

září/říjen 2026

Autoservis & mobilita

www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU



Vyberte si barvu

JAK HASIT
ELEKTROMOBIL



TEST
OBNOVITELNÝ BENZIN



ZVEDÁKY
ŘEŠÍCÍ PROSTOR



Kamiony míří k elektromobilitě

Automechanika 2026

09
9 772695 044003

„To, co
dělají, dělají
perfektně.“

Mewa. Pracovní oděvy s kompletním servisem.

Zjistěte více na mewa.cz/kompletni-servis

Autoservis & mobilita

AUTOSERVIS & MOBILITA
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ,
AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

www.autoservismagazin.cz

VYDAL

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

ŠÉFREDAKTOR

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

OBCHOD A MARKETING

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

GRAFICKÉ ZPRACOVÁNÍ

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

TISK

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

DISTRIBUCE

ADISERVIS s.r.o. – distribuce
Na nívách 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:
Newspress USA

Škoda, že už nečtou Karla Čapka

Když před 25 lety do Evropy dorazily první čínské automobily, byly terčem posměchu. Navzdory nízkým cenám pokusy o jejich prodej bez sebemenšího servisního zázemí skončily fiaskem. Logicky byl nový nástup čínských značek po mnoha letech vnímán skepticky. Jenže situace se radikálně změnila. Kvalita čínské produkce se díky letům přenosu technologií od západních společností zcela vyrovnala našim standardům.

K tomu se připojil nástup elektrifikace. Čínská vláda od počátku dotovala nejen výrobu elektromobilů, ale stála i za nástupem čínských společností v získávání kritických surovin a jejich zpracování.

Do Evropy přicházejí desítky čínských značek, z nichž mnoho je uměle vytvářených jen pro evropské trhy. Ty za pár let bude jen těžko někdo penalizovat za nesplněné emisní limity, které mohou být pro evropské výrobce likvidační, nebo po nich vyžadovat plnění příslibu nereálných garančních podmínek.

Situace v nákladní dopravě se zdála být jiná. Velká sedmička evropských výrobců nákladních vozidel se mohla spoléhat na silné servisní zázemí svých partnerů. To zde hraje rozhodující roli, protože nákladní vozidla jsou pro dopravce pracovními nástroji a delší prostoje si nemohou dovolit. Všichni evropští výrobci také reagovali na požadavky EU a do své nabídky zařadili i nákladní vozidla s čistě elektrickým pohonem, byť reakce zákazníků na ně je vzhledem k vysoké ceně velmi chladná.

Zdálo se, že pro novou konkurenci zde není žádný prostor. Teprve veletrh IAA Transportation v Hannoveru se stal, doufejme že ne opožděným, budičkem. Ná-

stup čínských výrobců nákladních vozidel s elektrickým pohonem je skutečně dramatický. Přitom 95 % elektrických nákladních automobilů na světě se vyrábí v Číně, což jejich výrobcům přináší bezkonkurenční poznatky z provozu.

Nově přichozím, dosud neznámým čínským značkám se vrhají do náruče nejen nezávislé servisy, ale i mnozí dosavadní partneři zavedených značek. Evropské podřezávání větve pod sebou tak pokračuje.

Vladimír Rybecký,
šéfredaktor



/ AKTUALITY

- 4 Stalo se...
- 8 Podmínky pro dosažení cílů s nulovými emisemi jsou zpožděny
- 9 Studie ukazuje na problémy pro evropskou výrobu nákladních vozidel
- 10 Lokální produkce akumulátorů v Evropě nepokryje poptávku
- 11 Evropa riskuje, že nesplní svůj cíl v oblasti surovin
- 12 Defosilizace, nikoli dekarbonizace
- 14 Globální boj za právo na opravu
- 15 Úspěšný veletrh Automechanika Frankfurt 2026

/ AUTOSERVIS + AFTERMARKET

- 18 Stalo se...
- 22 Akumulátory elektromobilů zvládají i statisíce kilometrů
- 24 Čištění a údržba matných laků
- 26 Parkovací zvedáky FERDUS: dvakrát i čtyřikrát více
- 28 Emotive – profesionální výkon pro každodenní práci v servisu
- 30 Ochrana rukou v průmyslu a řemeslech
- 32 Efektivní vyhledávání správného řešení opravy
- 33 Efektivní testování čerpadel systému common rail
- 34 ALCAR – kola pro čtyři roční období
- 36 Nové Školící centrum Mercedes-Benz
- 37 Interaction představil novinky

/ AUTODOPRAVA

- 38 Stalo se...
- 42 Renault Trafic Van E-Tech elektric dodávkou roku 2027
- 43 International Truck of the Year pro Volvo



- 44 Digitalizace mění řízení nákladní dopravy
- 46 Nové servisní centrum Mercedes Benz Trucks & Bus

/ CESTY MOBILITY

- 48 Stalo se...
- 52 Škoda Auto zahájila výrobu vrcholného modelu Peaq
- 54 Volkswagen přichází s modernizací ID.3 Neo
- 56 Velký test aut na plně obnovitelný benzin
- 58 Studie o elektrických nákladních vozidlech
- 60 ČEZ v Úvalech otevřel čtyři ultrarychlé stanice
- 61 Opel Vivaro Electric Van L – Zajímavá alternativa

/ TECHNICKÉ INOVACE

- 62 Stalo se...
- 64 Nový systém palivových článků
- 65 Do terénu s AI
- 66 Horse Powertrain představuje prodlužovač dojezdu na metanol
- 67 Recyklace textilu v rámci evropské spolupráce
- 68 Mercedes-Benz Trucks představuje reECONIC

/ REPORTÁŽE

- 70 Stalo se...
- 72 Nová energie pro Subaru
- 74 Češi elektromobilitu neodmítají, chybí jim ale informace
- 76 Odolnost dodavatelských řetězců jako strategická priorita
- 78 Analýza požárů elektromobilů a doporučení pro hasiče



Stalo se...

ŠVÉDSKÁ AUTOMOBILKA V ČÍNSKÉM MAJETKU ZÍSKALA KLAUSE ZELLMERA

Společnost Volvo Cars přišla se šokujícím oznámením: generální ředitel společnosti Škoda Auto Klaus Zellmer se nejpozději od října 2027 ujme vedení švédské společnosti. Představenstvo Volvo Cars ho jmenovalo prezidentem a generálním ředitelem společnosti. Má nahradit Hakana Samuelssona, který skončí v dubnu příštího roku. Zellmer 28 let pracoval pro skupinu Volkswagen. Po různých manažerských pozicích v Porsche a značce Volkswagen byl v létě 2022 jmenován generálním ředitelem společnosti Škoda Auto, která se pod jeho vedením stala druhou nejprodávanější značkou v Evropě a nejziskovější součástí divize VW Core Group. Volvo Cars zatěžují americká obchodní cla, stárnoucí modelová řada, nevyužitá výrobní kapacita a vysoké náklady na suroviny. Proto má v úmyslu ve spolupráci se svým čínským vlastníkem Geely optimalizovat svou nákladovou základnu. Sdílené platformy a dodavatelské struktury mají výrazně zvýšit ziskovost. Volvo již v roce 2024 opustilo cíl Hakana Samuelssona stát se do roku 2030 výrobcem jen čistě elektrických vozidel. Místo toho se v poslední době zaměřuje na hybridní pohonné jednotky vycházející z vývoje Geely.



MG PLÁNUJE PŘÍMO ŘÍZENÉ POBOČKY V ČR A NA SLOVENSKU

Společnost MG Motor oznámila plán na zavedení přímo řízených poboček v České republice a na Slovensku. Nové pobočky převezmou přímou odpovědnost za prodej, poprodejní služby a provoz značky. Česká republika a Slovensko se připojí k rostoucí síti evropských trhů, na nichž MG zavádí přímé provozní aktivity. Generální ředitel společnosti MG pro Velkou Británii a Evropu William Wang uvedl: „Česká republika a Slovensko představují

důležité trhy se silným dlouhodobým potenciálem a naše pokračující investice odrážejí jak naši důvěru v nadcházející příležitosti, tak náš závazek urychlit růst značky MG v celém regionu. MG v březnu otevřelo ve Frankfurtu Evropské inženýrské centrum, které spolupracuje s inženýrským týmem v Longbridge a designovým studiem v Londýně. Od roku 2011, kdy se MG vrátilo na britský trh, se stalo jednou z nejrychleji rostoucích značek v Evropě s podporou 1300 prodejních partnerů na 34 trzích. Na začátku tohoto roku oslavila společnost MG Motor dodání svého miliontého vozidla zákazníkovi v Evropě. V červnu MG potvrdilo, že svůj první výrobní závod na evropském kontinentu postaví v Galicii v severozápadním Španělsku.



REKORDNÍ PRODEJ OJETÝCH DODÁVEK

Od ledna do srpna změnilo na českém sekundárním trhu majitele 32 000 ojetých dodávek, za pět let o 40 % víc. Průměrné stáří se drží na 11 letech a průměrný nájezd klesl z 219 000 km v roce 2024 na letošních 214 000 km. Firmy po dodávkách z druhé ruky sahají stále častěji a za své peníze dostávají lépe zachovalé vozy. Zatímco u osobních aut turbodiesely ustupují, u dodávek se vozů na naftu letos prodalo 30 560, což je 98 % celého segmentu. Dodávek na benzin se do srpna oproti loňsku prodalo jen 307 místo 674 vozů. Pohony na plyn ztrácejí podobně: CNG kleslo za dva roky o 52 % na 117 vozů, LPG o 42 % na 71. Elektřina zůstává stále okrajová: 171 prodaných vozů znamená jen 0,5 % trhu. Meziročně se ale jejich počet víc než zdvojnásobil – z 83 na 171 kusů. Zároveň klesá cena – průměrná elektrická dodávka se letos prodává za 541 000 Kč, o 107 000 Kč levněji než loni. Jde o nejmladší vozy na trhu: v průměru čtyři roky staré s nájezdem 43 000 km.



VOLVO CARS PŘEVEZME EVROPSKOU DISTRIBUCI LYNK & CO

Od ledna 2027 bude Volvo Cars v Evropě exkluzivně zajišťovat distribuci vozů Lynk & Co. Obě značky jsou součástí čínské skupiny Geely Group. Lynk & Co na evropských trzích využije zavedenou distribuční strukturu a síť prodejců a servisních zástupců společnosti Volvo Cars. Tato dohoda navazuje na dříví oznámené obchodní partnerství mezi společnostmi Volvo Cars a Geely Auto. Nový distribuční model je navržen tak, aby společnosti Lynk & Co umožnil oslovit více zákazníků, posílit její přítomnost na trhu a zlepšit přístup k produktům a službám. Odpovědnost za globální vývoj a certifikaci produktů Lynk & Co, jakož i za provoz mimo Evropu, zůstane na skupině Geely Auto Group. Lynk & Co a Volvo Cars již v Evropě spolupracují a mají společnou přítomnost ve vybraných místech. Očekává se, že nová dohoda umožní společnosti Lynk & Co oslovit nové skupiny zákazníků a rozšířit její přítomnost na klíčových evropských trzích. Společnost Lynk & Co je aktivní na 25 evropských trzích a má víc než 140 prodejních míst. Rozšíření této sítě bylo podpořeno spoluprací s prodejci Volvo Cars.



INVELT PŘINÁŠÍ NA TRH VOZY BOVENSIEPEN

Zájem o exkluzivní automobily nabízející víc, než sériová produkce, mezi zákazníky neklesá. Pro zájemce o skutečnou specialitu společnost Invelt na český trh uvádí automobily značky Bovensiepen. Společnost Bovensiepen Automobile byla založena v roce 2025 v bavorském Buchloe na úpatí Alp jako nástupce legendární rodinné tuningové značky Alpina, kterou v roce 2022 koupila automobilka BMW. Bovensiepen pro své vozy nabízí ojedinělou možnost volby individuálních detailů, materiálů v interiéru a barev pro personalizaci, jaká nemá v sériové produkci v automobilovém průmyslu obdobu. Pro Invelt znamená uvedení značky Bovensiepen navázáním na dlouholetou spolupráci s firmou z Buchloe. Stává se osmým prodejcem těchto vozů v Evropě, přičemž do bu-

doucna jich má být jen 20. Pro přilákání pozornosti k nové značce se firma Bovensiepen obrátila na karosárnu Zagato, aby navrhla klasické vůz GT vycházející z BMW řady 4. Kupé bude vyrobeno v limitované sérii 99 kusů. Základem nabídky značky je exkluzivní kombi Bovensiepen 05 GT vycházející z BMW M5. Zlatým hřebem uvedení značky Bovensiepen se stalo představení modelu Spider jen několik dní po světové premiéře v Sv. Mořici. Jde o vůz postavený na bázi BMW Z4.



PEUGEOT POSILUJE SLUŽBY PRO FIREMNÍ ZÁKAZNÍKY

Sít specializovaných center Peugeot Professional se v České republice rozšiřuje o dvě nová centra zaměřená na potřeby podnikatelů, živnostníků a firemních flotil. Nové centrum Peugeot Professional společnosti Domanský zahájilo provoz na pražském Černém Mostě. Centrum staví na více než třicetiletých zkušenostech společnosti Domanský s prodejem automobilů a firemním zákazníkům poskytuje služby od výběru vhodného vozu až po jeho následný servis. Centrum Peugeot Professional společnosti Kopecký v Praze 10 navazuje na dlouhodobé prodejní výsledky společnosti, která se stabilně řadí mezi klíčové prodejce značky Peugeot v České republice. Společnost Kopecký provozuje čtyři pobočky ve třech krajích a disponuje rozsáhlým skladem náhradních dílů, díky čemuž může zkracovat dobu oprav a minimalizovat prostoje firemních vozidel. Po otevření obou nových center má Peugeot v České republice 12 center Peugeot Professional, z nichž čtyři jsou v Praze a dvě v Brně.



MICHAL STRNAD KUPUJE 14 % PIRELLI

Čínská státní společnost Sinochem prodala 14 % podílu ve společnosti Pirelli společnosti Lumina Crown, investiční společnosti ovládané českým podnikatelem Michalem Strnadem, čímž snížila svůj podíl z 34,1 % na 20,1 %. Strnad ovládá českou zbrojní skupinu CSG NV. Prodej ponechává Sinochem jako druhého největšího akcionáře Pirelli a Lumina Crown je nyní třetím největším. Vedoucí pozici v Pirelli si nadále zachovává Marco Polo Industrial Holding, součást konsorcia MTP-Camfin, který drží 26,2% podíl. China National Chemical (ChemChina) získala kontrolní podíl v Pirelli v roce 2015. Nejnovější prodej představuje krok ve snaze omezit vliv Sinochemu v Pirelli, což je otázka, která nabývá na významu s tím, jak společnost vyvíjí technologii propojených pneumatik. V červnu 2023 vláda v Římě zabránila Sinochemu jako největšímu akcionáři Pirelli v úplném převzetí kontroly. Letos v dubnu Itálie omezila počet ředitelů Sinochemu, kteří jsou povoleni v představenstvu Pirelli, s odvoláním na potřebu chránit přístup výrobce pneumatik na americký trh. Limity mají platit, dokud Sinochem drží víc než 9,99 % akcií Pirelli.



XIAOMI AUTO VSTUPUJE DO EVROPY

Na veletrhu IFA 2026 v Berlíně společnost Xiaomi představila 380 produktů pro propojené služby a předvedla integraci umělé inteligence. Představila také novou generaci automobilů Xiaomi SU7 a Xiaomi SU7 Ultra. Xiaomi SU7 kombinuje sportovní design s hlubokou integrací do systému Xiaomi HyperOS a jeho inteligentního ekosystému. Vozidlo umožňuje propojení s osobními zařízeními a chytrou domácností. Xiaomi SU7 Ultra je vysoce výkonný vrcholný model, který na Nürburgring Nordschleife v dubnu 2025 stanovil oficiální rekord na kolo v kategorii „Elektrický manažerský vůz“. Společnost Xiaomi Auto v Berlíně rovněž oznámila svůj vstup na

evropské trhy v roce 2027. Osm německých dealerských skupin s desítkami let zkušeností v oblasti obchodování s prémiovými značkami, které patří mezi nejuznávanější prodejce v Německu i v celé Evropě, v Berlíně podepsalo memorandum o porozumění. To představuje první krok k budování prodejní a servisní sítě. Od uvedení svých elektromobilů v Číně v březnu 2024 společnost Xiaomi Auto dodala 700 000 vozidel.



JSW A VW DOMLOUVAJÍ SPOLEČNÝ PODNIK V INDII

Společnost Škoda Auto Volkswagen India podepsala memorandum o porozumění se skupinou JSW s cílem prozkoumat klíčové principy strategického partnerství v Indii v oblasti výroby osobních vozidel. Spolupráce si klade za cíl posílit konkurenceschopnost prostřednictvím rozšířené nabídky produktů, hlubší lokalizace a vylepšených výrobních, výzkumných a vývojových kapacit. Díky pozici společnosti Škoda Auto v regionu se indický trh stává silným pilířem mimo Evropu a strategickým uzlem pro využití potenciálu v sousedních regionech a přílehlých trzích. V roce 2025 zaznamenala skupina Škoda Auto Volkswagen India meziroční nárůst objemu prodeje o 36 % a značka Škoda v Indii zdvojnásobila prodej. Navrhovaná aliance by fungovala v rámci nového subjektu, jehož součástí by byly společnosti JSW a Škoda Auto Volkswagen India odděleně od podniků společnosti JSW, včetně jejího partnerství s čínskou SAIC Motor. Společný podnik by zpočátku zahrnoval osm modelů značek Škoda a Volkswagen prodávaných v Indii, stejně jako budoucí novinky, včetně elektromobilů.



PARTSpro⁺
by Mercedes-Benz



Se silným partnerem po svém boku
mám všechny trumfy.



Mercedes-Benz
Originální díly



Rychlá
dostupnost



Osobní
kontakt

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

Více informací získáte naskenováním QR kódu.



Mercedes-Benz

Podmínky pro dosažení cílů s nulovými emisemi jsou zpožděny

Evropští výrobci nákladních vozidel, sdružení v Asociaci evropských výrobců vozidel ACEA, varují, že harmonogram plnění požadavků na nulové emise CO₂ do roku 2030 vyžaduje úpravu.

Generální ředitelé sedmi předních evropských výrobců nákladních vozidel a autobusů na veletrhu IAA Transportation v Hannoveru při společném vystoupení varovali, že přechod Evropy na těžká nákladní vozidla s nulovými emisemi je brzděn alarmujícím zpožděním v podmínkách, které jsou nezbytné pro podporu tržního pronikání. Vyzvali evropské a národní zákonodárce, aby tuto mezeru urychleně překlenuli a upravili harmonogram splnění požadavků na CO₂ do roku 2030.

Evropští výrobci nákladních vozidel a autobusů jsou i nadále plně odhodláni plnit ambiciózní cíle EU v oblasti snižování emisí CO₂. Po letech investic je k dispozici kompletní řada konkurenceschopných vozidel s nulovými emisemi pro všechny hlavní potřeby použití. Podmínky, které dopravci potřebují k tomu, aby tato vozidla ve velkém přijali a konkurenceschopně je provozovali, jsou však nejméně o tři roky zpožděny a stále se nevyvíjejí dostatečně rychle. Trvale nízký podíl vozidel s nulovými emisemi na trhu a jejich velmi nerovnoměrné využívání v celé Evropě jsou jasnými ukazateli.



Pouze 2,4 % nově registrovaných těžkých nákladních vozidel v Evropě je dnes s nulovými emisemi. Na hlavních trzích s nákladními vozidly, jako jsou Polsko, Španělsko a Itálie, je podíl výrazně pod 1 %. I na největších evropských trzích s nákladními vozidly v Německu a Francii činí pouze 4,3 % resp. 2,4 %.

Vzhledem k tomu, že do zavedení cílů pro emise CO₂ do roku 2030 zbývá pouze 45 měsíců, zůstává rozdíl mezi současným trhem a tempem přechodu k roku 2030 značný. Aby bylo možné tento rozdíl překlenout je nutné, aby nákladní vozidla s nulovými emisemi měla pro dopravce ekonomický smysl. To závisí na přístupu k nabíjení, nákladech na energii, mýtném na základě emisí CO₂ a uceleném podpůrném politickém rámci. Většinu podmínek, které určují, zda mohou dopravci přejít

na nové technologie, musí vytvořit jiní aktéři než výrobci.

Karin Rådströmová, prezidentka a generální ředitelka společnosti Daimler Truck a předsedkyně představenstva pro užitková vozidla ACEA, uvedla: „Jsme plně odhodláni k udržitelné dopravě – investice se uskutečnily a dnes je k dispozici široká škála vozidel s nulovými emisemi CO₂. Jejich komerční životaschopnost ve velkém měřítku však závisí na širším ekosystému, který je zjevně zpožděn a zatím se nevyvíjí dostatečně rychle. To znamená dvě věci: rychlé zdvojnásobení podpůrných podmínek a to, aby EU odložila harmonogram pro splnění cílů do roku 2030 o tři roky, aby se zabránilo sankcím pro výrobce.“

Odpovědnost a kontrola jsou zjevně v rozporu. Výrobci čelí ochromujícím finančním sankcím, pokud jejich nové vozové parky nesplní cíle v oblasti emisí CO₂. Jejich splnění však závisí na rozhodnutích učiněných v celém širším hodnotovém řetězci.

Pokud bude zájem na trhu příliš malý na to, aby výrobci splnili své závazky do roku 2030, uvalení sankcí za nedodržování předpisů na silnici neuvede víc nákladních vozidel s nulovými emisemi. Místo toho odvede miliardy eur od technologií a výrobních kapacit potřebných pro přechod a zároveň oslabí evropské výrobce v době, kdy se zostřeje globální konkurence.

Foto:
ACEA

Studie ukazuje na problémy pro evropskou výrobu nákladních vozidel

Nová studie, zadaná Sdružením evropských výrobců automobilů ACEA a realizovaná společností Ricardo, zjistila, že některé požadavky „vyrobena v EU“ navržené v zákoně o průmyslovém akcelérátoru IAA by mohly být pro evropské výrobce nákladních vozidel obzvláště náročné.

EU se posouvá k většímu využívání požadavků „vyrobena v EU“ pro komponenty vozidel s cílem posílit evropskou výrobní kapacitu a snížit strategickou závislost. Navrhovaný zákon o průmyslovém akcelérátoru IAA (Industrial Accelerator Act) by zavedl takové požadavky pro přístup k veřejným financím, jako jsou veřejné zakázky, nákupní dotace a daňové výhody pro nákup nebo používání elektrických vozidel s akumulátory, vozidel s palivovými články a plug-in hybridních vozidel.

Lokalizace produkce akumulátorů se jeví jako klíčová výzva. Pokud by zákon IAA vstoupil v platnost dnes, polovina středních a těžkých nákladních vozidel vyrobených v Evropě by nesplňovala požadavky na místní obsah pro články akumulátorů „vyrobena v EU“ stanovené pro evropské veřejné zakázky a dotační programy.

V roce 2027 má být méně než 5 % článků akumulátorů používaných v nákladních vozidlech vyrobených v EU obsahovat aktivní katodový materiál z EU nebo Velké Británie. I když vyhlídky na diverzifikaci zdrojů akumulátorů LFP mimo Čínu rostou, na základě nezávislých projekcí kapacity a názorů výrobců na to, jak rychle by se mohla kapacita

akumulátorů mimo Čínu zvýšit, nicméně očekává, že budou omezené a budou čelit značné konkurenční poptávce. To znamená, že evropští výrobci těžkých užitkových vozidel pravděpodobně nesplní dodatečné požadavky na aktivní katodový materiál původem z Unie, které by platily tři roky po vstupu zákona IAA v platnost.

Obtíže se získáváním akumulátorů „vyrobených v EU“ ovlivňují také dodržování pravidel původu akumulátorů podle dohody o obchodu a spolupráci (TCA) mezi EU a Velkou Británií ze strany výrobců těžkých užitkových vozidel. Společnost Ricardo proto odhaduje, že velká část nákladních vozidel vyrobených v EU může při vývozu do Velké Británie čelit clům.

Studie zjistila, že v případě kovů v současné době není možné posoudit podíl „zelené“ oceli a nízkouhlíkového hliníku z evropské produkce. U elektronických součástek důkazy naznačují, že víc než polovina hlavních elektronických

součástek v současnosti pochází z Evropy, oproti méně než polovině u součástek elektrických pohonných jednotek, přičemž evropský podíl v obou kategoriích klesne.

Na základě výsledků výzkumu ACEA vyzývá tvůrce politik EU, aby:

- Přizpůsobili časový harmonogram lokalizace akumulátorů pro těžká užitková vozidla v rámci zákona IAA specifickým potřebám tohoto segmentu. Jakýkoli povinný požadavek na získávání součástek akumulátorů „vyrobených v EU“ by se měl uplatňovat až poté, co se potvrdí, že dodávky těchto součástí vhodných pro tento segment jsou v EU k dispozici. V současné době je nepravděpodobné, že by takové dodávky byly k dispozici v dostatečném množství před rokem 2035.

- Zvážili dočasnou změnu pravidel původu akumulátorů v dohodě o obchodu a spolupráci mezi EU a Velkou Británií aby se zabránilo clům v celém odvětví ve výši téměř 1,5 miliardy eur, což by podkopalo konkurenceschopnost odvětví a jeho schopnost investovat do přechodu na nulové emise.



Foto:
ACEA

Lokální produkce akumulátorů v Evropě nepokryje poptávku

Nová studie společnosti Mobility Global, kterou si objednala ACEA, hodnotí připravenost evropského dodavatelského řetězce akumulátorů splnit požadavky na lokalizaci stanovené v rámci zákona o průmyslovém akceleratoru IAA. Ukazuje, že lokální produkce nepokryje poptávku.



Podle navrhovaného zákona IAA jsou požadavky na lokalizaci akumulátorů zavedeny ve dvou fázích: šest měsíců po vstupu textu v platnost (2027–2028) akumulátory musí obsahovat tři komponenty původu EU včetně článků. Tři roky po přijetí (2030–2031) by se toto číslo zvýšilo na pět komponent původu EU, včetně článků, systému managementu akumulátorů a aktivních katodových materiálů.

Analýza zkoumá, jak by tyto požadavky mohly ovlivnit poptávku a rozsah místní výroby potřebné v nadcházejícím desetiletí. Jsou zvažovány tři scénáře, z nichž každý

zahrnuje jinou úroveň poptávky po bateriích vyrobených v Evropě:

- Celý trh (scénář vysoké poptávky): pokrývá trh s lehkými elektrickými vozidly včetně soukromých kupujících, kteří využívají nákupní pobídky.
- Veřejný trh (scénář střední poptávky): pokrývá trh s lehkými elektrickými vozidly s výjimkou soukromých kupujících, což znamená firemní vozy, pronájem, flotily, prodejce a veřejné zakázky.
- Veřejný základ (scénář nízké poptávky): zaměřeno pouze na firemní vozy a veřejné zakázky.

V žádném scénáři se neočekává, že nabídka dožene poptávku, a to i přes očekávaný růst evropské produkce článků akumulátorů do roku 2032.

Omezená nabídka zůstane klíčovým omezením pro rozšíření počtu automobilů, které by byly způsobilé pro pobídky „*vyroběno v EU*“. Například 3 miliony automobilů se nemusí kvalifikovat na související pobídky kvůli nedostatku nabídky

pokud IAA vstoupí v platnost v roce 2028. U středně těžkých a těžkých nákladních vozidel se tento problém projevuje ještě výrazněji. Rozdíl mezi nabídkou a poptávkou se bude do roku 2032 dále prohlubovat, přičemž poptávka bude čtyřnásobkem dostupné evropské nabídky.

Zjištění také zdůrazňují hlubší strukturální překážky lokalizace akumulátorů. Většina plánovaných evropských gigatováren je zaměřena na akumulátory NMC, zatímco poptávka se stále víc přesouvá k levnějším akumulátorům LFP v nichž dominuje Čína.

Články vyrobené v Evropě zůstávají výrazně dražší než dovážené. Oznamovaná výrobní kapacita i nadále čelí rizikům spojeným s financováním, povolováním a implementací. Oznamovaná kapacita nelze považovat za rovnocennou provozní kapacitě. Evropa čelí i nedostatku aktivních katodových a anodových materiálů. Analýza naznačuje, že tento deficit se nemusí uzavřít dřív než v letech 2038-2040.

Zjištění zdůrazňují potřebu realistického a ekonomicky životaschopného přístupu k lokalizaci. Účinnost zákona IAA bude nakonec záviset nejen na ambicích jeho požadavků na lokalizaci, ale také na tom, zda Evropa dokáže vybudovat potřebné kapacity pro těžbu, konkurenceschopné provozní podmínky a investiční rámec k jejich realizaci v praxi.

Foto:
ACEA

Evropa riskuje, že nesplní svůj cíl v oblasti surovin

Evropská unie je v nebezpečí, že nedosáhne svůj dobrovolný cíl stát se nezávislou v oblasti kritických surovin. Toto zjištění vyplývá ze studie institutu Ifo. EU se podílí na světové produkci z více než 5 % pouze u čtyř z 27 zkoumaných kritických surovin, zatímco v devíti je její podíl nulový.

Výzkumnice institutu Ifo Isabella Gourevichová říká: „Evropa by již měla mít navázaná stabilní partnerství se zeměmi bohatými na zdroje a systematicky rozvíjet svá vlastní ložiska. Zatím tu ale je jen málo víc než prohlášení o záměru a příliš mnoho nejistoty.“

Závislost EU na dovozu surovin je obzvláště vysoká v odvětvích orientovaných na budoucnost. Evropa musí téměř všechny základní a někdy i vzácné suroviny pro akumulátory, polovodiče, obnovitelné zdroje energie a obranu získávat ze zahraničí. Aby byla zajištěna dodávka za rozumné ceny, Gourevichová tvrdí, že je nutná rychlá akce: „EU by nyní měla podpořit svá partnerství se zeměmi bohatými na zdroje konkrétními projekty a finančními závazky. Samotné proklamace již nestačí.“

Podle studie by také bylo možné v příštích několika letech vytvořit zpracovatelské kapacity v zemích EU. Ve střednědobém horizontu by EU mohla některé z kritických surovin těžit sama. Podle studie existuje řada nevyužitých ložisek. „I zde už musí EU jednat, protože rozvoj dolu může trvat až 18 let,“ vysvětluje Gourevichová.



Zda bude těžba známých ložisek ekonomicky životaschopná, zůstává do značné míry nejasné. Stávající analýzy zkoumaly závislosti na produkci a dovozu na úrovni materiálů, ale komplexní mapování všech 34 kritických surovin a zohlednění různých fází výroby dosud nebylo realizováno v rámci jedné studie.

Poučný je případ lithia. Austrálie se podílí 42 % z celosvětově vytěženého lithia a Čína pouze na 16 %. Jenže do Číny se vyváží 94 % australského spodumenu ke zpracování. To má za následek, že Čína kontroluje 65 % globální kapacity rafinace lithia, konkrétně pro formy hydroxidu lithného a uhličitanu lithného potřebné pro výrobu akumulátorů. Globální úzké hrdlo v dodávkách surovin nespočívá v těžbě, ale ve zpracování, a je viditelné pouze na úrovni produktu.

Komplexní zpráva Evropské komise z roku 2023 čerpá z dat za období 2016–2020. Vzhledem ke změnám v globálních dodavatelských řetězcích od té doby je nutné data přezkoumat. Politika navržená na základě zastaralých čísel riskuje, že nezohlední dosažený pokrok ani zbývající rizika.

Zajištění spolehlivého přístupu k surovinám vyžaduje partnerství se zeměmi bohatými na zdroje, která jdou nad rámec rámcových dohod a zahrnují financování, sdílení rizik a dlouhodobé závazky k odběru.

Text: Vladimír Rybecký
podle podkladů IFO
Foto: Newspress Australia

Defosilizace, nikoli dekarbonizace

Studie Technické univerzity v Mnichově vyzývá ke změnám v předpisech EU o emisích CO₂ u osobních automobilů s tím, že limity pro vozový park EU nezohledňují emise vznikající při výrobě, dodávkách energie a recyklaci.

V rámci studie zkoumalo výzkumné konsorcium CirculaTUM při Technické univerzitě v Mnichově (TUM) dopad automobilů na klima v průběhu celého jejich životního cyklu – od výroby a provozu až po likvidaci na konci životnosti. Na základě 19 dříve publikovaných studií, zahrnujících 47 modelovaných scénářů, vědci zjistili, že elektromobily s akumulátory produkují v průměru o 41 % méně emisí CO₂ než srovnatelné vozy se spalovacími motory v průběhu celého svého životního cyklu. Elektromobily navíc dosáhly lepší výsledky v 92 % případů.

Výsledky se však mezi jednotlivými scénáři výrazně lišily. V závislosti na faktorech, jako je výroba vozidel a akumulátorů, produkce elektrické energie a recyklace, mohou být emise ve srovnání s vozidlem se spalovacím motorem nižší o 89 % nebo také až o 21 % vyšší.

Vědci tvrdí, že tato variabilita poukazuje na slabinu současného regulačního přístupu EU. Limity emisí CO₂ pro vozový park se v současné době zakládají na přímých emisích během provozu vozidla, což znamená, že elektromobilům je přiřazena hodnota 0 g CO₂/km. TUM to porovnává s průměrným snížením emisí v průběhu životního cyklu o 41 %. To však podle názoru výzkumníků neznamená, že

by elektromobily neměly klimatickou výhodu – ta se projevuje v drtivé většině zkoumaných scénářů. Kritika spočívá v tom, že regulační posouzení neodráží plný dopad vozidla na klima.

Například emise z výroby vozidel a akumulátorů nebo z dodávek elektřiny pro nabíjení nejsou zahrnuty do hodnoty CO₂ vozového parku. Naopak nejsou zohledněny ani úspory plynoucí z oceli produkované téměř

bez emisí CO₂ z dekarbonizovanější výroby akumulátorů nebo ze zpětného získávání surovin prostřednictvím recyklace. Podle výzkumníků to znamená, že odvětví postrádá regulační pobídky k dosažení dalších úspor CO₂ v rámci celého hodnotového řetězce.

TUM to proto považuje za „podstatné zkreslení“ v evropské klimatické politice a místo toho navrhuje normu založenou na životním cyklu, která by zohledňovala ověřitelné snížení emisí, bez ohledu na to, zda k němu dochází během výroby, používání nebo recyklace. Výzkumníci jako možný výchozí bod navrhuji ocel, jelikož pro ni již existuje relativně solidní datová základna.

Studie rovněž zpochybňuje dosažitelnost evropských klimatických cílů. S odvoláním na jednu z 19 studií odhaduje TUM, že sektor osobních automobilů by mohl do roku 2030 dosáhnout snížení emisí CO₂ o přibližně 80 milionů tun, pokud bude plánované rozšiřování elektromobility probíhat podle plánu. K dosažení stanoveného cíle by však bylo zapotřebí snížení o přibližně 188 milionů tun, což znamená schodek přesahující 100 milionů tun. Tyto údaje vycházejí z jedné ze studií TUM a neměly by být interpretovány jako prognóza

skutečného vývoje evropského trhu s osobními automobily.

Stávající vozový park v Evropě představuje další problém. Podle TUM se očekává, že vozidla se spalovacími motory budou v roce 2030 tvořit 78 % evropského vozového parku osobních automobilů. I rychlý růst prodeje elektromobilů v rámci nových registrací bude mít na celkový vozový park vliv pouze postupně kvůli dlouhé životnosti automobilů.

Na konci roku 2025 navrhla Evropská komise v rámci svého Auto Package pozměnit cíl snížení emisí CO₂ u nových osobních automobilů od roku 2035 ze 100 % na 90 % ve srovnání s rokem 2021. Zbývající emise by mohly být kompenzovány mimo jiné prostřednictvím kreditů za „zelenou“ ocel z EU a klimaticky neutrální paliva. To by již zohledňovalo určitá opatření na ochranu klimatu nad rámec přímých emisí vozidel. Podle TUM je to však nedostatečné. Studie uvádí, že kredity, předpokládané v balíčku opatření pro automobilový průmysl, by mohly pokrýt nanejvýš 10 % požadovaného snížení emisí CO₂ u výrobce. Vědci proto volají po povinném a ověřitelném posouzení životního cyklu.

Studie nepochybně klimatickou výhodu elektromobility, ale způ-

sob, jakým jsou regulovány úspory CO₂. Místo toho, aby se soustředila výhradně na přímé emise vozidel, výzkumníci tvrdí, že budoucí posouzení by měla zohledňovat také úspory v oblasti materiálů, výroby, dodávek energie a recyklace.

Peter Schwerdtmann pro Auto-Medienportal k tomu napsal: „Je to opravdu otázka selského rozumu. V současné době se pozornost soustředí na dogma z Bruselu: emise CO₂ z elektromobilu jsou nulové. Tečka! Ale elektromobily, jejich akumulátory a elektrická energie nepadají z nebe bez oxidu uhličitého, a to ani v Bruselu. Mnichovští vědci kritizují Evropskou komisi za její „tečkovou“ definici. Ať už jsou data z Mnichova jakákoli správná, jedna věc je jasná: v současné době neexistuje žádný pohonný systém bez CO₂. Pokud chceme i nadále sledovat klimatické cíle, budeme muset být tolerantnější k jiným pohonným systémům a jejich pokroku ve snižování emisí skleníkových plynů. Je načase upřednostnit fyziku před politikou.“

Text: V. Rybecký podle podkladů TUM a Auto-Medienportal
Foto: Alpitronic a TUM



Defossilization, Not Decarbonization: Toward a Life Cycle-Based Standard for Automotive Greenhouse Gas Regulation

Johannes Fottner*, Magnus Fröhling*, Tim Büthe*
Francesco Ferraresi, Anna M. Fischer, Vellah K. Kigwinu, Jana Schirmeister, Chris Schönherr, Salome Varamishvili
White Paper
1 September 2026
Commissioned by the President of the Technical University of Munich (TUM), Prof. Dr. Thomas Hofmann



* Joint corresponding authors. Affiliations and contact information, see verso.

Globální boj za právo na opravu

Globální komunita pro právo na opravu se setkala na veletrhu Automechanika Frankfurt 2026 aby posílila mezinárodní spolupráci a diskutovala o budoucnosti oprav vozidel.



Zástupci asociací automobilových aftermarketů z celého světa se sešli na veletrhu Automechanika Frankfurt při setkání Right to Repair Global (R2R Global), aby znovu potvrdili svůj společný závazek chránit volbu spotřebitelů, podporovat spravedlivou hospodářskou soutěž a chránit budoucnost nezávislého automobilového aftermarketu. Setkání, které společně pořádaly FIGIEFA a Auto Care Association, svedlo organizace z Evropy, Severní a Jižní Ameriky, Afriky, Asie a Oceánie, aby zhodnotily pokrok, vyměnily si praktické zkušenosti a diskutovaly o další fázi obhajoby práva na opravu.

V průběhu let se setkání Right to Repair Global stalo cenným mezinárodním fórem pro asociace zastupující nezávislé opraváře, distributory dílů, dodavatele, poskytovatele dat a spotřebitele. Setkání poskytuje zú-

částněným stranám z různých regionů příležitost porovnat vývoj v oblasti regulace, sdílet osvědčené postupy a posílit spolupráci na podporu nezávislých oprav a údržby vozidel.

Letošní setkání se konalo pod tématem „*Udržování angažovanosti a dynamiky*“. Diskuse se zaměřily na vývoj v rámci národních kampaní R2R Global, dopad technologického pokroku na opravy vozidel a problémy, jímž čelí nezávislí provozovatelé. Účastníci se také zabývali tím, jak mohou organizace udržovat angažovanost s vývojem kampaní a jak může globální komunita spolupracovat na řešení společných problémů.

Delegáti se podělili o aktuální informace o stavu iniciativ Právo na opravu ve svých příslušných jurisdikcích. Ačkoli se vyspělost kampaní mezi trhy značně liší, účastníci informovali o pokračujícím pokroku po celém světě, od kampaní na zvyšování povědomí a vy-

tváření koalic až po legislativní návrhy, přezkumy regulačních předpisů a úsilí o vymáhání práva.

Klíčovým tématem celého setkání byla rychlá transformace trhu s automobilovými náhradními díly. Účastníci poznamenali, že mnoho dnešních problémů přesahuje tradiční opravárenské činnosti a stále víc se týká otázek týkajících se přístupu k technickým informacím, telematiky, kódování dílů a vymáhání práva na opravu. Ačkoli se regulační rámce v jednotlivých regionech liší, tyto problémy se objevují globálně a mění podmínky, za kterých nezávislí provozovatelé soutěží. Specializované zasedání věnované technologiím a přístupu k datům se zabývalo tím, jak elektrifikace, konektivita a digitalizace mění prostředí trhu s náhradními díly a co nezávislí provozovatelé budou potřebovat, aby v nadcházejících letech zůstali konkurenceschopní.

Účastníci znovu potvrdili, že účinné rámce Práva na opravu pomáhají zajistit konkurenceschopný ekosystém trhu s automobilovými náhradními díly, který prospívá majitelům vozidel, nezávislým podnikům a širší ekonomice. Spotřebitelé by si měli i nadále svobodně vybírat kde budou svá vozidla udržovat a opravovat, zatímco nezávislí provozovatelé by měli mít přístup k informacím, nástrojům, softwarovým funkcím a údajům o vozidle, které jsou nezbytné pro to, aby mohli konkurovat za stejných podmínek a nadále poskytovat cenově dostupné a vysoce kvalitní služby.

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

Úspěšný veletrh Automechanika Frankfurt 2026

Veletrh Automechanika Frankfurt 2026 zaujal nárůstem počtu návštěvníků. Pětidenní veletrh, který slouží jako místo setkávání zástupců tohoto odvětví, přilákal do Frankfurtu 112 000 odborných návštěvníků ze 173 zemí. Narostl i počet vystavovatelů.

Veletrh Automechanika ukázal, kde automobilový průmysl ještě roste a kde se v něm ještě vydělávají peníze. Evropská legislativa vede k tomu, že to není ani tak v prodeji automobilů, protože vede zákazníky k tomu, aby si drželi své vozy co nejdéle. Díky tomu jsou dnes aftermarket a servis hnacími silami zisku a růstu. Auta se v Evropě používají déle a v důsledku toho potřebují víc servisních služeb.

Velké perspektivy pro aftermarket

Globální trh s náhradními díly má hodnotu více než 500 miliard dolarů a podle společnosti Frost & Sullivan v roce 2026 poroste o 6 %. Stárnutí vozového parku není dočasný jev, ale strukturální. Jde o stabilní obchodní příležitost. Průměrný osobní automobil je dnes v globálním měřítku starý 12 až 13 let. Vozový park stárne prakticky v celé Evropě, a to i v Německu.

V Evropě by měl trh s náhradními díly pro automobily podle společnosti AlixPartners do roku 2035 vzrůst o víc než čtvrtinu na 270 miliard dolarů.

Přechod k elektromobilitě sice hrozí omezit tento růst, protože pohon elektromobilů prakticky nevyžaduje údržbu. Na druhou stranu zde vzniká nový trh s náhradními díly, jaký odvětví dosud dostatečně neprozkoumalo. To skýtá růstový potenciál i pro nezávislý trh s náhradními díly. Vznikají nové příležitosti pro výrobce, dodavatele, prodejce, servisy a poskytovatele služeb.

A vzniknou i nová pracovní příležitosti. Mechatronik specializující se na elektromobily, softwarový specialista pro digitální monitorování, technik v oblasti umělé inteligence, odborníci na využití internetu věcí, experti na analýzu dat – nic z toho dosud neexistovalo.

Odborníci ze společnosti Frost & Sullivan poukazují na hlubokou strukturální změnu, protože umělá inteligence, propojená diagnostika, datové řízené servisní modely a digitální obchod mění způsob, jakým se vozidla udržují a opravují. Diagnostika na dálku, diagnostika v servisu, automatizace vrácení zboží a likvidace pojistných událostí, digitální optimalizace skladových zásob a dodavatelského řetězce, inteligence náhradních dílů i nové systémy řízení servisů – nová podoba autoservisů přichází.

Růst zájmu u vystavovatelů i návštěvníků

Očekávání ohledně nadcházejícího předního světového veletrhu





Automechanika proto byla velká a na konec byla skutečně naplněna.

Automechanika se 4400 vystavovateli z 80 zemí nabídla širokou škálu praktických řešení a služeb pro dílny, maloobchod a průmysl. Pozornost se věnovala umělé inteligenci, softwarově definovaným vozidlům, propojeným vozům, asistenčním systémům řidiče a alternativním pohonným systémům, jakož i významu těchto vývojů pro opravy, servis a celý životní cyklus vozidla.

„Během intenzivního pětidenního veletrhu panovala nejen mimořádně pozitivní nálada, ale došlo také k viditelnému nárůstu počtu vystavovatelů a návštěvníků. Přední mezinárodní veletrh B2B prokázal svůj význam pro celý hodnotový řetězec automobilového trhu s náhradními díly. Celkem 66 % odborných návštěvníků přijelo ze zahraničí a 34 % z Německa. Poprvé po dlouhé době opět pozorujeme v této oblasti výrazný růst. Automechanika poskytla množství poutavých osobních zážitků s 500 akcemi a nespočtem atrakcí ve venkovní výstavní ploše, včetně 200 metrů dlouhé boxové uličky a zážitkové oblasti pro terénní jízdy. Produkty a služby, prezentované vítězi ceny Innovation Award, demonstrují působivou úroveň technického pokroku, jehož se dosahuje na trhu s náhradními díly pro automobily,“ uvedl Detlef Braun, člen výkonné rady společnosti Messe Frankfurt.

Spokojenost vystavovatelů vyjadřuje skutečnost, že 90 % z nich se chystá vrátit za dva roky. Co se týče návštěvníků, 96 procent bylo s návštěvou veletrhu spokojeno (o 4 % víc než

v roce 2024), přičemž 89 % návštěvníků uvedlo, že by návštěvu veletrhu Automechanika Frankfurt doporučilo.

Nové formáty rozšířily obzory oboru

S HighTech4Mobility se veletrh Automechanika Frankfurt 2026 poprvé zaměřil na softwarově definovaná vozidla, propojené systémy a digitální služby. Softwarové společnosti, startupy a zástupci dílen, maloobchodníků a průmyslu se sešli aby diskutovali o datech z vozidel, umělé inteligenci, kybernetické bezpečnosti a obchodních modelech na trhu s náhradními díly. Odborné prezentace, příklady aplikací a nový networkingový salonek spojily technologický dialog s novými partnerstvími.

S novým zážitkovým parkem se venkovní výstavní plocha proměnila v jeviště pro mimořádná vozidla a interaktivní zážitky. Prostor před halami 9 a 11 ilustroval rozmanitost

terénní mobility. Nová 200 m dlouhá boxová ulička pod arkádami haly 4 prezentovala závodní vozy, mechaniky a známé osobnosti ze světa motoristického sportu. S řvoucími motory, zkušebními jízdami a možností nastoupit do závodních vozů se návštěvníkům veletrhu Automechanika Frankfurt naskytlo mnoho příležitostí, jak si autenticky prohlédnout svět motoristického sportu.

V těsné blízkosti oblíbeného Future Mobility Parku, testovacího okruhu pro mobilitu zítřka, univerzity prezentovaly vozidla s alternativním pohonem, která samy vyrobily.

V rámci Classic Alliance spojila Automechanika Frankfurt síly s organizací FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) a společnostmi Bosch, DAT, Eucon a ROWE aby poskytla odborné znalosti o klasických a sběratelských vozech. Živé restaurování, odborné prezentace a prezentace „Der Goldene Klassiker“ proměnily prostor pro klasické vozy v místo setkávání firem, dílen a specialistů.



Veletrh Ambition navázal na svůj úspěšný debut v roce 2024 větší a významnější akcí ve Festhalle, kde tento formát nabídl kariérní poradenství a orientaci, přímé kontakty s průmyslem a spoustu zábavy pro publikum generace Z a generace Alpha. Více než 4600 žáků, studentů a praktikantů získalo vhled do nabízených profesí v automobilovém průmyslu a možnost objevit širokou škálu profesních příležitostí v automobilovém oboru. Pestrý program pódia s prezentacemi, školeními a masterclassy poskytl praktické znalosti o nových technologiích a mobilitě zítřka.

Noví hráči a konkrétní reakce na transformaci

Nové partnerství společnosti Automechanika Frankfurt s Asociací výrobců motorových vozidel VDIK posílilo trh se značkovými náhradními díly a podpořilo dialog s novými partnery, což společnosti Automechanika Frankfurt umožnilo rozšířit její roli jako platformy, kde se setkávají výrobci, prodejci, dílny a poskytovatelé služeb, aby diskutovali o probíhajících změnách na automobilovém trhu.

Řada odborníků z oboru se shoduje na tom, že využití umělé inteligence je důležitým nástrojem v autoservisech, zejména v oblasti diagnostiky. Arnd Franz, generální ředitel společnosti Mahle, vystoupil na fóru VDIK a jasně vyjádřil svůj názor: „Potřebujeme sdílené datové standardy, například pro určování stavu akumulátoru.“

Navzdory výraznému růstu poptávky po elektromobilech je německý automobilový průmysl stále pod tlakem. Ukazuje to nejnovější pololetní průzkum mezi téměř 400 prodejci automobilů a autoservisy, který si objednala Německá federace pro motorová řemesla a opravy ZDK. Zatímco autoservisy jsou zdrojem stability, podmínky v maloobchodu s automobily jsou i nadále obtížné. Zároveň nabývá na obrátkách přechod k elektromobilitě. „Elektromobilita si nadále rozšiřuje svůj podíl na



trhu. Zároveň se firmy potýkají s tím, jak tuto změnu zvládnout finančně smyslně. Rozhodující zůstávají cenová dostupnost, praktičnost a správné poradenství pro zákazníky,“ uvedl prezident ZDK Thomas Peckruhn.

Průzkum „puls“, zadaný ZDK, potvrdil, že elektromobily jsou již nyní první volbou 36 % těch, kteří mají konkrétní plány na koupi vozidla. Zároveň zůstávají pro jejich koupi klíčovými kritérii náklady na pořízení a provozní náklady.

Praktické znalosti se setkávají s novými technologiemi

Velmi oblíbené byly i praktické workshopy, zejména ty, které byly zaměřené na opravy skla a robotické lakování s podporou umělé inteligence pro řemesla.

„Naše workshopy se zaměřily na lakovny s robotickým lakováním s podporou umělé inteligence pro karosářské práce a lakovny. Pro většinu podniků je to zcela nová technologie, která může posunout automatizaci vpřed i v sektoru „Karosářství a lakování“. Zájem byl odpovídajícím způsobem vysoký a školení byla plně obsazena. Odezva byla stejně pozitivní a podařilo se nám navázat řadu národních i mezinárodních kontaktů. Byl to pro nás obrovský

úspěch,“ říká Tiemo Sehon, generální ředitel společnosti Sehon innovative Lackieranlagen.

„Letošní ročník veletrhu Automechanika byl pro Future Mobility Workshop 4.0 a jeho 30 spoluvystavovatelů naprostým úspěchem. Jsme všichni více než spokojeni s průběhem veletrhu a s obrovskou odezvou odborných návštěvníků. Tato akce byla skutečně tržištěm poháněným inovacemi a nasazením všech zúčastněných a odhodlání odvětví provést transformaci bylo všem jasné. Zejména ve srovnání s Automechanikou 2024 jsme byli my i naši partneři na společném stánku ohromeni znatelným nárůstem kvality díky ještě hlubším diskusím a konkrétnímu zájmu o praktické technologie. Veletrh tak všem vystavovatelům na Future Mobility Workshop 4.0 nabídl špičkovou platformu, kde mohli sdílet podnětné koncepty a úspěšně budovat partnerství pro budoucnost,“ říká Edith Pischingová, ředitelka Future Mobility Workshop 4.0.

Příští veletrh Automechanika se bude konat od 5. do 9. září 2028.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů Automechanika a Auto-Medienportal
Foto: **Messe Frankfurt Exhibition GmbH** Pietro Sutura a Petra Welzel

Stalo se...

POJISTNÁ ZÁRUKA MECHANICKÝCH SOUČÁSTEK

Koupě ojetého vozu je vždy spojena s rizikem oprav, které mohou být velmi drahé. Pokud závada nebyla na voze v době jeho koupě, ale objeví se později, nevztahuje se na ni možnost reklamace. Na trhu ale již existuje i pojištění Carlife, které takovéto závady u ojetého vozu kryje. Doplnuje tak povinné nebo havarijní pojištění. Pojištění Carlife není na trhu novinkou a v síti autocenter AAA Auto je o něj dlouhodobě velký zájem. Carlife pomáhá zákazníkům zvládnout finanční rizika spojená s poruchami ojetých vozů. Pojištění Carlife se zaměřuje na součástky, jejichž porucha je častá a zároveň finančně náročná. Kryje i nejdražší opravy, které se šplhají ke 100 000 Kč, jako jsou generální oprava motoru nebo výměna automatické převodovky. Oprava motoru patří spolu s výměnou vodní pumpy, turbodmychadla a spojky mezi nejčastější uznané a proplacené pojistné případy. Carlife přitom stojí jen zlomek ceny opravy. Cena pojištění se odvíjí od výše zvoleného programu, počtu najetých kilometrů za rok, roku výroby a počtu najetých kilometrů vozu v době koupě.



ERION – NOVÁ GENERACE OCELOVÝCH KOL

Alcar přichází s novou generací designových ocelových kol erion, která mění zažitou představu o tom, jak může ocelové kolo vypadat a co může nabídnout. Moderní celoplošný design zde doplňuje nízká hmotnost, optimalizovaná aerodynamika a především výrazně nižší ekologická stopa výroby. Na první pohled erion klasické ocelové kolo příliš nepřipomíná. Konkávní Full-Face design mu dodává moderní vzhled blízký se kolům z lehkých slitin. Celoplošná konstrukce má také praktický význam – omezuje turbulence vzduchu na vnější straně kola a snižuje aerodynamický odpor. To je stále důležitější

zejména u elektromobilů a lehkých užitkových vozidel, kde se každý příspěvek k nižší spotřebě energie promítá do výsledného dojezdu. Moderní výrobní technologie umožnila zároveň optimalizovat hmotnost při zachování vysoké pevnosti a tuhosti. K technickým zajímavostem patří také patentovaná technologie laserového svařování a optimalizovaný prostor pro brzdovou soustavu.



SAMOTNÉ ŠPIČKOVÉ OSVĚTLENÍ NESTAČÍ, ZÁSADNÍ ROLI HRAJÍ I STĚRAČE

Kvalitní a legální LED náhrady v osvětlení starších vozů zvyšují bezpečnost v silničním provozu. Jenže i ty nejvýkonnější světelné zdroje ztrácejí smysl ve chvíli, kdy se před řidičem rozprostře šmouhami rozmazané čelní sklo. Stěrače jsou klíčovým prvkem aktivní bezpečnosti. Společnost OSRAM proto představuje novou řadu stěračů OSRAM WIPERblade BETTER SIGHT. K dokonalému osvětlení vozovky nyní přibývá jistota čistého čelního skla za všech povětrnostních podmínek. Běžné stěrače často trpí rychlou degradací pryže. Řada BETTER SIGHT tento problém řeší použitím nanotechnologického povlaku 3. generace a vylepšené pryžové směsi s nanokompozitními materiály. Výsledkem je výrazně prodloužená životnost, tichý, plynulý chod, a především stírání beze šmouh i v extrémních teplotách. Portfolio pokrývá prakticky všechna běžná vozidla na evropském trhu. První volbou jsou ploché bezramínkové stěrače Multi-Fit Beam Blade, které disponují integrovaným aerodynamickým spoilerem a pružným jádrem z prémiové uhlíkové oceli. Druhou variantu představuje osvědčená a cenově dostupná klasická ramínková konstrukce Conventional Blade.



HUNTER ENGINEERING NA VELETRHU AUTOMECHANIKA 2026

Společnost Hunter Engineering na veletrhu Automechanika Frankfurt 2026 představila široký výběr nejmodernějších produktů pro servis kol. Jedním z hlavních lákadel byl revoluční autonomní systém Walk-Away, který je tvořen kombinací nového vyvažovače kol Hunter Road Force WalkAway se standardním měničem pneumatik Revolution. Dokáže snížit dobu potřebnou k výměně čtyř pneumatik o 44 %. Klíčovou inovací je začlenění nového autonomního nahušťovacího ramena do vyvažovače. Po dokončení huštění se pneumatické sklídlo automaticky uvolní a systém spustí otáčení, takže mechanik se může věnovat jiným potřebným záležitostem. Díky kombinaci obvyklých úkonů výměny a vyvážení lze průměrnou dobu strávenou výměnou pneumatik v délce 34 minut zkrátit o 15 minut.



NOVÁ ŘADA KOMPONENT VZDUCHOVÉHO PÉROVÁNÍ OD MONROE

Dodavatel náhradních dílů společnost DRiV rozšiřuje nabídku systémů řízení jízdy Monroe o kompletní řadu náhradních dílů pro vzduchové odpružení včetně vzduchových vzpěr, vzduchových pružin, vzduchových tlumičů, vzduchových kompresorů a snímačů výšky podvozku. Jsou navrženy tak, aby technikům pomohly obnovit původní jízdní komfort, výkon vozidla a spolehlivost systému. Portfolio komponent vzduchového odpružení Monroe pokrývá širokou škálu prémiových vozidel. Je navrženo tak, aby podporovalo techniky provádějící servis u hojně zastoupených vozidel, včetně vybraných modelů

značek Jeep, Mercedes-Benz, BMW a Audi. Vzhledem k tomu, že součásti vzduchového odpružení fungují společně jako integrovaný systém, společnost Monroe doporučuje při servisu zkontrolovat i související součásti. Společná výměna vzduchových vzpěr a vzduchových pružin v případě zjištění opotřebení může pomoci obnovit optimální jízdní vlastnosti a dlouhodobou spolehlivost.



NOVÉ CELOROČNÍ PNEUMATIKY GOODYEAR VECTOR ALL SEASON 4

Před nadcházejícím 50. výročím premiéry prvních celoročních pneumatik upevňuje Goodyear svou pozici průkopníka a uvádí na trh nové celoroční pneumatiky Vector All Season 4. Goodyear Vector All Season 4 zajišťují optimalizovanou výkonnost za všech podmínek – na suché, mokré i zasněžené vozovce, a nesou symbol evropské certifikace Three-Peak Mountain Snowflake (3PMSF). Byly vyvinuty za využití nejnovějších technologií a speciálních materiálů společnosti Goodyear a nabízejí pečlivě vyváženou kombinaci užitečných vlastností. Celoroční výkonnost pneumatiky je dána novou technologickou platformou společnosti Goodyear pro celoroční použitelnost WeatherReady. Ta zahrnuje pokročilé technologie Dry Contact Plus a 3D Blade Sipe System a novou směs. Ty společně zajišťují výkonnost i v proměnlivých podmínkách. Pneumatiky Vector All Season 4, vyvinuté pro současná těžší, výkonnější elektrifikovaná vozidla, reagují na měnící se požadavky moderního vozového parku širší nabídkou rozměrů a zdokonalenými vlastnostmi.



NEXEN TIRE UVÁDÍ NOVOU LETNÍ PNEUMATIKU N'FERA SPORT 2

Společnost Nexen Tire představila svou nejnovější letní pneumatiku třídy ultra-high-performance N'Fera Sport 2 jako nástupce velmi úspěšného modelu N'Fera Sport. Pneumatika N'Fera Sport 2 má upravený dezén a vylepšenou konstrukci, které zajišťují ještě přesnější ovladatelnost, lepší brzdový výkon a spolehlivé jízdní vlastnosti na mokré i suché vozovce. N'Fera Sport 2 se vyznačuje o 15 % vyšší strukturální tuhostí ve srovnání se svým předchůdcem. Vylepšená konstrukce přispívá ke snížení deformací pneumatiky a podporuje stabilní jízdní vlastnosti, zejména při dynamickém stylu jízdy. Kromě toho společnost Nexen Tire představuje technologii Chamfer Technology, která využívá speciálně tvarované hrany dezénových bloků ke zvětšení kontaktní plochy pneumatiky při brzdění a průjezdu zatáčkou. Pneumatika má dezén navržený tak, aby rovnoměrněji rozkládal tlak v kontaktní ploše pneumatiky. Díky zvýšené tuhosti bočnice se minimalizuje deformace pneumatiky a zlepšuje se přesnost reakcí na řízení. Optimalizovaná kontaktní plocha a kontura pneumatiky podporují účinný odvod vody, čímž snižují riziko aquaplaningu a pomáhají udržovat přilnavost na mokré vozovce.



BANNER ROZŠÍŘUJE PORTFOLIO DIVIZE ENERGY SOLUTIONS

Potřeba výkonných a spolehlivých akumulátorů pro mobilní a nezávislé systémy roste. Banner na to reaguje zavedením nové řady Traction Bull Bloc Lithium. Pět 12V modelů založených na lithium-železo-fosfátové technologii rozšiřuje portfolio rakouského výrobce. Nová řada se orientuje zejména na výrobce, firmy zaměřené na přestavby vozidel a specializované prodejce v oblasti mobilních energetických systémů. Je koncipovaná pro aplikace Deep Cycle – tedy pro trvale neměnné napájení energií s opakovanými hlubokými vybitími bez ztráty jmenovitého výkonu. Tato technologie s více než 3000 cykly při vybití na 80% hloubku vybití nabízí dlouhou životnost. Využitelná zůstává téměř celá kapacita. Stabilní průběh napětí se navíc stará o rovnoměrný

výstup energie. Nabíjení probíhá efektivně a bezpečně doporučeným postupem CC-CV až do 14,4 V na blok. Tato řada je k dispozici v pěti variantách kapacity: 50, 75, 80, 100 a 150 Ah při nominálním systémovém napětí 12,8 V. Využitelná energie se pohybuje od 640 do 1920 Wh.



NISSENS GROUP NA VELETRHU AUTOMECHANIKA 2026

Nové technologie a nástup elektromobilů v kombinaci se vzestupem čínských značek v Evropě redefinují aftermarket. Skupina Nissens Group si uchovává náskok tím, že neustále sleduje a připravuje se na podporu nových tržních příležitostí včetně rostoucí poptávky po spolehlivých řešeních pro náhradní díly čínských značek. Zákazníci očekávají plné pokrytí, přesná a spolehlivá data a kompatibilitu chytrých dílů. Rozšiřující se sortiment produktů pro vozidla na nové zdroje energie zahrnuje víc než 2000 položek v oblasti řízení tepelného režimu a motoru a pokrývá širokou škálu vozidel s elektrickým pohonem a plug-in hybridů, stejně jako rostoucí segment čínských značek. Elektrifikovaná a softwarově řízená vozidla přináší nové požadavky v oblasti řízení teploty a klimatizace, stejně jako v údržbě elektroniky a softwaru. Moderní vozidla jsou systémově propojená, což činí elektronickou kompatibilitu nezbytnou pro správný výkon a fungování vozidla. Tyto změny mění charakter dovedností potřebných pro aftermarket. Nissens Smart Parts přináší řešení pro trh s náhradními díly typu „plug-and-play“ založená na pokročilém reverzním inženýrství, která zajišťují hladkou integraci s architekturami CAN/LIN vozidel a umožňují efektivní a spolehlivé opravy.



Stvořeno pro život



Šest senzorů, 90 % vozového parku, to je Bosch QUICK FIT+

Nová generace univerzálních TPMS senzorů s flexibilním ventilem a dvojnásobně rychlejším programováním



Nastavitelný úhel ventilu znamená konec kompromisů při montáži. S QUICK FIT+ přizpůsobíte senzor konkrétnímu ráfku místo toho, abyste hledali ráfku odpovídající díl. Menší sklad, kratší čas na zvedáku, spokojenější zákazník.

Nové portfolio Bosch QUICK FIT+ obsahuje tři senzory s pevným a tři s flexibilním ventilem. Úhel flexibilního ventilu přizpůsobíte přímo na dílně konkrétnímu ráfku – namísto hledání dílu, který odpovídá ráfku. Výsledkem je pokrytí více než 90 % vozidel s několika málo skladovými položkami.

Programování zvládnete do 5 sekund, a to až u šesti senzorů současně. Kapacita akumulátoru vzrostla až o 50 % proti předchozí generaci, takže senzor vydrží déle než jednu sadu pneumatik. Funkční a kvalitativní testy probíhají podle stejných norem jako u prvovýbavy.



Pro konfiguraci specifickou pro vozidlo použijte Bosch Tire Pressure Analyzer 400 (obj. č. 0 684 400 405) – bezdrátový přenos dat, 2,8" barevný displej, podpora senzorů s Bluetooth.

Výhody na první pohled

- Rychlé programování senzorů pomocí Bosch TPA 400 – již do 5 sekund
- Pokrytí více než 90 % vozidel pomocí několika málo variant senzorů
- Flexibilní konstrukce ventilu umožňuje individuální přizpůsobení úhlu ventilu různým typům ráfků
- Vícenásobné programování až 6 senzorů současně
- Až o 50 % vyšší kapacita akumulátoru v porovnání s předchozím modelem
- K dispozici v pryžových a kovových verzích, tak aby odpovídaly vzhledu ocelových a hliníkových ráfků
- Funkční a kvalitativní testy dle stejných standardů jako u prvovýbavy

Akumulátory elektromobilů zvládají i statisíce kilometrů

Tvrdá data vyvracejí rozšířenou obavu z rychlé degradace akumulátorů elektromobilů. Vozy s rekordními nájezdy ukazují, že správně používané elektromobily si zdraví akumulátoru drží překvapivě dobře.

Elektromobil, který jako taxi odjezdil 400 000 kilometrů, může mít zdraví trakčního akumulátoru (State of Health, SoH) stále na 80 %. Ukazují to unikátní výsledky měření akumulátorů, které od ledna 2023 uskutečňuje skupina Aures Holdings pomocí nezávislé diagnostiky rakouské firmy Aviloo ve třech zemích střední Evropy. Experti skupiny proměřili víc než 6000 elektromobilů a kvůli

nevyhovujícímu stavu trakčního akumulátoru odmítli jen 20 vozů.

Aures Holdings aktuálně provozuje 30 diagnostických zařízení Aviloo ve třech zemích – v ČR, na Slovensku a v Polsku – a jejich počet průběžně rozšiřuje v závislosti na nárůstu objemu obchodování s bateriovými elektromobily (BEV). Od spuštění programu společnost uskutečnila 6000 unikátních testů (8000 včetně opakovaných měření), přičemž 86 %



testovaných vozidel tvořila čistě elektrická auta a 14 % plug-in hybridy (PHEV).

„S měřením pomocí Aviloo jsme v Aures Holdings začali v lednu 2023. Z celého testovaného objemu bylo kvůli nevyhovujícímu stavu baterie odmítnuto do výkupu pouze přibližně dvacet vozidel – ve většině případů šlo o první generace plug-in hybridů. Výsledek testu transparentně poskytujeme u každého inzerátu elektromobilu a plug-inu na našem webu,“ říká Petr Vaněček, generální ředitel skupiny Aures Holdings, provozovatele sítě autocenter AAA AUTO a Mototechna.

„Otestovali jsme 21 aut s nájezdem přes 200 000 km; všechna až na jedno měla SoH nad 80 %. Rekordmankami nebyly jen Tesly Model S, které jsou výdrží proslulé, ale i Hyundai Ioniq s relativně malou 28 kWh baterií. Sloužil jako taxi a s nájezdem 396 000 km a jeho palubní systém ukazoval stoprocentní zdraví trakční baterie – korejské BEV mívají takzvaný buffer neboli rezervu. Klíčové ale je, že nezávislé měření Aviloo ukázalo SoH ve výši 80 %,“ říká Vaněček.



MG5 EV

Zmíněné tři Tesly Model S s nájezdem skoro 300 000 km měly SoH naměřené palubním systémem v rozmezí 86,5 až 88 % a diagnostika Aviloo pak u všech ukázala 82,5 % SoH s odchylkou 0,25 %, tedy prakticky totožný výsledek navzdory různé historii provozu.

Z 6000 testů BEV pouze pět vozidel nebylo do výkupu přijato, jelikož mělo SoH pod 60 %, což není ani 0,01 % z celého objemu. Ani výrazně degradovaný akumulátor však nemusí znamenat nefunkční auto.

„Na výkup přijela majitelka s Nissanem Leaf první generace, jemuž jsme změřili SoH pouhých 30,2 %. Majitelka si žádného problému nevšimla, auto ji bez potíží vozilo každý den šest kilometrů do práce a šest zpět. Pro její účely jí vyhovovalo, ani slabý akumulátor neomezuje základní funkčnost pohonu. Takže si ho nechala a bude s ním jezdit i nadále,“ doplňuje Vaněček.

AAA Auto začalo také nabízet komerční testování pod značkou „Aviloo pro lidi z ulice“. Službu v ceně 1500 Kč zatím využilo 67 zákazníků. Na vlastních akcích a roadshow technici uskutečnili další stovku bezplatných testů. Desítky zákazníků rovněž využily možnost bezplatného přetestování zakoupeného vozidla po roce.

U plug-in hybridů (PHEV) je situace méně příznivá než u čistých elektromobilů – 0,09 % testovaných PHEV vykazovalo SoH pod 60 %. To je přiro-



Tesla Model Y

zený důsledek faktu, že akumulátory v PHEV bývají menší a první generace některých vozů měly špatné řízení teploty trakčního akumulátoru.

Data však odhalují i jiný problém. Fiermní vozidla z některých flotil přijíždějí do výkupu po 100 000 až 150 000 km s prakticky netknutým akumulátorem se stavem blízkým 100 %. U srovnatelných vozů ze standardního provozu přitom SoH klesá pod 90 %, což je odchylka natolik výrazná, že jasně ukazuje na systematické nevyužívání elektrického pohonu.

„Firma pořizuje plug-in hybridy aby splnila ESG závazky. Zaměstnancům ale neumožní dobíjení na pracovišti, neproplácí jim nabíjení doma ani ne-

poskytuje přístupové karty k veřejným nabíječkám. Výsledkem je vozidlo jezdící výhradně na benzin, tedy jako klasický hybrid, nikoli plug-in. Protože PHEV mají kvůli akumulátoru a dalším komponentám vyšší hmotnost než srovnatelné konvenční vozy, v provozu čistě na benzin spotřebují víc paliva a vyprodukují víc emisí než automobil bez hybridizace. Výsledek je přesně opačný, než jaký byl deklarovaný záměr,“ dodává Vaněček.

Data z měření dokazují, že trakční akumulátor s největší pravděpodobností vydrží po celou dobu životnosti auta. Stačí se přitom držet několika základních pravidel.

„Baterii nabíjejte na 100 % jen před dlouhou cestou, ne přes noc. Ideální rozsah pro denní provoz je 20 až 80 %. V zimě nenechávejte auto s téměř vybitou baterií venku přes noc, před jízdou i nabíjením využijte předehřev akumulátoru, pokud ho auto podporuje. Rekuperaci nechte zapnutou – systém řízení baterie sám ví, co akumulátor unese. A také nechejte pravidelně kontrolovat SoH a sledovat rozptyl článků. Pak vám baterie vydrží opravdu statisíce kilometrů,“ uzavírá Petr Vaněček.



Nissan Leaf

Text: Vladimír Rybecký podle podkladů Aures Holdings
Foto: Aviloo a Aures Holdings

Čištění a údržba matných laků

Matné povrchy vyžadují speciální údržbu ve srovnání s tradičními nátěry, které používají lesklý bezbarvý lak. Běžné zacházení s tímto speciálním povrchem, normální u tradičních autolaků, může vést k nevratnému poškození matného povrchu.

Společnost Interaction je nejen dodavatelem potřeb pro autolakovny, ale vystupuje také jako expertní partner, který školí techniky v použití nejmodernějších technologií pro lakovny a údržbu karoserií. Jednou z novinek v oblasti autolakýrnictví je použití matných laků.

Matné laky se už v současné době dají kvalitně opravovat a lze najít odpovídající stupeň matu. Specialisté na opravy karoserií a laků ze společnosti Interaction ujišťují, že nové auto se dá opravit dokonale. Stupeň matu se ale v průběhu provozování a způsobem

údržby vozidla mění a postupem času se opravy stávají složitější. Dostupné receptury pro matné laky jsou pro nová auta. Ta se proto dají opravit dokonale. S věkem se ale odstín laku poněkud mění a nalezení přesného odstínu je mnohem složitější.

I relativně malá oprava se u staršího laku se může hodně prodrazit. Poškození matného laku je nevratné. U matných povrchů nelze jednoduše vyleštit povrch, aby se odstranily škrábance na povrchu. Přelakování poškozeného místa je možné, ale nikdy nelze dosáhnout stejný stupeň matu. V případě opravy je vždy nutné



pečlivě vybrat vhodný stupeň laku pro konkrétní vozidlo v daný okamžik. Na vrchním laku s matným efektem není možné provádět dokončovací lakýrnické práce – leštění. Z tohoto důvodu je nutné maximálně eliminovat výskyt jakýchkoliv defektů a prachových částic. Pro zachování stejné úrovně matu se doporučuje lakovat celou pohledovou část vozu, například celý bok.

Velmi náročná je i údržba matně lakovaných karoserií. Matně lakované povrchy se nikdy nesmí ošetřovat lešticími prostředky ani tvrdými vosky. Při ošetřování povrchu s matným lakem je nezbytné vždy používat speciální prostředky pro matné povrchy bez lubrikantů a utěrky s mikroválky. U silně znečištěných matných povrchů se nejprve odstraní prach a hrubé nečistoty pečlivým očištěním povrchu. Použití vysokotlakového čističe je možné s opatrností – tryska musí být držena ve vzdálenosti nejméně 30 cm od povrchu. Je nezbytné nutně dodržovat specifické pokyny výrobce vozidla.

Nečistoty se neodstraňují suchým hadříkem, protože to může způsobit vážné poškození povrchu. Odolné sto-



py hmyzu nebo ptačího trusu se odstraní tak, že se nejprve namočí vodou. Pokud tyto zbytky po umytí zůstanou, doporučuje se aplikovat odstraňovač hmyzu nebo speciální čistič na matné povrchy s hadříkem z mikroválky bez použití nadměrného tlaku.

Mastné nebo olejové látky a otisky prstů na matném povrchu by měly být okamžitě odstraněny pomocí speciálního čističe pro matné povrchy jemným setřením měkkým hadříkem z mikroválky. Snaha odstranit odolné nečistoty třením postižené oblasti tlakem způsobí skvrny se zvýšeným leskem, které nelze zvrátit.

Po odstranění nečistot se vozidlo opláchně velkým množstvím čisté vody. Doporučuje se umýt vozidlo ručně pomocí měkké houby nebo hadříku z mikroválky s použitím prostředku na mytí automobilů speciálně vyvinutého pro matné povrchy. Nesmí obsahovat žádné voskové nebo lešticí přísady, protože to může vést k nerovnoměrnosti matného povrchu. „Při ručním mytí v mycí boxu je třeba opatrnost – nesmí se využít aktivní pěna, která obvykle obsahuje lubrikanty pro posílení lesku. Je proto lepší použít vlastní kosmetiku, což ale ne vždycky provozovatel povolí,“ upozorňuje Michal Kirchner, specialista společnosti Interaction.

Při ručním mytí se nesmí používat stejná houba na kola a lakované povrchy, protože na ní zachycené částice tvrdých nečistot mohou zanechat povrchové škrábance na matném laku.

Po umytí se vozidlo nesmí nechat vyschnout na vzduchu, ale vždy se

musí osušit vlhkým koženým hadříkem nebo měkkým hadříkem z mikroválky. Na matný povrch se nesmějí nanášet žádné lešticí nebo voskové sloučeniny pro lesklé povrchy, protože by způsobily skvrny.

U vozidel s matným efektem vrchního průhledného laku je užitečné zlepšit ochranu povrchu aplikací keramickými prostředky speciálně vyvinutými pro matné laky. Ovšem v případě nutnosti opravy laku pak může dojít k tomu, že pro takto

ošetřený povrch nebude žádná z dostupných alternativ stupňů matu laku odpovídat stávajícímu povrchu vozidla.

Společnost Interaction dodává dva nové matné průhledné, snadno aplikovatelné laky od výrobce Axalta, a to Permacron Matt System Clear Coat 8185 a Permacron Semi-Gloss System Clear Coat 8170. Interaction také nabízí speciální autokosmetiku pro údržbu matných laků značky Meguiar's.

SADA AUTOKOSMETIKY MEGUIAR'S NA MATNÉ LAKY ZÁKLADNÍ



Parkovací zvedáky FERDUS: dvakrát i čtyřikrát více

Znásobit počet krytých míst pro automobily přestavbou garáže není záležitost levná ani jednoduchá. Naštěstí existují parkovací zvedáky, které umí elegantně vytrhnout příslovečný trn z paty. Stačí jen nějaký ten prostor pod střechou navíc.

Když se řekne FERDUS, většinou se vybaví největší značka českého výrobce pneuservisních opravných materiálů, záběr firmy je ve ale skutečnosti mnohem širší. V průběhu let neustále roste a od roku 2026 zahrnuje také nabídku parkovacích zvedáků, modelů 4SF-4000C a 4SF-4200D.

4SF-4000C: Pohyblivý double

První zmíněný zvedák je určen pro parkování dvojice vozů. Základní řeč čísel? Celkové rozměry heveru jsou 4430 x 2930 x 2190 mm, nosnost dosahuje 4000 kg. Mezi sloupky se najde 2400 mm volného místa, velkorysý zdvih se zastavuje na 1880 mm. Prověřená motorová jednotka dodává výkon 2,2 kW.



Nyní k vybraným technickým zajímavostem. Vertikální pohyb 495 mm širokých plošin, jejichž vzdálenost lze variabilně měnit, se provádí pomocí vodorovně umístěného hydraulického válce. Z něj je vyvedena čtveřice synchronizovaných ocelových lan směřujících do jednotlivých sloupů. Manuální západky jistící plošiny ve zdvihu jsou ovládané důmyslným mechanismem ocelových táhel vedoucích k jediné páce. Výškově stavitelné hřebeny pro západky umož-

Technické parametry zvedáku 4SF-4000C

Nosnost	4000 kg
Rozměry	4430 x 2930 x 2190 mm
Max. zdvih	1880 mm
Příkon motoru hydraulického agregátu	2,2 kW
Šířka mezi sloupky	2400 mm
Doba zdvihu	70 s
Šířka plošiny	495 mm
Proudová sestava	3NPE 400 VAC, 50 Hz
Připojení	5kolíková válcová vidlice 16 A



ňují jemné doladění polohy pomocí šroubového závitu. O automatické zastavení zvedáku v maximální výšce se stará elektrický koncový spínač. Znalci ocení také řadu nejrůznějších detailů, ať už se jedná o vkládané zářezky zamezující samovolnému sjetí vozidel z plošin, odnímatelné nájezdy či plastové vany pro zachyt oleje nebo odkládání mechanických částí, součástek, spotřebního materiálu apod. Důležité je zmínit,

že zvedák 4SF-4000C nabízí možnost přemístění díky odnímatelným přídatným kolečkům.

4SF-4200D: Skutečný obr

Nestačí někomu místo pro dva? Masivní řešení v podobě zvedáku 4SF-4200D zvládne hravě ubytovat až čtyři automobily současně. Tomu odpovídají rozměry: 5444 x 4885 x 2190 mm.

Nosnost se zvýšila na 4200 kg, šířka mezi sloupky je 4400 mm. Třífázový elektrický motor se nemění. Stejně zůstávají rovněž všechny ostatní vlastnosti – princip zdvihu, způsob jištění, variabilita plošin a další konstrukční prvky jako zářezky, rampy nebo vany. Jediným rozdílem je absence mobility, která s ohledem na velikost zvedáku 4SF-4200D z pochopitelných důvodů nepřipadá v úvahu. Nutnost kotvení nicméně vyžadují oba modely bez výjimky.



Spolehlivá rodina

Zvedáky FERDUS, stejně jako ostatní stroje a celé portfolio značky vůbec, reprezentují filozofii maximální orientace na nabídku nejlepšího poměru ceny k užitné hodnotě. Platí to pro hevery nůžkové, jednosloupové, dvousloupové, čtyřsloupové geometrické a nyní i čtyřsloupové parkovací. Přesvědčit se může každý osobně v chropýnském showroomu EXPO.

Technické parametry zvedáku 4SF-4200D

Nosnost	4200 kg
Rozměry	5444 x 4885 x 2190 mm
Max. zdvih	1880 mm
Příkon motoru hydraulického agregátu	2,2 kW
Šířka mezi sloupky	4400 mm
Doba zdvihu	50 až 60 s
Šířka plošiny	473 mm
Proudová sestava	3NPE 400 VAC, 50 Hz
Připojení	5kolíková válcová vidlice 16 A



Emotive – profesionální výkon pro každodenní práci v servisu

Společnost Emotive, která je výhradním dodavatelem náhradních dílů a zařízení společnosti LKQ, rozšířila svou nabídku o aku nářadí a zvedáky.



V obou případech se jedná o sortiment vytvořený speciálně pro potřeby profesionálních autoservisů, pneuservisů a karosáren.

Mezi klíčové produkty patří například **1/2" vysokovýkonný rázový utahovák**, který nabízí utahovací moment až 1 000 Nm a povolovací moment až 1 300 Nm, takže si poradí i s nejná-

ročnějšími aplikacemi v pneuservisech a dílnách. Pro běžné servisní úkony je určen kompaktní **1/2" rázový utahovák** s momentem 400 Nm a povolovacím momentem 700 Nm.

Chytrá volba pro profesionály, kteří hledají výkonné aku nářadí navržené přímo pro automotive

Aku nářadí spojuje vysoký výkon, spolehlivost a jednotnou 20V bateriovou platformu, která umožňuje využívat jeden akumulátor napříč celým produktovým portfoliem.

Sortiment Emotive byl navržen s důrazem na každodenní servisní práci.



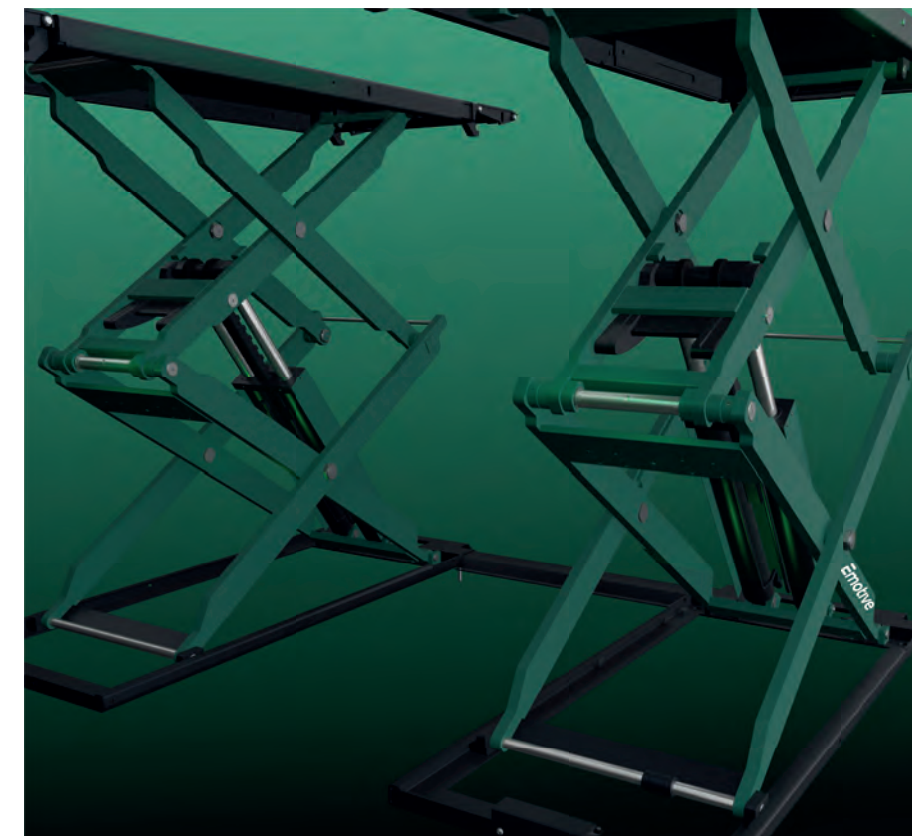
Portfolio dále doplňuje **aku ráčna 3/8"** s momentem 100 Nm, **úhlová bruska 125 mm s regulací otáček** až do 10 000 ot./min, **profesionální leštičky pro detailing a karosářské práce** nebo **aku horkovzdušná pistole** s teplotou až 550 °C.

Všechny klíčové produkty využívají moderní bezuhlíkové motory, které zajišťují vyšší účinnost, delší životnost a nižší nároky na údržbu. K dispozici jsou baterie s kapacitou až 8 Ah, které umožňují přizpůsobit výdrž konkrétnímu typu práce.

Zvedněte laťku. Nejen vozidla.

Autoservisy se mění. Vozidla jsou stále složitější a nároky rostou. Profesionálové proto potřebují vybavení, na které se mohou spolehnout každý den, při každé práci a u každého vozidla.

Zvedáky Emotive jsou navrženy tak, aby rozšířily možnosti autoservisu. Kombinují přesnou mechaniku s praktickým provedením a u každého modelu kladou důraz na spolehlivost, bezpečnost a snadné ovládání při různých typech servisních prací. Když se můžete spolehnout na vybavení, můžete se soustředit na samotnou práci. Při vývoji Emotive zvedáků byla pozornost zaměřena především na bezpečnost provozu a dlouhou životnost. Zvedáky splňují požadavky evropských norem a jsou navrženy pro každodenní intenzivní využití v servisním prostředí. Základ nabídky



tvoří dvousloupové modely určené pro běžné servisní práce na osobních a lehkých užitkových vozidlech.

Řadu zvedáků Emotive charakterizují tři hlavní přednosti: technologie APS, ovládání z jedné strany a certifikované standardy kvality a bezpečnosti.

Model EM-GVL00001 je **dvousloupový zvedák bez přejezdu** s nosností 4,2 t, EM-GVL00002 představuje dvousloupový zvedák bez přejezdu

s nosností 5,0 t, který umožňuje pohodlný přístup k podvozkovým částem vozidla. Pro provozy preferující klasické **přejezdové řešení zvedáku** jsou určeny modely EM-GVL00003 s nosností 4,2 t a EM-GVL00004 s nosností 5,0 t.

Konstrukce Emotive zvedáků využívá robustní nosné prvky.

U vybraných modelů je k dispozici systém APS (Accurate Parking System), který usnadňuje správné polohování vozidla a přispívá ke zrychlení servisních úkonů.

Důležitou součástí produktové řady je **nůžkový zvedák** určený pro provozy s omezeným prostorem nebo také pro specializovaná servisní pracoviště.

Model EM-GVL00006 je **mobilní nůžkový zvedák**, který lze v případě potřeby snadno přemístit na jiné pracoviště. Díky jeho kompaktním rozměrům je vhodný například pro pneuservisy, rychloservisy nebo diagnostická a detailerská pracoviště.

Kompletní nabídku aku nářadí a zvedáků EMOTIVE najdete na www.lkq.cz



Ochrana rukou v průmyslu a řemeslech

Ať už na stavbě, v dílně nebo v laboratoři: ruce jsou každý den v neustálém nasazení. Patří proto k částem těla, které se při práci nejčastěji zraní.

Řezné rány, pohmožděny, popáleniny nebo kontakt s nebezpečnými látkami každoročně vedou k dlouhým pracovním neschopnostem a někdy i k dlouho-dobým zdravotním následkům. Mnohým úrazům lze předejít – za předpokla-

du, že ochrana rukou je optimálně přizpůsobena dané činnosti a je správně používána.

„Jedna rukavice většinou nedokáže optimálně pokrýt více rizik najednou,“ vysvětluje Boris Bachschijan ze společnosti Mewa. Tento produktový manažer se zabývá ochrannými

rukavicemi již více než 25 let. Jeho doporučení zní: Ochranu rukou je třeba pečlivě vybírat podle druhu rizika, třídy ochrany a vlastností materiálu. Důležitý je také správný střih a pohodlí při nošení, aby byly ochranné rukavice pravidelně používány, jak zdůrazňuje produktový expert. Nesprávné velikosti, tuhé materiály nebo nepohodlné švy mohou výrazně snížit ochotu je nosit při každodenní práci.

Dbejte na certifikaci

Základní požadavky na ochranu rukou jsou stanoveny v normě DIN



výběru produktů a dodavatelů pro online sortiment pracovních ochranných pomůcek se společnost Mewa řídí přesně definovanými kritérii. Mezi ně patří dlouhá životnost, kvalita a výroba i balení šetrné k přírodním zdrojům.

Trend: Multifunkční a inteligentní rukavice

Díky novým materiálům, high-tech vláknům a inovativním povrchovým úpravám se oblast osobních ochranných prostředků bude dále rozvíjet. Trend směřuje k multifunkčním řešením, která splňují několik požadavků na ochranu. Zároveň se zvyšuje ergonomie a pohodlí při nošení.

„Díky integraci senzorů nebo digitálních rozhraní pro výměnu dat budou v budoucnu k dispozici inteligentní řešení v podobě rukavic, která rozpoznávají rizika a poskytou například informace o stavu ochranných funkcí,“ předpokládá Bachschijan.

EN 21420. Stejně jako veškeré OOPP jsou i ochranné rukavice rozděleny do tří kategorií rizika. U výrobků v kategoriích II a III musí být ochranné vlastnosti uvedeny pomocí piktogramů, příslušných zkušebních norem a úrovně výkonu. Tak je na první pohled zřejmé, před jakými riziky rukavice chrání. Bez ohledu na kategorii musí bezpečnostní rukavice nést označení CE. To potvrzuje, že splňují platné požadavky EU.

„Kromě označení rukavic je třeba dodržovat i obecné pokyny uvedené v informacích výrobce, protože teprve všechny tyto prvky dohromady tvoří základ pro spolehlivě prověřenou ochranu,“ vysvětluje Bachschijan.

Důležitý faktor: životnost

Levné rukavice nemusí být nutně i nejhospodárnějším řešením. Vysoká kvalita materiálu a zpracování, dobrá ergonomie a správné používání zajišťují, že rukavice vydrží déle v provozu. Tím se snižují náklady na nákup a přerušení práce.

„Trvanlivé výrobky jsou po celou dobu své životnosti hospodárnější a navíc šetří zdroje,“ zdůrazňuje Bachschijan.

I v oblasti ochrany rukou roste poptávka po recyklovaných mate-

riálech a eko-logických výrobních postupech. Bezpečnostní rukavice zatím nejsou v nabídce komplexních služeb k dispozici, protože průmyslový proces praní bez ztráty kvality je technicky náročný, jak vysvětluje odborník ze společnosti Mewa. Při

Foto:
Mewa



„Jedna rukavice většinou nedokáže optimálně pokrýt více rizik najednou.“
Boris Bachschijan,
produktový manažer
společnosti Mewa

Efektivní vyhledávání správného řešení opravy

Asistent s umělou inteligencí optimalizuje diagnostický software ESI[tronic] společnosti Bosch. Analyzuje dostupné informace, jako jsou diagnostická data, pokyny k opravám a informace od výrobce, a aktivně podporuje uživatele v průběhu procesu opravy.

S rostoucí složitostí moderních vozidel čelí autoservisy stále větším komplikacím při rychlém vyhledávání správných informací o opravách. Společnost Bosch proto rozšiřuje svůj diagnostický software ESI[tronic] o asistent založený na umělé inteligenci. Díky nové asistenční funkci jsou poruchy a odpovídající řešení oprav identifikovány okamžitě. Tato funkce bude zavedena s aktualizací softwaru 2026/4 na konci roku. Její ukázka bude k vidění na veletrhu Automechanika ve Frankfurtu.

Nový asistent s umělou inteligencí poskytuje mechanikům cílenou podporu během diagnostiky a oprav. Analyzuje vzorce poruch a čerpá z dat poskytovaných společnostmi Bosch, jako jsou diagnostická data, pokyny k opravám a originální data od výrobců vozidel. Kromě toho zahrnuje i další

dostupné zdroje informací a samostatně vyhledává možná řešení.

Na základě toho asistent s umělou inteligencí – v závislosti na vozidle, poruše a požadavku – navrhne vhodnou možnost opravy, příslušný dokument nebo hledané informace. To servisům poskytne strukturovaný základ pro rozhodování, což může zkrátit proces diagnostiky a zvýšit efektivitu práce.

Používání asistentu s umělou inteligencí je navrženo pro jednoduché ovládání: k získání fundovaných návrhů řešení stačí pouze zadat kódy poruch nebo krátká klíčová slova. Není nutný časově náročný dialog, což umožňuje zaměstnancům servisu soustředit se na samotnou opravu.

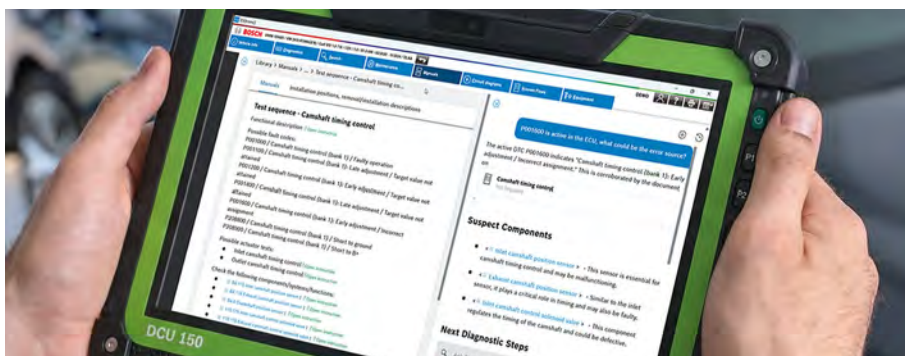
Asistent s umělou inteligencí navíc funguje jako stálý partner pro dialog. Během celého procesu opravy mohou odborníci v servisu kdykoli

klást nové otázky, dotazovat se na diagnostické kroky nebo prověřovat alternativní řešení. K získání fundovaných výsledků stačí zadat chybové kódy nebo klíčová slova. Asistent s umělou inteligencí je tak interaktivním pomocníkem a oporou při řešení složitých poruchových vzorců.

Nová funkce bude k dispozici pro software ESI[tronic] Advanced a Master v rámci stávající softwarové licence s aktualizací softwaru 2026 bez dalších nákladů. Díky tomu servis získají přístup k asistentu s umělou inteligencí, který je navržen tak, aby podporoval každodenní diagnostické, opravárenské a údržbářské činnosti.

Funkce umělé inteligence navazuje na stávající silné stránky systému ESI[tronic]. Mezi ně patří komplexní diagnostické funkce, přístup k údajům výrobců a opravy založené na zkušenostech (EBR), které na základě rozsáhlé databáze poskytují osvědčená řešení opakujících se poruch. Díky kombinaci těchto osvědčených funkcí s asistencí založenou na umělé inteligenci nabízí ESI[tronic] pokročilé diagnostické řešení, které pomáhá servisům zvládat rostoucí složitost moderních vozidel.

Foto:
Bosch



Efektivní testování čerpadel systému common rail

Společnost Bosch rozšiřuje svou nabídku technologií pro testování vznětových motorů o zkušební stojan pro čerpadla DCP 800. Umožňuje efektivní a přesné testování čerpadel systému common rail.

S polečnost Bosch rozšiřuje své portfolio komponentů pro vznětové motory o nový zkušební stojan DCP 800. Zkratka DCP znamená Diagnostic Common-Rail Pump a označuje zkušební stojan speciálně vyvinutý pro vysokotlaká čerpadla systému common rail. Tento systém pomáhá servisům splnit rostoucí požadavky na efektivitu, přesnost a hospodárnost při servisu vznětových motorů.

DCP 800 umožňuje testování čerpadel systému Common Rail pro osobní automobily, užitková vozidla a terénní aplikace při tlacích až 270 MPa (2700 bar). Výkonný elektromotor o výkonu 25 kW je přímo připojen k hnacímu mechanismu. Tato koncepce pohonu podporuje přesné a spolehlivé testování,

zejména u užitkových a těžkých vozidel. K přesnosti měření přispívá i automatická regulace vstupního a protitlaku, stejně jako elektronické měření průtoku.

Klíčovou výhodou pro servisy je vysoká efektivita testovacích sekvencí. Díky době testování kolem 20 minut – bez ohledu na typ aplikace – lze servisní procesy výrazně zrychlit. Současně rychlé nastavení v kombinaci s předdefinovanými, standardizovanými testovacími plány zajišťuje jednoduché a opakovatelné provádění testů. Optimalizované filtrační, chladič a měřicí systémy podporují automatizované intervaly údržby a pomáhají snižovat provozní náklady.

Zkušební stanice pokrývá široké spektrum čerpadel Bosch s technologií common rail, včetně řad CP1 až CPN6. Navíc je kompatibilní se stávajícími generacemi testovacích sad Bosch, jako jsou CP1, CP3 a CBX8 ze systémů EPS 815/708. To umožňuje servisům postupný a ekonomický přechod na novou testovací technologii.

Nově vyvinutý systém spojky pohonu, který umožňuje rychlou montáž různých typů čerpadel, poskytuje v servisu další flexibilitu. Řešení s adaptérem zajišťuje, že lze



i nadále používat starší provedení spojek. Ergonomický koncept stroje s přístupem ze tří stran podporuje pohodlnou a bezpečnou obsluhu.

Ovládací počítač s displejem pro řízení a sledování testovacích sekvencí lze umístit na kteroukoli stranu zkušebního stolu podle potřeb servisu. Díky tomu lze DCP 800 snadno přizpůsobit různým specifikacím servisů.

DCP 800 doplňuje stávající zkušební stoly Bosch pro vstřikovače systému Common Rail a umožňuje servisům provádět komplexní testování čerpadel a vstřikovačů z jednoho zdroje. Nový zkušební stojan byl poprvé představen na veletrhu Automechanika ve Frankfurtu.

Foto:
Bosch



ALCAR – kola pro čtyři roční období

ALCAR Bohemia vstupuje do podzimní sezony s novinkami v celém svém sortimentu. Pro zimní provoz opět vybral atraktivní designy litých kol do tradiční akce „Elegance i v zimě“.

ALCAR Bohemia nabízí vysoce kvalitní homologované výrobky s garancí. Nyní vstupuje do každoročně vrcholné sezony – od poloviny září během dvou a půl měsíce dosahuje okolo 75 % objemu prodeje. To samozřejmě vyžaduje perfektní organizaci a dokonalou přípravu během léta.

Litá kola už dávno nejsou pouze záležitostí letní sezony. Kola značek AEZ, Dotz a Dezent jsou konstruována s ohledem na celoroční provoz a díky třívrstvému ochrannému laku SRC dobře odolávají posypové soli i dalším nástrahám české zimy.

Pro letošní ročník tradiční podzimní akce „Elegance i v zimě“ vybral ALCAR osm designů vhodných pro zimní sezonu a nabízí je za zvýhodněné ceny. Nabídka přitom není omezena jen na praktické stříbrné provedení.



Motoristé mohou vybírat z černých kol, designů s leštěnou čelní plochou, šedých metalických odstínů, nechybí klasický stříbrný lak, ale i moderní

bronzový odstín. Ani v zimě tak není nutné dělat kompromis mezi praktičností a vzhledem automobilu.

Jak bude konkrétní design vypadat přímo na daném voze, si lze před nákupem jednoduše ověřit v 3D konfigurátoru na www.alcar.cz.

Součástí podzimní nabídky je také praktický bezpečnostní bonus. Ke všem litým kolům AEZ a Dotz získají zákazníci zdarma sadu bezpečnostních šroubů nebo matic Sicuplus. Akce platí do 30. listopadu 2026.

ALCAR Bohemia představil podzimní novinky značky Dezent, novou značku hybridních ocelových kol Erion a pokračuje v rozvoji nabídky pneumatik značek Dunlop a Falken.



Dezent KY



Dezent KY: kolo, které upoutá

Nejnovějším přírůstkem v nabídce značky Dezent je Dezent KY, který přináší moderní interpretaci klasického paprskového kola. Výrazné křížení paprsků, ostřeji řezané linie a precizně tvarované přechody mu dodávají sportovní charakter, aniž by ztrácel eleganci. Díky tomu dokáže stejně dobře doplnit kompaktní vůz, automobil střední třídy i moderní SUV.

Dezent KY je dostupný v rozměrech 6,5×17 až 8,5×19 palců a ve dvou provedeních – klasickém stříbrném a výraznějším leskle černém. Široké rozměrové portfolio doplňuje nosnost až 830 kg, takže kolo pokrývá skutečně široké spektrum současných automobilů.

Velkou předností novinky jsou rozsáhlé homologace ECE, díky kterým je u řady vozů montáž stejně jednoduchá jako u originálních kol – bez dalšího zapisování či administrativy.



ECE aplikace jsou připraveny například pro Audi A3, BMW řady 1 a řady 2 Gran Coupé, Ford Puma, Opel Grandland, Peugeot 3008 a 5008, Škodu Fabia a Octavia, Volvo S60/V60 nebo modely Volkswagen Polo, Taigo a T-Cross. Nabídku dále rozšiřují aplikace s homologací VTA na-

příklad pro vozy Dacia Duster, SEAT Arona a Ibiza nebo Toyota C-HR.

U vybraných aplikací lze navíc využít originální středové krytky a sériové šrouby automobilu. Dezent KY tak spojuje výhody aftermarketového kola s čistým vzhledem blízkým originální výbavě vozu.

2026

2027

ELEGANCE I V ZIMĚ

Kvalitní litá kola pro zimní provoz

✓ Originální rozměry

✓ Typový list

NOVINKA

NOVINKA

AEZ Toronto black

DOTZ MarinaBay bronze

DEZENT KY black

DEZENT KY silver

DEZENT KH black

DEZENT KF dark

DEZENT KG silver

DEZENT AP dark

Sicuplus

Bezpečnostní šrouby/matic

ZDARMA!

K sadě kol AEZ a DOTZ

Od 1.9. do 30.11. 2026

Nové Školící centrum Mercedes-Benz

V Praze bylo otevřeno nové Školící centrum Mercedes-Benz pro Českou republiku a Slovensko.



Společnost Mercedes-Benz Česká republika v Praze-Hostivaři otevřela zcela nové Školící centrum Mercedes-Benz. Moderní vzdělávací zařízení bude sloužit širokému spektru tréninkových programů pro zvýšení kvality poskytovaných služeb – od školení managementu a prodejního personálu až po rozšiřování kompetencí a technických dovedností zaměstnanců servisů.

Na ploše přes 1800 m² jsou k dispozici špičkově zařízené učebny, dílny, kanceláře a konferenční místnosti. Zázemí umožňuje pořádat až čtyři školení najednou pro 60 osob. Jednou z klíčových vlastností budovy je i mimořádná flexibilita. Propojením jednotlivých místností lze vytvořit

prostor pro větší akce s kapacitou přes 100 osob.

Vnitřní zařízení zahrnuje pokročilé technologie včetně velkoplošných interaktivních obrazovek a LED stěny s úhlopříčkou 163" (4,14 m). Digitální propojení umožňuje navázat kontakt s dalšími středisky značky Mercedes-Benz nebo specialisty po celém světě. Všechny učebny jsou vybaveny videokonferenčním zařízením pro možnost vést školení nejen v prezenční, ale také online formě.

Rozsáhlé dílenské prostory obsahují i speciální laboratorní vybavení pro vzdělávání v oblasti vysokonapětových vozidel.

Budova zároveň splňuje nejnovější standardy udržitelnosti a kvalitního pracovního prostředí. Úsporu energií

a příjemné klima zajišťují tepelná čerpadla, moderní ventilační systém a zelené stěny.

Mercedes-Benz provozuje celosvětovou digitální vzdělávací platformu Global Training Learning System, do níž je zaregistrováno 1500 účastníků z ČR a Slovenska. Obě lokální zastoupení organizují každoročně 500 školení. Až 40 % těchto vzdělávacích setkání probíhá výhradně on-line, což usnadňuje a zefektivňuje sdílení informací a zavádění nových postupů.

Prezenční a virtuální školení zajišťuje tým certifikovaných trenérů, pro které je přechod do společného školícího centra cenným příspěvkem pro efektivní vzdělávání v období nejrozsáhlejšího programu uvedení zcela nových modelů a inovací v historii značky Mercedes-Benz.

Celkové náklady na výstavbu pražského Školícího centra Mercedes-Benz dosáhly 7,7 milionu eur (192 milionů Kč). Takto vysoká investice dokládá vysokou úroveň péče o síť autorizovaných partnerů, snahu o prohlubování kvalifikace i široké možnosti neustálého rozšiřování kariérního rozvoje.

Foto:
Mercedes-Benz



Interaction představil novinky

Společnost Interaction, dodavatel lakovacích materiálů, zařízení a služeb pro lakovny a karosárny, představila novinky pro efektivnější a ekologičtější provoz lakoven.

Na úvod výkonný ředitel společnosti Interaction Martin Písařík řekl: „*Náš obor se posouvá dopředu s nástupem elektromobility, systémů ADAS a osazováním povrchu karoserie kamerami. Reagujeme na to zaváděním nových pracovních postupů. Roste tlak na výkonnost a produktivitu. Nové materiály urychlují opravy a velký pokrok zaznamenáváme i v leštění. Jako firma chceme být u všech novinek a představovat je veřejnosti.*“

Automatický systém určený ke snížení karoserie vozidla 3DCARSCAN dokáže vyhodnotit a klasifikovat poškození karoserie vozidla například krupobitím. Jde o mobilní automatický velkokapacitní prohlídkový systém. Poškozená vozidla projíždí světelným tunelem vybaveným optickými kamerami. Poté digitální 3D data vozidla zpracuje specializovaný software pomocí algoritmů do výsledné detekce a analýzy škody. Výsledkem je přesný report, ve kterém je uveden počet, velikost a umístění důlků na jednotlivých dílech. Automatický proces bez zdoluhavého ručního měření proběhne během jedné minuty od příjezdu

vozidla. Počet, velikost a umístění poškození jsou základem i pro výpočet nákladů na opravu. Přesný výstup urychlí komunikaci mezi servisem a pojišťovnou.

Ucelený systém Speed-TEC společnosti Spiess Hecker pomáhá zkrátit celkový cyklus od základu až po vrchní lak až na 40 minut. Součástí systému je i utěrka 4000, s níž se natře postižené místo a hned poté lze aplikovat plnič. Lak obsahující elastické složky lze použít na kovy, ale i na plasty. Tyto extrémní materiály umožňují rychlé opravy menších čás-

tí. Stávají se i významným tématem s nástupem elektromobility, protože u nich ve velké většině není možné sušení v kabině při 60 °C.

Tlak na rychlost oprav přinesl i návrat UV materiálů, tentokrát už v plně funkční podobě. Systém produktů Roberlo Halley UV s UV LED lampou Robled umožňuje provádět lokální opravy během několika minut – plnič a tmel jsou suché během 30 sekund. Jde o ideální řešení pro drobná poškození.

Vodou ředitelné lešticí pasty CarSystem umožňují extrémně rychlé a účinné jednorukové leštění pro hladký povrch s vysokým leskem. Jsou trvanlivé – vyleštěné místo se neviditelně ani po delší době.

Zařízení REYM-101 PRO slouží k profesionálnímu restaurování a ochraně. Nanáší kovové povlaky metodou plynodynamického stříkání. Umožňuje čistit a obnovovat povrchy a lokálně opravovat vady kovových dílů včetně pokovení i doplnění materiálu. Lze jej použít i k opravě hliníkových kol.

Společnost Interaction poskytuje ke všem novým technologiím také odborné poradenství, technickou podporu a provádí praktické ukázky použití přímo v provozu lakovny. Zájemci si mohou technologii vyzkoušet v praxi a zjistit, jak může zrychlit pracovní proces a zvýšit produktivitu.

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



Stalo se...

ZÁJEM O TOVÁRNÍ LPG VOZY TRVÁ

Prodej nových automobilů na LPG v ČR po rekordním roce 2025 sice mírně zpomalil, první pololetí ale stále patří k historicky nejsilnějším. Zatímco v roce 2023 bylo v ČR podle údajů Svazu dovozců automobilů registrováno 3502 nových automobilů na LPG, o rok později už to bylo 4589. Tento výsledek byl výrazně překonán v následujícím roce, kdy skokově vzrostl na 6455 nových registrací. „Prodejní čísla v letošním prvním pololetí sice nenaznačují, že by měl být rekord z roku 2025 překonán, stále však jde o historicky druhý nejlepší výsledek. Nepolevuje ani zájem o dodatečné přestavby benzínových vozidel. Vedle starších motorizací se dnes běžně přestavují i moderní agregáty s přímým vstřikováním paliva,“ říká Ivan Indráček z České asociace LPG. Dominantní postavení na trhu LPG vozidel si dlouhodobě drží Dacia, která v prvním pololetí registrovala 2605 vozů. Celkově SDA v tomto období eviduje 2730 nových automobilů na LPG. Zbytek trhu připadá na Renault a tři vozy patří značce Evo, patřící pod DR Automobiles, která láká na výkonnější čtyřválcce.



DHL PŘEBÍRÁ PRVNÍ EVROPSKÝ SUPERPANTHER E-TOPAS 600

Evropští výrobci elektrických nákladních vozidel čelí konkurenci. První elektrický kamion e-Topas 600 od čínského výrobce SuperPanther byl dokončen v továrně Steyr v Rakousku a dodán zákazníkovi. Společnost DHL Freight bude nákladní vůz provozovat v Nizozemsku. SuperPanther e-Topas 600 má trvalý výkon 394 kW (536 k) a špičkový výkon 692 kW (914 k). Lithio-železo-fosfátové (LFP) akumulátory dodává společnost CATL. Mají celkovou kapacitu 621 kWh, což umožňuje dojezd až 560 km. Akumulátor lze dobít prostřednictvím dvou nabíjecích bodů s maximálním nabíjecím výkonem 660 kW. Společnost SuperPanther byla založena v roce 2022. Elektrický

nákladní vůz e-Topas 600 je první, který startup vyvinul pro evropský trh. Na tomto projektu společnost spolupracuje se společností Steyr Automotive.



PARTNERSTÍ ŘIDIČI BOLTU SE PŘIPRAVUJÍ NA NOVÁ NAŘÍZENÍ

Bolt rozšířil program podpory partnerských řidičů a flotil při obnově vozového parku. Nově navazuje spolupráci se značkami BYD a Chery, díky které získají partnerští řidiči přístup k výrazně zvýhodněným podmínkám při pořizování elektrických, hybridních a plug-in hybridních vozů. To vše přichází v době, kdy se segment připravuje na značně zpřísněné požadavky taxislužby v Praze včetně emisní normy Euro 6d, která začne platit již za rok od srpna 2027. Bolt dlouhodobě rozšiřuje možnosti, jak partnerům usnadnit přístup k moderním vozům, které splňují nároky každodenního provozu taxislužby a zároveň pomáhají připravit se na budoucí vývoj trhu. V rámci spolupráce s dealerstvem Autoln získají partnerští řidiči a flotily přístup ke zvýhodněným podmínkám při pořízení vybraných modelů značky BYD. Současně Bolt navázal spolupráci se značkou Chery, která se vztahuje na kompletní modelovou nabídku. Partnerští řidiči a flotily mohou využít zvýhodněné podmínky v dealerské síti značky v České republice.



SPOTŘEBA PALIV V ČR DÁL ROSTE

Spotřeba automobilových benzinů a motorové nafty v Česku v prvním pololetí opět vzrostla. Podle dat České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) dosáhl trh objem 4,453 miliardy litrů, což představuje meziroční růst o 3 %. Spotřeba automobilových benzinů se zvýšila na 1,217 miliardy litrů, tedy o 4 % oproti prvnímu pololetí 2025. Motorová nafta dosáhla 3,236 miliardy litrů, což znamená růst o 2 %. V období let 2019–2025 vzrostla spotřeba benzinů o 12 % a nafty o 10 %. Růst spotřeby pohonných hmot je spojen s vývojem ekonomiky. Hrubý domácí produkt letos roste o 2 %, což se promítá do vyšší spotřeby motorové nafty – tento ukazatel ji ovlivňuje z 80 %. I přes postupující elektrifikaci zůstávají fosilní paliva hlavním zdrojem energie pro dopravu a průmysl. „Česká ekonomika je strukturálně závislá na motorové naftě, která tvoří 73 % spotřeby a 40 % musíme dovážet. Klíčová odvětví, jako průmysl, mezinárodní kamionová doprava, veřejná doprava, zemědělství či stavebnictví, jsou na naftě stále plně závislá,“ uvádí Václav Loula z ČAPPO.



TOYOTA A UBER ZPŘÍSTUPŇUJE ELEKTRIFIKACI ALTERNATIVNÍM TAXI V EVROPĚ

Toyota Motor Europe (TME) a Uber uzavřely spolupráci, aby zlepšily dostupnost elektrifikovaných vozů pro řidiče a partnerské vozové parky Uberu. Nabízí integrované řešení pro vlastnictví, financování i údržbu aut. Partnerská spolupráce je koncipována tak, aby podpořila stovky tisíc individuálních řidičů i autoparků. Partnerství odráží rozdíly v provozních potřebách, nákladech i nabíjecí infrastruktuře napříč Evropou, a proto je postaveno na mnohostranném přístupu společnosti Toyota, který uživatelům dává na výběr mezi hybridními, čistě elektrickými a prověřenými ojetými vozy Toyota a Lexus coby základní vstupenky do světa elektrifikované mobility.

Program byl spuštěn v deseti evropských zemích a postupně se bude rozšiřovat do zbytku Evropy. Partnerství spojuje čtyři subjekty Toyota s cílem nabídnout řidičům jednotnou a integrovanou nabídku mobility, zahrnující nové i ojeté vozy, financování, leasing a pojištění.



PENNY ZKOUŠÍ ELEKTRICKÝ KAMION

Penny pokračuje v získávání zkušeností s elektrickou nákladní dopravou. Do zásobování prodejen z distribučního centra v Jirnech a Dobřanech se zapojil třinápravový elektrický vůz DAF XD electric. Penny nasazením elektrického vozidla navazuje na testování, které bylo uskutečněno společně s partnerem M+L Logistik, a porovnává provoz elektrovozidel v různých logistických podmínkách. Díky kapacitě 18 palet a užitečné hmotnosti 11,5 t dokáže vůz obsloužit běžnou zásobovací trasu. Akumulátor s kapacitou 400 kWh umožňuje ujet až 300 km. Dojezd vozu v reálném provozu ovlivňuje hmotnost nákladu, profil naplánované trasy nebo venkovní teplota. První praktické zkušenosti s elektrickým zásobováním získalo Penny na konci roku 2022, kdy v distribučním centru v Radonicích nasadilo elektrické nákladní vozidlo Mercedes-Benz eActros.



B2B PRODEJ V SÍTI AURES HOLDINGS VZROSTL O 9 %

Čeští podnikatelé v prodejní síti skupiny Aures Holdings stále častěji hledají SUV a dražší vozy nad 800 000 korun. Ojetá auta se tak pro živnostníky a firmy stávají plnohodnotnou alternativou k novým. V prvním pololetí roku 2026 si v autocentrech skupiny pořídili 4310 vozů, meziročně o 359 aut víc, tedy o 9 %. SUV tvořila o pětinu víc než loni, zatímco kombi se prodalo o 3 % méně. Nejrychleji rostla dražší auta: v rozmezí 800 000 až 999 000 Kč se prodalo o 29 % víc aut a nad milion o 23 % víc. Nejprodávanějším přesto zůstává Škoda Octavia. Průměrná cena firemního vozu prodaného v síti Aures Holdings vystoupala na 479 500 Kč z loňských 457 500 Kč. Nejobsazenější zůstává pásmo 400 000 až 600 000 Kč, kam spadlo 980 aut, tedy téměř čtvrtina. Nejrychleji ale rostou dražší auta: v pásmu 800 000 až 999 000 Kč se prodalo 230 vozů (nárůst o 29 %) a nad milion korun 285 vozů (nárůst o 23 %). Aut do 100 000 korun se prodalo 556, o 10 % víc než loni, a v pásmu 100 000 až 200 000 Kč prodej rostl o 13 %.



CARVAGO A BOLT SPOJUJÍ SÍLY

Online platforma Carvago navazuje v České republice spolupráci s technologickou platformou Bolt. Jejím cílem je usnadnit partnerským řidičům pořízení novějšího vozu a podpořit výběr automobilů s moderní emisní normou a prověřeným technickým stavem. Partnerským řidičům Boltu zpřístupní Carvago nabídku více než 300 000 automobilů splňujících normu Euro 6d a vyšší, stejně jako služby spojené s jejich kontrolou a nákupem. Spolupráce je určena partnerským řidičům Boltu v České republice. Bolt jim zpřístupní vstup do programu, Carvago zajistí prověrku vybraného automobilu, vyřízení nákupu a související administrativy i doručení vozu. Obnova vozů v Praze má i konkrétní časový rámec. Podle vyhlášky, kterou pražské zastupitelstvo schválilo v lednu 2026, budou vozy taxislužby v metropoli od 1. srpna 2027

muset splňovat emisní normu alespoň Euro 6d. Pro řidiče to znamená, že mají na případnou obměnu vozu necelý rok. Spolupráce firem Carvago a Bolt jim dává možnost vybírat v klidu, ne na poslední chvíli.



HANKOOK NA IAA TRANSPORTATION PŘEDSTAVÍ NOVINKY

Společnost Hankook představí na veletrhu IAA Transportation 2026 novinky v oblasti pneumatik pro užitková vozidla. Kromě aktuální nabídky pneumatik pro nákladní automobily, přívěsy a autobusy předvedla řešení nových pneumatik pro návěsy a zimní podmínky, které byly vyvinuty s využitím pokročilých technologií tak, aby splňovaly vysoké požadavky na hospodárnost a bezpečnost v silniční nákladní dopravě. Kromě novinek v sortimentu informuje společnost Hankook také o jejím rozmanitém programu pneumatik pro užitková vozidla určených pro dálkovou a regionální dopravu i pro autobusy. Mezi ně patří řada Hankook Smart Line pro dálkovou dopravu, Smart Flex pro regionální dopravu, e-Smart City pro elektrické městské autobusy, stejně jako pneumatiky pro návěsy značky Laufenn a nabídka protektorů Hankook Alphatread.



SCANIA NA JIČÍNSKÉM VELETRHU

Scania jako jeden z nejvýznamnějších dodavatelů vozidel pro komunální sféru, hasiče i armádu, představila širokou řadu vozidel na jubilejním 30. ročníku Jičínského veletrhu. Hasičské vozidlo Scania P460 B4x4HZ CP28L s nástavbou CAS 20 je o typická cisternová stříkačka pro JSDH Golčův Jeníkov. Scania P350 B6x2*4NB s hydraulickým jeřábem a nástavbou pro svoz odpadů z podzemních kontejnerů má všechny nápravy se vzduchovým odpružením, přičemž první a třetí jsou řiditelné pro snadnou ovladatelnost v městském prostředí. V expozici společnosti KOBIT byl speciál Scania G 550 8x8 s nástavbou pro náročné vyprošťovací a odtahové zásahy. Přímo před hlavním stanem veletrhu poutala pozornost Scania P420 B6x4*4HA s poháněnou 1. a 2. nápravou a řiditelnou 1. a 3. nápravou pro spolehlivý provoz i v zimních podmínkách. V programu se představily i Scania P460 B6x6HA pro zimní údržbu se sklápěcí nástavbou termo korby a Scania L320 B4x2NB s nízkou kabinou a nástavbou pro svoz komunálního odpadu KOBIT Presco.



ELEKTRICKÉ TOYOTY PROACE CITY PRO PRAŽSKÉ SLUŽBY

Společnost Toyota předala 18 elektricky poháněných vozů Proace City Pražským službám. Jde o první část vozů z veřejné zakázky, kterou vyhrála společnost Toyota Louwman Motor Praha. Veřejná zakázka byla vypsána na 39 vozidel. Elektricky poháněné vozy Toyota Proace City modelového roku 2026 jsou vybaveny akumulátorem o kapacitě 50 kWh. To jim umožňuje dojezd až 330 km, v městském provozu za ideálních podmínek ještě o 130 km víc. Vozy mají několik úprav na přání klienta, například 12V zásuvku v zavazadlovém prostoru. Kontrakt pro Pražské služby je další velkou zakázkou pro Toyotu

v oblasti elektromobility. V roce 2024 zvítězila ve třech tendrech na dodávku 515 elektromobilů Toyota bZ4X pro státní úřady. Z kraje letošního roku předala osm vozů Toyota bZ4X Horské službě ČR.



ELEKTROMOBILITA SE VE ZLÍNĚ VYPLÁCÍ

Orientace na elektromobilitu se Dopravní společnost Zlín – Otrokovice (DSZO) vyplácí. Vzhledem k dlouhodobě rostoucím cenám nafty nyní jezdí trolejbusy a elektrobusesy na linkách MHD s polovičními náklady než vozidla poháněná motory na naftu. V rámci probíhající modernizace vozového parku pořídila dopravní společnost letos s pomocí evropských dotací už sedm nových elektrobusesů, šest kloubových trolejbusů s akumulátory a 10 krátkých trolejbusů s akumulátory. Třídveřové nízkopodlažní městské elektrobusesy Iveco EWay 12 m (Urbanway) mají akumulátor s kapacitou 416 kWh umožňující dojezd minimálně 250 km. Na vozy získá DSZO pětiletou záruku. Pro zajištění dopravní obslužnosti měst Zlín a Otrokovice dodala společnost CZ Corex, prodejce autobusů Iveco. Cena za jeden elektrobuses činí 15 515 000 Kč, cena za dvě nabíječky, diagnostické zařízení a speciální nářadí pro diagnostiku, údržbu a opravy vozidel 1 444 930 Kč, vše bez DPH. Podle serveru Z dopravy se jedná o nejdražší elektrobusesy pořízené v České republice.



Renault Trafic Van E-Tech elektric dodávkou roku 2027

Nový Renault Trafic Van E-Tech elektric byl během slavnostního předávání cen na veletrhu IAA Transportation v Hannoveru vyhlášen za „Dodávku roku 2027“.



Trafic E-Tech electric značky Renault byl jednomyslně zvolen porotou „International Van Of The Year“ (IVO-TY), složenou z 26 odborných novinářů zastupujících stejný počet evropských zemí, Dodávkou roku 2027.

„Srdečně blahopřejeme společnosti Renault LCV k získání titulu International Van of the Year 2027 s novým modelem Trafic Van E-Tech elektrický. Porota International Van of the Year oceňuje především vozidla, která přispívají k posunu vpřed v oblasti účinnosti, bezpečnosti, šetrnosti k životnímu prostředí a udržitelnosti v odvětví lehké nákladní dopravy. Nový model Trafic Van E-Tech electric tato kritéria plně splňuje a jasně se prosazuje jako měřítko ve své kategorii,“ řekl Jarlath Sweeney, předseda poroty International Van of the Year.

Od roku 1980 Renault Trafic podporuje profesionály ve všech jejich potřebách. S více než 2,8 miliony prodaných kusů se stal referenčním modelem v segmentu středních dodávek. Nový Trafic Van E-Tech electric se vyrábí ve francouzském závodě v Sandouville.

Díky softwarově definované platformě SDV (Software-Defined Van), 800 V architektuře a schopnosti ultrarychlého nabíjení stejnosměrným proudem představuje nový Trafic Van E-Tech elektrický průlom na evropském trhu lehkých užitkových vozidel. Zákazníkům nabízí významnou přidanou hodnotu: nižší denní provozní náklady, skutečné potěšení z jízdy a velkou obratnost v městském prostředí. Zlepšuje elektrickou účinnost a pracovní podmínky a nabízí úroveň komfortu, jaká je u užitkových vozidel dosud nevídaná. Architektura SDV

navíc umožňuje aktualizovat některé funkce vozidla na dálku a dále je rozvíjet po celou dobu jeho životnosti.

Nabízí technologie a vlastnosti, které jsou na evropském trhu s elektrickými užitkovými vozidly dosud nevídané: dojezd až 470 km, elektrickou architekturu 800 V pro rychlejší dobíjení nebo poloměr otáčení 10,3 m odpovídající modelu Clio. Jedná se také o první vozidlo skupiny Renault Group a první užitkové vozidlo v Evropě, které integruje centralizovanou a flexibilní softwarovou architekturu zvanou SDV (Software-Defined Van), umožňující pravidelné aktualizace, efektivnější a personalizovanější řízení, zvýšenou bezpečnost a lepší zbytkovou hodnotu díky neustálému vývoji vozidla.

Toto ocenění přichází 25 let po prvním vítězství modelu Trafic v roce 2002. Trafic Van E-Tech elektrický je již šestým užitkovým vozidlem značky Renault, které tuto cenu získalo, a to dva roky poté, co titul IVOTY v roce 2025 získal model Master.

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



International Truck of the Year pro Volvo

Volvo Trucks získalo prestižní ocenění International Truck of the Year za svou kompletní elektrickou řadu.

Pro Volvo Trucks jde již o osmé vítězství a podruhé toto ocenění získal model Volvo FH Electric. Porota ocenila, že elektrická nákladní doprava se stává v současnosti vhodným řešením pro různé druhy přeprav. Elektrická řada těžkých nákladních vozidel Volvo Trucks s dojezdem až 700 km zahrnuje modely FH, FM a FMX Electric a FH Aero Electric. Nová elektrická řada ve srovnání s předchozími modely nabízí delší dojezd, vyšší užitečné zatížení a kratší dobu nabíjení. Je určena pro náročnou regionální i dálkovou dopravu, městskou distribuci, stavebnictví a komunální služby.

Porota ocenila zejména skutečnost, že Volvo svou nabídku elektrických nákladních vozidel rozvíjí nad

rámeč jediného vozidla či konkrétní aplikace. Vyzdvihla především kombinaci delšího dojezdu, různých konfigurací kabin a podvozků a různých technických řešení, která lze přizpůsobit široké škále přepravních úkolů.

„Vítězná elektrická řada Volvo představuje významný posun v nabídce těžkých nákladních vozidel s bateriovým elektrickým pohonem. Novou elektrickou řadou společnost ukazuje, jak rychle se těžká nákladní doprava s bateriovým elektrickým pohonem posouvá od jednotlivých aplikací ke komplexnímu řešení pro různé druhy přepravy,“ uvedl Florian Engel, předseda poroty International Truck of the Year.

Volvo Trucks nabízí kompletní řadu elektrických nákladních vozidel, která



zahrnuje celkem osm elektrických modelů určených pro širokou škálu přepravních úkolů. Během sedmi let elektrifikace společnost získala rozsáhlé zkušenosti s optimalizací využití instalované energie, nabíjením a servisem elektrických nákladních vozidel.

Organizace International Truck of the Year byla založena v roce 1977 a tvoří ji 24 novinářů specializujících se na užitková vozidla z významných evropských odborných časopisů zaměřených na nákladní dopravu. Každoročně udělované ocenění získává nákladní vozidlo uvedené na trh v předchozích 12 měsících, které nejvýznamněji přispělo ke zvýšení efektivity silniční dopravy.

Hodnotí se několik klíčových kritérií, včetně technologických inovací, komfortu, bezpečnosti, jízdních vlastností, energetické účinnosti, dopadu na životní prostředí a celkových nákladů na vlastnictví (TCO).

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Volvo Truck**
a IAA/Lars Huebner



Digitalizace mění řízení nákladní dopravy

Silniční dopravu dnes řídí data. Co přinese budoucnost? Podle odborníků společnosti Eurowag přitom další fáze digitalizace nebude spočívat jen v zavádění nových technologií, ale především v jejich vzájemném propojení.

Navigace, telematika nebo digitální tachografy: silniční nákladní doprava se během posledních 30 let proměnila z odvětví založeného především na zkušenostech řidičů a dispečerů v obor, který stále více stojí na datech. Ještě v 90. letech se dopravci při plánování tras ve velké míře spoléhali na papírové mapy, telefonickou komunikaci a zkušenosti řidičů. Informace o aktuální dopravní situaci byly omezené, ceny pohonných hmot se odhadovaly přibližně, směna měn probíhala v hotovosti a dispečerům chyběl systematický přehled o pohybu vozidel i mimořádných událostech.

Dnes mohou dispečeré sledovat vozidla v reálném čase, flexibilně reagovat na změny na trase a pracovat s velkým množstvím provozních dat. Miliony vozidel po celé Evropě jsou připojeny k telematickým systémům, které v reálném čase sledují jejich polohu, trasy i provozní údaje. I v době digitalizace však zůstává důležitá rychlá reakce a komplexní podpora při řešení technických problémů.

Moderní technologie navíc do dispečinku přinášejí pokročilé nástroje. „Data umožňují přijímat informovanější rozhodnutí ještě předtím, než řidiči vyrazí na cestu. Umělá inteligence dokáže pro konkrétní trasu odhadnout náklady s přesností



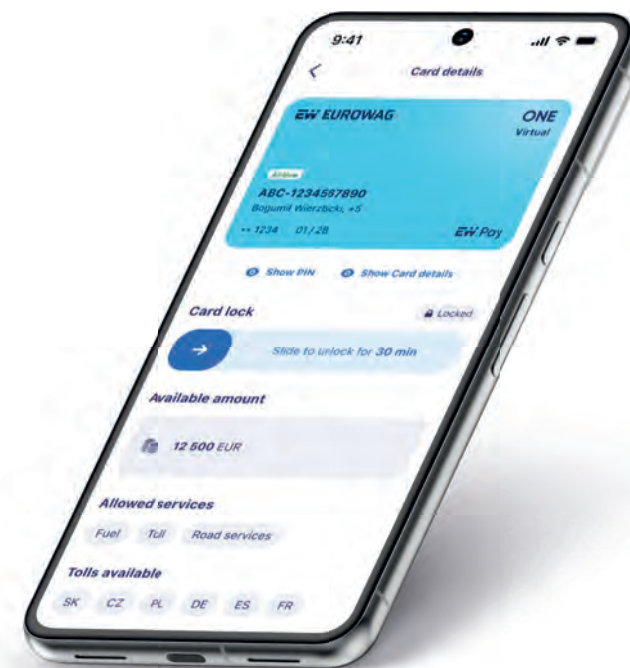
až 98 % ve srovnání se skutečnými náklady. Moderní telematická řešení navíc mohou analyzovat jízdní styl řidičů a poskytovat doporučení, která vedou k úspoře 10–20 % paliva,” vysvětluje Jakub Adamec, Head of Customer Mobile Apps ve společnosti Eurowag.

Od papíru k digitálním tachografům

Výraznou proměnou prošlo také sledování pracovní doby řidičů. Před

rokem 2006 se doba řízení zaznamenávala pomocí papírových tachografických kotoučů, s nimiž bylo možné poměrně snadno manipulovat. Dnes jsou standardem digitální tachografy, které umožňují mnohem přesnější kontrolu doby řízení, povinného odpočinku a dalších činností řidiče. Dispečeré tak mohou snadno sledovat dodržování zákonných pravidel, jako je maximální denní doba řízení v délce devíti hodin a povinná přestávka po 4,5 hodinách jízdy.

Rozsah této digitalizace odpovídá velikosti dnešního dopravního



sektoru. Po evropských silnicích se pohybuje 294 milionů vozidel, z toho 38 milionů dodávek, nákladních vozidel a autobusů. Bez digitálního řízení by efektivní koordinování takového množství vozidel nebylo možné. Přesto je současná míra využívání telematiky v evropských vozových parcích stále pod hranicí 30 %.

Od jednotlivých nástrojů k propojenému systému

S novou technikou se mění i požadavky na dopravce: nejde jen o to jednotlivé nástroje zavést, ale také je efektivně propojit. Rozvoj nových technologií zároveň výrazně zvýšil počet aplikací a nástrojů, které musí dopravní firmy spravovat, což zvyšuje složitost jejich provozu. Přínosy digitalizace se proto naplno projeví až ve chvíli, kdy jednotlivé služby fungují jako propojený celek.

Jedním z digitálních průkopníků v evropské komerční silniční dopravě je společnost Eurowag, poskytovatel integrovaných řešení pro mobilitu a platby. „Díky úplné integraci dat, zejména při plánování tras, řízení nákladů na palivo a zlepšování výkonu řidičů, získávají dopravní společnosti větší kontrolu nad svým provozem,



více různých systémů. Pro naše zákazníky spočívá hodnota Eurowag Office v úspoře času a optimalizaci nákladů díky datům v reálném čase,” doplňuje Novák.

Výhody potvrzené tvrdými daty

Zavádění digitálních technologií je v současnosti nejdále u větších mezinárodních dopravců a na vyspělých digitálních trzích, jako je Francie, Španělsko nebo Nizozemsko. U menších dopravců je využívání jednotlivých technologií zatím roztržštěnější.

Podle údajů ABI Research z roku 2024 využívalo mezi evropskými fleet manažery 73 % software pro sledování vozového parku pomocí GPS. Z těch, kteří GPS software používali, 53 % zaznamenalo nižší spotřebu paliva, 49 % méně nehod a 34 % nižší náklady na pracovní sílu.

Budoucnost silniční dopravy tak nepatří pouze samotným vozidlům, ale především schopnosti efektivně pracovat s daty pod jednou ucelenou střechou.

Foto:
Eurowag

Nové servisní centrum Mercedes Benz Trucks & Bus

Daimler Truck Own Retail Europe oficiálně otevřel nové servisní centrum. Slouží zákazníkům z jihovýchodní části Prahy a je díky poloze ideálním servisním místem i pro vozidla projíždějící po jedné z nejvytíženějších dopravních tepen v zemi.

Společnost Daimler Truck AG pokračuje ve své strategické expanzi vlastní servisní a prodejní organizace Own Retail v Evropě. Potvrzuje to otevření nového servisního centra Mercedes Benz Trucks. Nové servisní centrum reaguje na rostoucí poptávku zákazníků v jihovýchodní části Prahy a podporuje vysoký objem tranzitní dopravy na nejdůležitější dálniční ose v České republice. Nachází se v logistickém uzlu Strančice/Velké Popovice. Blízkost Prahy 4, dálnice D1 a Pražského okruhu zajišťuje efektivní dostupnost pro provozovatele flotil i dálkovou dopravu.

Tato investice přispívá k širší ambici společnosti Daimler Truck posilovat síť Own Retail v celé Evropě se zaměřením na regiony s intenzivní logistickou činností, rostoucím vozovým parkem a vysokými nároky na dostupnost, rychlost a kvalitu servisních služeb.

Areál zahrnuje:

- moderní servis pro nákladní vozidla a autobusy s pěti průjezdnými stánkami
- plně vybavený servis s jeřábem, systémem olejového hospodářství,



brzdovou zkušebnou a dalším moderním vybavením

- vyhrazený servisní příjem pro efektivní obsluhu zákazníků
- plně vybavený prodej náhradních dílů
- komfortní odpočinkovou zónu pro řidiče během provádění servisních prací.

Špičkové technické zázemí umožňuje provádět údržbové, kontrolní a servisní úkony rychle, efektivně a v souladu s vysokými standardy společnosti Daimler Truck. Nové servisní centrum zaměstnává 20 zaměstnanců.

Daimler Truck Česká republika zajišťuje import nákladních vozidel Mercedes Benz a provozuje a řídí celostátní autorizovanou síť autorizovaných prodejních a servisních bodů. Ta zahrnuje i vlastní servisní a prodejní místo v sídle společnosti v Praze 5 – Stodůlkách a druhou provozovnu ve Velkém Týnci u Olomouce, otevřenou v roce 2022.

Text: **Vladimír Rybecký** podle
podkladů Daimler Truck
Foto: **Daimler Truck**

AutoTablet.cz

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

Stručné, přehledné, čitelné i v telefonech.

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

Stejně jednoduše lze odběr e-magazínu odhlásit.



Stalo se...

BYD CHCE PŘIVÉZT DO EVROPY KEI CAR A VYRÁBĚT HO ZDE

Jak uvádí agentura Nikkei, BYD se rozhodlo využít kei car Racco a jeho technologii jako základ pro další globální trhy, včetně Evropy. Nebude se však jednat o jeho přímý transfer, ale o jeden nebo více elektrických mikrovozů, které se lépe hodí pro evropský trh a vyráběly by se v Evropě, kde má BYD továrnu v Maďarsku. Základem plánu je patentovaný systém akumulátoru BYD X-Pack, který integruje základní komponenty včetně měniče a řídicích jednotek přímo do bloku akumulátoru LFP Blade Battery a celý systém pod podlahou vozidla vytváří prvek nosné struktury. Kei cary jsou speciální japonskou kategorií vozidel dlouhých maximálně 3,40 m pro schopnost snadno se pohybovat úzkými ulicemi. BYD Racco má akumulátor s kapacitou 22,4 kWh pro dojezd 210 km nebo s 35,84 kWh pro dojezd 320 km. Jeho základní cena je 2 145 000 jenů (275 000 Kč). Evropská unie plánuje zavést novou kategorii vozidel M1E ovšem s maximální délkou 4,2 m.



NOVÝ ICAUR V27 A TECHNOLOGIE REEV

Nově přicházející značka elektromobilů iCAUR byla vytvořena čínským koncernem Chery Group původně pro čínský trh, kde byla představena v roce 2023. Nyní je postupně uváděna na nejvýznamnější trhy evropských zemí. Vozy iCAUR vycházejí ze společného vývoje výrobce automobilů Chery se společností SmartMi Tech patřící do skupiny Xiaomi. Velké hybridní SUV iCAUR V27 přináší elektrický pohon s prodlužovačem dojezdu REEV (Range Extended Electric Vehicle). Všestranný automobil, určený jak pro jízdu ve městě, tak pro outdoorová dobrodružství, má délku 4899 mm s rozvorem náprav 2900 mm. Nabízí prostor pro pět cestujících a využívá pohon všech kol AWD. Elektrický trakční systém s elektro-

motory má celkový výkon 335 kW. Spalovací motor slouží jen k pohonu generátoru pro akumulátor s kapacitou 34,31 kWh. Mezi technické zajímavosti vozu patří funkce Tank Turn, tedy možnost otočení prakticky na místě.



MĚSTSKÝ CROSSOVER LEAPMOTOR B03X PŘICHÁZÍ NA ČESKÝ TRH

Značka Leapmotor v letošním roce uvedla na český trh už čtvrtou novinku – elektricky poháněný městský crossover B03X s cenou od 560 000 Kč (včetně DPH). Leapmotor volí opačnou strategii než jiní čínští výrobci, když sází na malé a kompaktní vozy s elektrickým pohonem či prodlužovačem dojezdu. Zákazníci volí vozy Leapmotor jako svůj první vůz s elektrickým pohonem, přičemž oceňují zázemí vyplývající z partnerství značky s koncernem Stellantis, na českém trhu zastoupeným skupinou Emil Frey ČR. Leapmotor se snaží nabízet auta s elektrickým pohonem za cenu srovnatelnou s vozy se spalovacími motory. Leapmotor B03X má délku 4270 mm a rozvor náprav 2605 mm. Výjimečným prvkem jsou zadní sedadla Magic Seat, umožňující přiklopení sedáků vzhůru, takže vzadu se vytváří objemný nákladový prostor. Leapmotor B03X přijíždí na platformě pro elektromobily Cell-to-Chassis CTC 2.0 Plus s LFP články. Základní akumulátor Pro má kapacitu 39,8 kWh pro dojezd 292 km, větší ProMax 53,0 kWh prodlužuje dojezd na 382 km.



RANGE ROVER ELECTRIC PŘICHÁZÍ NA TRH

Po 60 letech přechází už i Range Rover na elektrický pohon. S modelem Range Rover Electric rozšiřuje Land Rover svou vrcholnou řadu o plně elektrický pohon. Stejně jako jeho sesterské modely se i toto SUV vyrábí v Solihullu ve Velké Británii. Při uvedení na trh je k dispozici verze First Edition s exkluzivními prvky. Luxusní elektrické SUV má dva elektromotory, každý s výkonem 260 kW, poskytující kombinovaný výkon systému až 405 kW (550 k) a točivý moment 850 N.m. Díky tomu je elektrický Range Rover nejen tichý, ale také lépe reaguje než modely se spalovacími motory. Akumulátor s kapacitou 118,5 kWh lze díky 800V technologii nabíjet výkonem až 350 kW a umožňuje dojezd 600 km. Terénní schopnosti tohoto SUV samozřejmě zůstanou nezměněny. Systém řízení trakce reaguje do 50 milisekund a brodivost zůstává na 900 mm.



DRUHÁ GENERACE DACIE SPRING JE Z EVROPSKÉ PRODUKCE

Dacia proměnila elektromobil Spring z cenově dostupného čínského dovozu v evropský malý městský vůz. Druhá generace se bude vyrábět v závodě Renaultu Novo Mesto ve Slovinsku, zatímco dosavadní Spring se vyráběl v čínské automobilce Dongfeng. Nový Spring jde novou cestou a využívá novou architekturu malých vozů RGEV Small skupiny Renault a sdílí technický základ s novým Renaultem Twingo. S délkou 385 cm je o 15 cm delší než jeho předchůdce, ale je širší – se 174 cm (bez zrcátek) narostl o 18 cm a působí robustněji. Dacia uvádí objem zavazadlového prostoru 337 l, se sklopenými zadními sedadly až 1283 l. Zpočátku bude k dispozici s elek-

tromotorem o výkonu 60 kW (80 k) a LFP akumulátorem CATL s kapacitou 27,5 kWh pro dojezd 250 km. Rychlé DC nabíjení je dostupné výkonem až 50 kW a umožňuje funkci V2L pro napájení externích elektrických zařízení. K vysoké efektivitě přispívá pohotovostní hmotnost 1212 kg.



RENAULT 8 GORDINI SE VRACÍ JAKO ELEKTRICKÉ KUPÉ

Renault navazuje na sérii úspěšných elektromobilů v retrostylu. Nejnověji vytvořil elektrický koncept připomínající legendární R8 Gordini, ovšem nikoliv jako malý sedan, ale dvoumístné kupé. Koncept s elektrickým pohonem o výkonu 199 kW (270 k) poskytuje téměř třikrát větší výkon než jeho předchůdce z roku 1964. Renault vůz prezentuje jako unikát a designovou studii. Sériová výroba se v současné době neplánuje. Koncept je dlouhý 412 cm a má 19" kola vpředu a 20" kola vzadu. V interiéru místo centrálního dotykového displeje používá šest malých přístrojů a fyzické ovládací prvky na středové konzoli. Elektromotor je umístěn v zadní části a pohání zadní kola. Kromě toho Renault zatím nezveřejnil další technické specifikace. Renault 8 Gordini byl uveden na trh v roce 1964. Byl poháněn čtyřválcem s výkonem 70 kW (95 k) umístěným vzadu a pohánějícím zadní kola.



BENTLEY ZKOUŠÍ ZÁJEM BOHATÝCH O ELEKTRICKÝ POHON

Bentley představil svůj první plně elektricky poháněný vůz Torcal. Sází na to, že bohatí kupující chtějí motory s nulovými emisemi aniž by obětovali luxusní designové prvky. Zatímco první elektromobil Ferrari Luce vyvolal kritiku, že se málo podobá tradičním sportovním vozům značky, elektromobil Bentley se designem hlásí k ostatním modelům značky a zachovává si stylistické prvky modelů se spalovacím motorem. Generální ředitel Bentleye Frank-Steffen Walliser řekl: „Myslíme si, že si lidé nežadají úplně jiné auto jen proto, že je elektrické.“ Na rozdíl od Ferrari Luce, jehož cena začíná na 550 000 eur (13,4 Kč), se Torcal nachází na spodní hranici nabídky značky s počáteční cenou 173 000 liber (4,9 milionu Kč). Torcal využívá platformu Premium Platform Electric (PPE) mateřské společnosti Volkswagen a je úzce spjat s novým elektrickým Porsche Cayenne, má ale specifické nastavení. Dvě varianty s pohonem všech kol a dvěma elektromotory budou mít výkon 604 kW (821 k) resp. jako Torcal S 653 kW (888 k). Energii dodává akumulátor s kapacitou 113 kWh a maximálním výkonem rychlého nabíjení 400 kW. Bentley uvádí dojezd 600 km.



SVĚTOVÁ PREMIÉRA MODELU KIA PV7

Modelem PV7 Kia rozšiřuje svou nabídku v segmentu elektrických lehkých užitkových vozidel eLCV. Druhý plně elektrický model značky z řady PBV (Platform Beyond Vehicle) se představil na veletrhu IAA Transportation v Hannoveru. Ve srovnání s úspěšným modelem PV5 nabízí víc prostoru, vyšší přepravní kapacitu a širší možnosti využití, čímž reaguje na rostoucí potřeby firem-

ních zákazníků i uživatelů hledajících flexibilní elektrické řešení pro práci i volný čas. Model PV7 využívá specializovanou platformu Kia E-GMP.S, vyvinutou speciálně pro vozidla PBV.



ČEZ OTEVŘEL V TÁBOŘE ULTRARYCHLÝ DOBÍJECÍ HUB

ČEZ futurego rozšířil možnosti dobíjení elektromobilů v Jihočeském kraji. V Táboře otevřel pět dobíjecích stanic, každou s výkonem až 180 kW. K ultrarychlému dobíjení láká řidiče i výhodný tarif. Výstavba proběhla díky prostředkům z Operačního programu Doprava i z vlastních investic společnosti ČEZ. ČEZ provozuje v Jihočeském kraji 57 dobíjecích stanic, mezi nejvytíženější stanice patří hlavně ty v Českých Budějovicích a u jaderné elektrárny Temelín. Jejich řady rozšířily nově ultrarychlé stojany v Táboře u obchodního řetězce Tesco. Načerpání energie tak mohou zákazníci i během rychlého nákupu. Hub navíc leží nedaleko hlavního tahu D3, pohodlně tak obslouží i projíždějící řidiče ve směru na Prahu nebo do Rakouska.



VOLKSWAGENY GOLF A T-ROC S NOVÝM FULL HYBRIDNÍM POHONEM

Volkswagen zahájil předprodej modelů Golf a T-Roc s novým full hybridním pohonem s výkonem 125 kW (170 k). Full hybridní pohon uplatní své silné stránky především v městském provozu a při cestování mimo město. Trakční elektromotor nahrazuje nebo podporuje přepínaný zážehový motor například

při rozjezdu nebo v nízké rychlosti. Tři provozní režimy zajišťují za jízdy vyváženou souhru přepínaného zážehového motoru 1,5 TSI evo, dvou elektromotorů a akumulátoru: pohon elektromotorem, sériový hybridní pohon, kde jízdu zajišťuje elektromotor a motor TSI pracuje v optimálním rozsahu otáček pro pohon generátoru k nabíjení akumulátoru s kapacitou 1,6 kWh, a paralelní hybridní pohon, kde motor TSI je aktivní jako primární pohon s podporou elektromotoru při zrychlování. Slabší výkonové varianty 100 kW (136 k) s full hybridním pohonem bude pro oba modely možné objednávat během podzimu.



AUTOdealers

Nejrychlejší zprávy z trhu nových aut

autodealers.cz

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



Škoda Auto zahájila výrobu vrcholného modelu Peaq

Škoda Auto v hlavním závodě v Mladé Boleslavi zahájila sériovou výrobu velkého elektricky poháněného sedmimístného SUV Peaq. Největší automobil v nabídce značky se vyrábí na lince společně s modely Elroq, Enyaq a Octavia.

V modelu Peaq Škoda zhodnocuje zkušenosti, které získala při dosavadním vývoji elektromobilů. Škoda jím chce oslovit nové skupiny zákazníků. Jedná se o víc než elektrifikovanou alternativu k modelu Kodiaq. Peaq nabízí nejen mimořádný vnitřní prostor, ale i množství prvků komfortní i praktické výbavy, které se u vozů značky Škoda objevují poprvé.

Peaq je postaven na platformě MEB+. S rozvorem 2965 mm a délkou 4874 mm je největším vozem značky Škoda. Může mít až tři řady sedadel pro sedm cestujících. Zadní kola jsou vždy poháněna synchronním motorem s permanentními magnety. Verze Peaq 90x s pohonem

Výroba modelu Škoda Peaq v Mladé Boleslavi
Nová vlnková loď značky Škoda nabízí nejvyšší úroveň pohodlí, prostornosti a technologií

Výrobní linka
Zajímavosti a úpravy

- 1 vozidlo vyrobené každou minutu
- Peaq se vyrábí na lince se 3 modely elektromobilů Enyaq a Elroq a modelem Octavia se spalovacím pohonem
- Úpravy umožňující montáž třetí řady sedadel
- Prodloužené dopravníkové pozice
- Nosnost bateriových dopravníků zvýšena o 50 kg

Modely vyráběné na stejné výrobní lince

Škoda Peaq
Největší a nejprostornější SUV značky

- > 3 výkonné verze s pohonem zadních nebo všech kol a výkonem od 150 do 220 kW
- > 2 verze trakční baterie: 63 a 91 kWh (brutto kapacita)
- > dojezd dle WLTP: více než 640 km
- > součinitel odporu vzduchu: 0,249
- > zavazadlový prostor až 935 litrů + 37litrový přední úložný prostor

Škoda Peaq, Škoda Enyaq, Škoda Elroq, Škoda Octavia

SKODA



všech kol má navíc vpředu asynchronní elektromotor.

Základní verze Peaq 60/150 kW s akumulátorem s kapacitou 63 kWh (59 kWh využitelných) má dojezd 459 km. Peaq 90/210 kW s pohonem zadních kol má akumulátor 91 kWh (86 kWh využitelných), což je dosud nejvíc ze všech vozů Škoda, umožňuje dojezd 647 km. Peaq 90x s pohonem všech kol má největší výkon systému 220 kW (299 k) a s akumulátorem 91 kWh slibuje dojezd 613 km. Peaq utáhne přívěs s hmotností 1800 kg resp. 2000 kg u verze 4x4.

Sériovou výrobu modelu Peaq Škoda Auto spustila v hlavním závodě v Mladé Boleslavi. Peaq sdílí modulární platformu pro elektromobily MEB s modely Enyaq a Elroq, což umožňuje využít synergie s oběma vozy již vyráběnými v Mladé Boleslavi. Peaq se zde vyrábí na stejné montážní lince i s vozy Octavia se spalovacími motory. Tato flexibilita umožňuje velmi efektivní výrobu a rychlé přizpůsobení aktuální poptávce zákazníků.

Montážní linka byla původně určena pro vozy se spalovacími motory, ale v minulosti prošla rozsáhlými modernizacemi, které umožnily také výrobu plně elektricky poháněných vozů. První byl roce 2020 Enyaq. V lednu 2025 přibyl model Elroq a nyní i Peaq. Všechny tři elektromobily vznikají po boku vozů Octavia

Combi se spalovacími motory. Ten se od května vyrábí rovněž v Kvasinách vedle verze Octavia liftback. Díky tomu může Škoda Auto pružně reagovat na vývoj poptávky i výpadky v globálních dodavatelských řetězcích a flexibilně přizpůsobovat výrobní mix mezi závody v Mladé Boleslavi a Kvasinách. V závodě v Mladé Boleslavi se rovněž vyrábějí trakční akumulátory.

Tento krok v mladoboleslavském závodě uvolnil další kapacitu pro stále žádanější elektromobily. Ty v prvním pololetí roku 2026 tvořily již téměř 23 % vozů Škoda vyrobených v českých závodech.

Model Peaq je největším sériově vyráběným vozem automobilky Škoda Auto od jejího spojení s koncer-

nem Volkswagen. Proto bylo nutné provést významné úpravy stávající linky. Nové delší dopravníkové pozice zlepšily ergonomii a bezpečnost práce. Přibyl rovněž manipulátor pro montáž třetí řady sedadel.

Další úpravy se dotkly lisovny, svařovny a lakovny. Jejich cílem bylo především zajistit plynulý tok materiálu v průběhu celého výrobního procesu.

Řidič ve Škodě Peaq má před sebou přístrojový panel 10,25". Centrální displej infotainmentu 13,6" je poprvé situovaný vertikálně. Infotainment na platformě Android přináší nový koncept konektivních služeb. Většina jich je zahrnuta do balíčku Standard, který je zdarma ve všech vozech po dobu deseti let. Zahrnuje již známé služby vzdáleného přístupu a nově také Connect Store, který vedle aplikací Škoda nabízí přístup k více než 150 aplikacím třetích stran, jako jsou Spotify nebo YouTube. Balíček Premium je k dispozici zdarma po dobu tří let a následně jej lze prodlužovat za poplatek. Rozšiřuje navigaci o další online funkce a online aktualizace mapových podkladů a zahrnuje 10 GB dat měsíčně pro používání aplikací nebo Wi-Fi hotspotu ve voze.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Škoda Auto**
a **Vladimír Rybecký**

Zcela nová Škoda Peaq
Architektura motoru a baterií

Asynchronní elektromotor na přední nápravě pouze Peaq 90x

Adaptivní podvozek DCC na prání

Synchronní elektromotor s permanentními magnety na zadní nápravě všechny tři varianty

63 kWh brutto 59 kWh netto Peaq 60 9 modulů

91 kWh brutto 86 kWh netto Peaq 90 and 90x 13 modulů

SKODA



Volkswagen přichází s modernizací ID.3 Neo

Volkswagen představil novou podobu kompaktního elektromobilu ID.3 Neo.

S pozměněným jménem, novým designem, ale především s nově řešeným interiérem a novými technologiemi reaguje na kritiku zákazníků.

Vroce 2019 uvedl Volkswagen na trh kompaktní ID.3, svůj první kompletně nový elektromobil s ambicí navázat na legendy Brouk a Golf. Jenže k významu těchto bestsellerů se zdaleka nepřiblížil a jeho přijetí zdaleka nenaplnilo očekávání. Kritizovány byly zejména nedostatky v interiéru a nedomyšlené ovládání. Kvality tohoto modelu nicméně dodatečně dokládá současný velký zájem o tyto vozy jako ojeté.

Po šesti letech a 628 000 vyrobených kusech přichází jeho nástupce pod názvem ID.3 Neo. Rozsáhlá modernizace vychází z připomínek a požadavků zákazníků. Je součástí nové etapy produkce elektromobilů Volkswagen s vylepenou modulární platformou MEB+ umožňující použití i LFP akumulátorů. Na rozdíl od ostatních modelů, které ji využívají s motorem vpředu a pohonem předních kol, ID.3 Neo setrvalo u původní koncepce s motorem vzadu a pohonem zadních kol.

Kompletně přepracovaný interiér dostal kvalitnější materiály, ale především se radikálně změnil koncept ovládání. ID.3 Neo má nové ovládací prvky včetně tlačítek a otočných voličů pro nejčastěji používaná nastavení. Také volant byl zásadně přepracován a nyní má zploštělý horní a dolní okraj s jasně definovanými tlačítky. Volkswagen zde reagoval (i když ne příliš rychle) na námitky uživatelů.

Nově vyvinutý infotainment Innovision kombinuje 10,25" displej digitálních sdružených přístrojů (Digital Cockpit) s centrálním 12,9" dotykovým displejem infotainmentu. Nejnovější generace uživatelsky přívětivějšího infotainmentu Innovision využívá ID. Software 6.0 založený na Androidu od Google Auto.

Digitalizaci i po zakoupení prohlubuje integrovaný App Store. V něm si zákazníci mohou digitálně aktivovat nebo rozšiřovat funkce vozu a podobně jako v chytrém telefonu jsou

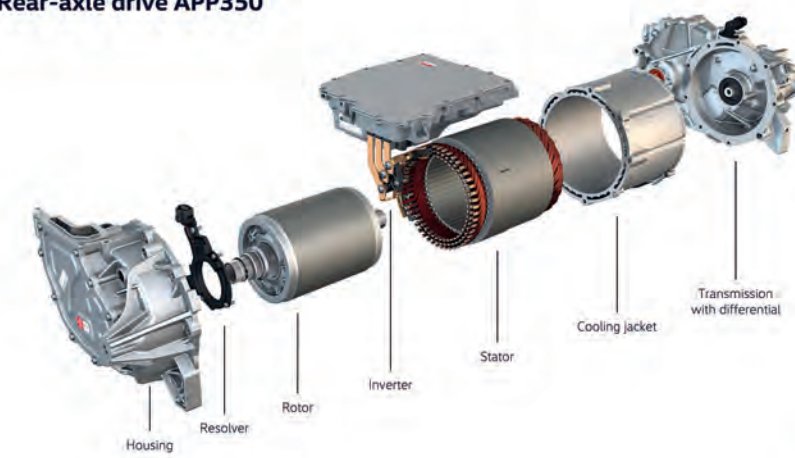
v něm ke stažení připraveny mnohé aplikace. S nejnovější generací softwaru byla do výbavy zařazena také nabídka nových funkcí. K dispozici je zdokonalený Connected Travel Assist 3.0 s rozpoznáváním semaforů. Systém využívá tzv. rojová data z dalších koncernových vozů, takže předem ví, co vůz čeká. Funkce paměti parkovacího asistentu Park Assist Pro si pamatuje posledních 50 m jízdy rychlostí do 35 km/h pro vyjetí z nečekaných složitých situací.

Systém pohonu AP350 (EQ314), který je k dispozici ve třech výkonných verzích, nabízí v porovnání s předchůdcem vyšší točivý moment – ve všech třech případech 350 N.m. Díky optimalizacím a novým opatřením v oblasti účinnosti dokáže současně snížit spotřebu elektrické energie v každodenním provozu a tedy i prodloužit dojezd až o 35 % ve srovnání s předchozí generací hnacích jednotek.

Permanentně buzený synchronní elektromotor s hmotností 90 kg dosahuje maximální otáčky 14 600/min. Jednorychlostní převodovka má snížené tření díky leštěným ozubeným kolům, optimalizovaným ložiskům a použitím oleje s nízkým třením (olejová náplň se nemusí doplnit ani měnit).

Ve vstupní verzi Trend má elektromotor výkon 125 kW (170 k) a je spo-

Rear-axle drive APP350



jen s LFP akumulátorem o využitelné kapacitě 50 kWh (52 kWh brutto), což znamená víc než dostatečný dojezd až 417 km podle WLTP. Akumulátor má jmenovité napětí 333 V a hmotnost 442 kg. Elektrickou energii lze doplňovat střídavým proudem s nabíjecím výkonem 11 kW nebo stejnosměrným proudem s nabíjecím výkonem 105 kW. Zákazníci si kromě toho mohou zvolit variantu s vyšším výkonem 140 kW (190 k) a LFP akumulátorem s kapacitou 58 kWh (61 kWh brutto) pro dojezd 492 km.

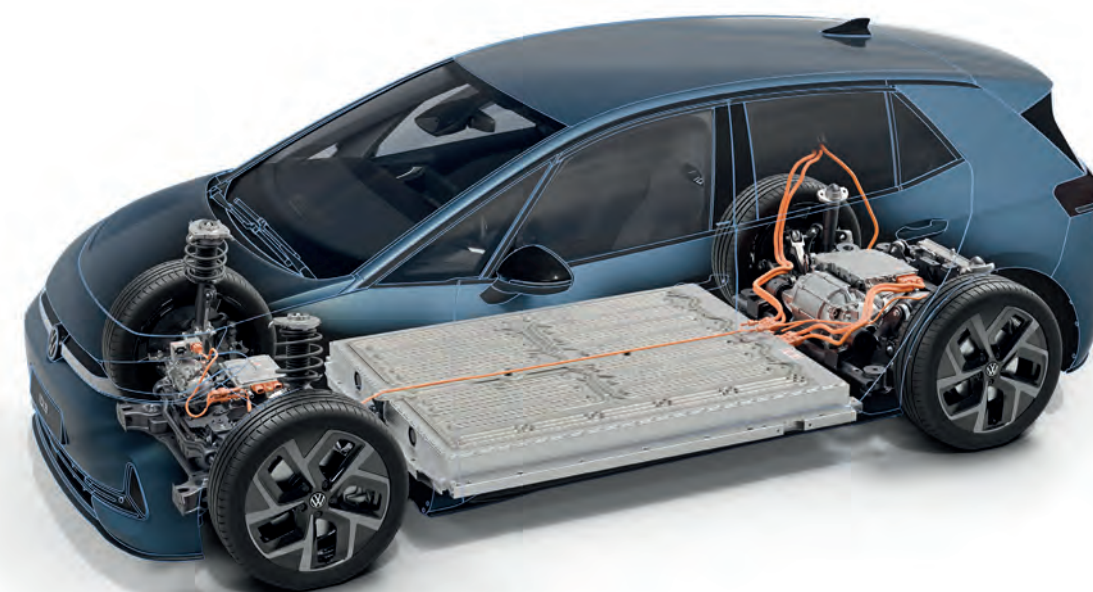
Vrcholná verze poskytuje výkon 170 kW (231 k) a je vybavena velkým NMC akumulátorem s využitelnou kapacitou 79 kWh (84 kWh brutto).

U toho lze při nabíjení stejnosměrným proudem využívat větší nabíjecí výkon až 183 kW. Oficiální dojezd dosahuje až 629 km.

Zatímco pro NMC akumulátor se standardně doporučuje nabíjení v rozsahu 20 % až 80 %, pro LFP akumulátor je optimální nabíjení do 100 %.

ID.3 Neo se vyrábí v závodě ve Cvikově. Články pro LFP akumulátory by výhledově měl dodávat závod v Salzgitteru.

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **Volkswagen**
a **Vladimír Rybecký**



Velký test aut na plně obnovitelný benzin

Společnosti Bosch, Toyota Motor Europe, BMW Group a Repsol ve Španělsku zahájily pilotní projekt, jehož cílem je v reálných podmínkách ukázat, jak mohou stávající vozidla jezdit výhradně na 100 % obnovitelný benzin.

Šestiměsíční pilotní projekt, který odstartoval na začátku července, má za cíl prokázat reálný potenciál vozidel poháněných výhradně schválenými palivy. Na rozdíl od řešení, která vyžadují nové dopravní technologie nebo investice do infrastruktury, tento pilotní projekt využívá 20 již existujících osobních automobilů značek Toyota, Lexus, BMW a Mini poháněných 100% obnovitel-

ným benzinem Nexa 95 společnosti Repsol a podporovaných pokročilou digitální technologií pro sledování paliva od společnosti Bosch.

Projekt má poskytnout konkrétní důkazy z reálného provozu o tom, že vozidla poháněná výhradně schválenými palivy lze efektivně nasadit ve velkém měřítku, a tím podpořit přechod Evropy k dekarbonizaci dopravy prostřednictvím doplňkového, technologicky neutrálního přístupu, který

nikoho neopomíná. Má také prokázat, že obnovitelná paliva lze už dnes ve velkém měřítku využívat v současných vozech s využitím stávající čerpací infrastruktury a s technologií digitální certifikace.

Cíle projektu

Pilotní projekt se zaměří na tři klíčové cíle:

- Dostupnost obnovitelného benzínu na trhu s využitím infrastruktury společnosti Repsol, která je v současné době jediným dodavatelem 100 % obnovitelného benzínu do čerpacích stanic ve Španělsku.
- Připravenost technologií pro digitální sledování a certifikaci, umožněná systémem digital fuel twin od Bosch, který ověřuje použití obnovitelného paliva po celou dobu jeho životního cyklu.
- Provozní nasazení vozových parků vozidel na obnovitelná paliva (VEEF) jako důkaz, že stávající vozidla mohou už dnes jezdit na 100% obnovitelná paliva s využitím dostupné infrastruktury.

Pilotní projekt je navržen tak, aby generoval spolehlivá data a poznatky, které podpoří probíhající politické diskuse v Evropě o dekarbonizaci automobilového odvětví a posílil argumenty pro technologickou neutralitu v Evropě.

Vzhledem k tomu, že se politika EU v současné době zaměřuje výlučně na elektrifikaci, má projekt za cíl prokázat, že obnovitelná paliva mohou hrát doplňkovou a škálovatelnou roli při snižování emisí CO₂. Údaje a průběžné závěry z pilotního projektu budou sdíleny se zákonodárci v EU, zástupci oboru a médií, čímž přispějí k diskusím o technologické neutralitě a možném začlenění vozidel na obnovitelná paliva (VEEF) do budoucích regulačních rámců.

Pilotní projekt dále poskytne cenné poznatky pro validaci výzkumu a vývoje včetně způsobů monitorování, jakož i škálovatelnost stávajících přístupů ke sledování fyzického tankování a schopnost provozovatelů paliv propojit spotřebu paliva s jednotlivými vozidly.

Repsol Nexa 95

Španělsko bylo zvoleno jako vhodná lokalita pro tuto ukázkou kvůli dostupnosti obnovitelného benzínu. Obnovitelný benzin Nexa 95 společnosti Repsol se vyrábí ze surovin, které splňují požadavky směrnice



o obnovitelných zdrojích energie (RED) a ve srovnání s fosilními palivy přináší výrazné snížení emisí skleníkových plynů, přičemž je zcela kompatibilní se současnými zážehovými motory a infrastrukturou.

Bosch Digital fuel twin

Digitální dvojče paliva od Bosch umožňuje digitální dokumentaci a poskytuje ověřitelný důkaz o využí-

vání obnovitelných paliv a snížených emisí CO₂. Digitální řešení společnosti Bosch pro sledování paliva bude shromažďovat a ověřovat údaje o tankování z různých zdrojů, včetně údajů z vozidel, čerpacích stanic a transakcí s palivovými kartami, čímž zajistí spolehlivé a transparentní sledování spotřeby obnovitelných paliv.

Schválená paliva

Schválená paliva jsou obnovitelná a nízkouhlíková paliva, která splňují kritéria udržitelnosti EU podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED) a ve srovnání s fosilními palivy přináší výrazné snížení emisí skleníkových plynů (GHG) v celém životním cyklu paliva (well-to-wheel, tedy od výroby až po jeho využití ve vozidle). Patří sem udržitelně vyráběná biopaliva a obnovitelná paliva získaná z odpadních materiálů, zbytkových surovin nebo obnovitelných zdrojů energie, jak je definují stanoviska organizací ACEA a FuelsEurope, které podporují nasazení vozidel poháněných výhradně schválenými palivy VEEF (Vehicles Exclusively running on Eligible Fuels).



Text: Vladimír Rybecký podle podkladů Bosch a Toyota
Foto: Repsol a Toyota

Studie o elektrických nákladních vozidlech

Elektrická transformace dopravního sektoru nabírá na obrátkách, ale zatím probíhá téměř výhradně v Číně a Evropa zaostává. Ukazuje to studie „Volt Rush – The Global Race for Truck Electrification“ od poradenské společnosti Strategy&, PwC.

Podle studie vzrostl globální trh s elektrickými nákladními vozidly od roku 2021 o 1800 %, zatímco trh s nákladními vozidly na naftu klesl o 17 %. Celkově se tak globální podíl BET (Battery Electric Truck) na trhu v roce 2025 dosáhl 8 %, ale nárůst je soustředěn téměř výhradně v Číně.

V současné době se 95 % všech elektrických nákladních vozidel prodaných po celém světě vyrábí v Čínské lidové republice. Čínský trh tak překročil prognózy společnosti Strategy& pro rok 2024 o 150 %. V Evropě je situace zcela jiná: Trh zůstává o 80 % za prognózou. V USA je tento rozdíl ještě vyšší, a to 95 %.

Podle studie je klíčovým faktorem pro rozdílnou rychlost náběhu nákladních elektromobilů regulační rámec na zkoumaných trzích. Úspěch Číny je založen na specifických regulačních prvcích, jako jsou nákupní pobídky v ekvivalentu 20 500 USD na nákladní vozidlo, preferenční přístup k provozním oblastem, kde BET fungují obzvláště dobře. Patří mezi ně přístavy, doly a průmyslové zóny s předvídatelnými trasami a centrálně organizovanou nabíjecí infrastrukturou.

Čína dále prosazuje rozšiřování vysoce výkonné nabíjecí a výměnné infrastruktury pro vysoce výkonné nabíjení a výměnu akumulátorů se zaměřením na dálniční koridory a těžké aplikace.

Evropa se naopak snaží urychlit náběh BET prostřednictvím přísnějších předpisů pro průměrné emise vozového parku. Jako zásadní překážka se však ukazuje nedostatek nabíjecí infrastruktury.

V USA zpomaluje náběh nákladních elektromobilů nestálá a na

konvenčních pohonných jednotkách silně závislá politika současné administrativy, která se silně spoléhá na konvenční pohonná ústrojí a výrazně snižuje jistotu plánování pro poskytovatele logistiky, výrobce a dodavatele.

„Čína v současné době přenáší svůj úspěšný model elektromobilů do logistického sektoru. Země těží z úspor z rozsahu, zavedených odborných znalostí a kompetencí v dodavatelském řetězci, které se rozvíjely po celá desetiletí,“ říká Jörn Neuhausen, vedoucí oddělení elektromobility ve společnosti Strategy&.

„Konkurenční výhoda pramení méně z jednotlivých technologických komponent než z vysoce integrovaného ekosystému zahrnujícího průmyslovou politiku, infrastrukturu, dodavatelské řetězce a schopnost rychle škálovat inovace na průmyslovou úroveň. Evropa na druhou stranu riskuje, že v segmentu elektrifikovaných nákladních vozidel zaostane a promarní těžce vydané konkurenční pozice. Ti, kteří nyní neinvestují do diferenciací, riskují, že do roku 2040



ztratí podíl na svém evropském domácím trhu,“ dodal Jörn Neuhausen.

Ačkolí jsou elektrické nákladní vozy již konkurenceschopné z hlediska celkových nákladů na vlastnictví (TCO), nedostatek nabíjecí infrastruktury brání jejich přijetí. Dostatečně hustá nabíjecí infrastruktura je však předpokladem pro tyto cenové výhody. Zatímco Čína má již přibližně 6000 veřejných nabíjecích stanic pro těžká nákladní vozidla, podle analýzy jich má Evropa pouze asi 1000 a USA pouhých 20. Německo dosud dosáhlo pouze asi 15 % svého cíle expanze pro rok 2030.

Podle studie jsou ekonomické výhody elektrických nákladních vozidel již zřejmé. Do roku 2030 by elektrická vozidla s akumulátory (BET) mohla být v Evropě v průměru o 25 % levnější než nákladní vozidla se spalovacím motorem pokud jde o celkové náklady na vlastnictví (TCO). V některých segmentech by cenová výhoda mohla dosáhnout 30 % v USA a v Číně dokonce až 35 %.

Kromě odpisů a financování jsou obzvláště důležité náklady na energii a údržbu. Podle modelu by náklady na nabíjení v depech v Evropě mohlo představovat pouhých 14 % v porovnání s cenou nafty. Nákladní vozidla BET si také vedou výrazně lépe pokud jde o náklady na údržbu, které představují jen 54 % v porovnání s nákladními vozidly na naftu.

„Evropští výrobci nákladních vozidel a logistické společnosti v současné době čelí dvojí výzvě. Na jedné straně musí důsledně prosazovat nárůst počtu elektrických vozidel (BET) a na druhé straně bránit své domácí trhy před čínskými výrobci originálního vybavení (OEM), stejně jako před americkými výrobci, kteří již zřizují výrobní závody v Maďarsku a Turecku a zaměřují se na tyto trhy,“ vysvětluje Philipp Rose, ředitel společnosti Strategy& a vedoucí oddělení elektromobility ve společnosti PwC Germany.

„Aby evropští výrobci zůstali konkurenceschopní, budou proto muset myslet nad rámec pouhého dodávání vozidel. Klíčem bude vytvoření integrovaných ekosystémů zahrnujících nákladní vozidla, nabíjecí infrastrukturu, softwarová řešení a nabídku služeb,“ dodal Philipp Rose.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů PwC
Ilustrační foto: IAA Transportation



ČEZ v Úvalech otevřel čtyři ultrarychlé stanice

Dobíječky nahradily pomalejší typy u místního Retail Parku. Lokalita je dostupná i pro řidiče na silničním tahu z Prahy do Kolína.

ČEZ futurego vylepšuje síť stojanů ve Středočeském kraji. U Retail Parku v Úvalech nahradil stávající typy stanic ultrarychlými. Každý z nových stojanů poskytuje výkon až 320 kW. Výstavba probíhá díky prostředkům z Operačního programu Doprava i z vlastních investic společnosti ČEZ. Na ultrarychlé dobíjení láká řidiče výhodný tarif. Registrovaní zákazníci mohou u stojanů ČEZ od dubna čerpat energii až o 17 % výhodněji.

ČEZ ve Středočeském kraji provozuje 240 dobíjecích stanic. Mezi nejvytíženější patří lokality u obchod-

ních center a silných dopravních tahů směřujících z Prahy do celé republiky, jako jsou například u dálnice D1 v Lokti. Jejich výkon nejnověji navýšily ultrarychlé stojany u Retail Parku v Úvalech, které nahradily původní pomalejší typy. Osvědčená dobíjecí lokalita je známá nejen zákazníkům nákupní zóny, ale i řidičům projíždějícím po silnici směrem z Prahy na Kolín. Uživatelům nyní zpříjemní cestu kratší dobou dobíjení.

Výstavba ultrarychlých stanic je pro Skupinu ČEZ prioritou. S novými typy elektromobilů roste i kapacita jejich akumulátorů, které jsou pro dobíjení na vysoce výkonných stoja-

nech ještě lépe přizpůsobené. Zájem zákazníků potvrzují i data. Uživatelé u ultrarychlých stanic odebrali za 1. pololetí o 53 % víc energie než loni, což je největší meziroční nárůst mezi stojany v síti futurego.

„Ultrarychlé dobíjení podporujeme nejen výstavbou, ale i výhodným tarifem. Díky němu u nás mohou zákazníci od dubna načerpat energii až o 17 % výhodněji. Věříme, že rychlejší stanice přilákají spoustu regionálních uživatelů, kteří ocení, že jejich zastávka nebude trvat déle než pár minut. Nové úvalské stojany i další stanice v kraji si mohou řidiči zobrazit i v aplikaci futurego,“ říká ředitel elektromobility ČEZ Rostislav Díža.

Středočeský kraj je lídrem v objemu veřejného dobíjení v síti ČEZ. Zákazníci v něm za první pololetí odebrali 1,8 milionu kWh energie. Přibližuje se mu jen Praha s 1,4 miliony odebranými kWh. Zájem o stanice se projevil i velkým meziročním přírůstkem, který činil 33 %. Při jednom dobíjení uživatelé doplnili v průměru 26 kWh elektřiny.

Skupina ČEZ provozuje největší dobíjecí síť v ČR. Má víc než 1000 stojanů. Rozvoji elektromobility se aktivně věnuje již od roku 2009. Postupně přitom rozšířila své aktivity nad rámec výstavby a provozu veřejné dobíjecí infrastruktury a dnes nabízí komplexní služby pro domácnosti i firmy. Ty zahrnují péči o zákazníky v retailovém segmentu (ČEZ Prodej) i řešení pro firmy, města a regiony (ČEZ ESCO).

Foto:
ČEZ



Opel Vivaro Electric Van L Zajímavá alternativa

Vivaro je už víc než čtvrt století jedním ze základních kamenů nabídky užitkových vozů značky Opel. Nejnovější generace Vivara, vycházející ze společného projektu společnosti Stellantis Pro, je k dispozici od začátku roku 2024.

Nová generace modelu Vivaro má poprvé nový, pro značku specifický design s přidě „Opel Vizor“, známý z osobních vozů. Kombinuje moderní designové linie s praktickou všestranností. Kromě úsporných vznětových motorů je k dispozici také plně elektrická varianta Vivaro Electric.

V závislosti na verzi je objem zavazadlového prostoru až 6,6 m³ a užitkové zatížení se pohybuje kolem 1,4 tuny. 18 asistenčních systémů řidiče, včetně Dynamic Surround View, usnadňuje každodenní život v městském provozu i v prostorách firmy. Kokpitu dominuje barevný dotykový 10" displej s moderními infotainmentovými a navigačními systémy.

Zkoušený vůz Vivaro Electric poháněl elektromotor o výkonu 100 kW (136 k) a s točivým momentem 270 N.m. Napájí jej akumulátor s využitelnou kapacitou 71,6 kWh. Umožňující dojezd podle WLTP až 352 km a DC rychlodobíjení výkonem až 100 kW (AC nabíjení lze standardním výkonem 11 kW).

Nákladový prostor, který pojme až tři europalety, je dobře přístupný zezadu křídlovými dveřmi a vpravo posuvnými. Je dobře vybaven úchyty. S nákladovým prostorem o objemu 6,6 m³ Vivaro Electric uveze náklad o hmotnosti 926 kg a utáhne přívěs o hmotnosti 1000 kg.

Ovládání vozu je logické a jednoduché. Kabina je ale na užitkový vůz



a potřeby proměny v pracovní prostor jen střídavě vybavená.

Nezvyklé je, že po zastavení a volbě režimu P se automaticky neaktivuje ruční brzda a při rozjezdu svahu po odbrzdění trochu couvne dozadu než systém pohonu zabere.

Trakční elektromotor má velmi dobrý výkon a poskytuje vozu solidní dynamiku. Lze s ním, zejména v městském provozu, jezdit velmi úsporně, přičemž k efektivnímu provozu přispívá i velmi účinná rekuperační režim. Navíc je zde k dispozici i vysoce efektivní eco-režim, takže uváděný dojezd není problém i překonat. Úplně jiná situace je samozřejmě při jízdě na dálnici, kde je třeba věnovat informaci o dojezdu na displeji větší pozornost, zvláště v zimním období.



Text: Vladimír Rybecký
Foto: Vladimír Rybecký

Stalo se...

V LONDÝNĚ SE TESTUJÍ ČÍNSKÁ AUTONOMNÍ TAXI

Společnosti Baidu a Freenow by Lyft zahájily v Londýně testování autonomního vozidla Apollo Go šesté generace (RT6) zatím s bezpečnostními operátory na palubě. Testování zahrnuje městské i předměstské jízdní podmínky. Apollo Go a Freenow by Lyft plánují začít přepravovat veřejnost od roku 2027. Apollo Go poskytuje vozidla RT6 a technologii autonomního řízení, zatímco Freenow by Lyft přispívá svými místními provozními zkušenostmi. Londýnský program navazuje na testování Apollo Go s v Hongkongu, první zkoušku autonomního řízení úrovně 4 na veřejných komunikacích bez operátora na palubě ve vozech s pravostranným řízením. Vozidla RT6 budou v Londýně v provozu jako součást hybridní sítě společně s taxíky a vozidly soukromé přepravy společnosti Freenow by Lyft. Vozový park Apollo Go, služby autonomní přepravy společnosti Baidu, už celosvětově najel 330 milionů autonomních kilometrů, z toho 220 milionů kilometrů zcela bez řidiče.



ČESKÁ REPUBLIKA SCHVÁLILA SYSTÉM FSD SPOLEČNOSTI TESLA

Česká republika prozatímne schválila systém Full Self-Driving (FSD) společnosti Tesla. Ministerstvo dopravy ČR uznalo prozatímní schválení asistenčního systému Tesla FSD Supervised vydané nizozemským schvalovacím orgánem RDW. Systém je díky tomu možné používat za podmínek prozatímního schválení také na území České republiky. Ministerstvo své rozhodnutí založilo na zkušenostech z jiných zemí a bezpečnostních opatřeních pro monitorování systému. Tesla uvedla, že zavádění systému v zemi začne brzy. Toto rozhodnutí navazuje na prozatímní schválení systému nizozemským

regulačním úřadem RDW v dubnu. Kromě Nizozemska v tomto roce schválily používání tohoto systému i Belgie, Dánsko, Slovinsko, Lotyšsko a Estonsko a další (Francie, Finsko a Řecko) o něm jednájí. Tesla FSD Supervised je asistenční systém úrovně 2 podle klasifikace SAE. Řidič se zde musí po celou dobu věnovat řízení, dohlížet na činnost systému a být připraven okamžitě převzít řízení. Odpovědnost za řízení vozidla zůstává plně na řidiči.



PRŮMYSLOVÁ ALIANCE PRO VODÍKOVOU MOBILITU

Daikler Truck, Volvo Group, Toyota Motor, Bosch, Air Liquide, TotalEnergies, TEAL Mobility a MB Energy se snaží urychlit komercializaci vodíkové mobility. Spolu s dalšími společnostmi z odvětví dopravy, energetiky a průmyslu pracují na bezproblémovém hodnotovém řetězci pro těžkou silniční nákladní dopravu. Partnerství se zaměřuje na konkurenceschopné nákladní automobily s palivovými články, strategicky umístěné čerpací stanice podél klíčových evropských dopravních koridorů a spolehlivé dodávky za ekonomické ceny. Infrastruktura a dostupnost vodíku by měly růst souběžně s nárůstem vozového parku. To umožní speditérům provozovat svá vozidla s předvídatelnými celkovými náklady na vlastnictví. Iniciativa vnímá vodík jako doplněk k elektrickému pohonu s akumulátory. Zejména na náročných dálkových trasách a v aplikacích s vysokou energetickou náročností by se tato technologie mohla stát možností pro dopravu bez emisí CO₂. Klíčovým faktorem však zůstává, zda se výroba, logistika, tankování a dostupnost vozidel mohou dostatečně rychle rozvíjet společně.



AUTONOMNÍ ELEKTRICKÝ KONCEPT BOW. PRO DORUČOVÁNÍ

Společnost Stellantis Pro One na veletrhu IAA Transportation 2026 představila koncept vozidla BOW. (Box on Wheels), autonomní, plně elektrické logistické koncepční vozidlo určené k prozkoumání nového přístupu k městskému provozu. BOW. je více než jen vozidlo. Výrobce popisuje koncept jako kombinaci autonomní logistiky, elektrifikace, konektivity a služeb. Jako potenciální aplikace uvádí distribuci zboží ve městech a kontrolovaných oblastech, jako jsou továrny, nemocnice a letiště. BOW. byl vyvinut ve spolupráci se společností UQI Robotics, která se specializuje na umělou inteligenci, robotiku a technologie autonomního řízení. Nejsou k dispozici žádné informace o sériové produkci ani o uvedení na trh. BOW. může být také odpovědí na nedostatek řidičů. Stellantis chce být připraven až evropské předpisy povolí dovoz těchto autonomních vozidel do Evropy.



NOVÝ PROGRAM ETURBO SPOLEČNOSTI BORGWARNER

Společnost BorgWarner získala od významného evropského výrobce originálních dílů (OEM) zakázku na nový program eTurbo pro pokročilé hybridní osobní automobily. Zahájení výroby je naplánováno na rok 2029. Systém BorgWarner eTurbo integruje elektromotor přímo na hřídel turbodmychadla, čímž aktivně pohání dmychadlo. Systém eliminuje prodlevu turba, umožňuje výrazně rychlejší nárůst plnicího tlaku a poskytuje 20 kW trvalého elektrického výkonu a až 30 kW špičkového výkonu pro zvýšení výkonu nebo pro rekuperaci energie. Přebytková energie z výfukových plynů se přeměňuje na elektrickou energii a vrací se zpět do vysokonapěťového systému vozidla místo aby se ztrácela prostřednictvím přetlakového ventilu. Klíčovou novinkou je zavedení vzdálené výkonové elektroniky, což umožňuje flexibilní umístění v rámci vozidla a motorového prostoru a podporuje

integraci i do nejnáročnějších prostorových uspořádání. BorgWarner zůstává jediným dodavatelem, který sériově nabízí 400 V systém eTurbo.



UNIKÁTNÍ TŘÍŘADÁ KONSTRUKCE LOŽISKA TRIFINITY

Ložisko kola TriFinity společnosti Schaeffler kombinuje výhody kuličkových ložisek s nízkým třením s nosností kuželíkových ložisek, čímž pomáhá splnit požadavky velkých elektrických pickupů a SUV. Unikátní třířadá konstrukce pomáhá zvýšit nosnost a snížit třecí ztráty, čímž podporuje vyšší účinnost bez snížení životnosti. Společnost Schaeffler vyvinula své kolečkové ložisko TriFinity s cílem splnit požadavky velkých elektrických poháněných pickupů a SUV. Díky přechodu z konvenční dvouřadé konstrukce na vysoce optimalizovanou třířadou se společnost Schaeffler podařilo zvýšit nosnost a snížit ztráty třením, čímž přispěla ke zlepšení účinnosti bez snížení životnosti. Společnost Schaeffler byla za své průkopnické ložisko kola TriFinity vyhlášena finalistou ceny Automotive News PACE Award 2026.



Nový systém palivových článků

Nový systém palivových článků Bosch absolvuje testovací provoz v Madridu v rámci prvního zákaznického projektu v testovacím autobusu značky Irizar.

Vzhledem k závazným požadavkům EU na snížení emisí CO₂ z městských autobusů o 90 % do roku 2030 hledají provozovatelé veřejné dopravy spolehlivá bezemisní řešení. V Madridu proto začal první zkušební provoz: autobus značky Irizar vybavený pohonným modulem s palivovými články FCPM od společnosti Bosch.

Autobus dopravní společnosti Alsa přepravuje cestující po španělském hlavním městě ve veřejné dopravě. Nasazován je především na trasách, na kterých může díky dlouhému dojezdu naplno využít přednosti technologie palivových článků. Palivové články jsou obzvláště vhodné pro autobusy, které denně absolvují delší trasy a během provozu mají jen

omezené možnosti dobíjení. Zkušební provoz v reálných podmínkách prověří odolnost a přednosti pohonu na palivové články.

Testovací autobus je vybaven systémem palivových článků Bosch FCPM C190. Tento kompaktní systém se dvěma horizontálně uspořádanými svazky palivových článků poskytuje trvalý výkon 190 kW. Díky objemu vodíkových nádrží umožňuje dojezd přes 1000 kilometrů, přičemž natankování trvá pouhých 10 až 15 minut. Autobus tak lze využívat i v meziměstské dopravě.

Kromě systému FCPM C190 nabízí Bosch také systém FCPM C300, který je určen pro těžké dálkové autobusy a nákladní vozidla. Portfolio doplňuje systém FCPM C100, který díky trvalému výkonu 100 kW a ploché

konstrukci představuje ideální řešení pro městské autobusy.

V důsledku legislativy EU se autobusová doprava a provozovatelé městské hromadné dopravy stále častěji obrací k alternativám k motorům na naftu. Do roku 2030 se musí emise CO₂ nově registrovaných městských autobusů snížit o 90 % oproti roku 2019. U všech ostatních typů autobusů bude tento požadavek platit od roku 2040. Významně k tomu mohou přispět vozidla s pohonnými moduly s palivovými články, která EU považuje za bezemisní.

Bosch se intenzivně zasazuje o budování vodíkové ekonomiky a vyvíjí technická řešení pro výrobu, infrastrukturu i využití vodíku. V roce 2025 společnost oznámila uvedení elektrolýzního stacku Hybrion PEM pro výrobu vodíku. Bosch rovněž pracuje na technologiích pro motory spalující vodík a nabízí odpovídající komponenty pro nepřímé i přímé vstřikování.

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



Čínská skupina Geely Auto Group představila technická řešení založená na umělé inteligenci pro elektrifikovaná terénní vozidla. Jsou navržena tak, aby spojovala náročné terénní schopnosti s komfortem a kultivovaností jízdy.

Na svém testovacím polygonu Geely v Shangrao v provincii Ťiang-si skupina Geely Auto Group představila sadu technologií pro elektrifikovaná terénní vozidla založených na umělé inteligenci. Kombinuje novou specializovanou architekturu vozidla Global Terrain Architecture (GTA), hybridní pohonnou jednotku Geely EM-T a digitální terénní podvozek řízený umělou inteligencí. Geely uvádí, že systém umělé inteligence vypočítává rozložení výkonu, řízení točivého momentu a nastavení karoserie podle terénu a jízdních podmínek. Systém se poprvé objeví v modelu Zhanjian 700.

Architektura GTA kombinuje samonosnou karoserii s integrovaným rámem. Díky integraci rámu do

karoserie namísto montáže karoserie na samostatný podvozek tato architektura snižuje hmotnost a umožňuje efektivnější využití prostoru v kabině i zavazadlovém prostoru. Geely uvádí, že tento koncept má za cíl zlepšit tuhost konstrukce, snížit hmotnost a zachovat prostor v kabině i zavazadlovém prostoru.

Hybridní pohonný systém Geely EM-T byl vyvinut pro použití v terénu. Kombinuje systém pohonu všech kol se třemi motory s inteligentním řízením točivého momentu a uzávěrkou diferenciálu. Systém je podporován technologií Geely Xingtui AI-powered Drive, která je navržena tak, aby poskytovala pohotový výkon a přesné rozložení točivého momentu, což pomáhá udržet trakci a obnovit pohyblivost v náročném terénu.

Ve spolupráci s pohonným ústrojím vypočítává digitální podvozek s umělou inteligencí rozložení výkonu, řízení točivého momentu a úpravy pohybu karoserie tak, aby vyhovovaly jízdním podmínkám. Koordinace těchto funkcí pomáhá udržovat stabilitu a kontrolu na různých površích, díky čemuž je náročný terén lépe zvládnutelný a zároveň je zajištěn komfort na zpevněných silnicích.

Bezpečnostní systémy pro jízdu v terénu zahrnují ochranu proti převrácení a ochranu akumulátoru, satelitní komunikaci, nouzový únikový režim využívající sonar a dvojici pohonných jednotek v případě nouzových situací ve vodě a palubní zásobu kyslíku pro použití ve vysokých nadmořských výškách.

Geely uvádí, že Zhanjian 700 prošel testováním s 659 vozidly, která najela 6,11 milionu km v rámci 80 terénních scénářů a 7933 validačních položek, včetně 433 nových pro elektrifikovaná terénní vozidla.

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

Horse Powertrain představuje prodlužovač dojezdu na metanol

Horse Powertrain, společný podnik Renaultu a Geely, zaměřený na technologie spalovacích motorů, představil pohonnou jednotku pro elektromobily s prodlužovačem dojezdu Horse D20 Methanol. Systém využívá metanol jako záložní zdroj energie k nabíjení akumulátoru elektrického pohonu.

HORSE D20 Methanol je pohonná jednotka pro elektromobily s prodlužovačem dojezdu (REEV), která integruje čtyřválcový dvoulitrový přeplňovaný zážehový motor, výkonovou elektroniku a generátor. Spalovací motor je navržen pro palivové směsi ze 100 % metanolu. Vysoce energetický zapalovací systém má umožnit obzvláště chudé spalování metanolu ve válcích.

Pohonná jednotka s výkonem až 105 kW má hmotnost 170 kg. Je vybavena jedním z prvních sériově vyráběných axiálních motorů v automobilovém průmyslu. Elektromotor s axiálním tokem proudu je namontovaný přímo na klikovém hřídeli spalovacího motoru.

Axiální motor (nazývaný také jako diskový motor) je typ elektromotoru, kde magnetický tok prochází paralelně s osou otáčení, a nikoliv kolmo na ni (radiálně), jako je tomu u běžných elektromotorů. Na rozdíl od tradičních radiálních motorů, kde je rotor jako válec vnořený do statoru, jsou zde rotor a stator uspořádány jako ploché disky proti sobě. Protože magnetická síla působí na větším poloměru (dále od středu), motor má podstatně větší

páku. Výsledkem je extrémní točivý moment při minimálních rozměrech a hmotnosti. V případě HORSE D20 Methanol je axiální motor s konstrukcí sestávající ze dvou rotorů obklopujících jeden stator. Ve srovnání s podobným motorem s radiálním tokem je tato konstrukce o 46 % kratší a poskytuje o 63 % vyšší výkon na jednotku objemu.

HORSE D20 Methanol je vybaven i dalšími špičkovými technologiemi, jako je vysokoenergetický zapalovací systém 240 mJ, který umožňuje spalování ultra chudé směsi methanolu. Použité technologie jsou navrženy tak, aby snižovaly spotřebu paliva a umožňovaly studené starty s čistým metanolem při teplotách až – 35 °C. Emise oxidů dusíku ve výši 35 mg/kWh splňují čínskou normu CN6b a pohonná jednotka také splňuje emisní limit Euro 7 ve výši 60 mg/km.

Spojením vysoké účinnosti motoru s elektrickými systémy dosahuje HORSE D20 Methanol bezprecedentní úspory paliva. Podle společnosti Horse Powertrain dosahuje motor s axiálním tokem elektrickou účinnost 96,4 % a mimo jiné využívá integrovaný výkonový modul z karbidu křemíku ke snížení elektrických ztrát. V labora-



torních testech dosáhl celý pohonný ústrojí poměru přeměny paliva na energii 47 %: 2,1 kWh ze spáleného metanolu vyprodukuje 1 kWh elektrické energie. Systém je údajně schopen plně nabít akumulátor elektromobilu s kapacitou 40 kWh 19,6 litry paliva (Předpokládá gravimetrickou hustotu energie methanolu 19,5 MJ/kg a objemovou hustotu 0,8 kg/l).

Tento systém umožňuje výrobcům relativně snadno nabízet vozidla původně vyvinutá jako čistě elektrické platformy jako plně hybridní, plug-in hybridní nebo modely s prodlužovačem dojezdu.

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

Recyklace textilu v rámci evropské spolupráce

Společnost Mewa se v rámci sdružení European Textile Services Association (ETSA) angažuje v oblasti recyklace textilií. Společně s polskou recyklační společností PPHU TUR a dalšími partnery se na úrovni tohoto sdružení pracuje na tom, aby se vyřazené textilie opět vrátily do oběhu.

Dlouhá životnost, opětovné použití, možnost opravy a recyklace jsou podle EU klíčovými principy fungujícího oběhového hospodářství. I v textilním odvětví platí: čím déle se výrobky používají, tím nižší je spotřeba zdrojů a množství odpadu. Právě na tom je založen obchodní model textilních služeb.

Firemní textilie, jako jsou pracovní oděvy, které se v rámci komplexní služby poskytují, perou, opravují a dodávají zpět zákazníkům, jsou navrženy tak, aby měly obzvláště dlouhou životnost. Díky odborné péči, opravám a opětovnému použití zůstávají v oběhu co nejdéle. Firmy, které pracovní oděvy nekupují, ale využívají služby s komplexním servisem, tak aktivně přispívají k cirkulární ekonomice.

Problémem však zůstává poslední krok v tomto cyklu: recyklace. Vysoce kvalitní pracovní oděvy se skládají ze složitých směsovcích tkanin a funkčních detailů, jako jsou kapsy nebo reflexní prvky. Právě tato kvalita, která je v rámci cyklu používání výhodou, činí recyklaci technicky náročnou.

Aby bylo možné vyvinout udržitelná řešení, angažuje se poskytovatel textilních služeb Mewa v rámci sítě ETSA zaměřené na recyklaci pracovních oděvů. ETSA sdružuje odborné znalosti poskytovatelů textilních služeb. Podnikatelská skupina Mewa zase



nabízí pracovní a ochranné oděvy v několika evropských zemích. „Pouze společným úsilím celého odvětví lze vytvořit rámcové podmínky, které umožní uzavřít textilní cykly i na konci životnosti výrobků,“ vysvětluje Björn Scheel, provozní ředitel společnosti Mewa a člen představenstva ETSA.

Proto společnost Mewa v rámci iniciativy ETSA aktivně spolupracuje s polskou recyklační společností PPHU TUR a dalšími evropskými poskytovateli textilních služeb na tom, aby se vyřazené pracovní oděvy vrátily zpět do oběhu. Textilie se mechanicky recyklují a dále se využívají, například jako materiály pro izolační materiály ve stavebnictví nebo pro aplikace v automobilovém průmyslu. To snižuje nejen množství odpadu, ale také obohacuje trh s recyklovanými materiály v oblasti B2B.

Společnost Mewa zároveň prosazuje další výzkumné projekty v oblasti recyklace a ekologické udržitelnosti. V rámci projektu TheKey, podporovaného Spolkovým ministerstvem pro výzkum, technologii a vesmír, se pracuje na tom, aby se pomocí chemické recyklace smíšené textilie opět rozdělily na PET a bavlnu. Cílem je, aby se recyklovaná vlákna v budoucnu mohla využít jako skutečná surovina pro nové textilie. „Skutečně uzavřený cyklus nekončí posledním použitím. Začíná tam, kde společně vznikají nová řešení,“ říká Dr. Diana Wolfová, vedoucí výzkumu a vývoje v oblasti environmentální a procesní techniky ve společnosti Mewa.

Foto:
Mewa

Mercedes-Benz Trucks představuje reECONIC

Konceptním vozidlem reECONIC společnost Mercedes-Benz Trucks s 32 partnery demonstruje proveditelnost elektrického vozidla pro svoz odpadu, které je částečně vyrobeno z recyklovaných materiálů. Používají se materiály recyklované, přírodní a biologického původu.

Aliance 33 partnerů v oblasti udržitelnosti v čele s divizí Daimler Truck Mercedes-Benz Trucks, specialistou na vozidla pro svoz odpadu Faun Umwelttechnik a recyklační společností TSR Group vyrobila elektrické konceptní vozidlo reECONIC pro svoz odpadu na základě Mercedesu-Benz eEconic obzvláště efektivním způsobem z hlediska zdrojů. Použili mimo jiné ocelový odpad se sníženými emisemi CO₂e, recyklovaný hliník, různé recyklované plasty a bioplasty, recyklované sklo a bukové dřevo z certifikovaných lesů. Karoserie Faun reNew VarioPress je rovněž částečně



vyrobena z recyklovaných materiálů.

Koncept reECONIC pomocí inovativních výrobních procesů ukazuje, že při výrobě takového vozidla lze te-

oreticky ušetřit až 41 % emisí ekvivalentu CO₂ (CO₂e). Doprovodná studie s certifikací TÜV SÜD potvrzuje: až 80 % materiálů – oceli, hliníku, skla a plastů – které by se jinak vyráběly konvenčně, by mohlo být potenciálně nahrazeno. Hlavní skupiny materiálů (ocel, hliník, sklo a plasty) představují celkem 6,5 tuny celkové hmotnosti modelu eEconic. V absolutních číslech to znamená, že by v budoucnu mohlo být teoreticky nahrazeno až 5,2 tuny.

Při transformaci získávání zdrojů, výroby surovin a výroby vozidel se partneři zaměřili na velké sestavy. V konstrukci kabiny, podvozku, karoserie a vnitřní výbavy – včetně sedadel, palubní desky a čalouněných obkladů stěn – byly jednotlivé komponenty nahrazeny efektivním způsobem.



Přední náprava a podélníky rámu jsou vyrobeny z materiálu se sníženými emisemi CO₂. Ocel použitá pro podélníky rámu se vyrábí inovativní technologií elektrické obloukové pece a obsahuje průměrně 88 % recyklované oceli. U kovaných ocelových součástí bylo dosaženo 97 % recyklovaného obsahu.

Rám kabiny a ochranná konstrukce akumulátoru jsou z velké části vyrobeny z recyklovaného hliníku pomocí procesu extruze. Instalované hliníkové komponenty obsahují nejméně 75 % recyklovaného materiálu z použitých výrobků.

Vývojáři částečně nahradili konvenční plasty na bázi ropy a laminované materiály na bázi vláken používané v sériovém vozidle širokou škálou udržitelnějších alternativ pro reECONIC. Recyklovaný polymer, znovu použité výplně a prvky interiérového obložení vyrobené z přírodních a biologických materiálů slouží jako alternativy efektivní z hlediska zdrojů.

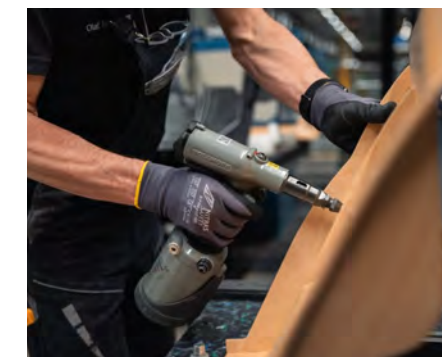
S průměrným obsahem recyklovaného skla z lahví 64 % prosklení výrazně snižuje používání nových surovin a emise CO₂ během výroby.

V reECONIC je také prvním případem použití dřeva v moderním užitkovém vozidle od společnosti Mercedes-Benz Trucks. Bukové dřevo je obnovitelná surovina, která při svém růstu absorbuje z atmosféry

další CO₂e. V reECONIC jsou prvky v podlaze, na podběhu kola a na blatníku vyrobeny ze dřeva. V samostatně vystavené kabině řidiče je ze dřeva také sedadlo a střecha kabiny.

S nástavbou reNew VarioPress společnost Faun zdůrazňuje inovativní sílu v udržitelných karoseriích. Zkoumané skupiny materiálů odhalují značný potenciál: až 88 % hmotnosti nástavby může připadat na recyklované materiály. Zejména použití oceli s vysokým obsahem recyklátu z výroby v elektrických obloukových pecích se sníženými emisemi CO₂ přispívá ke snížení dopadu na životní prostředí.

Díky výběru certifikovaných druhotných surovin, použití energeticky úsporných výrobních procesů a využití obnovitelných zdrojů energie



v závodě Osterholz-Scharmbeck vzniká konstrukce karoserie, která nejen dobře funguje, ale také významně přispívá ke snižování emisí CO₂e již od fáze výroby.

Důsledná recyklace nejen šetří náklady a snižuje emise skleníkových plynů, ale také zlepšuje přístup ke zdrojům a zejména podporuje odolnost průmyslové produkce prostřednictvím místní dostupnosti v zemích výrobců a koncových uživatelů.

V dalších krocích směrem k důslednému využívání recyklovaných materiálů jsou od samého začátku klíčové vhodné třídící procesy pro dosažení vysoké míry recyklace. Dále je třeba zajistit dostupnost recyklovaných surovin, upravit výrobní procesy a nástroje a zaručit vysokou kvalitu recyklovaných materiálů ve srovnání s primárními surovinami.

Text: **Vladimír Rybecký** podle
podkladů Daimler Truck
Foto: Daimler Truck



Stalo se...

REKORDNÍ JÍZDA SEDMIMÍSTNÉ ŠKODY PEAQ DO NIZOZEMSKA

Dva škodováci, kteří se podíleli na vývoji nového SUV Peaq, hledali odpověď na otázku kolik ujede bez nabíjení. Nasedli proto do jeho sedmimístné verze a vyrazili na cestu aby překonali dojezd podle metodiky WLTP. Marek Jež a Jakub Krs si jako cíl rekordního pokusu vybrali Nizozemsko, kam se vydali z Mladé Boleslavi, kde se v hlavním závodě Peaq vyrábí. Trasu naplánovali přes Německo po silnicích se slabším provozem. Pro rekordní jízdu posloužil sériový Peaq 90 akumulátorem 91 kWh (86 kWh netto), výkonem 210 kW, pohonem zadních kol, 19" koly a sériovými pneumatikami se sníženým valivým odporem. Zvládli ujet 936 km průměrem 43 km/h a dosáhli spotřebu 9,2 kWh na 100 km. To znamená nejen dosud nejvyšší zaznamenaný dojezd pro Peaq celkově pro kategorii sedmimístných elektrických SUV, ale také oficiálně uznávaný český rekord v kategorii nejdelší jízda elektromobilem na jedno nabití.



PROJEKT VRACÍ SENIORŮM A RODIČŮM JISTOTU V ŘÍZENÍ

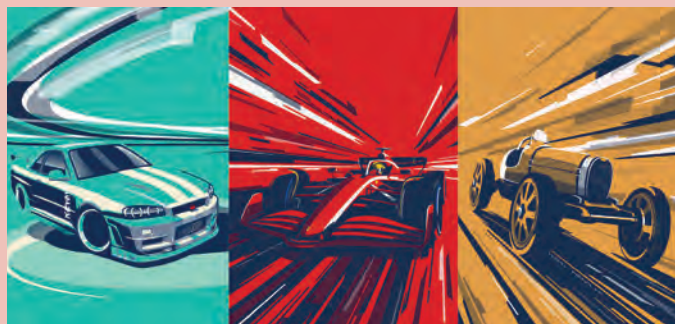
Asociace autoškol ČR společně se skupinou Gas-Net představily celostátní projekt Zpátky za volant. Jeho cílem je pomoci lidem, kteří delší dobu neřídili, znovu získat sebedůvěru v silničním provozu a posilovat kulturu bezpečnosti na českých silnicích. Unikátní projekt se v první fázi zaměřuje na dvě skupiny řidičů: seniory od 60 let a rodiče na rodičovské nebo krátce po ní. Prostřednictvím odborně vedených kondičních jízd v síti partnerských autoškol po celém Česku jim nabízí dostupný způsob, jak si připomenout aktuální pravidla, procvičit náročnější dopravní situace a vrátit se tak bezpečně zpátky za volant. Projekt Zpátky za volant proto

nabízí individuální podporu ve více než 200 autoškolách po celém Česku a možnost znovu si vyzkoušet řízení pod vedením zkušených instruktorů během zvýhodněných kondičních jízd. V rámci nich si první 45minutovou lekci v hodnotě 800 korun zaplatí zájemci sami a druhou získají bezplatně.



JUBILEJNÍ PRAGUE CAR FESTIVAL NABÍDNE ŘADU NOVINEK

Akce Prague Car Festival otevře ve dnech 31. října a 1. listopadu 2026 brány výstaviště PVA Expo Praha. Návštěvníci se mohou těšit na automobily a motocykly, které se na českých výstavách objevují jen výjimečně, tuningové projekty, závodní speciály, historické skvosty i exkluzivní supersporty. Ani letošní ročník nebude výjimkou. Základem jsou tradiční tematické výstavy Eibach Tuning Expo, Liqui Moly Racing Expo, Spies Hecker Classic Expo a nově také Sherlog Automotive Expo. Atraktivními doplňky budou opět oblíbené sekce Pirelli Auto Exclusive a Game Zone, venkovní Arena s dynamickými ukázkami i bohatý doprovodný program. Novinkou budou herní zóny s moderními závodními simulátory. Milovníky automobilové historie a sběratelství potěší vedle tradiční Aukce historických vozidel i nová Aukce sběratelských modelů.



BOSCH PRO TOUR MÍŘÍ NA BRNĚNSKÝ VELETRH

Bosch Professional se po delší době vrátil na Mezinárodní strojírenský veletrh. Hlavní atrakcí byl Bosch PRO Tour Truck – mobilní showroom, který na veletrh přivezl profesionální nářadí Bosch Professional včetně nejvyšší výkonnostní řady Expert a unikátních testovacích zón. Mezinárodní strojírenský veletrh se stal jedinou českou zastávkou Bosch PRO Tour s ukázkou profesionálního nářadí, měřicí techniky a příslušenství s nejvýkonnější řadou Expert pro nejnáročnější práce. Bosch se na veletrhu představil prostřednictvím značky Bosch Professional a hlavní pozornost zaměřil na řadu Expert – nejvyšší výkonnostní třídu profesionálního nářadí, měřicí techniky, akumulátorů, nabíječek a příslušenství. Mobilní showroom nabízí návštěvníkům nejen široké portfolio akumulátorového i síťového nářadí, ale především specializované testovací zóny. V nich si návštěvníci mohou produkty sami vyzkoušet v reálných pracovních aplikacích a na vlastní ruce ověřit jejich výkon, přesnost, komfort i snadné ovládání.



OCENĚNÍ PRO SERVIND

Vněmeckém Darmstadtu proběhla tradiční konference koncernu Axalta, pod který spadá také značka prémiových autoopravárenských lakovacích materiálů Standox. Během slavnostního setkání byly prezentovány stávající aktivity, oborové trendy, ale i plány a strategie do blízké a vzdálené budoucnosti. Společnosti Axalta Refinish uděluje ocenění Accelerating Performance za technologickou výkonnost, mimořádné výsledky v oblasti zavádění a propagaci jejích nejpokrokovějších technologií na trh oprav automobilů. Ocenění za technologickou výkonnost v rámci Axalta Business Partner Award obdržela společnost Servind. Toto ocenění Servind zavazuje nadále přinášet svým zákazníkům inovativní lakařská řešení značky Standox z portfolia společnosti Axalta, která kombinují moderní lakovací technologie

s odbornými technickými znalostmi, aplikační podporou a vysokou úrovní poskytovaných služeb. Obdržená cena potvrzuje, že Servind patří k předním partnerům Axalta Refinish na trhu.



SYSTÉM TESLA FSD ČASTO CHYBNĚ ČTE RYCHLOSTNÍ LIMITY

Belgická skupina pro bezpečnost silničního provozu Johanna.be s odkazem na testy uskutečněné v Belgii uvedla, že systém automatizovaného řízení Tesla FSD často překračoval rychlostní limity a pokoušel se předjíždět cyklisty na ulicích, kde je to zakázáno. Skupina Johanna.be, která se zasazuje o bezpečnost chodců a cyklistů, testovala systém Tesly na vzdálenosti 400 km. Zjistila, že FSD často překračoval rychlostní limity v zónách 20 km/h a 30 km/h a na většině testovaných úseků silnic s rychlostí 30 km/h dosáhl průměrnou rychlost 44 km/h. Přestože displej vozidla ukazoval, že systém rozpoznal značky s omezením rychlosti 30 km/h, zobrazoval nesprávný rychlostní limit 50 km/h. Videá také ukazují, jak se Tesla s FSD pokouší předjíždět cyklisty na ulicích, kde to není povoleno. Funkce asistence řidiče FSD od Tesly dokáže provádět většinu řidičských úkonů, ale vyžaduje, aby se řidiči i nadále věnovali velkou pozornost řízení. Řidič zůstává plně zodpovědný za dodržování dopravních předpisů a musí být připraven zasáhnout pokud systém udělá chybu nebo poruší dopravní předpis.





České zastoupení značky Subaru v terénu na polygonu Adventure Land v Bělé pod Bezdězem a přilehlých silnicích předvedlo novou generaci svých elektromobilů a k porovnání přidalo i klasické modely se zážehovými motory typu boxer.

Značka Subaru v roce 2025 po celém světě prodala 936 000 vozů, což znamenalo meziroční pokles o 4,1 %. Letos je cílem dosáhnout 920 000 dodaných vozů. Postavení evropských dovozců a prodejců je složité, protože víc než 75 % produkce směřuje do Spojených států. V Evropě bylo vloni dodáno jen

21 555 vozů, přičemž největším problémem prodejců byl nedostatek aut vzhledem ke snížené akontaci vozů se spalovacími motory. To se týká i České republiky, kde bylo vloni registrováno 881 nových vozů, přičemž původní plán byl 790 vozů.

Subaru v Evropě vstupuje do zcela nové éry zachovávající ale stejnou filosofii jako dosud se spalovacími mo-

tory. Jde o reakci na evropské emisní limity, které by v případě pokračování prodeje vozů se spalovacími motory znamenaly obrovské pokuty v řádu stovek milionů eur. Možnost objednávat modely se spalovacími motory pro Evropě skončila. Doprodávají se už jen skladové vozy.

V roce 2030 chce Subaru celosvětově prodávat 50 % vozů s elektrickým pohonem. Pro urychlení vývoje elektromobilů Subaru využívá spolupráci s Toyotou. Modely Uncharted a Solterra Toyota pro Subaru i vyrábí. V únoru ale byla v závodě Subaru Yajima Plant (Gunma) zahájena produkce elektromobilu e-Outback a dodávají se odsud i vozy pro Toyotu.

Koncept podvozku vozů s elektrickým pohonem se oproti dosavadním s motory boxer nemění, jen se musely upravit pro vyšší hmotnost danou akumulátory a jejich ochranou. Výsledkem je stejný jízdní projev jako u vozů se spalovacími motory a mechanickým pohonem všech kol.

Subaru Uncharted je zcela nové neobvyklé jméno základního elektrického modelu příbuzného s elektricky poháněnou verzí Toyota C-HR+.

Uncharted je dlouhý 4535 mm s rozvorem 2750 mm. Pro příznivce značky Subaru přináší šokující novinku – nabídku verze s pohonem jen předních kol, s níž chce oslovit novou klientelu. Verze FWD má výkon 124 kW (167 k) a akumulátor s kapacitou 57,7 kWh, FWD Long Range nabídne výkon 165 kW (224 k) a akumulátorem o kapacitě 77 kWh, s nímž ujede až 592 km (podle výbavy). Vrcholná varianta AWD přidává druhý elektromotor vzadu pro pohon všech kol. Největší výkon systému je 254 kW (343 k) a s akumulátorem o kapacitě 77 kWh má dojezd až 495 km. Stejněsměrné nabíjení je výkonem až 150 kW, pro běžné AC nabíjení je palubní nabíječka AC 22 kW. V této podobě utáhne přívěs o hmotnosti 1500 kg.

Solterra byla před třemi roky prvním globálním elektromobilem značky Subaru. S délkou 4690 mm a rozvor náprav 2850 mm je větší než Uncharted. Vychází z Toyoty bZ4X, nyní z její modernizované verze. Modernizace přinesla zvýšení výkonu dvojice vysoce efektivních elektromotorů pro pohon všech kol na celkových 252 kW (343 k), delší dojezd až 511 km a dvojnásobnou hmotnost taženého přívěsu 1500 kg. Akumulátor má kapacitu pro 73,1 kWh.

Z nových modelů se k odkazu tradičních vozů Subaru hlásí vlastně



jen e-Outback, hlásící se jménem ke 31leté tradici průkopníka crossoverů. Nejedná se ale o Outback s elektrickým pohonem a sedmá generace Outbacku se čtyřválcovým zážehovým motorem boxer už na evropský trh nepřijde. Prostorný crossover vychází z Toyoty bZ4X Touring, ale přináší nejsilnějšího ducha Subaru a také se vyrábí u Subaru. Je dlouhý 4845 mm při rozvoru 2850 mm. Je to nejvýkonnější typ se dvěma elektromotory typu e-axle o celkovém výkonu 280 kW (375 k). Jsou napájeny akumulátorem CATL s kapacitou 74,7 kWh pro dojezd až 526 km.

Dobíjení DC je výkonem až 150 kW. Hmotnost brzděného přívěsu do 1,5 tuny. Zachována zůstala vysoká průchodnost terénem (světlá výška 211 mm).

Tradiční symetrický pohon všech kol Subaru byl přepracován pro elektrický pohon s vyšším točivým momentem a přesnějším rozdělováním točivého momentu. V terénu elektromobily prokazují plně srovnatelné vlastnosti jako klasické vozy s mechanickým pohonem všech kol. Jejich výhodou je plynulejší nástup točivého motoru elektromotoru a schopnost řídicí elektroniky najít vždy optimální rozdělení točivého momentu mezi koly.

Na vozy s elektrickým pohonem Subaru poskytuje záruku Subaru Safe10 na deset let resp. na 200 000 km s nutností návštěvy značkových servisů. Vzhledem k tomu, že cenová nabídka vozů s elektrickým pohonem i spalovacími motory je velmi blízká, musí prodejci pracovat s minimální marží.

Trojice nových elektromobilů představuje první ze sedmi připravovaných modelů Subaru s čistě elektrickým pohonem. Subaru ale také pro rok 2030 připravuje uvedení vlastního hybridu.



Text: Vladimír Rybecký
Foto: Subaru a V. Rybecký

Češi elektromobilitu neodmítají, chybí jim ale informace

České řidiče brzdí v přechodu k elektromobilům obavy ze situací, které nastávají jen výjimečně. Zatím při jejich rozhodování převládají emoce nad racionálním srovnáním. Celkem 40,9 % českých řidičů by mohlo používat elektromobil bez výrazné změny životního stylu.

Přízkum společností E.ON a Volkswagen ukazuje, že Češi své rozhodování o pohonu vozu často staví na základě mýtů a polopravd o dojezdu, nabíjení nebo využitelnosti elektricky poháněných vozů a nikoli na základě reálného využívání vozu. Průzkum naznačuje, že důvodem malého zájmu o elektromobily není ani tak jejich odmítání, ale mnohem větší roli hraje nedostatek osobní zkušenosti a obavy založené na představách, které neodpovídají tomu, jak lidé své vozy skutečně používají.

Pouze 6 % lidí je vůči této technologii jednoznačně odmítavých. Elektromobil osobně řídilo pouze 14 % českých řidičů, ale vyzkoušet si jej chce 73 % respondentů. Pokud by byla pořizovací cena srovnatelná s vozem se spalovacím motorem, zvolilo by elektromobil jako první variantu dalších 14 % respondentů.

Výsledky ukazují výrazný rozdíl mezi lidmi, kteří již elektromobil řídili, a těmi, kteří zkušenost nemají. Řidiči s osobní zkušeností oceňují tichý provoz (68 %), plynulost a dynamiku jízdy (60 %). Nejčastější bariéry veřejnosti se týkají dojezdu (52 %),

možností nabíjení (41 %) a pořizovacích nákladů (74 %).

Průzkum rozdělil respondenty do šesti skupin podle způsobu používání vozu. Analýza ukázala, že 29 % řidičů pravidelně dojíždí v rámci svého regionu. Další 12 % představují městští řidiči, kteří využívají auto převážně na kratší trasy. Pro tyto skupiny by přechod na elektromobilitu znamenal

minimální nároky na změnu návyků. Dohromady představují 40,9 % všech českých řidičů. Další 45,2 % by jej mohlo bez větších omezení využívat při pravidelném nabíjení doma, v práci nebo na jiném běžně dostupném místě. Pouze 1 % řidičů pravidelně absolvuje dlouhé dálkové trasy, které vyžadují specifický přístup k plánování cest.



Co považujete za největší nevýhody nebo překážky elektromobilů?



Přesto se diskuze o elektromobilitě v Česku často zaměřují na výjimečné situace. Celkem 78 % respondentů uvedlo, že by měli obavy vydat se elektromobilem na cestu delší než 300 km. Krátký dojezd považuje za významnou bariéru víc než třetina dotázaných.

„Když se lidé rozhodují o elektromobilu, často si představí cestu na dovolenou nebo několikahodinovou jízdu po dálnici. Je to stejné, jako bychom odmítali běžné osobní vozy a jezdili jen dodávkami, protože jednou za rok stěhujeme ledničku. Ukazuje se zde také rozdíl mezi vnímáním a realitou. Současné elektromobily běžně nabízejí dojezd mezi 300 a 700 kilometry. Zároveň vidíme, že osobní zkušenost dokáže pohled na elektromobilitu výrazně změnit. Proto jsme spustili ID. for all, půjčovnu elektrických a plug-in hybridních vozů, kde si mohou řidiči provoz těchto vozů vyzkoušet na vlastní kůži,“ uvádí Jakub Šebesta, Brand Manager automobilky Volkswagen.

Podobná situace panuje i v otázce nabíjení. Až 41 % respondentů bez

jakékoliv zkušenosti s elektromobilitou si myslí, že síť veřejných dobíječek není dostatečná a 39 % že je nabíjení pomalé.

„Počet dobíjecích bodů je v České republice téměř stejný jako počet benzinových pump. Aktuálně zde funguje 7700 veřejných dobíjecích bodů a neustále přibývají další. V rámci sítě E.ON Drive přidáváme každý rok sto a více nových veřejných bodů. Trendem posledních let je budování ultrarychlých dobíjecích stanic, které jsou klíčové pro pohodlné cestování na delší vzdálenost,“ popisuje stav dobíjecích stanic Helena Švejdová, jednatelka E.ON Drive Infrastructure.

Největší bariérou zůstává pořizovací cena elektromobilů, kterou zmiňuje 74 % respondentů. „Trh se však rychle mění. ID. Polo je již nyní možné objednat od 619 000 Kč. Nejnovější ID.3 Neo je při porovnání stejných výbav dokonce už levnější než Golf. Když k tomu připočteme nižší náklady na provoz a servis, dělá to nejen z ID.3 ideální volbu pro velkou část řidičů,“ vysvětluje Jakub Šebesta.

„Náklady na kilometr jízdy jsou u elektroaut výrazně nižší než u fosilních paliv, to je prostě fakt. Při nákupu elektromobilů do firem je potřeba informovat zaměstnance a vyvracet jejich zažité obavy. Nabízí se i možnost využít instalaci wallboxu jako benefitu,“ doplnil Lukáš Bajt, vedoucí prodeje e-mobilitních řešení pro firemní zákazníky i domácnosti E.ON Energie.

Výsledky průzkumu ukazují, že potenciál elektromobility v České republice je výrazně vyšší, než naznačují současné registrace nových vozidel. Další rozvoj trhu bude záviset nejen na pokračujícím rozšiřování nabídky vozů a dobíjecí infrastruktury, ale také na odbourávání zažitých představ, které často vycházejí spíše z výjimečných situací než z každodenní reality českých řidičů.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů VW/E.ON
Foto: **Vladimír Rybecký**

KDO DRŽÍ KLÍČE K ČESKÉ INFRASTRUKTUŘE?

Bezpečnost dodavatelských řetězců jako podmínka ekonomické stability, obranyschopnosti a fungování státu.

17. ZÁŘÍ 2026 | MALOSTRANSKÁ BESEDÁ - PRAHA 1 | SECURESUPPLY.CZ

Výboru pro obranu
sněmovny Parlamentu ČR

Odolnost dodavatelských řetězců jako strategická priorita

Jaké důsledky by pro Českou republiku mělo náhlé přerušení dodávek energií, léčiv, strategických technologií či vojenského materiálu v době krize? Primárním cílem je prosazování aplikovatelných a strategických řešení.

Initiativa SecureSupply upozorňuje, že zajištění bezpečnosti státu dnes přesahuje tradiční ochranu hranic či kyberprostoru. Z tohoto důvodu poslanec Ivan Bartoš uspořádal diskuzi zástupců státní správy, armády, obranného průmyslu a technologického sektoru, která proběhla v pražské Malostranské besedě. Osobní záštitu nad konferencí převzal Josef Flek, člen Výboru pro obranu Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Stěžejní myšlenku celého setkání, se kterou se iniciativa SecureSupply plně ztotožňuje, formuloval

v úvodním bloku organizátor akce Ivan Bartoš: „Stát, který neví, na kom a na čem je kriticky závislý, nemůže svoje rizika skutečně řídit a chránit své občany. Globální pandemie a válečný konflikt na Ukrajině jasně demonstrovaly, s jakou rychlostí se narušení dodavatelských řetězců stává přímou hrozbou pro celou společnost. Skutečná odolnost státu tak vyžaduje precizní mapování zranitelných míst a strategické plánování dlouho předtím, než případná krize eskaluje.“

Konference úspěšně propojila klíčové aktéry z různých sektorů. Na

nezbytnost užší integrace obranného plánování s evropským průmyslem poukázal expert na evropskou regulaci a CEO organizace GLOBSEC Daniel Braun: „Ekonomická bezpečnost dnes není samostatná agenda vedle obrany, technologií a průmyslu. Je to prostor, kde se tyto oblasti setkávají a společně určují odolnost státu i Evropy. Úkolem státu i firem je vědět, které závislosti jsou kritické, kdo je může využít proti nám a jak rychle je dokážeme nahradit.“

Významná pozornost byla věnována problematice kybernetických a hybridních hrozeb. Odborníci Ond-

řej Vlček (Aisle), Lukáš Kintř (NÚKIB) a Jan Balatka (Semantic Visions) se shodli na imperativu využití umělé inteligence, analýzy otevřených dat a moderních analytických nástrojů pro včasnou detekci bezpečnostních rizik. Iniciativa SecureSupply v tomto kontextu silně podporuje jejich apel na vybudování funkčního národního systému včasného varování.

Jan Balatka na příkladu výrobce čipů Nexperia připomněl, že když nad ním nizozemská vláda loni 30. září převzala kontrolu, hrozilo vážné ohrožení výroby pro evropské automobilky i dodavatelé. Pokročilá analýza otevřených zdrojů (OSINT) přitom dokázala zachytit varovné signály s ročním předstihem, nikoliv však u samotné Nexperie, ale u jejího čínského vlastníka Wingtech. Systém tehdy evidoval stovky signálů, drtivou většinu v čínštině, zatímco v češtině nebyly téměř žádné.

„Signál byl vidět rok předem, jen nebyl tam, kam se běžně díváme, ne u dodavatele, ale u jeho vlastníka, a navíc v čínštině. Právě to by měl stát systematicky sledovat. Z milionů denních zpráv lze automatizovaně vytřídit relevantní signály a identifikovat uzly, o kterých se rozhoduje. Technologie existují, ale dnes chybí jasné zadání, aby se tím někdo včas začal zabývat,“ shrnul Balatka.



Samostatný panel se zaměřil na technologickou a ekonomickou suverenitu Evropy. Nutnost bezpečné diverzifikace dodavatelských řetězců reflektovali Miroslav Podrábský (Škoda Auto), Lenka Axlerová (Microsoft) a investorka Diana Rádl Rogerová (2ET) společně se zástupci Ministerstva průmyslu a obchodu.

Miroslav Podrábský uvedl: „Dostupnost surovin již není čistým nákupním tématem průmyslových společností. Vidíme, že se téma surovin stává předmětem geopolitického

vlivu. Proto úzkou spoluprací mezi veřejným a soukromým sektorem spolu s implementací inovativních ekonomických nástrojů vnímáme jako nezbytné pro zajištění ekonomické bezpečnosti a konkurenceschopnosti celé Evropy.“

David Navrátil doplnil: „Polykrize je pro Česko stejně velká příležitost jako hrozba: obranné výdaje, návrat výroby do Evropy i umělá inteligence hrají do karet zemi s jednou z nejdíverzifikovanějších ekonomik světa. Pokud ji promarníme, nebude to vinou Hormuzu ani Pekingu, ale rozpočtového určení daní, které nemotivuje investovat, a naší neschopností pochopit urgenci a dotahovat.“

„Nejde o to, abychom si všechno vyráběli sami. Jde o to, abychom věděli, bez čeho se v krizi neobejdeme, odkud to bereme a jakou máme alternativu,“ shrnul základní paradigma konference Ivan Bartoš.

Praxe jasně ukazuje, že proaktivní prevence je vždy nákladově i strategicky nesrovnatelně levnější než řešení následných dopadů a ad hoc hašení krizí, jak ostatně demonstrovala nedávná čipová krize nebo současný konflikt v Íránu.



Foto:
SecureSupply

Analýza požárů elektromobilů a doporučení pro hasiče

Výzkumné ústavy UL zveřejnily zprávu, která se zabývá požáry elektromobilů. Výzkumníci studovali charakteristiky hoření elektromobilů a vozidel s pohonem na benzin, porovnali běžné hasicí techniky a změřili kontaminaci vzduchu, povrchů, vody a hasičské výbavy.

Výzkumné ústavy UL Research Institutes (ULRI) jsou neziskovou výzkumnou organizací ve Spojených státech, která se věnuje posilování veřejné bezpečnosti prostřednictvím vědeckých objevů. Realizují nezávislý výzkum, analyzují bezpečnostní data a spolupracují s odborníky, aby odhalili stávající i nově vznikající rizika pro bezpečnost lidí a doporučily příslušná opatření.

Ústav pro výzkum požární bezpečnosti (Fire Safety Research Institute) patří do sítě ULRI. Rozvíjí vědu o požárech a znalosti v oblasti požární bezpečnosti s cílem snižovat rizika, zachraňovat životy a chránit majetek. Ústav pro výzkum požární bezpečnosti zveřejnil zprávu s názvem „Experimenty s požáry elektromobilů v reálném měřítku a doporučení pro zásahy při požárech“, která pomáhá vyplnit mezery ve znalostech týkajících se požárů elektromobilů a hasičských taktik.

ULRI provedl experimenty s hořením 18 vozidel v reálném měřítku, aby prozkoumal rozdíly a podobnosti mezi vozidly na benzín a elektromobily. Součástí bylo devět experimentů



Full-Scale Electric Vehicle Fire Experiments and Recommendations for Fire Incident Response

Technical Report

Get the report at fsri.org

© 2024 Underwriters Laboratories Inc.



Elektromobil hoří během testů prováděných Ústavem pro výzkum požární bezpečnosti UL Research Institutes

s volným hořením, tedy experimentů provedených bez hašení. Po těchto experimentech výzkumný tým zapálil dalších devět elektromobilů, aby vyhodnotil běžné hašení, včetně hašení pouze vodou, hasicími přikrývkami pro elektromobily a vodou s přidáním hasicím prostředkem. Vědci všechny elektromobily plně nabili, akumulátor zapálili propanovým hořákem a poté nechali oheň hořet po dobu šesti minut, než zahájili hašení. Šestimínutová prodleva odpovídá standardní době reakce na požár v Severní Americe.

„Zařízení napájená lithio-ionovými akumulátory a elektromobily již mění způsob, jakým se pohybujeme, komunikujeme a trávíme volný čas. Tento výzkum nás přibližuje k pochopení toho, jak akumulátor mění prostředí při požáru, a pomáhá vybavit záchranáře tak, aby mohli adekvátně řešit požáry zahrnující tento nový zdroj paliva. Naše zjištění ukazují, že pokud jde o elektromobily, mohou záchranáři účinně zvládat nebezpečí

pomocí známých nástrojů a taktik,“ uvedl Adam Barowy, hlavní výzkumný inženýr Ústavu pro výzkum požární bezpečnosti.

Mezi klíčová zjištění zprávy patří:

- U elektromobilů a vozidel se spalovacím motorem lze očekávat podobné chování ohně a podobná rizika

Data z experimentů s volným hořením vedla k závěru, že požáry elektromobilů a vozidel se spalovacím motorem jsou podobné co se týče rychlosti šíření ohně, maximální velikosti požáru a doby hoření. Elektromobily v průměru uvolnily víc celkové energie, což lze připsat větší hmotnosti vozidla.

- K hašení požárů elektromobilů a omezení expozice používejte vodu

U většiny požárů elektromobilů lze vodu použít k uhašení požáru v kabině, omezení expozice a potla-

čení plamenů vzniklých v důsledku tepelného úniku, zatímco akumulátor sám vyhoří. Žádná z testovaných hasicích technik nezastavila tepelný únik, jakmile jednou začal, a použití dalšího hasicího prostředku nebylo účinnější než voda. Přímé hašení nebo chlazení akumulátoru je vzhledem ke konstrukci vozidla nemožné a nedoporučuje se.

- Hasicí přikrývky pro elektromobily používejte s opatrností

Ačkoli jsou účinné při potlačování plamenů z vozidla, výzkumníci zjistili, že může dojít k nebezpečí výbuchu, pokud se pod rozloženou hasicí přikrývkou pro elektromobily nahromadí hořlavé plyny nebo pokud se tyto plyny nahromadí v uzavřeném provozním prostředí. Pokud jsou přikrývky použity, neměly by být přemísťovány a doporučuje se, aby se hasicí přikrývky nepoužívaly v interiérech nebo v uzavřených prostorech kvůli riziku deflagrace. Neměly by být považovány za náhradu za hašení vodou.



• **Po celou dobu zásahu zůstaňte v kompletním OOP a s autonomním dýchacím přístrojem**

Vzhledem k trvalé expozici toxickým látkám a riziku opětovného vznícení je po celou dobu zásahu, včetně dohašování, vyžadováno kompletní osobní ochranné vybavení a autonomní dýchací přístroj. Velká část rizika expozice je způsobena požárem v prostoru pro cestující, avšak zvýšené koncentrace kovů a fluoridových částic, související s požáry akumulátorů, byly zjištěny v kouři, odtokové vodě z hašení a bylo zjištěno, že kontaminují výstroj hasičů.

Na důkazech založené doporučení pro postup při požáru akumulátorů elektromobilů

Úplná zpráva poskytuje hasičům podrobné pokyny, včetně posouzení situace, rizik expozice, hašení a ná-

sledných prací. Tým rovněž vyvinul nástroj „EV Fire Tactical Decision Aid“ (Pomocník pro taktické rozhodování při požárech elektromobilů), který krok za krokem pomáhá analyzovat, rozvíjet a zlepšovat rozhodování na místě požáru. Zjištění a taktické úvahy budou podkladem pro vývoj kurzu hašení požárů elektromobilů v Akademii požární bezpečnosti, jehož spuštění je naplánováno na konec tohoto roku. Úplné výsledky dekontaminace vzduchu, povrchů, vody a osobních ochranných prostředků (OOP) procházejí odborným posouzením nebo závěrečnou analýzou a budou zveřejněny v průběhu příštího roku.

ULRI se zaměřuje na pochopení toho, jak lithio-iontový akumulátor – ať už v zařízeních pro elektromobilitu nebo v elektromobilech – mění prostředí při požáru, aby první a druhá zásahová jednotka mohly bezpečně zasáhnout a zmírnit nebezpečí a aby

pro veřejnost mohla minimalizovat rizika vyplývající z osobního používání elektromobilů.

Kompletní zpráva včetně reportu s mnoha vyobrazeními a video z testů je dostupná na fsri.org.

Klíčové operační body

• **Strategie potlačení**

Použijte vodu z potrubí, přidání hasicích prostředků není nutné

Velké množství vody na vozidle a akumulátoru je kvůli konstrukci vozidla neúčinné

Pokud jsou nasazeny hasicí deky pro elektromobily, neměly by se přemisťovat

Používání hasicích dek pro elektromobily v interiéru nebo v uzavřených prostorách může představovat značné riziko deflagrace

• **Bezpečnost a ochrana zdraví**

Požáry akumulátorů elektromobilů mohou produkovat zvýšené hladiny niklu, manganu, kobaltu, hliníku, mědi, fluoridových částic, PAH (toxické polycyklické aromatické uhlovodíky) a VOC (těkavé organické látky).

Přibližujte se z návětrné strany, využijte dosah hadice a minimalizujte kontakt s troskami a odtokem.

Provedte hrubou dekontaminaci na místě, sbalte kontaminované OOP a vybavení pro sprchování a praní zpět na stanici.

Zajistěte kontrolu proti riziku opětovného vznícení. Předpokládejte přetrvávající riziko opětovného vznícení (pokud není akumulátor tak zjevně poškozen, že zcela shořel).

Před uvolněním zkontrolujte známky aktivního tepelného úniku, včetně kouře, zvukových signálů a zvyšující se teploty.

Doprovázejte odtahovku s hasicí jednotkou a udržujte minimální karanténní vzdálenost 5 m na odtahovém dvoře.

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



INTERACTION



**VŠE PRO
LAKOVNU
A KAROSÁRNU**

**SPIES
HECKER**

WWW.INTERACTION.CZ

Podzimní slevy garážového vybavení

Akční leták Podzimních hitů žádejte u svého obchodního zástupce,
na prodejnách LKQ CZ nebo využijte online verzi na www.lkq.cz.

Téměř
400 akčních
produktů



Prohlédněte si leták

