou elektrokola nebo elektroskútry, a to vzhledem k jejich rostoucímu používání. Nová kategorie se zařadí vedle stávajících tříd přenosných, automobilových a průmyslových akumulátorů. Nařízení se bude vztahovat na všechny akumulátory prodávané v EU.



Omezení uhlíkové stopy

Akumulátory budou muset být označeny štítkem, který bude odrážet jejich uhlíkovou stopu, aby byl jejich dopad na životní prostředí transparentnější. To bude povinné pro akumulátory pro elektromobily (EV), lehké dopravní prostředky (LMT) a dobíjecí průmyslové s kapacitou nad 2 kWh.

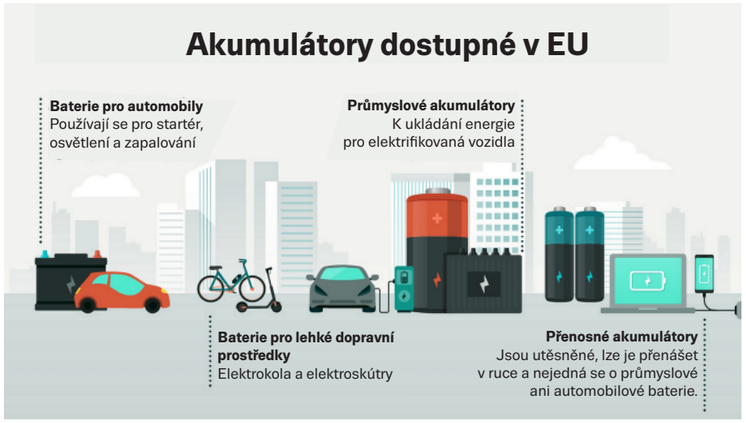
Výrobci, kteří chtějí prodávat v Evropě, budou muset nahlásit celou uhlíkovou stopu produktu, od těžby přes výrobu až po recyklaci, a to již v červenci 2024. Tyto údaje se pak použijí ke stanovení maximálního limitu CO_2, který bude platit od července 2027.

Ekologické organizace, jako T&E, požadují, aby nová pravidla neumožňovala greenwashing, kdy by výrobci jen zveřejňovali záruky původu, ale aby prokázali, že použitá energie je skutečně obnovitelná.

Řešení problémů se surovinami

Výroba akumulátorů je závislá na dovozu kritických surovin, zejména kobaltu, lithia, niklu a manganu, které mají významný dopad na životní prostředí a společnost. Společnosti prodávající akumulátory v EU budou muset dodržovat pravidla navržená tak, aby zabránila zneužívání životního prostředí, lidských práv a pracovních sil v jejich dodavatelských řetězcích. Zákon bude vyžadovat, aby výrobci identifikovali a řešili širokou škálu problémů, zahrnujících znečištění vody až po komunitní práva. Nařízení se bude vztahovat na klíčové nerostné suroviny, jako jsou lithium, nikl, kobalt a grafit.

Akumulátory budou pocházet z etičtějších zdrojů. Budou muset splňovat požadavky, které se týkají sociálních a environmentálních rizik spojených se získáváním, zpracováním a obchodováním se surovinami a druhotnými surovinami.



„Výroba akumulátorů dostane Evropu do vedení,“ tvrdí autor návrhu místopředseda Evropské komise Maroš Šefčovič, absolvent Státního institutu mezinárodních vztahů v Moskvě

Zvýšení recyklace akumulátorů

Aby se snížilo množství zdrojů, které se musí do EU dovážet, zvýšila EU cíle v oblasti sběru a recyklace. Pro každý typ existují specifické postupy recyklace vzhledem k různým kovům a sloučeninám používaným k jejich výrobě. V nových pravidlech budou zahrnuty přísnější cíle pro sběr přenosných baterií (45 % do roku 2023, 63 % do roku 2027 a 73 % do roku 2030) a baterií pro lehké dopravní prostředky (51 % do roku 2028, 61 % do roku 2031). U elektromobilů je míra sběru stanovena na 100 %.

Kromě toho by měl být od konečných uživatelů zdarma sbírán veškerý odpad z lehkých dopravních prostředků, automobilových, průmyslových a elektrických akumulátorů bez ohledu na jejich povahu, chemické složení, stav, značku nebo původ.

Podle dohody musí nové akumulátory obsahovat stanovené procento recyklovaných materiálů: 16 % kobaltu, 85 % olova, 6 % lithia a 6 % niklu z výrobního a spotřebitelského odpadu. Od roku 2027 budou muset výrobci získat zpět 90 % použitého niklu a kobaltu což v roce 2031 vzroste na 95 %. U lithia to bude zvýšení z 50 % v roce 2027 na 80 % v roce 2031.

Text: **Vladimír Rybecký podle podkladů EK**
Foto: **Evropský parlament**

Ochrana průmyslových vzorů a doložka o opravách

Evropská komise zveřejnila dlouho očekávané návrhy na přezkum směrnice EU o průmyslových vzorech a nařízení EU o průmyslových vzorech.

Díky aktivitám organizací FIGIEFA a ECAR a mnohým národním asociacím nezávislého aftermarketu v posledních letech návrh nařízení i návrh směrnice obsahují zavedení doložky o opravách dílů souvisejících s designem/karoserií na úrovni EU i na vnitrostátní úrovni.

Připomeňme, že doložka o opravách umožňuje výrobci vozidla složitého výrobku (např. automobilu) zaregistrovat průmyslový vzor svého výrobku a získat ochranu celkového designu vozidla a na prvních namontovaných viditelných částech. Tato ochrana se ale nevztahuje na viditelné náhradní díly, které musí být odpovídající. Spotřebitelé si mohou vybrat mezi konkurenčními náhradními díly, dodavateli náhradních dílů a servisními pracovníky.

Na úrovni EU již doložka o opravách existovala v rámci nařízení o průmyslových vzorech platném pro celou EU. Ve směrnici EU o průmyslových vzorech však dosud kvůli neharmonizované situaci neexistovala žádná doložka o opravách – podle směrnice o průmyslových vzorech byli výrobci OEM schopni zabránit výrobě, distribuci a používání alternativních viditelných náhradních dílů na základě těchto národních zápisů průmyslových vzorů v některých zemích bez doložky o opravách.

S novým návrhem směrnice má Evropská komise v úmyslu harmonizovat trh s viditelnými náhradními díly ve veřejném zájmu zavedením doložky o opravách ve všech členských státech EU.

Zdroj: **SISA**
Foto: **Evropská komise**

Žaloba proti přemrštěným cenám

Evropský soudní dvůr ESD podpořil organizaci ADPA v mnoha bodech týkajících se výkladu nařízení o schvalování typu. Očekává se, že toto významné rozhodnutí bude mít velký a pozitivní dopad na nezávislý trh s náhradními díly a umožní navrhnout spotřebitelům inovativnější, dostupnější a celkově více konkurenceschopná řešení.

ESD uznává, že nezávislí vydavatelé údajů hrají klíčovou roli v dodavatelském řetězci trhu s náhradními díly tím, že zajišťují poskytování standardizovaných databází informací o opravách a údržbě opravářům různých značek. Aby svým zákazníkům zajistili, že informace, které shromažďují a zpracovávají, jsou plně spolehlivé, členové ADPA se zavazují, že je budou získávat především od samotných výrobců vozidel. ADPA (European Automotive Data Publishers Association) si klade za cíl zajistit spravedlivý přístup k datům z automobilů a informacím a poskytnout konkurenční podmínky pro nezávislé vydavatele dat. To jim umožní poskytovat konkurenceschopná řešení provozovatelům na trhu s náhradními díly. ADPA je členem Aliance pro svobodu autoservisu v EU AFCAR.

V posledních letech však někteří výrobci vozidel drasticky zvýšili poplatky, které účtují nezávislým vydavatelům dat za přístup na tyto portály. Tyto nárůsty, vysoko nad inflací, ohrožují schopnost nezávislých vydavatelů dat poskytovat své služby za dostupnou cenu svým zákazníkům.

Vzhledem k tomu, že nařízení o schvalování typu (nařízení EU 2018/858) chránilo vydavatele údajů před takovými praktikami, ADPA v letech 2018 a 2019 několikrát výrobce vozidel varovala. Tyto praktiky však pokračovaly a rozšířily se do takové míry, že situace nedala ADPA jinou možnost, než v září 2019 s podporou německého obchodního sdružení GVA zahájit soudní spor proti společnosti PSA u krajského soudu v Kolíně nad Rýnem. Soud adresoval ESD čtyři otázky, na které odpověděl.

ADPA vítá rozhodnutí Evropského soudního dvora týkající se první otázky o rozsahu působnosti nařízení o schvalování typu 2018/858. Jednou provždy objasňuje, že související ustanovení o přístupu k informacím o opravách a údržbě se vztahují i na vozidla, která byla poprvé typově schválena před 1. zářím 2020. V souladu s podobnými vysvětleními Evropské komise toto rozhodnutí přináší právní jistotu a umožňuje, aby byla většina vozidel v EU obsluhována nezávislým trhem s náhradními díly, bez ohledu na datum schválení typu.

U druhé otázky ESD sdílí názor ADPA, že nezávislí provozovatelé nepotřebují samostatnou licenci pro používání informací o opravách a údržbě získaných z databází výrobců vozidel ve svých vlastních produktech. Z rozsudku vyplývá, že právo na přístup je zákonným nárokem a nezávisí na smluvním ujednání s výrobcem. Toto rozhodnutí potvrzuje postoj ADPA a Evropské komise, že poplatky zahrnují právo na použití informací, jak původně zamýšlel zákonodárce. Jako takové se na všechny poplatky, které mají platit vydavatelé údajů, vztahuje článek 63, což znamená, že zpeněžení bez omezení výrobci vozidel není možné. Poplatky musejí vycházet z obecného tarifního systému a měly by zohledňovat pouze čas nebo dobu trvání přístupu nebo objem či počet transakcí.

Pokud jde o třetí a čtvrtou otázku, ADPA sdílí názor Evropského soudního dvora, že tarifní systémy, které mají být uplatněny, se mohou u různých kategorií nezávislých operátorů lišit, protože jejich potřeby informací se liší podle jejich obchodních modelů. Evropský soudní dvůr bohužel neposkytuje další pokyny k výkladu slova *„přiměřený a přiměřený“*, přičemž však znovu zdůrazňuje, že poplatky by neměly odrazovat od přístupu, a zdůrazňuje význam přiměřené úrovně poplatků pro hospodářskou soutěž. Posouzení jako takové ponechává na vnitrostátních soudech v EU. ADPA se obává, že by to mohlo vést k velké nejistotě, rozdílné judikatuře a zvýšenému počtu soudních sporů. ADPA by uvítala, kdyby ESD využil příležitost a poskytl další pokyny všem účastníkům trhu, včetně výrobců vozidel, s cílem dosáhnout harmonizovaného prosazování práva ve všech členských státech EU. ADPA proto vyzývá zákonodárce EU, aby tuto důležitou otázku urychleně řešili.

Zveřejněný rozsudek ESD je v souladu s vlastním výkladem ADPA a právním výkladem nařízení o schvalování typu ze strany Evropské komise. Toto rozhodnutí, které uznává jejich specifickou roli v automobilovém ekosystému, umožní vydavatelům údajů těžit ze zvýšené právní jistoty a mělo by jim pomoci nadále nabízet nezávislá, víceznačková a cenově dostupná řešení dílnám po celé Evropské unii. Zákonodárce EU by mohl zvážit některá další upřesnění, ale to je již zásadní krok správným směrem pro spravedlivou hospodářskou soutěž v poskytování služeb autoservisu.

Ralf Pelkmann, prezident ADPA, řekl: *„Toto je pozitivní den pro nezávislý automobilový trh s náhradními díly a v konečném důsledku i pro spotřebitele. Umožní jim to nadále těžit z cenově dostupných služeb jejich místních dílen s více značkami, protože tito budou mít i nadále přístup ke spolehlivým a cenově dostupným technickým informacím.“*

Pierre Thibaudat, generální ředitel ADPA, dodal: *„Je to významný krok proti současným tendencím směřujícím k monopolizaci poprodejních služeb ze strany výrobců vozidel a proti pokusům udržet spotřebitele v zajetí, jakmile si vozidlo pořídí.“*

Text: **Vladimír Rybecký podle podkladů SISA**

Letos devět veletrhů Automechanika

Celosvětově se letos uskuteční devět veletrhů Automechanika. Důraz je kladen na témata udržitelnosti a transformace automobilového aftermarketu. Změnu ve světě aftermarketu podtrhují i nové motivy od Rafaela Neffa, které Messe Frankfurt jako pořadatel Automechaniky ve své komunikaci využívá.

Jak mohou vypadat města budoucnosti a jak v nich budeme mobilní? Rafael Neff vytvořil své vlastní vize. *„Nové motivy jsou příkladné pro transformaci mobility – a charakteristickým způsobem, který se dobře hodí k Automechanice, a tím i k trhu s náhradními díly. Abychom toho dosáhli, naši vystavovatelé nás nadále podporují svými produkty a řešeními. Obrázky působivě ukazují rozmanitost toho, co naše veletrhy nabízejí v novém, futuristickém kontextu. Na letošních veletrzích jsou na prvním místě témata inovací, udržitelnosti, transformace, dalšího vzdělávání a náboru,“* vysvětluje Brand Manager veletrhu Automechanika Michael Johannes.

První polovinu roku odstartovala Automechanika Shanghai od 15. do 18. února, která byla původně plánována na prosinec loňského roku. Celkem 3500 společností vystavilo své nejnovější produkty a řešení na světovém výstavním a kongresovém centru Shenzhen. Speciální oblast *„Innovation4Mobility“* nebyla určena pouze k prezentaci nových řešení mobility, ale také k podpoře výměny informací.

Rozsáhlý program s více než 50 akcemi, jako Summit Tomorrow's Service & Mobility Summit, China International Tire Industry Conference, International Summit of Connected-Vehicle Policies and Regulations a Used Car Strategy and Development, zajistil přenos znalostí, stejně jako fórum SAE Vehicle Elektrification and Autonomous Vehicle Technology. Spolu s prezentacemi a školicími kurzy na hlavní témata údržby a oprav elektrických vozidel to dokládá, že Čína dnes představuje nejdůležitější světový trh pro všechny významné země s automobilovým průmyslem a za to pro ně přináší možnosti inspirací a perspektivních spoluprací.

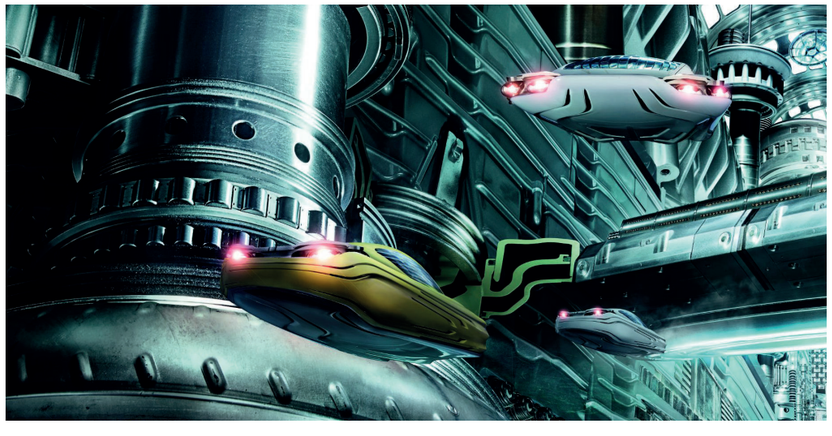
V Malajsii je automobilový průmysl již léta významným přispěvatelem do ekonomiky země a hraje důležitou roli v celkové průmyslové transformaci, digitalizaci a elektrifikaci. Na tomto pozadí se bude od 16. do 18. března konat Automechanika Kuala Lumpur. Veletrh je pro region ASEAN důležitým průmyslovým místem setkání, na němž se očekává více než 300 vystavovatelů. Programovými body jsou konference Digitalizace a elektrifikace, Smart Factory & Industry 4.0 Conference a Fleet Management Conference. Konference Automotive Manufacturing and Transformation ukazuje způsoby, jak mohou společnosti zvýšit svou konkurenceschopnost a produktivitu pomocí moderních technologií, jako jsou robotika, IoT a AI. Workshop *„Collision Repair Training“* předvede nejnovější novinky v oblasti oprav a údržby osobních a užitkových vozidel.

Další stanicí pro veletrhy Automechanika bude od 12. do 14. dubna Kazachstán, země s největší a nejvýkonnější ekonomikou ve Střední Asii. S novou Hedvábnou stezkou, spojující Čínu s Evropou, se země stane největším obchodním centrem v regionu. Souběžně s Automechanikou Astana se uskuteční jediný veletrh užitkových vozidel v Kazachstánu Futuroad Expo Astana.

Automechanika Birmingham se vrátí na NEC ve dnech 6. až 8. června 2023. Automechanika Birmingham je největší britský veletrh zaměřený na celý dodavatelský řetězec automobilového průmyslu včetně aftermarketu. Přední obchodní výstava pro britský automobilový trh s náhradními díly a dodavatelský řetězců letos bude první akcí ve Spojeném království od roku 2019. takže se očekává se rekordní účast. S 500 předními dodavateli z 23 zemí a 12 000 návštěvníky má být největším setkáním automobilových sítí ve Spojeném království vůbec. Návštěvníci uvidí nové produkty, otestují nástroje a technologie v 16 oblastech interaktivních funkcí a mohou si vybrat ze 192 hodin školení dovedností pro opravy po nehodách, digitalizaci, EV & Hybrid, ADAS a další. Ke společné účasti na mezinárodním veletrhu Automechanika Birmingham 2023 zve české firmy agentura CzechTrade.

Agentura CzechTrade zve české firmy také ke společné účasti na mezinárodním veletrhu Automechanika Istanbul 2023 ve dnech od 8. do 11. června na výstavišti Tüyap Exhibition and Congress Center.

Další letošní veletrhy budou Automechanika Ho Chi Minh City 2023 ve Vietnamu od 23. do 25. června, INA PAACE Automechanika Ciudad de México 2023 v Mexico City od 12. do 14. července, Automechanika Johannesburg 2023 v Jižní Africe od 5. do 7. září a Automechanika Dubai od 2. do 4. října.



Výstavu ACMA AutoMechanika New Delhi, která se měla konat už od 9. do 12. února 2023, pořadatelé na poslední chvíli odložili na 1. až 3. únor roku 2024.

Na veletrhu Automechanika Frankfurt 2022 byl spuštěn nový program *„Automechanika Lovers“*, v němž nabízejí firmám, které se zúčastní minimálně tří veletrhů Automechanika, další zviditelnění v podobě možností brandingu veletrhu zdarma. Nabídka platí do 31. srpna 2024.

Výstaviště Messe Frankfurt se od 21. do 25. června zaměří na cyklistiku, sport, zdraví, cestování a budoucí chytrou mobilitu při druhém ročníku předního světového veletrhu Eurobike. Tematické přesahy a synergie s Automechanikou vznikají jak v oblasti elektrického pohonu, tak v oblastech městské dopravy a logistiky a také lehkých elektromobilů.

Automechanika Frankfurt se vrací ke svému dvouletému střídání a od nynějška se bude konat opět v sudých letech. Proto si zapište datum: 10.-14. září 2024.

Text: **Vladimír Rybecký**
Obrázky: **Automechanika/ Rafael Neff**

Stalo se...

BARVOU ROKU 2023 JE TECHNO BLUE

Lakařský koncern Axalta Coating System, v jehož rámci působí i německý výrobce prémiových autoopravárenských laků Standox, již po deváté představil barvu roku *„Global Automotive Color of the Year 2023“*. Průzkum oblíbenosti barev v autoprůmyslu, jež koncern provedl a zveřejnil pod názvem *„Powered by Color“*, vyzdvihuje a zohledňuje generační trendy, měnící se vkus a pozitivní pohled na svět. Všechny tyto faktory stály za výběrem barvy pro rok 2023. Techno Blue je pulsující barva, která jde s rytmem energické doby. Moderní odstín ztělesňuje přechod z reálného do virtuálního světa. Barva Techno Blue byla vyvinuta s ohledem na široké využití v autoopravárenství a obohacuje rozmanitou paletu barev Axalta. Jakožto přední producent lakovacích materiálů Axalta využívá k určení budoucích barevných trendů své inovativní technologie, pokročilé receptury a přehled o barevných preferencích trhů. Exkluzivní zastoupení pro Českou republiku pro prémiové laky společnosti Standox má společnost Servind.

PROFESIONÁLNÍ SVÍTIDLA NA MÍRU

Společnost OSRAM rozšířila své portfolio o 16 typů nových svítidel. Profesionální řada LEDriving Cube PX jsou kompaktní světla s vysokou světelnou účinností a maximální všestranností. Sofistikovaný systém umožňuje přizpůsobit osvětlení individuálním preferencím kombinací požadovaného rozložení světla a úrovně svítivosti. V případě potřeby lze na jedno vozidlo namontovat více svítidel, která umístěná na klíčových místech a vybraná podle požadovaných parametrů přesně osvětlí požadované oblasti. Kombinací může být mnoho, protože sortiment zahrnuje několik typů svítidel pro vozidla s napětím 12 V i 24 V. Poskytují studené bílé světlo pro nejextrémnější provozní podmínky. Díky tomu je rozsah použití velmi široký – od nákladních automobilů a transportérů přes zemědělská a užitková vozidla, stavební stroje až po terénní a expediční vozidla a mnoho dalších. Pro použití v běžném silničním provozu ale nemají potřebnou certifikaci. Všechny výrobky řady PX se vyrábějí na Slovensku a OSRAM na ně poskytuje pětiletou záruku.

NOVÉ AKUMULÁTOROVÉ ÚHLOVÉ BRUSKY BOSCH

Dvě nové úhlové brusky přinášejí rozšíření systému 18V Power for All společnosti Bosch pro pohodlné bezdrátové broušení, řezání nebo kartáčování. Jedna baterie pro mnoho aplikací šetří peníze, místo i čas a chrání životní prostředí. Kompaktní bruska UniversalGrind 18V-75 je nový model v základním segmentu. Díky snadnému použití je spolehlivým partnerem pro širokou škálu aplikací. Pro větší a náročnější práce nabízí nová všestranná AdvancedGrind 18V-80 ještě větší komfort obsluhy a práce. Pro různé aplikace je k dispozici sortiment příslušenství Bosch.

Systém 18V Power for All společnosti Bosch zahrnuje také další relevantní přístroje s 60 druhy nářadí. Díky alianci Power for all alliance, která zahrnuje více značek, přesahuje i sortiment Bosch. Všechno nářadí lze provozovat s jediným 18 V akumulátorem a jednou nabíječkou.

OCHRANNÝ OBLEK EXPLORER

Společnost Interaction uvedla produktovou novinku od Carsystemu, jehož je výhradním distributorem. Pohodlný dvoudílný ochranný oblek Explorer nejen skvěle vypadá, ale nabízí také řadu praktických možností uložení v bundě i kalhotách. Vzhledem k podílu uhlíkových vláken v materiálu (98 % polyester, 2 % uhlíková vlákna) bez silikonu je overal antistatický s povlakem EN 1149-1:2006. Ochranný oblek (PPE Kat. I) je samozřejmě bezprašný, nepouští vlákna a lze jej prát. Je prodyšný díky elastickému úpletu z ptačího oka s větráním na zádech a v podpaží pomocí prodyšné síťoviny. Overal chrání před drobnými riziky, jako jsou barvy na vodní bázi nebo saponáty, které nejsou zdraví škodlivé. Zip s ochranným páskem chrání před přestříkáním. Pohodlí zvyšují elastická kapuce a elastické na zápěstí, pasu a kotnících.

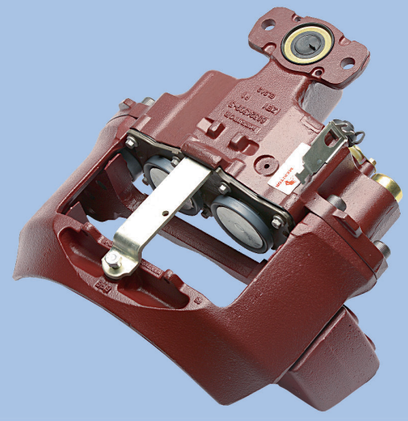
ENERGETICKY ÚSPORNÁ TECHNOLOGIE PRO LAKOVNY

Společnost Novol představila energeticky úspornou technologii s názvem Spectral energy saving, s níž lakovny ušetří až 52 % na nákladech na energie a 38 % na čase přípravy a aplikace v porovnání s tradičními technologiemi. Skládá se z izolačního antikorozního epoxidového základu Spectral Under 385-00, který je kompletně suchý pro nanášení dalších vrstev již za 30 minut při 20 °C, asparagového plniče Special Under 00-Race, který lze brousit po 20 minutách při 20 °C, jednoho z nerychlejších vodou ředitelných bázových systémů na trhu Special Wave 2.0 a bezbarvého laku Spectral Klar 545-00, který schne při 40 °C jen 15 minut, a je tak mimo jiné ideální pro opravy hybridních a elektrických vozidel. Importérem produktů Novol pro Českou republiku je společnost Bučan s.r.o.

MERITOR PRODLUŽUJE ZÁRUKU PRO REPASOVANÉ BRZDOVÉ TŘMENY

Společnost Meritor, přední dodavatel originálního vybavení systémů brzd, oznámila, že rozšířila svou záruku na všechny repasované brzdové třmeny na dva roky bez omezení počtu ujetých kilometrů. Prodloužená záruka se bude vztahovat na evropský trh s náhradními díly pro nákladní automobily a autobusy, které nakupují repasované třmeny Meritor. Dvouletá záruka bez omezení, prodloužená o rok, se vztahuje na všechny repasované třmeny značky Meritor určené pro autobusy, autokary, kolejová vozidla a přívěsy. Společnost Meritor si jako dodavatele brzdových třmenů svých vozidel vybírá mnoho automobilek díky jejich technickým parametrům.

Společnost Cummins nedávno oznámila, že dokončila akvizici společnosti Meritor, dodavatele řešení pro hnací ústrojí, mobilitu, brzdy, poprodejní služby a elektrické hnací ústrojí pro užitková vozidla a průmyslové trhy.



Příručka k čisticím utěrkám Mewa:

Ne všechny čisticí utěrky jsou stejné

Čisticí utěrky Mewa jsou oficiálně od roku 2011 nejlepší na světě. Aby však zůstaly v top formě, musí být použity ty správné a na správném místě. Na co si musíte dát při výběru pozor? Technické názvy čisticích utěrek znějí slibně, ale co znamenají?

Jmenují se Mewatex, Mewatex Ultra, Mewatex Plus, Mewa Protex, jsou bílo-červené, bílo-modré, bílo-zelené, růžovo-šedé a úplně modré. Jsou tenčí nebo silnější, hrubší nebo jemnější. Dnes už najdete ideální čisticí utěrku pro každé použití. Mewa jde s dobou a rozšiřuje sortiment v souladu s vývojem od Průmyslu 2.0 ke 4.0.

Před více než sto lety začala německá společnost Mewa s jedinou utěrkou: na začátku byl Mewatex. Speciálně tkaná bavlněná látka vyráběná společností Mewa je robustní, savá, rozměrově stálá a především: opakovaně použitelná. Dříve se dala desetkrát vyprat a doručit zákazníkovi, dnes vydrží až 50 praní, aniž by utrpěla kvalita.

Pevná univerzální utěrka Mewatex je klasikou mezi čisticími utěrkami

V průběhu desetiletí byl Mewatex dále vylepšován a přibyly i další čisticí utěrky. Rok 1997 byl vyhlášen *"rokem čisticích utěrek"* a na trh byly uvedeny utěrky Mewatex Plus na citlivé povrchy a Mewa Protex z mikrovlákna – prakticky bez žmolků. Hlavní myšlenkou bylo nabídnout každému výrobnímu a řemeslnému podniku ideální produkty pro dokonalé čištění strojů a nástrojů – a to v oběhovém systému, který je šetrný k životnímu prostředí.

Mimochodem, udržitelné praní je již více než 40 let deklarovaným cílem, kterého společnost dosahuje díky vysokým ekologickým standardům v podnicích.

Všechny kvalitní čisticí utěrky jsou k dispozici v systému sdílení

Dnes nazýváme systém Mewa jako Textilsharing. Více než 190 000 společností z 21 evropských zemí používá čisticí utěrky Mewa, aniž by je vlastnily. Mewa utěrky vyzvedne, vypere, zkontroluje jejich kvalitu a znovu je do firmy přiveze. Tato výhodná všestranná služba je společná všem čisticím utěrkám. A čím se liší?

Silné stránky jednotlivých čisticích utěrek

Mewatex: pevná univerzální utěrka z vysoce kvalitní bavlny nechává všechny papírové utěrky daleko za sebou. Díky své speciální povrchové struktuře je mimořádně savá. Čistí stroje a součástky mnohem snadněji, rychleji a důkladněji. Spolehlivě odstraňuje znečištění oleji, barvami, emulzemi, rozpouštědly a mastnotou. Je také ideální pro mokré čištění hladkých povrchů.

Mewatex Plus: Pokud potřebujete kromě silných univerzálních čisticích utěrek také něco mimořádně jemného, je tato utěrka pro vás ta pravá. Jemně odstraňuje hrubé nečistoty z citlivých povrchů. Díky těsné vazbě tkaní se na této utěrce z vysoce kvalitní bavlny netvoří téměř žádné žmolky.

Jemná a savá utěrka Mewatex Ultra je oblíbená zejména v autodílnách

Mewatex Ultra: Tato čisticí utěrka je ideální volbou tam, kde je vyžadována nejen savost a jemnost, ale také rychlost. Kromě turbo absorpční schopnosti je její výhodou i to, že prakticky nežmolkovatí. Utěrka ze speciálně upravené bavlněné tkaniny během okamžiku pohltí mnohonásobek svého objemu a je vhodná i k leštění.

Mewa Protex: Tato utěrka z mikrovlákna se doporučuje pro čištění a leštění velmi citlivých povrchů. Je prakticky bez žmolků. Vyrábí se z vysoce savého materiálu. Kapalin dokáže absorbovat až 2,5násobek své hmotnosti.

Najít správnou čisticí utěrku tedy není zas až tak těžké. Pokud si chcete být naprosto jistí, zeptejte se Mewy. Odborníci na čisticí utěrky vám rádi poradí, která textilie je pro vaše konkrétní potřeby nejvhodnější.

Společnost Mewa poskytuje kompletní služby v oblasti podnikových textilií již od roku 1908 a je tak považována za průkopníka ve sdílení textilu. Zásobuje podniky po celé Evropě pracovním a ochranným oblečením, čisticími utěrkami pro průmyslové využití, rohožemi, ale také kompletním systémem služeb pro čištění součástek. To vše včetně údržby, servisu, skladování a logistiky.

Foto: **MEWA**

Ocenění pro dvouhmotový setrvačník Valeo

Společnost Valeo získala ocenění Automotive News PACE Award 2022 za svůj dvouhmotový setrvačník druhé generace.

Valeo bylo vybráno jako výherce ceny Automotive News PACE Award 2022 na nedávném předávání cen 19. září za dvouhmotový setrvačník.

Prestižní ocenění Automotive News PACE Award vyzdvihuje dodavatele automobilového průmyslu za vynikající inovace, technologický pokrok a obchodní úspěchy. Za rok 2022 jej získal dvouhmotový setrvačník Valeo Pendulum Gen. 2.

Dvouhmotový setrvačník Valeo byl uznán jako důležitá inovace v automobilovém průmyslu, která pomáhá snižovat hluk, vibrace a nepravidelnost chodu (NVH) související s mechanismem spouštění a zastavování hybridních vozidel. Tato technologie je nezbytná pro provoz hybridních vozidel, protože vyžadují výkonný systém filtrování pro udržení dlouhé životnosti vozidla a jízdního komfortu.

Valeo ukazuje, že jeho technologii oscilačních tlumičů Pendulum Damper lze použít k vývoji řešení, jenž snižují emise znečišťujících látek u vozidel s hybridním pohonem a ve vozidlech s elektrifikovanými dvouspojkovými převodovkami (DCT).

Elektrifikace vozidel vyžaduje inovace jako je tato. Valeo se na tuto transformaci začalo připravovat před více než 10 lety investicemi do výzkumu a vývoje i do výrobní kapacity.

Xavier Dupont, prezident obchodní skupiny Powertrain Systems společnosti Valeo, k tomu řekl: *„Dvouhmotový setrvačník druhé generace je skutečným převratem a poskytuje zákazníkům cenově dostupná a pohodlná řešení pro snížení emisí CO_2 a také NVH u hybridních vozidel. Kromě toho snižujeme množství surovin použitých při jeho výrobě v souladu s naší uhlíkově neutrální strategií CAP50. Ocenění PACE*

naplňuje hrdostí všechny týmy Valeo, které se zavázaly vyvíjet technologická řešení pro automobilový průmysl dnes i v budoucnu.“

Už 28. ročník PACE Awards vyhlašují Automotive News. Soutěže se mohou zúčastnit dodavatelé, kteří přispívají produkty, procesy, materiály nebo službami přímo ve výrobě osobních nebo nákladních automobilů. Ocenění Automotive News PACE Award je celosvětově uznáváno jako průmyslový standard pro inovace. Po důkladném posouzení nezávislou porotou získalo Valeo cenu Automotive News PACE Award 2022.

Jako přední specialista na aftermarket se Valeo Service zavázala dodávat dvouhmotové setrvačníky, které splňují očekávání trhu. To zahrnuje poskytování jedno z nejlepších pokrytí na trhu, kde má Valeo rostoucí zastoupení u OE. Nabídku dvouhmotového setrvačníku doplňuje Valeo FullPack DMF™, což vytváří dokonalé řešení pro evropský nezávislý trh s náhradními díly, a to vše v jednom balení!

Dvouhmotový setrvačník Valeo Pendulum DMF Generation 2

Foto: **Valeo**

Valeo

ORIGINS - ŠIROKÁ NABÍDKA ALTERNÁTORŮ A STARTÉRŮ
Valeo přináší konkurenceschopnou nabídku v podobě tří různých produktových řad. Zkušenosti výrobce OE nám umožňují u všech výrobků dosahovat těch nejlepších parametrů kvality.

Valeo O.E. PEDIGREE

ReStart

Zesílený startér

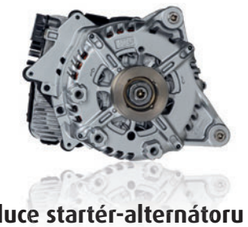
- Funkci Start-Stop zajišťuje zesílený startér a řídí elektronická řídící jednotka
- **Zesílený** startér umožňuje větší počet startovacích cyklů u vozidel vybavených Start-stopem

StARS

Reversibilní startér-alternátor -První generace

- **I-StARS** kombinuje funkci startéru a alternátoru v jednom stroji
- **StARS** zhasne motor, když vozidlo zastaví a hladce nastartuje okamžitě po zařazení rychlosti nebo uvolnění brzdového pedálu

iBSG 48V



Evoluce startér-alternátoru i-StARS

- Valeo je průkopník ve vývoji **48V** pohonných jednotek
- Díky technologii **iBSG 48V** je Valeo hlavním hráčem v oblasti elektrifikace vozidel. 48V technologie si získává popularitu u mnoha výrobců vozidel z celého světa

Dostupná technická podpora

Hotline: 801 8888 22

TECH @SSIST | Přístup k bezplatné technické podpoře Valeo online.

Smart care for you
valeoservice.pl

Goodyear obohacuje nabídku pneumatik pro malé vozy

Společnost Goodyear obohacuje svou oceňovanou řadu a uvádí na trh pneumatiky EfficientGrip Compact 2, které byly navrženy s cílem optimalizace užitných vlastností kompaktních osobních vozidel.

Pneumatiky EfficientGrip Compact 2 jsou součástí oceňované rodiny pneumatik EfficientGrip, která zahrnuje pneumatiky EfficientGrip Performance 2, EfficientGrip 2 SUV a EfficientGrip Cargo 2. Současně doplňují rozsáhlou nabídku pneumatik značky Goodyear v rozměrech 14“ a 15“. Prémiové letní pneumatiky využívá podle statistik Europoolu 34 % trhu kompaktních vozidel.

Díky široké škále dostupných rozměrů jsou pneumatiky EfficientGrip Compact 2 určeny pro více než 75 % současného trhu kompaktních vozů.

Mezi nová zlepšení patří technologie Dry Stability, která maximalizuje kontaktní plochu pneumatik a zlepšuje tak jejich užitné vlastnosti díky zdokonalení dezénu v oblasti ramen.

Technologie Goodyear Wet Grip zase zajišťuje optimální přilnavost na mokru díky velkému počtu záběrových hran, které rozptylují vodu na povrchu vozovky. Příčné drážky procházející napříč běhounem odvádějí vodu ze styčné plochy a zlepšují tak celkovou přilnavost na mokru.

Sonia Leneveu, ředitelka marketingu osobních pneumatik značky Goodyear v Evropě, uvedla: *„Pneumatiky EfficientGrip Compact 2 přinášejí do naší řady pneumatik pro kompaktní vozy vyšší výkonnost. Je to pro celý automobilový průmysl stále velmi významný segment trhu a díky nový pneumatikám pro něj aktuálně máme nejlepší produktovou řadu v celé naší historii. Oceňovaná řada pneumatik EfficientGrip společnosti Goodyear se stále rozšiřuje a nyní pokrývá ještě větší podíl automobilového trhu než kdykoli dříve.“*

Foto:
Goodyear

Kooperativa vloni klientům vyplatila přes 25 miliard Kč

Pojišťovna Kooperativa spravuje 4 miliony smluv pro 2,5 milionu klientů, kterým se každoročně stane několik set tisíc pojistných událostí.

Výsledky Kooperativy představuje člen představenstva zodpovědný za likvidace pojistných událostí Martin Laur: *„Za rok 2022 naši likvidátoři vyřešili 652 566 pojistných událostí a klientům jsme vyplatili 25,39 miliardy Kč. To znamená, že každý pracovní den jsme průměrně zpracovali téměř 2600 pojistných událostí a klientům vyplatili 100 milionů Kč.“*

Nejvíc pojistných událostí řešili likvidátoři Kooperativy ze životního a úrazového pojištění. Jednalo se o celkem 301 000 škod, klienti pak získali pojistné plnění ve výši 10,44 miliardy Kč.

V případě pojištění motorových vozidel Kooperativa řešila 162 000 škod

za 6,22 miliardy Kč. *„Naše smluvní servisy nejčastěji opravují vozidla značek Škoda a Volkswagen. Každý den například hradíme škodu na 115 čelních sklech automobilů našich klientů. A naše asistenční služba velmi často vyráží k vybitým bateriím. Obecně můžeme říct, že každý den řešíme 444 případů, kdy mají naši klienti nějaký problém s vozidlem. Zajímavostí také je, že měsíčně evidujeme okolo 70 aut, které poškodí kuny a jiní hlodavci,“* doplňuje ředitel Centra likvidace pojistných událostí neživotního pojištění Jiří Cita.

Dalších 137 000 pojistných událostí za 4,07 miliardy Kč nahlásili klienti Kooperativy v pojištění majetku. *„Nejvíce škod našim klientům způsobily živly, problémy s vodoinstalací a v neposlední řadě i zloději. Proto jsme v roce 2017 do pojištění majetku občanů zahrnuli i asistenční služby. Například k prasklému vodovodnímu potrubí dnes klientům zajistíme instalatéra do dvou hodin,“* doplňuje Jiří Cita.

Téměř 53 000 pojistných událostí likvidátoři Kooperativy řešili ze Zákonného pojištění odpovědnosti zaměstnavatele. Za pracovní úrazy a nemoci z povolání obdrželi poškození zaměstnanci 4,66 miliardy Kč.

Foto:
Kooperativa

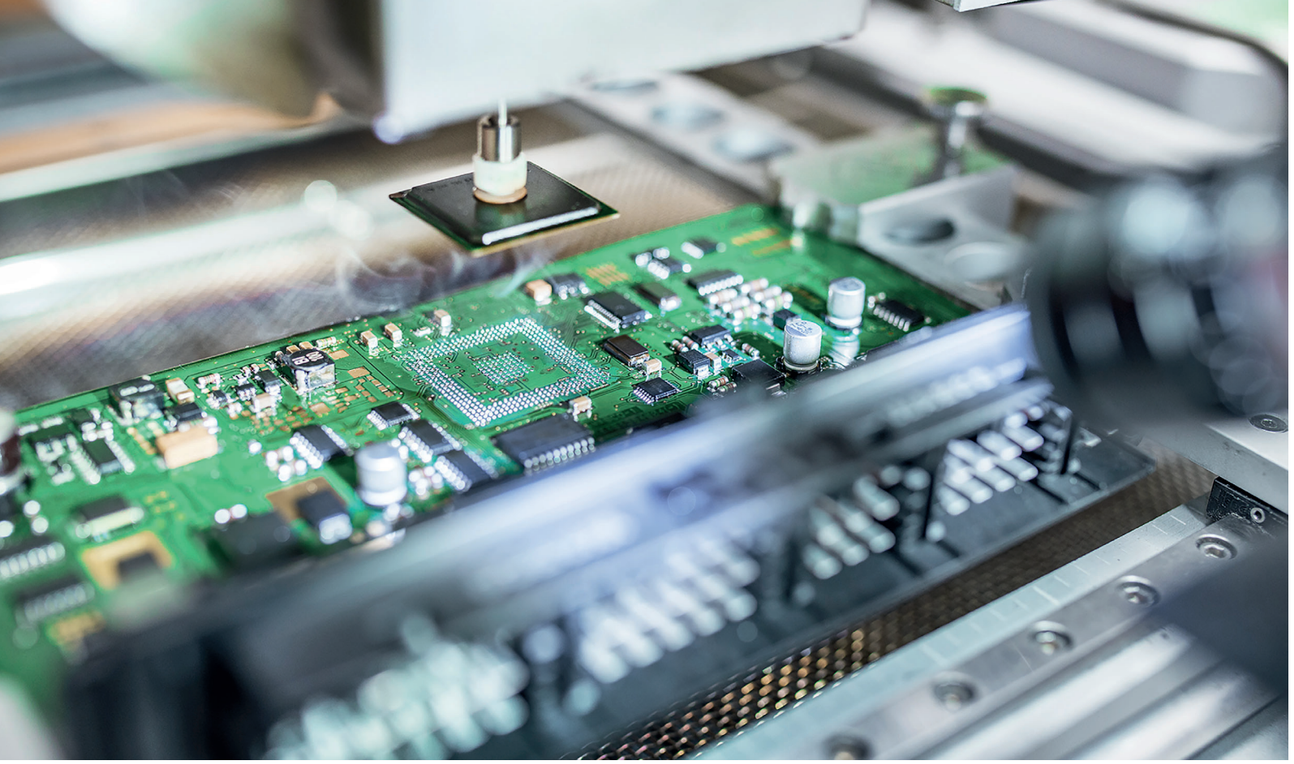
POJIŠTĚNÍ S LÁSKOU K VETERÁNŮM

Nyní si u nás můžete pojistit i svého veteránského miláčka! V rámci balíčku MEZIPLYN a NAPLNO od nás získáte telematickou jednotku, která vám umožní mít veterána neustále pod dohledem.

www.koop.cz/veterani

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je



Oprava autoelektroniky

Chytrá alternativa

Řídící jednotky a jiné elektronické komponenty nemusí v případě defektu přinášet vysoké náklady na odstranění závady. Existuje alternativa k drahému nákupu nového/výměnného dílu – cenově výhodná oprava.

Specializovaná firma by měla nabídnout také rychlé řešení. Časová úspora může začít komfortním Express vyzvednutím defektního dílu přímo u zákazníka, kdy může již následující den následovat vstupní test. Doby realizace oprav začínají na 1-3 dnech, složitější závady se daří odstranit do 5-7 pracovních dní.

Opravit lze prakticky každou autoelektroniku: ABS, jednotky motoru, automatických převodovek, přístrojové štíty, multimédia, škrtící klapky atd. Mluvíme-li o starších dílech z youngtimerů nebo oldtimerů, komponenty se již nevyrábí a jejich opravou se stává vozidlo znovu pojízdné. Navíc by neměl být problém na základě výstupního testování na opravy poskytnout dvouletou záruku.

Priorita pro nákladní vozy

Dlouhé dodací lhůty některých komponent jsou nyní nad únosnou úroveň a oprava je tak jediné řešení. Pokud se jedná o součástku pro nákladní vůz, který svým provozem majiteli vydělává peníze, je hra o čas na prvním místě. Proto i zde je oprava v rámci jednoho až tří dnů žádoucí. K tomu se přidá ještě značná cenová úspora, takže z opravy se stává racionální volba. Např. v současné době špatně dostupné jednotky CPC3 a EBS3 do nákladních vozů Mercedes-Benz, které se starají o řízení pohonu a funkci brzd, po repasi znovu dlouhodobě na vozidle fungují.

Kde vzniká defekt v řídících jednotkách?

U hardwaru se z 50 % jedná o únavu elektroniky, druhá polovina má příčinu ve vnějších vlivech: vlhkosti, vibracích a často i zkratech na kabeláži nebo přidružených komponentách. Defekty softwaru často vznikají podpětím na vozidle, kdy se poškodí data v paměti.

Hranice pro realizaci oprav je při větších zasaženích vodou nebo zcela vyhořelých základních deskách. I zde je stále naděje, že se nepoškozená data přehrají na jinou zrevidovanou jednotku se stejným číslem dílu a ta pak funguje bez dalších úprav na původním vozidle.

Volit alternativu ve formě opravy autolektroniky je po všech stránkách výhodné!

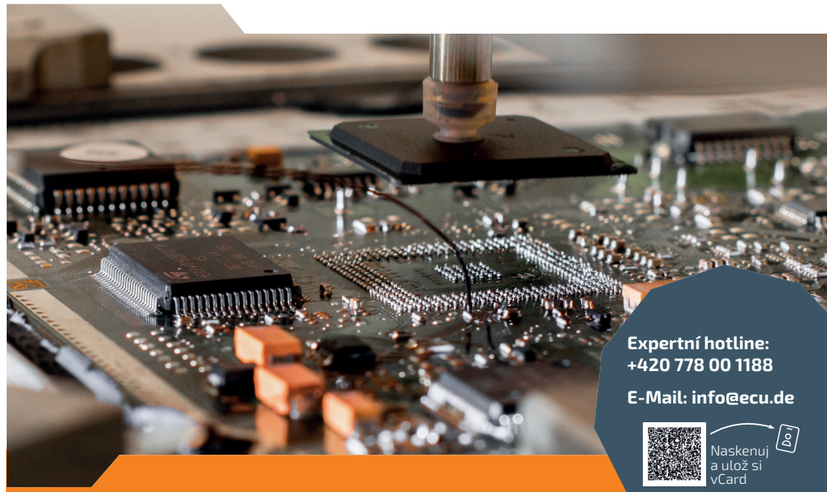
Text: **Bc. Tomáš Pokorný**
Foto: **ecu.de**

Výhody oprav:

- levnější než nový díl
- stejná záruka jako na nový díl
- bez nutnosti dalšího programování
- potvrzení defektu dílu nebo příčiny závady na vozidle
- doporučení pro další postup

Neváhejte nás kontaktovat!

ELECTRONIC CHECK ecu.de



Expertní hotline:
+420 778 00 1188
E-Mail: info@ecu.de
Naskenuj a ulož si vCard

Testování & Opravy autoelektroniky

Know How: 20-leté praxe v oboru, vlastní vývoj
Nabídka: Nejširší portfolio jednotek na trhu
Kvalita: ISO 9001, preciznost a spolehlivost oprav
Záruka: Vše „Made in Germany“ s 2-letou zárukou
Podpora: Expertní zákaznická linka pro ČR a SR

Tradice se snoubí s inovací.
Od roku 1914.

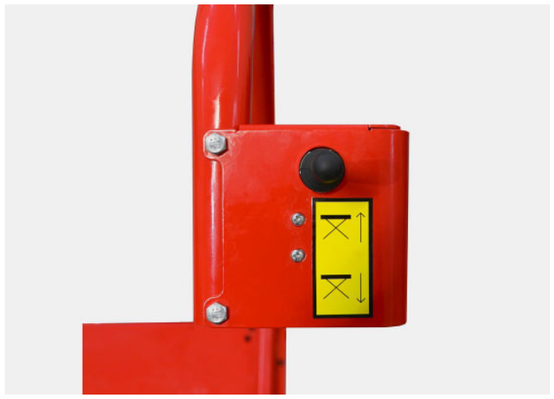
glaubitz
ecu.de - Značka společnosti
Glaubitz GmbH & Co. KG
Görlitzer Straße 53, 02763 Zittau

ecu.de.cesko

www.ecude.cz
Expertní hotline: **+420 778 00 11 88**
E-Mail: **info@ecu.de**

Zvedací zařízení BJ-05 pro vyvažovačky

S rostoucím množstvím přezouvaných kol a také spolu se zvyšující se hmotností přibývá nejrůznějších pomocníků, které práci v dílně zrychlují a ulehčují. Do této kategorie zařízení a technologií patří mezi jinými i zvedací zařízení pro vyvažovačky.



Největší český výrobce pneuservisních opravných materiálů a producent strojů, firma FERDUS, již několik let úspěšně prodává model TB-J-09 určený primárně pro nákladní, autobusová a jiná obdobná kola.

Video BJ-05

Nově FERDUS rozšiřuje nabídku o subtilnější provedení BJ-05, které najde uplatnění v servisu osobních a lehkých užitkových vozidel. Rozměrově za robustnějším sourozencem příliš nezaostává: délka 875 mm, výška 930, šířka 320-475 mm (s nájezdem nebo bez). Podobné jsou i parametry minimálního a maximálního průměru kola 350 až 900 mm. Hlavní rozdíl najdeme v nosnosti, která dosahuje hodnotu 80 kg. Výška zdvihu je 320 mm.

Zvedací zařízení BJ-05 je kompaktní a lehké, přesto pro běžný pneuservis poslouží více než dobře. A rovněž výrazně méně stojí, což se v dnešní době počítá dvakrát.

Ve velkoobchodní distribuci FERDUS je dostupné za cenu 10 690 Kč bez DPH.

Foto: **FERDUS**

AUTOSERVIS + AFTERMARKET

Pneuservisní startovací sada FERDUS nově i nákladní

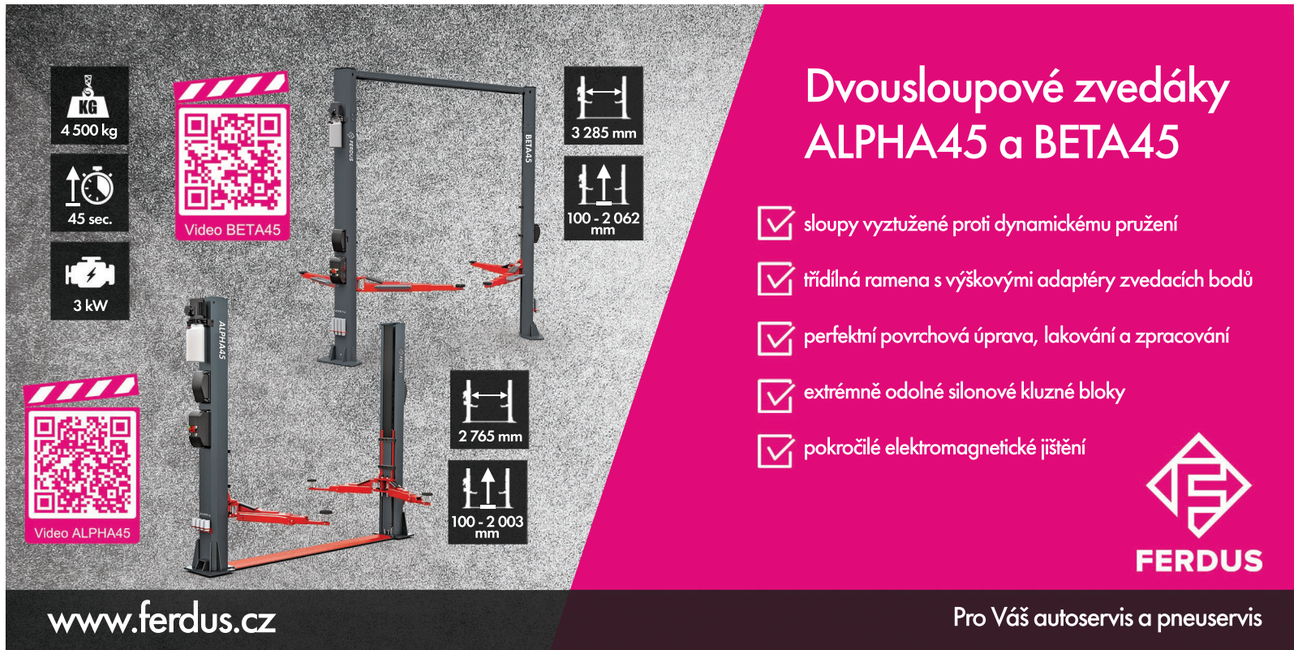
Firma FERDUS rozšiřuje svou nabídku startovacích sad pro začínající pneuservisy o sestavu určenou pro spuštění provozu zaměřeného na nákladní automobily, autobusy, zemědělské stroje apod.

FERDUS coby největší český výrobce pneuservisních opravných materiálů nabízí ve svém portfoliu hned několik unikátních produktů. Mezi ně se již několik let úspěšně řadí startovací sada obsahující pestrou škálu spotřebních produktů a nejpoužívanějšího nářadí, které jsou pro spuštění pneuservisního byznysu naprostou povinností. Až doposud byl ale tento set určen pouze pro osobní a LU vozidla.

Nově ale na trh FERDUS uvádí také většího sourozence sestaveného přímo na míru pneuservisu nákladních automobilů, autobusů, zemědělských strojů apod. Spotřební část tvoří několik typů montážních přípravků, lepidel, těsnících roztoků, opravných knotů, záplat, nýtů a více než deset druhů vyvažovacích závaží. Mezi nářadím najdeme například provlékací vidlici, čistící jehlu, kleště, štětce a další. Nyní si tak novou živnost nebo firmu může rozjet skutečně každý.

Ve velkoobchodní distribuci FERDUS dostupné za cenu 10 613 Kč bez DPH.

Foto: **FERDUS**



Oblíbenost barev

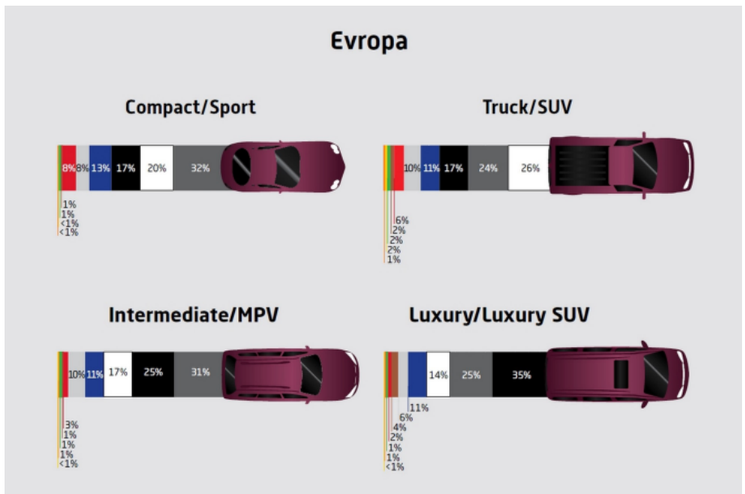
Data o oblíbenost barev, shromážděná v rámci *„Global Automotive 2022 Color Popularity Report“,* ukazují, že neutrální barvy zůstávají i nadále populární.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů Servind
Grafika: **Servind/Standox**

Německá společnost Standox, výrobce prémiových autoopravárenských laků zastupovaný v České republice a na Slovensku firmou Servind, zveřejnila v pořadí již 70. výroční zprávu *„Global Automotive 2022 Color Popularity Report“,* kterou vydává koncern Axalta, jejíž je součástí.

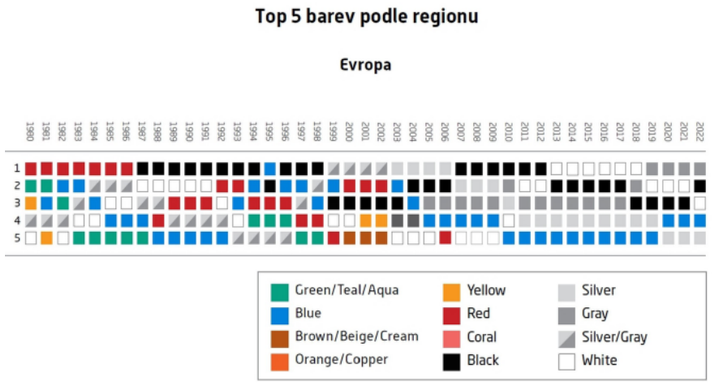
První výroční zpráva o popularitě barev byla poprvé publikována v roce 1953. V průběhu let se stala nejkomplexnějším a nejdéle fungujícím záznamem týkající se oblíbenosti barev v automobilovém průmyslu. Nová výroční zpráva odhalila tři nejoblíbenější barvy roku 2022 – bílou, černou a šedou.

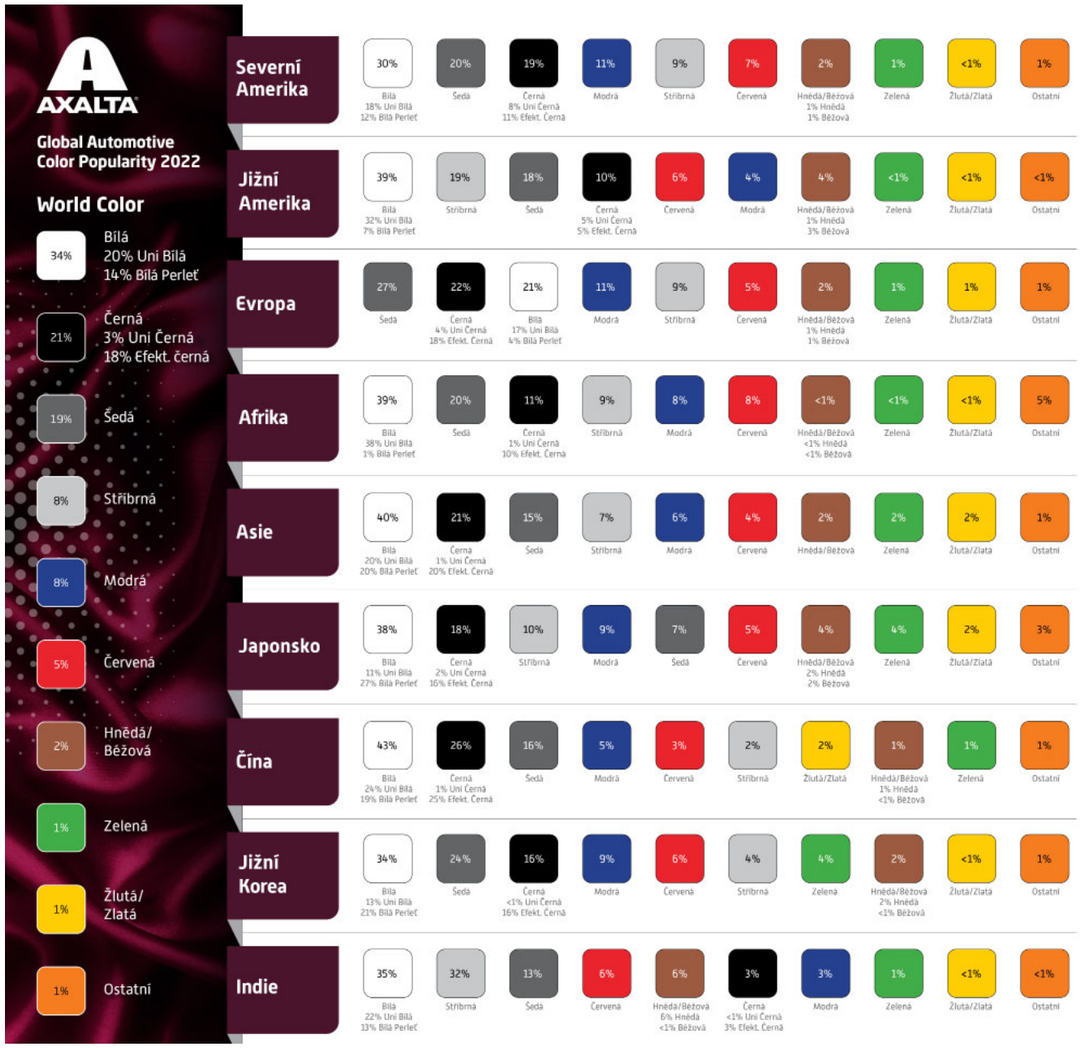
„Dnešní vozidla jsou mnohem více plná života než kdy dříve. Například ve srovnání s bílými odstíny z roku 1950 jsou dnešní bílé barvy jasnější a s měňavými akcenty. Dohromady tvoří vozidla v bílé, černé, šedé a stříbrné barvě až 82 % automobilů na silnicích,“ řekl Robert Schnell, viceprezident pro globální prodej a produktový management společnosti Axalta.



Celosvětově se na prvním místě udržely bílé odstíny s celkem 34 %, perleťově bílé se 14 % a Uni bílé s 20 %. Dále je na silnicích možné vidět vozidla sytě černé barvy. Se třpytivými efekty se s 21 % umístila černá barva na druhém místě. Třetí místo v oblíbenosti dosáhla šedá barva s třpytivými efekty s 19 %. Na nižších příčkách se umístily jasné barvy s vysokou intenzitou a s třpytivými efekty jako jsou barevné varianty modré (8 %), červené (5 %) a zelené (1 %).

Úplnou zprávu týkající se oblíbenosti barev naleznete na stránkách *https://www.servind.cz/popularita-barev-2022* včetně výroční zprávy, která se zaobírá podrobnějším rozborem oblíbenosti barev v jednotlivých tržních regionech. Odborníci, kteří sbírají data, tak nabízejí vhled do historie oblíbenosti barev a nastiňují budoucí vývoj, čímž poskytují výrobcům automobilů zajímavý pohled na barevné preference spotřebitelů. Výrobcům (OEM) tím pomáhají učinit erudovaná rozhodnutí při volbě budoucích barev automobilů.





Alcar představuje novinky od značek AEZ a DOTZ

Prémiové značky AEZ a DOTZ si pro rok 2023 připravily celkem devět nových designů litých kol. Motoristé s nimi mají možnost individuálně si zkrášlit své auto ať již jde o automobil kompaktní nebo střední třídy, SUV nebo elektricky poháněný sportovní vůz.

Novinky jsou pro mnoho vozů k dispozici se schválením ECE v originálním rozměru, takže není potřeba je zapisovat do TP vozidla.

Exkluzivní novinkou je elegantní vícepaprskové kolo AEZ Alaska s mohutným vzhledem a optimalizovanou hmotností, vytvořené na míru pro elektricky poháněné prémiové sportovní vozy Porsche Taycan a Audi e-tron GT. Nabízí se ve dvou variantách s černým lakováním (Alaska black) a v kombinaci černého laku a leštěné čelní plochy (Alaska dark) v rozměrech od 9x20“ do 11,5x21“. Design AEZ Alaska je pro tyto futuristické elektromobily schválen v originálních rozměrech.

AEZ Alaska dark a DOTZ Fuji gold

DOTZ LongBeach dark

AEZ Montreal má sportovně elegantní design s dvojitými paprsky, který je k dispozici ve dvou barevných provedeních s leskle černým lakováním (Montreal black) a v kombinaci leštěné čelní plochy (Montreal dark). Má široké spektrum aplikací v rozměrech od 7x18“ do 8,5x20“. Díky položkám v originálních rozměrech může kompaktní středová část s úzkými paprsky vylepšit vzhled mnoha automobilů se schválením ECE např. Hyundai Tucson a Ioniq 5, Kia Xceed a Sportage, Peugeot 508, Škoda Octavia a Kodiaq, Volvo XC40 aj.

Extravagantní design překřížených paprsků DOTZ Fuji se pyšní konstrukcí se sníženou hmotností. Sportovní lité kolo je k dispozici v rozměrech od 7,5x18“ do 9x20“, a to i ve čtyřděrové variantě. Svým atraktivním vzhledem doplní mnoho modelů kompaktní a střední třídy jako jsou BMW řady 5, Cupra Born, Mercedes-Benz třídy C, Seat Ateca, Škoda Octavia, Volkswagen Golf a mnoha dalších. Varianta s lesklým zlatým lakem DOTZ Fuji gold dodá automobilu jedinečný výraz. Kromě toho je k dispozici také v povrchové úpravě se šedým metalickým lakem (Fuji grey) a lakem doplněným leštěnou čelní plochou (Fuji dark).

LongBeach je první design od značky DOTZ vyvinutý pro SUV. Motoristé si mohou vybrat ze dvou barevných variant dark a black. DOTZ LongBeach s paprsky ve tvaru Y je v rozměrech 9x20“ až 10,5x22“ a s nosností až 1054 kg ideální pro střední a velká SUV s mnoha aplikacemi v originálních rozměrech – se schválením ECE pro Audi Q7 a Q8, BMW iX, X5 a X6, Porsche Macan, Range Rover, Tesla Model Y a Volkswagen Touareg, a s KBA pro SUV značek Mercedes-Benz, SsangYong a Volvo.

Motoristé si mohou všechny novinky, které se dodávají s tříletou zárukou, prohlédnout přímo na svém modelu automobilu v unikátním ALCAR 3D konfigurátoru kol na *www.alcar.cz*. K sadě litých kol AEZ nebo DOTZ mohou navíc získat zdarma bezpečnostní šrouby nebo matice Sicuplus.

Vlevo shora AEZ Montreal black, AEZ Montreal dark a AEZ Alaska black, vpravo DOTZ Fuji grey, DOTZ Fuji dark a DOTZ LongBeach black

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

QWP nově nabízí např. startéry a alternátory

Široká nabídka exkluzivní značky QWP od Swiss Automotive Group CZ.

Sortiment značky QWP, který na český trh přináší prodejny SAG, se od svého představení na podzim roku 2020 neustále rozšiřuje. Minulý rok tak do skladového sortimentu přibyly např. poloosy, autožárovky, brzdové hadice nebo pružné členy výfukového potrubí. A od začátku letošního roku mají čeští mechanici k dispozici už prakticky kompletní nabídku značky QWP, včetně např. turbodmychadel, žhavicích svíček, servořízení nebo startérů a alternátorů.

Repasované startéry a alternátory QWP pocházejí od prověřeného evropského dodavatele a garantují vysokou kvalitu odpovídající standardům OE. Pro maximální usnadnění montáže je řada těchto dílů dodávána jako *„plug & play“,* tedy se všemi potřebnými komponentami pro jednoduchou instalaci. Navíc je repase mnohem šetrnějším výrobním procesem než výroba nových dílů, protože se výrazně snižuje spotřeba energie i materiálu.

Poloosy QWP doplňují již od začátku nabízené homokinetické klouby a ve většině případů jsou dodávány i s potřebným montážním příslušenstvím. Jsou vyráběny z osvědčených kvalitních materiálů a předepsanými technologickými procesy. Jejich významnou prodejní výhodou je navíc fakt, že jsou prodávány bez zálohy na starý díl, což mechanikům přináší vedle finanční také značnou časovou úsporu.

Základní nabídku autožárovek QWP tvoří tři desítky položek. Nejpoužívanější halogenové žárovky H4 a H7 doplňují i méně obvyklejší typy jako H1, H3 či H11 a řada malých (tzv. pomocných) žárovek, z nichž většina je dodávána v praktickém balení v krabičkách pro deseti kusech. Vrcholem nabídky jsou xenonové výbojky pro hlavní světlomety řady PREMIUM+30% XENON se světelným výkonem 3200 lumenů, barvou

Díly řízení

Komponenty brzd

Tlumiče s uložením

Startér

Produkty QWP splňují všechny nároky OE specifikací i potřebné normy pro evropský nezávislý trh a jsou oblíbené ve všech zemích, kde má skupina SAG své aktivity. Veškeré dostupné díly QWP jsou dohledatelné v e-shopu Connect *(https://shop.sag.cz)*.

Foto: **SAG**

světla 4300 Kelvinů, homologací E11 a teplotní použitelností od – 40 °C do 115 °C.

Skladem je také 25 nejžádanější položek univerzálních vlnovců s vnitřním opletením, tedy pružných dílů výfuku různých průměrů i délek. V nabídce jsou ve dvou provedeních, tedy s krátkou či univerzálnější dlouhou přírubou která umožňuje variabilní použití.

Značka QWP byla na evropský trh poprvé uvedena v roce 2006 s cílem nabídnout kvalitní náhradní díly za rozumnou cenu. Aktuální černo-červený design využívá celá řada produktových skupin od brdových či podvozkových dílů až po stěrače.

Spojkové sady

Statistika poruch AvD

Největší potíže motoristům způsobuje elektrický systém.

Položka *„Elektrika, nabíjecí proud, zapalování“* představovala v loňském roce 43,8 % všech případů, k nimž byli povoláni servisní asistenti Automobilového klubu Německa AvD. Ve srovnání s předchozím rokem šlo o mírný pokles.

Následovaly položka *„Řízení, podvozek, brzdy“* s podílem 19,7 % a kategorie *„Motor a výfukový systém“* s 15,7 %. Tyto dvě položky ale vyvolaly víc zásahů než v minulosti. AvD to nechce zdůvodňovat jen zvyšujícím se stářím vozů, ale vyjadřuje podezření, že kvalita dílů mohla z cenových důvodů utrpět.

Problémy s elektrickým systémem v posledních třech letech rostly mnohem méně (+ 0,56 %). V poruchových statistikách AvD je většinou způsobují potíže startovací baterie a vysokonapěťové úložiště integrované v pohonu, např. ve vozidlech s hybridním nebo čistě elektrickým pohonem.

Co se týče řízení, podvozku a brzd, často za poruchu mohou pneumatiky. Jejich poškození nezpůsobují jen cizí předměty na vozovce, jako jsou šrouby nebo hřebíky, ale také jízda s trvale příliš nízkým tlakem. Navíc se objevují defekty na ráfcích nebo kolech v důsledku hrubého přejetí obrubníku. Poškozené pneumatiky a kola zvyšují opotřebení podvozku a pouzder řízení. Důsledkem je předčasné stárnutí a selhání ložisek. Naprostou výjimkou mezi příčinami poruch jsou zlomeniny ocelových a litinových dílů, jako jsou tyče řízení nebo pružiny. Větší potíže způsobuje vzduchové pérování, jehož měchy se v průběhu let stávají pórovitými a udržují stále menší tlak vzduchu. Přestože kompresor, patřící k systému, zpočátku odolává, systém se může při další jízdě s plnou zátěží zhroutit.

V posledních třech letech také znatelně přibylo závad na motoru a výfukovém systému. Ne vždy selhává technika, ale v mnoha případech je porucha způsobena nesprávným zacházením s vozidlem. Jde například o zanedbání pravidelné kontroly hladiny oleje a včasné výměny ozubeného řemene. Časté krátké jízdy mohou mít vliv na motor a výfukový systém. Problémy mohou nastat zejména u vozů s filtrem pevných částic, protože ten se nedostává do rozsahu teplot potřebného pro regeneraci a ucpává se. Výfukové plyny nemohou odcházet a motor se *„dusí“* vlastními spalinami. V některých případech byla přivolána silniční asistenční služba AvD i proto, že řidič špatně natankoval. Pomoci pak může pouze odtahovka a nejbližší dílna.

Po vyhodnocení provozu autoklub zjistil, že v mnoha případech by pár jednoduchých pravidelných kontrol předešlo poruchám. Patří sem například kontrola dostatku oleje v motoru a tlaku vzduchu v pneumatikách.

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

Stvořeno pro život

BOSCH

TPA 300 **přístroj na programování senzorů systému monitorování tlaku v pneumatikách**

Programovací přístroj Bosch TPA 300 byl speciálně vyvinut pro konfiguraci univerzálních senzorů v systémech monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS) pro konkrétní vozidlo. Přístroj podporuje velké množství univerzálních senzorů dostupných na trhu. Pomocí bezdrátového přenosu se údaje z TPMS senzorů zobrazují přímo na 2,8palcovém barevném displeji, kde mohou být zkontrolovány. Rychlé a snadné ovládání umožňuje jednoduché programování senzorů a postupnou implementaci procesů zaučení ve vozidle. Pravidelné softwarové aktualizace funkcí, databáze vozidel a pokrytí senzorů zajišťují, že autoservisy mají aktuální informace a mohou nabízet kvalitní služby svým zákazníkům.

Zejména u asijských výrobců, jako je Toyota, Hyundai, Nissan atd., je pro proces zaučení vyžadován modul OBD II. Modul OBD II pro TPA 300 je k dispozici jako příslušenství. Alternativně lze pro zaučení využít také online software ESI[tronic] 2.0.

Objednací číslo

TPA 300: 0 684 400 253
Modul OBD II: 1 684 465 914

Výhody v přehledu

- TPA 300 dosahuje pokrytí více než 95 % značek vozidel
- Více než 20 různých značek univerzálních senzorů lze naprogramovat pro velmi vysoké pokrytí trhu
- Procesy zaučení vozidel: součástí jsou praktické pokyny krok za krokem
- Zahrnuje 3 roky bezplatných aktualizací softwaru

Univerzální senzory pro systémy monitorování tlaku v pneumatikách

Senzory Bosch ***QUICK* FIT**

Pomocí programovacího přístroje TPA 300 lze také snadno a bezpečně konfigurovat nové univerzální senzory Bosch pro systémy monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS). Díky univerzální programovatelnosti senzoru QUICK FIT je dosahováno pokrytí značek vozidel z více než 90 % jedním typem senzoru a čtyřmi barevnými variantami.

Technické změny a změny programu vyhrazeny.

boschaftermarket.cz

Stalo se...

ZÁJEM O PRÉMIOVÁ PALIVA

Společnost MOL Česká republika se při uvedení nové generace řady aditivovaných prémiových paliv MOL Evo 3 plus ptala motoristů na jejich názor na prémiová paliva. Z průzkumu vyplývá, že téměř tři čtvrtiny českých motoristů mají povědomí o výhodách prémiových paliv a 65 % se přiklání k tomu, že se vyplatí prémiové palivo tankovat alespoň občas, navzdory jeho vyšší ceně. Respondenti se domnívají, že tato paliva používají především movitější majitelé nových vozů (61 % odpovědí), nicméně 34 % respondentů vyslovilo přesvědčení, že prémiová paliva tankují uvědomělí řidiči. Role prémiových paliv v údržbě vozu může vést k jejich většímu rozšíření. Vyšší pořizovací ceny vozidel povedou řadu motoristů ke zvýšení péče o svá vozidla ve snaze co nejvíce prodloužit jejich životnost. V průzkumu se k tomuto názoru přiklánělo 42 % respondentů a následně 64 % uvedlo, že se v reakci na tento trend bude snažit vlastnit vozidlo déle.

ÚSPĚCH PRO GOODYEAR OFFROAD

Pneumatiky Goodyear Offroad se staly vítěznou volbou šampióna Rallye Dakar 2023 v saúdskoarabské poušti v kategorii kamiónů, týmu De Rooy. Po překonání 9000 km kamenitého, písečného i rozbahněného terénu skončil nizozemský tým s kamiony Iveco na 1., 3. a 4. místě. Tým Goodyear si tak připsal další úspěšný ročník Rallye Dakar v kategorii kamionů. Loni skončil s týmem Kamaz na 1., 2. a 3. místě. Pneumatiky, které se osvědčily v náročných podmínkách soutěží, mají stejnou specifikaci jako standardní pneumatiky, které Goodyear nabízí evropským dopravcům. Byly zkonstruovány tak, aby zvládaly vysokou rychlost v terénu a co nejméně se přitom zahřívaly. Osvědčil se i nový systém monitorování tlaku v pneumatikách. Stejná technologie Goodyear TPMS pomáhá dopravcům šetřit čas, zvyšovat efektivitu a bezpečnost provozu jejich vozového parku. Zefektivňuje proces kontroly stavu pneumatik. Upozornění na nedostatečný tlak může zabránit poškození pneumatiky nebo negativnímu dopadu na spotřebu paliva.

GETFIX SPUSTIL NOVOU SLUŽBU

Internetový vyhledávač autoservisů GetFix spustil službu zaměřenou na firemní zákazníky, kterým se kompletně postará o servisní správu jejich vozového parku. Systém za firmy zajistí pravidelný servis, výměny oleje, upozorní na konec platnosti STK nebo zařídí přezutí na zimní pneu. Zájemce si v on-line nabídce GetFix vybere požadovanou službu pro dané vozidlo a servis, který ji poskytuje, zadá termín a řidič přiřazený k danému autu obdrží SMS, kde má kdy s autem být. Za služby firma platí až zpětně fakturou. Dopředu si přitom může na webu spočítat orientační cenu. V systému GetFixu je v současnosti přes 180 prověřených autoservisů, jejichž služby platforma zprostředkovává. V tuzemsku GetFix nabízí služby osobního asistenta na telefonu, chatu či přes SMS, systém evidencí oprav, řidičů a vozidel, automatické hlídání termínu STK, konce platnosti dálničních známek nebo řešení pojistných událostí. Ceny se pohybují v řádu tisíců korun ročně podle počtu vozidel.

PRVNÍ SCANIA CITYWIDE LE V BARVÁCH PID

Společnost Lutan v Mladé Boleslavi převzala svůj první autobus Scania. Model Citywide LE se sníženým nástupem bude prvním kusem svého typu v ČR a zároveň první Scanií v nových šedo-červených barvách systému Pražské integrované dopravy. Společnost Lutan patří k mladým autobusovým dopravcům – založena byla teprve v roce 2017 a aktuálně provozuje s devíti autobusy pět linek Pražské integrované dopravy. Autobus s délkou 12,1 m a uspořádáním náprav 4x2 nabízí 41 míst k sezení. Má klimatizaci a nezávislé topení. Scanii Citywide LE pro společnost Lutan pohání devítilitrový pětiválcový turbodiesel DC09 140 o výkonu 235 kW (320 k) s točivým momentem 1600 N.m, který je spřažený s automatizovanou dvanáctistupňovou převodovkou GRS895R s retardérem.

ZETOR ROZŠIŘUJE MODELOVOU ŘADU COMPAX

Výrobce zemědělské techniky Zetor Tractors rozšiřuje svoji nabídku v modelové řadě Compax. Zákazníci si nově budou moci vybrat ze šesti modelů o výkonu 18 až 37 k. Jedná se o univerzální a kompaktní stroje s jednoduchým ovládáním a robustní konstrukcí, která zaručuje vysokou spolehlivost. Modelová řada Compax byla představena v roce 2020 a rozšířila nabídku značky Zetor v nižším výkonnostním segmentu kompaktních traktorů s širokým využitím především při letní a zimní údržbě obcí, sportovišť nebo firemních areálů, hodí se také pro práci v zahradnictví. Nové modely se vyrábějí ve spolupráci se společností VST Tillers Tractors.

TATRA TRUCKS ZVÝŠILA VÝROBU

Automobilka Tatra Trucks v roce 2022 vyrobila a zákazníkům dodala 1326 automobilů, což bylo víc než v předchozích letech. Největší část z dodaných nákladních automobilů putovala na tuzemský trh. Za rok 2022 dosáhla tržby ve výši 7,12 miliardy Kč, což bylo o 10 % víc než plánovala. Pro tento rok plánuje další navýšení výroby. Automobilka také v minulém roce zahájila vývoj nových generací automobilů svých stěžejních modelových řad i systémů alternativních pohonů. Rozběhl se projekt vývoje automobilu s palivovými články, pracuje také na hybridním voze s motorem Tatra i na elektricky poháněném vozidle se spalovacím motorem v roli range extenderu. Pokračuje rovněž vývoj nových generací svých standardních modelů. V loňském roce začaly zkoušky prototypů nové generace modelové řady Force a konstruktéři pracují na nové generaci modelové řady Phoenix. Ty by se mohly dostat do sériové výroby v roce 2024 či 2025.

Ford s E-Transitem začíná novou éru

Ford jde s dobou a uvedl na trh plně elektricky poháněnou verzi své užitkové legendy E-Transit. Mezi velkými skříňovými dodávkami nemá svým výkonem konkurenci.

Ford E-Transit je plně elektrická verze celosvětově nejprodávanější dodávky. Vyrábí se, stejně jako verze se spalovacími motory, v tureckém Kocaeli v továrně Ford Otosan, která byl proměněna v hlavní centrum pro výrobu elektrifikovaných užitkových vozidel Ford pro evropské trhy.

E-Transit lze objednat ve velkém množství konfigurací s třemi délkami, dvěma délkami rozvoru, třemi výškami a celkovou povolenou hmotností 3,5 t nebo 4,25 t. Nabízí největší užitečnou hmotnost 991 kg ve verzi N1 a 1685 kg ve verzi N2. Objem nákladového prostoru je 9,5 až 15,1 m^3 pro 4 až 5 europalet. Při uvedení na trh je E-Transit k dispozici jako panelová skříňová dodávka s jednoduchou (standardně třímístnou, na přání dvoumístnou) nebo dvojitou kabinou, později se ještě přidá podvozek s jednoduchou kabinou. Oproti verzím se spalovacími motory má odlišnou zadní nápravu s polovlečenými rameny a jiné nastavení podvozku. Poměrně výš položená podlaha a tím i nakládací hrany jsou daní za pohon zadních kol.

Akumulátor s celkovou kapacitou 77 kWh má využitelnou kapacitu 68 kWh, což E-Transitu poskytuje dojezd až 309 km v jízdním cyklu WLTP. E-Transit lze nabít z 15 % na 80 % přibližně za 35 minut pomocí rychlonabíjecí stanice o výkonu 115 kW. Úplné nabití přes noc ze standardního zdroje 230 V AC trvá něco málo přes osm hodin.

Trakční elektromotor je spojen s jednostupňovou převodovkou. Je k dispozici ve výkonových verzích 135 kW (184 k), určené především pro standardní aplikace, a 198 kW (269 k) a točivý moment 430 N.m jako alternativa pro těžké aplikace a vyšší úroveň užitečného zatížení. Je to v současné době nejvýkonnější elektricky poháněná dodávka na trhu. My jsme měli možnost vyzkoušet výkonnější variantu.

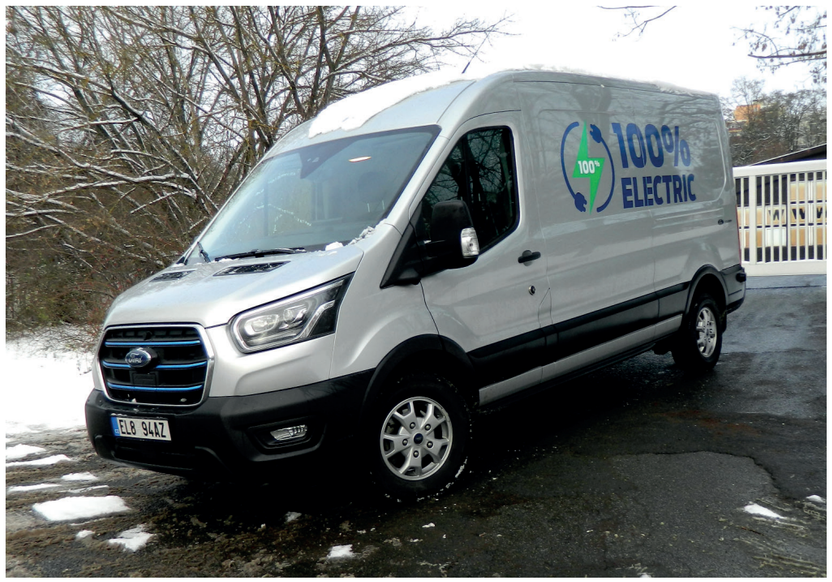
Zajímavým doplňkem, odlišujícím E-Transit od jiných užitkových elektromobilů, je palubní zdroj energie ProPower Onboard 220 V v nákladovém prostoru poskytující až 2,3 kW z trakčního akumulátoru. Lze jej využít například k nabíjení baterií elektrického nářadí. Dá se nastavit pro zachování potřebného dojezdu.

Standardně montovaný modem FordPass Connect 4G umožňuje vysokou úroveň konektivity a pro mnoho funkcí ovládání na dálku pomocí mobilního telefonu. Pro navigační systém a další funkce zajišťuje aktualizace OTA (Over-The-Air). Řidiči mohou také organizovat nabíjení na cestách pomocí aplikace Ford Charge Assist, která je integrována do systému Sync 4.

E-Transit má v základní výbavě boční posuvné dveře, upínací oka pro náklad, automatickou klimatizaci, systém Sync 4 s 12“ dotykovým displejem a vyhřívání sedadla řidiče. Vyšší výbava přidává navigační systém s online cloudovým připojením, tempomat, Pre Collision Assist s detekcí chodců, asistent pro jízdu v jízdním pruhu a automatické přepínání dálkových světel.

Manévrování s tak rozměrným vozem usnadňuje výtečně fungující digitální vnitřní zpětné zrcátko a zobrazení 360º okolí vozu z ptačí perspektivy na 12“ displeji. Ovládání základních funkcí přes dotykový displej ale není moc praktické s poněkud nelogickými zkratkami, nicméně není horší než většina obdobných systémů.

Elektrický pohon ve výkonnější verzi poskytuje přebytek výkonu a přemíra točivého momentu hned při rozjezdu vyžaduje velkou ostražitost při jemném manévrování. Mimořádná dynamika při akceleraci potřebuje sebekontrolu, aby se její využití nepromítlo do rapidního zkrácení dojezdu. To bude od dopravců vyžadovat velkou opatrnost při výběru řidičů. Zvlášť když snížené těžiště a vyšší tuhost podvozku vozu dodávají jízdní vlastnosti výrazně překonávající běžné užitkové vozy.



Rekuperace energie při uvolnění pedálu akcelerátoru je hodně účinná, ale lze ji jen obtížně regulovat pedálem brzdy.

Ford E-Transit představuje velmi praktické, výtečně ovladatelné vozidlo pro rozvážkové služby v městském a předměstském provozu. Jeho cena je ovšem vysoká – začíná u krátké verze L2 s motorem 184 kW a dojezdem 260 km na 1 458 400 Kč bez DPH se zárukou Ford Protect na 5 let/150 000 km. Na vysokonapěťový akumulátor se poskytuje prodloužená záruka na 8 let/160 000 km.

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

4Trans poskytuje autodopravcům unikátní služby

Jaroslav Ton se se svým startupem 4Trans zaměřuje na financování malých a středních podniků v logistice prostřednictvím faktoringu.

Jaroslav Ton je majitel a CEO startupu 4Trans. Po vystudování londýnské LSE pokračoval na prestižní univerzitě v Oxfordu, kde při studiu získal osobní zkušenost s prací ve startupech. Svou kariéru začal jako investiční analytik ve firmě P&J, kde doposud působí jako venture scout/partner. Díky vztahu k finanční problematice se rozhodl vytvořit firmu, která pomáhá autodopravcům s finančními obtížemi způsobenými dlouhou splatností faktur. K této vizi ho přivedla zkušenost vlastního dědečka, který byl mnoho let autodopravcem.

Od června 2020 je Jaroslav Ton CEO společnosti 4Trans, která poskytuje unikátní služby středním a malým autodopravcům. Hlavní úlohou startupu, který spolu s ním řídí Vlastimil Hrach a Alexandr Lagazzi, je pomáhat autodopravcům čelit finančním i technickým úskalím, nimiž se setkávají. Pomáhá jim s řízením cashflow a podporuje jejich finanční inkluzi.

Vedle studia v Oxfordu byl Ton členem mise OSN v Bangkoku, kde pracoval v ekonomické sekci a soustředil se na obchod, investice a inovace. Kromě reportů o obchodní politice pořádal akce, které měly sociální přesah. Své zkušenosti o faktoringu a fungování startupu prezentuje celosvětově na konferencích jako jsou například Slush, Abu Dhabi Fintech, 0100 Conferences, Money 20/20 a další. Má za sebou i zkušenost s dobročinnou činností, když v roce 2015 jako fundraiser působil ve společnosti War Child UK, která se zabývá humanitární pomocí dětem dotčeným válkou.

Uvádíte, že vašimi zákazníky jsou malé a střední firmy. Můžete to blíž specifikovat – do jaké velikosti firmy nebo výše faktur přijímáte zakázky?

„Naši klienti jsou vskutku malé a střední logistické firmy – v průměru mají okolo pěti kamionů a zaměstnávají tedy pod 10 lidí. Specializujeme se primárně na autodopravu a máme jak klienty s jednou dodávkou, kteří jezdí *„na sebe“*, tak větší logistické firmy s vozovým parkem s až 30-40 kamiony. Co se týká faktur, tak neklademe naprosto žádné nároky na frekvenci nahrávání nebo výši faktury, protože se chceme plně přizpůsobit velikosti a tempu podnikání našich klientů. Historicky nejmenší proplacená faktura byla v hodnotě cca 50 eur, naopak nejvyšší měly hodnotu přesahující 100 000 eur. Těší nás, že naše služby klienti hojně využívají: v průměru nám uživatel nahraje okolo 24 faktur měsíčně, což znamená, že prakticky nahrává faktury každý den.“

Jsou mezi vašimi klienty jen dopravci orientovaní na dálkovou (mezinárodní) dopravu nebo také firmy věnující se regionální přepravě, případně rozvážkovým službám?

„Naše portfolio tvoří jak firmy, které jezdí mezinárodní zakázky, tak menší hráči, kteří se naopak soustřeďují na vnitrostátní přepravu. Tím, že jsme profinancovali přes 70 000 faktur, máme v databázi přes 12 000 ověřených odběratelů, za nimž byly tyto faktur vystaveny. Pokud bychom je zobrazili na mapě, tak jsme proplatili faktury do všech zemí EU.“

V jaké fázi uzavíráte smlouvu se svými klienty – před tím, než oni uzavřou smlouvu, na jejímž základě budou fakturovat, nebo až když fakturují?

„Obojí je za nás možné – klienti přichází s potřebou proplatit fakturu jak za odběratelem, kterého dobře znají, tak když chtějí teprve obchodní vztah navázat (často třeba se zahraničním odběratelem). V druhém případě jim právě značně pomáhá naše tržní know-how, díky kterému si mohou nové odběratele před uzavřením smlouvy prověřit. Náš skoring jim tak jasně řekne, za kým na trhu jít.“

Podle vaší prezentace je cena za vaše služby cca 1,76 % výše faktury. Je to obecně platné, nebo se cena odvíjí podle výše faktury případně jsou v některých případech speciální příplatky u rizikovějších zakázek?

„Náš pricing je zcela jednoduchý – skládá se z poplatku a úroku. Faktoringový poplatek se odvíjí od doby splatnosti: čím nižší doba splatnosti, tím nižší poplatek. Úrok se počítá z výše zálohy, která je standardně 70 % z hodnoty faktury. Konečná cena financování se tak počítá na míru klientovi, a pohybuje se v řádu jednotek procent. Je třeba zmínit, že klienti u nás platí pouze za proplacené faktury a tato cena již obsahuje všechny další služby – od pojištění faktury až po různé benefity, jako je ověření odběratelů, nonstop podpora a potřebné konzultace s našim týmem. K tomu neklademe žádné minimální požadavky na objem nebo frekvenci financování, takže klienti platí jen v případě, že jim proplácíme faktury.“

Odmítáte nějaké zakázky nebo klienty? Pokud ano, děje se tak proto, abyste nepřijali zakázku hrozící nedobytností pohledávky?

„Při uzavření smlouvy klienta pochopitelně prověřujeme, podobně jako faktury, které poté bude nahrávat. Převážnou většinu faktur jsme schopni pojistit. Ve chvíli, kdy se zakázka (tedy faktura) pro nás tváří jako vysoce riziková, tak obratem informujeme klienta a společně hledáme cesty, jak obchodní vztah *„uzdravit“*. K tomu nám pomáhá databáze prověřených odběratelů, kterou klienti hojně využívají právě pro skoring nových zakázek. Jelikož nabízíme bezregresní faktoring a klientům se snažíme všechny odkoupené faktury pojišťovat, tak mají s námi o to větší jistotu, že o své peníze nepřijdou.“

Zájem o vaše služby s prohlubující se ekonomickou krizí roste. Jak se podle vašich zkušeností vyvíjí v posledních měsících platební morálka?

„Čistě dle našich dat jasně vidíme, že se zhoršuje. Covidová krize platební morálku silně zhoršila, ale aktuální situace se vymyká i době před Covidem: průměrná doba splatnosti faktury za letošní rok byla 54 dnů, ale průměrná doba zaplacení se vyšplhala na 64. Rozdíl, tedy necelých 10 dní po splatnosti, což představuje více než třetinové navýšení hodnoty oproti minulému roku (2021). Pokud naše data srovnáme s trhem, tak je patrné, že se tento rozdíl právě prohlubuje v neprospěch malých a středních podnikatelů. Proto jsme rádi, že jim můžeme zkrátit splatnost faktury na pár minut.“

Pro vaši činnost musíte zpracovávat velké množství dat. To může vyvolávat obavy o jejich zabezpečení nebo zneužití. Jak v tomto ohledu můžete uklidnit vaše klienty?

„Na bezpečnost našich dat je pochopitelně kladen obrovský důraz – přece jen poskytujeme finanční služby. Náš technický ředitel Lukáš Stanislav, který vyučuje na Technické univerzitě v Liberci, systém od začátku vyvíjel s ohledem na nejmodernější bezpečnostní opatření, jako například trojfázové ověření identity. Kontinuálně revidujeme naši interní bezpečnostní směrnici a i našim klientům radíme, jak předejít pokusům o podvod. Poslední dobou jsme jich několik odhalili, což nám dokazuje, jak důležité je mít v tomto ohledu v týmu špičky ve svém oboru.“

Pro vybudování společnosti, jako je ta vaše, je potřeba mít k dispozici velký základní kapitál. Můžete prozradit něco o vašem zázemí a prvotních zdrojích před tím, než se vám podařilo získat další významné investory?

„Před letošním kolem, ve kterém jsme získali 18 milionů eur, jsme financovali chod 4Trans skrz kapitál, který nám poskytlo několik angel investorů a family offices. Od začátku jsem se však snažil získat pozornost větších institucionálních fondů v zahraničí a jsem proto rád, že se nám to podařilo již loni v létě.“

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **4Trans**

Od roku 2030 všechny nové městské autobusy bezemisní

Evropská komise navrhuje zajistit do roku 2030 nulové emise u nových městských autobusů a do roku 2040 pak 90% snížení emisí u nových nákladních vozidel.

Evropská komise předložila návrh, který obsahuje nové cíle snížení emisí CO_2 pro nová těžká vozidla ve srovnání s úrovněmi v roce 2019 o 45 % od roku 2030, o 65 % od roku 2035 a o 90 % od roku 2040. Komise rovněž navrhuje, aby byly od roku 2030 všechny nové městské autobusy bezemisní. Nákladní automobily, městské autobusy a autokary způsobují přibližně 6 % celkových emisí skleníkových plynů v EU, která se na globálních emisích CO_2 podílí 8 %.

Dopravní sektor patří ke klíčovým odvětvím, které podporují evropské firmy vyvíjející čisté technologie. Evropská unie je jedním z lídrů na trhu s výrobou nákladních vozidel a autobusů. Revizí norem chce Evropská komise poskytnout jasný dlouhodobý signál pro investice evropského průmyslu do inovativních technologií s nulovými emisemi a zavádění infrastruktury dobíjecích a čerpacích stanic.

Podle Evropské komise tento návrh přinese výhody i evropským dopravcům a uživatelům, jelikož se sníží výdaje na paliva a celkové náklady na vlastnictví a zajistí se širší využívání energeticky účinnějších vozidel.

Šéf Evropské komise pro klima Frans Timmermans zdůraznil, že syntetická paliva nepovažuje za součást řešení: *„Měli bychom zajistit, aby se e-paliva používala tam, kde jsou potřeba, což je v letectví, ale v žádném případě v silniční dopravě. Vodík bude palivem používaným v těžké dopravě, a to jak v palivových článcích, tak ve spalovacích motorech, které budou přestavěny na využití vodíku.“* Jenže vodík je *„nosičem“* energie, nikoli jejím zdrojem. To znamená, že jeho dopady na životní prostředí závisí na způsobu jeho výroby.

V reakci na návrh Evropské komise Evropská asociace výrobců automobilů ACEA vyzývá k tomu, aby zvýšené cíle v oblasti emisí CO_2 doprovázelo výrazné zlepšení zavádění infrastruktury, posílení pobídek a vytvoření rámce pro stanovení cen uhlíku.

„Jsme připraveni plnit požadavky. Dosáhnout snížení o 45 % již do roku 2030 je však velmi ambiciózní. Vyžadovalo by to stejně ambiciózní opatření ze strany zákonodárců, aby bylo zajištěno, že ostatní účastníci hodnotového řetězce v dopravě a logistice dosáhnou stejného cíle ve stejnou dobu,“ prohlásil Martin Lundstedt, předseda představenstva ACEA pro užitková vozidla a generální ředitel společnosti Volvo Group.

Snížení emisí CO_2 o 45 % do roku 2030 podle ACEA znamená, že by na silnicích muselo jezdit více než 400 000 nákladních vozidel s nulovými emisemi a ročně by muselo být registrováno nejméně 100 000 nových nákladních vozidel s nulovými emisemi. To by vyžadovalo, aby během pouhých sedmi let bylo v provozu více než 50 000 veřejně přístupných nabíječek vhodných pro nákladní automobily, z nichž přibližně 35 000 by mělo být vysoce výkonných nabíječek (s výkonem minimálně 1 MW). Kromě toho by bylo zapotřebí přibližně 700 vodíkových plnicích stanic.

„Vzhledem k tomu, že dobíjecí stanice přizpůsobené specifickým potřebám nákladních vozidel dnes téměř zcela chybí, je před námi obrovský úkol. Obáváme se, že pouze výrobci vozidel budou čelit vysokým sankcím, pokud ostatní zúčastněné strany nesplní svou roli při umožnění tohoto cíle – zejména vzhledem k nízké úrovni ambicí, které členské státy vykazují v souvislosti s nařízením o infrastruktuře pro alternativní paliva AFIR,“ uvedla generální ředitelka ACEA Sigrid de Vriesová.

Dopravcům musí být rovněž umožněno provozovat vozidla s nulovými emisemi výhodněji než konvenční nákladní vozidla na naftu. *„Pokud se tak rychle nestane, provozovatelé nebudou kupovat naše vozidla, a v důsledku toho jednoduše nebudeme schopni splnit cíle v oblasti emisí CO_2. Technologie vozidel – ať už jde o nákladní vozidla s akumulátory, elektrické palivové články nebo vodíkový pohon – jsou pouze jednou částí řešení. Abychom s touto transformací našeho průmyslu uspěli, potřebujeme naléhavě soudržnou a propojenou politiku,“* prohlásil Lundstedt.

Stanovení 100% cíle pro městské autobusy bude znamenat obrovský tlak na všechny provozovatele veřejné dopravy, aby odpovídajícím způsobem upravili své investiční plány a zajistili potřebnou nabíjecí/čerpací infrastrukturu ve vozovnách. Hrozí také rušivý efekt *„předzásobení“*, kdy by provozovatelé veřejné dopravy mohli spěchat, aby získali poslední autobusy s konvenčním pohonem.

ACEA je znepokojena nedostatečnou koordinací mezi návrhem týkajícím se emisí CO_2 a návrhem Euro VII pro těžká nákladní vozidla, jehož cílem je řešit emise z výfuků vozidel se spalovacími motory. Euro VII by nemělo odvádět pozornost od přechodu ke klimatické neutralitě a mělo by být v souladu s investicemi potřebnými pro normy CO_2, upozorňuje ACEA.

„Zatímco jiné světové regiony stimulují svou cestu k mobilitě s nulovými emisemi, Evropa se snaží regulovat svou cestu – a ani to se neděje harmonizovaným způsobem,“ prohlásil Lundstedt.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **ACEA, Daimler Trucks, Scania**

Stalo se...

HONDA A SONY UVÁDĚJÍ NOVOU ZNAČKU ELEKTROMOBILŮ

Společnosti Honda a Sony ve společném podniku Sony Honda Mobility vytvořily elektromobil Afeela. Konstruktéři do vozidla vměstnali 45 kamer a senzorů. Generální ředitel Sony Honda Mobility Yasuhide Mizuno na veletrhu CES vyzval k přesunu pozornosti od *„síly a výkonu k softwaru, sítím a uživatelským zkušenostem."* Zážitek z jízdy bude určovat Snapdragon Digital Chassis od Qualcomm Technologies, automobilová platforma propojená s cloudem, která pomáhá řídit dynamiku podvozku a asistenční funkce pro řidiče. Asistent řidiče na úrovni 2 se stane standardem a připravuje se omezený systém autonomního řízení úrovně 3. K pozoruhodným prvkům patří intuitivní navigace prostřednictvím rozšířené reality a vytvoření modelového světa videohry s pomocí americké společnosti Epic Games. Sony Honda Mobility plánuje vytvořit i vlastní metaverzi. Sony vidí elektromobily jako důležitou platformu pro budoucnost svých technologických a zábavních produktů.

VOLVO TRUCKS ROZŠIŘUJE ŘADU ELEKTRICKÝCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Společnost Volvo Trucks, která již vyrábí nejúplnější elektrickou řadu v celosvětovém odvětví nákladních vozidel, rozšiřuje nabídku uvedením podvozků svých těžkých elektrických nákladních vozidel FH, FM a FMX. To ještě více usnadňuje dopravním společnostem zavádění elektrických vozidel v městských a regionálních oblastech. Díky různým kombinacím akumulátorů, kabiny a podvozku mohou být nová těžká nákladní vozidla navržena pro přepravu elektrických nástaveb pro širokou škálu specializovaných přepravních úkolů, včetně distribuce zboží, svozu odpadu a stavebních prací. Nové podvozky jsou připraveny na vestavěné aplikace, jako jsou jeřáby, svozová vozidla odpadu a míchačky cementu. Mají kapacitu akumulátoru mezi 180 – 540 kWh.

VYUŽITÍ SÍTĚ E.ON DRIVE MEZIROČNĚ VZROSTLO NA DVOJNÁSOBEK

Ve srovnání s rokem 2021 dosáhla veřejná dobíjecí síť pro elektromobily E.ON Drive v uplynulém roce nová maxima. Řidiči v její sítí odebrali více než 1,3 GWh elektrické energie během téměř 80 000 dobití ve více než 450 dobíjecích místech ve 260 dobíjecích stanicích. K nejvytíženějším v síti E.ON Drive patřily ultrarychlé dobíjecí stanice. U stejnosměrných stanic dobili řidiči téměř 60 % celkové odebrané energie. Součástí veřejné sítě E.ON Drive v České republice jsou i tzv. partnerské dobíječky, kdy si dobíjecí stanici pořídí soukromý subjekt a E.ON ji připojí do své sítě a spravuje ji jako jakoukoliv jinou stanici v síti. Těch je v síti E.ON Drive aktuálně více než 100. V minulém roce společnost E.ON pro své zákazníky registrované v programu E.ON Drive výrazně rozšířila možnosti tzv. roamingu, kdy mohou dobíjet jednou kartou či mobilní aplikací na většině tuzemských dobíjecích stanic. Během léta se tato možnost rozšířila do devíti evropských zemí (Slovensko, Německo, Polsko, Rakousko, Chorvatsko, Slovinsko, Rumunsko, Maďarsko a Itálie).

ELEKTROMOBILITA JE PRO VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES PRIORITOU

Pro společnost Volkswagen Financial Services je udržitelná mobilita klíčovým prvkem strategie. Proto se snaží podporovat rozvoj elektromobility nejen nabídkou produktů a služeb, ale i edukačními aktivitami. O budoucnost elektromobility se podle Volkswagen Financial Services nemusíme obávat – zájem o elektrické vozy se pozvolna zvyšuje. V čele jsou zejména velké nadnárodní společnosti, ale zájem se postupně zvyšuje i mezi menšími firmami a retailovými klienty. *„Očekáváme, že podíl elektromobilů na vozech, které financujeme, v dalších letech výrazně poroste. Chceme nabízet udržitelnou mobilitu po celou dobu životního cyklu vozidla, to je základem naší strategie do roku 2030. Dosažení nulové uhlíkové stopy se týká nejen vozů, které budeme financovat, ale i veškerého našeho provozu,"* řekl jednatel Volkswagen Financial Services Vratislav Strašil. Volkswagen Financial Services klientovi při pořízení elektrického vozidla nabízí kompletní služby s cílem co nejvíc usnadnit přechod z vozidla se spalovacím motorem na pohon elektřinou. Mezi tyto služby patří výhodnější pojištění pro elektrická vozidla nebo servis, ale i financování domácích dobíjecích stanic, k němuž v budoucnu přibydou poradenské služby ohledně dotací.

PRAŽSKÁ PLYNÁRENSKÁ CHCE PLNICÍ STANICE NA VODÍK

Celkem tři plnicí stanice na vodík plánuje v Praze vybudovat Pražská plynárenská. První z nich bude v areálu společnosti v Praze 4 – Michli. Další dvě budou na území velkých logistických areálů. Plnicí stanice budou veřejné a vedle osobních vozů umožní čerpání vodíku do nákladních vozidel a autobusů. Záměrem Pražské plynárenské je nabízet *„zelený"* vodík vyrobený elektrolýzou vody. Plnicí stanice v Michli proto bude využívat zelenou elektřinu ze solárních panelů v tamním areálu.

Nástup vodíkové mobility je zatím v ČR velmi pomalý. Teprve loni v červnu zahájila provoz první veřejná vodíková stanice v Ostravě-Vítkovicích, která funguje v omezeném režimu. Skupina Orlen Unipetrol se chystala už v roce 2021 zprovoznit první vodíkové stanice. Kvůli protahujícímu se výběru dodavatele a dlouhému schvalování však dodnes nefunguje ani jedna. Plnicí stanice v Praze-Barrandově je již stavebně dokončena, avšak nemá ještě všechna potřebná povolení.

ELEKTROMOBILY LONI NAČERPALY U ČEZ O 25 % ENERGIE VÍC

Stejně jako v přechozích letech byly stojany ČEZ i loni hlavním dodavatelem energie do elektromobilů. Řidiči u nich během 265 000 zastavení načerpali přes 4,4 GWh elektrické energie pocházející z obnovitelných zdrojů. Celkový instalovaný výkon všech stojanů v síti ČEZ přesáhl koncem roku 35 MW. Více než 80% sítě ČEZ tvoří dnes dobíjecí stojany o výkonu 50 kW, v budoucnu ale poroste podíl ultrarychlých stanic. ČEZ chce teď stavět hlavně ultrarychlé stojany o výkonu 150-300 kW. ČEZ chce do roku 2030 zvýšit výkon sítě víc než čtyřnásobně. Přes 200 stanic sítě vyrostlo i díky evropskému grantu Connecting Europe Facility (CEF) a Operačnímu programu doprava, další ČEZ postavil z vlastních prostředků.

Nový ročník testu elektromobilů EcoBest Challenge

Poprvé během testu EcoBest Challenge Electrified by VinFast dva vozy překonaly homologovaný rozsah v rámci cyklu WLTP. Sedm ze 14 běžných elektromobilů v reálných jízdních podmínkách dosáhlo víc než 80 % homologovaného dojezdu podle WLTP, ale pět jich dosáhlo méně než 80 % dojezdu podle WLTP.

EcoBest Challenge 2022 Electrified by VinFast a podporovaná společností Quattroruote je prvním evropským nezávislým testem běžných elektromobilů v reálném provozu, který odhaluje skutečné ekologické vlastnosti elektromobilů. Zůstává jediným takovým testem s transparentním, neutrálním a vyváženým přístupem.

Výsledky vycházejí z konzistentní metodiky testování shodné pro všech 14 vozů. Tato metodika je inspirována praktickými potřebami a jízdním chováním většiny evropských motoristů, které vycházejí ze zvyklostí při každodenním dojíždění do práce.

Není koncipována pro nebo proti žádnému modelu nebo značce a není klasickým srovnávacím testem motoristických médií, testem rekordního dojezdu nebo naopak rychlostním testem, který by ověřil, jak jsou elektromobily agilní.

EcoBest Challenge uvádí výsledky a nekomentuje rozdíly mezi jednotlivými modely v testu. Výsledky testu jsou k dispozici spotřebitelům jako podklad pro jejich rozhodování na základě jejich skutečných potřeb mobility.

Technické pozadí, klíčové údaje, zjištění a interpretace

V rámci akce EcoBest Challenge používá AutoBest dva vlastní ukazatele. EcoC 1 představuje poměr mezi skutečným dojezdem a dojezdem podle WLTP. EcoC 2 udává skutečnou energetickou účinnost elektromobilů a odhaluje, kolik kilometrů skutečného dojezdu může konkrétní vůz zajistit z energie 1 kWh.

EcoC 2 je nejdůležitějším vyjádřením energetické účinnosti elektromobilu. S lepšími výsledky pro EcoC 1, ale horšími pro EcoC 2, toto vydání testu dokazuje, že většina elektromobilů v letošním testu je méně účinná při využívání energie uložené v akumulátorech. V porovnání s loňským rekordem EcoC 2, který činil 8,07 km/kWh, je nejlepší letošní výsledek 6,65 km/kWh, přičemž pouze pět vozů překročilo hranici 6 km/kWh. Dvěma vozům se nepodařilo dosáhnout 5 km/kWh.

AutoBest používá index EcoC 3 jako poměr mezi skutečnou energií nabitou do akumulátoru a oficiální čistou kapacitou, což je vyjádřením účinnosti procesu nabíjení. Pro ještě lepší pohled na reálný život, zavádíme také nový index EcoC 4, který měří skutečnou účinnost vozu a bere v úvahu energii naplněnou do akumulátoru a nikoli čistou kapacitu akumulátoru jako EcoC 2.

Jako první na světě byla v rámci testu EcoBest Challenge použita aplikace speciálně navržená pro měření klíčových údajů prostřednictvím přímého připojení k mobilnímu terminálu Oppo ve vozidle. Díky tomu AutoBest využívá širokou škálu dat a grafů z testovacích relací a procesu nabíjení střídavým i stejnosměrným proudem (HPC). K dispozici jsou také teploty akumulátorů v různých fázích testu a nabíjení.

2022 ECOBEST Challenge Key Results and indexes

BRAND	MODEL	VERSION	Italian Price without tax	POWER	BATTERY		WLTP RANGE		REAL RANGE	RANGE FROM 0% battery	REAL/WLTP RANGE RATIO	NET ENERGY EFFICIENCY
				(kW)	GROSS (kWh)	NET (kWh)	Min (km)	Max (km)	(km)	(km)	ECO C 1 (%)	ECO C 2 (km/kWh)
Aiways	U5	Prime	€ 38,525.00	150	63	61.5	410	410	321	0	78.29	5.22
Audi	Q4 e-tron Sportback	40 S Line Edition	€ 52,336.00	150	82	77	471	529	421	9	89.38	5.47
BMW	i4	eDrive40 Sport	€ 52,377.00	250	83.9	80.7	492	590	428	20	86.99	5.30
Ford	Mustang Mach-E	AWD Extended Range	€ 63,238.00	258	98.7	88	550	550	395	9	71.82	4.49
Hyundai	Ioniq 5	AWD Evolution	€ 50,451.00	239	77.4	72.5	481	481	379	15	78.79	5.23
Kia	Niro EV	Evolution	€ 39,754.00	150	69	64.8	460	460	405	14	88.04	6.25
Kia	EV6	RWD Air	€ 45,451.00	168	77.4	72.5	528	528	465	14	88.07	6.41
Mercedes-Benz	EQA	250+ Range Plus Edition	€ 46,631.00	140	70.5	66.5	540	540	413	9	76.48	6.21
MG	MG4	Luxury	€ 29,500.00	150	64	61.7	435	435	410	3	94.25	6.65
Renault	Megane E-Tech	Electric EV60 Iconic	€ 34,672.00	160	n.a.	60	427	454	355	19	83.14	5.92
Seres	3		€ 29,963.00	120	53.6	52.6	301	301	281	0	93.36	5.34
Skoda	Enyaq iV	80 Executive	€ 41,393.00	150	82	77	383	407	386	16	100.78	5.01
Volkswagen	ID.4	1st MAX	€ 48,443.00	150	82	77	527	527	367	15	69.64	4.77
Volvo	XC40	Recharge	€ 41,230.00	170	69	67	417	425	431	23	103.36	6.43

Jak probíhal test EcoBest Challenge electrified by VinFast

Test probíhal ve Vairanu, kde nedaleko Milána sídlí testovací areál ASC magazínu Quattroruote. Motorističtí novináři z organizace AutoBest řídili 14 elektromobilů dostupných v Evropě – všechny s homologovaným dojezdem podle WLTP více než 300 km a cenovkou pod 65 000 eur před zdaněním – aby odpověděli na nejčastější otázky, kterou si lidé kladou, když hledají elektromobil. AutoBest měl v úmyslu mít v testu 15 vozů, ale jen několik dní před startem zástupce společnosti Tesla oznámil, že nemůže poskytnout slíbený Model Y.

Test začal a skončil v areálu Vairano ASC, kde se vozy také dobíjely. Všechny testované vozy byly běžné sériové modely s jednou osobou na palubě, s aktivním klimatizačním systémem a infotainmentem a s tlakem v pneumatikách doporučeným výrobcem vozu. Všechny vozy jezdily v režimu Normal a s využitím režimu brzdění v městském prostředí, pokud byl k dispozici.

Při smíšené jízdě absolvovala všechna vozidla sérii tří okruhů o různé délce s podílem jízdy na dálnici 50 %, po běžné silnici 20 % a v městském prostředím 30 %. Všichni řidiči měnili vozy každých 30 km aby se ve výsledcích za-

AC Charging Data, 22kW charger

BRAND	MODEL	VERSION	BATTERY SOH	REAL WEIGHT	CHARGING POWER	BATTERY	REAL ENERGY CHARGED	FILLED ENERGY EFFICIENCY		CHARGING TIME		TIME TO CHARGE 100 KM
			(%)	(kg)	AC (kW)	NET (kWh)	(kWh)	ECO C 3 (%)	ECO C 4 (km/kWh)	(hour)	(min)	(hh:mm)
Aiways	U5	Prime	100	1800	7.0	61.5	64.70	5.2	4.96	8	31	2:39
Audi	Q4 e-tron Sportback	40 S Line Edition	96.81	2123	11	77	83.70	8.7	5.03	7	42	1:49
BMW	i4	eDrive40 Sport	97.28	2139	11	80.7	94.00	16.5	4.55	8	43	2:02
Ford	Mustang Mach-E	AWD Extended Range	98	2194	11	88	98.40	11.8	4.01	10	4	2:32
Hyundai	Ioniq 5	AWD Evolution	100	2121	11	72.5	78.18	7.8	4.85	7	31	1:59
Kia	Niro EV	Evolution	100	1721	11	64.8	68.60	5.9	5.90	6	30	1:36
Kia	EV6	RWD Air	100	1966	11	72.5	79.60	9.8	5.84	7	30	1:36
Mercedes- Ben	EQA	250+ Range Plus Edition	n.a.	1963	11	66.5	72.00	8.3	5.74	6	43	1:37
MG	MG4	Luxury	100	1685	11	61.7	68.64	11.2	5.97	7	25	1:48
Renault	Megane E-Tech	Electric EV60 Iconic	100	1692	22	60	68.50	14.2	5.18	3	31	0:59
Seres	3		100	1738	6.6	52.6	58.79	11.8	4.78	9	1	3:12
Skoda	Enyaq iV	80 Executive	96.62	2183	11	77	81.30	5.6	4.75	7	28	1:56
Volkswagen	ID.4	1st MAX	97.14	2145	11	77	79.50	3.2	4.62	7	13	1:57
Volvo	XC40	Recharge	100	2001	11	67	73.92	10.3	5.83	7	3	1:38

mezilo individuálnímu vlivu stylu jízdy. Všechna vozidla jela v koloně za vedoucím, přičemž byla stanovena průměrná rychlost a po celou dobu se dodržovaly rychlostní limity.

Po dosažení indikace 0 % v akumulátoru a/nebo 0 km dojezdu, která se objevila na sdruženém přístroji, vozy pokračovaly v jízdě v areálu Vairano ASC až do úplného zastavení.

AutoBest využíval logistickou a technickou podporu italské publikace Quattroruote, podporu společnosti Oppo pro mobilní zařízení a e-gap, který nabídl mobilní nabíjení po vybití akumulátorů na konci testu. Aplikaci pro měření dat vozů poskytla společnost PKC – Power checK Control, vyvinutá byla italskou společností Power Cruise Control.

Akce EcoBest Challenge 2022 byla uspořádána ve spolupráci s VinFast, novým vietnamským výrobcem elektromobilů, který v první polovině příštího roku uvede na evropské trhy dva nové elektromobily. *„Využívám této příležitosti, abych poděkoval za velkou podporu společnosti VinFast při organizaci našeho testu elektromobilů. Přestože VinFast neměl v testu žádný vůz, je jeho zapojení součástí jeho závazku k elektromobilitě a dává evropskému spotřebiteli spravedlivou šanci z tohoto procesu těžit,"* dodal Dan Vardie, zakladatel a předseda AutoBest a EcoBest Challenge.

Klíčová zjištění

Výsledky reálného dojezdu – až na dvě výjimky – dokládají, že WLTP je ve srovnání s jízdou v reálném provozu o něco optimističtější. Většina testovaných modelů nedosáhla homologovaný údaj WLTP. Všechny vozy však dosáhly více než 71 % minimální referenční hodnoty WLTP používané ve všech indexech.

V loňském roce AutoBest zavedl klíčový index s názvem EcoC 2, který představuje kvintesenci myšlenky energetické účinnosti elektromobilů. Jde jednoduše o to, kolik kilometrů skutečného dojezdu může nabídnout 1 kWh v akumulátoru konkrétního modelu.

„Ve srovnání s předchozím ročníkem jsme letos zjistili nižší průměrný index EcoC 2 u všech testovaných vozů. Nejúspornější vůz zvládl pouze 6,65 km/kWh oproti pozoruhodnému loňskému rekordu více než 8,2 km/kWh. Na základě tohoto vývoje zdůrazňujeme, že je naléhavě nutné, aby se všichni výrobci elektromobilů zaměřili na to, jak je energie využívána pro pohon vozu. V nové éře elektromobility musíme v příštích letech dosáhnout 10 km/kWh na akumulátor. Je nezbytným úkolem celého odvětví co nejlépe využívat energii. Letošní ročník EcoBest Challenge ukázal, že jsme učinili krok zpět od tohoto poslání," prohlásil Dan Vardie. Nejnižší hodnota EcoC 2 při testu byla pouze 4,49 km/ kWh, což je mnohem méně než u všech testovaných vozů v loňském roce.

DC CHARGING REAL DATA (20-80%), 350kW charger

BRAND	MODEL	VERSION	CHARGING POWER	REAL ENERGY CHARGED	CHARGING TIME	TIME TO CHARGE 100 KM
			DC (kW)	(kWh)	(min)	(hh:min)
Aiways	U5	Prime	100	37.80	34	0:18
Audi	Q4 e-tron Sportback	40 S Line Edition	125*	47.50	33	0:13
BMW	i4	eDrive40 Sport	205	53.38	45	0:18
Ford	Mustang Mach-E	AWD Extended Range	150	57.16	41	0:17
Hyundai	Ioniq 5	AWD Evolution	239	48.07	25	0:10
Kia	Niro EV	Evolution	100	39.39	43	0:18
Kia	EV6	RWD Air	220	48.17	22	0:07
Mercedes-Benz	EQA	250+ Range Plus Edition	100	46.86	33	0:12
MG	MG4	Luxury	135	41.68	49	0:19
Renault	Megane E-Tech	Electric EV60 Iconic	130	41.10	47	0:22
Seres	3		50	32.16	43	0:27
Skoda	Enyaq iV	80 Executive	125*	46.64	49	0:22
Volkswagen	ID.4	1st MAX	125*	39.03	31	0:17
Volvo	XC40	Recharge	130	44.40	25	0:09

Hodnocení EcoBest Challenge

EcoBest Challenge je jedním z mála nezávislých testů v Evropě, který měří co se stane poté, co ukazatel rezervy akumulátoru dosáhne nuly. Všechny vozy jezdily až do úplného vyčerpání kapacity akumulátoru, kdy se vozy zcela zastavily.

Jak ukázal předchozí test EcoBest Challenge, akumulátor v elektromobilu má kapacitu i po dosažení nulové hodnoty ukazatele na přístrojové desce. Tentokrát 12 ze 14 vozů prokázalo strategickou rezervu pro ujetí vzdálenosti mezi 3 a 23 km. Jen dva vozy *„umřely"* ihned poté, co ukazatel stavu akumulátor ukázal nulu. V porovnání s loňským rokem tento test ukazuje zjevný pokles rezervy kapacity v akumulátoru, která zůstává motoristům k dispozici v kritické situaci. AutoBest doporučuje nikdy nevstupovat do situace, kdy je třeba tuto rezervu využít.

Dalším zajímavým výsledkem EcoBest Challenge je energie potřebná k plnému nabití vozů se zcela vybitými akumulátory. Všechna vozidla potřebovala více energie, než byla kapacita akumulátorů, a to v rozmezí 3,2 % až 16,5 %. Tato čísla jsou mnohem lepší než v loňském roce a ukazují schopnost průmyslu snížit ztráty během procesu nabíjení.

Vysvětlení dodatečné spotřeby při dobíjení má několik příčin. Přibližně 5 % energie se ztrácí při transformaci ze střídavého proudu ze sítě na stejnosměrný proud v akumulátoru. Část energie napájí všechny systémy automobilu používané k nabíjení, především měnič, ale také software, zásuvku a vše, co s tímto procesem souvisí. Energie se spotřebovává i na chlazení akumulátoru během procesu – tato energie se zvyšuje při rychlém nabíjení, zejména v horkých klimatických podmínkách. Určité ztrá-

2021 ECOBEST Challenge Key Results and indexes

MAKE	MODEL	VERSION	KW	BATTERY	BATTERY	WLTP	Max Charge	Max charge	PRICE	Real range	EcoC 1	EcoC2	Range from zero batery	EcoC 3
A SEGMENT				gross	net	range	AC	DC	in Spain	km	real/ WLTP	km/Kwh	km	real energy charge/ net batery
DACIA	SPRING	MFORT PLU	33	27.4	26.8	224	6.6	30	18,420	221.03	**98.67%**	**8.25**	**31.0**	**20.9%**
FIAT	500e	SSION 87 K	87	42	37.3	320	11	50	27,400	265.46	**82.96%**	**7.12**	**22.8**	**13.2%**
HONDA	e	VANCE 113	113	35.5	28.5	222	22	100	37,390	174.18	**78.46%**	**6.11**	**31.8**	**27.1%**
B SEGMENT														
HYUNDAI	KONA	150 KW	150	67.5	64	484	7.4	100	39,650	446.64	**92.28%**	**6.98**	**18.5**	**14.6%**
RENAULT	ZOE	50 KW	100	54.7	52	389	22	50	33,535	334.22	**85.92%**	**6.43**	**26.9**	**21.4%**
OPEL	CORSA-E	EDITION	100	50	45	315	11	100	28,990	284.11	**90.19%**	**6.31**	**17.5**	**12.0%**
PEUGEOT	E-208	GT LINE	100	50	45	340	11	100	29,950	269.67	**79.31%**	**5.99**	**18.2**	**13.2%**
OPEL	MOKKA-E	GSI LINE	100	50	45	324	11	100	35,400	260.37	**80.36%**	**5.79**	**17.9**	**21.5%**
PEUGEOT	E-2008	GT LINE	100	50	45	322	11	100	33,250	255.62	**79.39%**	**5.68**	**17.2**	**12.8%**
C SEGMENT														
NISSAN	LEAF	62 TEKNA	160	62	56	385	6.6	100	37,770	311.06	**80.79%**	**5.55**	**37.8**	**19.5%**
KIA	E-NIRO	64 DRIVE	150	67.5	64	455	7	100	38,410	433.35	**95.24%**	**6.77**	**16.3**	**11073.4%**
MAZDA	MX-30	ORIGIN	107	35.5	30	200	6.6	50	33,165	183.32	**91.66%**	**6.11**	**18.1**	**18.7%**
CITROËN	E-C4	FEEL	100	50	45	352	11	100	33,270	262.54	**74.59%**	**5.83**	**18.2**	**11.4%**
CUPRA	BORN	150 KW	150	62	58	424	11	100	37,400	339.11	**79.98%**	**5.85**	**14.0**	**11.8%**
OLKSWAGE	ID3	KWH FIRST	107	62	58	421	11	100	36,800	338.53	**80.41%**	**5.84**	**14.0**	**5.9%**

ty může generovat také stav akumulátoru a typ nabíječky.

V rámci neustálého zlepšování přidal AutoBest index EcoC 4, další parametr pro hodnocení skutečné účinnosti elektromobilů. Měří, kolik kilometrů ujede vůz na jednu kWh, přičemž se nebere v úvahu nominální čistá kapacita akumulátoru, ale celkové množství energie dodané nabíječkou k jejímu naplnění. U vozů, které se v testu objevily, hovoříme o hodnotách v rozmezí od něco málo přes 3 % do 16 % více. Na základě vysvětlení, která jsme uvedli, řidič platí za energii a tyto dodatečné kWh unikají palubnímu počítači jeho vozu.

Hodnocení procesu nabíjení

Jako další premiéru tohoto ročníku jsme s velkou přesností změřili procesy rychlého nabíjení střídavým a stejnosměrným proudem, a to pomocí 22kW střídavých stanic a 350kW stejnosměrných stanic, které dodávaly všem testovaným

vozům maximální kapacitu pro dobíjení. Měřili jsme také dobu potřebnou k procesu nabíjení.

„Zde jsme schopni přinést pravděpodobně nejlepší zprávu pro mnoho milionů motoristů, kteří se stále zdráhají využít čas potřebný pro rychlé nabíjení. Ve stejnosměrném proudu jsme získali rekord pouhých 7 minut na nabití pro ujetí 100 km! Tímto působivým výsledkem také znovu zdůrazňujeme potřebu vybudovat všude v Evropě schopnou síť superrychlého nabíjení stejnosměrným proudem, která by byla nejlepším řešením, jak vyřešit problém s dojezdem a dobou potřebnou k nabíjení,“ řekl Dan Vardie. Nejdelší doba, která se vyskytla v procesu nabíjení stejnosměrným proudem, byla 27 minut na 100 km. Tuto dobu určuje maximální výkon nabíjení každého vozu.

Dvě důležité poznámky: u nabíjení střídavým proudem jsme nabíjeli akumulátor od 0 do 100 %, zatímco u stejnosměrného jsme nabíjeli od 20 do 80 %, což je nejběžnější doporučený cyklus pro takové nabíjení. Časové údaje pro nabíjení na 100 km jsou průměrem celého procesu nabíjení a je třeba je tak chápat. Rychlost nabíjení totiž není při rychlonabíjení stejnosměrným proudem lineární (na rozdíl od nabíjení střídavým proudem). AutoBest má k dispozici všechny grafy nabíjení.

Alessio Viola, šéfredaktor časopisu Quattroruote, který se zabývá silničními testy, uvedl: *„Všichni víme, že tento přechod nebude z různých důvodů snadný, ale je dobré vidět, že každý ročník testu EcoBest Challenge rok od roku dokazuje, že elektromobily dělají malé, ale významné kroky směrem k úplné každodenní použitelnosti. V mnoha ohledech jsou skutečně připraveny, a to i proto, že u elektromobilu nejde jen o jeho dojezd: hodně záleží také na době nabíjení. A v tomto smyslu je na čase, aby se infrastruktura skutečně rozrostla.“*

Dostupnost dat pro řidiče

Pro získání přesných a úplných údajů v testu EcoBest Challenge 2022 použil AutoBest v úzké spolupráci s Quattroruote Centro Prove k analýze a certifikaci elektromobilu systém Power checK Control (PKC). Jelikož je PKC v reálném čase propojen s vozem prostřednictvím klíče OBD II (Onboard Diagnostic II), má přístup k mnoha parametrům o aktuálním stavu akumulátoru: stav nabití SoC (State of Charge), skutečné využitelné kapacitě SoH (State of Health), teplotě, rychlosti vozu, povětrnostním podmínkám, spotřebované nebo rekuperované energii vozu, výkonu během fáze nabíjení a dalším relevantním faktorům.

Řidiči elektromobilů mohou tyto odborné znalosti získat v každodenním životě pomocí funkce Power Cruise Control. PCC navrhuje správná nabíjecí místa na trase a přesně vypočítá, kolik kWh je třeba nabít. A aby bylo možné jej co nejlépe využít, poskytuje tento software řidiči neustálou zpětnou vazbu prostřednictvím intuitivního rozhraní nazvaného indikátor Heaven-Hell.

Závěr

AutoBest jako organizátor EcoBest Challenge stojí za všemi výsledky a údaji, které jsou výsledkem objektivního testu provedeného přesně stejným způsobem pro všechny vozy. EcoBest Challenge poskytuje průměr dosažený za určitých podmínek profilu krajiny, teploty, testovacího cyklu atd. AutoBest je přesvědčen, že všechny výsledky jsou mnohem blíže realitě než homologované údaje WLTP, a proto je nabízí pro evropské motoristy, využili poskytnuté informace a rozhodli se podle svých potřeb.

Cílem testu EcoBest Challenge není sestavit pořadí testovaných vozů, ale nabídnout referenci, která může vést k realističtější volbě pro evropského spotřebitele. AutoBest se domnívá, že neexistuje vůz, který by byl schopen uspokojit všechny možné potřeby spotřebitelů. Každý by měl učinit osobní volbu na základě svých individuálních potřeb v oblasti mobility.

Pozn.: Škoda pro modelovou řadu Enyaq iV v Itálii začala nedlouho před testem uvádět snížené hodnoty dojezdu podle nové homologace WLTP 383-407 km. Tato hodnota je uvedena v tabulce a příznivě ovlivnila hodnotu EcoC 1. V jiných zemích EU, včetně České republiky, se uvádí 534 km.

Text: **Vladimír Rybecký (člen AutoBest)**
Foto: **AutoBest**

Dekarbonizace dopravy je možná jen jejím omezováním

Nová studie v rámci projektu Locomotion analyzuje různé strategie dekarbonizace pro odvětví dopravy s ohledem na vazbu mezi energetickými a materiálovými zdroji. Studie uvádí, že dekarbonizaci dopravy lze dosáhnout pouze pomocí jejího omezování.

Odvětví dopravy se významnou měrou podílí na celosvětových emisích CO_2, přičemž v mnoha zemích se i nadále projevuje trend zvyšování poptávky po mobilitě. Elektrifikace je v současné době celosvětově politicky nejvíce prosazovanou cestou dekarbonizace dopravy. Nová studie, zveřejněná v rámci projektu Locomotion autory ze Skupiny pro energetiku, ekonomiku a systémovou dynamiku Univerzity ve Valladolidu (GEEDS-UVa), porovnává účinnost různých strategií pro dekarbonizaci globálního sektoru dopravy do roku 2050.

Jediná cesta: degrese

Po otestování čtyř různých scénářů dekarbonizace dopravy – tedy očekávaných trendů v oblasti elektromobility s různou rychlostí jejího rozšiřování, využití elektroskútrů a strategie degrese – studie zjistila, že vzhledem k současným dostupným materiálovým zdrojům by byl proveditelný pouze scénář degrese, tedy zastavení růstu znamenající omezení potřeb dopravy a mobility obecně.

Degresivní růst je scénář, který představuje nejmenší tlak na zdroje, nicméně by vyžadoval zavedení politických, ekonomických a kulturních změn na celém světě. Ze čtyř simulovaných scénářů je scénář založený na principech snižování potřeb dopravy jediný, který je v souladu s požadovaným snížením emisí skleníkových plynů a přitom vyvíjí menší tlak na zásoby materiálů.

„Scénář degrese je jediným, který zároveň naplňuje cíl dekarbonizace a je v zásadě slučitelný se současnými materiálovými možnostmi. Nicméně i v tomto případě by byly současné zásoby mědi, kobaltu, manganu a niklu do roku 2050 vyčerpány. Je proto zapotřebí další výzkum, který by prozkoumal vývoj scénáře degresivního růstu v globální dopravě a relevantních materiálově náročných odvětvích aby byl plně v souladu s dostupnými materiálovými zdroji,“ uvedl výzkumný pracovník skupiny GEEDS-UVa Iñigo Capellán-Pérez.

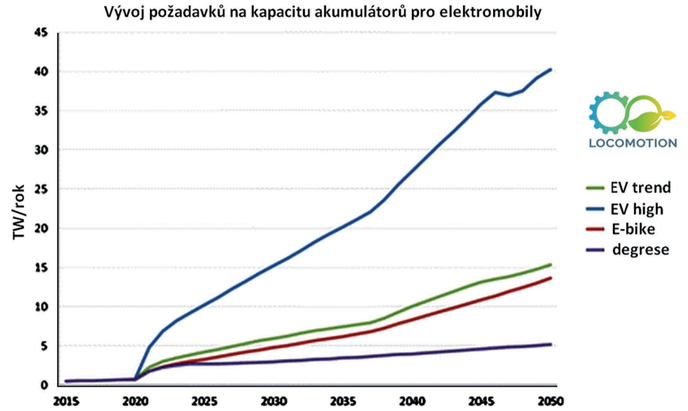
Recyklace není řešením

Studie zkoumáním poukazuje na limity recyklace při elektrifikaci dopravy s tím, že dosažení vysoké cílové úrovně recyklace na konci životnosti nemusí nutně znamenat, že vysoké procento materiálů, použitých ve vyráběných produktech, bude dostupné z recyklovaných zdrojů. Důvodem je neustálý růst poptávky po nových surovinách, přičemž vždy dochází ke zpoždění ve využívání recyklovaných zdrojů vzhledem k velkému množství materiálů, které se stále používají.

„Recyklace je užitečný způsob jak snížit množství odpadu a další negativní dopady na životní prostředí, ale není vždy tak účinná, jak by mohla být, protože materiály jsou často používány po dlouhou dobu než se recyklují. Situaci ještě zhoršuje skutečnost, že současný ekonomický systém je zaměřen víc na růst než na udržitelnost,“ uzavřel Iñigo Capellán-Pérez.

Cestou je veřejná a sdílená doprava

Z hlediska čisté energetické analýzy studie doporučuje upřednostnit způsoby dopravy využívající elektromobily s vyšší energetickou návratností, jako jsou sdílená a veřejná doprava. Elektromobily potřebují k výrobě víc energie než vozidla se spalovacími motory, ale ke svému provozu potřebují méně energie ze sítě. Je to podobné, jako když obnovitelné zdroje energie vyžadují více energie na pořízení, ale méně energie na výrobu elektřiny ve srovnání s fosilními palivy. Vzhledem k limitovaným možnostem ukládání energie pro elektromobily ve spojení s vysokou závislostí výroby elektrické energie na fosilních palivech, kterou máme dnes, se environmentální náklady a emise skleníkových plynů u elektromobilů výrazně nesníží dokud se radikálně nezmění energetický mix.



Riziko nedostatku klíčových kovů

Elektrifikace dopravy je dnes jednou z klíčových strategií, vyžaduje však značné množství primárních surovin, z nichž mnohé jsou vzácné, obtížně těžitelné a zpracovatelné, což je prodražuje.

Šest materiálů (měď, kobalt, lithium, mangan, nikl a grafit) ze sedmi (s výjimkou hliníku), které byly v této studii analyzovány, překračuje alespoň v jednom ze scénářů úroveň současných zásob s výjimkou scénáře degrese, kde jsou dosaženy výrazně nižší úrovně. Naopak vysoká míra rozvoje elektromobility vytvoří větší tlak na materiální zdroje. Přitom poptávka ze strany zbytku ekonomiky bude velmi podobná.

V závislosti na scénáři mohou do roku 2050 akumulátory pro elektromobily vyžadovat 0,3-2 % dnešních zásob hliníku, 6-36 % mědi, 54-360 % kobaltu, 50-300 % lithia, 2-10 % manganu, 20-138 % niklu a 260-1500 % grafitu. Nabíjecí a síťová infrastruktura si může vyžádat 9 % celkových zásob mědi. To spolu s poptávkou po elektrifikaci železnic, která může dosáhnout více než 9 % zásob tohoto kovu, a další mědí přítomnou v elektrických vozidlech ve stejných systémech jako v autech se spalovacími motory, jejichž poptávka rovněž dosahuje 11 % zásob, dává dohromady velkou poptávku po mědi.

Text: **Vladimír Rybecký podle podkladů Locomotion**
Foto: **Locomotion a PR Newswire**

Stalo se...

WANKEL SE VRACÍ

Wankelův motor se vrací do Evropy: Mazda používá nově vyvinutý motor s rotačním pístem jako prodlužovač dojezdu. Díky Wankelovu motoru by měla být Mazda MX-30, která zrovna nevyniká dlouhým dojezdem, vhodná i pro cesty na delší vzdálenosti. Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV, představená na autosalonu v Bruselu, by měla být připravena k objednávkám od příštího měsíce. Pohání ji elektromotor o výkonu 125 kW (170 k), který čerpá energii z akumulátoru s kapacitou 17,8 kWh až do ujetí 85 km. Wankelův motor s výkonem 55 kW (75 k) pohání generátor, který dobíjí akumulátor za jízdy. Až do úrovně nabití 40 % vůz jede výhradně na energii z akumulátoru než se zapne motor s rotačním pístem. Mazda pro MX-30 e-Skyactiv R-EV udává celkový dojezd 600 km a možnost dosáhnout rychlost až 140 km/h.

NIO V NĚMECKU INSTALUJE VÝMĚNNÉ STANICE NA AKUMULÁTORY

Čínský výrobce elektromobilů Nio zahájil v Německu provoz na základě leasingového modelu, kdy si uživatelé pronajímají automobily s akumulátorem o kapacitě 75 kWh za 1199 – 1295 eur (29 125 – 31 430 Kč) měsíčně. Nio v Německu ve 20 dobíjecích parcích společnosti EnBW nainstaluje výměnné stanice PSS (Power Swap Stations), kde si řidiči elektromobilů mohou během pěti minut vyměnit akumulátor svého vozu za plně nabitý. Energetická skupina EnBW je provozovatelem největší německé sítě rychlonabíjecích stanic EnBW HyperNetz. Stanice PSS mají velikost dvojgaráže a jsou dimenzovány na 312 výměn za den. Až 13 akumulátorů se nabíjí výkonem 40 kW až 80 kW způsobem, který chrání síť i akumulátory aniž by docházelo k typickým špičkám v elektrické síti. S připojeným příkonem 550 kW není ani přehnaně zatěžována místní distribuční síť. První výměnnou stanici Nio otevřelo v německém Zusmarshausenu ve spolupráci s provozovatelem nabíjecích stanic Sortimo a společností TSG. Do konce roku 2023 chce v Evropě vybudovat 120 výměnných stanic.

TOYOTA ELEKTRIFIKUJE HISTORICKÁ VOZIDLA

Na Tokijském autosalonu 2023, veletrhu zaměřeném na individuálně upravené vozy, Toyota Motor v rámci snahy ukázat, že automobily mohou být ekologické a zároveň přitažlivé pro milovníky staré školy, předvedla bezemisní verze svých sportovních vozů z 80. let. Šlo o dva vozy generace AE86, které stále mají silnou celosvětovou základnu fanoušků. Jeden byl upravený jako elektromobil s akumulátorem a druhý s vodíkovým motorem. Prezident společnosti Toyota Motor Akio Toyoda uvedl, že přestavbu stávajících vozů je třeba prozkoumat jako možnost dosažení cíle nulových emisí uhlíku. *„Je důležité ponechat možnost volby pro automobily, které někdo miluje nebo vlastní,“* řekl na akci Akio Toyoda.

VELKÁ DATA SLIBUJÍ VELKÉ PENÍZE

Společnost Stellantis oznámila, že zakládá novou obchodní jednotku Mobilisights, která jí pomůže rozšířit podnikání v oblasti datových služeb se zaměřením na data jako službu (Data-as-a-Service) a softwarové služby. Je to součást jejího plánu na zvýšení příjmů z činností souvisejících se softwarem. Mobilisights bude poskytovat licence na data široké škále zákazníků včetně konkurenčních značek. Bude čerpat z propojených vozidel společnosti Stellantis, kterých má být do roku 2030 34 milionů. To přinese stovky milionů snímačů vysílajících miliardy TB dat. Jak společnost Stellantis oznámila na veletrhu CES v Las Vegas, Mobilisights bude klíčovým příspěvkem k přírůstku jejích ročních příjmů ve výši 20 miliard eur, které do roku 2030 očekává od služeb souvisejících se softwarem. Mobilisights nemá zájem o soukromé informace. Data ze snímačů bude využívat ke zlepšení komunikace řidiče s vozem, ke zlepšení pohodlí a bezpečnosti. Tato data budou klíčová i pro budoucí komunikační systémy Vehicle-to-Grid a Vehicle-to-Vehicle.

PŘEDSTAVUJE SE TAXI BUDOUCNOSTI

Projekt Miner společnosti Etioca Holding z Gibraltaru je jedinečný v tom, že je zde vše zaměřeno přímo na taxikáře. Byl pro ně vyvinut i systém pronájmu, aby mohli získat toto taxi a všechny související služby za 0,99 eurocentů/km (23,7 Kč/km), což je průměrná evropská cena taxislužby. Jedná se o vozidlo zaměřené na novou generaci taxikářů, kteří si jej již nekoupí, ale dostanou ho připravené k provozu a platí pouze skutečně ujeté kilometry. Prototyp byl postaven v karosárně Coggiola v Orbassanu. Vozidlo pohání elektromotor s výkonem 120 kW. Akumulátor s kapacitou 100 kWh v městském cyklu WLTP poskytuje dojezd 350 km. Vozidlo dlouhé 495 cm s rozvorem náprav 350 cm má sedm sedadel pro cestující a jedno pro osoby se sníženou pohyblivostí. Místo řidiče je odděleno od prostoru pro cestující. Výroba má začít v roce 2024 v Turíně v počtu 10 000 kusů za rok s výhledem dosáhnout 45 000 vozů v roce 2025. Rozjednáno už je 90 000 objednávek z Itálie, Izraele a Lotyšska.

Pony.ai a Baidu testují v Pekingu robotaxi

Čínské hlavní město Peking se posunulo o krok blíž k povolení plně robotických taxi. Povolení k testování svých služeb bez řidiče získaly společnosti Baidu a Pony.ai, které už úspěšně v provozu testují autonomní vozidla úrovně 4.

V roce 2021 Pekingská pilotní zóna pro inteligentní propojená vozidla vyhlásila postupně řadu opatření v oblasti autonomního řízení. V říjnu 2021 poprvé umožnila testy autonomního řízení bez posádky na silnicích a rozdělila autonomní testování do tří etap:

1) nikdo za volantem, ale s bezpečnostním operátorem na sedadle spolujezdce,

2) nikdo v přední řadě, ale s bezpečnostním operátorem v zadní řadě,

3) plně bez operátora ve voze.

Vydání tohoto povolení znamená, že testování autonomních vozidel v Pekingu vstoupilo do třetí fáze *„plně bez řidiče“*. Pro vstup do této etapy musí testovací vozidla splnit přísné technické a provozní požadavky. Jak Baidu, tak Pony.ai mohou provozovat pouze po deseti robotických vozidlech, a to jen ve vymezené oblasti o rozloze 60 km^2 na jižním předměstí Pekingu zvaném Yizhuang. Testovací vozidla bude na dálku sledovat bezpečnostní pracovník.

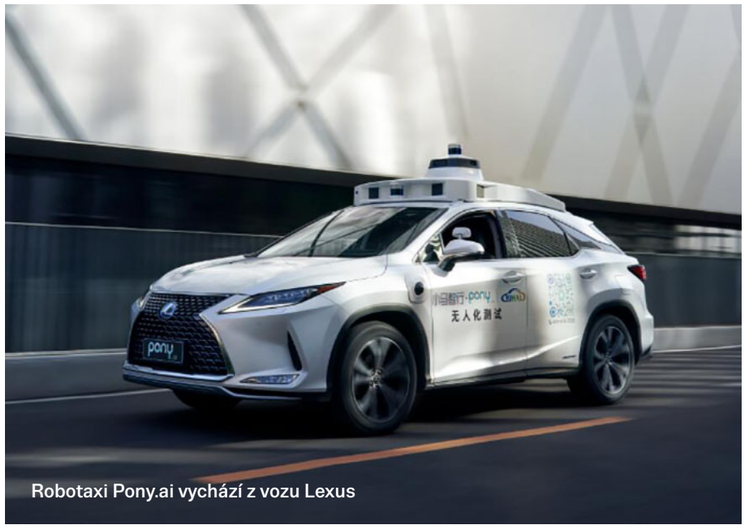
Baidu je čínský internetový vyhledávací gigant, který do technologie autonomního řízení investuje prostřednictvím své platformy robotaxi Apollo Go s osobním vozem Jidu Robo-01. Baidu prostřednictvím společnosti Apollo Go už provozuje komerční autonomní služby v několika čínských městech včetně služeb plně bez řidiče ve Wuhanu a Čchung-čchingu.

Zatímco Wuhan i Čchung-čching jsou významná centra, krok Pekingu směrem k povolení provozu bez řidiče je považován za obzvláště významný v závodě o zavedení komerční autonomní technologie v celé Číně a pravděpodobně urychlí podobné služby v Šanghaji, Šen-čenu a Kantonu.

Společnost Pony.ai byla založena koncem roku 2016. S podporou Toyoty se stala jedním z předních světových vývojářů na poli plně autonomních vozidel. V současné době vyvíjí speciální robotaxi s největší čínskou automobilkou SAIC. V Pekingu deset

Pony.ai Alpha X

Robotaxi Baidu Apollo Go na bázi elektromobilu Jidu Robo-01


Robotaxi Pony.ai vychází z vozu Lexus

testovacích vozidel společnosti Pony.ai úspěšně prošlo testy bez jakýchkoli bezpečnostních problémů.

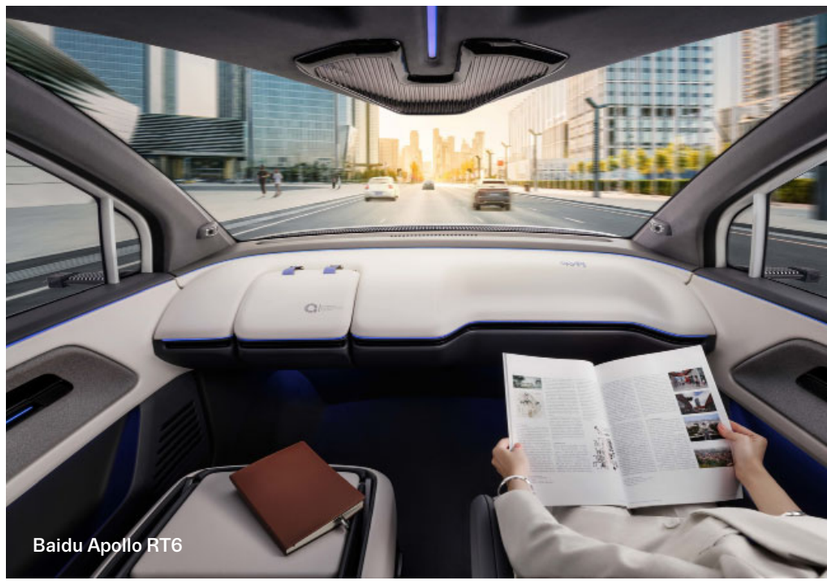
Nejnovější povolení v Pekingu navazuje na nedávné milníky autonomního řízení pro Pony.ai. V dubnu 2022 získala povolení pro jízdy robotaxi bez účtování jízdného v Pekingu a obdržela licenci k provozování taxislužby v Kantonu, čímž se stala první společností, která získala licenci na provozování placené taxislužby s plně robotickými vozidly v Číně, i když zatím s operátorem na místě řidiče. V červenci 2022 získala povolení k poskytování služeb robotického taxi s výběrem jízdného s bezpečnostním operátorem na sedadle spolujezdce. V listopadu 2022 získala povolení k testování s bezpečnostním operátorem na zadním sedadle. Vozidla společnosti Pony.ai už po celém světě najezdila více než 12 milionů testovacích a provozních kilometrů v plně autonomním režimu.

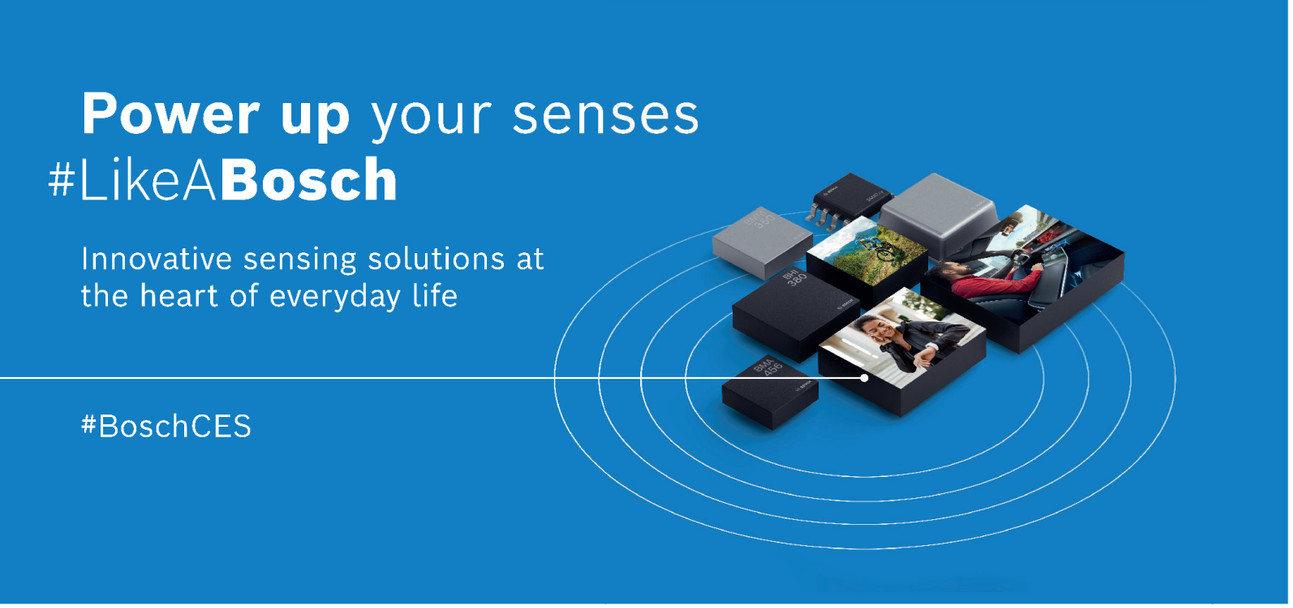
Společnost Baidu v komentáři k výsledkům svého loňského hospodaření oznámila, že její provoz robotických taxi po celé Číně získává na popularitě a blíží se k dosažení stejné úrovně využívání jako služby spolujízdy. Její robotická taxi uskutečnila v Pekingu, Šanghaji a Kantonu v průměru více než 15 jízd denně a v celé zemi se celkový počet jízd robotaxi Baidu zvýšil o více než 300 % oproti stejnému období roku 2021. Služba robotaxi však zatím není zisková, ovšem společnost Baidu věří, že nakonec zisková bude a uvedla, že její současné ztráty jsou zvládnutelné.

Zákazníci mohou robotaxi vyhledat a přivolat pomocí aplikace Apollo Go. Funkce včetně navigace ve virtuální realitě a dálkového houkání vozu mohou uživatelům pomoci určit polohu vozu. Pro odemknutí vozidel musí uživatelé naskenovat QR kód a zdravotní kód na voze pro účely ověření totožnosti a prevence pandemie. Jakmile cestující klikne na tlačítko *„Start the Journey“*, systém zajistí, aby byly zapnuty bezpečnostní pásy a zavřeny dveře. Po celou dobu jízdy je přítomna služba 5G Remote Driving Service aby umožnila lidské obsluze vzdálený přístup k vozidlu v případě nouze.

Viceprezident společnosti Baidu Yunpeng Wang říká: *„Zavedení bezobslužných služeb je nezbytnou fází komercializace autonomního řízení. V budoucnu Baidu Apollo spustí robotická taxi bez řidiče ve více městech, čímž umožní veřejnosti přístup k ekologičtějším, nízkouhlíkovým a pohodlným cestovním službám. Zároveň bude pokračovat ve zlepšování procesu služeb bez řidiče a uživatelského komfortu. Komercializace autonomního řízení může účinně zmírnit dopravní zácpy a pomoci dosáhnout snížení emisí oxidu uhličitého a uhlíkové neutrality v Číně.“*

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Baidu a pony.ai**


Baidu Apollo RT6



Senzory Bosch pro bezpečnější a pohodlnější život

Senzory Bosch MEMS

Senzory jsou všudypřítomné. Díky nim mohou auta, elektrokola, chytré telefony, fitness náramky a sluchátka vnímat své okolí. Společnost Bosch vyvíjí a vyrábí chytré senzory, díky nimž je život bezpečnější a pohodlnější. Jejich stále vyšší efektivita navíc pomáhá chránit naši planetu.

Bosch je průkopníkem na trhu mikroelektromechanických senzorů MEMS, jednoho z nejdůležitějších a nejrozšířenějších typů senzorů současnosti. *„Výrobu senzorů MEMS jsme zahájili v roce 1995. Za posledních pět let jsme jich vyrobili takové množství jako za všechny předchozí roky dohromady,“* uvedla Tanja Rückertová, ředitelka pro digitální technologie společnosti Bosch.

Od zahájení jejich výroby před 27 lety vyrobil Bosch celkem více než 18 miliard senzorů MEMS. Dnes je jich v každém automobilu v průměru 22. Podle společnosti Yole Group, která se zabývá průzkumem trhu a strategickým poradenstvím, je Bosch v současné době největším výrobcem těchto senzorů. Očekává se, že do roku 2027 vzroste celosvětová každoroční poptávka po nich ze současných 33,5 miliard kusů na přibližně 49 miliard. Na tomto růstu se chce podílet i společnost Bosch, která v příštích letech očekává další výrazný nárůst výroby.

Tanja Rückertová zdůraznila, že společnost Bosch chce zůstat lídrem na trhu a svou vedoucí pozici ještě víc posílit. Aby uspokojila rostoucí poptávku, investuje značné prostředky do svých závodů na výrobu základových desek polovodičů (waferů) v Drážďanech a Reutlingenu. Celkově v rámci svého investičního plánu plánuje do roku 2026 investovat tři miliardy eur do svého podnikání v oblasti polovodičů, a tedy i do vývoje a výroby senzorů. Při své práci v oblasti mikroelektroniky a komunikačních technologií bude čerpat z evropského programu financování IPCEI ME (Významných projektů společného evropského zájmu v oblasti mikroelektroniky).

Senzory jsou základem moderních technologií a páteří propojeného světa. Díky nim jsou vozidla bezpečnější, zachraňují životy a pomáhají chránit životní prostředí i lidské zdraví. Proto představují klíčový technologický základ pro všechny oblasti podnikání společnosti Bosch.

Senzory MEMS se poprvé začaly široce používat v automobilovém průmyslu. Společnost Bosch zůstává jedním z předních výrobců senzorů pro toto odvětví. Senzory Bosch pomáhají při navigaci vozidla, ovládají airbagy a systémy ESP a umožňují celou řadu asistenčních funkcí, které zvyšují bezpečnost, komfort, pohodlí a efektivitu jízdy.

Zejména pro automatizované řízení jsou senzory nepostradatelné. Jsou to takřkajíc *„oči“*, kterými auta *„vidí“* a rozpoznávají své okolí. Senzory Bosch připravují půdu pro auta bez řidičů. Společnost již nabízí řadu radarových, lidarových, video a ultrazvukových senzorů pro automatizované řízení. Senzory MEMS hrají ústřední roli i ve spotřební elektronice.

Na veletrhu CES 2023 společnost Bosch představila několik nových inovací pro mobilitu založených na senzorech včetně řešení RideCare, které získalo ocenění Best of Innovation Award od obchodního sdružení CTA.

Společník RideCare bude hrát klíčovou roli v bezpečnosti cestujících ve vozidlech v rámci propojené a automatizované mobility. Propojené hardwarové a softwarové řešení, které se skládá z kamery, bezdrátového SOS tlačítka a cloudových datových služeb, umožňuje sledování interiéru i exteriéru vozidla. Cestující ve vozidle se díky tomu mohou kdykoliv spojit se zaměstnanci společnosti Bosch pokud dojde k nehodě nebo jiné nebezpečné situaci. V takovém případě se může zaměstnanec společnosti Bosch podívat do vozidla prostřednictvím videa, vyhodnotit situaci a v případě potřeby rychle přivolat pomoc. Společník RideCare slouží jako cenná záchranná síť zejména pro řidiče taxislužeb nebo služby spolujízdy.

Senzory Bosch, umělá inteligence a konektivita umožňují sadu doprovodných funkcí RideCare

Off-zone detekce nárazu

Off-zone detekce nárazu slibuje také větší bezpečnost na silnici. Systém chrání cestující ve vozidle v případě bočních nárazů, k nimž často dochází při změně jízdního pruhu nebo při průjezdu křižovatkou. Inteligentní senzory v kombinaci s novým softwarovým algoritmem rychle a spolehlivě rozpoznají úhel nárazu a včas aktivují život zachraňující airbag aby zmírnily následky nehody.

„Naše off-zone detekce nárazu je skvělým příkladem toho, jak pomocí softwaru dokážeme ze stávajícího hardwaru vytěžit víc,“ řekl Mike Mansuetti, prezident společnosti Bosch v Severní Americe na veletrhu CES v Las Vegas.

Společnost Bosch na veletrhu CES představila novou generaci senzorů MEMS. Jsou přesnější, robustnější a energeticky úspornější než předchozí modely. Například nový senzor pevných částic BMV080, který měří koncentraci pevných částic a znečištění v ovzduší, je až 450x menší než výrobky, které jsou v současnosti na trhu.

Společnost Bosch také plní svou průkopnickou roli ve vývoji nových oblastí senzorů. Kvantové senzory budou v nadcházejících letech jednou z nových oblastí inovací. Brzy by mohly umožnit měření, která budou tisíckrát přesnější než měření dnešních senzorů MEMS.

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

Programovatelný inerciální senzor BHI380 s podporou AI

Stalo se...

NEJBEZPEČNĚJŠÍ AUTA PODLE EURO NCAP: ŠOK PRO EVROPANY!

Organizace Euro NCAP oznámila nejbezpečnější vozidla v jednotlivých kategoriích za poslední rok. V roce 2022 prošlo nárazovými testy organizace na ochranu spotřebitelů Euro NCAP více vozů než kdy jindy. Rok 2022 byl významný zejména počtem nových čínských značek přicházejících do Evropy a dosahujících skvělé výsledky. V kompaktní třídě dosáhl nejlepší výsledek čínský Ora Funky Cat. Ve střední třídě nejlépe zvládl testovací proceduru Hyundai Ioniq 6. V kategorii SUV zvítězily kompaktní Tesla Model Y a velký čínský Wey Coffee 01. V nejvyšší kategorii Executive byla vítězem vyhlášena Tesla Model S. Zároveň se jednalo podle Euro NCAP o nejbezpečnější elektromobil. Nejbezpečnější auta podle evropského programu hodnocení nových vozů pro rok 2022 pocházejí z Koreje, Číny a Spojených států. Je tedy na čase opustit další tradiční předsudek...

AURES HOLDINGS I V ROCE 2022 V REKORDU

Skupina Aures Holdings i v roce 2022 překonala svůj prodejní rekord. Síť autocenter AAA Auto, Mototechna, Auto Diskont a Driverama, provozovaná společností Aures Holdings, v loňském jubilejním třicátém roce na trhu dosáhla nejlepší prodejní výsledek ve své historii. Celkově prodala 89 100 ojetých a zánovních automobilů i přes přetrvávající problémy ve výrobě nových automobilů, válku na Ukrajině, rostoucí inflaci a nedostatek ojetých aut. Prodejní rekord skupina dosáhla díky své silné pozici na trhu v kombinaci s jedinečnou technologií zdrojování vozů s přímým nákupem od spotřebitelů a díky zahájení prodeje pod značkou Driverama v Německu. Skupina vloni překonala hranici 2,8 milionu zákazníků, které celkově obsloužila od roku 1992.

SHELL OTEVŘEL DVĚ ČERPACÍ STANICE NA D35

Společnost Shell Czech Republic rozšířila síť svých čerpacích stanic v České republice o dvě nové provozovny. Obě se nacházejí v nově otevřeném úseku dálnice D35 Časy – Ostrov na 150. kilometru, u obce Dolní Roveň na Pardubicku. Společnost Shell Czech Republic v roce 2020 uspěla ve výběrovém řízení Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) na uzavření smlouvy o nájmu za účelem výstavby a provozování čerpacích stanic na plánovaných odpočívkách na dálnici D35. Výstavba včetně kolaudace byla ukončena po pouhých dvaceti týdnech. Nové čerpací stanice splňují nejpřísnější standardy společnosti Shell. To znamená, že si zde mohou motoristé zakoupit kvalitní paliva řady Shell V-Power i Shell FuelSave a na každém výdejním místě mají k dispozici stojan s AdBlue pro osobní i pro nákladní automobily. V průběhu roku 2023 přibude na obou stanicích rovněž infrastruktura pro nabíjení elektromobilů – celkem čtyři nabíjecí stání s výkonem 180 kW.

STRATEGICKÉ PARTNERSTVÍ VALEO A ZČU

Společnost Valeo a Západočeská univerzita v Plzni uzavřely smlouvu o strategickém partnerství s cílem podpořit inovativní projekty v oblasti aplikované elektrotechniky pro automatizaci výroby a průmyslovou robotiku. Partnerství umožňuje společnosti Valeo i univerzitě posílit studentské výzkumné aktivity v oblasti elektroniky, embedded systémů, počítačového modelování, řízení průmyslových systémů, diagnostiky a testování. Otevírá také vstup do kolaboravitního výzkumu s možností ucházet se o veřejně financované projekty jako partneři konsorcií.

Elektronika, software a umělá inteligence jsou zásadní pro rozvoj a autonomních vozidel a asistenčních systémů řidiče. V roce 2030 budou představovat 30 % hodnoty automobilu, oproti dnešním 10 %. Tyto odborné znalosti jsou navíc klíčové pro zefektivnění výrobních procesů společnosti Valeo v sériové výrobě komplexních elektronických produktů.

ČESKÝ A SLOVENSKÝ AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL – FIT FOR 2035?

Jak jsou Česká republika a Slovensko připraveny na transformaci automobilového průmyslu bylo téma pro diskusi portálů Euractiv.cz a Euractiv.sk.

Hlavní cíl nové legislativy je jasný – učinit evropské silnice bezemisní. Důsledky pro český a slovenský automobilový průmysl mohou být fatální. Obzvláště zranitelní jsou dodavatelé. Jejich přechod do období po roce 2035 bude vyžadovat masivní investice, vhodné programy zvyšování kvalifikace a udržitelný obchodní plán.

Evropa byla velmocí ve výrobě aut. Sektor se však postupně přesouvá od výroby spalovacích motorů k elektromobilům, kde evropští výrobci zatím zaostávají. Bez ochranných opatření pro evropský automobilový průmysl bude stoupat podíl čínských značek. I ve výrobě akumulátorů v současnosti dominuje Čína. Většina kapacity, kterou bude svět pro pohon elektromobilů do roku 2030 potřebovat, však ještě neexistuje. V posledních měsících se diskutuje o továrně Volkswagenu na výrobu akumulátorů, která by měla stát ve střední Evropě. Ministr hospodářství SR Karel Hirman zpochybnil, zda by se Slovensko mělo o takovou investici ucházet. Výroba akumulátorů je totiž energeticky náročný proces.

500 DOBÍJECÍCH STANIC ČEZ

ČEZ za účasti ministra dopravy Martina Kupky spustil v areálu OC Letňany u dálnice D8 už 500. stojan největší české sítě veřejných dobíjecích stanic pro elektromobily. Pětistou dobíječkou je ultrarychlý stojan s výkonem 150 kW. Podobně ultrarychlých stojanů letos přidá ČEZ dalších 40. ČEZ se chce zaměřit hlavně na ultrarychlé stojany s výkonem 150 až 300 kW. Současně rozšiřuje síť míst, kde je možné dobíjet více elektromobilů najednou. Síť ČEZ teď může najednou dodávat energii až 1000 elektromobilů. Robustnost české sítě potvrzuje i to, že na 100 elektromobilů připadá v Česku 22 dobíjecích stanic, zatímco v Evropské unii je to v průměru 15. Podíl rychlých a ultrarychlých stanic se u nás pohybuje na úrovni 60 %, zatímco evropský průměr je okolo 10 %.

AutoBest 2023: vítězem Renault Austral

Mezinárodní anketa AutoBest 2023 Best Buy Car of Europe absolvovala tradiční společný test finalistů spojený s jejich prezentacemi. Po vyhodnocení všech kritérií byl vítězem ankety AutoBest – Best Buy Car of Europe 2023 jako nejlepší možnost koupě nového automobilu v Evropě v roce 2023 zvolen Renault Austral.

Porota AutoBest dokázala jako jediná realizovat své testovací jízdy i v předchozích dvou letech v době s omezeným cestováním. Po dvou ročnících, které byly organizovány za velmi přísných hygienických podmínek v důsledku pandemie v době, kdy byla v Rakousku vyhlášena úplná resp. částečná uzavírka země, AutoBest koncem roku již potřetí úspěšně zorganizoval závěrečný test šesti finalistů v rakouském Teesdorfu. Finalisty pro ocenění AutoBest 2023 byly zvoleny vozy Dacia Jogger, Honda Civic, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Austral a Toyota Aygo X.

Zkušební areál Fahrtechnik Zentrum, provozovaný Rakouským automobilovým klubem ÖAMTC, získal mezinárodní uznání za testování vozidel a vzdělávání řidičů v mnoha oblastech. Tentokrát se členové poroty vydali do Teesdorfu konečně opět bez jakýchkoliv problémů. Jediné, co je částečně limitovalo, bylo krajně nepříznivé počasí. To samozřejmě umožnilo ocenit i jindy ne zcela doceňované funkce, jako je vyhřívání volantu a sedadla řidiče, i když to nejsou zrovna systémy, které by měly jakýkoliv význam z hlediska hodnocení testovaných vozů.

Tak jako jindy na porotce čekaly tři části programu. Tou první bylo seznámení se s vozy v běžném provozu na rakouských silnicích a při průjezdu městečky a vesnicemi Dolních Rakous. Následovaly krátké prezentace zástupců zúčastněných značek spojené s otázkami a odpověďmi. Přitom je unikátní účast zástupců firem na prezentacích konkurentů a možnost, aby i oni kladli dotazy, což také činili. Zajímavý na této konfrontaci byl odlišný přístup jednotlivých značek k desetiminutové prezentaci a k tomu, jak kladou důraz na odlišné aspekty svých vozů.

Vyvrcholením akce byly testy všech finalistů ve skvěle vybaveném zkušebním areálu rakouského autoklubu ÖAMTC v Teesdorfu. Díky profesionální pomoci přátel ze zkušebního polygonu ÖAMTC se AutoBestu podařilo zde zorganizovat nejkomplexnější sadu testů, které jsou dnes v motoristických médiích k dispozici. Nejde přitom o srovnávací test výkonnostních parametrů, ale o prověření, jak jednotlivé vozy reagují v kritických situacích, které mohou nastat v reálném provozu. Tak jako v minulých letech se při tom ukázaly dvě skutečnosti. Tou příznivou je, že účinné elektronické asistenční systémy pomáhající řidiči jsou nyní běžné ve všech typech vozů a všech cenových kategoriích. Tou nepříznivou je, že tyto systémy nejsou k ničemu, pokud jejich účinek nedokáží přenést na silnici skutečně kvalitní pneumatiky.

Elektronika dokáže reagovat bleskově, jenže například vyhýbací manévry na mokru nebo udržení kontroly nad vozem na velmi kluzkém povrchu ve velkém chladu se pro některé jinak vynikající vozy staly nezvládnutelné i v běžné rychlosti pokud na nich nebyly použity opravdu kvalitní zimní pneumatiky. Přitom velkým zklamáním byly výrobky i některých prémiových evropských značek. Rozdíly mezi stejnými modely obutými do různých pneumatik byly mnohem větší, než ukazují specializované testy pneumatik. Ty totiž nezacházejí do skutečně kritických situací.

Pokud pneumatiky neudrží kontakt s vozovkou, nejsou asistenční systémy řidiči nic platné. Je ale třeba připomenout, že pneumatiky jsou součástí vozu a jeho výrobce nese plnou odpovědnost za to, s jakým vybavením jej dodává zákazníkům.

Jelikož se jednalo o první ročník pořádaný bez omezení, drtivá většina členů poroty AutoBestu se zúčastnila velmi úspěšných jízd na silnici i na trati. Po absolvování testovacích jízd porotci finalisty ohodnotili na základě 13 přesně definovaných kritérií, z nichž každé má poněkud jinou váhu. Porotci přitom přihlížejí na specifika domácího trhu, který zastupují. Mezi hodnocenými kritérii jsou design exteriéru a interiéru, ovladatelnost a jízdní dynamika, možnosti konektivity, jízdní komfort, praktičnost, bezpečnost, dopad jízdy na životní prostředí, využití nových technologií pohonu, pořizovací cena a provozní náklady, zahrnující i dostupnost servisní sítě a ceny náhradních dílů.

Car Rankings - AUTOBEST Best Buy Car of Europe 2023

	Jury Member name	Country	Dacia Jogger	Honda Civic	Opel Astra	Peuget 308	Renault Austral	Toyota Aygo X
1	Gerhard Kuntschik	Austria	340	445	420	445	460	390
2	Xavier Daffe	Belgium	415	465	450	465	390	315
3	Leonid Seliktar	Bulgaria	411	440	449	474	524	202
4	Ozren Adamovic	Croatia	379	387	466	487	480	301
5	Petros Soutzis	Cyprus	365	430	365	440	570	330
6	Vladimir Rybecky	Czezh Republic	414	349	468	479	488	302
7	Mikkel Thomsager	Denmark	330	455	485	460	440	330
8	Tommi Lempinen	Finland	383	432	432	439	419	395
9	Michel Holtz	France	400	375	460	425	425	415
10	Achim Stahn	Germany	369	421	590	409	551	160
11	Ioannis Stavropoulos	Greece	350	375	420	465	540	350
12	Robert van Ginneken	Holland	419	350	467	462	416	386
13	Gábor Szécsényi	Hungary	370	455	440	450	470	315
14	Dave Humphreys	Ireland	398	429	498	433	470	272
15	Alessio Viola	Italy	410	395	410	430	480	375
16	Bianca Hurduc	Luxembourg	315	340	485	520	585	255
17	Tonio Darmanin	Malta	365	420	415	435	530	335
18	David Andersen	Norway	254	413	500	500	416	417
19	Szczepan Mroczek	Poland	375	398	450	443	459	375
20	Jose Caetano	Portugal	375	335	485	500	515	290
21	Krumislav Barzov	Republic of Macedonia	395	382	444	440	456	383
22	Dan Vardie	Romania	515	336	427	440	509	273
23	Petr Menshikh	Russia - suspended						
24	Mladen Alvirovic	Serbia	428	392	430	433	435	382
25	Michal Karpat	Slovakia	345	535	385	325	635	275
26	Matjaz Korosak	Slovenia	394	423	428	428	435	392
27	Joan Dalmau	Spain	350	470	455	460	455	310
28	Felix Bjorklund	Sweden	305	385	500	510	510	290
29	Markus Rutishauser	Switzerland	379	409	442	450	495	325
30	Okan Altan	Turkey	395	360	475	470	460	340
31	Richard Aucock	UK	455	490	390	360	450	355
32	Oleg Vasyevskyi	Ukraine	350	430	455	456	469	340
	Total points/ car		11748	12721	13986	13933	14937	10175
			Dacia Jogger	Honda Civic	Opel Astra	Peuget 308	Renault Austral	Toyota Aygo X
	Autobest index %		14.69	15.90	17.48	17.42	18.67	12.72
	Ranking		V	IV	II	III	I	VI

Renault Austral vítězem AutoBest – Best Buy Car of Europe pro 2023

S celkovým počtem 14 937 bodů se Renault Austral umístil na prvním místě ankety AutoBest – Best Buy Car of Europe 2023 s pohodlným odstupem před novou generací Opelu Astra s 13 986 body. Na třetím místě se umístil Peugeot 308 s celkovým počtem 13 933 bodů, což je pouze o 53 bodů méně než druhý v pořadí.

„Náš letošní vítěz reprezentuje další úroveň značky Renault. Jedná se o produkt, který se vyznačuje špičkovými materiály, velmi vysokou vnímanou kvalitou, vynikajícími jízdními vlastnostmi, působivým designem a pravděpodobně nejlépe propojenými technologiemi, jaké jsou k dispozici v současných automobilech. Těží z plně hybridních pohonů E Tech, jednoho z našich předchozích vítězů ceny TechnoBest. Ze šesti finalistů letošního ročníku se Australu podařilo zaujmout většinu členů nezávislé poroty zastupující evropská motoristického média, největší počtem zastoupených zemí, přičemž mnozí jej umístili na první místo svého hlasování. Tímto vítězstvím se Renault skvěle vrací na vrchol naší soutěže a stává se AutoBest – Best Buy Car of Europe 2023!“ prohlásil zakladatel a předseda organizace AutoBest Dan Vardie.

„Nový Austral získal ocenění AutoBest 2023. Naplňuje nás to velkou pýchou a je to uznání pro všechny týmy společnosti Renault, které na projektu pracovaly – v designu a konstrukci, ve výrobním závodě v Palencii, i v prodeji a servisní síti. Porota AutoBest, složená z 31 členů z 31 zemí, uznala, že naše nové SUV segmentu C je dokonalou syntézou toho nejlepšího z obou světů: elektromobilu pro jízdu ve městě a extrémně účinného hybridního pohonu schopného překonávat dlouhé vzdálenosti bez dobíjení. Díky OpenR Link a Google Automotive Services nabízí Austral také ty nejlepší služby konektivity a aplikace, které poskytují intuitivní zážitek z jízdy,“ uvedl provozní ředitel společnosti Renault Fabrice Cambolive.

Další ocenění AutoBest pro rok 2023

Členové poroty AutoBest zastupují 31 evropských zemí (členství Ruska je pozastaveno), čímž je počtem zastoupených zemí největší nezávislou motoristickou porotou v Evropě i ve světě. Porota AutoBest věnuje velkou pozornost úsilí automobilového průmyslu. Celkem za tyto úspěchy vyhlašujeme osm ocenění.

Porota zvolila společnost Dacia jako vítěze ceny CompanyBest 2023. Toto prestižní ocenění získává za vynikající výkon na trhu a velmi dobrá hodnocení zákazníků po celé Evropě. Navzdory pandemii a problémům s omezeným dodavatelským řetězcem je Dacia jednou z mála značek s pozoruhodným nárůstem na evropských trzích, což dokazuje vhodnost a relevanci jejích modelů. Duster i Sandero si udržely stálou přítomnost v top 10 nejprodávanějších modelů na evropském trhu. Dacia Spring, první cenově dostupný elektromobil v Evropě, je držitelem ocenění AutoBest – Best Buy Car of Europe 2022.

Artur Martins, Global Brand & CX Division, CBO & CXO společnosti Kia, se stane novým členem síně slávy ManBest 2023. Muž, který stojí za transformací společnosti Kia a její novou globální image, má dlouholeté zkušenosti v automobilovém průmyslu. Svou kariéru zahájil ve své domovské zemi Portugalsku s Fiatem. V tomto konkurenčním sektoru měl Artur Martins šanci pracovat v různých oblastech podnikání, přecházet od značky ke značce, ze země do země a kontinentu. Ve společnosti Kia rozvíjel podnikání v Evropě než se přestěhoval do Jižní Koreje. Po tomto úspěchu se rozhodl hrát ústřední roli v globální strategii a růstových ambicích společnosti Kia, která přijímá úkol elektrifikace.

Novým členem síně slávy DesignBest 2023 je Jean-Pierre Ploué, hlavní designér společnosti Stellantis. Celou svou kariéru vybudoval v automobilovém průmyslu. Pracoval pro několik značek, včetně Renaultu, Volkswagenu, Fordu, Citroënu, Peugeotu a DS Automobiles. Ploué nastoupil do Groupe PSA v roce 2000 a následně zastával pozici ředitele designu Citroënu. V roce 2010 byl jmenován Chief Design & Creative Strategy Officer. Pod spojení značek ve skupině Stellantis nyní působí jako Chief Design Officer a přispívá k budoucímu designu značek Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS Automobiles, Fiat Europe, Lancia, Opel, Peugeot a Vauxhall.

Ocenění SmartBest 2023 získává Renault Austral Android Automotive OS s integrovanými službami Google. Francouzský výrobce převzal platformu Android Automotive OS a brilantně ji zkombinoval se svými softwarovými znalostmi. Díky stále se rozšiřujícímu obchodu Google Play App Store je rychlý a odolný vůči budoucnosti. Proto jde o vůz s pravděpodobně nejlepším připojením v Evropě.

Pro SafetyBest 2023 se porota AutoBest vydá novou cestou a udělí ocenění systému Lidar společnosti Valeo. Scala byla prvním Lidarem použitým v automobilovém průmyslu na světě a společnost Valeo zůstává nadále předním dodavatelem této základní technologie. Lidar je nezbytný pro autonomní řízení úrovně 3 a vyšší. Valeo pomáhá, aby se staly realitou a zajišťuje pro nás všechny bezpečnější silnice. Jednoduše řečeno, Lidar může *„vidět“* to, co lidské oči (nebo kamery) nemohou.

Cenu SportBest 2023 získává Jutta Kleinschmidtová, která dosáhla v motoristickém sportu několika milníků pro ženy. Byla vedoucí závodnicí na prestižní Rallye Dakar a stala se první ženou, která zde dosáhla celkové vítězství v roce 2001 s vozem Mitsubishi Pajero. Až do letošního roku zůstává aktivní v sérii Extreme E jako jezdec týmu Abt Cupra.

Hyundai Ioniq 6 získal ocenění EcoBest 2023. Průkopnický elektromobil od začátku roku 2023 přináší do evropských showroomů myšlenky koncepčního vozu. Ultraaerodynamická filosofie posouvá ideál nízké spotřeby na novou úroveň. Jedná se o koncept, který nejenže nabízí elektrický dojezd více než 600 km, ale také přináší nápadný proudnicový styl, s nímž zaručeně vynikne. Tento odvážný, inteligentní nový vůz je autentickým technologickým dílem, které si zaslouží ocenění EcoBest 2023.

Ocenění TechnoBest 2023, věnované klasickým automobilovým technologiím, se porota AutoBestu rozhodla pro tento ročník neudělit.

Evropská porota AutoBest předává ceny každý rok v jiné zemi. 22. slavnostní předávání cen AutoBest se uskuteční při tradičním galavečeru 11. května v Rotterdamu v Nizozemsku.

Text: **Vladimír Rybecký (člen poroty AutoBest)**
Foto: **AutoBest**

Proběhl 14. ročník konference Petrol Summit

Po tříleté přestávce se uskutečnila konference Petrol Summit. Nosným tématem byla současná situace v petrolejářském průmyslu poznamenaná především zásadním zdražením ropy a blížícím se embargem na dovoz ruské ropy a pohonných hmot.

Generální ředitel státní společnosti Čepro Jan Duspěva informoval, že jeho společnost s ohledem na ukončení dodávek ropy z Ruska i omezování rafinérských kapacit v Evropě, z nichž některé jsou pod kontrolou ruských společností, plánuje vybudovat nové logistické trasy a chce změnit způsob skladování pohonných hmot. S ohledem na očekávané snížení dodávek ze slovenského Slovnaftu plánuje navýšení skladových kapacit. V plánu je posílení železniční přepravy pohonných hmot i výstavba nových produktovodů. Zvažuje se mimo jiné i propojení s Polskem.

Výkonný ředitel ČAPPO Jan Mikulec se věnoval situaci na trhu pohonných hmot od roku 2019 do současnosti. Zatímco po covidovém poklesu jsou dodávky nafty už vyšší než v roce 2019, spotřeba benzinu je stále nižší a dokonce klesá. Nejvíc roste spotřeba LPG – za tři roky o 16 %, zatímco růst poptávky po CNG zbrzdila dramatický růst jeho ceny. Zmínil i zajímavý fakt, že navzdory blížícímu se zákazu dovozu ruské ropy její podíl v roce 2022 meziročně narostl ze 49,8 % na 53,4 %. Rovněž popřel tvrzení, že pohonné hmoty jsou u nás nejdražší v Evropě, protože jejich cena je v Německu a Rakousku vyšší. Přitom zdůraznil, že polovinu ceny představují daně.

Miroslav Stříbrský ze společnosti Unicode Systems

Hlavní ekonom BH Securities a poradce premiéra Petra Fialy Štěpán Křeček uvedl, že přicházející recese přinese snižování cen pohonných hmot. Překvapil ostrým odsouzením kontrol marží u prodejců pohonných hmot a zavedením windfall tax pro petrolejáře.

Ředitel odboru plynárenství a kapalných paliv Ministerstva Průmyslu a obchodu ČR Jan Zaplatílek ve svém referátu zmínil opatření státu v souvislosti se současnou situací na trhu. Pro snížení závislosti na fosilních zdrojích z Ruska má sloužit zvýšení kapacity ropovodu TAL+ z Německa a výstavba plynovodu z polského přístavu Svinoústí. Ředitel pro strategický rozvoj Mero Branislav Posuch přiblížil přípravu ropovodu TAL+, který má zvýšit dodávky ropy z jihu Evropy a učinit ČR nezávislou na dodávkách z Ruska. Ke zvýšení jeho kapacity o 4 miliony tun ročně by mohlo dojít za 25 měsíců, ale zatím není vyjasněn způsob jeho financování.

Představitelé skupiny Orlen Unipetrol RPA Maroš Čunta a Jiří Winkelhöfer nabídli pohled na současnou situaci v českých rafineriích i jejich výhled do budoucna v souvislosti s ukončením dodávek ruské ropy ropovodem Družba. Konstatovali, že ropy je ve světě dostatek, ale není jak ji dostat do ČR a také se významnou měrou změní její kvalita. To bude znamenat přizpůsobit technologii v rafinérii v Litvínově, což nebude jednoduché.

Tajemník Svazu dovozců automobilů Josef Pokorný zhodnotil současnou situaci na automobilovém trhu, kde Euro 7 hrozí vyřadit z prodeje vozy se spalovacími motory už v roce 2025, resp. je zdražit natolik, že budou pro většinu kupujících nedostupné.

Josef Paumer z francouzské společnosti Total Energies představil kroky své firmy v přechodu od fosilních paliv na obnovitelné zdroje energie a dosažení uhlíkové neutrality. Tu podle společnosti nelze dosáhnout bez jímání CO_2. Připustil, že těžba ropy se bude zvyšovat minimálně do roku 2030. I nadále poroste potřeba energie, ale bude se muset změnit její struktura. Dosažení uhlíkové neutrality a splnění cílů Pařížské konference přitom není možné bez spolupráce USA, odkud pochází 25 % emisí CO_2, a Číny, s produkcí 13 %, protože z EU je jen 22 % emisí CO_2. Připomenul, že vodík je především prostředek ukládání energie a ne palivo a při jeho produkci jsou velké ztráty energie. Konstatoval, že se neustále posouvá doba, kdy se použití vodíku stane rentabilní – nyní se uvádí rok 2038.

Hlavní ekonom BH Securities a poradce premiéra Petra Fialy Štěpán Křeček

Jan Kulas z ÚJV Řež ukázal možnosti využití vodíku v dopravě. Připustil, že vozidla na vodík jsou příliš nákladná a bez veřejné podpory nekonkurenceschopná. Požadovaná hustota stanic na čerpání vodíku, stanovená Evropskou komisí na každých 100 km, znamená produkci milion tun vodíku ročně.

Na závěr Miroslav Stříbrský ze společnosti Unicode Systems poukázal na nesmyslnost některých konkrétních kroků Evropské unie zejména v souvislosti se zákazem spalovacích motorů, připravovanou emisní normou Euro 7 a implementací programů vycházejících ze strategie New Green Deal do ekonomik členských států. Na příkladu vozu Škoda Enyaq iV ukázal, že při započtení výroby elektrické energie znamená jeho průměrná spotřeba energie 16,6 až 18,1 kWh/100 km i bez započtení ztrát v přenosové soustavě, trafostanicích a lokálních rozvodech při současném energetickém mixu, že působí emise CO_2 82 g/km v ČR (průměrné emise CO_2 jsou 410 g/kWh), 78 g/km v Německu (389 g/kWh) a dokonce 133 g/km v Polsku (665 g/kWh).

Na závěr Stříbrský konstatoval: *„Zákaz spalovacích motorů je v podstatě jen ideologický boj. Významní vědci před tím varují. Evropa spěje k zákazu aut se spalovacími motory, ale elektromobily budou jen pro bohaté. Přitom tyto restrikce jsou nesmyslné, protože doprava emituje jen 16 % CO_2 a EU je až třetím největším emitentem na světě. Ještě bych to ale se spalovacími motory nebalil. Něco se stane a ekonomika to rozhodne.“*

Prorektor VŠCHT profesor Milan Pospíšil a nový držitel titulu Osobnost roku Václav Loula, neoficiální mluvčí celého českého petrolejářského průmyslu

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

Rozšíření vývojového centra Valeo v Praze

Společnost Valeo v Praze otevřela nová zařízení v centru pro výzkum a vývoj. Skupina slaví 20 let přítomnosti svých činností věnovaných inovacím v hlavním městě České republiky. Transformace centra probíhá v souladu s proměnou skupiny Valeo a s vývojem dopravy.

Během dvou desetiletí se vývojové centrum Valeo v Praze výrazně proměnilo. Původně šlo o pronajaté kancelářské prostory, nyní představuje areál čtyř budov s testovacím polygonem pro dynamické zkoušky. Týmy inženýrů, které se původně skládaly z několika zaměstnanců, se rozrostly až na současných 700 a přičemž 20 % členů týmu centra pochází ze zahraničí. Pracují zde zaměstnanci 33 různých národností.

Ke strojním inženýrům se přidali inženýři elektroniky a softwaru. Jejich prací jsou řádky kódu nebo algoritmus umělé inteligence, který se používá v asistenčních systémech řidiče nebo v tepelných systémech elektromobilů. K mechanickým a hardwarovým koncepcím přibyly softwarové koncepce, systémové inženýrství, testování a validace systémů, kybernetická bezpečnost, sběr a správa velkých množství dat. Inženýři v oddělení R&D v Praze pro skupinu Valeo registrovali víc než 70 patentů.

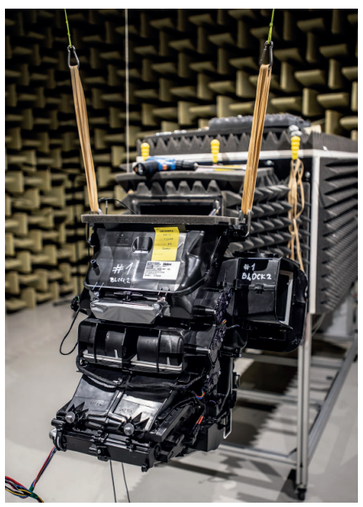
V roce 2013 společnost Valeo získala zkušební polygon v Milovicích, kde v současné době jako jediná v rámci skupiny provádí vysokorychlostní testování systémů ADAS. K tomu disponuje dráhou o délce 3 km. Během posledních pěti let společnost Valeo v České republice investovala 2,077 miliard korun (84 milionů eur), z toho 725 milionů korun (29,6 milionů eur, téměř 35 %) do výzkumu a vývoje.

Transformace probíhající v Praze je souběžná s transformací celé skupiny Valeo. Ta úplně změnila velikost a technologické pozice: od roku 2009 do roku 2021 její obrat v asistenčních systémech vrostl devítinásobně, zatímco obrat související s elektromobilitou vzrostl 26x.

V roce 2022 byly na trhu poprvé uvedeny hlavní technologie skupiny Valeo, které přispívají k probíhající transformaci dopravy. A do značné míry se zrodily i v Praze. To je třeba případ LiDARu druhé generace, který je součástí výbavy vozů Mercedes-Benz třídy S a EQS. Díky laserovému senzoru Valeo jde o první vozidla homologovaná v Evropě, která dosáhnou úrovně autonomie stupně 3. LiDAR 2. generace značky Valeo byl schvalován v centru pro R&D v Praze a na polygonu v Milovicích.

Obzvláště novátorské musejí být systémy tepelného komfortu pro elektromobily. Musí být schopny kombinovat tepelnou účinnost, energetickou úspornost a tichý provoz. Centrum pro R&D v Praze umožnilo koncepci a schválení těchto inovací. Disponuje totiž prostředky pro elektromagnetickou analýzu a akustickou komorou.

Každý třetí nový automobil na světě je vybaven asistenční technologií



společnosti Valeo. Centrum pro R&D v Praze zastává v tomto vedoucím postavení strategickou úlohu. Vše, co tvoří systém ADAS, spadá do působnosti českých inženýrů společnosti Valeo – od ultrazvukových senzorů přes LiDARy, radary, přední kamery, čelní detekční kamery, optické senzory deště a světla (RLT – Rain Light Tunnel Sensor) pro systémy stěračů automobilů, interiérové ovládací prvky, systémy monitorování řidiče až po interiérové radary pro detekci cestujících. Středisko má optickou laboratoř pro schvalování komponent LiDARů a pro vývoj čelní detekční kamery. Praha je také centrem odborných znalostí společnosti Valeo v oblasti ADAS pro užitková vozidla.

Centrum společnosti Valeo v Praze disponuje inženýrskými metodami pro urychlení schvalování systémů pro ADAS a elektroniku ve vozidle. Při zkouškách prováděných metodou *„Hardware in the Loop"* jsou data ze senzorů a měřicích zařízení zpracovávána na vysoce výkonných počítačích s cílem získat ukazatele popisující výkonnost systému. Čelní detekční kamera Valeo nejnovější generace tak byla ještě lépe vyladěna. Prototyp se naučil prakticky *„řídit"* na počítačích díky již existujícím záznamům z vozidel ve dne i v noci, za slunce i za deště. To omezuje silniční testy ve vozidlech.

Přehled světových inovací vytvořených díky odborným znalostem ve vývojovém centru Valeo v Praze

V pražském centru a na zkušebním polygonu v Milovicích probíhají validace všech LiDARů (rotačních i pevných) společnosti Valeo.

Týmy R&D společnosti Valeo v Praze se podílely na koncepci DMS (Driver Monitoring System – systém monitorování řidiče) Valeo.

Nejnovější verze systému autonomního parkování Valeo Park4UHome je díky strojovému učení schopná reprodukovat určité parkovací manévry, které se předtím naučila. Tento systém byl schvalován týmy R&D společnosti Valeo v Praze.

Tepelné technologie určené na podporu elektrifikace vozidel a inteligentní vytápění pro elektromobily – centrum v Praze má k dispozici laboratoře a infrastrukturu nezbytnou pro vývoj těchto technologií, např. klimatickou a akustickou komoru.

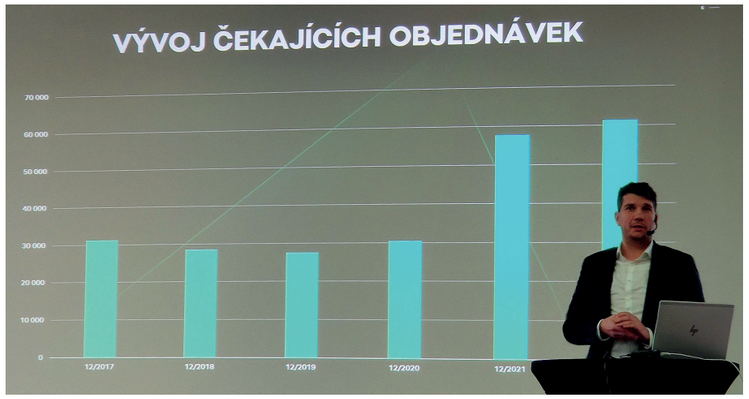
Text: **Vladimír Rybecký podle podkladů Valeo**
Foto: **Valeo**

Škoda Auto ČR hodnotila rok 2022

Škoda Auto ČR nadále drží třetinu českého trhu, ale ztratila vedoucí postavení u soukromých zákazníků. Pokles prodeje nových aut v posledních letech se odráží i v nedostatku ojetých vozů v programu Škoda plus.

Tuzemské zastoupení automobilky Škoda Auto zhodnotilo rok 2022. S ohledem na problémy ve výrobě považuje celkový počet 62 905 nově registrovaných vozů za odpovídající. Škoda Auto drží podíl na trhu 33 %. To je sice pokles proti 37 % v roce 2020, ale odpovídá to průměrné hodnotě z let 2016 až 2019. Z hlediska objemu se český trh stal po Německu druhým největším odbytištěm nových vozů Škoda na celém světě.

„Rok 2022 byl velmi rozporuplný, ale nejen negativně. Výsledek považujeme s ohledem na úskalí ve výrobě za pozitivní. Situace se zásadně nelepší, takže problémy posledních let budou přetrvávat. Přesto pevně věříme, že rok 2023 bude rokem zkracování dodacích lhůt. Důležité pro nás je, že je po našich vozech stále velká poptávka a stále se objednávají nová auta,“ zhodnotil uplynulý rok vedoucí obchodní organizace Škoda Auto Česká republika Jiří Maláček.



Zatímco ve fleetovém segmentu držela značka Škoda s registracemi 53 351 vozů téměř 38% tržní podíl, mezi soukromými zákazníky jí s 18,7 % (9554 vozů) patřila 2. příčka, přičemž v letních měsících byla dokonce až na 3. pozici. Návrat na vedoucí postavení v retailové oblasti představuje absolutní prioritu roku 2023. *„Soukromí zákazníci jsou citlivější na dlouhé dodací lhůty, zatímco firmy jsou schopny nákup aut plánovat dlouhodobě. V posledním čtvrtletí už jsme zase byli jasnou jedničkou i v dodávkách soukromníkům, což je důvodem k optimismu,“* vysvětluje Jiří Maláček.

Jestliže absolutní počet prodaných vozů mírně klesl, opačný trend měl prodej elektromobilů. Ten rostl o 47 % na 1293, což pro značku Škoda představuje tržní podíl 33,2 %.

V oblasti poprodejních služeb, tedy objemu práce servisů zaznamenala Škoda Auto v ČR nárůst o 15 %. Roste prodej originálních dílů – meziročně ve srovnání let 2021 a 2022 vyrostl o 16 %, oproti roku 2019 o 28,5 %. Zajímavý vývoj vidíme také u předplaceného servisu, který si loni zvolilo dvakrát více zákazníků než v předchozím roce. S prodlouženou zárukou loni odjelo ze showroomu každé druhé auto. Prodej originálního příslušenství roste meziročně o 18 %. Ve srovnání s rokem 2019 je nárůst 33,7 %.

V síti prodejců ojetých vozů Škoda Plus bylo vloni dodáno 42 800 prověřených ojetých vozů, což znamenalo pokles o 30 % proti 55 950 vozům v roce 2021. Z toho bylo 20 % vozů kategorie Roční vozy, tedy ve stáří do 18 měsíců a nájezdem maximálně 30 000 km, naprostá většina (51 %) byla auta kategorie Vyzkoušené vozy s průměrným věkem tři roky a 29 % byly ojeté vozy starší 5 let. Největší vliv na prodej zánovních vozů má jejich dostupnost, která za poslední tři roky poklesla, protože kvůli výpadkům ve výrobě a prodlužovaným operativním leasingům je na trhu vozů této kategorie méně než před rokem 2020. Jen 1,4 % zájemců o ojetý vůz si vybralo čistý elektromobil, další 1 % pak dalo přednost jiným typům pohonů (hybridní či CNG).

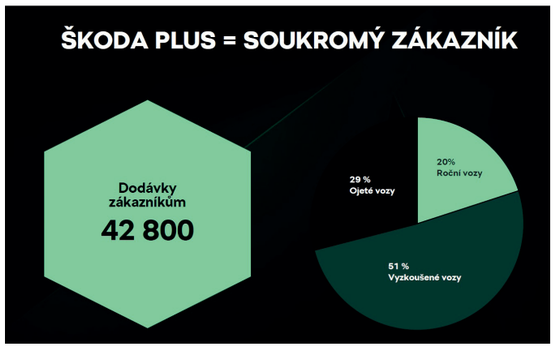
Většina automobilů prodaných prostřednictvím programu Škoda Plus byla zakoupena jako nová v ČR, což s sebou nese výhodu dobře zmapované historie. Průměrný věk všech prodaných vozidel činil 5 let, průměrný nájezd 61 925 km a průměrná cena 491 821 Kč.

Škoda Plus jako jednička českého trhu s ojetými automobily pracuje na kultivaci prodeje a směřuje k dlouhodobému cíli 100 000 prodaných vozů za rok. Program Škoda Plus aktuálně nabízí 8700 vozů, z nichž 1700 tvoří Roční vozy a 4000 Vyzkoušené vozy.

Stabilní síť autorizovaných prodejců v současné době čítá 176 prodejních (+1), 225 servisních míst (+1) a 154 prodejních míst v síti Škoda plus.

„V dnešní turbulentní době lze těžko činit dalekosáhlé předpovědi, nicméně v letošním roce by měl celkový trh růst alespoň o 5 %. To znamená, že by se v Česku mělo prodat přes 200 000 nových osobních automobilů. Škoda Auto ČR má ambice tento růst minimálně kopírovat,“ komentuje výhled na letošní rok Jiří Maláček.

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



Rozporuplný rok pro Porsche ČR

Prodej nových aut značek zastupovaných společností Porsche Česká republika v loňském roce ovlivnila omezení výroby, ale současně rostl zájem o poprodejní služby.

Společnost Porsche Česká republika, největší importér nových osobních a užitkových vozidel do České republiky, předala v uplynulém roce zákazníkům 31 513 nových vozů značek Volkswagen, Audi, Seat, Volkswagen Užitkové vozy a Cupra a dosáhla obrat 25,618 miliardy Kč. Meziročně se v roce 2022 počet předaných nových vozů uvedených značek snížil o 6,8 %. Trh nových osobních a lehkých užitkových automobilů ale poklesl víc – o 7,1 %, takže společnost Porsche Česká republika dokonce mírně zvýšila svůj tržní podíl o 0,1 % z 16,3 % na 16,4 %.

„Rok 2022 nám přinesl rozporuplné výsledky. Na jedné straně máme od zákazníků vysoké počty objednávek, na druhé straně nám pokračující omezení ve výrobě kvůli nedostatku polovodičových součástek brání tuto vysokou poptávku uspokojovat v obvyklých termínech. A podobný je i výhled na letošní rok, v němž rovněž počítáme s nižšími objemy prodaných vozů. Současně však i nadále pokračujeme v naší elektrické ofenzivě a podporujeme nízkoemisní mobilitu v České republice,“ říká Jan Hurt, jednatel Porsche Česká republika.

Loňské výsledky značky Volkswagen Osobní vozy byly i ovlivněny omezeními ve výrobě kvůli výpadkům dodávek polovodičů. Téměř dvojnásobně ale vzrostly registrace elektromobilů. U značky Audi nebyl dopad nedostatku polovodičů ve výrobě tak velký. Díky tomu dosáhla další dvouciferný nárůst počtu registrovaných nových vozů. Zatímco výroba modelů Seat byla stále citelně limitována nedostatkem polovodičů, Cupra i v ČR pokračovala jako nejrychleji rostoucí značka v Evropě.

„Celkem 6386 nevyřízených zákaznických objednávek ke konci roku 2022 dokládá velký zájem českých zákazníků o automobily značky Volkswagen Užitkové vozy, ale naše obchodní výsledky jsou, žel, i nadále ovlivňovány nedostatkem polovodičových součástek,“ říká Jakub Šebesta, ředitel divize Volkswagen Užitkové vozy. V důsledku toho se počet registrací v segmentech N1+N2/M1+M2 snížil meziročně o 14,5 % na 3240 vozů.

Značkový program prodeje prověřených ojetých vozů Das WeltAuto se v roce 2022 zaměřil především na rozšiřování své sítě a další zvyšování kvalifikace personálu. Do nabídky byly také zařazeny nové služby zajišťující loajalitu zákazníků. Síť Das WeltAuto se v loňském roce rozrostla na 50 partnerů. V sesterském programu prodeje prémiových ojetých vozů Audi Approved Plus si nároční zákazníci u tří participujících partnerů pořídili 308 ojetých vozů Audi s certifikací AAP. *„V loňském roce došlo k poklesu počtu prodaných ojetých vozů v síti Das WeltAuto na 15 042. Současně se však významně zvýšila průměrná cena ojetého vozu od našich prodejců na 553 000 Kč díky velkému zájmu českých zákazníků o mladé ojetiny do tří let stáří s nízkým počtem ujetých kilometrů,“* zhodnotila rok 2022 vedoucí divize Das WeltAuto Mirka Cimrová.

Mezi důležité oblasti v činnosti společnosti Porsche Česká republika patří nejen prodej automobilů, ale také zajišťování údržby a servisu již provozovaných automobilů koncernových značek, protože servisní služby hrají významnou roli v zajišťování vysoké úrovně spokojenosti a loajality zákazníků. Rok 2022 byl pro divizi After Sales po obchodní stránce úspěšný. Dosáhla obrat 2,5 miliardy Kč. *„Dosáhli jsme obrat 2,5 miliardy Kč, což představuje meziroční nárůst o 11,8 %. Rostou také počty servisovaných vozů a prodaných hodin. Vysoký zájem našich zákazníků o profesionální servisní služby naší autorizované sítě je pro nás do budoucna závazkem k dalšímu zvyšování kvality našich poprodejních služeb,“* bilancuje vedoucí divize Jan Špinar.

Značka MOON působí na českém trhu jako poskytovatel komplexního řešení nabíjecí infrastruktury a zastřešuje služby související s dodáním nabíjecích stanic. V loňském roce zákazníkům v České republice dodala 165 nabíjecích zařízení včetně rychlých stejnosměrných nabíječek o výkonu 300 kW. Nejprodávanějším zařízením byla v roce 2022 chytrá mobilní nabíječka POWER2Go.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Porsche ČR a Vladimír Rybecký**

Výsledky servisní činnosti

rok	2019	2021	2022	2022/2021
Celkový obrat servis (mil. Kč)	4132,4	4468,7	5024,4	+12,4 %
Vozů v servisech	138 200	119 700	132 400	+10,6 %
Průchody vozů servisy	351 800	328 900	329 000	0

Hlavní ukazatele společnosti Porsche ČR

	rok	2022	2021	rozdíl
obrat (miliard Kč)	Porsche ČR	25,6	21,9	+16,8 %
	z toho After Sales	2,5	2,2	+ 11,8 %
	Volkswagen Osobní vozy	17 532	18 284	- 4,1 %
nová vozidla předaná zákazníkům (ks)	Audi	3 444	2 967	+16,1 %
	Seat	4 621	7 730	-40,2 %
	Cupra	2 313	643	+259,7 %
	Volkswagen Užitkové vozy	3 603	4 194	-14,1 %
	celkem	31 513	33 818	-6,8 %
prodané ojeté vozy (ks)	Das WeltAuto	15 042	16 884	-10,0 %

Skupina Renault: úspěch na hranici možného

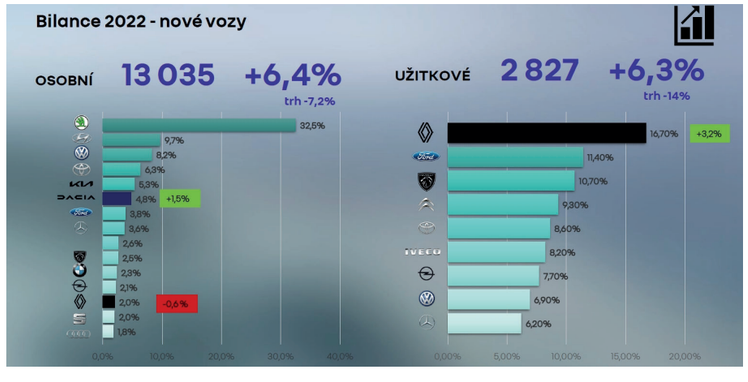
Skupina Renault se na českém trhu vyrovnala s problémy roku 2022 s ohledem na limitované dodávky nových vozů celkem úspěšně. Stala se jedničkou mezi lehkými užitkovými vozy a velmi úspěšná byla značka Dacia.

Celkový prodej lehkých vozidel (osobních i užitkových) v České republice zaznamenal pokles o 8 % na 208 995 vozů, nicméně Skupina Renault s registracemi 15 054 vozidel dosáhla zvýšení o 2 %, byť, podobně jako jiné značky, neměla k dispozici dostatek vozů k pokrytí všech objednávek.

Omezení ve výrobě se projevilo především v registracích osobních vozů, kde značka Renault s 3856 vozy zaznamenala meziroční pokles o 18 %. Ten byl vyvážen navýšením registrací o 23 % u značky Dacia na 9203 vozů z předloňských 7492 aut. Pro Renault bylo pozitivní zdvojnásobení podílu osobních vozů s technologií E-Tech na 13,5 % (370 HEV, 88 PHEV a 57 BEV).

V dodávkách soukromníkům zaujala skupina s podílem 14,2 % z celkem 51 700 nově registrovaných vozidel třetí místo za domácími výrobci Škoda Auto a Hyundai. Zatímco retailový trh celkově narostl o 1,6 %, značka Dacia zde posílila o 33 % na 5917 nově registrovaných aut, takže s podílem 11,4 % zaujala třetí pozici mezi značkami, a značka Renault narostla o 12 % na 1446 vozů. Daní za úspěch jsou, především u značky Dacia, relativně dlouhé čekací doby na servis, což se dovozce snaží řešit individuálně se svými partnery.

V segmentu lehkých užitkových vozidel byl loňský rok pro Renault v ČR velmi úspěšný, protože nedostatek nových aut zvládala lépe než konkurence. Na trhu, dramaticky klesajícím o 14 %, dosáhl Renault s prodejem navýšeným o 6,3 % historicky rekordních 2852 vozů, zaujal vedoucí postavení a dosáhl přitom i rekordní tržní podíl 16,7 %. Současně zaujal i vedoucí postavení ve významné skupině vozidel dodaných pro další přestavby s podílem 16,2 % (pokud se nezapočítává značka Iveco s velkým podílem vozidel nad 3,5 t).

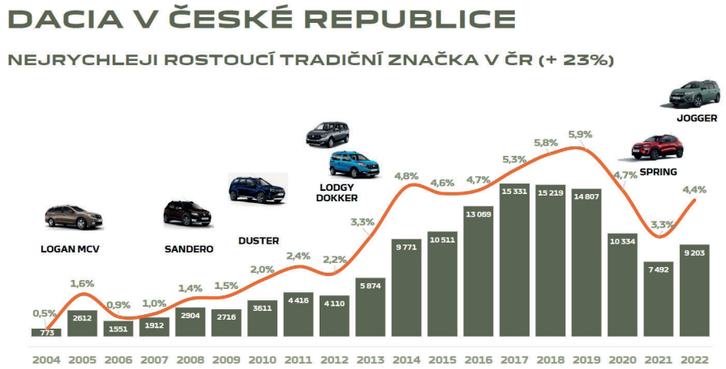


Skupina Renault v Evropě a ve světě

Značka Renault mj. i v souvislosti s odchodem z Ruska zaznamenala pokles prodeje nových aut po celém světě o 9,4 % na 1,467 milionu, z toho 832 605 vozů dodala v Evropě, tedy 57 %. Přes problémy s kapacitou výroby v Evropě udržela podíl 14,4 % na trhu lehkých užitkových aut, nicméně to znamenalo pokles z vedoucí pozice na druhé místo.

Podíl dodávek elektrifikovaných verzí vzrostl meziročně ze 30 na 39 %, přičemž průměr na trhu je 31 %. Dodávky soukromníkům se zvýšily ze 43 na plných 51 %. Mezi producenty v rostoucím segmentu automobilů s plně hybridním pohonem je Renault jediným významným konkurentem Toyoty. Mezi čistě elektricky poháněnými vozy je Renault s 96 000 dodanými auty třetí za Teslou (230 000 BEV) a Volkswagenem (159 000 vozů). Model Kangoo Electric je evropskou jedničkou mezi elektricky poháněnými LUV.

Dacia navýšila meziročně svůj podíl na evropském trhu ze 3,5 na 4,2 %, přičemž na retailovém trhu to je dokonce 7,6 %. Model Sandero obhájil druhou pozici mezi nejprodávanějšími vozy v EU a už od roku 2017 jedničkou v prodeji soukromníkům. Duster je nejprodávanější SUV v Evropě a druhý nejúspěšnější model v retailu. Elektricky poháněný model Spring zaznamenal 49 000 registrací, ale Dacia na něj registruje přes 100 000 objednávek.



Úspěšnou je reinkarnace značky Alpine. Vloni se prodej jejích sportovních vozů zvýšil o 33 % na 3546 aut (v ČR bylo za půl roku prodeje dodáno 8 vozů místo plánovaných 5), přičemž produkce je vyprodaná na šest měsíců dopředu.

Připravované novinky

Renault od začátku roku uvádí na trh model Austral. Ten přijde ve druhém pololetí s verzí E-Tech, v níž je poprvé systém pohonu od počátku konstruován jako hybridní a ne dodatečně upravován, takže se může chlubit spalovacím motorem s nejvyšší účinností v sériové produkci. Už za pár týdnů se představí nový Espace v podobě SUV. Jeho prodej by měl začít ještě do konce roku. V polovině roku bude představena nová podoba modernizovaného modelu Clio s designem sjednoceným s ostatními modelovými řadami. Ještě do prázdnin mají být uvedeny elektrifikované verze Kangoo E-Tech, Express E-Tech a Trafic E-Tech a koncem roku se přidá i pětimístná verze modelu Kangoo Van.

Už začátkem roku 2024 Renault uvede nový kompaktní crossover ve formě SUV/kombi a modernizovaný Captur. K modelu Espace se přidá další karosářská verze SUV/kupé. Především se ale představí nová řada malých elektromobilů R4 a R5 představených nedávno na autosalonu v Paříži ve formě konceptů. Pro rok 2024 Renault připravuje i novou generaci velkého LUV Master navrženou na nové platformě připravené i pro použití elektrického pohonu s akumulátory nebo palivovými články.

Dacia během roku 2023 představí nový Duster, který ale zřejmě přijde do prodeje až v roce 2024. Před koncem roku bude uvedena i plug-in hybridní verze modelu Jogger. Na přelomu let 2024 a 2025 Dacia rozšíří svou působnost do vyššího segmentu uvedením zcela nového SUV Bigster.

Text: **Vladimír Rybecký**
Grafy: **Renault ČR**
Foto: **Vladimír Rybecký**

Honda Civic e:HEV přesvědčivě vyhrála anketu Auto roku v ČR

Nejnovější ročník ankety Auto roku 2023 v České republice přinesl těsné bodové rozdíly. Honda Civic ovšem zvítězila s jasným náskokem.

Letošní ročník ankety Auto roku v České republice uspořádal Svaz dovozců automobilů. Nominaci do poroty přijalo 20 odborných motoristických novinářů, kteří ve dvou kolech vybírali nejlepší nové auto dostupné na českém trhu. Do prvního kola bylo přihlášeno celkem 26 vozů a každý porotce na základě testovacích jízd s nominovanými automobily vybral pětici finalistů. Díky bodové rovnosti na pátém místě do finále postoupilo šest vozů. Ve druhém kole porotci mezi finalisty rozdělovali celkem 25 bodů, přičemž maximálně mohli jednomu vozu přidělit 10 bodů a vzhledem k tomu, že finalistů bylo šest, mohl jeden z nich obdržet i nulu.

Sčítání bodů druhého kola ankety ukázalo různorodost volby jednotlivých porotců a tím i velice těsné bodové rozdíly mezi jednotlivými vozy – o druhé místo se dokonce dělí dva vozy se stejným bodovým ziskem – a rovněž převahu Hondy Civic e:HEV, která svým soupeřům v pořadí výrazně odskočila.

Auto roku 2023 v České republice:

1. Honda Civic e:HEV 123 bodů
2. BMW X1 a Volkswagen ID. Buzz 83
4. Renault Megane E-Tech 100% elektrický 79
5. Peugeot 408 75
6. Ford Ranger 57

Při slavnostním vyhlášení ankety v Tower Parku na pražském Žižkově cenu pro vítěze z rukou ministra dopravy Martina Kupky převzal Petr Skála, obchodní ředitel společnosti Honda Motor Europe ČR.

Součástí slavnostního vyhlášení výsledků ankety byl odborný seminář na téma připravované emisní normy Euro 7/VII, jejího možného dopadu na automobilový průmysl a prodej nových automobilů. Ředitel certifikace vozidel TÜV SÜD Czech Ing. Martin Hron přiblížil technické aspekty návrhu normy Euro 7/VII, přičemž zdůraznil, že se nejedná ani tak o zpřísnění limitů, ale jen o částečné doplnění několika nových. Zásadní změnou je způsob měření, kde se klade důraz na dodržování stanovených limitů v reálném provozu i v krajních podmínkách. Ing. Martin Hron připomněl, že větším problémem než splnění požadavků normy je její načasování, protože prováděcí předpisy budou známy až koncem roku 2024, ale automobilky je pro nově registrované osobní vozy musí splnit od 1. července 2025.

Prof. Michal Vojtíšek z Centra vozidel udržitelné mobility Josefa Božka FS ČVUT zdůraznil význam normy Euro 7/VII pro ochranu zdraví obyvatel s tím, že splnění této normy by nemělo představovat technický problém, protože potřebné technologie jsou k dispozici a například v Kalifornii auta plní mnohem přísnější normy. Připomenul, jak významnou měrou stávající normy přispěly k čistšímu ovzduší ve městech, ale také, že největší přínos pro ochranu ovzduší by mělo zlepšení technického stavu už provozovaných aut a orientace také na jiné, dosud neregulované zdroje znečištění ovzduší.

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

START SOMETHING GREAT TODAY.

GO

GOODYEAR

VÍTĚZ TESTŮ LETNÍCH PNEUMATIK

2022 UHP Tyre Test
tyrereviews.com
Test Winner
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6

TEST WINNER 2022
Auto Bild
GOODYEAR
Eagle F1 Asymmetric 6
10 sport tires tested
Dimension 245/40 R 19
Issue 13/2022

auto motor und sport
Test Result | Issue 07/2022
TEST WINNER
outstanding
GOODYEAR Eagle F1 Asymmetric 6 245/45 R 19 Y

EAGLE F1 ASYMMETRIC 6

VÍCE NA WWW.GOODYEAR.CZ