

září–říjen 2024

Autoservis & mobilita

www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU



Automechanika 2024 ukázala budoucnost

PRACOVNÍ
ODĚVY

LITÁ KOLA
I PRO ZIMU

AEROVAN
DODÁVKOU ROKU

Hledání nových technologií

S elektromobily až na doraz

09
9 772695 044003

„Na ně se můžeš
spolehnout –
kdykoli!“

Mewa.
Pracovní oděvy
s kompletním servisem.

Zjistěte více na mewa.cz/kompletni-servis

AUTOSERVIS & MOBILITA
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ,
AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

www.autoservismagazin.cz

VDAL

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.



HLAVNÍ FOTO NA TITULU:
Messe Frankfurt Exhibition
GmbH/Petra Welzel

Koho zajímá zákazník?

Fascinuje mne tvrzení před-
stavitelů automobilek při
představování nových elektro-
mobilů nebo elektricky pohá-
něných variant standardních
modelů, že právě tato jejich novinka je
přesně tím, co si přeje většina kupujíc-
ích. Přitom je skutečností, že zájem
o elektrický pohon mezi kupujícími
v Evropě dramaticky klesá a navíc jej
z více než 80 % volí firmy, které jsou
k tomu často nuceny. Bez masivních
dotací, financovaných z daní těch,
kteří vesměs o elektromobily nestojí,
se všude ve světě auta s elektrickým
pohonem prodávají velmi špatně.

Automobilky si stěžují, že jsou nu-
ceny prodávat elektromobily, ale jejich
potenciální zákazníci nemají pro jejich
využití vytvořeny potřebné podmínky.
Přitom se snaží motoristům vnucovat
dvou až tříúrovňovou monstra, u nichž
snaha dosáhnout nesmyslně dlouhý
dojezd vede k použití obrovských aku-
mulátorů. Jaký je ale přínos pro životní
prostředí aut, která pro své akumu-
látory potřebují tolik surovin jako dva
až tři případně i víc malých elektro-
mobilů, které by se mohly prodávat
za přijatelnou cenu. Přitom o původu
těchto akumulátorů a zdrojů surovin
pro ně se taktně mlčí.

EU vede boj s Čínou aby k nám
nepřicházely čínskými komunisty do-
tované elektromobily, ale přitom jsme
ve všech takzvaně zelených tech-
nologických zcela odkázáni na čínské
dodavatele. Výsledkem je zdražení
cenově dostupných elektromobi-
lů, o které by mohl být zájem, a to
nejen pro nízkou cenu (dotovanou
čínskou vládou a ne z našich daní).
Často totiž vycházejí vstříc potřebám
normálních motoristů lépe, než auta
evropských výrobců.

Evropské automobilky jako by
soutěžily o to, kdo vymyslí pro uživa-
tele méně vstřícný způsob ovládání,
přičemž už zřejmě zapoměly, že au-

tomobil není zařízení určené k tomu,
abychom si v něm dopřávali zábavu
nebo s někým (či stále častěji s ně-
čím, o čem se tvrdí, že to je intelligen-
ce, i když umělá) komunikovali, ale že
se jedná o dopravní prostředek, který
stále ještě musí bezpečně ovládat
řidič, tedy člověk.

Možná by nebylo od věci, kdyby se
automobilky vrátily ke staré praxi, kdy
se skutečně zajímaly o to, co od nich
jejich zákazníci skutečně chtějí. Vždyť
kdo se při hledání nového auta nej-
prve zeptá na infotainment? Opravte
mne, jestli se mýlím, ale vždycky,
když se s někým bavím o novém
autě, tak první otázka vždycky zní:
„Jaký má motor?“ Přitom vás nabídky
automobilek zahltí popisem desig-
nu, jako bychom neměli oči, líčením
komunikačních a zábavních systémů
a vyčíslením desítek asistenčních
systémů, u nichž řidiče nejvíce zajímá
to, jak se dají vypnout...

Přitom stačí si zjistit jaká auta se
nejlépe prodávají v autobazarech.
Jenže kdo ještě dnes vyrábí kombi
střední třídy s turbodieselem?

Vladimír Rybecký,
šéfredaktor



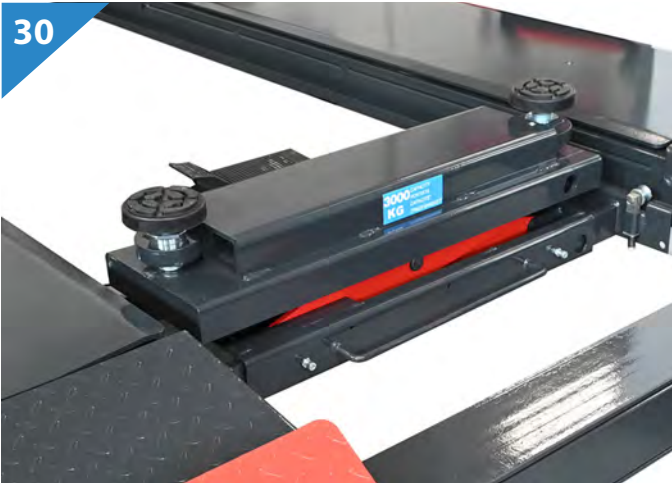
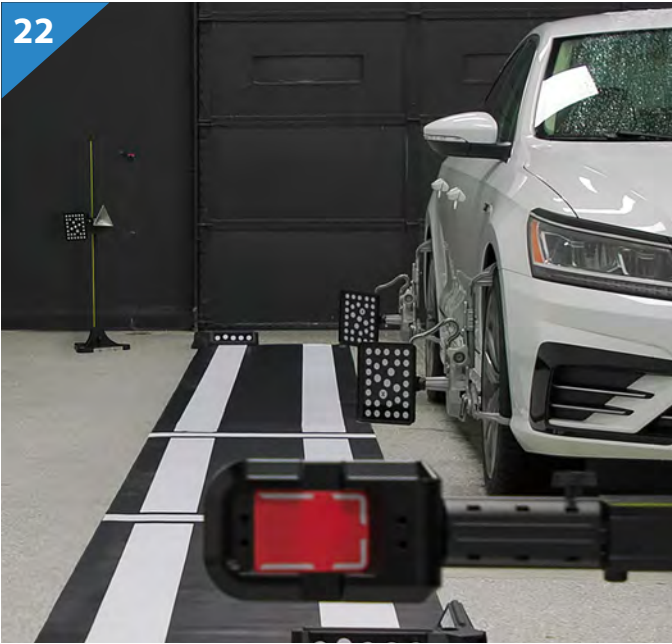
/ AKTUALITY

- 4 Stalo se...
- 8 Ministerstvo dopravy konečně reaguje na rozsáhlé podvádění při STK a SME
- 10 Ministr Kupka: Kontroly technických a emisních stanic nemíří na řidiče
- 11 Otázky a odpovědi
- 12 Technickou kontrolou v Německu neprošla pětina aut
- 14 Spolupráce Hyundai Motor a Škoda Group
- 15 Boj o dřívější revizi zákazu spalovacích motorů



/ AUTOSERVIS + AFTERMARKET

- 16 Stalo se...
- 20 Pohled do autoservisu budoucnosti
- 22 Vítězové Automechanika Innovation Awards 2024
- 23 Automechanika Innovation Awards 2024
- 25 FERDUS na veletrhu Automechanika Frankfurt 2024
- 26 Ze sportovní arény do výrobní haly: Jak pracovní oděvy Mewa mohou profitovat ze sportovního oblečení
- 29 MEGA novinky výrobce NOVOL
- 30 FERDUS KAPPA500/WT52E: Síla čtyř sloupů
- 32 Valeo uvádí na trh první stírací lištu Canopy snižující emise CO2
- 33 Novinka v nabídce produktů Glasurit: 924-268 CV Performance bezbarvý lak
- 34 DEZENT představil nové designy kol
- 36 Tvrdý vosk – volba fajnšmekrů
- 37 VWFS spouští prodlouženou záruku Škoda Záruka Plus
- 38 Nejmodernější prodejna Würth je v Ostravě-Kunčicích



- 39 Inzertní portál TipCars vstupuje do nové éry
- 40 Birne představuje inovativní operativní leasing
- 41 Průměrná výše škody u luxusních aut dosahuje půl milionu

/ AUTODOPRAVA

- 42 Stalo se...
- 44 Nový Renault Master už lze objednávat
- 46 Návrat jedničky
- 47 Volkswagen doladil T-Cross

/ CESTY MOBILITY

- 48 Stalo se...
- 52 S elektromobily až na doraz – EcoBest Challenge 2024
- 58 Efektivní řešení Bosch pro nákladní dopravu
- 62 Velké ambice Audi Q6 e-tron
- 63 Na linky kladenské MHD vyjždí 16 elektrobusů

/ TECHNICKÉ INOVACE

- 64 Stalo se...
- 66 Vozidlo jako platforma mobility
- 70 Yanfeng chce v interiéru udělat všechno jinak
- 71 ZF a Goodyear vyvíjejí systém proti aquaplaningu

/ REPORTÁŽE

- 72 Stalo se...
- 74 Připravuje se největší vodíkový projekt v ČR
- 77 Komplexní služby a školení
- 78 Drivalia zaujala automobilovými novinkami včetně Tesly Cybertruck
- 80 Devinn a Tatra Trucks rozšiřují spolupráci



Stalo se...

VOLKSWAGEN BY MOHL V NĚMECKU ZRUŠIT AŽ 30 000 PRACOVNÍCH MÍST

Generální ředitel VW Group Oliver Blume považuje za reálné ve střednědobém horizontu snížení počtu zaměstnanců společnosti v Německu o 10 %, tedy o 30 000 zaměstnanců. Řekl to pro hospodářský magazín Manager Magazin. Závodní rada VW k tomu uvedla: „Číslo 30 000 nemá žádný základ a je prostě nesmysl.“ Škrty by měly být nejhlubší ve výzkumných a vývojových aktivitách automobilky, kde by došlo ke ztrátě 4000 až 6000 pracovních míst ze 13 000 zaměstnanců výzkumu a vývoje v Německu. Bývalý generální ředitel VW Group Herbert Diess už v roce 2021 varoval, že 30 000 pracovních míst v Německu může být ohroženo v důsledku přechodu k elektromobilitě. Varování poškodilo Diessovy vztahy s odbory a bylo jedním z faktorů, které ho následně stály místo.



EVROPSKÁ KOMISE JE PROTI ODKLÁDÁNÍ CÍLŮ CO₂

Podle požadavků EU na limity CO₂ vozového parku pro automobily a lehká užitková vozidla musí výrobci do roku 2025 snížit emise CO₂ svých vozidel o 15 % ve srovnání s rokem 2021. Zde by měly pomoci lokálně bezemisní elektromobily. Poptávka po nich ale v poslední době výrazně klesla. Zástupci průmyslu proto vyzvali k dvouletému odkladu, aby se vyhnuli hrozbě miliardových pokut. Asociace evropských výrobců automobilů ACEA poukázala, že EU nemá klíčové podmínky pro masové uvedení automobilů a dodávek s nulovými emisemi na trh.

„Cíl pro rok 2025 vyžaduje od výrobců vyvinout komplexní strategii dodržování předpisů. Průmysl měl dostatek času připravit se na další fázi přechodu. Pravidla pro rok 2025 byla zákonodárci schválena již v roce 2019 a při revizi normou CO₂ v roce 2023, která uzákonila zákaz nových vozidel na benzín a naftu od roku 2035, se nezměnila,“ odpověděl mluvčí Komise pro klima Tim McPhie.



GM A HYUNDAI: RODÍ SE NOVÝ GIGANT?

Společnosti Hyundai Motor a General Motors plánují komplexní spolupráci v řadě oblastí včetně dodávek surovin, vývoje, výroby a alternativních pohonů – elektrických i vodíkových. Generální ředitelka GM Mary Barraová a generální ředitel Hyundai Motor Euisun Chung podepsali dohodu o prozkoumání oblastí spolupráce a možných závazných dohod. Cílem podle společností je sdílet náklady a rychleji uvést na trh širší škálu produktů. Spojení obou výrobců by mohlo mít obrovský rozsah – v roce 2023 GM prodalo 6,2 milionu vozů a Hyundai 4,2 milionu aut, ale společně s Kiou to bylo dokonce 7,3 milionu. Letos Hyundai cílí na 4,2 milionu vozů a Kia chce dosáhnout 3,2 milionu. Tím se tato dvojice přibližuje k největším světovým automobilkám Toyotě a Volkswagenu – Toyota v loňském roce prodala 11,2 milionu vozů a koncern VW 9,2 milionu. GM má v Jižní Koreji výrobní závody, designové studio a vývojové centrum jako dědictví po spojení s Daewoo Motors.



PORSCHE POMÁHÁ ZACHRÁNIT VARTU

Německý výrobce baterií Varta oznámil, že dosáhl dohody o restrukturalizaci s věřiteli a požádal svého významného zákazníka Porsche AG, aby svými penězi v rámci restrukturalizace zachránil jeho předluženou obchodní činnost. Dohoda sníží dluh Varty a pokud vše půjde podle plánu, měla by restrukturalizace zajistit financování společnosti do konce roku 2027. Podle dohody se hlavní akcionář Michael Tojner (MT InvestCo) a Porsche stanou novými vlastníky Varty a společně poskytnou kapitálovou injekci ve výši 60 milionů eur. Dalších 60 milionů eur přijde od věřitelů jako přednostní zajištěné půjčky. Po dokončení všech kapitálových opatření budou MT InvestCo a Porsche držet každý 32 % Varty a ostatní finančníci budou mít dohromady 36 %, přičemž společnost uvedla, že by se mohl přidat třetí investor. Porsche AG převezme většinový podíl v divizi V4Drive Battery společnosti Varta, což je výrobce článků, které se používají v hybridním pohonu Porsche 911 Carrera GTS.



AUTOMOBILKA HONGQI PŘICHÁZÍ DO ČESKÉ REPUBLIKY

Premiová čínská automobilka Hongqi oznamuje svůj vstup na český trh. Od roku 2025 si čeští zákazníci budou moci pořídit luxus a inovace této exkluzivní značky. Od zahájení prodeje v České republice bude k dispozici vrcholný model, luxusní elektrické SUV s pohonem všech kol se dvěma trakčními motory Hongqi E-HS9 dlouhý 5209 mm (rozvor náprav 3110 mm). V průběhu roku 2025 se připojí další dva elektrické modely – SUV střední třídy E-HS7 dlouhý 4995 mm (rozvor náprav 2920 mm) a luxusní sedan střední třídy E-H7. V 50. letech společnost FAW, která Hongqi vlastní, vyvinula auto pro vrcholné

představitel komunistické strany poté, co Mao Ce-tung řekl, že chce čínskou značku, která by nahradila limuzíny sovětské výroby. Tak vznikla značka Hongqi, neboli Rudá vlajka.



ANKETA AUTO ROKU 2025 V ČESKÉ REPUBLICE SE ROZJÍŽDÍ

Održeteli prestižního ocenění Auto roku v České republice pro rok 2025 rozhodne dvacetičlenná porota složená z předních českých motoristických novinářů. 31. ročník ankety startuje oznámením složení odborné poroty, která bude v prvním kole rozhodovat nejprve o finalistech a následně ve druhém kole o celkovém vítězi, který se bude moci pyšnit titulem Auto roku 2025 v České republice. Porotu tvoří dvacet předních českých motoristických novinářů působících v tištěných médiích, rozhlasových i TV stanicích a internetových médiích, kteří přijali nominaci ze strany SDA, vyhlašovatele ankety. Uzávěrka nominací vozů usilujících o titul Auto roku 2025 v České republice je 27. listopadu, kdy se koná první kolo jízdy. Finalisté ankety budou vyhlášeni 10. prosince a celkový vítěz ankety bude oznámen při slavnostním vyhlášení 4. února 2025.



RODÍ SE VELKÁ JAPONSKÁ ALIANCE?

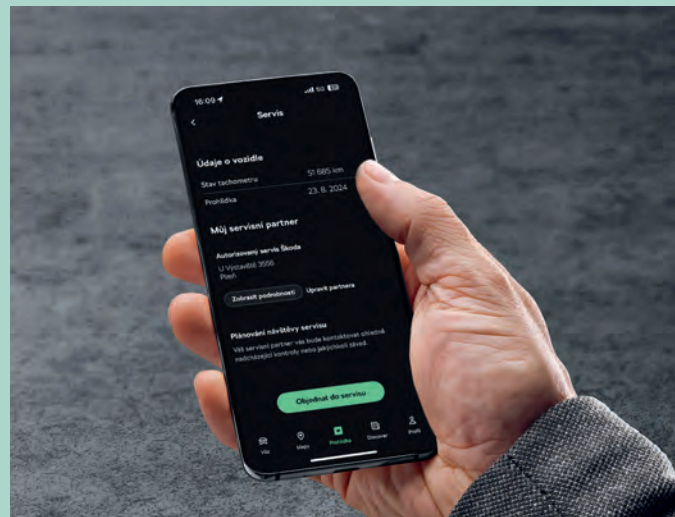
Společnost Mitsubishi Motors, kterou z 34 % vlastní Nissan Motor, chce spolupracovat s Hondou a Nissanem. Tyto tři firmy hodlají standardizovat řídicí software ve svých vozidlech. Spolupráce mezi Nissan Motor, Honda Motor a Mitsubishi Motors by mohla japonským automobilkám pomoci snížit náklady a vyrovnat se s tvrdou konkurencí v oblasti elektromobilů. Společnosti Nissan a Honda v březnu uvedly, že zvažují strategické partnerství pro spolupráci na výrobě komponent pro elektromobily a vývoji umělé inteligence ve svých softwarových platformách. V současné době třetí největší japonský výrobce automobilů Nissan neustále ztrácí tržní podíl na svých dvou nejdůležitějších trzích ve Spojených státech a v Číně. Ty přitom dohromady dosud představovaly polovinu jeho celosvětového prodeje. Výrazné slevy v USA téměř úplně vymazaly zisk Nissanu za první čtvrtletí.



ONLINE OBJEDNÁNÍ DO SERVISU S VOZY ŠKODA

Digitální služby Škoda Connect nově doplňuje funkce Online objednání do servisu, která přináší novou úroveň komunikace mezi zákazníky a autorizovanými servisními partnery. Funkce umožňuje sjednat termín servisní prohlídky či opravy vozu z domova či kanceláře pomocí mobilní aplikace MyŠkoda případně z počítače nebo tabletu. Mobilní aplikace MyŠkoda obsahuje všechny detaily o vozidle a zákazník je předá zvolenému servisu jedním stiskem tlačítka. Současně získá přístup k volným termínům a může si vybrat čas prohlídky podle svých potřeb. Během krátké doby dostane potvrzení o přijetí objednávky. V případě nečekaných událostí lze domluvený termín změnit. Autorizovaný servis díky datům z aplikace předem ví, na kterém vozidle bude pracovat. Obě funkce,

Online objednání do servisu i Plánování návštěvy servisu, lze využít u všech 224 autorizovaných servisních partnerů Škoda Auto v České republice dle vlastního výběru.



PORSCHE HOLDING ZÍSKÁVÁ PODÍL V GREYHOUND FLIX

Porsche Automobil Holding SE uvedl, že je součástí investorské skupiny, která získala podíl ve společnosti Flix SE, vlastníku služeb FlixBus v Evropě a Greyhound v Severní Americe. Porsche Automobil Holding SE, který ovládá německou automobilku Volkswagen, uvedl, že mimo jiné investuje do Flix SE spolu se soukromou investiční společností EQT a investorem Klausen-Michaellem Kuehnem. Porsche dále uvádí, že jeho podíl ve Flix SE má hodnotu „nízkých dvouciferných milionů“ eur. EQT v červenci oznámila společnou investici do 35% podílu ve Flixu. V té době uvedla jako spoluinvestora K. M. Kuehneho, ale nikoliv Porsche. Dohoda oceňuje nekótovaného autobusového dopravce na více než 3 miliardy eur. Podíl Porsche je tedy velmi malý. Porsche Holding uvedl, že součástí jeho strategie je spolupráce s předními soukromými kapitálovými investory a dohoda znamená „první investici do poskytovatele platformy ve spotřebitelském segmentu.“



ZASTOUPENÍ ASTON MARTIN PRAGUE

Aston Martin rozšiřuje svou dealerskou síť do České republiky a na Slovensko otevřením pobočky Aston Martin Prague. Ta je součástí společnosti CarTec Group s mnohaletými zkušenostmi v prodeji luxusních vozů. Byla pověřena prodejem a servisem portfolia britských exkluzivních sportovních vozů v novém regionu pro značku Aston Martin. Zahájení činnosti společnosti Aston Martin Prague následuje po uvedení mnoha nových vozů Aston Martin. Zákazníci si mohou vybrat z modelů Vantage, DB12, SUV DBX707 a dvanáctiválce Vanquish. Prodejní a poprodejní služby společnosti Aston Martin Prague budou spuštěny začátkem čtvrtého čtvrtletí roku 2024 v prostorách CarTec Group v Praze-Strašnicích. Vedle prodeje nových vozů nabídne Aston Martin Prague klientům v blízké budoucnosti rovněž výběr prověřených použitých vozů Timeless Approved. Showroom Aston Martin Prague a nejmodernější servisní zařízení má být plně k dispozici v průběhu prvního čtvrtletí roku 2025.



NEJVĚTŠÍ AKVIZICE V HISTORII SPOLEČNOSTI BOSCH

Společnost Bosch oznámila, že od společnosti Johnson Controls získá globální obchod s řešeními pro vytápění, ventilaci a klimatizaci. Součástí strategické akvizice je také společný podnik Johnson Controls Hitachi Air Conditioning, který Bosch přebírá ze 100 %. Kupní cena je ekvivalentem 7,4 miliardy eur, což z transakce činí největší akvizici v historii společnosti. Obchod, který ještě podléhá schválení úřadů, by měl být dokončen za dvanáct měsíců. Společnost Bosch očekává, že její podnikání v následujících letech výrazně poroste. Očekává se, že v důsledku převzetí se tržby Bosch Home Comfort Group zvýší z 5 na 9 miliard eur. Převzetím Bosch dosáhne vyvá-

ženější rovnováhu v podnikových divizích, což učiní celou společnost ještě robustnější. Ve společnosti Bosch dosud dominuje produkce pro automobilový průmysl. Z celkových tržeb 91,6 miliardy eur v loňském roce připadlo 56,2 miliardy na divizi mobility (61,4 %), 20,3 miliardy na divizi



spotřebního zboží a pouze 7,7 miliardy na sektor energetiky a budov (8,4 %), do něhož nově získaný podnik patří.

GALLERIA AUTOMOBILI PININFARINA V ČELADNÉ

Automobili Pininfarina ve spolupráci se společností Furiosa otevřela maloobchodní galerii v Čeladné v České republice. Galerie má strategickou polohu, aby mohla sloužit klientům z České republiky, Slovenska, Rakouska a Polska. Tato expanze představuje významný milník v rostoucí globální přítomnosti Automobili Pininfarina. Ta už má po celém světě 26 maloobchodních partnerů, kteří poskytují výjimečné osobní služby a pozornost k detailu. Galleria je jedinečný a účelově vybudovaný prostor pro maximální zážitek z automobilového luxusu. Nachází se v rozsáhlém areálu Miura Art Hotel, vyhlášené luxusní prázdninové destinace.



Ministerstvo dopravy konečně reaguje na rozsáhlé podvádění při STK a SME

Ministerstvo dopravy slíbilo zintenzivnit státní dohled nad stanicemi technické kontroly a stanicemi měření emisí. Automaticky se budou také kontrolovat data z informačního systému technických prohlídek. Nově vytvořená Inspekce silniční dopravy posílí dozor nad vozidly v provozu.



Ministr dopravy Martin Kupka spolu s prvním náměstkem policejního prezidenta genmjr. Tomášem Lerchem a Centrem služeb pro silniční dopravu (CSPSD) Ministerstva dopravy informovali o zintenzivnění společných kontrol zaměřených především na vozidla v neodpovídajícím technickém stavu.

Podle podílu vozidel, která ve Stanicích měření emisí „neprošla“, by

měl být vozový park České republiky, ač vykazuje podstatně vyšší stáří, v lepším stavu než v sousedním Německu či Rakousku, kde má problémy daleko víc kontrolovaných aut. Jenže při kontrolách mobilního měření plnění limitů emisních zplodin u 363 vytipovaných vozidel letos nevyhovělo normě 77,13 % z nich! To samozřejmě vyvolává podezření, že se u nás zřejmě dá získat doklad o úspěšném absolvování SME a STK méně poctivým způsobem, což po-

tvrzují i osobní zkušenosti velké části českých majitelů motorových vozidel. Proto také bude docházet k testům poctivosti.

Za první pololetí bylo v ČR skutečně celkem 1 634 409 měření emisí v rámci SME/STK. Z toho byla označena 2 % měření jako podezřelá. Tento stav je nutné zlepšit. Proto jsou a budou zaváděna opatření ke zkvalitnění systému kontrol.

Jako horší se ukázal technický stav u lehkých užitkových a nákladních vozů než u osobních, ale i tak po našich silnicích jezdí nemálo automobilů ve velmi špatném technickém stavu, i když . To je potřeba zlepšit.

Stanice technické kontroly (STK) v současné době kontrolují krajské úřady (KÚ), kontrolu stanic měření emisí (SME) zajišťují obce s rozšířenou působností (ORP). Oba typy stanic mají být povinně zkontrolovány alespoň jedenkrát za tři roky. Na kontrolní činnost příslušných úřadů dohlíží Odbor provozu silničních vozidel Ministerstva

dopravy, který je metodicky řídí a zároveň má oprávnění i na přímou kontrolu STK/SME. Ministerstvo dopravy rovněž disponuje Informačním systémem technických prohlídek.

Zjištěná data z jednotlivých stanic dokáží signalizovat podezřelá měření a průběhy kontrol. Ministr dopravy Martin Kupka proto dopisem apeluje na kraje i obce s rozšířenou působností k zintenzivnění četnosti kontrol nad rámcem stanovených lhůt. Ve vytipovaných stanicích by měly během následujících týdnů provést mimořádné kontroly a o jejich výsledcích informovat ministerstvo. To se také chystá zpracovat metodické „check listy“, které napomohou k efektivnějšímu provádění kontrol.

„Některé kontrolní mechanismy již máme a musíme je jen intenzivněji využívat. Jiné musíme doplnit tak, aby systém fungoval mnohem efektivněji a omezily se podvody, o kterých si cvrlikají vrabci na střeše,“ říká k tomu ministr Kupka. Jako příklad již existujícího mechanismu uvádí tzv. test poctivosti, který kontrolnímu orgánu umožňuje při provádění kontroly na vozidle přistaveném kontrolním orgánem pořizovat zvukové, obrazové a zvukově-obrazové záznamy bez toho, aby kontrolní technik věděl, že je kontrolován.

K posílení systému kontrol je podle ministra rovněž bezpodmínečně nutné mnohem větší využití dat z Informačního systému technických prohlídek (ISTP), než je tomu doposud. Ministerstvo připraví automatické nástroje upozorňující na podezřelá měření a průběhy kontrol. Ty pak budou předávány na KÚ nebo ORP k provedení kontroly. Do konce roku ministerstvo také rozšíří ISTP o centrální evidenci státního odborného dohledu a zjištěných přestupků.

Odbornou kontrolu technického stavu vozidel v provozu v současné době provádějí pracovníci Centra služeb pro silniční dopravu (CSPSD) za nutné asistence Policie ČR. Od 1. 7. 2025 dojde k transformaci CSPSD na Inspekci silniční dopravy (INSID), která bude moci kontrolovat technickou způsobilost vozidel včetně kouřivosti samostatně. To umožní zvýšení

Předměty kontrol

Povinné přestávky a manipulace s tachografem
Technický stav a emise
Přepravy nebezpečných věcí
Vysílání pracovníků
Kontrolní vážení
Upevnění nákladu
Pracovní doba



počtu kontrol vozidel v provozu, z jejichž dosavadního průběhu je zřejmé, že řidiči často zanedbávají údržbu vozidel v mezidobí mezi technickými kontrolami a vozidla v nevyhovujícím stavu, byť s platnou STK, ohrožují životní prostředí i bezpečnost silničního provozu.

Vznik nové inspekce podle ministra neznamená vytvoření nového úřadu s dalšími zaměstnanci státní správy, ale využití stávajících odborníků provádějících dosud kontroly v rámci činnosti CSPSD. Současný způsob provádění kontrol je velmi neefektivní, když na jednom kontrolním stanovišti kontroluje jednoho řidiče a jedno vozidlo několik kontrolů najednou. V mnoha případech se totiž kontroly účastní dva odborníci CSPSD a další dva nebo tři policisté. Ti jsou na místě zejména z důvodu zastavení vozidla, ale také z důvodu legislativních požadavků, protože kontrola je ze zákona v jejich pravomoci.

Nová úprava by měla přinést rozšíření pravomocí o možnost zastavování vozidel a o vybavení vozidel zvláštním světlem modré barvy. Hlavně má změnit postavení současného kontrolora nebo specialisty, ze kterého se stane inspektor, který může provádět kontroly zcela samostatně a nezávisle. Inspektoři budou pracovat se stejným vybavením, jaké mají dosud a stejné bude také rozmístění inspektorů v rámci ČR, pouze se jejich počet rozšíří o jednu kontrolní skupinu v Jihočeském kraji. Inspekce silniční dopravy bude mít své logo, 21 speciálně označených

vozidel a inspektoři budou mít stejný krom. Na silnici budou inspektoři jasně identifikovatelní.

„Kontrolní činnost Centra služeb pro silniční dopravu je v současné situaci plně závislá na asistenci příslušníků policie nebo celní správy, kteří jako jediní mohou zastavovat vozidla a vést kontroly. Silniční inspekce bude mít všechny pravomoci k provedení kontroly, takže bude moci provádět kontroly samostatně,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

V případech podezření na nedostatků budou inspektoři INSID moci přikázat jízdu do nejbližší STK nebo SME, případně odebrat doklady či SPZ. Jak ale upozorňuje ministr Kupka, měření emisí nebo kompletní technickou kontrolu budou moci inspektoři provést v blízkosti kamené STK. Výsledek pak bude možné využít pro výkon státního odborného dohledu nad stanicí STK a SME.

Cílem je co nejvíc snížit podíl škodlivin ve výfukových plynech u vozidel, která evidentně vykazují špatný technický stav. Ministr Kupka také zdůraznil, že cílem této iniciativy není likvidace starých motorových vozidel, ale zlepšení péče o vozidla a jejich technický stav. Důležitým aspektem této iniciativy je také zabránit v konečném efektu podvodům, které doposud v oblasti měření emisí evidentně existují.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů MD
Foto: MD

Ministr Kupka: Kontroly technických a emisních stanic nemíří na řidiče

Vyjádření ministra dopravy Martina Kupky k aktuálnímu tématu kontrol stanic technické kontroly a emisí.

Nechystáme nový úřad pro kontrolu technických a emisních stanic a nemíříme na řidiče. Tak je potřeba shrnout odpověď na spekulace, které se vyrojily poté, co jsme s kolegy z Policie ČR představili připravované novinky v systému kontroly stanic technické kontroly (STK) a stanic měření emisí (SME).

Jasně říkám, že chystaná opatření zaměřujeme na chybující nebo dokonce podvádějící stanice, rozhodně ne na běžné řidiče. Jestli někdo oznámené změny interpretuje jako hon na řidiče, a zvláště na řidiče starších vozů, tak prostě lže. Jde o to, aby se na SME/STK, tak jako jinde v Evropě, měřilo poctivě. Aby všichni ti, kdo chtějí nebo potřebují jezdit, platí za adekvátní péči o svůj vůz a nenechávají si sem tam nějakou důležitou součástku vymontovat (třeba filtr pevných částic), nebyli znevýhodněni oproti těm, kdo na péči o vozidlo kašlou a tu součástku si klidně vymontují a spoléhají na to, že při pravidelné kontrole se to „nějak“ zařídí.



Ale na vysvětlení dodávám, že starší auto třeba v normě Euro 3 má jasné parametry, které jsou ve vztahu k emisím pochopitelně mnohem mírnější než u aut nových, a jde o to, aby vozidlo plnilo právě ty hodnoty určené historicky výrobcem. Neznamená to, že bychom chtěli kontrolami vyřazovat automaticky z provozu starší automobily. A už vůbec to neznamená, že bychom tím lidem chtěli nutit elektrická auta. Jde jen o to, abychom našli a mohli postihnout emisní stanice, které podvádějí, a vyřadili z provozu auta s vymontovanými filtry pevných částic nebo nelegálně přečipovaná. Převyprávět tento záměr jako hon na všechny řidiče, je úplný nesmysl. Položme si každý otázku, kolikrát jsme jeli za autem, ze kterého se kouřilo, že pro dým nebylo vidět. A jak při tom nadáváme.

V případě stanic měření emisí máme před sebou soubor různých chyb a všemožných podvodů, které budeme odhalovat prostřednictvím automatického čtení záznamů nahraných do systému samotnými stanicemi. Samozřejmě se zaměříme i na kontrolu na místě, abychom zjistili, jestli třeba k měřicím systémům nepřipojují ve stanici zařízení, která s daty manipulují.

Vnímáme kritické připomínky, které se objevily v médiích i na sítích, a sa-

mozřejmě jim věnujeme patřičnou pozornost. Ale nemůžeme podlehnout zdánlivě lákavým výzvám, že by všechny naše problémy okamžitě vyřešilo rozvolnění veškerých STK. Už platí, že úplné rozvolnění mají SME, ale situace kolem nich je tak nějak stejně složitá jako kolem regulovaných STK. Ukazuje to, že ani jednoduchá regulace, ani samotná deregulace problém chybujících a podvádějících stanic samy o sobě neřeší, a je tu třeba uplatnit soubor rozumných kroků. A ty jsme nejen představili, ale i spustili. Navíc jsme vyhlásili soutěž na zhotovitele zevrubné nezávislé analýzy, která by naši praxi porovnála s okolními státy a také doporučila případné hlubší systémové změny.

A ještě jedna poznámka. Objevilo se také tvrzení, že zase vytváříme nějaký nový úřad. Není to pravda. Jen přeměníme již existující Centrum služeb pro silniční dopravu na Inspekci silniční dopravy (INSID) a posílíme jeho pravomoci. Tak, jak je to obvyklé v jiných státech, budou mít inspektoři zejména oprávnění samostatně (tedy bez přítomnosti policie nebo celníků) zastavovat kamiony a kontrolovat, jestli nejsou přetížené a zda plní všechny zákonné požadavky, to je hlavní smysl vzniku inspekce. A k tomu přibudou mobilní STK, právě kvůli možnosti ověřovat praxi fungování SME/STK.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů MD
Foto: MD a EC – Audiovisual
Service

Otázky a odpovědi

Dotknou se přísnější kontroly STK a SME přímo řidičů?

„Nedotknou! Kontroly jsou primárně zaměřeny na nepoctivé stanice měření emisí a STK. Na silnici se to týká výhradně vozidel, ze kterých se valí černý dým.“

Proč Ministerstvo dopravy mluví o intenzivnější kontrole stanic měření emisí?

„Jde nám o to, aby se na stanicích měření emisí, tak jako jinde v Evropě, měřilo poctivě. Řidiči, kteří svým vozům věnují běžnou péči, se nemají čeho obávat. Zároveň nesmí být v nevýhodě proti těm, kteří chtějí pravidla obcházet nebo porušovat. Vzpomeňme si každý kolikrát jsme jeli za autem, přes které nebylo pro kouř vidět. Nechali jste si vyčistit filtr pevných částic, ale soused se vám směje, protože si ho nechal vyříz-nout? Chceme to? Slušných se to nijak nedotkne!“

Jak bude přísnější kontrola stanic technické kontroly a měření emisí probíhat?

„Prostřednictvím automatických nástrojů záznamu, které samotné stanice nahrávají do Informačního systému technických prohlídek, vy-



od přetížených nákladáků? Auto s nákladem, že se bojíte, že se převrátí? Cizokrajná dodávka, ze které se hulí jako z fabriky? Na to se soustředí Inspekce silničního provozu. Běžných aut se to nijak nedotkne.“

Co se mění pro provozovatele STK a SME?

„Pokud jsou poctiví a provádějí měření správně podle daných postupů, pak se pro ně nemění vůbec nic. Provozovatelům STK a SME nepřibývají žádné další úkony nad rámec nastavených platných pravidel. Pouze se mohou stát častěji předmětem kontroly ze strany příslušných úřadů a případných postihů za podvody při měření.“

hodnotíme možné chyby a podvody. Zaměříme se i na kontrolu samotných stanic, abychom zjistili, jestli třeba k měřicím přístrojům nepřipojují zařízení, která s informacemi nebo s daty manipulují.“

Proč je potřeba nyní řešit přísnější kontroly STK a SME?

„Prostý pohled do systému měření emisí ukazuje, že některá měření jsou evidentně chybná. Naftová auta měřená jako benzíny, nulové položky u aut, kde to ani fyzikálně není možné, nákladáky ve stanicích, kam se nevejdou ani do dvora a tak. Na to se chceme soustředit. Na nepoctivé. Slušných lidí, ani poctivých stanic se to nijak nedotkne.“

Proč vzniká nová Inspekce silniční dopravy, k čemu má sloužit?

„Žádný nový úřad, ale víc kompetencí. Taky vás štvou rozbité silnice

Když si koupím starší auto, bude mě inspekce více zastavovat?

„Ne, inspekce se už dneska v podobě mobilních expertních jednotek Centra služeb pro silniční dopravu věnuje hlavně kamionům a nákladním vozidlům. Technici kontrolují povinné přestávky a odpočinky, provádí kontrolní vážení, zaměřují se na podvody s tachografy a používání zařízení, která zabraňují přimíchávání AdBlue. Vozidla se tipují a zastavují se jen taková, která jsou evidentně v kritickém technickém stavu. Neadekvátně kouří, místo výfuku mají lešenářskou trubku, vydávají extrémní hluk. Auto má plnit normy, které byly platné v době uvedení do provozu. Starší auta, kterým se nezanášejí filtry pevných částic, protože je nemají, takové limity bez problémů splní.“

Foto:
EC – Audiovisual Service

Technickou kontrolou v Německu neprošla pětina aut

Výsledky technických kontrol v Německu v roce 2023 naznačují mírné zlepšení kvality vozidel, nicméně téměř každé páté auto neprošlo.

Jak uvádí Spolkový úřad pro motorovou dopravu KBA, v roce 2023 v Německu téměř každý pátý vůz neprošel pravidelnou technickou kontrolou. Konkrétně 19,2 % vozidel mělo významné závady a dalších 13,1 % vozidel mělo drobné závady, zatímco na dvě třetiny (67,8 %) nebyly žádné stížnosti.

Většina zjištěných závad byla v kategorii „významné závady“. Mohlo jít například o příliš sjeté pneumatiky nebo jednostranně fungující brzdy. Nebezpečné závady, jako opotřeбенé brzdy nebo chybějící uzávěr palivové nádrže, mělo jen 0,5 % vozů a 0,05 % bylo nebezpečných pro jízdu – to je například případ vadných brzdových nebo řídicích systémů.



Nejčastější závadou byly problémy se světlomety a elektronikou, které se našly u 24,7 % aut. Za nimi byly závady v oblastech náprav, kol, pneumatik a odpružení, závady na brzdovém systému a znečištění životního prostředí.

Zjištěná míra závad byla trochu nižší než v roce 2022. KBA tehdy hlásil nedostatky u 20,7 % vozidel. Méně často také byly zjištěny i nebezpečné závady a závady znamenající dopravní nebezpečnost. Podle KBA jsou však údaje za dva roky srovnatelné

jen omezeně, protože došlo ke změně zpracování zdrojů dat. Aktuálně tedy není jasné, zda byly loni zkoumané vozy skutečně v lepším stavu, nebo šlo jen o statistický efekt.

Motocykly byly při technických kontrolách ve výrazně lepší kondici – neuspělo pouze 6,9 % z nich.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů KBA
Ilustrační foto: GTÜ



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.



Spolupráce Hyundai Motor a Škoda Group

Společnosti Hyundai Motor a Škoda Group v Praze podepsaly memorandum o spolupráci na budování vodíkové ekonomiky. Škoda Group prozkoumá možnosti adaptace systémů a technologií Hyundai v oblasti palivových článků pro svá vozidla s cílem rozšířit nabídku vodíkové mobility.



Společnosti Hyundai Motor a Škoda Group v průběhu korejsko-českého obchodního summitu, pořádaného v Praze, podepsaly memorandum týkající se zahájení spolupráce na budování ekosystému vodíkové mobility. Memorandum podepsali výkonný viceprezident a vedoucí globální divize užitkových vozidel společnosti Hyundai Motor Ken Ramírez a generální ředitel společnosti Škoda Group Petr Novotný.

Škoda Group zaměstnává 10 000 lidí v několika výrobních závodech

v České republice, Finsku a Turecku. Mezi její hlavní produkty patří především nízkopodlažní tramvaje, trolejbusy a elektrobusy, elektrické lokomotivy, příměstské vlakové jednotky, elektrické motory či kompletní pohony pro dopravní systémy. V rámci Škoda Group působí i řada dceřiných společností nebo společných podniků nejen v České republice, ale i ve Finsku, Maďarsku a Německu. Skupina má obchodní jednotky mimo jiné také v Německu, Rakousku a Belgii. Od roku 2018 je hlavním akcionářem skupina PPF. Hyundai Motor provozuje továrnu v Nošovicích v České republice s roční výrobní kapacitou 350 000 vozů.

Memorandum o shodě počítá s vypracováním studií mimo jiné o možnostech převzetí systémů a technologií palivových článků na vodík či adaptace hospodárných řešení pro projekty v oblasti mobility s posouzením širších příležitostí v oblastech vodíkového ekosystému. Hyundai a Škoda Group též vypracují studie uskutečnitelnosti rozličných využití palivových článků mimo

oblast mobility. Hyundai je připraven sehrát klíčovou roli v energetické transformaci, přičemž může těžit ze svého odborného know-how v globálním využití vodíku pro mobilitu i energetiku.

Společnost Hyundai Motor Group usiluje o vytvoření vodíkové společnosti prostřednictvím své značky HTWO, která se zaměřuje na vodíkový hodnotový řetězec. HTWO zastřešuje obchodní divize a dceřiné společnosti pokrývající všechny části kompletního vodíkového řetězce.

„Cílem našeho partnerství se značkou Škoda Group je urychlit přijetí vodíku, které by přispělo k rozvoji vodíkových technologií a uhlíkové neutrality napříč globálními trhy včetně České republiky. Společně chceme stát v čele rychle rostoucího vodíkového odvětví na základě pozitivních synergií vyplývajících z použití naší techniky palivových článků v produktech a projektech značky Škoda v oblasti mobility,“ řekl Ken Ramírez.

„Jsme přesvědčeni o tom, že vodík, spolu s energeticky hospodárnými řešeními, sehraje zásadní roli v transformaci mobility pro udržitelnější budoucnost. Spolupráce se značkou Hyundai nám umožní překročit lokální hranice a prozkoumat širší trhy, kde již tyto technologie mají větší vliv. Budeme schopni přinášet do globálního ekosystému mobility inovativní, ekologická řešení a prosazovat čistější energie v oblastech, kde jsou nejvíce zapotřebí,“ doplnil Petr Novotný.

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

Boj o dřívější revizi zakazu spalovacích motorů

Italský ministr průmyslu Adolfo Urso chce žádat rychlou revizi zakazu spalovacích motorů pro automobily od roku 2035. Neusiluje ale o zrušení zakazu, jen úpravu jeho podmínek!

Italská premiérka Giorgia Meloniová prohlásila, že cíl Evropské unie do roku 2035 ukončit prodej automobilů vypouštějících oxid uhličitý ukazuje sebedestruktivní postoj k průmyslovým a ekologickým otázkám. Meloniová vždy byla proti zakazu spalovacích motorů. Při schvalování rozhodnutí EU se její vláda spolu s Bulharskem a Rumunskem zdržela hlasování, zatímco Polsko bylo jedinou zemí, která hlasovala proti. Vláda České republiky zakaz spalovacích motorů v podobě vyjednané za českého předsednictví podpořila.

Italský ministr průmyslu Adolfo Urso po jejím prohlášení vyzval k urychlené revizi zakazu spalovacích motorů. Přezkoumání je naplánováno na rok 2026. Urso věří, že má dostatečnou podporu členských států EU, aby mohl dosáhnout urychlení. „Hrozí, že od závislosti na ruských fosilních palivech přejdeme k závislosti na kritických surovinách z Číny,“ řekl Urso.

„Několik zemí v Radě již vyjádřilo své názory ohledně našeho návrhu. Zatímco některé tak učinily na dvoustranných jednáních, která jsem pořádal – mám konkrétně na mysli



Rumunsko, Slovensko, Lotyšsko, Maltu, Kypr, Polsko, Českou republiku – hovořil jsem také se Španělskem a Německem. Domnívám se, že existuje dostatečná většina zemí, která je připravena prostřednictvím zprávy, kterou připravujeme, požádat, aby doložka o revizi – v současnosti stanovená na konec roku 2026 – byla uplatněna dříve. Navrhujeme její přesunutí na první polovinu roku 2025,“ řekl Urso po zasedání Rady EU pro konkurenceschopnost. Celkový počet členských států EU, které by mohly podpořit jeho návrh, tak činí deset (včetně Itálie).

Italský návrh ovšem nezpochybňuje samotný zákaz spalovacích

motorů od roku 2035. Požaduje jen víc společných finančních zdrojů na podporu zeleného přechodu, otevírá prostor pro biopaliva – proti kterým se v současnosti staví Evropská komise i Německo – a pro vodík, což by mělo přispět k technické neutralitě při přechodu na elektrická vozidla.

Německá vláda je odhodlána nadále směřovat k vyřazení spalovacích motorů do roku 2035. „Diskutovali jsme o těchto opatřeních s německým vicekancléřem Robertem Habeckem a on zopakoval, že pro Německo musí cíl do roku 2035 zůstat cílem, je jejich vlajkovou lodí. Ve skutečnosti mluvíme o cestě, která by mohla tento cíl udržet a vytvořit podmínky pro jeho dosažení,“ řekl Urso.

K italské iniciativě se po projednání s německým ministrem dopravy Volkerem Wissingem připojil i český ministr dopravy Martin Kupka: „Přezkum dopadů zakazu prodeje nových aut se spalovacími motory musí proběhnout dříve, aby byla udržena konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu, zachována pracovní místa a zajištěna dostupnost dopravy. Připravujeme poziční dokument, pro který bychom chtěli získat koalici podobně smýšlejících států, tak jak tomu bylo v případě revize normy Euro 7.“

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **EC – Audiovisual Service**

Stalo se...

GOODYEAR POKRAČUJE V ROZŠÍŘOVÁNÍ NABÍDKY PRÉMIOVÝCH ZIMNÍCH PNEUMATIK

Goodyear pokračuje v rozšiřování nabídky svých prémiových zimních pneumatik UltraGrip Performance 3, které díky svým špičkovým technologiím získaly řadu ocenění a prokazují vynikající užité vlastnosti v celé Evropě. V průběhu letošního roku Goodyear průběžně doplňuje nabídku o více než 40 nových položek, řada z nich je již zákazníkům k dispozici. Výrazně vyšší počet specifikací rozšíří možnosti uplatnění těchto zimních pneumatik Goodyear na trhu. Celkem 90 % nových rozměrů UltraGrip Performance 3 je v reakci na vývoj trhu a přesun poptávky po větších rozměrech v kategorii 19" a větších pneumatik. UltraGrip Performance 3 jsou optimalizovány pro širokou škálu vozidel včetně elektromobilů, např. Volkswagen ID.7 Tourer, Renault 5 E-Tech, Porsche Taycan a BMW i5. Pneumatiky Goodyear UltraGrip Performance 3 podávají vynikající výkon v extrémních zimních podmínkách.



ČÍNSKÁ INVAZE DO FRANKFURTU

Navzdory tomu, že čínský automobilový průmysl v Evropě čelí hrozcím obchodním překážkám, na veletrhu Automechanika 2024 ve Frankfurtu své produkty předvedlo 900 čínských dodavatelů i s největším výrobcem akumulátorů na světě CATL. Velké množství čínských dodavatelů – téměř dvojnásobný než počet domácích německých – ukazuje jejich rostoucí roli v globálním dodavatelském řetězci. Přitom čínští výrobci automobilů stále víc plánují místní výrobu v Evropě i jinde po světě, aby obešli obchodní cla omezující dovoz. Studie PwC varuje, že snižující se dostupnost vlastního kapitálu s ohledem na nákladovou efektivitu ztěžuje německým dodavatelům investice do inovativních technologií. Podle

této studie čínské společnosti, často se státní podporou, víc utrácely za vylepšení akumulátorů a softwaru, čímž získaly podíl na trhu na úkor německých a japonských výrobců.



RECARO JE V INSOLVENCII

Tradiční výrobce sportovních autosedaček Recaro vyhlásil bankrot. Okresní soud v Esslingenu pro něj nařídil prozatímní správu. Konkurzní správce Holger Blümle má zkoumat ekonomickou situaci Recaro Automotive GmbH a sledovat její hospodaření. Odbory IG Metall byly oznámením o konkurzu překvapeny. „Co to znamená pro 215 zaměstnanců Recaro Automotive GmbH v Kirchheimu, není jasné,“ uvedl odborový svaz. Zaměstnanci během několika let pomohli udržet společnost ekonomicky stabilní prominutím a odložením mezd. „Jsme zklamaní a cítíme se oklamáni vedením. Naši kolegové přinesli velké oběti, aby společnost podpořili,“ řekl vedoucí podnikové rady Frank Bokowits. IG Metall požaduje transparentní dialog s vedením a konkurzním správcem.



NOVINKA V SORTIMENTU CLASSIC CARS

Výrobce Novol rozšiřuje řadu lakovacích materiálů pro historická vozidla Novol for Classic Cars o dvě novinky – ochranu podvozku a prvků odpružení Polycoat Protect a antikorozi epoxidový základ Epoxy Primer ve formě 2K spreje s integrovanou nádobkou s tužidlem. Polycoat Protect Spray 2K je antikorozi, chemicky a mechanicky odolný email s černým saténovým povrchem. Je určený pro lokální renovaci klasických automobilů, prvků odpružení a motocyklů. Dobře odolává povětrnostním vlivům a snadno přilne k podkladu. Vysoká tixotropie produktu a vhodná stříkácká tryska usnadňují aplikaci v těžko přístupných místech podvozku a v různě tvarovaných prvcích odpružení. Epoxy Primer Spray 2K je nejnovější generací dvousložkového základu třídy VHS s obsahem inhibitorů koroze, který je vyroben na bázi velmi kvalitní epoxidové pryskyřice. Speciálně vybrané složení epoxidových pryskyřic a minerálních plniv poskytuje velmi hladký povrch krémově béžové barvy s mírným leskem pro lepší identifikaci míst, která je nutné vytvarovat. Produkt se hodí pro použití na velmi drsných a porézních površích, např. po pískování nebo mechanickém čištění. Importérem produktů společnosti Novol pro Českou a Slovenskou republiku je firma Bučan s.r.o.



PRVNÍ PNEUMATIKY NOKIAN TYRES Z RUMUNSKA

Nová továrna Nokian Tyres na pneumatiky pro osobní vozy vybudovaná v rumunské Oradee vyrobila první pneumatiku podle harmonogramu tak, aby bylo možné již na začátku roku 2025 zahájit komerční výrobu. Základní kámen továrny byl položen v květnu 2023. Celkem bude rumunská továrna zaměstnávat přibližně 500 pracovníků. Roční výrobní kapacita rumunské továrny Nokian Tyres jakmile bude plně v provozu dosáhne 6 milionů kusů, přičemž ji bude možné později rozšířit. Celkové investice jsou 650 milionů eur. Pneumatiky vyrábě

běně v rumunské továrně se budou prodávat zejména na střeoevropském trhu. První vyrobenou pneumatikou je zimní Nokian Tyres Snowproof 2 navržená pro střeoevropské řidiče osobních vozů. Rumunská továrna Nokian Tyres se zapíše do historie jako první továrna na pneumatiky na světě s nulovými emisemi CO₂, využívá výhradně zdroje energie bez CO₂. S energeticky účinnými a vysoce automatizovanými procesy se stane novým standardem v tomto průmyslovém odvětví.



ZF V NĚMECKU RUŠÍ 14 000 PRACOVNÍCH MÍST

Společnost ZF Friedrichshafen chce do konce roku 2028 snížit počet svých zaměstnanců v Německu až o 14 000. To překonalo obavy odborové rady, která očekávala snížení stavu do roku 2030 nejvýš o 12 000 pracovních míst. Celkově skupina v Německu zaměstnává 54 000 lidí. Kromě toho mají být německé lokality v budoucnu sloučeny do několika lokalizačních sítí a řízeny efektivněji. Skupina chce během příštích dvou let snížit náklady o šest miliard eur. Úspory jsou nutné, protože společnost trápí dluhové břemeno 10 miliard eur z převzetí amerického dodavatele TRW Automotive a amerického výrobce brzd pro nákladní vozidla Wabco. Společnost uvádí, že vzhledem k velké konkurenci, vysokému tlaku na náklady a slabému vývoji trhu s elektricky poháněnými vozy se restrukturalizace zaměřuje zejména na divizi Electrified Drive Technologies. Struktura lokalit ZF v Německu se postupně rozšířila díky velkým akvizicím v posledních letech. Tato struktura bude v několika fázích přeměněna na štíhlejší strukturu sítě lokalit. ZF chce zároveň přizpůsobit své kapacity očekávané slabší poptávce.



RESTRUKTURALIZACE CEN NEXEN TIRE V EVROPĚ

Nexen Tire oznamuje restrukturalizaci cen letních a celoročních pneumatik. Tato úprava odráží nutnost reagovat na změny tržního prostředí a dotkne se všech značek Nexen Tire na trhu náhradní spotřeby. Nová cenová struktura bude zavedena na celém evropském trhu včetně Velké Británie a Turecka. Datum účinnosti této nezbytné úpravy cen je stanoveno na 1. září 2024 a bude se vztahovat na veškeré zboží objednané od tohoto data. „Přírodní kaučuk a ocel, které jsou klíčové pro strukturu a odolnost našich produktů, výrazně zdražily. Toto zvýšení nákladů na nákup surovin má přímý vliv na naše výrobní náklady. I přes naše snahy minimalizovat dopad na naše zákazníky je úprava cen nezbytná. Abychom pokryli tyto dodatečné náklady a nadále mohli poskytovat spolehlivé služby, jsme nuceni upravit naše ceny,“ uvedl Dae Choong Kim, viceprezident pro prodej a marketing v Evropě společnosti Nexen Tire. V posledních měsících výrazně vzrostly také náklady na dopravu a logistiku v důsledku zvýšení cen energií, pohonných hmot, a pokračujících výzev v globálních dodavatelských řetězcích. Zpoždění přepravy, nedostatek dodávek a vyšší provozní náklady na distribuci vytvořily pro výrobce ekonomické překážky.



HANKOOK PŘEDSTAVUJE DYNAPRO HPX PRO SUV A VOZY 4X4

Výrobce pneumatik Hankook představuje novou pneumatiku Dynapro HPX, univerzální a odolnou letní pneumatiku pro vozy SUV a vozidla s pohonem všech kol. Nová pneumatika vyniká vysokým kilometrovým výkonem, bezpečností a komfortem. Jde o ideální letní běhoun pro vozy SUV a vozidla s pohonem všech kol, která se používají převážně pro jízdu na silnici. V porovnání s předchůdcem dosahuje Dynapro HP2 nejen až o 15 %

kratší brzdnou dráhu na mokrému povrchu, ale také až o 7 % lepší ovladatelnost na mokru. K dispozici v rozměrech od 16" do 19". Dynapro HPX je speciálně navržena pro potřeby evropského i severoamerického trhu a nabízí spolehlivý výkon i za nepříznivých povětrnostních podmínek. Je k dispozici ve všech standardních rozměrech pneumatik od 16" do 19".



NOVÝ CASTROL MAGNATEC HYBRID

Nový olej Castrol Magnatec Hybrid s technologií Dualock je navržen tak, aby odolával obtížným pracovním podmínkám dnešních hybridních motorů. Poskytuje o 50 % lepší ochranu před opotřebením motoru. V hybridním pohonu motor pracuje přerušovaně a v nízké rychlosti přepíná na elektrický pohon aby se vozidlo mohlo pohybovat, což s sebou přináší obtížné pracovní podmínky. V typickém městském provozu může být motor používán pouze krátkou dobu před opětovným přepnutím na elektrický pohon, takže často pracuje při teplotě až o 40 °C nižší než ve vozidle bez hybridního pohonu, což je nežádoucí. Některé hybridní motory se během svého života zastaví, přepnou na elektrický pohon a znovu nastartují až 500 000x – to je 10x víc než u motorů, které nejsou součástí hybridního pohonu. To rovněž vytváří větší znečištění, protože bez dodatečného tepla ze spalovacího motoru se voda a další nečistoty neodpařují. Castrol Magnatec Hybrid poskytuje o 50 % lepší ochranu před nízkými teplotami a opotřebením motoru při opětovném startování.



OCENĚNÍ PRO SERVIND

V německé Mohuči (Mainz) proběhla tradiční konference koncernu Axalta, pod který spadá také značka prémiových autoopravárenských lakovacích materiálů Standex. Během tohoto slavnostního setkání byly prezentovány stávající aktivity, oborové trendy, ale i plány a strategie do blízké a vzdálenější budoucnosti. Součástí oficiálního programu bylo vyhlášení cen Axalta Business Partner Award 2024, v jehož rámci získala společnost Servind speciální ocenění Accelerating Performance za nejvyšší kontinuální nárůst mezi všemi distributory v období posledních pěti let. „Cena je pro nás nejenom poděkováním za naši třicet dva let trvající spolupráci se značkou Standex, ale i obrovským závazkem do dalších let,“ říká jednatel společnosti Servind David Bártek.



AUTOdealers

Nejrychlejší zprávy z trhu nových aut

autodealers.cz

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

Pohled do autoservisu budoucnosti

Speciální show při veletrhu Automechanika nabídla pohled do budoucnosti autoservisů.

Na podporu zejména prodejců automobilů a autoservisů při zvládnutí transformace frankfurtský veletrh Automechanika připravil speciální výstavu Zukunftswerkstadt (Servis budoucnosti). Byla navržena v úzké spolupráci s Ústředním svazem německého automobilového průmyslu ZDK a iniciativou Future Workshop 4.0 Institutu pro automobilový průmysl IfA.

V inovační laboratoři si odborníci návštěvníci mohli naživo vyzkoušet, jak by mohla v blízké budoucnosti probíhat návštěva servisu. ZDK

a jeho odborníci každý den poskytovali informace o všech důležitých oborových tématech živě na stánku a prostřednictvím online streamu, rovněž za podpory „autodoktorů“.

Těžištěm speciální přehlídky byla inovační laboratoř v interiéru, kde návštěvníci veletrhu mohli přímo naživo zažít konkrétní servisní aplikace. Ukazovaly se zde velké části procesního řetězce návštěvy servisu. Mimo jiné bylo možné vidět, jak vozidlo projíždí skenerem, který provádí diagnostiku jeho stavu pomocí AI a přenáší interpretované informace do následných dílenských procesů. Zvláštním

vrcholem inovační laboratoře byla živá ukázka toho, jak robotické průmyslové vozíky autonomně dodávají díly potřebné pro opravy ze skladu.

Německá obchodní akademie pro motorová vozidla TAK představila vozidlo Toyota Mirai s vodíkovou technologií a řešení problémů spojených s jeho opravami a údržbou.

Pozornost poutal supersport McLaren od společnosti Partner Carbon, která předváděla svůj systém CBR pro moderní opravy karoserií.

Institut automobilové techniky KTI se zabýval profesionálními a ekonomickými opravami po nehodách na příkladu skrytých senzorů jako součástí asistenčních systémů.

Na samostatné druhé výstavní ploše představilo 14 společností, jako jsou VEACT, Xolvis, IAV a Stahlwille, vzrušující budoucí řešení pro dílenský



sektor v sedmi tematicky strukturovaných oblastech: diagnostika a automatizace, elektromobilita, automatizace procesů, AI a robotika, rozšířená realita (XR), síťový workshop, školení a další vzdělávání, digitální workflow a udržitelnost. V každé oblasti zaměření nabídl souhrnné informace tři nezávislé společnosti nebo instituce.

Třetí složkou speciální přehlídky byl oborový meeting point ZDK, prostorný areál s webovým studiem pro přímé přenosy veletržního dění na internetu, který se stal centrálním kontaktním místem pro všechny návštěvníky Automechaniky.

Každý den na veletrhu odborníci ZDK poskytovali informace v dialogu s odborníky z oboru ve 30minutových technických prezentacích o aktuálních tématech, jako jsou hodnocení stavu trakčních akumulátorů, kalibrace asistenčních systémů řidiče, měření částic, hygiena klimatizace, marketing pro mladé talenty a digitální registrace vozidel.

„Tři relevantní neutrální partneři spojili své síly, a návštěvníkům veletrhu Automechanika 2024 otevřeli jedinečnou přehlídku budoucnosti autoservisů. Nikde jinde nelze vidět a zažít tolik technických inovací pro automobilový trh s náhradními díly v takovém kompaktním prostoru. Zúčastnili se různě

společnosti a instituce jako Deutsche Automobil-Treuhand (DAT) a W. Gessmann GmbH s jejich řešeními, která na sobě procesně navazují. V rámci speciální show bylo vše předvedeno v aplikaci,“ shrnuje profesor Benedikt Maier, zástupce ředitele IfA a výkonný ředitel Future Workshop 4.0.

„Naším cílem jako oborové asociace bylo prezentovat téma ‚autoservis budoucnosti‘ atraktivním způsobem pro návštěvníky veletrhu. Ve Future Workshop 4.0 jsme našli uznávanou instituci v automobilovém průmyslu,

která bude prezentovat inovativní řešení společně s některými svými partnerskými společnostmi. Naši odborníci navíc návštěvníky informovali o důležitých tématech v dílnách a autosalonech,“ říká viceprezident ZDK Detlef Peter Grün.

Text: **Vladimír Rybecký** podle podkladů Messe Frankfurt
Foto: **Messe Frankfurt Exhibition GmbH / Pietro Sutera**





Vítězové Automechanika Innovation Awards 2024

První den veletrhu Automechanika 2024 byly předány ceny Innovation Awards 2024. Oceněné produkty se zaměřují na trendy orientované na budoucnost, jako jsou digitalizace, nové technologie pohonů a udržitelnost.

Vítězové letošních cen Automechanika Innovation Awards se zabývají ústředními budoucími tématy automobilového průmyslu – digitalizací, novými pohony, udržitelností a umělou inteligencí.

Kromě osmi ocenění, které zahrnovaly kategorie jako Elektromobilita a inovativní technologie pohonu, Dílenská a servisní řešení, Díly a inovativní technologie, byla udělena také cena Green Award za zvláště udržitelný produkt. Vítězové Innovation Awards byli vybráni z celkem 153 uchazečů. Produkty a technická řešení hodnotila

porota složená ze 17 mezinárodních odborníků. Při jejím rozhodování byla zásadními kritérii inovativní obsah, nákladová efektivita, uživatelská přívětivost, funkčnost, relevance pro trh s náhradními díly, bezpečnost a kvalita, stejně jako příspěvek k ochraně životního prostředí a udržitelnosti.

Letos se z celkového počtu 153 přihlášených dočkali vytoužených trofejí specialisté z oboru Aviloo, Wesp Automotive, Snap-on, Gedore/Schaeffler, PPG Deutschland, Kärcher, Sampa Otomotiv a GS27. Dokázali obstát v osmi kategoriích a „Zelené ceně“ Green Award.

„Jako žádné jiné odvětví je automobilový průmysl na začátku komplexní transformace. Potřebujeme nové technologie, které nám pomohou na cestě k digitální, efektivní a udržitelné mobilitě. Můžete vidět inovační sílu, kterou v těchto dnech přináší automobilový průmysl na Automechaniku – 4200 vystavovatelů z 80 zemí zde předvádí své inovace, z nichž mnohé mají světovou premiéru,“ řekl Michael Johannes, viceprezident Messe Frankfurt pro mobilitu a logistiku a Brand Manager veletrhu Automechanika při slavnostním předávání cen.

Oceněna byla řešení pro techniku vozidel, ale také pro autoservisy. Patří mezi ně mechanické separační zařízení, které lze použít k demontáži a opravě elektromotorů navzdory extrémním magnetickým silám, technologie měření 3D kamer, která umožňuje a monitoruje přesné umístění kalibračních rohoží ADAS, školicí software s podporou AI nebo čistič suchého ledu s plně integrovanou výrobou suchého ledu.

Porota opět udělila také Green Award jako zvláštní cenu mezi všemi aplikacemi pro ekologicky nejudržitelnější inovaci. Letos ji získala společnost Sampa Otomotiv A.S. z Turecka za svůj nový vývoj „Sampa Braking Emission Storeing Technology (B.E.S.T.)“, inovativní systém brzdových třmenů s filtrováním částic a chlazením. Tato novinka vyšla také jako vítěz v kategorii užitkových vozů.

Text: Vladimír Rybecký
Foto: Messe Frankfurt Exhibition GmbH / Pietro Sutera



Automechanika Innovation Awards 2024

Elektromobilita a inovativní technologie pohonu

Aviloo Flash Test – rychlý test pro profesionální uživatele, který komplexně zjišťuje funkčnost trakčních akumulátorů.
Foto: Aviloo



Data a síťové připojení

WESP Automotive – kalkulačka celkového trhu WESP s použitím míry náhrady založené na faktech FBRR (Fact Based Replacement Rate).
Foto: WESP Automotive



Dílenská a servisní řešení

Snap-on Equipment – Tru-Point 3D, technologie měření pomocí 3D kamer, která umožňuje a monitoruje přesné umístění polohování kalibračního příslušenství ADAS.

Foto: Snap-on Equipment



Užitkové vozy + Green Award

SAMPA Otomotiv – SAMPA Braking Emission Storing Technology (B.E.S.T.), systém brzdových třmenů užitkových vozidel s filtrací částic s ukládáním emisí z brzdění a chlazením.

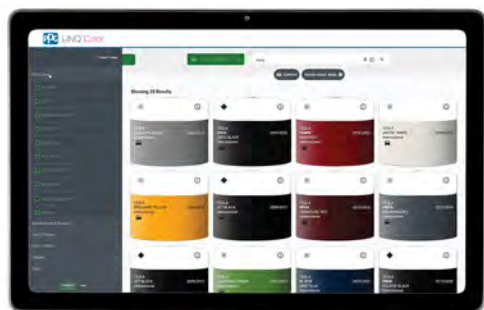
Foto: Sampa



Karoserie a lakování

PPG Deutschland Sales & Services – digitální koloristický ekosystém PPG LINQ s cloudovou platformou.

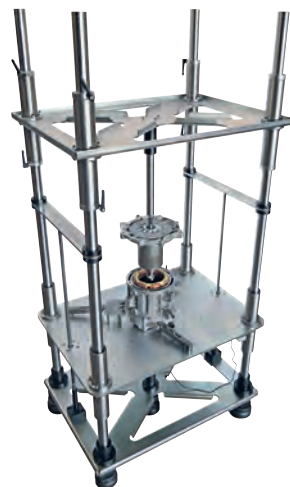
Foto: PPG Deutschland Sales & Services



Díly a inovativní technologie

Gedore Automotive ve vývojové spolupráci se společností **Schaeffler Vehicle Lifetime Solutions – E-Drive Stator Lift**, zvedák statoru elektropohonu pro demontáž a opravy elektromotorů navzdory extrémním magnetickým silám.

Foto: Gedore



Mytí a péče o vozidlo

Alfred Kärcher Vertriebs – čistič suchého ledu IB 10/15 L2P Advanced s plně integrovanou výrobou suchého ledu.

Foto: Kärcher



Umělá inteligence a digitalizace

GS27 – školicí software s podporou umělé inteligence s personalizací a přizpůsobivou jazykovou úpravou.

Foto: GS27



FERDUS na veletrhu Automechanika Frankfurt 2024

FERDUS na AMF 2024: přínos přesunu do haly 8 byl stoprocentní.

Předloňská účast firmy FERDUS na největší automotive akci v EU se povedla nadmíru. Přesto jí k dokonalosti chyběl jeden podstatný detail – umístění stánku v hale číslo 8. To se letos po dlouhých měsících vyjednávání s Messe Frankfurt podařilo napravit. A vyplatilo se.

Ke stávajícím obchodním partnerům, jako jsou například Kart, Snit, Safe, Gaither Tool nebo KTL



Tools Europe, měla česká jednička v produkci opravných materiálů pro pneuservisy podstatně blíž a stejně tak blíž k ní měli i potenciální zájemci. O kompletní výrobní program se tak například nově rozšíří nabídka sortimentu na maďarském trhu prostřednictvím velkoobchodního distributora Bárdi Autó, stroje FERDUS zase poputují po nových trasách do Lotyšska a Slovinska.

Změny ale čeká i vlastní sortiment. V nadcházejících měsících nastoupí nová vlna elektro-hydraulických heverů a lisů, podstatného rozšíření se dočká ekonomické portfolio velkých dílenských zvedáků a rozroste se nabídka aku řešení všeho druhu. Pro



jaru 2025 se tedy dá očekávat další zdravé tloustnutí již tak bohatého katalogu.

Největší radost ale nakonec udělala účast na galapředstavení skupiny Nexion, kde chropýňská reprezentace obdržela zvláštní ocenění Technical Advisor od Bright Automotive Equipment jako projev uznání za dlouholetou spolupráci při vývoji a zdokonalování pneuservisního strojního vybavení. Návrat do Frankfurtu v roce 2026 je tedy povinností.

Foto:
Ferdus

Ze sportovní arény do výrobní haly:

Jak pracovní oděvy Mewa mohou profitovat ze sportovního oblečení

Ve sportovním oblečení se skrývá spousta vědy. Dynamické střihy zlepšují volnost pohybu, prodyšné a elastické tkaniny činí sportovce ještě výkonnějšími. Mnohé z těchto inovací najdeme i v oblasti pracovních oděvů. A téma trvalé udržitelnosti se týká také obou textilních odvětví.



To, co na sobě nosíme při tréninku a závodech, je již desítky let přizpůsobováno neustále rostoucím požadavkům. Z toho těží nejen sportovci, ale i zaměstnanci v obchodě a průmyslu. Dnešní pracovní košile často skrývají textilní technologie, které byly původně vyvinuty pro výkonnostní sport.

Větší funkčnost díky novým materiálům

Od koupacích oděvů z těžké bavlny až po plavky, které při nošení téměř necítíte: za posledních 100 let se toho ve sportovním oblečení hodně změnilo.

„Díky použití syntetických vláken, jako jsou polyester nebo polyamid, je oblečení výrazně lehčí a také pružnější. Díky tomu je jejich nošení mnohem pohodlnější – zejména při fyzické aktivitě,“ vysvětluje Mark Weber. Jako vedoucí vývoje produk-



U pracovních oděvů záleží na funkčnosti, ale i na vzhledu



Přizpůsobeno pro praktické využití

Oděvní koncepty pro pracovní oblečení jsou zaměřeny na požadavky spojené s pracovištěm. Oděv pak dosahuje své speciální funkčnosti díky ergonomickým střihům a systému různých materiálů. Jako takzvaný hybridní výrobek má současné pracovní oblečení hřejivé a chladivé zóny, stejně jako elastické nebo ochranné oblasti, jak vysvětluje Weber. Například pracovní oděvy pro řemeslníky mají zesílenou a oděruvzdornou tkaninu na kolenou, loktech a ramenou, které jsou obzvláště vystaveny opotřebení.

Stejný princip známe například z turistických bund v oblasti popruhů batohu nebo kalhot pro jezdecký sport. Pro práci a sport zajišťují elastické vložky v oblečení co největší volnost pohybu a větrací zipy požadovaný průvan. A do oblasti pracovních oděvů dorazil další princip z oblasti sportu a volného času: vícevrstvý vzhled.

„Pro měnící se pracoviště a povětrnostní podmínky jsme naše kolekce navrhli tak, aby se košile, vesty a bundy, stejně jako šortky a dlouhé kalhoty daly snadno vzájemně kombinovat jak vizuálně, tak střihově. To

tů u poskytovatele textilních služeb Mewa je se svým týmem zodpovědný za nové koncepty pracovních oděvů. Elastické materiály dnes najdeme téměř ve všech pracovních oděvech.

„Moderní textilní vlákna toho však dokážou mnohem více,“ jak dále vysvětluje Weber. Například kombinace syntetických vláken a bavlny zajišťuje účinnější absorpci potu, čímž se minimalizuje tělesný zápach. Další materiálovou strukturou ze sportovního odvětví využívá Mewa Peak u pracovních oděvů pro průmysl a obchod. Polyesterová vlákna zde obsahují částice aktivního uhlí, které mohou absorbovat nebo uvolňovat vlhkost a teplo. Termoregulační vlastnosti snižují pocení, oděv zůstává sušší a typický chlad propocené oblečení je eliminován.

Oblečení s vysokou odolností: V současných pracovních oděvech se často skrývají textilní technologie, které byly původně vyvinuty pro sportovní závodění



Mewa Peak: udržitelná kolekce z recyklovaných materiálů



zajišťuje jednotný týmový vzhled po celý rok," říká Weber.

Správný outfit signalizuje profesionalitu

Funkční vlastnosti však již zdaleka nejsou všechno – záleží také na vzhledu. Zatímco v 70. letech 20. století byly pracovní oděvy pro kvalifikované řemeslníky jednotně

modré a volně střižené, v novém tisíciletí je vzhled stále důležitější.

„Pracovní oděvy se inspirovaly nejen inovativními technologiemi, ale také módními trendy. A v textilním odvětví máme jiné možnosti designu než dříve," vysvětluje Weber.

Konstrukční detaily v designu sportovních oděvů, jako je pohodlný výstřih u košile, funkční tvar kapuce nebo kapsa se cvočky, si našly své místo v pracovním oblečení. Řemeslníci se dnes

chtějí prezentovat módním a slušivým způsobem. Vyplynulo to z průzkumu veřejného mínění, který si v roce 2023 nechala zpracovat společnost Mewa.

Podle Webera je většinovým trendem sportovní, přiléhavý střih a tomu odpovídají i tmavě šedé nebo modré tóny ve výběru barev. Jasné barvy nebo neonové barvy chtějí respondenti vidět pouze jako střídme zvýraznění. I když však existuje mnoho podobností mezi pracovním a sportovním oblečením, nelze převzít všechno. Pokud jde totiž o pracovní oděvy, bezpečnost má stále přednost před stylem.

Pracovní oděvy nejsou „rychlá móda“

Pracovní oděvy v sobě spojují ochrannou funkci, módu a image a musí splňovat mnoho požadavků na kvalitu. V neposlední řadě je pro uživatele a rozhodovací orgány stále důležitější udržitelnost oděvů. Společnost Mewa proto navrhla kolekci „Peak“ pro průmysl a obchod, která využívá přibližně 75 % udržitelných materiálů.

„Z našeho pohledu je udržitelné především zajištění co nejdelší životnosti pracovních oděvů, protože výroba textilií má největší uhlíkovou stopu," vysvětluje Mark Weber.

Této životnosti lze dosáhnout díky vysoké kvalitě materiálů a zpracování a také možnosti jejich opravy. K tomu se přidávají ekologické výhody toho, že praní a péče o pracovní oděvy přebírá poskytovatel textilních služeb, jako je společnost Mewa.

„Profesionalizace vede ke zcela jiným hodnotám spotřeby, než kdyby se každý pracovní oděv pral samostatně v domácí pračce," říká Weber. Díky procesům praní šetřícím vodu a energii, systémům pro opakované použití a pilotním projektům klimaticky neutrální distribuce organizuje společnost Mewa výrobní procesy tak, aby šetřila zdroje, a získala za to již několik ocenění.

Foto:
MEWA

MEGA novinky výrobce NOVOL

Maximálně rychlé, ekonomické, efektivní a dosahující skvělého finálního výsledku. Na tyto vlastnosti se zaměřila společnost NOVOL při vývoji svých dvou nedávno představených novinek – silnovrstvého akrylového plniče 2600 MEGA FILLER a bezbarvého laku 8600 MEGA CLEAR.

Jak nový plnič, tak lak schnou velmi rychle bez nutnosti vypalování v kabině – MEGA FILLER konkrétně 90 minut při 20 °C i po aplikaci silných vrstev a MEGA CLEAR 1 hodinu při 20 °C. Novinky tak poskytují značné úspory na času práce a spotřebě energie v lakovně.

Mezi přednosti nového plniče patří dále výborná přilnavost ke kataforéze

bez broušení, snadná brousitelnost, dobré izolační a antikorozi vlastnosti a nízká tendence ke stékání. Plnič má velmi vysokou plnicí schopnost (cca 180 µm ve 3 vrstvách) a skvěle se hodí pro eliminaci škrábanců a nerovností, bez následného propadání. Umí úspěšně nahradit dokončovací tmely.

8600 MEGA CLEAR má hluboký, stabilní lesk, unikátní v kategorii produktů schnoucích bez vypalování, kde

je rychlejší schnutí obvykle vykoupeno horším vzhledem povrchu. Lak má vysoký obsah pevných částic a vysokou finální tvrdost s odolností proti poškrábání. Navzdory svému rychlému schnutí je lak velmi jednoduchý na aplikaci na několik různých dílů.

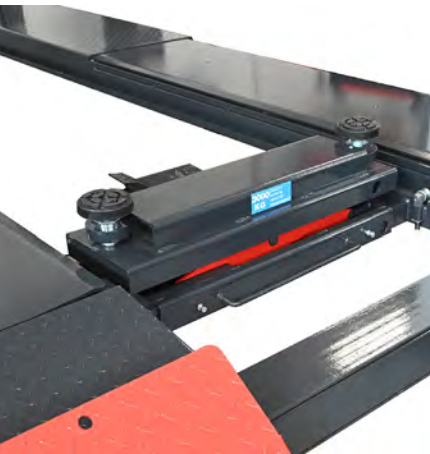
Importérem produktů společnosti NOVOL pro Českou a Slovenskou republiku je firma Bučan s.r.o. (www.bucan.cz)



FERDUS KAPPA500/ WT52E: Síla čtyř sloupů

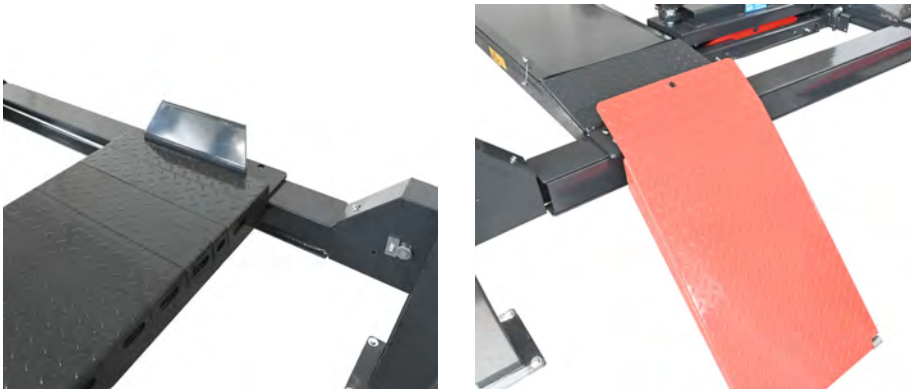
Jaké řešení je pro geometrii nejlepší? Sázka na nůžky nebo na čtyřsloup? Aby odpověď byla zase o něco složitější, přichází FERDUS s novinkou KAPPA500/WT52E – čtyřsloupovým zvedákem šikovně kombinujícím základní, střední i vyšší prvky výbavy.

Neprve něco málo parametrů. KAPPA500/WT52E disponuje nosností 5000 kg, přízdvih zvládne o dvě tuny méně. V obou případech se jedná o hodnoty, jenž s přehledem stačí na současnou produkci osobních i lehkých užitkových vozidel. Nejinak je tomu u délky, šířky a výšky. První ze sledovaných parametrů dosahuje hodnoty 5200 mm. Prakticky však lze zvednout vůz s rozvorem až o 300 mm delším, než je u obdobných zařízení obvyklé. Jednak kvůli patkám plošin, které v žádné poloze nezasahují do vnitřního prostoru pod vozem, a také díky extrémnímu vybrání pro točnice. To končí jen 50 mm od okrajů.



Plošiny jsou široké 550 mm, vzdálenost mezi nimi může být libovolně upravena. Stejně jako v případě délkových parametrů i zde platí, že je zvedák připraven prakticky na cokoliv včetně prodloužených verzí dodávek nebo jiných LUV. Výškově exceluje KAPPA500/WT52E snad ještě více. Nájezd začíná na pouhých 245 mm, hlavní plošiny vystoupají do 1800 mm, přízdvih pro svěšení kol přidá dalších 450 mm. Poradí si tak s nízkými podvozky, stejně jako s opravdu velkými koly. Mechanismus zvedáku je vzduchově-hydraulický, o čerpání oleje se stará elektromotor. Hlavní zvedací píst se podařilo šikovně uložit pod jednu z plošin. Na něj navazuje rozvod ocelového lana do všech

čtyř sloupů. Každý z nich je vybaven pneumatickou západkou. Ty lze navíc vzájemně synchronizovat pomocí nastavení závitových tyčí, na kterých jsou upevněny západkové hřebeny. A přízdvih není řešen o nic méně efektně i efektivně. Přesné pojezdové kolejničky a madlo usnadňují horizontální manipulaci, vertikální pohyb zajišťuje pohodlný a vysoce ergonomický ovladač pedálového typu. Ani zde nechybí západkové zabezpečení. KAPPA500/WT52E ovšem nabízí i další prvky výbavy. Mezi ty nejzajímavější patří určité masivní kluzné plochy pod kola s natáčením v úhlu až tří stupňů. Potěší rovněž nastavitelné vybrání plošin s řadou různě širokých výplní a vysokou variabilitou,



Technické parametry:

Hlavní plošiny	
Nosnost	5000 kg
Zdvih	245-1800 mm
Délka plošiny	5200 mm
Šířka plošiny	550 mm
Vzdálenost mezi plošinami	volitelná
Přízdvih	
Nosnost	3000 kg
Zdvih	70-450 mm
Rozsah ramen	880-1600 mm
Ostatní údaje	
Tlak vzduchu	6-8 bar
Ovládací napětí	24 V
Proudová sestava	3NPE 400 VAC, 50 Hz
Připojení	5kolíková válcová vidlice 16 A
Hmotnost	1780 kg

díky němuž na zvedák pasují všechny aktuálně dostupné točnice. O dílenské novince z produkce FERDUS by se jistě dalo napsat ještě dost a dost, více než kdy jindy ale platí, že zatímco slova hýbají, příklady táhnou. Proto bude vždy lepší vidět čtyřsloupový zvedák KAPPA500/WT52E na vlastní oči a v akci. Praktické předvedení je možné ve chropýňském FERDUS EXPO – největším showroomu autoservisní a pneuservisní techniky na Moravě. Příznivci online prostoru pak mohou využít QR kód s odkazem na YouTube prezentaci.

Foto:
Ferdus



Nůžkový zvedák OMEGA320

- ✓ bez nutnosti revizí
- ✓ možnost instalace do podlahy
- ✓ pojezdová souprava
- ✓ vzduchové jištění západek
- ✓ prvotřídní zpracování



Valeo uvádí na trh první stírací lištu Canopy snižující emise CO₂

Společnost Valeo uvádí na trh Canopy, první stírací lištu navrženou ke snížení emisí CO₂.



rové třtiny a sazí z recyklovaných pneumatik.

Takováto jedinečná směs pryže zajišťuje vynikající výkon stěrače.

Řada stěračů Canopy je také vybavena novým systémem montáže. Na rozdíl od jiných stěračů nepotřebuje stěrač Canopy víc adaptérů. Existuje pouze jeden, předinstalovaný. Toto řešení zajišťuje snadnější instalaci, ale také zabraňuje plýtvání zbytečnými dalšími adaptéry.

V případě stěračů Valeo Canopy je i jejich balení šetrné k životnímu prostředí. Obaly jsou vyrobeny z kartonu, který je z 90 % recyklován. Díky tomu

všemu stěrači Canopy snižují svou uhlíkovou stopu až o 61 % (jak potvrdil certifikační orgán Bureau Veritas).

Kromě těchto opatření, týkajícího se konkrétní řady stěračů Valeo Canopy, se společnost Valeo zavázala, že do konce roku 2024 v Evropě odstraní jednorázové plastové obaly ze všech svých řad stěračů a nahradí je udržitelnějšími řešeními z lepenky.

Foto:
Valeo

Společnost Valeo uvádí na trh stírací lištu vytvořenou jinak, s cílem snížit dopad na životní prostředí, aniž by to bylo na úkor výkonu. Toto řešení snižuje emise CO₂ o 61 % ve srovnání s většinou stěračů dostupných na evropském trhu.

Při výrobě řady Valeo Canopy bylo zvýšeno používání přírodních a recyklovaných materiálů. Například pryžová směs používaná ve stíracích lamelách Canopy je vyrobena z více než 80 % z obnovitelných nebo recyklovaných materiálů. Používá se přírodní kaučuk ze stromů Hevea a syntetický kaučuk vyrobený z rostlinných olejů z cuk-



Novinka v nabídce produktů Glasurit: 924-268 CV Performance bezbarvý lak

Glasurit představuje nový performance bezbarvý lak v portfoliu CV produktů 924-268 vhodný na velké plochy. Hodí se jako ochranný bezbarvý lak pro denní svítivé barvy.

Glasurit 924-268 CV Performance nahrazuje lak 924-168 a postupně nahradí také lak 923-49, takže bude pouze jeden potřebný produkt pro využití jako ochranný bezbarvý lak pro denní svítivé barvy.

Bezbarvý lak Glasurit 924-268 CV Performance se velmi snadno aplikuje. Je vhodný pro rozsáhlé lakované plochy. Poskytuje perfektní UV ochranu a má výbornou odolnost proti graffiti. Jeho předností je rovněž vysoká úroveň lesku, perfektní finální



úprava a velmi jemný rozliv. Výrobek z produkce BASF Coatings je vhodný pouze pro profesionální použití a může obsahovat částice menší než 0,1 µm. Pro jeho aplikaci musí být podklad čistý, zbavený prachu, rzi, oleje a mastnoty.

Je vhodný pro velké plochy, takže je předurčen pro aplikování například na autobusy a pro opravy jejich karosérií. Je vhodný i pro nápisy a skříňové vozy.

Importérem lakovacích materiálů Glasurit pro český trh je společnost Toplac s.r.o.

eshop.toplac.cz



Dodáme Vám kompletní materiál do lakovny a karosárny.

JEDNODUŠE

Stačí kliknout a můžete lakovat.

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

DEZENT představil nové designy kol

Blížící se začátek podzimu pravidelně přináší akci společnosti ALCAR Elegance i v zimě a také nové designy litých kol DEZENT, které se nebojí jízdy v zimních podmínkách.

Nejprodávanejší značka litých kol v ČR a specialista na zimní litá kola DEZENT přichází na podzim se dvěma novými designy kol, každý ve dvou barevných podobách, které dodají automobilům decentní eleganci i v zimě. Bohatou nabídku značky rozšiřují novinky DEZENT KF a DEZENT KG.

Stylový design DEZENT KF vedle technické všestrannosti a univerzálnosti přesvědčuje svým atraktivním vzhledem, který harmonicky splyne s téměř každým vozem. K dispozici je v klasickém stříbrném provedení nebo v kombinaci černého laku a leštěné čelní plochy. Elegantní vyvážené uspořádání pěti dvojitých paprsků

a zapuštěná středová část dodávají kolu nadčasovou sportovní eleganci, která se perfektně hodí pro širokou škálu vozidel, od Audi A1 přes elektrická vozidla od MG až po mnoho modelů značky Volvo. Nabízí vysokou nosnost až 810 kg. K dispozici je pro vozy s 5-děrovým uchycením a v rozměrech od 16" do 19" nabízí široký výběr aplikací.

Díky široké škále schválení ECE v originálních rozměrech je DEZENT KF skutečným všestranným modelem, který se bez problémů přizpůsobí různým vozidlům a není potřeba u mnoha modelů řešit zápis do Technického průkazu. Ale to není vše, do těchto kol je možné použít také originální středové krytky a stej-

nou jednu originální sadu šroubů či matic. V současné době poptávka po kolech v originálním rozměru na trhu jasně dominuje a tato kola s odlitou značkou E v kroužku představují také tři čtvrtiny nabídky litých kol značek AEZ, DOTZ a DEZENT.

Pětiparsková novinka DEZENT KG s maximální nosností přes 900 kg na kolo je DEZENT KG dark ideální volbou i pro těžší modely automobilů. Klasický design dostává jemný, speciální nádech sportovnosti. Nabízí mnoha prémiovým vozům – těžkým sedanům i vozům SUV – ještě výraznější působivý vzhled. DEZENT KG je k dispozici ve velikostech od 17" do 19".

Schválení ECE je k dispozici například pro Audi A4 až A7, BMW řady 3 až 7, Jaguar F-Pace, Mercedes GLA až EQE, Škoda Enyaq a Kodiaq, Tesla Model 3 a Y nebo Volkswageny Tiguan a ID. Výhodou aplikací v originálním rozměru je také použití originálních krytek nábojů a sériových šroubů či matic.

DEZENT KG dark zazáří s leštěnou čelní plochou na mnoha vozech Audi či BMW. Celočerné provedení black s lesklým černým lakem zase dodá vozům další porci netradiční elegance a sportovnosti. DEZENT KG si mohou již pro letošní zimu motoristé pořídit buď ve variantě s lesklým černým lakem nebo v kombinaci černého laku a leštěné čelní plochy.

Během svého dlouholetého působení se kola značek AEZ, DOTZ



Luxusní pětiparsková novinka DEZENT KG



vybral osm designů vhodných pro zimní provoz a maximálně je cenově zatraktivnil.

V současné době se i u nás zvětšuje podíl elektromobilů a mezi vybranou osmičkou je tak i design DEZENT AO black vyvinutý speciálně pro tyto vozy. DEZENT AO black je charakteristický svým aero designem s aerodynamickým tvarem paprsků, který snižuje odpor vzduchu a prodlužuje dojezd. Vzhledem k vyšší hmotnosti elektromobilů má toto kolo také odpovídající vyšší nosnost.

Ještě předtím než si zákazník nová kola koupí, může se podívat, jak budou vypadat na jeho automobilu v 3D konfigurátoru kol na www.alcar.cz.

a DEZENT stala synonymem litých kol vhodných pro zimní provoz. ALCAR si zakládá na tom, že kola z jeho produkce bezpečně odolají i náročnějším zimním podmínkám, což zajišťuje třívrstvý ochranný lak

SRC, který odolá i posypové soli na zimních silnicích.

Pro motoristy, kteří chtějí s výběrem designu litých kol na zimu pomoci, má ALCAR už 25 let akci Elegance i v zimě, ve které opět

Foto:
Alcar

Stylový design kola DEZENT KF s pěti dvojitými paprsky



2024 2025
ELEGANCE I V ZIMĚ

Kvalitní litá kola pro zimní provoz za akční ceny

✓ Originální rozměry

✓ Typový list



AEZ Panama high gloss
19", 20", 21"



DOTZ Spa dark
17", 18", 19"



DEZENT AO black
19", 20"



DEZENT KF dark
16", 17", 18", 19"



DEZENT KF silver
16", 17", 18", 19"



DEZENT KG black
17", 18", 19"



DEZENT KG dark
17", 18", 19"



DEZENT TV black
16", 17", 18", 19", 20"



ZDARMA!
K sadě kol AEZ a DOTZ
(Sicuplus musí být
součástí objednávky)
Od 1.9. do 30. 11. 2024



3D Konfigurator kol
www.alcar.cz



ALCAR CHLADÍ CENY

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR



Tvrdý vosk – volba fajnšmekrů

V době keramických a nano povlaků určených k ochraně laku mají tvrdé vosky stále své místo v srdcích a garážích automobilových fandů.

U historických vozidel je vosk navíc tím jediným správným řešením.

Také odvětví autokosmetiky prochází dynamickým vývojem. Na trh přicházejí stále nové a lepší produkty, což v případě produktů určených k ochraně laku platí dvojnásob. Od detailerů, sealantů až po keramické povlaky. Mohlo by se mohlo zdát, že tvrdé vosky odvál čas. Tito „dinosauři“ ochrany laku nevy-mřeli a také u nich dochází k evoluci, i když ne tak překotně jako v případě keramik.

Srovnání všech aspektů tvrdých vosků a keramických povlaků by vydalo na několikastránkový elaborát. Držme se toho, co zajímá koncového spotřebitele: aplikace, výdrž a cena. Ačkoliv příprava laku na aplikaci ochrany v podobě vosku i keramiky je v zásadě totožná, samotná aplikace je v případě vosku snazší a může ji provádět méně zkušený uživatel. Výsledný efekt (lesk a hloubka lesku) pak může být k nerozeznání, pokud byly dodrženy správné postupy. Schopnost ošetřeného laku odpuzovat a odvádět vodu (tzv. water

beading) je také srovnatelný, alespoň na začátku.

Keramickým povlakům je nutno přiznat přednost ve dvou aspektech. Povlak na povrchu laku je tvrdší a tudíž schopen odolat většímu mechanickému poškození. Některé keramické povlaky mají dokonce schopnost samoopravy. Druhým aspektem je výdrž, i když ta vždy závisí na následné péči (způsobu a četnosti mytí, využívání podpůrných způsobů ochrany laku). Kvůli složitější aplikaci, vyžadující profesionální zázemí, vychází aplikace keramické ochrany laku draž. Tvrdý vosk tedy nevydrží tolik co keramika, ale kvůli nutnosti častější aplikace auto vypadá jako víc opečovávané, než auto na kterém je dlouholetý keramický povlak.

Mnoho uživatelů se mylně domnívá, že po aplikaci keramické ochrany laku mohou navštěvovat kartáčové mycí linky a o lak se nemusejí dále starat. Zde je nutné připomenout, že i lak ochráněný keramikou vyžaduje pravidelné a šetrné mytí, jednou za čas chemickou dekontaminací a zvyšování lesku v podobně tekutých detailerů.

Přestože zastánci a prodejci keramických povlaků budou argumentovat skvělými výsledky svých aplikací na historických vozidlech, já osobně se domnívám, že pro veterány není keramická ochrana laku vhodná a ani nutná. Leštění laku před aplikací vosku nemusí být tak intenzivní jako



v případě keramiky. Ba co víc, před každou aplikací vosku není nutné strojní leštění laku. U vyložené starých vozidel, kde už lak vykazuje jistou patinu, je potřeba zvolit mnohem citlivější přístup, tím spíš, pokud nerenovujeme, ale udržujeme historickou autenticitu vozidla. Protože historická vozidla nejsou provozována každý den, odpadá požadavek na co nejdelší výdrž ochrany laku. Není větší radost, než si svého udržovaného veterána navoskovat. Zda je to jednou či dvakrát za sezónu nehraje vůbec roli.

Text: **Tomáš Čanda**
Foto: **Tomáš Čanda**

VWFS spouští prodlouženou záruku Škoda Záruka Plus

Společnost Volkswagen Financial Services (VWFS) zařadila do svého rozsáhlého portfolia služeb prodlouženou záruku Škoda Záruka Plus. Zákazníci mají na výběr několik tarifů s odlišnými rozsahy pojistného krytí v závislosti na stáří vozu.

Škoda Záruka Plus od Volkswagen Financial Services je pojištění náhlých a nepředvídatelných mechanických či elektrických poruch součástí vozidla. Záruční pojištění Škoda Záruka Plus je možné uzavřít pro motorová vozidla značky Škoda s celkovou hmotností až 3,5 tuny a nájedem do 150 000 km, pro která v době uzavření smlouvy platí dvouletá záruka výrobce nebo prodloužená záruka výrobce. Škoda Záruka Plus pak začíná platit nejdříve od okamžiku, kdy skončí záruka výrobce.

Škoda Záruka Plus nabízí čtyři různé tarify, resp. úrovně pojistného krytí: krytí podle výrobce (Záruka Plus Jistota), krytí funkčnosti (Záruka Plus Komfort), krytí hlavních součástí (Záruka Plus Standard) a krytí základních součástí (Záruka Plus Základ). Škoda Záruka Plus se uzavírá na 12 měsíců s automatickou obnovou až do 108 měsíců stáří vozidla, přičemž rozsah krytí se při prodloužení smlouvy automaticky upravuje podle stáří vozidla.

Zákazník se tak nemusí při závadách pojištěných dílů svého vozu starat o náklady na opravu. Škoda Záruka Plus také garantuje, že veške-



ré opravy budou realizovány v autorizovaných servisech Škoda za použití náhradních dílů nejvyšší kvality.

„Naším zákazníkům nabízíme ve spolupráci se Škoda Auto nový atraktivní produkt, který ušetří starosti i výdaje. Zákazník tak má jistotu, že jej nepotkají nepředvídatelné výdaje za případné drahé opravy. Škoda Záruka Plus mu také dává garanci profesionálních oprav v autorizovaných servisech Škoda,“ říká Jana Hrušková, vedoucí úsek Produkt ve společnosti Volkswagen Financial Services.

Při stavu ujetých kilometrů do 200 000 km v době pojistné události jsou náklady na práci a materiál hrazeny ve 100% výši. U vozů s více než 200 000 km je horní hranice pojistného plnění omezena částkou 50 000 Kč

na jednu pojistnou událost. Záruka se vztahuje i na nezbytné opravy při cestách do zahraničí. Zákazník má na výběr tři volitelné úrovně spoluúčasti: 0 Kč, 2500 Kč nebo 5000 Kč.

Společnost Volkswagen Financial Services vystupuje u nového produktu Škoda Záruka Plus jako zprostředkovatel pojištění. Pojišťovnou je Volkswagen Versicherung AG, vlastněná koncernem VWFS AG. Zákazníci si mohou prodloužit záruku svého vozu produktem Škoda Záruka Plus jednoduše online na <https://zaruka-plus.vwfs.cz/>.

Foto: **Škoda Auto**

Nejmodernější prodejna Würth je v Ostravě-Kunčicích

Würth otvírá nejmodernější prodejnu ve střední Evropě v Ostravě-Kunčicích.

Společnost Würth, světový lídr v oblasti montážních materiálů a potřeb pro řemeslníky, po rozsáhlé modernizaci znovu otevřel pobočku v ostravské části Kunčice. Nová prodejna přináší nejen dvojnásobnou prodejní plochu, ale především revoluční design, který zde byl použitý poprvé na světě. V budoucnu by na něj měla přejít řada prodejen Würth. Nový design přináší řadu inovativních prvků, které zákazníkům zpříjemní nákup. K těm patří dotkový panel s informacemi o produktech, testovací zóna či možnost potisku oblečení. Díky tomu představuje dosud nejmodernější pobočku společnosti ve střední Evropě.

„Věříme, že nová prodejna zákazníky zaujme nejen moderním a zároveň příjemným designem, který kombinuje černou barvu regálů společně s dřevěnými prvky, ale i řadou



Společnost Würth realizovala rozsáhlou modernizaci pobočky v ostravské části Kunčice



Novinkou je také rozdělení zboží do přehledných zón dle zaměření

praktických novinek. Jednou z klíčových inovací je interaktivní dotkový panel, díky kterému si zákazníci mohou prohlížet e-shop a pohodlně si zjišťovat detailní informace o nabízených produktech. Za zmínku stojí také velmi žádaná možnost využití služby „Logo Print“, v rámci které si

zákazníci mohou nechat potisknout nabízené oblečení značky Würth či Modyf vlastním firemním logem,“ říká obchodní manažer prodejních center Würth Pavel Vraný.

„Jsme moc rádi, že se nám podařilo dokončit kompletní přestavbu v rekordním čase, a můžeme tak po necelém měsíci zákazníky přivítat zpět,“ dodává Pavel Vraný.

Novinkou je rozdělení zboží do přehledných zón dle zaměření, ve kterých se nachází jednotlivé regály s 3500 artikly. V prodejně je i testovací stanice produktů. Pro zpříjemnění nákupu jsou zákazníkům k dispozici také nealkoholické nápoje či káva zdarma.

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



Nový design kombinuje černou barvu regálů společně s dřevěnými prvky



Würth otvírá nejmodernější prodejnu ve střední Evropě v Ostravě-Kunčicích

Inzertní portál TipCars vstupuje do nové éry

Inzertní portál TipCars vstupuje do nové éry. Vedle ojetých vozů na portálu nově dostanou mnohem větší prostor nabídky prodejců nových a skladových aut či předních poskytovatelů operativních leasingů.

Motoristický portál TipCars výrazně rozšiřuje pole své působnosti. Zájemci o koupi vozu zde kromě ojetin, inzerovaných více než 1500 autobazary a soukromými prodejci, najdou výrazně rozšířené nabídky nových a skladových vozů přímo od tuzemských dealerů a importérů. Spolu s tím si na TipCars budou nově moci dopodrobna projít nabídky předních poskytovatelů leasingových služeb. „Na tuzemském trhu se pohybujeme už 25 let. Za tu dobu jsme se stali uznávaným expertem v oblasti nákupu a prodeje zejména ojetých vozů. Nyní však přišel čas na změnu a na významný krok kupředu,“ říká ředitel TipCars Marek Knieža.

„Nákup vozu chceme lidem co nejvíce usnadnit. Na novém TipCars tak najdete úplně vše pod jednou střechou. Ani zdaleka už neplatí, že na TipCars lidé najdou hlavně ojetiny. Stáváme se místem, kde se setkává úplně vše okolo aut – od nákupu, prodeje a zápůjček přes leasing a pojištění až po tipy a triky, jak vozidlo vybrat či jak se o něj správně starat. Zákazník, který si chce důkladně projít a nastudovat všechny své možnosti, nemusí portál TipCars vůbec opustit,“ dodal Knieža.

Do nové podoby portálu TipCars se výrazně propisuje důraz na regio-

nální nabídku vozů. Od základů přepracované uživatelské rozhraní lidem umožní vyhledávat nabízené vozy přímo ve svém nejbližším okolí. Nově také portál TipCars umožní detailní porovnání jednotlivých nabídek, které výrazně usnadní rozhodovací proces.

„Naší dlouhodobou ambicí je trh s novými i ojetými vozy kultivovat. V příštím roce proto spustíme program Certifikovaných partnerů TipCars, který zajistí vyšší standardy v oblasti vystavování a prezentace vozů, ale i v přístupu k zákazníkům ze strany prodejců. Pro všechny prodejce, kteří na sobě chtějí pracovat, zároveň spustíme TipCars akademii, ve které jim se zlepšováním služeb pomůžeme,“ vyjmenovává Marek Knieža.

Automobily v naprosté většině případů nakupují lidé, kteří často nemají

plný přehled o tom, jak trh funguje. Pro mnohé z nich je obtížné se vyznat v nabídkových cenách a správně rozklíčovat, kdy je nejlepší čas na nákup, a kdy naopak na prodej vozu. S tím by jim měl pomoci nový datový projekt s názvem TipCars Index.

„TipCars Index jsme postavili tak, aby byla data pro běžného člověka co nejsnadněji vstřebatelná a aby mu poskytl co nejlepší vhled do toho, jaký je aktuální stav trhu s ojetými vozy. Stačí k tomu pouhé jedno číslo. Podle jeho vývoje v čase snadno poznáte, jakým směrem se trh ubírá. Pokud Index stoupá, je větší předpoklad prodat auto rychleji nebo za víc peněz. Pokud Index klesá, je naopak větší šance koupit auto za výhodnější cenu,“ popisuje Marek Knieža.

TipCars Index se vypočítává na základě dat o deseti dlouhodobě nejvyhledávanějších modelech na trhu. Mezi ně patří vozy domácí značky Škoda (Kodiaq, Superb, Octavia a Fabia), Volkswagenu (Passat a Golf), BMW (řady 3 a 5), Mercedesu-Benz (třída E) a Fordu (Focus).

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů TipCars
Foto: Julia Sudogan



Birne představuje inovativní operativní leasing

Flexibilita s možností výhodného odkupu vozu po šesti měsících. Zákazníci mají možnost po šesti měsících využívání vozu zvolit jednu ze tří možností: pokračovat v leasingu, vůz výhodně odkoupit se slevou až 30 %, nebo vůz jednoduše vrátit.



Birne uvádí inovativní řešení, které kombinuje výhody operativního leasingu s možností výhodného odkupu vozu. Tento nový produkt umožňuje vyzkoušet si automobil na 6 měsíců a poté se rozhodnout, zda pokračovat v leasingu, vůz vrátit, nebo jej odkoupit se slevou až 30 %.

„U mnoha zákazníků jsme zaznamenali zájem o odkup vozidla

po krátkodobém leasingu, proto jsme vytvořili produkt, který vychází vstříc jejich potřebám a zároveň jim umožňuje významně ušetřit,“ říká Milan Pospíšil, technický podporovatel z Birne.

Operativní leasing tak není jen pouhý pronájem auta, ale může se stát nástrojem pro výhodný nákup automobilu. Tento produkt zároveň klientům přináší flexibilitu – napří-

klad možnost vyzkoušet několik vozů, než se rozhodnou pro ten pravý, který budou nakonec vlastnit.

„Klient se sám rozhodne, zdali auto vrátí, bude pokračovat ve stejném tarifu prostřednictvím operativního leasingu nebo vůz se slevou odkoupí. Je to produkt budoucnosti, který může Čechům přinést významné úspory,“ uvádí Pospíšil.

Vybírat si ten pravý vůz je možné na stránkách Birne. „Pokud klient své auto snů nenajde, stačí mu vyplnit jednoduchý formulář a následně se mu ozveme s nabídkami šitými na míru jeho požadavkům,“ dodává Pospíšil.

Úspory lze dosáhnout jak oproti nákupu auta na úvěr, tak i při platbě za hotovost. Například u Toyoty RAV4 2,0 Dual VVT-i 6M/T FWD činí úspora při nákupu na úvěr více než 110 000 Kč. Ještě vyšší úspora, ve výši 130 000 Kč, je u vozu Volkswagen Tiguan Life 2,0 TDI 110 kW 7DSG.

Při nákupu za hotovost je třeba zvážit i časovou hodnotu peněz. Peníze mohou být bezrizikově zhodnoceny na spořicí účtu s úrokovou sazbou 3,5 %, což v praxi znamená, že skutečný náklad na pořízení vozu je ještě vyšší. V obou případech je nákup prostřednictvím operativního leasingu opět levnější. U Toyoty se ušetří téměř 80 000 Kč a u Volkswagenu Tiguan téměř 100 000 Kč.

Foto:
Renault

Průměrná výše škody u luxusních aut dosahuje půl milionu

Zatajování havárií je nejčastějším a nejlukrativnějším podvodem při prodeji ojetin.

Nejvíce se ho přitom obávají lidé, kteří si plánují koupit luxusní vozidlo značek jako BMW, Mercedes-Benz či Audi. U nichž si kupující častěji prověřují jejich historii.

Není se čemu divit, částka, o kterou přeplatí vozidlo v případě zatajené havárie, se pohybuje v řádech statisíců korun. Vyplývá to z dat společnosti Cebia.

To, že si lidé častěji prověřují historii luxusních vozidel, je podle ředitele Cebia dáno jednak vyšší pořizovací cenou, ale také případnými vyššími náklady na opravu a údržbu. „Například pokud vezmeme v potaz počet prodávaných BMW a počet, které si u nás kupující prověřili, dojdeme zhruba ke 30 % těchto vozidel. Vozy BMW přitom patří k nejprověřovanějším autům vůbec, v těsném závěsu

se drží Audi a následuje Mercedes-Benz,“ říká Martin Pajer.

Průměrná výše škody v případě havárie dosahuje u prémiových vozů 480 000 Kč, tedy o 150 000 Kč víc než je průměr trhu. „Opravy luxusních aut jsou dražší i z toho důvodu, že se vozidla častěji opravují v autorizovaných servisech, což ovšem méně platí o vozidlech, která jsou do České republiky dovezena ze zahraničí,“ říká Martin Pajer.

Právě u dovezených aut hrozí větší riziko zatajeného poškození či havárie nebo stočeného tachometru. Aby se dalo na luxusním autu co nejvíce vydělat, je třeba koupit vrak v aukci



po pojistné události, stočit tachometr a ideálně ještě zatajit skutečný původ vozidla a vydávat tak například ojetinu z Balkánu za německé auto.

Havarované auto i po kvalitní opravě ztrácí na ceně. Rozdíl mezi kupní a reálnou cenou je velký zejména v případech, kdy vozidlo – zpravidla po totální škodě – nebylo kvalitně opraveno. „Poté mohou kupující přeplatit reálnou hodnotu auta o stovky tisíc korun a další náklady si vyžádá následná údržba,“ varuje Martin Pajer.

V první řadě je tedy důležité zvolit seriózního prodejce, ale i poté si raději vždy historii auta sám prověřit a sám se přesvědčit, zda vozidlo bylo či nebylo havarované, mělo stočený tachometr či jiný nešvar. „Stáčení tachometru je u luxusních aut stejně časté jako u ostatních aut na trhu. Nejvíce se jedná o auta, která byla dovezena ze zahraničí a před dovozem do České republiky se jim stočil tachometr,“ podotýká Martin Pajer. Přesto je kvalitních ojetých luxusních aut na trhu hodně.

„Koupit si kvalitní ojeté luxusní auto ze zahraničí je samozřejmě možné, ale je důležité se obrátit na seriózního prodejce. Na trhu se vyskytují tací, kteří se na dovoz luxusních aut prakticky zaměřují, neboť je to pro ně lukrativnější byznys a když prověříme jejich auta, je téměř každé po havárii nebo po stočení tachometru,“ varuje Martin Pajer ze společnosti Cebia.

Ilustrační foto:
presseportal

Stalo se...

VOLKSWAGEN UKÁZAL NOVÝ TRANSPORTER

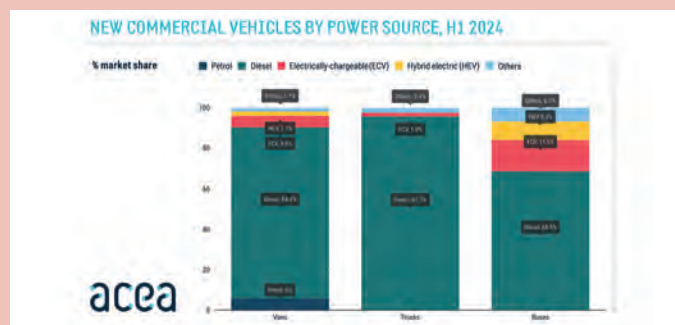
Sedmá generace Volkswagenu Transporter přichází ve třech variantách užitkových vozů – kombi, skříňová dodávka a valník – a také jako Caravelle s devíti sedadly pro přepravu osob. Kombi a panelová dodávka jsou k dispozici i s vysokou střešou a prodlouženým rozvorem. Transporter je poslední dodávka, která bude uvedena na trh v rámci dohody mezi Fordem a Volkswagenem z roku 2020. Nejnovější verze dodávek Transporter je založena na Fordu Transit Custom. Partneři plánují společně vyrobit 8 milionů užitkových vozů. Nabídka pohonů sahá od turbodieselů přes plug-in hybridy až po čistě elektrické verze. Všechny pohonné jednotky dodává Ford. Pokrývají rozsah výkonů od 81 kW (110 k) u základního turbodieselu až po 210 kW (286 k) u elektromotoru. Transportery bude pro Volkswagen Užitkové vozy vyrábět Ford v Turecku. Obě vozidla sdílejí stejnou karosárnu a lakovnu, přičemž Transporter má v závodě vlastní finální montážní linku. Zahájení předprodeje nových Transporterů a Caravell je v České republice plánováno na podzim letošního roku.



NAFTA POSILUJE VEDENÍ

Registrace nových užitkových vozidel v EU v 1. pololetí 2024 vzrostly o 15 %, u nákladních aut o 3 % a autobusů o 28,6 %. Nafta zůstala preferovanou volbou pro nová lehká užitková vozidla s růstem registrací o 16,2 % na podíl na trhu 84,3 %. Vozidla na benzin zaznamenala nárůst o 15,3 % na 6% podíl na trhu. Naopak elektrické dodávky zaznamenaly pokles o 3,7 % na tržní podíl 5,8 % oproti 6,9 % v loňském roce. Prodej hybridních dodávek vzrostl o 8,3 %, ale ty představují pouze 2,1 % trhu. Mezi nákladními automobily dominují vozy s motory na naftu, které představovaly 95,7 % nových registrací v EU, což bylo o 2,6 % víc než ve stejném období loňského roku. Nákladní vozidla s elektrickým pohonem vzrostla o 51,6 %, čímž se jejich podíl na trhu zvýšil na 1,9 % oproti 1,3 % v loňském roce. Tuto expanzi vedlo Německo s 53 % prodeje elektrických nákladních vozidel. Registrace no-

vých elektrobusů vzrostly o 45,4 %, přičemž jejich podíl na trhu vzrostl z 13,7 % na 15,5 %. Registrace autobusů na naftu vzrostly o 35,3 %, čímž se jejich podíl na trhu zvýšil z 65,1 % na 68,5 %.



ROPNÝ GIGANT VĚŘÍ V TRVALOU SÍLU BENZINU

Státem vlastněná ropná skupina Saudi Aramco, která loni vydělala 500 miliard dolarů na tržbách především z těžby, zpracování a prodeje ropy, investovala 740 milionů eur do společnosti Horse Powertrain, která se zabývá výrobou spalovacích motorů. Aramco získá 10% podíl v Horse Powertrain rovným dílem od Renault Group a Geely, které si ponechají 45% podíl. Výkonný viceprezident Saudi Aramco Jásir Mufti při podpisu smlouvy prohlásil: „Pro svět bude neuvěřitelně drahé úplně vymýtít spalovací motory nebo se bez spalovacích motorů obejít. Pokud se podíváte na cenovou dostupnost a spoustu dalších faktorů, pak si myslím, že spalovací motory budou existovat velmi, velmi dlouho.“ Generální ředitel společnosti Horse Matias Giannini k tomu dodal: „Věříme, že v letech 2035, 2040 a dokonce i po roce 2040 stále uvidíme značný počet vozidel se spalovacími motory. Určitě víc než polovina, a to až 60 %, populace bude stále v nějaké formě používat spalovací motor, a to samostatný nebo jako součást plně hybridního nebo plug-in hybridního pohonu.“



CSG DAROVALA HASIČŮM VOZIDLA TATRA

Skupina CSG, vlastněná českým podnikatelem Michalem Strnadem, darovala Hasičskému záchrannému sboru České republiky (HZS) 12 vozidel Tatra. Dar přichází v souvislosti s potřebou odklízet následky povodní, ale vozidla zůstanou v trvalém vlastnictví HZS, aby dlouhodobě posílila jeho schopnosti nejen v boji s následky živelných katastrof, ale i při plnění dalších úkolů. Automobilka Tatra Trucks, která je členem skupiny CSG, disponuje flotilou nově vyrobených vozidel, která byla připravena k expedici do její dealerské sítě. V souvislosti s tragickými povodněmi, které postihly zejména Moravskoslezský kraj, kde Tatra sídlí, se skupina CSG rozhodla poskytnout 12 vozidel v hodnotě 102,8 miliónu Kč HZS formou daru. Jedná se o devět sklápěček na podvozku Tatra Phoenix, z toho tři v provedení 8x8 a šest v provedení 6x6, a o tři jeřáby na podvozku Tatra Force. Společnost Tatra Trucks je připravena prostřednictvím svého mobilního servisního týmu zajistit okamžitou podporu uživatelům svých vozidel v rámci HZS kdekoli na území České republiky.



PŘEPRAVA GIGANTŮ

Mezinárodní logistická a přepravní společnost Gebrüder Weiss se zaměřuje na poskytování služeb na nejvyšší úrovni, které přizpůsobuje svým zákazníkům na míru. Často se tak setkává s úkoly, které vyžadují specifickou přípravu a řešení. Na nejnáročnější nadrozměrné a projektové přepravy se specializuje její tým Projects & Break Bulk. Ten se nedávno úspěšně vypořádal s úkolem přepravit dva gigantické odkorňovací bubny pro papírnu v výrobního závodu v Číně do České republiky. Odborníci z projektového týmu museli naplánovat transport dvou strojů o hmotnosti 140 tun a rozměrech 14 x 6,5 x 6,5 m až do cílové stanice ve Štětí. Na konci února byla v Šanghaji zahájena přeprava. Odtud byla záslužka odeslána do Hamburku, kde byla naložena na nákladní loď. Pozemní přeprava totiž nebyla kvůli

velikosti nákladu možná. Na Labi bylo nutné vypořádat se s kolísající hladinou vody. Vedle přepravy nadrozměrného nákladu společnost Gebrüder Weiss zajistila také veškeré jeřábové práce. Na místě byly využity tři jeřáby, jejichž celková nosnost byla 450 t, 250 t a 200 t.



NEJRYCHLEJŠÍ ŘEŠENÍ PRO PŘEPRAVY MEZI BRITÁNIÍ A EU

Nová celní služba Smart Border Connect logistické společnosti Dachser umožňuje u běžných zásilek přepravní časy srovnatelné s dobou před Brexitem. Dachser tak poskytuje britským vývozcům plynulejší přístup na trh Evropské unie. Inteligentní logistické řešení zjednodušuje a urychluje celní odbavení a tím i snižuje náklady na vývoz. Pro členské země EU je sběrná služba po Evropě samozřejmostí. Ovšem od vystoupení Velké Británie už to tak není. Pro řešení tohoto problému společnost Dachser UK vyvinula vlastní řešení Smart Border Connect využívající podmínky Incoterms DDP (Delivered Duty Paid – s dodáním clo placeno). Vzhledem k tomu, že podle DDP je za clo a DPH zodpovědný odesílatel, zákazník nemusí platit za přijetí zásilky. Zboží může být doručeno ve volném oběhu stejně jako vnitrostátní záslužka a začleněno do evropské sítě Dachser se spojeními do všech zemí EU bez prodloužení doby přepravy nebo administrativní zátěže.



Nový Renault Master už lze objednávat

Nový Renault Master získal titul Van of the Year 2025 – jako pátá dodávka společnosti Renault. Díky svému designu AeroVan a nové platformě se stává novým standardem na trhu a nejúčinnějším vozidlem ve své třídě. V prodeji je i s elektrickým pohonem E-Tech.

Renault si dlouhodobě udržuje vedoucí postavení mezi dodavateli lehkých užitkových vozů. Pomáhají mu v tom specializovaná prodejní centra Renault Pro+ a schopnost vyhovět přesně potřebám zákazníků také nabídkou nejrozumnějších speciálních přestaveb od prověřených smluvních partnerů – v ČR se dodává polovina vozů se speciální přestavbou. Aby si své postavení udržel, Renault během několika měsíců modernizoval kompletně všechny své modelové řady. Generační obměnu završuje příchod nové generace největší modelové řady Master.

Renault Master je od roku 2021 jedničkou v segmentu velkých dodávek. Od uvedení na trh v roce 1980 se vozů Renault Master ve třech generacích prodalo víc než tři miliony kusů, přičemž všechny byly vyrobeny ve východní Francii v závodě Batilly u Metz.

Čtvrtá generace vozů Renault Master se připravuje na posílení tohoto úspěchu. Jedná se o po všech stránkách zcela nový vůz. Od uvedení na trh je k dispozici v kompletní nabídce, která pokrývá všechny městské i příměstské potřeby. Je připraven ve více než 20 karosářských podobách s nákladovým prostorem o objemu 11 až 22 m³. Základní

verze je L2 dlouhá 5681 mm (rozvor náprav 3585 mm), L3 s délkou 6311 mm (rozvor náprav 4215 mm) bude k dispozici s pohonem předních i zadních kol, který bude dostupný později. Furgon má o 40 mm širší otvor u posuvných bočních dveří a o 100 mm delší ložné plochy – obojí je nejdelší v kategorii.

K dispozici je 20 přestavbových základů přímo z výrobních závodů. Katalog továrních sestav zkracuje dobu realizace a zjednodušuje logistiku přepravy.

Nový Master je nejúčinnějším vozidlem ve své kategorii mj. zásluhou konceptu AeroVan se součinitelem odporu vzduchu sníženým o 20 % mj. díky plochám usměrňujícím proud vzduchu kolem karoserie a většímu sklonu čelního skla. Také se významně zlepšila ovladatelnost – průměr zatáčení 12,7 m je o plných 1,5 m menší než dosud.

Vznětový motor 2,0 Blue dCi je k dispozici ve čtyřech variantách o výkonu 77 kW (105 k), 96 kW (130 k), 110 kW (150 k) a 125 kW (170 k). Všechny motory přinášejí výrazné snížení spotřeby paliva (v průměru o 1,5 l / 100 km) a tedy i emisí CO₂ (o 39 g/km). Všechny se dodávají se šestirychlostní přímo řazenou převodovkou. Na konci roku bude pro dva nejvýkonnější motory k dispozici i 9stupňová automatická převodovka ZF.



Master je k dispozici také v elektrické verzi E-Tech se dvěma variantami akumulátorů – s kapacitou 40 kWh pro městský provoz (bude dostupný později) a 87 kWh pro prodloužený dojezd 460 km. Nový Renault Master je navržen tak, aby v budoucnu mohl být také vybaven vodíkovým motorem a palivovými články.

Přístrojová deska je orientována k řidiči jako u kamionů ale volant pochází z produkce pro osobní vozidla. Centrální 10" displej je součástí standardní výbavy. Výběr sedadel zahrnuje odpružené a otočné varianty, samostatná sedadla a tři typy lavic. Celkové úložné prostory o objemu 135 l se zvětšily o 25 % a řadí tuto generaci na špičku na trhu. Nový Master se snadno promění v moderní mobilní kancelář se stolem otočeným směrem k řidiči pro větší pohodlí.

Zcela nový Renault Master je uživatelský vůz zrozený v digitálním světě. Poprvé je v lehkém užitkovém vozidle použit moderní systém OpenR Link s integrovanými funkcemi Google. Systém byl vyvinut ve spolupráci se společností Google, běží na operačním systému Android Automotive OS 12 a zahrnuje navigační funkce Google Maps s aplikací Waze a katalog víc než 50 aplikací Google Play i hlasově ovládaný Google Assistant. V Google Play se neustále rozšiřuje katalog aplikací, včetně několika, kte-

ré jsou užitečné zejména pro profesionály v práci.

Použití multimediálního systému OpenR Link s vestavěnými funkcemi Google otevírá možnost vytváření vlastních aplikací Converter Companion pro přestavěná vozidla. Při uvedení na trh jsou k dispozici tři aplikace: pro hasiče, přestavby pojízdných dílen a přestavby chladírenských vozidel. Pomocí těchto aplikací mohou řidiči kontrolovat jejich funkce přímo na 10" displeji systému OpenR Link.

Vzdálené připojení k vozidlu prostřednictvím aplikace My Renault je součástí standardní výbavy. Řidiči mohou systém propojit se svým účtem Google – podobně jako chytrý telefon – a získat optimální online zážitek. Díky dálkovým aktualizacím FOTA (firmware over the air dostupný

pro více než 20 řídících jednotek) lze upgradovat o nové funkce jako u chytrého telefonu, a to zdarma po dobu 5 let.

Master je jediné vozidlo ve své třídě, které se kompletně vyrábí ve Francii. Všechny verze se pro větší flexibilitu vyrábějí na stejné montážní lince v Batilly. Výroba motorů a převodovek se nachází rovněž ve Francii, a to v Cléon, stejně jako 84 % dodavatelů.

Ceny začínají na 793 000 Kč za verzi Advance L2H2 3,3 t s motorem Blue dCi 105. Verze s automatickou převodovkou by měly dorazit v posledním čtvrtletí roku 2024.

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



Návrat jedničky

Citroën uvedl na trh modernizovanou verzi modelu Berlingo s novým designem, vylepšeným komfortem a nejnovější generací infotainmentu. Především ale vrátil do prodeje osobní verze se spalovacími motory.

V roce 1996 Citroën modelem Berlingo vytvořil novou kategorii, když užitočný automobil nepostavil přidáním skříně k základu z osobního vozu, ale s nákladovým prostorem plně integrovaným do karoserie. Berlingo se setkalo s obrovským úspěchem a vozů prvních dvou generací se prodalo přes 1,7 milionu kusů. Třetí generace přišla s využitím platformy skupiny Stellantis EFP2, jenže v lednu 2022 šokovalo rozhodnutí vedení Stellantisu o ukončení prodeje osobních verzí se spalovacími motory. Pro českého dovozce Citroënu a jeho prodejce to znamenalo velkou ránu, protože Berlingo představovalo třetinu jejich prodeje, mezi osobními vozy dokonce téměř polovinu. Částečné řešení se našlo v přestavbě užitočného Berlinga N1 Profi na Kombi.

Nyní Citroën vrací na trh to, co zákazníci požadují. Zatímco v západní Evropě je osobní Berlingo



nadále dostupné pouze s elektrickým pohonem, pro vybrané trhy, včetně českého, se vrátily osobní verze se spalovacími motory. V nabídce jsou zážehový 1,2 PureTech i turbodiesel 1,5 BlueHDi.

Berlingo je k dispozici ve dvou délkách (440 cm nebo 475 cm). Ve druhé řadě nabízí tři samostatná, posuvná a sklopná sedadla vybavená Isofixem umožňující instalaci tří dětských sedaček. Kompletně přepracovaná přístrojová deska je vybavena novým, centrálně umístěným 10" dotykovým displejem.

Měli jsme možnost vyzkoušet vrcholnou verzi XTR s turbodieselem 1,5 BlueHDi o výkonu 96 kW při 3750/min doplněný systémem pro optimalizaci záběrových schopností Grip Control. A mohli jsme se přesvědčit, že Berlingo je nesmírně

praktické rodinné auto s přemírou odkládacích prostor. Je pohodlné i pro nakládání dětí, přičemž se do něj vejdou i tři dětské sedačky vedle sebe.

Ovládání kombinací mechanických tlačítek a dotykového displeje není zcela přehledné, ale po chvíli si na něj zvykáme. Motor je výtečný a úsporný. Jen při potřebě manévrování s krátkým popojížděním si moc nerozumí s automatickou převodovkou.

Akční cenová nabídka začíná na 550 000 Kč s motorem 1,2 PureTech resp. 595 000 Kč za základní turbodiesel. Berlingo se vyrábí ve španělském Vigu.

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



Volkswagen doladil T-Cross

Zatímco se v EU vše točí kolem elektromobilů, kupující nových aut mají jasno – nejprodávanějším modelem značky Volkswagen je malý crossover T-Cross. Ten nedávno prošel modernizací a v současné době představuje to, co zákazníci skutečně chtějí.

Volkswagen u T-Crossu po pěti letech prodeje decentně oživil vzhled svého bestselleru s novými LED světlomety, rozšířil základní výbavu, přidal nové technologické prvky a přepracoval interiér. Nově jsou k dispozici i světlomety IQ.Light – LED matrix.

Ústředním prvkem v interiéru je volně stojící displej infotainmentu – v našem případě s decentní velikostí 9,2". Všechny verze jsou nyní standardně vybaveny digitálními přístroji a klimatizací.

Zajímalo nás, v čem spočívá úspěšnost tohoto malého čtyřdveřového pětimístního SUV. Dostali jsme možnost vyzkoušet si T-Cross v té nejvyšší podobě R-Line. Ale bez ohledu na výbavu jsme se mohli přesvědčit, že navzdory kompaktním rozměrům je T-Cross prostorné a pohodlné auto.

Možná působím staromódně, ale T-Cross mne nadchnul především jednoduchým ovládáním – s mechanickými ovladači a logicky uspořá-



danými displeji, tedy vším, co dnes postrádáme ve větších a dražších koncernových vozech.

Zážehový čtyřválec 1,5 l turbo poskytuje potřebný výkon (110 kW/150 k) a točivý moment v souladu s decentní spotřebou – při troše snahy není problém jezdit pod 6,0l/100 km. Bohužel motor není dost dobře sladěný se sedmistupňovou automatickou převodovkou DSG, což se projevuje zejména při rozjezdu.

Zdání neklame – T-Cross je sice malý (délka 4131 mm při rozvoru náprav 2551 mm), ale poměrně široký (1772 mm), což je potřeba brát na vědomí při parkování. Objem zavazadlového prostoru je víc než solidní – 455 l, po sklopení zadních sedadel až 1281 l.

Volkswagen T-Cross tedy poskytuje nejen perfektní služby rodinného auta pokud se potřebujete někam dopravit,

ale také nabízí celkem osvěžující zážitky z jízdy. Zkrátka není divu, že právě tento model je dnes tím nejvyhledávanějším Volkswagenem, protože dělá čest jménu značky. Marketingově jej výrobce orientuje na mladé rodiny, ale ve skutečnosti jde o ideální auto pro starší páry – s vyšší stavbou pohodlnější než tradiční hatchback Polo.

T-Cross se nabízí s cenou od 449 900 Kč za akční verzi Limited 1,0 TSI. Námí zkoušená varianta 1,5 TSI R-Line představuje vrchol nabídky s cenou 759 900 Kč. T-Cross, jehož příbuzným se značkou Škoda je model Kamiq, se pro evropské trhy vyrábí ve španělské Pamploně.

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

Stalo se...

ELEKTROMOBILY Z ČÍNY NA VELETRHU AUTOMECHANIKA

Součástí veletrhu Automechanika se uskutečnila akce Electric Vehicle Expo, kde své elektromobily ukázaly čínské automobilky jako Avatr, BYD, Geely, Hongqi nebo GAC. „Chceme, aby elektromobily vyráběné čínskými výrobci automobilů, které jsou v současnosti do jisté míry neznámé, získaly v tomto odvětví důvěru,“ uvedl na tiskové konferenci při zahájení výstavy ředitel Automechaniky Olaf Musshoffy. Geely Auto Group představila nejnovější produkty tří značek: Zeekr, Lynk & Co a Geely Auto. Lynk & Co uvedla SUV 01 s průlomovou technologií plug-in hybridního pohonu EM-P E-Motive s dlouhým elektrickým dojezdem až 245 km. Značka Geely Auto se do Frankfurtu vrátila po 20 letech s elektrickým SUV EX5, které je nositelem pokročilých technologií, jako jsou deskový akumulátor LFP, integrované inteligentní elektromotory 11 v 1 a technologie CTB (cell to body).



DS SKLÁDÁ HOLD LEGENDĚ SM

Automobilka DS Automobiles pečuje o dědictví legendárních modelů Citroën. Její nejnovější designová studie, která je k vidění na akci Chantilly Arts & Elegance, je inspirovaná futuristickým Citroënem SM. Extravagantní exkluzivní dvoudveřový Grand Tourer Citroën SM se představil v roce 1970 jako nejnovatивnější francouzský automobil své doby. Bylo jich vyrobeno jen 13 000 kusů a dnes jde o sběrateli ceněný kultovní model. Studie SM Tribute si zachovává proporce SM s délkou 4940 cm metru (+30 mm) a výškou 1340 mm (+20 mm), je ale výrazně širší o 140 mm. SM Tribute jezdí na 22"

kolech s aerodynamickými kryty. Profil studie zachovává charakteristické linie SM, které harmonicky vedou proudění vzduchu z široké předě do užší zádě.



PRVNÍ ELEKTRICKÉ FUSO ECANTER V ČR MÁ DACHSER

Mezinárodní logistický provider Dachser Czech Republic rozšířil svoje lokální bezemisní doručování. Jako první v České republice má ve své síti elektrická rozvozná vozidla Fuso eCanter Next Generation. Vozidlo Fuso eCanter Next Generation má užitečné zatížení 8550 kg, poskytuje ložný prostor pro 14 palet a pro městskou logistiku dostatečný dojezd. Plně digitální přístrojová deska zobrazuje důležité informace k provozu vozidla. Fuso eCanter se může nabíjet na vysokorychlostních dobíjecích DC stanicích, ale také na AC stanicích s nabíjením střídavým proudem. Z Kladna zásobuje Fuso eCanter společně se stávajícím elektrovozidlem MAN centrum Prahy a je součástí lokálního bezemisního konceptu Dachser Emission-Free Delivery. Koncept funguje od roku 2020 a využívá pražské mikrodepo v Těšnově, odkud jsou vybrané zásilky distribuovány na nákladních elektrokolech. V Hradci Králové přebírá Fuso eCanter roli cyklokurýrů, kteří zásobovali městské centrum přímo z Dachser pobočky.



NĚMECKO MYSLÍ NA ZÁKAZ PRODEJE BENZINU A NAFTY

Sdružení německého automobilového průmyslu VDA je pro úplné vyřazení benzínu a nafty z prodeje. „V zájmu ochrany klimatu by se od roku 2045 již neměly u německých čerpacích stanic prodávat fosilní paliva,“ uvádí ve svém dokumentu. „Přechod na elektromobilitu pomůže ušetřit značné množství emisí skleníkových plynů poškozujících klima. To však samo o sobě nestačí. I když bude splněn cíl spolkové vlády 15 milionů elektromobilů do roku 2030, bude na německých silnicích stále v provozu minimálně 40 milionů osobních a nákladních aut se spalovacími motory,“ uvedla prezidentka VDA Hildegard Müllerová. Pokud se nebudou vyrábět dostatečné alternativy, budou se muset nadále používat paliva na bázi ropy. Ta by z dlouhodobého hlediska měla být nahrazena pokročilými alternativami založenými na odpadech, z metod šetřících zdroje, jako je pěstování řas, nebo syntetickými produkty (tzv. e-palivo). Tyto náhražky jsou ale podstatně dražší. Proto je podle VDA nezbytná vládní podpora, například prostřednictvím energetických daní, aby se náhražky benzínu vyplatilo vyrábět průmyslově.



ČEZ SPUSTIL NEJVĚTŠÍ ULTRARYCHLÝ DOBÍJECÍ HUB

Šest vysoce výkonných 320 kW stanic a po čtyřech stojanech o výkonech 180 kW a 160 kW nabízí při cestě z Brna do Prahy odpočívka Mikulášov na 96. km dálnice D1. Aktuálně se jedná o největší veřejný dobíjecí hub ultrarychlých stanic v České republice. Nabízí 15 stojanů, z toho 14 ultrarychlých dobíjecích stanic, kde může rychle dobít 28 elektromobilů najednou. Síť stanic ČEZ je nejvýkonnějším a nejrozšířenějším systémem pro dobíjení elektroaut v ČR – řidiči už jich mohou využívat 775. ČEZ v tuto chvíli provozuje 10 lokalit se třemi a více ultrafasty. Další frekventovaná místa jsou vybavena dvojicí těchto stojanů. Do konce roku chtějí energetici spustit

provoz dalších 20 ultrarychlých stanic. Počet ultrarychlých stojanů v síti ČEZ vyšplhal na 83, do konce roku to bude více než 100 stanic.



UBER SPOLUPRACUJE S BYD

Společnost Uber a čínský výrobce elektrifikovaných vozidel BYD oznámili globální partnerství. Uber bude využívat 100 000 nových elektromobilů od BYD. Spolupráce bude zpočátku zahájena v Evropě a Latinské Americe. Po Evropě a Latinské Americe se partnerství rozšíří na trhy na Středním východě, v Kanadě, Austrálii a na Novém Zélandu. Jádrem spolupráce jsou speciální podmínky pro řidiče Uberu – každý, kdo pro zprostředkovatele dopravy pracuje jako řidič, získá přístup k dostupným cenám a možnostem financování při nákupu nebo pronájmu vozů BYD. V budoucnu chtějí společnosti spolupracovat také na vývoji vozidel BYD, která budou vybavena pro automatizovanou jízdu v rámci platformy Uber.



PRVNÍ VODÍKOVÉ TOYOTY HILUX SE UŽ TESTUJÍ

Britské zastoupení automobilky Toyota ve svém závodu v anglickém hrabství Derbyshire už vyrobilo 10 prototypů modelu Hilux poháněných palivovými články. Pět prototypů absolvuje provozní zkoušky na bezpečnost, jízdní schopnosti, funkčnost a odolnost včetně shromažďování údajů z testovacích jízd za reálných provozních podmínek. Projekt tak postoupil do konečné fáze. Pět dalších vozidel bylo nasazeno do provozu se zapojením zákazníků během olympijských a paralympijských her v Paříži 2024. Palivové články nové generace nabídnou delší životní cyklus, delší reálný dojezd vozidel a výrazně nižší náklady. První prototyp byl předveden v září 2023 ve spolupráci s členy konsorcia za finanční podpory britské vlády. Podle Toyoty bude Evropa do roku 2030 jedním z největších trhů s vodíkovými palivovými články včetně různých aplikací v oblasti mobility a výroby elektrické energie.



KIA UKAZUJE PLÁNY PRO LEHKÁ UŽITKOVÁ VOZIDLA

Na veletrhu IAA Transportation v Hannoveru Kia poprvé v Evropě představila svůj nekonvenční koncept užitkových vozidel PBV (Purpose-built Vehicle). Ten zahrnuje řadu účelových elektrických vozidel na společné platformě. Kia nově definuje zkratku PBV jako „Platform Beyond Vehicle“ (Platforma přesahující vozidlo). Společně s partnery v oblastech, jako je správa vozového parku a přestavby vozidel, si Kia klade za cíl otevřít zákazníkům nové příležitosti v jejich příslušných obchodních oblastech prostřednictvím svých PBV. Kia PBV jsou vysoce přizpůsobivá vozidla, která budou k dispozici v několika variantách s různým uspořádáním sedadel, rozmanitými rozměry a s přestavbami. Pro budování důvěry se na všechna vozidla PBV vztahuje sedmiletá záruka

nebo na 150 000 km. Kia na IAA představila čtyři studie PV5 Concept, PV5 People Mover Concept, PV5 High Roof Concept a PV7 Concept. Představení prvního sériového vozu je plánováno na léto 2025.



ELEKTRICKÝ VALNÍK EVUM MOTORS PRO TEMELÍN

Po sto letech společnost ČEZ zařadila do svého vozového parku malý užitkový elektromobil. V Jaderné elektrárně Temelín slouží elektrický valník od Evum Motors k přepravě menších zařízení a materiálu. Kabina pro dva lidi a nosnost je až 1000 kg. Na jedno dobíjení ujede 100 km. Energetici ho mají v plánu provozovat především v areálu elektrárny, ale má i veškerá potřebná povolení pro pohyb na sinicích. Mimo areál s jeho pomocí budou přesouvat především materiál mezi čerpací stanici Hněvkovice a Jadernou elektrárnou Temelín. Evum Motors je výsledkem výzkumného projektu Technické univerzity v Mnichově. Sériová výroba elektricky poháněného malého užitkového vozidla Evum probíhá od konce roku 2020. Už v roce 1923 sloužil elektromobil k dopravě materiálu při výstavbě vodní elektrárny v pojizerském Spálově, která v rámci Skupiny ČEZ stále vyrábí elektřinu.



ELEKTROMOBILY PEUGEOT PRO DPP

Peugeot uspěl ve veřejné zakázce na dodání 11 elektrických a plug-in hybridních vozů Dopravnímu podniku Hlavního města Prahy (DPP). Projekt zahrnuje dodání tří elektromobilů Peugeot e-2008, čtyř plug-in hybridních vozů Peugeot 308 SW a čtyř elektrických dodávek e-Expert Combis. Tato vozidla představují klíčový krok směrem k modernizaci a ekologizaci vozového parku města Prahy. Realizaci zakázky zajišťuje pražský koncesionář značky Peugeot, firma Federal Cars. Značka Peugeot se v rámci České republiky aktivně účastní výběrových řízení na dodání elektrických a plug-in hybridních vozidel. Mezi nedávné úspěchy patří například i získání fleetové zakázky na dodání 29 elektrických vozů Peugeot e-2008 Zlínskému kraji prostřednictvím koncesionáře Unicars.



ELEKTRICKÁ NÁKLADNÍ VOZIDLA VOLVO SPOLEČNOSTI DSV

Společnost Volvo Trucks a globální logistická společnost DSV podepsaly dohodu o dodávce 300 elektrických těžkých nákladních vozidel. Jedná se o jednu z největších komerčních objednávek vozidel Volvo s elektrickým pohonem. Díky této objednávce bude mít společnost DSV jednu z největších firemních flotil těžkých elektrických nákladních vozidel v Evropě. Společnost DSV každý den přepravuje zboží po celém světě pomocí 20 000 nákladních vozidel. Do roku 2030 společnost DSV plánuje nasadit do svého vozového parku 2000 elektrických nákladních vozidel. Nová nákladní vozidla společnosti DSV budou zahrnovat nový model Volvo FH Aero Electric, který má vylepšenou aerodynamiku. Součástí dohody je také 500 nákladních vozidel Volvo s vysoce úspornými motory na naftu a plyn. Dodávka vozidel je plá-

nována na období 2024 až 2026. Od roku 2019 dodala společnost Volvo Trucks více než 3800 elektricky poháněných nákladních vozidel zákazníkům ve 46 zemích světa.



E.ON A MAN VYBUDUJÍ SÍŤ DOBÍJECÍCH STANIC PRO NÁKLADNÍ VOZIDLA

Společnosti E.ON a MAN společně vybudují v Evropě veřejnou síť dobíjecích stanic pro elektrická nákladní vozidla. Síť bude zahrnovat 400 dobíjecích stanic na 170 místech po celé Evropě. Energetická společnost a výrobce nákladních vozidel investují do nové veřejné sítě nabíjecích stanic, které budou vybudovány na místech stávající servisní sítě MAN, ale budou schopny nabíjet i vozidla ostatních výrobců. Dohoda zahrnuje vybudování veřejné sítě v Německu, Rakousku, Velké Británii, Dánsku, Itálii, Polsku, České republice a Maďarsku. V České republice v rámci první fáze projektu E.ON a MAN analyzují čtyři lokality, kde by tyto stanice mohly být uvedeny do provozu. Lokality budou vybudovány modulárním způsobem. V prvním kroku bude každé místo vybaveno několika nabíjecími stanicemi o výkonu až 400 kW. TPozději budou lokality modernizovány novým megawattovým nabíjecím systémem MCS. Prvních 80 míst nové sítě dobíjecích stanic vznikne do konce roku 2025.





S elektromobily až na doraz – EcoBest Challenge 2024

Reálné testy elektromobilů EcoBest Challenge 2024 přinesly překvapení i nové premianty v oblasti elektrické mobility. Obecně se zrychluje dobíjení a prodlužuje dojezd, ale stále nepřichází nezbytné zlepšení v efektivitě využití elektrické energie – energetická účinnost zůstává stále špatná.

Nezávislá mezinárodní organizace AutoBest uskutečnila nové vydání testu EcoBest Challenge se 13 novými elektromobily od 13 různých výrobců. EcoBest Challenge 2024 je nezávislý test běžných elektromobilů v reálných dopravních podmínkách s transparentní metodikou vycházející z praktických potřeb a chování většiny evropských motoristů při jejich každodenním dojíždění. Použitá metodika měření, vyvinutá organizací AutoBest, byla certifikována nezávislou organizací Bureau Veritas.

EcoBest Challenge není srovnávací test ani test rekordního dojezdu nebo naopak test maximální výkon-

nosti, který má ověřit, jak agilní jsou elektromobily. EcoBest Challenge uvádí výsledky měření a hodnocení založené na našich vlastních patentovaných indexech a měřeních.

Organizace EcoBest Challenge

Test se odehrál ve Vairanu nedaleko Milána, kde sídlí zkušební základna magazínu Quattroruote. Jízdy začaly a skončily v areálu Vairano ASC, kde se také vozy dobíjely.

Testovaná vozidla ujela sérii tří okruhů s různou délkou zahrnující dálnice (55 %), konvenční silnice (25 %) a městské prostředí (20 %). Řídili je

motorističtí novináři z organizace AutoBest. Řidiči měnili auta každých 30 km, aby výsledky neovlivnil individuální styl jízdy. Vozy jely v koloně za vedoucím vozem stanovujícím průměrnou rychlost a po celou dobu respektovala rychlostní limity. Po dosažení indikace 0 % akumulátoru nebo dojezdu 0 km na sdruženém



Doba AC nabití z 0 na 100 % u nabíječky 22 kW

BRAND	MODEL	VERSION	POWER			BATTERY		WLTP RANGE		WLTP CONSUMPTION		CHARGING POWER		PRICE in EURO	
			(kW)	GROSS (kWh)	NET (kWh)	Min (km)	Max (km)	Min (kWh/100 km)	Max (kWh/100 km)	AC (kW)	DC (kW)	no tax	in Italy		
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	S Line Edition	210	82	77	476	559	15,7/16,2	18,5/16,2	11	135	53,934	65,800		
BMW	i5 Touring	eDrive40	250	83.9	81.2	483	560	16.5	19.2	22	205	63,934	78,000		
BYD	Dolphin	Design	150	64	60.4	427	427	15.9	15.9	11	88	29,336	35,790		
Fiat	600e	La Prima	115	54	51	406	406	15.2	15.2	11	100	33,566	40,950		
Honda	e:Ny1	Advance	150	68.8	61.9	412	412	18.2	18.2	11	78	47,295	57,700		
Hyundai	Kona	Exclusive (with Eco Pack)	150	68.5	64.8	510	510	14.7	14.7	11	102	33,852	41,300		
Kia	EV9	AWD GT-Line Launch	283	99.8	96	505	505	22.8	22.8	11	210	66,926	81,650		
Lancia	Ypsilon	Edizione Limitata Cassina	115	51	48	396	396	14.5	14.5	11	100	32,377	39,500		
Mini	Cooper SE	Favoured	160	54.2	49.2	388	388	14.1	14.7	11	95	29,754	36,300		
Opel	Corsa	GS	115	51	48.1	395	402	14.6	14.6	11	100	31,680	38,650		
Tesla	Model Y	Long Range RWD	255	82	79	600	600	15.5	15.5	11	250	40,156	48,990		
Volkswage	ID.7	Pro	210	82	77	617	617	14.1	14.1	11	175	49,836	60,800		
Volvo	EX30	Single Motor ER Ultra	200	69	64	476	476	17.0	17.0	22	153	41,115	50,160		

Bold: data not officially provided

Parametry testovaných vozů

BRAND	MODEL	ECO C 1	Real range		WLTP
		(%)	km	km	km
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	98.95	471.00	476.00	
BMW	i5 Touring	87.99	425.00	483.00	
Kia	EV9	85.94	434.00	505.00	
Opel	Corsa	83.29	329.00	395.00	
Volvo	EX30	83.19	396.00	476.00	
Hyundai	Kona	83.14	424.00	510.00	
Mini	Cooper SE	82.47	320.00	388.00	
Lancia	Ypsilon	79.80	316.00	396.00	
BYD	Dolphin	79.16	338.00	427.00	
Honda	e:Ny1	79.13	326.00	412.00	
Volkswagen	ID.7	77.15	476.00	617.00	
Fiat	600e	77.09	313.00	406.00	
Tesla	Model Y	73.00	438.00	600.00	

Index EcoC 1 – poměr skutečného dojezdu a údaje podle WLTP

BRAND	MODEL	ECO C 2	Real range		Battery Net
		(km/kWh)	km	kWh	kWh
Opel	Corsa	6.84	329.00	48.10	
Lancia	Ypsilon	6.58	316.00	48.00	
Hyundai	Kona	6.54	424.00	64.80	
Mini	Cooper SE	6.50	320.00	49.20	
Volvo	EX30	6.19	396.00	64.00	
Volkswagen	ID.7	6.18	476.00	77.00	
Fiat	600e	6.14	313.00	51.00	
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	6.12	471.00	77.00	
BYD	Dolphin	5.60	338.00	60.40	
Tesla	Model Y	5.54	438.00	79.00	
Honda	e:Ny1	5.27	326.00	61.90	
BMW	i5 Touring	5.23	425.00	81.20	
Kia	EV9	4.52	434.00	96.00	

přístroji pokračovala v jízdě v areálu Vairano ASC až do úplného zastavení.

Do testu byly vybrány nové elektromobily s homologovaným dojezdem podle WLTP delším než 350 km a se základní cenou do 65 000 eur bez daně a pobídek. Porotci AutoBest testovali vozy Audi Q4 Sportback 45 e-tron, BMW i5 Touring, BYD Dolphin, Fiat 600e, Honda e: Ny1, Hyundai Kona, Kia EV9, Lancia Ypsilon, Mini Cooper SE, Opel Corsa, Tesla Model Y, Volkswagen ID.7 a Volvo EX30.

Všechny testované elektromobily byly běžné sériové modely. Jely s jednou osobou na palubě, s aktivním klimatizačním systémem a zařízením infotainmentu a s tlakem pneumatik doporučeným značkou. Všechny vozy jezdily v režimu Normal a využívaly režim rekuperačního brzdění v městském prostředí, pokud byl k dispozici.

Shrnutí výsledků

Letošní testy ukázaly velká zlepšení ve srovnání s minulými roky v rychlém nabíjení stejnosměrným proudem, ale žádná zlepšení v klíčové oblasti energetické účinnosti, která by se přitom měla naléhavě stát hlavním cílem výrobců elektrických vozidel. I když obecně elektrická

BRAND	MODEL	(km)
Volvo	EX30	24.00
BMW	i5 Touring	22.00
Hyundai	Kona	21.00
Kia	EV9	19.00
Tesla	Model Y	17.00
Mini	Cooper SE	12.00
BYD	Dolphin	10.00
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	9.00
Volkswagen	ID.7	8.00
Opel	Corsa	3.00
Fiat	600e	2.00
Honda	e:Ny1	2.00
Lancia	Ypsilon	0.00

Index EcoC 2 – dojezd na 1 kWh kapacity

mobilita činí velký pokrok mnohem vyšším tempem, než se očekávalo, tento pokrok není homogenní, což ukazuje skutečnost, že v sedmi kategoriích testů a indexech EcoBest Challenge zvítězilo šest různých vozů od šesti různých značek – dvakrát Volvo a po jednom prvenství získaly Kia, Audi, Opel, Honda a Mini. Dalším překvapením je skutečnost, že ačkoli je Tesla lídrem a měřítkem elektrické mobility, její Model Y v roce 2024 nedominuje v žádné kategorii.

„Letos EcoBest Challenge opět dokazuje, že neexistuje jediné ideální auto, které by dokázalo zvítězit ve všech hodnoceních. Důležitý je zájem uživatelů elektromobilů dozvědět se, která z těchto klíčových měření jsou pro ně důležitější. To je důvod,

proč v letošním roce poprvé uvádíme pořadí podle našich indexů a výsledků měření,“ dodal Dan Vardie

Homologovaný dojezd je blíž skutečnosti (index EcoC 1)

V rámci EcoBest Challenge používá AutoBest patentované indexy. EcoC 1 představuje poměr mezi skutečným dojezdem a údajem podle WLTP. Žádný z testovaných modelů nepřekonal homologovanou hodnotu dojezdu uváděnou na základě měření v rámci cyklu WLTP. S vynikající hodnotou indexu EcoC 1 98,95 % je Audi Q4 Sportback 45 e-tron nejbliž skutečnému dojezdu a současně je jedním z nejlepších v historii EcoBest

BRAND	MODEL	(hh:mm)	DC Charging capability kW
Kia	EV9	0:07	210
Volkswagen	ID.7	0:08	175
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	0:09	135
BMW	i5 Touring	0:10	205
Volvo	EX30	0:11	153
Tesla	Model Y	0:12	250
Opel	Corsa	0:14	100
Fiat	600e	0:15	100
Hyundai	Kona	0:15	102
BYD	Dolphin	0:16	88
Mini	Cooper SE	0:16	95
Lancia	Ypsilon	0:17	100
Honda	e:Ny1	0:18	78

Dojezd do úplného zastavení po indikaci 0 km nebo 0 % v akumulátoru

Challenge. Ze zbývajících je šest mezi 80-90 % a zbývajících šest je mezi 73 % a 79,8 %. Všechny vozy dosáhly víc než 73 %.

Raději dobíjet dřív než je akumulátor na nule

EcoBest Challenge je od počátku průkopníkem prokazování, že akumulátor má využitelnou kapacitu i poté, co ukazatel na sdruženém přístroji ukáže dojezd 0 km nebo stav akumulátoru 0 %. Všechny vozy jely až do úplného vybití akumulátoru a konečně zastávky. Tentokrát 12 z 13 vozů prokázalo strategickou rezervu elektrické energie pro ujetí mezi 2 a 24 km. Volvo EX 30 je vítězem tohoto měře-

ní, ale daleko za rekordem 45 km naměřeným v loňském ročníku. Pouze Lancia Ypsilon se zastavila, jakmile indikátor akumulátoru na sdruženém přístroji ukázal 0 %.

I když je velmi užitečné vědět, jakou rezervu ještě máte ve zdánlivě prázdném akumulátoru, AutoBest naléhavě doporučuje nikdy se nedostat do situace, abyste tuto strategickou rezervu využili.

Stále je potřeba pracovat na zlepšení energetické účinnosti (Index EcoC 2)

Klíčový index AutoBest EcoC 2 ukazuje skutečnou energetickou účinnost elektrických vozidel. Uvádí kolik kilometrů skutečného dojezdu může konkrétní vůz poskytnout z 1 kWh kapacity akumulátoru. EcoC 2 je tedy nejdůležitějším vyjádřením energetické účinnosti elektromobilu. S indexem EcoC 2 6,84 km/kWh byl nejlepší Opel Corsa. Dalších sedm vozů letos vykazalo víc než 6 km/kWh, čtyři byly mezi 5 a 6 km/kWh a pouze jeden byl pod 5 km/kWh. Nejnižší hodnota EcoC 2 v testu byla pouze 4,52 km/kWh u vozu Kia EV9, což je v souladu s nejnižšími indexy EcoC 2 z předchozích let. Připomínáme, že rekord byl stanoven už v roce 2021 s pozoruhodnými 8,07 km/kWh u vozu Dacia Spring.

„Ve srovnání s předchozími testy jsme zjistili nižší průměrný index



EcoC 2 u všech letos testovaných vozů. Nejúčinnější vůz Opel Corsa dosáhl 6,84 km/kWh, což je nižší výsledek ve srovnání s loňským nejlepším vozem. Na základě tohoto vývoje zdůrazňujeme, že je třeba, aby se všichni výrobci elektromobilů i nadále zaměřovali na způsob využívání energie k pohonu auta. AutoBest byl první nezávislou organizací, která zdůraznila prvořadý význam energetické účinnosti u elektromobilů. Také jsme předpověděli, že dosažení 10 km/kWh by mělo být možné v příštích několika letech. Letošní výsledky EcoC 2 však ukazují, že průmysl v energetické účinnosti nijak nepokročil. Aby byla elektromobilita konkurenceschopná, měla by dramaticky vzrůst energetická účinnost, to je klíčový požadavek pro všechny výrobce elektromobilů po celém světě,“ řekl Dan Vardie.

Velké zlepšení rychlého nabíjení a ambivalentní výsledky pomalého procesu

S velkou přesností jsme měřili procesy pomalého AC i rychlého DC nabíjení pomocí stanic, které poskytly všem testovaným vozům maximální kapacitu pro dobítí 22 kW AC a 350 kW DC. Měřili jsme čas potřebný pro proces nabíjení. Střídavým proudem (AC) jsme akumulátory nabíjeli od 0 do 100 %, zatímco proces nabíjení stejnosměrným proudem (DC) byl ze 20 % ne 80 %, což je nejběžnější doporučený cyklus. Časy pro nabití na 100 km jsou průměrem celého procesu nabíjení, protože rychlost procesu není během rychlonabíjení DC lineární. AutoBest má k dispozici všechny grafy nabíjení, které jsou součástí dat na vyžádání.



Doba DC nabití z 20 na 80 % u HPC nabíječky 350 kW

BRAND	MODEL	(hh:mm)	AC Charging capability kW
Volvo	EX30	0:59	22
BMW	i5 Touring	1:02	22
Volkswagen	ID.7	1:36	11
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	1:39	11
Mini	Cooper SE	1:41	11
Hyundai	Kona	1:42	11
Opel	Corsa	1:49	11
BYD	Dolphin	1:50	11
Tesla	Model Y	1:50	11
Fiat	600e	1:53	11
Lancia	Ypsilon	1:53	11
Honda	e:Ny1	2:01	11
Kia	EV9	2:27	11



BRAND	MODEL	ECO C 3	Real energy charged	Battery Net
		(%)	kWh	kWh
Honda	e:Ny1	2.52	63.46	61.90
Volkswagen	ID.7	6.79	82.23	77.00
Tesla	Model Y	8.78	85.94	79.00
BYD	Dolphin	10.20	66.56	60.40
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	10.27	84.91	77.00
Mini	Cooper SE	11.73	54.97	49.20
Fiat	600e	12.41	57.33	51.00
BMW	i5 Touring	12.65	91.47	81.20
Kia	EV9	14.32	109.75	96.00
Lancia	Ypsilon	16.38	55.86	48.00
Volvo	EX30	16.77	74.73	64.00
Hyundai	Kona	17.48	76.13	64.80
Opel	Corsa	20.10	57.77	48.10

Index EcoC 3 – poměr mezi skutečně nabitou energií a oficiální kapacitou

Nejvýznamnějším výsledkem letošního testu je doba rychlého DC nabíjení pro prodloužení dojezdu o 100 km u všech 13 testovaných vozů mezi 7 a 18 minutami. Kia EV 9 se umístila na 1. místě se 7 minutami pro 100 km! Tento výkon ukazuje, jak moc výrobci elektromobilů pokročili v tomto pro uživatele elektromobilů významném parametru. Průměr je lepší než loňská měření a všem uživatelům elektromobilů jasně ukazuje, že čas na rychlé dobíjení se rapidně krátí. Loni jsme měli rekord 4 minuty pro Hyundai Ioniq 6, ale důležité je také vyzdvihnout fakt, že v loňském roce byla nejdelší doba pro rychlé nabití na 100 km 25 minut, jednoznačně delší než letos.

Méně působivé jsou schopnosti testovaných vozů při AC nabíjení pro dojezd 100 km, a to od 59 minut u nejlepšího Volva EX 30 až po 2 ho-

diny a 27 minut, přičemž je zajímavé, že poslední v žebříčku AC nabíjení je Kia EV 9, tedy nejlepší v rychlém DC nabíjení.

Skutečná efektivita procesu nabíjení (test EcoC 3)

Dalším zajímavým výsledkem testu EcoBest Challenge je energie potřebná k plnému nabití vozů se zcela vybitým akumulátorem. AutoBest používá index EcoC 3 – poměr mezi skutečnou energií nabitou do akumulátoru a oficiální čistou kapacitou, což je vyjádření účinnosti procesu nabíjení. Všechna vozidla vyžadovala víc energie, než je kapacita akumulátoru, a to mezi 2,5 % a 20,1 %. Nejlepší v tomto kritériu je Honda e:Ny1, která si zachovává maximum energie přijaté z nabíječky.

Dodatečná spotřeba při dobíjení má několik příčin. Při transformaci střídavého proudu (ze sítě) na stejnosměrný (do akumulátoru) dochází k určité ztrátě energie. Část energie napájí systémy auta používané k nabíjení, hlavně měnič, ale také software, zásuvku a vše, co s procesem souvisí. Energie se během procesu spotřebovává i na chlazení akumulátoru (tato energie se zvyšuje při rychlém nabíjení, zejména v horkých klimatických podmínkách). Stav akumulátoru a typ nabíječky může také způsobit určité ztráty.

Skutečná energetická účinnost v poměru s účinností nabíjení (index EcoC 4)

V rámci neustálého zlepšování a hledání ještě lepší perspektivy o reálných parametrech AutoBest loni přidal index EcoC 4, klíčový parametr pro hodnocení skutečné účinnosti elektromobilů. Měří, kolik kilometrů auto ujede na 1 kWh, přičemž nebere v úvahu čistou kapacitu akumulátoru, ale celkové množství energie dodávané nabíječkou k jejímu naplnění. Nejlepší index EcoC 4 dosahuje Mini Cooper SE s hodnotou 5,82 km na skutečně nabitou 1 kWh. Kvůli vyšším ztrátám energie při nabíjení vychází jednička v EcoC 2 Opel Corsa v žebříčku EcoC 4 jako třetí.

BRAND	MODEL	ECO C 4	Real range	Real energy charged
		(km/kWh)	km	kWh
Mini	Cooper SE	5.82	320.00	54.97
Volkswagen	ID.7	5.79	476.00	82.23
Opel	Corsa	5.69	329.00	57.77
Lancia	Ypsilon	5.66	316.00	55.86
Hyundai	Kona	5.57	424.00	76.13
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	5.55	471.00	84.91
Fiat	600e	5.46	313.00	57.33
Volvo	EX30	5.30	396.00	74.73
Honda	e:Ny1	5.14	326.00	63.46
Tesla	Model Y	5.10	438.00	85.94
BYD	Dolphin	5.08	338.00	66.56
BMW	i5 Touring	4.65	425.00	91.47
Kia	EV9	3.95	434.00	109.75

Index EcoC 4 – dojezd na 1 kWh skutečně nabité energie



Závěrečné shrnutí

Cílem testu EcoBest Challenge není určit pořadí 13 vozů, ale nabídnout důvěryhodné informace, které pomohou k výběru realističtější varianty pro evropského spotřebitele. AutoBest je přesvědčen, že všechny výsledky jsou mnohem blíže realitě než údaje homologované podle WLTP.

„Testy uskutečněné v rámci EcoBest Challenge 2024 opět jasně ukazují, že budoucnost elektromobilů nespočívá ve stále větších akumulátorech, ale ve zlepšování energetické účinnosti, což znamená v prodloužení vzdálenosti, kterou lze ujet na každou jednu kWh. Na druhou stranu je klíčové poskytování rychlejšího dobíjení a kratších nabíjecích dob. I když jsme viděli velký pokrok v dobách nabíjení, byli jsme zklamáni spíše stagnující energetickou účinností,“ řekl Dan Vardie, zakladatel a předseda organizace AutoBest a tvůrce testu EcoBest Challenge.

Spolehlivé výsledky díky certifikované metodologii a technickým partnerům

EcoBest Challenge v roce 2024 již podruhé proběhl s certifikací Bureau Veritas jako globální uznání komplexní metodiky používané při testování elektrických vozidel v podmínkách reálného provozu a hodnocení jejich skutečných parametrů nezaújatým způsobem.



Již třetím rokem EcoBest Challenge využívá aplikaci speciálně navrženou k měření klíčových dat prostřednictvím přímého připojení k mobilnímu terminálu Xiaomi v autě. Díky tomu AutoBest získává širokou škálu datových grafů z testovacích relací a procesu nabíjení AC i DC. Zaznamenáváme také teploty akumulátoru během různých fází testu a nabíjení. Tyto údaje jsou na vyžádání k dispozici.

AutoBest se mohl spolehnout na logistickou a technickou podporu italského magazínu Quattroruote, podporu Xiaomi pro mobilní zařízení a společnost e-gap poskytla mobilní nabíjení elektromobilů jakmile se na konci jejich testu vybil akumulátor.

K získání přesných údajů v testu EcoBest Challenge 2024 použila organizace AutoBest v úzké spolupráci s Quattroruote a jeho Centro Prove aplikaci pro měření dat vozů Power check Control (PKC) vyvinutou italskou společností Power Cruise Control. Protože je PKC připojena v reálném čase k vozidlu prostřednictvím hardwarového klíče Bluetooth Onboard Diagnostic II (OBDII), má PKC přístup k mnoha parametrům o aktuálním stavu akumulátoru: SoC (State of Charge), SoH (State of Health), teplotě, rychlosti vozu, výkonu použitému nebo regenerovanému automobilem, výkonu během nabíjecí fáze a dalším relevantním faktorům.

Již 4. rok proběhl EcoBest Challenge ve spolupráci s vietnamským výrobcem elektromobilů VinFast, jenž je součástí VinGroup, největšího průmyslového konglomerátu ve Vietnamu. Do EcoBest není zapojen žádný model od společnosti VinFast. „Přestože VinFast nemá v testu žádná auta, jeho zapojení do akce je součástí jeho závazku k elektromobilitě, což dává evropskému spotřebiteli šanci, aby z tohoto procesu těžil,“ dodal Dan Vardie.

Text: V. Rybecký (AutoBest)
Foto: AutoBest

Efektivní řešení Bosch pro nákladní dopravu

Bosch na veletrhu IAA Transportation 2024 představil své inovace pro nákladní dopravu dneška i zítřka.

Nákladní doprava je pilířem světové ekonomiky a užitková vozidla v ní mají zásadní roli. Procházejí přitom stejně zásadní transformací jako osobní automobily, tedy přechodem z hardwarově na softwarově definovaná vozidla. Bosch na tuto změnu reaguje hardwarovými a softwarovými produkty, řešeními na míru a inteligentními službami.

Efektivní pohon, spolehlivost na silnici

Společnost Bosch dodává systémy hnacího ústrojí na míru pro udržitelnou nákladní dopravu.

Elektrický pohon: Společnost Bosch vyrábí úsporná řešení pro elektrifikaci užitkových i nákladních vozidel. E-nápravu Bosch lze snadno integrovat do užitkových vozů do 7,5 tuny. Jednou z jejích výhod je, že

provozovatelé vozových parků budou moci i v budoucnu obsluhovat zásobovací trasy v oblastech s omezeným přístupem, jako jsou městské nízkemisní zóny.

Elektromotor a měnič Bosch se už používají v těžkých nákladních vozech s čistě elektrickým pohonem. Provozní napětí 800 V a čipy z karbidu křemíku umožňují delší dojezd a kratší nabíjecí cykly pro efektivní přepravu zboží i na dlouhé vzdálenosti.

Palivové články: Užitková vozidla mohou být provozována klimaticky neutrálním způsobem také pomocí systému palivových článků. Tato technologie je vhodná zejména pro delší jízdy a maximální zatížení. Je proto užitečným doplňkem pro ná-

Plně elektrický posilovač řízení ServoE



Elektrohydraulický systém řízení Servotwin



kladní vozidla s akumulátory. Bosch již ve velkém vyrábí 200 kW systém palivových článků a pracuje na palivovém modulu Compact 300 se zvýšeným výkonem 300 kW. Kromě kompletního řešení Bosch nabízí i jednotlivé systémové komponenty, dílčí moduly a díly pro systémy skladování vodíku.

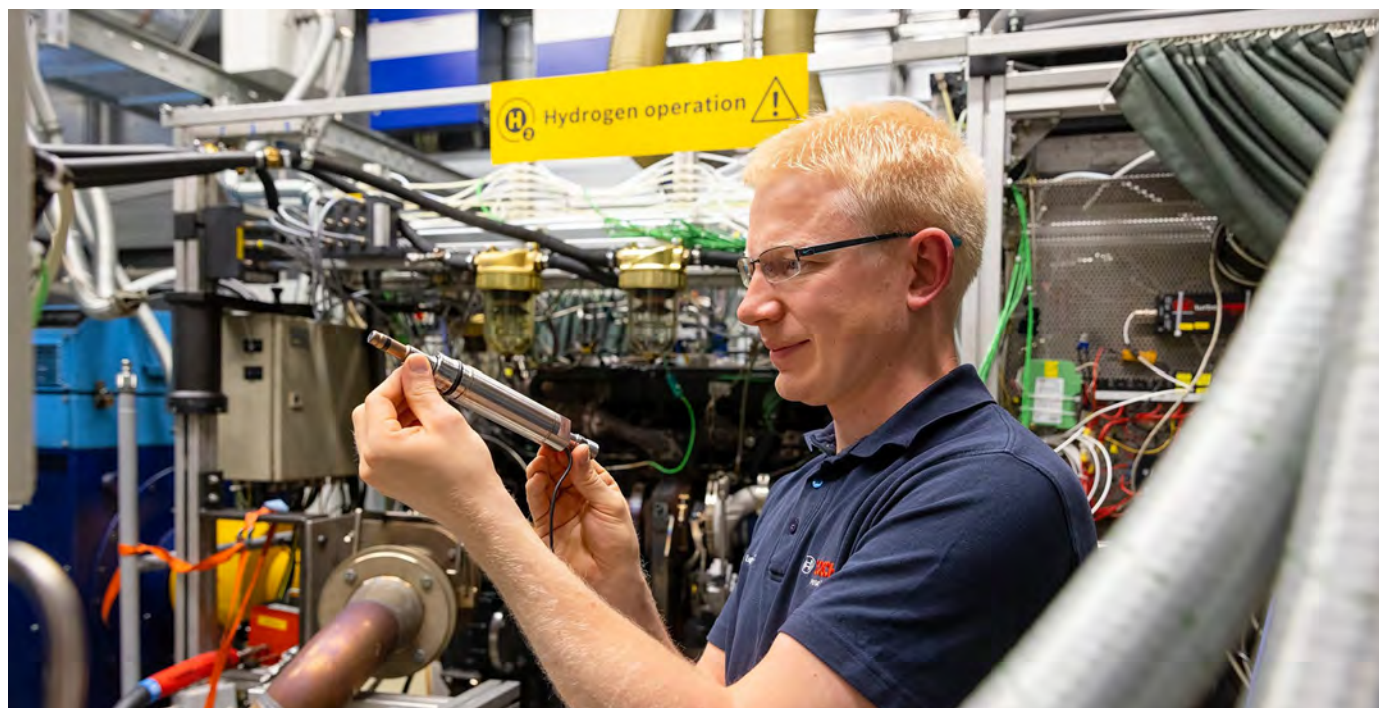
Motor na vodík: Další možností, jak přepravovat zboží šetrně k životnímu prostředí, je motor na vodík, který se bude zpočátku používat v těžkých nákladních vozidlech. Tato koncepce, odvozená od zavedených vznětových motorů na naftu a motorů na zemní plyn, umožňuje výrobcům motorů využít víc než 90 % stávajících výrobních a výrobních technologií. Společnost Bosch vyvíjí klíčové součásti vstřikovacího systému pro vodíkový motor, včetně nového vstřikovače pro přímé vstřikování, který nevyžaduje dodatečné mazání. Jeho uvedení na trh je plánováno na rok 2026. První motory na vodík, vybavené vstřikovacím do sacího potrubí Bosch, budou uvedeny na trh v roce 2025.

Systém nádrží H₂: Hlavní problémy při navrhování systémů nádrží na H₂ spočívají v bezpečném skladování vodíku pod vysokým tlakem. Společ-

nost ITK Engineering radí výrobcům vozidel během celého procesu vývoje od návrhu až po realizaci bezpečného systému nádrží na vodík.



Systém řízení zadní nápravy



Vstřikovač pro spalovací motor na vodík

Modulární řídicí hřídel s optimalizovanou hmotností

Elektrický posilovač řízení s paralelním servopohonem EPSapa



Na cestě s řídicími systémy Bosch

Individuální a kompletní systémy řízení Bosch zajišťují bezpečnost a pohodlí na krátkých i dlouhých cestách.

Plně elektrický posilovač řízení: Systém řízení ServoE rozšiřuje portfolio produktů Bosch o plně elektrické řízení pro těžké nákladní vozy. Tento elektromechanický systém řízení umožňuje jednoduchou montáž, zatímco funkce power-on-demand zaručuje ekologickou jízdu.

Servotwin: Elektrohydraulický systém řízení Servotwin pro těžká užitková vozidla kombinuje hydraulický systém řízení Servocom se škálovatelnými elektrickými servojednotkami a inteligentní softwarovou architekturou. To podporuje funkce asistence řízení a asistence řidiče úrovně SAE 2 i funkce automatizovaného řízení až do úrovně SAE 4.

Systém řízení zadní nápravy: Elektrohydraulický systém řízení zadních náprav je samostatný systém i s napájením. Umožňuje řízení tří nebo více předních nebo zadních náprav těžkých nákladních vozidel. Řízení přídatných náprav v případě potřeby snižuje poloměr otáčení a opotřebení pneumatik. Díky kompaktní konstrukci lze tuto technologii přizpůsobit všem typům hnacích ústrojí. Inteligentní softwarová architektura podporuje bezpečnou jízdu.

Řídicí hřídel: Modulární řídicí hřídel s optimalizovanou hmotností je spojnicí mezi mechanismem řízení a sloupkem řízení a používá se ve středně těžkých a těžkých užitkových vozidlech a autobusech. Ve vozidlech vybavených hřídelem řízení Bosch nemají relativní pohyby mezi kabinou řidiče a podvozkem, k nimž dochází během jízdy, žádný vliv na chování řízení.

EPSapa s vysokým zatížením: Dlouhodobě používaná verze elektrického posilovače řízení s paralelním servopohonem EPSapa s vyso-

kým zatížením nemá potíže s jízdou po asfaltu, štěrků ani v náročném terénu. Tato nová varianta nejen rozšiřuje nabídku elektrických posilovačů řízení Bosch, ale také vyplňuje mezeru: díky zvýšené síle na řídicí tyči a mimořádné robustnosti je tento systém řízení ideální pro těžší vozidla SUV, dodávky a terénní pickupy.

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



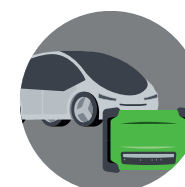
Elektromotor 800 V pro nákladní vozidla

Bud'te připraveni na budoucnost Remote Diagnostics Service – Vzdálená diagnostika

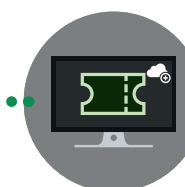
Systémy vozidel jsou stále složitější a nové technologie mohou pro autoservis představovat výzvu. Víceznačkové diagnostické přístroje jsou navíc omezeny ve svých funkcích z důvodu rychlosti vývoje nebo je servis možný pouze s diagnostickým zařízením výrobce vozidla. Díky službě Remote Diagnostics Service podporuje společnost Bosch autoservisy při provádění vzdálené diagnostiky přímo na vozidle.

S pomocí diagnostických přístrojů KTS 560/590/350 nebo RDS 500 se mohou odborníci společnosti Bosch připojit k vozidlu na dálku a provádět diagnostické práce, jakými jsou například kalibrace nebo nastavení parametrů. To nabízí vynikající řešení pro autoservis, zvyšuje jeho efektivitu a zjednodušuje každodenní práci.

Vlastní provedení úkonu po objednání služby



1. Připojte k vozidlu KTS 560/590/350 nebo RDS 500



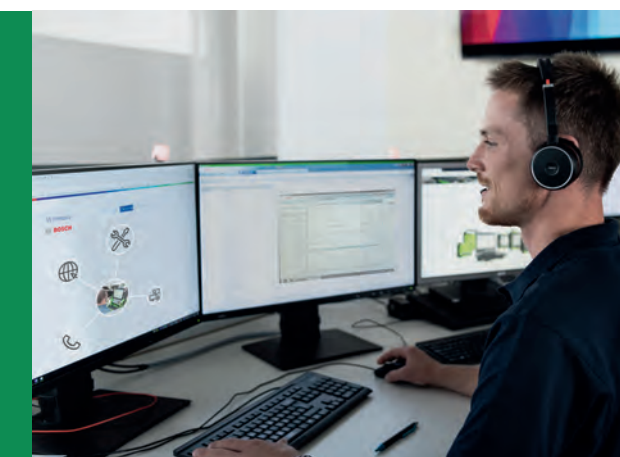
2. Otevřete online poptávku v zákaznickém portálu nebo v ESI[tronic] a požádejte o službu



3. Naš odborník provede úkon na dálku a dá vám vědět, jakmile bude splněn

Výhody jedním pohledem

- **Kvalifikovaní odborníci společnosti Bosch:** zkušení odborníci identifikují závadu a provedou komplexní úkony vzdálené diagnostiky, a to v příslušném národním jazyce
- **Úspora času při plánování:** jednoduchá online rezervace termínu a plánování požadavků zvyšují efektivitu autoservisu
- **Snížení rizik i nákladů:** není třeba posílat vozidla do specializovaných autoservisů – tato služba pokryje většinu vašich komplexních diagnostických požadavků
- **Možnost volby komunikačního modulu:** v případě použití stávajícího přístroje KTS 560/590/350 nepotřebujete investovat do žádného dalšího hardwaru, při volbě RDS 500 můžete váš tester KTS používat nezávisle ke komunikaci s jiným vozidlem i v průběhu provádění vzdálené diagnostiky



www.vzдалenadiagnostikaBosch.cz

Velké ambice Audi Q6 e-tron

Audi modelem Q6 e-tron kompletuje nabídku svých elektrických SUV. Přináší mnoho technických inovací.

Audi Q6 e-tron je první model značky na zcela nové platformě PPE (Premium Platform Electric) s 800 V technologií. Vzešla ze spolupráce s Porsche, které na stejné platformě postavilo model Macan. Díky tomu přináší mnoho technických novinek – inovativní architekturu elektroniky E3 1.2, přelomové uspořádání infotainmentu, vyspělou techniku akumulátorů i nabíjení, inovativní světelnou technologii ale i výkonné, kompaktní a vysoce účinné elektromotory.

Nový Q6 e-tron quattro používá dva trakční elektromotory – základní



s 280 kW na zadní nápravě a menší 140 kW na přední nápravě. Sportovněji laděná verze Audi SQ6 e-tron má

celkový výkon pohonného systému 360 kW. Rozdílné rozměry elektromotorů na zadní a přední nápravě umožňují rozdělování točivého momentu zezadu i při plném zatížení. Elektromotory jsou výsledkem vlastního vývoje Audi a vyrábějí se v maďarském Györu.

Nově vyvinutý akumulátor se skládá z 12 modulů a 180 prizmatických článků s celkovou hrubou kapacitou 100 kWh (94,9 kWh netto). Má hmotnost 590 kg. Jeho dodavateli jsou CATL (se složením nikl-mangan-kobalt) nebo Samsung SDI (nikl-kobalt-hliník).

S technologií 800 V se zapojením v sérii a standardním maximálním stejnosměrným (DC) nabíjecím výkonem 270 kW se za deset minut dokáže dobít na dojezd 255 km. Úroveň nabití se zvýší z 10 na 80 % za 21 minut. Pokud nabíjecí stanice využívá 400 V technologii, je u Audi poprvé možné nabíjení s paralelním zapojením, kde se akumulátor automaticky rozdělí na dvě části po šesti modulech s napětím 400 V, které pak lze paralelně nabíjet výkonem až 135 kW. V závislosti na úrovni nabití se obě poloviny akumulátoru nejprve vyrovnají a poté se společně nabíjí. Modulární konstrukce akumulátoru umožňuje jeho snadné opravy a výměny článků.

Nová architektura elektroniky E3 1.2, vyvinutá ve spolupráci Audi se softwarovou jednotkou koncernu VW Cardiac, přináší centralizovaný systém řídicích jednotek s pěti centrálními počítači HCP (High-performance computing platform). Ty řídí pohon a jízdní dynamiku, asistenční systémy, infotainment s konektivitou a komfortní funkce vč. klimatizace a osvětlení. Poslední se stará o centrální vnitřní síť mezi počítači a vytváří spojení mezi vozidlem a vnějším digitálním světem. Velké množství vyměňovaných dat vyžaduje širokopásmové připojení. Audi používá standard Gigabit Ethernet.

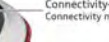
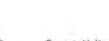
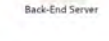
Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Vladimír Rybecký**

Audi Q6 e-tron quattro

Over-the-air updates in der Elektronik-Architektur E³ 1.2
Over-the-air updates with the electronic architecture E³ 1.2
03/24



Infotainment-Rechner – HCP3
Infotainment computer – HCP3
Zentraler Fahrdynamikrechner – HCP1
Central vehicle dynamics computer – HCP1
Backbone-Rechner – HCP5
Backbone computer – HCP5



Na linky kladenské MHD vyjíždí 16 elektrobusů

Nové elektrobusy kladenské MHD V českém prostředí přivázejí několik prvenství. Čerpají energii v největším dobíjecím hubu pro e-busy v Čechách.

Do ulic Kladna vyjelo 16 městských elektrobusů za 232 milionů korun. Osm z nich je v obvyklém 12 m provedení, druhá polovina je v prodloužené kloubové verzi a dokáže tak převézt větší počet cestujících než obvyklé vozy. Jde zatím o největší jednorázové pořízení elektrobusů pro městský provoz. Unikátní je i dobíjecí infrastruktura – největší areál pro dobíjení elektrobusů v Čechách počítá s dalším rozšířením současné flotily elektrických vozů ve městě a okolí.

Provoz městské dopravy v Kladně už několik let zajišťují autobusy na stlačený zemní plyn a dva elektrobu-

sy, které provozuje dopravce ČSAD MHD Kladno ze skupiny Arriva. K těm současným, které jezdí od léta 2021 přes centrum města, se na začátku prázdnin postupně přidaly další. Cílem města, dopravce a dalších partnerů je zajištění provozu MHD od roku 2030 jen elektrickými vozidly.

Arriva díky evropským fondům nakoupila elektrobusy značky SOR NS electric. „Letní měsíce jsme využili k otestování elektrobusů. Naši řidiči, dispečeři, pracovníci servisu i plánovači dopravy se seznámili s dobíjecími technologiemi, ověřili jsme si, kolik dokážou elektrobusy reálně naježdit kilometrů mezi jednotlivým nabitím baterií a projeli jsme s nimi všechny

trasy po městě. Od září přestoupíme od zkušebního do ostrého provozu,“ vypočítává generální ředitel Arrivy Daniel Adamka.

„Na elektrobusích je použita nová generace trakčních baterií s prodlouženou životností. Oproti předchozí generaci jsou umístěny na střeše modulárně v samostatných boxech, což umožňuje nakonfigurovat řešení podle konkrétních požadavků zákazníka. Elektrobusy jsou vybaveny baterií o kapacitě 274 kWh a 411 kWh,“ doplnil jednatel a obchodní ředitel SOR Libchavy Filip Murgaš.

Novinkou je čtyřpólový pantograf od společnosti Schunk sloužící k průběžnému dobíjení tzv. OPPCharge. Vedle dobíjení pomocí pantografu jsou elektrobusy v přední části vybaveny zásuvkou pro dobíjení pomocí kabelu. O rychlé a spolehlivé dobíjení elektrobusů se postará 9 ultrarychlých stojanů, každý o výkonu 150 kW. Koncepti dobíjecího hubu, dodávku zařízení od polského výrobce Eko-energetyka, jejich instalaci, zprovoznění a průběžný servis zajišťuje společnost ČEZ ESCO.

Projekt „Elektrobus MHD Kladno 2022“ je realizován prostřednictvím nástroje integrovaných územních investic ITI pro Pražskou metropolitní oblast a je podpořen z Integrovaného regionálního operačního programu Rozvoj městské mobility. Celkové náklady jsou vyčísleny na 232 000 000 Kč. Unijní dotace činí 162 400 000 Kč, z vlastních zdrojů doplatila Arriva 69 600 000 Kč.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů Arriva a ČEZ
Foto: **Arriva**



Stalo se...

REKORD DÍKY VYUŽITÍ GENERATIVNÍ AI

Skupina Aures Holdings, která provozuje mezinárodní síť autocenter AAA Auto a Mototechna, v srpnu poprvé překonala hranici 10 000 prodaných a 10 000 vykoupených automobilů za jeden měsíc. Jde tak o vůbec nejsilnější prodejní měsíc ve 32leté historii společnosti. „Srpnových 10 077 prodaných a 10 129 vykoupených aut je vůbec nejsilnějším měsíčním obchodním výsledkem v naší historii. Ve dvou po sobě jdoucích rekordních prázdninových měsících se tak po předešlém testovacím období naplno projevilo nasazení generativní AI na výkupu, prodeji i v marketingu. Vzhledem k tomu, že jsme z hlediska využití generativní AI teprve na začátku plného provozu, do budoucna očekávám další exponenciální nárůst prodeje,“ zdůraznila Karolína Topolová, co-CEO skupiny Aures Holdings.



KONCEPT ELEKTRICKÉ DODÁVKY RENAULT ESTAFETTE

Renault na veletrhu IAA Transportation představil svou vizi městské elektrické dodávky budoucnosti Estafette Concept. Vizuálně čerpá z minulosti – s kompaktními rozměry a kulatými světlomety vychází z historického vozu Estafette, který se vyráběl v letech 1959 až 1980. Koncept Estafette ukazuje vizi Renaultu pro řešení logistiky posledního kilometru a za dva roky se stane sériovým produktem. Je prvním vozem s elektrickou platformou FlexEVan, vyvinutou společností Flexis. S délkou 4870 mm, srovnatelnou s Kangoo L2 (délka 4910 mm) má objem nákladového prostoru 7,1 m³, což odpovídá kapacitě vozu Trafic L1H2. V kokpitu je jediné otočné sedadlo. Kabina je oddělena od nákladového prostoru posuvnými dveřmi. Namísto klasických dveří na zádi má stahovací roletu. Estafette Concept využívá elek-

tronickou architekturu SDV (Software-Defined Vehicle) na platformě FlexEVan, vyvinuté společností Ampere, a je plně propojený.



TOYOTA A BMW CHTĚJÍ VYTVOŘIT VODÍKOVOU SPOLEČNOST

Společnosti Toyota Motor a BMW Group podepsaly dohodu o posílení spolupráce v oblasti využívání vodíku s cílem podpořit rozvoj vodíkové společnosti. Chtějí zákazníkům poskytnout širší možnosti volby, a proto pro své další modely nabídnou systém palivových článků. Toyota a BMW již v prosinci 2011 podepsaly dohodu o střednědobé spolupráci v oblasti nových technologií včetně vývoje palivových článků. Nyní společně pracují na vývoji palivových článků třetí generace. Obě společnosti budou hledat synergie založené na spolupráci při vývoji a nákupu. Chtějí snižovat náklady cestou spojování jednotek pohonů, aby tím podpořily poptávku po užitkových i osobních vozidlech. Obě společnosti také podporují infrastrukturu vytvářením poptávky po vodíku spoluprací se společnostmi vyrábějícími vodík, s distribučními společnostmi a čerpacími stanicemi, aby se zajistily stabilní dodávky vodíku.



PODPORA EU VÝROBĚ ZELENÉHO VODÍKU VE ŠPANĚLSKU

Evropská komise schválila Španělsku podporu ve výši 1,2 miliardy eur na financování zvýšení výroby zeleného vodíku. Finanční prostředky jsou určeny na podporu cíle Španělska stát se významným výrobcem vodíku z obnovitelných zdrojů. Španělsko neskrývá své ambice stát se špičkovým výrobcem zeleného vodíku v rámci celkové strategie Evropské unie na dekarbonizaci a odstranění závislosti na dovozu fosilních paliv. Španělská strategie pro obnovitelnou výrobu vodíku je součástí programu, který bude plně financován z fondu EU pro obnovu. Z těchto peněz bude hrazena výstavba výrobních zařízení o výkonu nejméně 100 MW v rámci nově vytvářených „vodíkových údolí“ na území celého Španělska. Španělsko má značný potenciál pro výstavbu nových solárních a větrných farem, které lze využít pro napájení elektrolyzérů. Místopředsedkyně Evropské komise odpovědná za politiku hospodářské soutěže Margrethe Vestagerová zdůraznila, že španělská strategie pomůže urychlit výstavbu zařízení na výrobu ekologického vodíku v EU, což je v souladu s celkovými strategickými cíli unie. „Tento program pomůže Španělsku snížit závislost na dovozu fosilních paliv a zároveň minimalizovat případné narušení hospodářské soutěže,“ uvedla Vestagerová.



BMW URYCHLUJE VÝVOJ AUTONOMNÍHO ŘÍZENÍ V ČÍNĚ

BMW Group urychlí vývoj technologie autonomního řízení s novými zařízeními, která budou spuštěna ve svém výzkumném a vývojovém centru v Šen-jangu. Výzkumné a vývojové centrum BMW Brilliance v Šen-jangu plánuje ještě letos otevřít centrum zpracovávající data pro autonomní řízení a testovací dílnu pro autonomní řízení. Centrum pomůže efektivně zpracovávat data z testů autonomního řízení, zatímco testovací dílna autonomního řízení bude ověřovat funkce autonomního řízení pro nové modely. Jak uvedla automobilka, čínský výzkumný a vývojový tým rozšíří možnosti a limity technologie autonomní-

ho řízení a pomůže při realizaci vyšších úrovní technologie autonomního řízení. Závod BMW v Šen-jangu, který kombinuje funkce výzkumu, vývoje a výroby, je největší výrobní základnou německé automobilky na světě. S výzkumnými a vývojovými centry v Pekingu, Šanghaji, Šen-jangu (Shenyang) a Nankingu (Nanjing) má BMW mimo Německo největší síť výzkumu a vývoje v Číně.



PRŮLOMOVÁ PLUG-IN HYBRIDNÍ TECHNOLOGIE

Čínská rada pro podporu mezinárodního obchodu a Automotive Sub-Council (CCPIT-Auto) spolu s pořadatelem veletrhu Automechanika Messe Frankfurt jako přidanou výstavu k akci, která se obvykle zaměřuje jen na dodavatele, iniciovaly Electric Vehicle Expo, kde své elektromobily ukázaly automobilky jako Avatr, BYD, Geely, Hongqi nebo GAC. BYD zde kromě elektrického Sealu U poprvé ukázal i plug-in hybridní verze Seal U DM-i s průlomovou inteligentní plug-in hybridní technologií Super DM (Dual Mode) pro zákazníky, kteří cestují na dlouhé vzdálenosti i v regionech, kde ještě není dostatečně rozvinutá nabíjecí infrastruktura. Zároveň nabízí řešení mobility šetrné k životnímu prostředí pro všechny, kteří oceňují udržitelnost.



Vozidlo jako platforma mobility

Bosch na veletrhu IAA Transportation 2024 představil inovace pro inteligentní bezpečnost. Digitální služby Bosch zlepšují zážitek z jízdy, chrání řidiče a pomáhají dopravcům.

Provozovatelé vozových parků a výrobci vozidel mohou zvýšit efektivitu vozidel pomocí digitálních služeb Bosch. Technickým základem je Automotive Connectivity Hub – řešení, které lze dodatečně namontovat do jakéhokoli vozidla bez ohledu na výrobce. Poskytuje přístup k provozním a diagnostickým údajům vozidla a umožňuje tak širokou škálu služeb založených na datech.

Díky službám pro zvýšení účinnosti, jako je modul Retrofit Efficiency, lze otáčky snadno upravit podle potřeby v souladu s empirickými hodnotami uloženými v centrální databázi a snížit spotřebu až o 4 %.

Systém Vehicle Health zase znamená standardizované i specifické chybové kódy a oznámení ve vozidle a vyhodnocuje je v cloudu. Případné hrozící problémy rozpoznává včas, srozumitelně je prezentuje a navrhuje okamžitá řešení, například prioritní servis. Tím se významně snižuje počet neočekávaných poruch, což provozovatelům výrazně usnadňuje plánování.

Řešení Battery in the Cloud nabízí zlepšení výkonu a životnosti vysokonapěťových akumulátorů u elektricky poháněných vozidel. Pomocí průběžně zaznamenávaných údajů o stavu a používání akumulátorů dokáže je analyzovat, předvídat jejich stár-

nutí a závady a optimalizovat jejich chování při rychlém nabíjení pro větší životnost.

Digital Fuel Twin je ideální pro provozovatele vozových parků, kteří chtějí používat alternativní paliva, jako je HVO, pro svůj stávající vozový park. Tato funkce dokáže ověřit používání těchto paliv, a tím i dosažené snížení emisí CO₂ plně automatizovaným způsobem, který je certifikován pro audit.

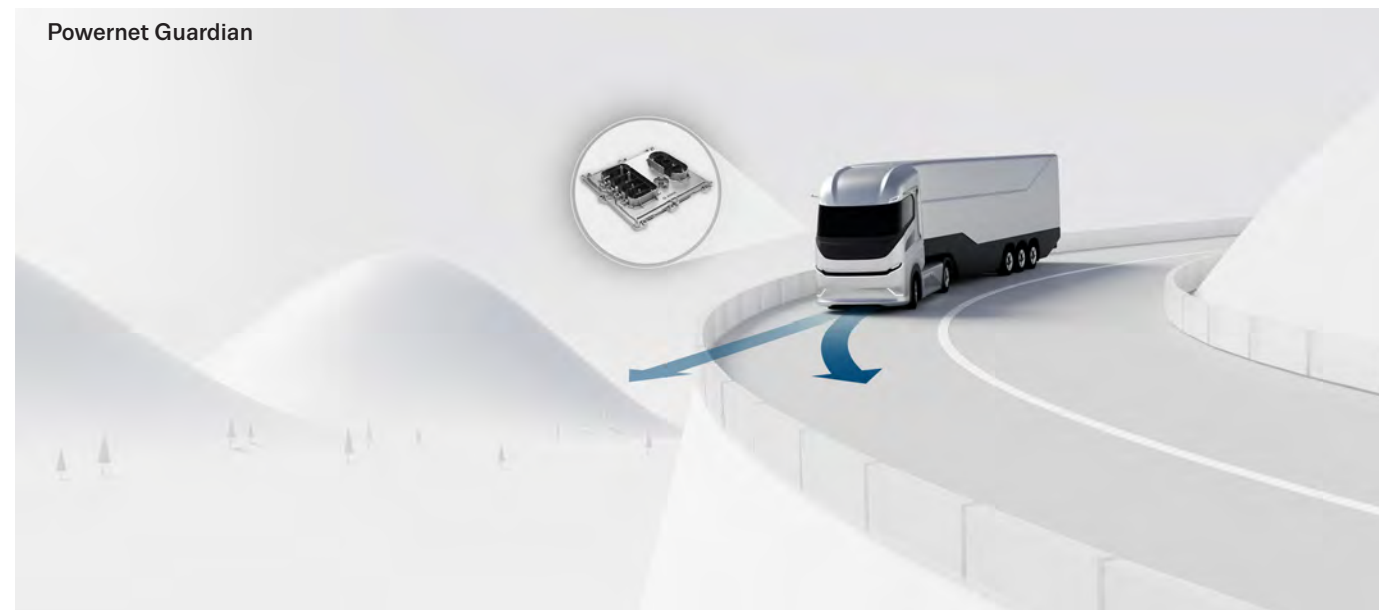
Ke sledování stavu vozidla nebo vozového parku v reálném čase využívá inteligentní senzorovou skříňku RideCare Insight, která u lehkých užitkových vozidel detekuje případné poškození karoserie, kouření ve vozidle a rizikové jízdní manévry.

Diagnostické řešení v cloudu: Výrobci automobilů a jejich dodavatelé mají společný úkol: poskytovat autorizovaným servisům servisní řešení, aby mohly provádět opravy a údržbu a zajistit tak dostupnost vozidel a spokojenost zákazníků.

ETAS má řešení, které zohledňuje možnosti diagnostiky a oprav již během vývoje, což znamená, že je k dispozici ještě před zahájením výroby. Umožňuje výrobcům výrazně zkrátit dobu uvedení diagnostických a opravárenských konceptů na trh a zároveň zajistit, aby řešení bylo vždy aktuální díky platformě s podporou cloudu. Tento koncept lze aplikovat i na všechny ostatní složité komponenty moderních vozidel. Mobilní verze umožňuje diagnostiku přímo ve vozidle, ať už v dílně, nebo na cestě.

Připojené mapové služby: Mapové služby Bosch poskytují přesné a aktuální informace o jízdním prostředí pomocí dat z připojených vozidel a údajů o infrastruktuře. Funkce těžší

Powernet Guardian



ze souhrnu informací ze všech připojených vozidel, z nichž lze odvodit atributy, jako je optimální rychlost jízdy, přesná geometrie jízdních pruhů, lokalizační orientační body a aktuální stav vozovky. Na základě těchto informací v reálném čase lze prediktivně a bezpečně plánovat a případně upravovat chování řidiče.

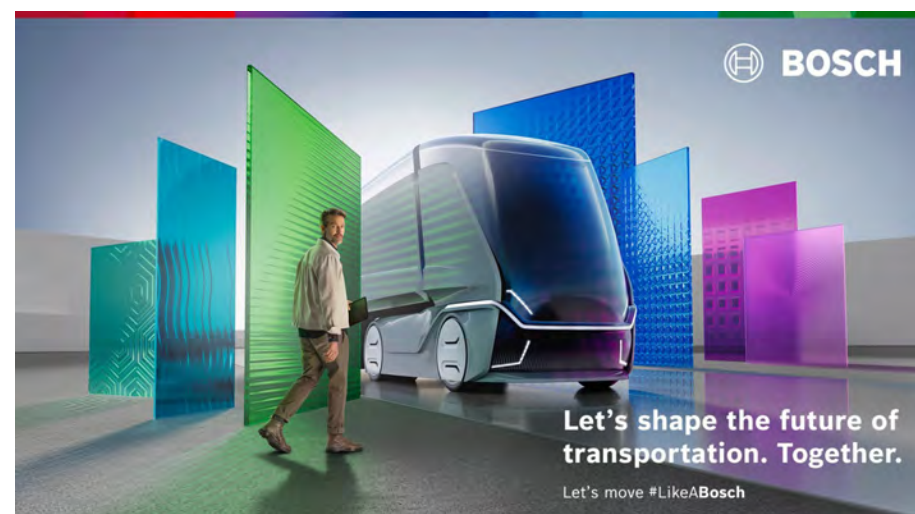
Softwarová platforma pro logistické specialisty: Platforma digitálních služeb pro logistiku L.OS společnosti Bosch řeší mnoho úkolů v odvětví dopravy a logistiky. Srdcem softwarového ekosystému pro dopravce je „tržiště“, které nabízí centralizovaný přístup k digitálním řešením různých poskytovatelů pro všechny aspekty logistického podnikání.

Platforma navíc umožňuje bezproblémovou integraci dříve oddělených služeb a dat. Například poskytovatelé softwaru, jako je Webfleet, největší evropský systém pro správu vozového parku, spolupracují se společností Bosch L.OS a nabízejí správcům vozových parků svoje doplňkové služby VAS. To uživatelům umožňuje aktivovat nové funkce aniž by museli realizovat vlastní nákladné IT projekty. Bosch na tom spolupracuje se společností Amazon Web Services.

První případ použití zahrnoval integraci Bosch Secure Truck Parking, přední evropské rezervační platformy pro bezpečné parkování nákladních

vozidel, do systému správy vozového parku Webfleet prostřednictvím systému Bosch L.OS. To umožňuje zákazníkům společnosti Webfleet snadno vyhledávat a rezervovat par-

kovací místa pro nákladní vozidla aniž by museli opustit aplikaci. Zároveň pomáhá firmám zvyšovat bezpečnost řidičů, vozidel a zboží a lépe plánovat předpokládaný čas příjezdu. Zkrácení





Technologie kokpitu nákladních vozidel

času stráveného hledáním parkovacího místa také snižuje náklady na palivo a pomáhá zajistit, aby nebyly překročeny hodiny jízdy.

Bezpečné připojení a komunikace: Předpokladem pro řadu inteligentních služeb, které zvyšují bezpečnost a efektivitu jízdy, je, aby si vozidla mohla vyměňovat data s objekty ve svém bezprostředním okolí a s dopravní infrastrukturou. Základem je řídicí jednotka konektivity Bosch pro užitková vozidla CCU. Ta využívá bezdrátová rozhraní k propojení vozidla s cloudem, infrastrukturou a ostatními vozidly. Centrální brána propojuje domény vozidel, slouží jako směrovač pro komunikaci ve vozidle a komunikuje s vnějším světem prostřednictvím jednotky CCU. Funguje jako zabezpečený distributor dat pro komunikaci v rámci systémů komerčních vozidel a je také bránou pro všechna data vstupující do vozidla. Centrální brána podporuje různé sběrníkové systémy, například Ethernet a CAN.

Powernet Guardian: Ucelená koncepce elektrického systému vozidla

jističe a odpojí elektrický systém vozidla důležitý pro bezpečnost od ostatních spotřebičů. Digitalizací napájení umožňuje Powernet Guardian inteligentní funkce distribuce energie, které rovněž umožňují přepínat zátěže podle poptávky a kapacity elektrického systému vozidla.

Pohodlný přístup pro vozidla: Fleet Management Xtended Access je digitální systém přístupu do vozidla, který řidiči umožňuje přístup do vozidla pomocí digitálního klíče v chytrém telefonu a – v závislosti na variantě – také nastartovat motor. Výrobci mohou součásti systému integrovat přímo do svých vozidel. Mají možnost dovybavit svůj vozový park sadou Fleet Management Xtended Access Kit. Tato flexibilní kombinace ultraširokopásmové technologie, technologie Bluetooth Low Energy a technologie komunikace v blízkém poli umožňuje výrobcům zajistit bezpečný a uživatelsky přívětivý přístup do vozidel a umožňuje škálovatelné zavedení digitálního přístupového systému do vozidel, který může nahradit jejich stávající systémy.

Technologie kokpitu nákladních vozidel: K technologickým řešením kokpitu od společnosti Bosch patří platforma pro integraci přístrojů a in-



Pohodlný přístup pro vozidla

zajišťuje, že funkce důležité z hlediska bezpečnosti jsou v užitkových vozidlech neustále napájeny. Pokud dojde k poruše, Powernet Guardian převezme funkci elektronického



Softwarová platforma pro logistické specialisty

formačních aplikací a systém digitálních zrcátek vyvinutý ve spolupráci s firmou Mokra Lang, který nahrazuje běžná zrcátka. Systém sledování řidiče pro užitková vozidla včas rozpozná únavu a rozptýlení řidiče a varuje ho.

Infotainment v autobusech: Řada Bosch Coach Infotainment zpřístupňuje infotainment nové generace pro použití v autobusech poskytující nový zážitek pro řidiče i v prostoru pro cestující. Sledovat filmy nebo televizi, využívat internet, poslouchat hudbu a jasně slyšet hlášení umožňují systémy Bosch pro autokary. Technologie Ethernet AVB zajišťuje optimální synchronizaci mezi obrazovými a zvukovými signály a zajišťuje plynulé přehrávání multimediálního obsahu v HD kvalitě.

Chytré oči: Třetí generace multifunkční kamery je přizpůsobena požadavkům těžkých nákladních vozidel. Díky jedinečnému způsobu vícecestného snímání kombinuje kamera konvenční algoritmy zpracování obrazu s metodami řízenými umělou inteligencí, což jí propůjčuje klíčové postavení v asistenčních systémech ADAS. Spolehlivě detekuje a zpracovává objekty a struktury a ke zpracování obrazu využívá inovativní, vysoce výkonný systém na čipu. Kamera je určena pro asistenční řídicí systémy důležité z hlediska bezpečnosti a komfortní funkce, jako je systém podpory udržování v jízdním pruhu, a podporuje také

objektově-orientované funkce, jako je automatické nouzové brzdění. Kromě toho umožňuje začlenění dalších funkcí, jako je rozpoznávání dopravních značek.

Přesná detekce objektů: Přední a boční radar páté generace zajišťují vyšší bezpečnost v segmentu těžkých nákladních aut díky spolehlivé, přesné detekci objektů v oblasti před a po stranách vozidla. Díky velkému dosahu senzorů a vysokému úhlovému rozlišení, stejně jako široké apertuře dokáží velmi rychle, přesně a bezpečně detekovat složité jízdní situace. Využívají novou modulaci pomocí sledů vlnových signálů chirp-sequence modulation ke zlepšení snímání okolí tím, že vytvářejí detail-

nější odrazy. Díky tomu jsou přední i boční radary mimořádně přesné při detekci a rozlišování objektů a osob, stejně jako jejich polohy, relativní rychlosti a směru pohybu – a to i za zhoršené viditelnosti. To znamená, že radarové senzory Bosch v těžkých nákladních vozidlech mohou zajistit větší bezpečnost řidiče i ostatních účastníků silničního provozu tím, že podporují funkce, jako je automatické nouzové brzdění, a pomáhají plnit zákonné požadavky.

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



Systém Vehicle Health

Yanfeng chce v interiéru udělat všechno jinak

Společnost Yanfeng představuje svůj průkopnický koncept interiéru pro elektromobily EVI (Electric Vehicle Interior).

Od zavedení elektromobilů se pohonné ústrojí radikálně změnilo, nicméně interiér zůstal do značné míry podobný jako u vozidel se spalovacím motorem. Čínský automobilový dodavatel Yanfeng se nad tím zamyslel a vyvinul koncept, který do budoucnalepší funkčnost a změni design interiéru. Konceptem EVI (Electric Vehicle Interior) reaguje na měnící se potřeby uživatelů elektromobilů a demonstruje nové možnosti designu interiérů budoucnosti.

Studie EVI jen matně připomíná to, co dosud existuje v designu automobilů. Vše je zredukováno na to nejnútnejší. Designéři odstranili tradiční přístrojovou desku a všechny důležité funkce integrovali do ino-

vativního modulu chytrého sedadla v kabině „Smart Cabin“. Tento modul zahrnuje inteligentní plochy pro ovládání a řízení vozidla, aktivní opěrku hlavy s audio funkcemi, pokročilé bezpečnostní systémy, klimatizaci integrovanou do sedadla a praktické možnosti ukládání a nabíjení.

„Rozsáhlé studie našeho výzkumného týmu ukázaly, že uživatelé chtějí především intuitivnější technologie, které jim přinesou zábavný a příjemný zážitek. Chtějí také víc prostoru, který se výrazně liší od prostoru ve vozidlech se spalovacím motorem,“ vysvětluje koncept Patrik Nebout, Chief Technology Officer společnosti Yanfeng.

Systém steer-by-wire má integrovaný displej, který lze sklopit pro interakci během autonomní jízdy. Vzhle-



dem k tomu, že rozhraní displeje HMI je integrováno do výsuvného ramene systému steer-by-wire, velký displej v přední části kabiny již nevyžaduje dotykovou interakci. Modul „Smart Cabin Seat“ spojuje dvě přední sedadla, integrovanou středovou konzoli, vstupní systém „steer-by-wire“, prvky HMI, displeje, bezpečnostní pásy a airbagy, jakož i komfortní systém mikroklimatu HVAC.

EVI nabízí také výhody pro výrobce. Integrace všech klíčových komponent do modulu „Smart Cabin Seat“ zjednodušuje montáž a snižuje náklady. Odstraněním tradiční přístrojové desky se hmotnost vozidla snížila o 11 kg, což přispívá k lepší energetické účinnosti a delšímu dojezdu. Použití udržitelných materiálů, jako je Compression Hybrid Moulding (CHyM) s přírodními vlákny, napomáhá lepší udržitelnosti. Modulární přístup zjednodušuje demontáž na konci životního cyklu vozidla.

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



ZF a Goodyear vyvíjejí systém proti aquaplaningu

Technologická skupina ZF a výrobce pneumatik Goodyear pracují na vývoji systému pomáhajícího předcházet aquaplaningu.



vozidla, aby zlepšil jízdní chování a zajistil bezpečnost. Pokud hrozí zvýšené riziko aquaplaningu, Cubix sníží rychlost vozidla, podpoří řidiče v jeho reakcích a pomůže vůz stabilizovat. Riziko aquaplaningu se tím výrazně snižuje a v lepším případě zcela eliminuje.

Prvním sériovým vozidlem se společnou technologií od ZF a Goodyear je elektrické SUV Lotus Eletre od Geely Group. Zde software řídí všechny funkce podvozku, jako jsou brzdy, řízení přední a zadní nápravy, aktivní stabilizaci náklonu a elektrický pohon. Následovat budou další sériové modely, protože tuto technologii lze implementovat s jednou stejnou řídicí platformou bez ohledu na výrobce a bez velkého integračního úsilí.

Systém původně vyvinutý pro osobní automobily je nově dostupný i pro nákladní vozidla. Technologie byla přizpůsobena individuálním potřebám a požadavkům výrobců nákladních vozidel a zahrnuje mimo jiné tzv. Trailer Stability Assist, který minimalizuje riziko vibrací přívěsu. Testy s řídicím softwarem již byly úspěšné v aktuální dlouhodobé studii v reálných podmínkách. Cubix a Sightline již brzy pomohou řidičům kamionů dostat se bezpečně do cíle, a to i v obtížných silničních podmínkách.

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

V hustém dešti se voda drží na silnici a dochází k aquaplaningu. Vozidlo plave, protože pneumatiky již nedokážou účinně rozptýlovat vodní film. Riziko ztráty kontroly nad vozidlem je velké s devastujícími následky zejména při rychlé jízdě na dálnici.

Proto technologická skupina ZF a výrobce pneumatik Goodyear spojili své síly aby vyvinuli nový systém pro větší bezpečnost na mokru. Pro tento účel ZF vyvinula řídicí software Cubix, který propojuje asistenční systémy řidiče a jejich senzory podvozku. Goodyear přispívá systémem Sightline, který využívá inteligentní

algoritmus integrovaný jako čip přímo do pneumatiky.

Speciální senzory nepřetržitě měří tlak a teplotu v pneumatikách a trvale zaznamenávají hloubku dezénu pneumatik, která je porovnávána s aktuálním stavem vozovky. Tato data se přenášejí do řídicího systému vozidla, který informace analyzuje a podnikne příslušné kroky. Jakmile dva propojené systémy Cubix a Sightline detekují stojatou vodu na vozovce, mohou podniknout cílená protipatření aby vozidlo neplavalo.

Integrací těchto dat do řídicího systému vozidla může tento systém včas varovat řidiče. V případě potřeby Cubix aktivně zasahuje do nastavení

Stalo se...

ŠKODA AUTO OPĚT PARTNEREM FESTIVALU PRAGUE PRIDE

Škoda Auto byla již třetím rokem v řadě oficiálním partnerem festivalu Prague Pride. Akce se aktivně zúčastnili její zaměstnanci. Česká automobilka podporuje práva osob LGBTQ+. Touto spoluprací česká automobilka zdůrazňuje svůj závazek k respektu, přijetí, rovnosti, rozmanitosti a vzájemnému porozumění. Stejně jako v předchozích letech se duhového průvodu zapojili zaměstnanci společnosti Škoda, včetně členů zaměstnanecké skupiny ERG (Employee Resource Group) nazvané Škoda Proud. Během festivalového týdne upozorňoval Prague Pride na zásadní problémy a potřeby komunity LGBTQ+ prostřednictvím rozmanitých programů, jejichž cílem bylo zdůrazňovat své argumenty. Festival se letos zaměřil na téma Rodina. Zabýval se otázkou vyvíjející se definice rodiny. Podpora festivalu Prague Pride je klíčovou součástí závazku společnosti Škoda Auto k diverzitě a inkluzi.



TATRY POMÁHALY PŘI POVODNÍCH

Hasičská a záchranářská vozidla Tatra s pohonem na naftu pomáhala při rozsáhlých povodních, protože díky svým unikátním technologiím a brodivosti hrají klíčovou roli v boji s přírodními živly. Díky nim si poradí s vodními toky a rozmočeným terénem, který by jiné stroje nezvládly. Hasičská technika Tatra opět ukazuje, že je ideálním partnerem v boji proti přírodním katastrofám a neocenitelnou součástí vybavení záchranných složek. Společnost Tatra Trucks je navíc připravena zapůjčit své

demo vozidla (převážně sklápěče Tatra Phoenix) pro následné odklízecí práce po povodních, aby co nejrychleji pomohla postiženým regionům s obnovou.



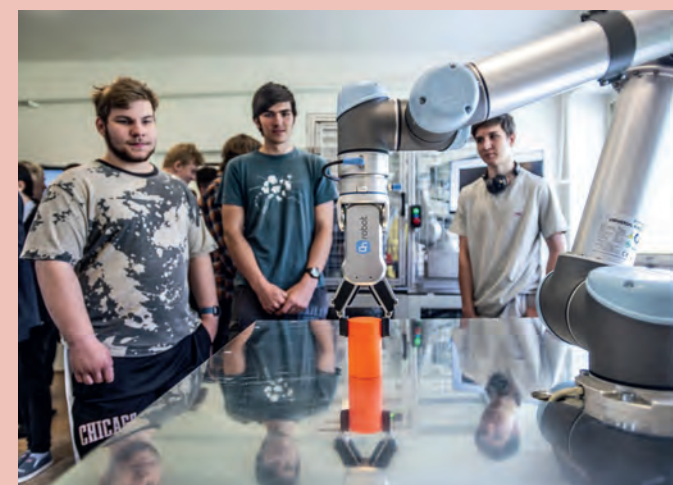
STUDENTI KUTNOHORSKÉ PRŮMYSLOVKY MAJÍ NOVOU UČEBNU TOYOTA

V kutnohorské VOŠ, SPŠ a JŠ oficiálně otevřeli novou odbornou učebnu. Kolínská automobilka Toyota na ni přispěla částkou 320 000 Kč. Symbolickou pásku přestříhl ředitel školy Josef Tremel, prezident automobilky Robert Kiml a starosta Kutné Hory Lukáš Seifert. Kolínský závod se školou úzce spolupracuje od roku 2022. Učitelé a odborníci automobilky upravili osnovy výuky a studenti nyní mají možnost učit se konkrétní dovednosti podle nejnovějších poznatků a potřeb nejen v automobilovém průmyslu. Na seznamu je 127 dovedností, které by měli studenti zvládnout. Dvacet studentů využilo možnosti vyzkoušet si tyto dovednosti během praxe na různých provozech přímo v kolínském závodě. Studenti během praxe vyráběli tréninkové kity, které jsou nyní využívány k výuce spolužáků ve škole, ale i údržbářů v Toyotě. Automobilka škole darovala i dílenské vybavení a některé vyřazené technologie. Oficiálně byl také spuštěn projekt z grantového programu „kroužek 3D tisku“, na který automobilka věnovala 100 000 Kč. Kroužek je otevřen i veřejnosti, která má jedinečnou možnost vyzkoušet si moderní technologie v praxi.



ROBOTICKÁ UČEBNA VALEO A SPŠ Kladno

SPŠ a VOŠ Kladno a Valeo investují do vzdělávání budoucích odborníků na průmyslové roboty. Střední průmyslová škola a Vyšší odborná škola, Kladno, Jana Palacha 1840, a firma Valeo na základě vzájemné spolupráce, otevřely robotickou učebnu. První studenti se s nejmodernějšími technologiemi seznámí v rámci výuky mechatroniky a automatizační techniky ve školním roce 2024/2025. Nová učebna je díky firmě Valeo vybavena třemi typy průmyslových robotů: robotem Omron, robotem Mitsubishi a robotem UR5, který je kolaborativní. Obecně se tyto roboty používají k manipulaci s výrobky v rámci plně automatického procesu výroby. Použití je i při vlastní montáži, kdy robot zakládá jednotlivé části výrobku do sebe. Nová robotická učebna umožní žákům zdokonalit své odborné kompetence. Absolventi školy se stanou atraktivnější pro trh práce, zvýší se jejich konkurenceschopnost. Moderní vybavení učebny rovněž přiláká do školy kvalitní absolventy základních škol, tím se zvýší kvalita vzdělávacího procesu.



SPIES HECKER SE STAL TITULÁRNÍM PARTNEREM CLASSIC EXPO 2024

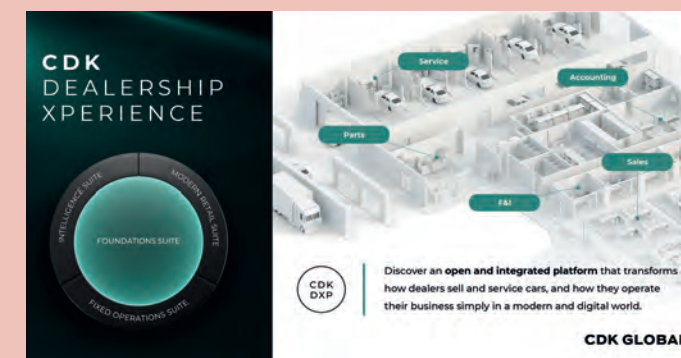
Novým titulárním partnerem výstavy historických vozů Classic Expo, která je součástí podzimní automobilové show Prague Car Festival, se stala značka Spies Hecker. Součástí dohody o spolupráci je název výstavy Spies Hecker Classic Expo. Na českém trhu je výhradním dodavatelem autolaků Spies Hecker společnost Interaction. S více než 30letou tradicí dodává na automobilový trh kromě širokého sortimentu lakovacích materiálů Spies Hecker také příslušenství a technologie do lakoven, karosáren a průmyslových provozů. Letošní 13. ročník automobilového veletrhu Prague Car Festival, jehož součástí bude také výstava historických vozů Spies

Hecker Classic Expo, se bude konat ve dnech 26. a 27. října 2024 ve všech osmi halách PVA Expo v Praze – Letňanech. Výstava Spies Hecker Classic Expo představí víc než 250 historických automobilů a motocyklů od předválečného období až do 90. let.



HACKEŘI POSLALI AMERICKÉ DEALERY ZPĚT DO DOBY PAPIROVÉ

Hackeri si pečlivě zvolili načasování na konec pololetí, když se zaměřili na americké prodejce kybernetickým útokem na poskytovatele technologií pro automobilový průmysl CDK, který zasáhl více než 15 000 prodejců po celých Spojených státech. Hackerský útok přinutil dealery uchýlit se k horám papírování, které digitální věk odstranil, protože systém řízení prodejců CDK se používá k uzavírání obchodů, sledování ziskovosti prodejen a monitorování odměňování zaměstnanců. „To výrazně zpomalilo automobilový maloobchod v USA,“ řekl úředník National Cybersecurity Alliance Cliff Steinhauer. Skupina hackerů, hlásící se k odpovědnosti za akci, údajně požadovala miliony dolarů jako výkupné za ukončení útoku. Velké dealerské skupiny jako AutoNation, Peer Lithia Motors a Asbury Automotive uvedly, že to mělo negativní dopad na jejich podnikání. CDK slíbilo, že prodejcům systém řízení jejich činnosti znovu zprovozní do dvou týdnů po kyberútku. Jenže to nebylo dostatečné brzy, aby tím předešel soudním sporům.



Připravuje se největší vodíkový projekt v ČR

V okolí středočeského Mníšku pod Brdy bude od konce roku 2025 v provozu 10 autobusů Solaris poháněných pomocí palivových článků na vodík. Součástí unikátního projektu bude výroba zeleného vodíku v elektrolyzáru u vodní elektrárny ČEZ ve Vraném nad Vltavou.

Středočeský kraj ve spolupráci s provozovatelem autobusů společností Martin Uher Bus a producentem a dodavatelem zeleného vodíku společností ČEZ ESCO připravuje spuštění největšího testovacího inovativního projektu dopravy s autobusy vybavenými palivovými články na vodík. Projekt navazuje na memorandum podepsané před dvěma roky.

Hledání cesty k bezemisní dopravě

Evropa směřuje k místně bezemisní dopravě, tedy elektrickému pohonu. Pro městský provoz se ukazují jako nejvýhodnější elektrobusesy s akumulátory a trolejbusy, případně kombinace obou. Pro předměstský provoz na delší vzdálenosti a s limitovanými možnostmi dobíjení se

elektrobusesy vzhledem k omezenému dojezdu a snížené přepravní kapacitě, dané hmotností akumulátorů, nejsou vhodné. Jako lepší řešení se zde ukazuje elektrický pohon napájený palivovými články na vodík.

Evropská unie už v letech 2001 až 2006 podpořila projekt zkušební provozu městských autobusů Mercedes-Benz Citaro s palivovými články v hlavních městech devíti členských zemí. Projekt byl označen za úspěšný, nicméně neměl pokračování.

Také u nás už se autobusy využívající palivové články objevily ve zkušebním provozu. Už před 15 lety byl v rámci projektu iniciovaného ÚJV Řež zahájen dlouhodobý testovací provoz autobusu TriHyBus mezi Neratovicemi a Prahou. Nedávno na Mostecku společnost Orlen Unipetrol v různých klimatických podmínkách úspěšně prověřila autobus na vodík, který vyvinula slovenská společnost Mobility&Innovation Production. Dlouhodobý provoz autobusu s palivovými články H'City od Škody Electric ve službách Dopravního podniku hl. m. Prahy doprovázely technické problémy a komplikace s dodávkami vodíku.

Od těchto testů se projekt ve Středočeském kraji odlišuje nejen svým rozsahem, ale především svou komplexností, protože jeho součástí je i zajištění dodávek a výroba zeleného vodíku.



Středočeská iniciativa

Koncem roku 2025 má do kopcovitého terénu v okolí Mníšku pod Brdy vyjet deset autobusů Solaris Urbino 12 hydrogen. Jejich provoz bude zajištěn na základě smlouvy mezi Integrovanou dopravou Středočeského kraje a dopravcem v systému Integrované dopravy Středočeského kraje a hl. města Prahy PID firmou Martin Uher Bus. Pro projekt byly zvoleny linky s náročným charakterem zahrnujícím městský i příměstský provoz, vesnice a komplikovaný terén s mnoha stoupáními. Každý z auto-

busů by měl každoročně svézt několik tisíc cestujících a dohromady najet 550 000 km ročně.

Provozní náklady se předběžně odhadují na 100 až 150 Kč/km, což je přibližně dvojnásobek než u vozidel na naftu. Ovšem u nafty se dá předpokládat růst nákladů v souvislosti se zaváděním emisních povolenek ETS2. U elektrobusesů jsou kolem 75 Kč/km, ale jejich přepravní kapacita je limitovaná. Cílem projektu je získat zkušenosti z provozu autobusů s vodíkovým pohonem, jejich technické spolehlivosti, nároků na údržbu i na provoz.

Většinu pořizovacích nákladů pokryje dvojice evropských dotačních titulů – Integrovaný regionální operační program (IROP) a program ITI pro rozvoj metropolitní oblasti. V případě programu ITI byl administrátorem projektu i zástupce Magistrátu hlavního města Prahy.

„Jako první kraj v republice jsme se rozhodli spustit velký vodíkový projekt v dopravě. Během několika let bude veškerá hromadná doprava ve středočeském kraji zcela bezemisní, a my si potřebujeme otestovat nejnovější technologie v praxi. Na linkách v Kutné Hoře, Kladně a na Benešovsku už jezdí elektrobusesy, ale ty mají své limity. Proto teď si vyzkoušíme i druhé perspektivní palivo – vodík. Věříme, že se nové autobusy poháněné vodíkem osvědčí i v náročném členitém terénu v okolí Mníšku pod Brdy,“ řekla hejtmanka Středočeského kraje Petra Pecková.

Vodík od přehrady

Palivem pro autobusy bude tzv. zelený vodík, kterého celá flotila během ročního provozu spotřebuje až



V projektu spojují síly Integrovaná doprava Středočeského kraje, dopravce Martin Uher Bus, dodavatel vodíkového hospodářství ČEZ ESCO ve spolupráci s Logan Energy a výrobce autobusů Solaris Bus & Coach



Deset 12 m autobusů s palivovými články bude Solaris Urbino 12 hydrogen



Komplet vodíkového hospodářství dodá prostřednictvím společnosti ČEZ ESCO anglická firma Logan Energy

45 tun. Jeho zdrojem bude bezemisní elektřina z vodní elektrárny Vrané nad Vltavou, kterou provozuje společnost ČEZ. Zelenou elektřinu energetici přemění ve vodík v elektrolyzáru o příkonu 540 kW.

Elektrolyzátor bude vybudován v průmyslové zóně v Mníšku pod Brdy. Součástí vodíkového hospodářství bude také plnicí stanice a několik zásobníků na vodík o celkovém objemu 190 m³ (500 kg). V soutěži na dodávku výroby vodíku, vodíkové čerpací stanice a zásobníků zvítězila společnost ČEZ ESCO, která na dodávce vodíkových technologií spolupracuje s renomovaným britským dodavatelem Logan Energy. Logan Energy dodá dosud největší elektrolyzátor na výrobu vodíku instalovaný v České republice. Ten bude umístěn ve dvou 12 m kontejnerech a dodá 200 kg vodíku denně, zatímco spotřeba všech 10 autobusů by měla být 160 až 180 kg vodíku denně.

„Děkujeme Středočeskému kraji za odvahu hledat a prosazovat průkopnická řešení. Díky tomu vybudujeme v Mníšku pod Brdy první velké dopravní vodíkové hospodářství v Česku. K výrobě vodíku využijeme bezemisní elektřinu z vodní elektrárny Vrané nad Vltavou,“ uvádí místopředseda představenstva ČEZ Pavel Cyrani.

„Rádi bychom poděkovali ČEZ za důvěru v naše zkušenosti. Podobné projekty realizujeme už víc než 20 let ve Velké Británii, Evropě i Asii. Věříme, že projekt vodíkové čerpací

stanice v Mníšku se stane impulsem pro využití vodíku nejen v dopravě, ale v celé energetice a ekonomice České republiky,“ říká generální ředitel Logan Energy Bill Ireland.

Autobus Solaris Urbino 12 hydrogen

Vítězem výběrového řízení na dodávku autobusů je zásluhou nejnižší nabízené ceny firma Solaris Bus & Coach, která za 154,4 milionu Kč vyrobí 10 vozidel Urbino 12 hydrogen. Polská společnost Solaris již dodala přes 220 autobusů s palivovými články zákazníkům z 10 evropských zemí.

Dvounápravový, dvoudveřový plně nízkopodlažní autobus s klimatizovaným interiérem je určený pro hromadnou dopravu osob na příměst-

ských linkách. Délka vozidla je 12 m. Trakční elektromotor má jmenovitý výkon 150 kW. Výkon palivových článků je 70 kW a jejich životnost má být 30 000 provozních hodin, což odpovídá deseti letům provozu. Doplnění vodíku trvá 15 minut. Pro záložní účely a potřebu vyššího výkonu je ve voze akumulátor s kapacitou 32 kWh. Dojezd autobusu je až 320 km.

Podle aktualizované vodíkové strategie ČR by obnovitelný vodík měl mít hlavní uplatnění v těžko elektrifikovatelných oblastech, jako je např. chemický průmysl, ale také v nákladní a dálkové a regionální hromadné dopravě.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Vladimír Rybecký a Solaris**



Komplexní služby a školení

Společnost Interaction nabízí komplexní dodávky lakovacích materiálů Spies Hecker, příslušenství a technologií do lakoven a karosáren. Věnuje se i projekční, servisní a školicí činnosti. Také její zásluhou se kvalita oprav karoserií a práce v autolakovnách v posledních letech výrazně zlepšila.

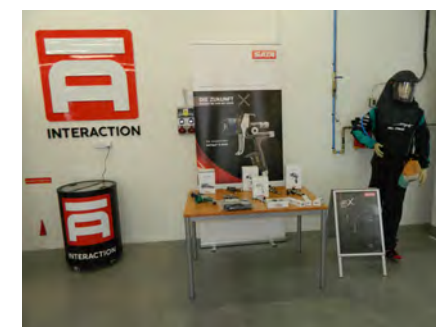
Při příležitosti otevření školicího střediska pro lakýrníky společnost Interaction představila vybavení svého nového sídla v Praze. Nupakách a ukázala nejmodernější technologie, které se zde používají a s jejichž pomocí se zde školí partneři společnosti. Školicí středisko pro karosáře je zde v provozu už několik měsíců.

Společnost Interaction je na českém trhu dodavatelem vysoce kvalitních lakovacích materiálů Spies Hecker, špičkových stříkacích kabin a přípravných stání USI Italia a dalších zařízení do lakoven. Podílí se i na tvorbě standardů vybavenosti a procesů lakoven a karosáren pro významné importéry vozidel.

Významnou součástí činnosti společnosti Interaction je poraden-



ská a školicí činnost. Interaction má připraven ucelený systém vzdělávání. Pro své partnery připravuje pravidelné zvyšování odborných znalostí lakýrníků a karosářů, přičemž v oblasti školení karosářů byl Interaction u nás průkopníkem. Přípravuje také manažerská školení pro vedoucí servisů, lakoven a karosáren, servisních poradců ale i likvidátorů pojistných událostí. Společnost Interaction navíc aktivně podporuje školy a žáky studijních oborů karosář a lakýrník formou speciálních akcí i vzděláváním pedagogů. Spojením školení a rekvalifikací je jedinou firmou s tak komplexní nabídkou.



Interaction se každoročně podílí na organizaci soutěže Autoopravář Junior.

Vysokou úroveň školení podporuje nejmodernější vybavení špičkovými zařízeními jako jsou unikátní míchací stroj Axalta Iru Mix, stříkací kabina a přípravné stání USI Italia nebo vybavení pro opravy matných laků. Jedná se o velké investice, které se ale vyplácejí zvýšením efektivity, produktivity a kvality oprav.

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

Drivalia zaujala auto-mobilovými novinkami včetně Tesly Cybertruck

Letošní největší fleetová akce – Drivalia Expo & Flotila roku 2024 – proběhla na Výstavišti Letňany 17. a 18. září. Byla rekordní počtem zúčastněných značek, počtem prezentovaných vozidel i počtem lidí, kteří ji navštívili. Pořádala ji společnost Drivalia, vedoucí firma ve správě podnikových flotil, a magazín Flotila.

Hosty setkání přivítali Martin Brix, generální ředitel společnosti Drivalia Lease Czech Republic, spolu se svou kolegyní Janou Faltovou, která působí na pozici Business Performance Manager

Každoroční setkání fleetových manažerů a dalších expertů bylo poprvé v historii koncipováno jako dvoudenní. První den patřil

pozvaným obchodním partnerům společnosti Drivalia, druhý den se pak akce bezplatně otevřela široké veřejnosti. A nebylo to jediné poprvé...



Drivalii se pro akci povedlo získat jediný exemplář „obrněné“ Tesly Cybertruck dostupný v České republice

Akce se konala poprvé v Praze a poprvé jako součást největšího stavebního veletrhu FOR ARCH, který navštěvují desítky tisíc lidí. Rok od roku na setkání roste počet vozů s alternativním pohonem, čisté elektromobily letos tvořily téměř třetinu všech testovaných vozů, účastníci mohli přispět hlasy do ankety Elektromobil roku. Široká byla nabídka užitkových vozidel, tentokrát byly k vidění i včetně atraktivních přestaveb.

Měli jsme možnost zúčastnit se prvního dne, během kterého pozvaní hosté testovali více než stovku vozidel přihlášených do tradiční ankety Flotilové auto roku. Celkem absolvovali na 600 jízd.



Bezmála 30 značek vyslalo do soutěže své aktuální novinky, zájemci se mohli projet například v modernizované Škodě Enyaq, v modelech Audi Q6 e-tron, Kia EV9, Volkswagen ID. Buzz, Ford Bronco, Renaulttech Symbioz či Rafale, v nové generaci vozu Hyundai Santa Fe, v nových MG HS, BMW i5 Touring, Nissanu Qashqai a řadě dalších.

K tomu byl připraven bohatý doprovodný program: prezentace prodejců kol a pneumatik, opravářů autoskel, dodavatelů nabíječek i dalšího vybavení pro řidiče elektromobilů...

A největší tahák pro veřejnost? Bezpochyby jím byl Muskův futuristický pick-up Tesla Cybertruck.

Foto: Drivalia
a Julia Sudogan



Drivalia

Drivalia je evropským poskytovatelem mobility. V České republice je lídrem v oblasti full-service leasingu firemních automobilů. Ve správě tady má přes 30 tisíc vozidel, osobních i užitkových. Ve svém produktovém portfoliu má ucelenou škálu řešení: od vnitrofiremního carsharingu přes krátkodobé či střednědobé pronájmy aut až po tradiční operativní leasing.

Společnost Drivalia je aktivní v propagaci elektromobility. Svým zákazníkům nabízí komplexní služby při přechodu od konvenčních modelů.

Pro prodej vozů vrácených po leasingu vyvinula koncept Future Drivalia. Auta v nejlepším stavu nabízí k přímému prodeji ve vlastním autosalonu ve Vestci u Prahy.



Devinn a Tatra Trucks rozšiřují spolupráci

Firma Devinn z Jablonce nad Nisou vyrobila plnicí stanici na vodík pro Tatra Trucks.

Na úspěšnou spolupráci při stavbě vodíkového nákladního speciálu Tatra Force e-Drive s palivovými články navázala jablonecká vývojová společnost Devinn další zakázkou pro automobilku Tatra Trucks. Spolupráce se týká vývoje a výroby vodíkové plnicí stanice. Zakázka souvisí s prototypem nákladního automobilu s vodíkovými palivovými články, u kterého se Devinn podílel na vývoji pohonného ústrojí.

Zařízení plnicí stanice se včetně výdejního stojanu a zásobníků vodíku vejde do jednoho standardizovaného kontejneru. Jeho instalace tak kromě elektrické přípojky vyžaduje jen zpevněnou podkladovou plochu. Kapacita vodíku je plánovaná na 100 kg při tlaku 50 MPa (500 bar). Stanice zvládne naplnit až tři vozidla Tatra Force e-Drive.

Veřejnou premiéru měla plnicí stanice v rámci akce Tech Days zaměřené na prezentaci vodíkových a souvisejících technologií pro použití



v dopravě, jež se konala v jabloneckém areálu společnosti Devinn.

Při výrobě plnicí stanice Devinn plánuje použít více než polovinu komponent z vlastní produkce nebo tuzemského původu. Poměrný podíl českých dílů si firma dala za cíl záměrně. „Partnerství s Tatrou nás těší i proto, že jde o jednu z mála stoprocentně českých firem. Dlouhodobě se snažíme vytvářet produkty, u kterých přidaná hodnota zůstává v Česku,“ uzavírá spoluzakladatel Devinnu Luboš Hajský.

„Rozhodnutí přejít na vodíkový pohon je zpravidla součástí většího energetického projektu, kdy se vodík produkuje, uskládá i spotřebovává na jednom místě. Hodně zmiňovaný zelený vodík se vyrábí z energie obnovitelných zdrojů pomocí elektrolyzátoru.

Přemístitelné plnicí stanice pak tvoří mezičlánek mezi výrobou vodíku s velkým úložištěm a vodíkovými dopravními prostředky,“ dodal Luboš Hajský.

„V rámci testů našeho prototypu s vodíkovými palivovými články jsme od začátku řešili, jak budeme vozidlo plnit v místech uživatelských testů a shodli jsme se, že potřebujeme jednoduše transportovatelnou plnicíku. Devinn nám nabídl nejlepší a nejkompaktnější řešení,“ uvedl Radomír Smolka, člen představenstva odpovědný za výzkum a vývoj společnosti Tatra Trucks.

Při letošních Tech Days společnost Devinn kromě transportovatelné vodíkové plnicí stanice pro Tatra Trucks, která už brzy vyrazí do ostrého provozu, představila i své projekty v oblasti světelné techniky a akreditované zkušební laboratoře. Během tří dnů navzdory typickému jabloneckému dešti přišlo víc než 250 hostů.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů Devinn
Foto: Devinn



Inovace pro větší udržitelnost*

Canopy™

- Pryžová směs vyrobená z více než 80 % z přírodních, obnovitelných nebo recyklovaných materiálů
- Baleno v obalu z 90 % recyklovaném a 100 % kartonovém
- Vyrobeno a zabaleno ve Francii kvůli snížení přepravy a emisí CO₂
- Zajištění prvotřídního stíracího výkonu díky specifikaci společnosti Valeo



valeocanopy.com

Valeo

PRÉMIOVÝ OPERATIVNÍ LEASING

www.drivalia.cz
www.drivaliago.cz

DRIVALIA