

únor/březen 2026

Autoservis & mobilita

www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU



Škoda Elroq Dobývá trhy i ankety

ROZSVÍCENÁ
BUDOUCNOST

MRÁZ PROVĚŘIL
ELEKTROMOBILY

ZVEDÁKY
JE Z ČEHO VYBÍRAT

Kola dělají auto

Možnost pustit volant

02
9 772695 1044003

Vzdálená diagnostika Bosch

Budte připraveni na budoucnost, diagnostikujte vozidlo na dálku

Jednoduchý princip použití



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



Připojte k vozidlu diagnostický modul KTS 560/590/350 nebo zařízení RDS 500



Náš odborník provede úkon na dálku a dá vám vědět, jakmile bude splněn



Více informací
o službě Vzdálená diagnostika



Video
Vzdálená diagnostika

www.VzdalenaDiagnostikaBosch.cz

Výhody jedním pohledem

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



Autoservis
& mobilita

AUTOSERVIS & MOBILITA

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ,
AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

www.autoservismagazin.cz

GYDAL

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

ŠÉFREDAKTOR

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

OBCHOD A MARKETING

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

GRAFICKÉ ZPRACOVÁNÍ

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

TISK

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

DISTRIBUCE

ADISERVIS s.r.o. – distribuce
Na 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:
Škoda Auto

Nepoučitelní

Ve světě, kde přibývají dovozní bariéry a cla se mění den ze dne Evropa zatím stála stranou a své trhy spíš otevírala. Výrobci v EU, dodávající přísné evropské environmentální předpisy a nucení využívat drahé energie, čelí konkurenci, kterou nic z toho netrápí. V případě elektromobilů a jejich akumulátorů se do hry navíc zapojují dotace čínské vlády tamním výrobcům.

Proto je třeba vítat iniciativy Evropské komise podpořit evropskou výrobu. Jenže už předběžné návrhy naznačují, že by vše mohlo opět dopadnout podle rčení z doby socialismu: „Mysleli jsme to dobře, ale dopadlo to zase jako vždycky...“

Požadavek, aby se firemní flotily skládaly především z elektromobilů a pro státní zakázky a dotační programy se směly nabízet jen automobily (tedy elektromobily) obsahující převážnou část komponent z evropské produkce, se s ohledem na celní bariéry v Číně a Spojených státech jeví jako rozumné řešení. Jenže se zdá, že politici opět střílí od boku bez analýzy toho, co s tím souvisí. Je snadné nařídit používání elektromobilů z evropské produkce, jenže drtivá většina zdrojů nezbytných pro akumulátory a elektrický pohon i nadále je pod čínskou kontrolou.

Budeme jako „Made in Europe“ brát i elektromobily vyráběné čínskými společnostmi v Maďarsku nebo Španělsku vybavené akumulátory vyrobené v těchto zemích opět čínskými společnostmi? A jak je EU odlišná od výroby v evropských závodech korejských či japonských automobilek? A co s vozy vyráběnými ve Velké Británii nebo Turecku, ale také v Indii, již se EU otevírá, protože si od ní slibuje, že se pro evropské automobilky stane významným exportním trhem?

Kritická je výroba článků akumulátorů. I když se budou ve stále větší míře vyrábět v zemích EU (byť se zde většina připravovaných a dotovaných projektů v posledních měsících zhroutila), bez dovozu kritických surovin z převážně čínských zdrojů to prostě nebude možné.

Vše ještě brzy zkomplikuje nařízení, že významnou část materiálů akumulátorů bude muset pocházet z recyklace. Přitom objem recyklace v EU je zatím zanedbatelný (asi je zbytečné dodávat, že i v této oblasti dominují čínské společnosti).

A je zde i další riziko plynoucí z ochranných bariér. Evropa se tak snadno může oddělit od špičkových technologií, které se dnes, ať se nám to líbí, nebo ne, vyvíjejí úplně jinde. Vždyť i evropské automobilky a jejich dodavatelé stále víc přenášejí svůj vývoj do Číny.

Vladimír Rybecký,
šéfredaktor



/ AKTUALITY

- 4 Stalo se...
- 8 Autonomní mobilita v ČR
- 10 Co znamenají otevřené dveře pro autonomní auta
- 11 Studie analyzuje kritický nedostatek materiálů pro elektromotory
- 12 Škoda Auto má novou halu na montáž akumulátorů
- 14 Nový rok, nové předpisy

/ AUTOSERVIS + AFTERMARKET

- 16 Stalo se...
- 20 Cebia vyhodnotila Audity servisů a ocenila nejlepší autoservisy
- 22 Jarní nabídka nových litých i ocelových kol Alcar
- 24 Čištění dílů bez použití látek obsahujících VOC chrání zdraví i životní prostředí
- 26 Mezinárodní online aukce zvyšují nabídku kvalitních ojetých vozů
- 28 Mezinárodní karosářské školení Mercedes-Benz
- 29 Barva, která rozsvítí budoucnost automobilového designu
- 30 Zvedáky FERDUS z řady Economy
- 32 Legální náhradní LED zdroje OSRAM NIGHT BREAKER LED
- 34 Tlumiče Bilstein pro Mercedes-Benz EQS a EQE na trhu náhradních dílů
- 36 Autobaterie ERA – spolehlivý výkon pro každý vůz
- 38 Valeo OE rodokmen v oblasti převodovek: o třídu výš

/ AUTODOPRAVA

- 40 Stalo se...
- 43 Od července dodávky v přísném režimu
- 44 Jak sehnat řidiče kamionů?
- 46 Volkswagen Transporter 2.0 TDI 4Motion: dodávka do nepohody



- 47 Dachser Czech Republic bilancoval rok 2025
- 48 Kvalita pohonných hmot v ČR je dlouhodobě velmi dobrá
- 49 Rekordní rok pro LPG vozidla v ČR

/ CESTY MOBILITY

- 50 Stalo se...
- 52 Norský test dojezdu elektromobilů v zimě
- 54 Hyundai Inster Power: unikátní městský elektromobil
- 55 1000 stojanů pro elektromobily od ČEZ
- 56 Leapmotor T03 nabízí zajímavé řešení
- 57 Dobíjení pro těžká nákladní vozidla E.ON Drive

/ TECHNICKÉ INOVACE

- 58 Stalo se...
- 60 Základní informace o autonomním řízení
- 62 Bosch spolupracuje s Microsoftem
- 63 Pirelli Cyber Tyre: držitel ocenění SafetyBest 2026
- 64 Směr pro cirkulární ekonomiku akumulátorů do elektromobilů
- 66 Projekt pro vyšší bezpečnost silničního provozu koncernu VW
- 68 Umělá inteligence v automobilech

/ REPORTÁŽE

- 70 Stalo se...
- 72 Českým Autem roku 2026 je Škoda Elroq
- 74 Dodavatel pro Auto roku 2026 v České republice
- 75 Akademie pomáhá zájmu o technické obory
- 77 Juniors' Bosch Day ukázal mladým cestu k technice
- 78 Varování, aby se propojená auta nestala zbraní
- 80 Finále Velké Ceny J+M Autodíly



Stalo se...

AURES HOLDINGS MĚNÍ VLASTNÍKA

Spoločnost Aures Holdings, provozovatel největší středoevropské sítě autocenter AAA Auto a Mototechna, oznámila, že její akcionáři podepsali smlouvu o prodeji 100 % akcií mezinárodní skupině EP Equity Investment vedené českým investorem Danielem Křetínským. Společnost Aures Holdings si se značkami AAA Auto a Mototechna během víc než deseti let v majetku soukromého kapitálu vybudovala vedoucí pozici na svých klíčových trzích v České republice, na Slovensku a v Polsku. Skupina ročně prodá víc než 100 000 záporných a ojetých aut. Aures Holdings je průkopníkem ve využití automatizovaných přehledů trhu. K podnikání využívá vlastní technologie na bázi generativní AI a strojového učení při výkupu, prodeji i v marketingu. Unikátní obchodní model C2B2C (zákazník-společnost-zákazník) umožňuje efektivní akvizici zákazníků a získávání vozidel, což poskytuje náskok před konkurencí. Svou provozní efektivitu výrazně zvyšuje i automatizovaný hlasový model využívající generativní AI CARol.



CEBIA VÝRAZNĚ ROZŠÍŘILA ZAHRANIČNÍ DATA

Spoločnost Cebia rozšířila své datové zdroje o nové zahraniční záznamy k vývoji najetých kilometrů, které zásadně posilují prověřování historie ojetých vozidel na evropských trzích. Nová data pokrývají většinu nejprodávanějších značek a pocházejí z autorizovaných sítí výrobců ze všech evropských států. Rozšíření se zaměřuje na stavy kilometrů vozidla, které jsou klíčové pro sledování vývoje nájezdu v čase a pro odhalování případných manipulací s tachometrem. Díky novým zdrojům se počet zahraničních záznamů o kilometrech v databázích Cebia zhruba zdvojnásobil. Nově integrovaná data se týkají naprosté většiny nejprodávanějších značek ojetých vozů, přičemž největší přínos mají pro vozy značky BMW,

které dlouhodobě patří mezi nejprodávanější ojetiny na evropském trhu. Cebia zároveň upozorňuje, že rozsah dostupných dat se může u jednotlivých vozidel lišit.



VW SPOUŠTÍ RADIKÁLNÍ REORGANIZACI ŘÍZENÍ ZNAČEK SKUPINY CORE

Spoločnost VW AG konsoliduje klíčová oddělení. Skupina masově prodávaných značek BGC (Brand Group Core) je v rámci skupiny organizační jednotkou zahrnující značky Volkswagen Osobní vozy, Škoda, Seat & Cupra a Volkswagen Užitkové vozy. V rámci snahy o snižování nákladů a zrychlení rozhodovacích procesů koncern připravil restrukturalizaci skupiny Core. Od ledna 2026 postupně přechází řízení Výroby (P), Technického vývoje (TE) a Nákupu (B) značek skupiny Core pod společné řízení správních radou BGC. Nově vytvořený řídicí orgán bude činit rozhodnutí pro všechny tyto značky. Důraz na společná rozhodnutí má posílit základy pro konkurenceschopnější produkty. V důsledku toho Škoda Auto ztratí kontrolu nad svým technickým vývojem i řízením výroby a nákupu. Značky Škoda, Seat/Cupra a VW Užitkové vozy (VWN) budou řízeny pouze čtyřmi členy představenstva. Do budoucna si ponechají jen pozice pro řízení obchodu: generální ředitel, člen představenstva pro finance, člen představenstva pro lidské zdroje a člen představenstva pro prodej. V prvním kroku se do léta 2026 sníží o třetinu počet členů představenstva ve čtyřech značkách, které tvoří BGC.



DRUHÝ NEJSILNĚJŠÍ ROK V PRODUKCI OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ

Tuzemští výrobci vozidel v roce 2025 vyrobili 1 445 776 osobních automobilů. I přes meziroční pokles 0,5 % dosáhli historicky druhý nejlepší výsledek. Celkem bylo vyrobeno 224 383 elektromobilů (tj. 15,5 %) a 60 793 plug-in hybridních vozidel (4,2 %). Meziročně tak elektrifikovaná vozidla zaznamenala nárůst o 89 %. „Rok 2025 potvrdil mimořádnou odolnost a výkonnost českého autoprůmyslu. Výrazným trendem roku 2025 byla akcelerující elektrifikace. Výroba vozidel s elektrickým pohonem meziročně vzrostla o 89 %, přičemž každé páté vyrobené vozidlo mělo buďto čistě elektrický nebo plug-in hybridní pohon. Zároveň i nadále platí, že autoprůmysl silně podporuje exportní bilanci ČR, když přes 92,5 % vyrobených osobních aut mířilo na zahraniční trhy. Pokud se ČR podaří zachovat stabilní a předvídatelné prostředí, jsem přesvědčen, že český autoprůmysl má všechny předpoklady k dalšímu růstu i v roce 2026, nejen z hlediska výroby, ale i inovací a dlouhodobé konkurenceschopnosti,“ uvedl prezident Sdružení automobilového průmyslu Martin Jahn.



TRH OJETÝCH VOZIDEL V ROCE 2025

Spoločnost Cebia udělala analýzu trhu ojetých vozidel za rok 2025. Českému trhu ojetých aut se v loňském roce dařilo. Prodalo se 683 000 osobních vozidel, což představuje meziroční nárůst o 28 000 vozidel, tedy o 4,3 %. V loňském roce rostl počet ojetých aut v inzerci meziročně o 5,2 %. Po třech letech se začal zvyšovat i dovoz ojetých aut ze zahraničí, meziročně o 5,6 %. Průměrné stáří všech prodaných vozidel činilo 9,5 roku – vozidla s uvedeným českým původem vykazovala stáří 8,1 roku, u vozů se zahraničním původem bez ohledu na rok jejich dovozu to bylo 11,1 roku. Spolu s vyšším zájmem narostla loni cena o 12 000 Kč na průměrných 296 000 Kč (+4,2 %). Průměrná hodnota na tachometru u prodáváného ojetého osobního auta činila 146 000 km. Podíl aut, u kterých se v inzerci uvádělo, že byla po prvním majiteli, činil 45,74 %. Ve dvou třetinách případů se jednalo o klamavou informaci, která má za úkol zvýšit jeho cenu až o 5 %. Podíl osobních ojetých aut, u kterých bylo v inzerci uvádě-

no, že nebyla v minulosti havarovaná, dosahoval 99,43 %, což neodpovídá skutečnosti. Po škodní události je 60 % ojetých vozidel, která si zákazníci u společnosti Cebia prověřují.



CARVAGO ODHALILO NEJPRODÁVANĚJŠÍ OJETÉ VOZY ZA ROK 2025

Zákazníci, kteří se v roce 2025 rozhodli pořídit vůz online, dali nejčastěji přednost českému bestselleru Škoda Octavia. Druhou a třetí příčku obsadila dvojice Volkswagenů Passat a Golf. Vyplyvá to ze statistik společnosti Carvago, která je přední evropskou platformou pro nákup a prodej vozů online. V České republice se jedničkou stala sázka na jistotu v podobě Škody Octavia. Typický vůz prodaný v roce 2025 na Carvago byl v mediánovém vyjádření starý čtyři roky, měl najeto 70 470 km a stál 533 860 Kč. Nejběžnějším typem karoserie bylo SUV s podílem 38,1 %. Vysoký byl podíl pohonu všech kol (32,0 %). Z hlediska paliv vládl benzín (42,0 %), po němž následovala nafta (29,7 %) a elektrifikované typy pohonu hybridní (16,4 %) a plně elektrický (11,5 %). Vysoký podíl si elektromobily připsaly v České republice (17,1 %), ovšem na Slovensku to bylo dokonce 17,3 %. Carvago má s nabídkou 80 000 elektromobilů jedinečnou výhodu, ještě umocněnou tím, že lokální prodejci zatím potenciál ojetých elektroaut podceňují.



DIRECT AUTO ROZŠÍŘUJE PORTFOLIO O ZNAČKY RENAULT A DACIA

Direct auto do své nabídky nově zařadilo značky Renault a Dacia a otevřelo multibrandové centrum nových vozů a servisu v Praze na Strahově. Zákazníkům nabízí šest značek na jednom místě, okamžitou dostupnost vozů, komplexní servis a důraz na jednoduché a srozumitelné řešení mobility. Strategickým cílem rozšíření portfolia je reagovat na aktuální strukturu poptávky na trhu, kde roste význam dostupných vozů s jasnou hodnotou, transparentními provozními náklady a snadno dostupným financováním. Nové centrum na Strahově je koncipováno jako moderní multibrandový hub, který propojuje prodej nových vozů, předváděcí a skladové vozy, financování, pojištění i servisní zázemí. V prvních měsících se Direct auto zaměří především na modely s prokazatelným obchodním potenciálem a stabilní poptávkou s ambicí je stát se jedním z významných prodejců a servisních partnerů značek Renault a Dacia v České republice.



NOVÁ PRODEJNA LEXUS V PLZNI

Prémiová značka Lexus pokračuje v rozšiřování sítě autorizovaných dealerů v České republice. Díky společnosti Auto Eder slavnostně otevřela nový showroom v Plzni. Moderní prostor na adrese Gerská 2037/37 vznikl s cílem být blíže zákazníkům v západočeském regionu a nabídnout jim prvotřídní služby i komfort. V novém showroomu návštěvníci naleznou všechny aktuálně dostupné modely Lexus: RX, NX, UX, LBX, LM, RZ a ES. Součástí showroomu je také prodej ojetých vozů v rámci programu Lexus Select. Komplexní servisní zázemí splňuje nejvyšší standardy Lexus. K dispozici jsou pneuservis, diagnostika, olejový servis, motorárna i detailingové studio pro špičkovou péči o vozy. Zákazníci zde najdou i řadu prémiových služeb včetně široké nabídky občerstvení, prémiovou kávu a zónu Lexus Lounge, ve které se

dá i koupit něco lifestyleového z nabídky Lexus Boutique. Lexus v rámci servisu poskytuje all-inclusive služby, tedy náhradní vůz zdarma během servisní prohlídky, možnost bezpečného sezónního uskladnění kol a pneumatik, či předání vždy čistého vozu po servisu.



BSAUTO OTEVŘELO NOVÝ AUTOSALON TOYOTY V BRNĚ

Společnost BSAuto Brno, autorizovaný partner Toyota od roku 2020, zahájila prodej a servis vozů v novém, podstatně větším autosalonu v Brně na adrese Veslařská 3098/2. Dealerství se přestěhovalo do moderních prostor v aktuálním retailovém konceptu značky. To vytváří příležitost prezentovat širší nabídku modelů a současně vytvořit atraktivní a komfortní zázemí pro zákazníky. Rozšíření zázemí přináší víc místa k parkování, větší kapacitu servisu i možnost prezentovat širší nabídku modelů Toyota včetně kompletní řady pohonů, tedy hybridy, plug-in hybridy i čisté bateriové elektromobily.



AAA AUTO OTEVŘELO NOVÉ AUTOCENTRUM V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Společnost Aures Holdings, provozovatel mezinárodní sítě autocenter AAA Auto, oficiálně otevřela novou pobočku v Českých Budějovicích s dvojnásobnou rozlohou oproti původní. Nová pobočka se nachází ve frekventované nákupní zóně na adrese Strakonická 2932 kde nabízí 350 automobilů místo původních 190. V Českých Budějovicích AAA Auto působí už 27 let a nabízí zde kompletní služby v oblasti prodeje a nákupu automobilů. Nové moderní prodejny a obchodní prostory s prosklenou fasádou doplňuje kompletní vybavení pro servis a údržbu vozidel. Jsou zde také dílny včetně zvedáků, na nichž vozy vykupované na pobočce procházejí kontrolou více než 260 parametrů. Mohou je využít také zákazníci, a prohlédnout si zde (sami nebo se svým mechanikem) vybraný vůz. Jsou zde i autonomní myčky a čerpací stanice.



GIGANTICKÁ RECYKLAČNÍ TOVÁRNA TOYOTY V POLSKU NA STARÁ AUTA

Toyota Motor Europe (TME) v polském Valbřichu (Wałbrzych) zakládá novou cirkulární továrnu pro auta na konci jejich životního cyklu. Recyklační a výrobní závod každý rok zpracuje 20 000 vozidel s ukončenou životností. Továrna rozvíjí model oběhového hospodářství s cílem znovu použít a recyklovat materiály z aut a omezit jejich plýtvání. Závod bude získávat nejen opětovně využitelné komponenty, ale i suroviny. Toyota má v úmyslu zpětně získávat řadu materiálů včetně mědi, oceli, hliníku a plastů za účelem jejich využití v rámci výroby nových vozidel. Vybrané komponenty, jako automobilové baterie a kola, budou posuzovány z hlediska jejich

potenciálu pro repasi, druhotné využití nebo recyklaci. Cirkulární továrna rozšíří aktivity stávajícího závodu ve Valbřichu, který vyrábí klíčové komponenty pro hybridní i konvenční pohonná ústrojí vozů Toyota.



EXPERTNÍ CENTRUM DHL SE ZAMĚŘENÍM NA ELEKTROMOBILY

Společnost DHL Supply Chain na Slovensku otvírá expertní centrum se zaměřením na elektromobily, první svého druhu ve střední a východní Evropě. Sklad v Senci nabízí komplexní řešení pro logistiku Li-Ion akumulátorů, dílů pro elektromobily a širšího ekosystému elektromobility. DHL po celém světě provozuje již 20 elektromobilových expertních center. Díky tomu dokáže zajišťovat komplexní logistiku elektromobilů a akumulátorů. Tato centra kombinují globální odborné znalosti společnosti DHL a lokální know-how s cílem poskytovat zákazníkům nejlepší možnou podporu v oblastech přepravy, skladování nebo likvidace akumulátorů po dosažení konce životnosti. Nové centrum na Slovensku je prvním svého druhu ve střední Evropě a slouží jako strategický uzel pro automobilový průmysl v tomto regionu. Součástí slovenského centra jsou také specializované prostory s řízenou teplotou a vlhkostí, vyčleněné zóny pro běžné i nebezpečné zboží a služby přizpůsobené pro jednostopá vozidla.



Autonomní mobilita v ČR

Jak fungují záznamová zařízení a komu z provozu vyplývá odpovědnost při použití autonomního řízení.

Na českých silnicích je nově možné využívat vozidla s tzv. podmíněnou automatizací (SAE Level 3). Jde o režim, ve kterém při splnění podmínek přebírá řízení samotné auto. Jde zároveň první úroveň automatizace, kdy vůz za určitých podmínek řídí sám: sleduje okolí, drží vozidlo v jízdním pruhu, reguluje rychlost. V žádném případě však nejde o „autopilota“ bez pravidel. Stále platí další pravidla, například že řidič nesmí držet v ruce telefon, musí být připoutaný a nesmí být pod vlivem alkoholu.

S provozem automatizovaných vozidel se objevila i problematika

odpovědnosti. V případě dopravního incidentu nebo nehody musí být možné jednoznačně doložit, zda v daný okamžik řídil člověk nebo automatizovaný systém. Vozidla jsou proto povinně vybavena záznamovým zařízením, tzv. černou skříňkou.

Obecně všechna osobní vozidla (kategorie M1, max. 8+1 míst) a lehká užitková vozidla (N1, do 3,5 t) jsou od července 2024 povinně vybavena pokročilým záznamovým zařízením – Event Data Recorder (EDR). Automatizovaná vozidla se systémem ALKS (Level SAE 3) jsou zároveň vybavena dalším záznamovým zařízením – DSSAD (Data Storage System for Automated Driving).

EDR zaznamenává údaje o provozu vozidla a událostech při kolizi, jako jsou rychlost, stav brzd nebo aktivace airbagů. Data jsou chráněna proti manipulaci a zneužití a musí být anonymizována, aby byla zachována ochrana osobních údajů řidičů a cestujících. Hlavním smyslem je zpětná rekonstrukce událostí při dopravní nehodě nebo incidentu.

DSSAD průběžně zaznamenává klíčové údaje o činnosti automatizovaného systému řízení a o jeho interakci s řidičem. Například sleduje, kdy byl systém aktivní, kdy vyzval řidiče k převzetí řízení a kdy řidič kontrolu skutečně převzal nebo nereagoval. Díky těmto záznamům je možné – především zpětně – zjistit, jak systém a řidič reagovali při kritických událostech. Vždy platí, že data jsou přísně chráněna v souladu s evropským nařízením o ochraně osobních údajů (GDPR) a přístup k nim má v případě potřeby policie, správní orgán nebo pojišťovna při šetření nehod.



Odpovědnost za provoz: kdo platí za chybu „autopilota“?

Nová legislativa, účinná od 1. ledna 2026, přináší zásadní změnu v pojetí odpovědnosti. Po dobu řízení v režimu autopilota není řidič z pohledu práva považován za řidiče v klasickém smyslu a nenese odpovědnost za dodržování pravidel silničního provozu, které převzalo vozidlo. Musí se však řídit novými pravidly, tj. převzít řízení poté, co byl systémem vyzván, a také umožnit přístup k datům o řízení policistovi nebo vojenskému policistovi.

Řidič odpovídá pouze za situace, kdy systém nevyužíval v souladu s manuálem, ignoroval výzvu k převzetí řízení nebo do systému neoprávněně zasáhl.

Za škodu způsobenou provozem vozidla odpovídá i nadále provozovatel prostřednictvím zákonného pojištění (povinného ručení). To zaručuje, že poškozený bude odškodněn stejně jako u běžné nehody.

Pokud se prokáže, že nehodu způsobila softwarová či technická vada systému, může pojišťovna následně

vymáhat vyplacené plnění po výrobci vozidla.

Inspirace z Německa: systém už v praxi funguje

Německo bylo v roce 2017 první zemí na světě, která vytvořila právní rámec pro úroveň SAE 3. Od roku 2022 jsou v Německu k dispozici první sériově vyráběné vozy s certifikovaným systémem SAE Level 3, které mohou v omezených podmínkách jezdit v reálném provozu. V Německu je aktuálně schválen limit pro rychlosti do 95 km/h na dálnicích za plynulého provozu, resp. 65 km/h v závislosti na typu systému vozu.

Co nás čeká v příštích letech?

Ministerstvo dopravy se v rámci „Plánu autonomní mobility do roku 2025 s výhledem do roku 2030“ soustředí na další rozvoj infrastruktury. Mezi hlavní priority patří:

- Podpora rozvoje přesných digitálních podkladů a vysokorychlostní

ho připojení, které umožní vozidlům bezpečně komunikovat s infrastrukturou (V2X), ve spolupráci s výrobci, správci a provozovateli technologií.

- Teleoperace (vzdálené řízení): Příprava regulace pro situace, kdy by vozidlo bez posádky mohlo na dálku ovládat operátor.

- Městská mobilita: Testování autonomních kyvadlových vozidel (shuttle) v uzavřených areálech a postupně i ve vybraných městských částech.

- Vzdělávání: Aktualizace otázek v autoškolách, aby noví řidiči znali specifika a limity těchto technologií.

Technologická evoluce spojená s automatizovaným řízením znamená významný krok ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a větší transparentnosti při vyšetřování nehod. Je to zároveň příležitost posílit konkurenceschopnost českého automobilového průmyslu, který patří k nejdůležitějším odvětvím naší ekonomiky.

Ilustrační foto:
Bosch a Stellantis



Co znamenají otevřené dveře pro autonomní auta

Česká republika otevřela dveře autonomním autům. Jaká budou pravidla pro pojistné události?

Od 1. ledna 2026 platí právní úprava provozu vozidel s podmíněnou automatizací řízení 3. úrovně. Jde o automobily, které v přesně vymezených situacích zvládnou jízdu samy, zatímco řidič musí zůstat připraven na výzvu systému neprodleně a bezpečně převzít řízení. Zákon se vztahuje výhradně na schválená vozidla a pouze na provozní situace, pro které je automatizovaný systém homologován. Automatizovaný režim se aktivuje jen při splnění provozních a technických podmínek stanovených systémem a schválením vozidla.

Během aktivního automatizovaného řízení se řidič nemusí věnovat samotnému řízení ani sledovat dopravní situaci. Nadále však musí zůstat způsobilý vozidlo řídit a reagovat na výzvy systému. Zůstávají zachována standardní pravidla: zákaz alkoholu, používat bezpečnostní pásy a dodržovat další pravidla silničního provozu jako zákaz telefonování s mobilem v ruce. Zákon předbíhá současnou realitu. V současné době nemá schválení pro automatizovanou jízdu 3. úrovně žádný automobil.

Otázka odpovědnosti patří k nejcitlivějším tématům automatizovaného řízení. Ve 3. stupni musí být řidič připraven neprodleně převzít řízení, pokud ho k tomu systém vyzve. Pokud výzvu ignoruje nebo nereaguje včas, posuzuje se jeho odpovědnost stejně, jako by vozidlo řídil sám.

Jiná situace nastává ve chvíli, kdy je automatizovaný režim aktivní a systém řidiče k převzetí řízení vůbec nevyzve. V případě přestupků souvisejících se samotným řízením nenese odpovědnost ani řidič, ani provozovatel vozidla. Odpovědnost se v těchto případech přesouvá na výrobce vozidla nebo subjekt, který automatizovaný systém uvedl na trh a garantuje jeho funkčnost v daných situacích.

U dopravních nehod se škoda bude zpravidla řešit prostřednictvím povinného ručení, podobně jako dnes. Následně může dojít k vymáhání náhrady po výrobci, pokud se prokáže, že příčinou nehody bylo technické selhání automatizovaného řízení.

Klíčovou roli při posuzování těchto případů sehraje data. Vozidla s automatizovaným řízením jsou vybavena záznamovým zařízením, které umožňuje zpětně ověřit, zda v daném okamžiku řídil člověk, nebo automatizovaný systém. Pokud tato data nejsou k dispozici nebo nejsou zpřístupněna, posuzuje se situace tak, jako by automatizovaný režim aktivní nebyl.

Jednotný model pojištění automatizovaných vozidel zatím neexistuje. „Stále platí, že za povinné ručení je odpovědný provozovatel auta. Situaci sledujeme a připravujeme se na to, až první auta získají potřebnou homologaci. Budeme muset řešit spoustu otázek, například to, jak se bude pojišťovně prokazovat, jestli za nehodu mohl řidič nebo stroj,“ uvádí specialista na autopojištění z Direct pojišťovny Jan Dofek.

Foto:
Direct



Studie analyzuje kritický nedostatek materiálů pro elektromotory

Geopolitické závislosti, technologické zpoždění a rostoucí poptávka po materiálech se střetávají s ambiciózními cíli udržitelnosti. Studie katedry PEM na RWTH Aachen ukazuje, jak kritická je situace pokud jde o klíčové materiály pro elektromotory.

Katedra výrobního inženýrství komponent elektromobility PEM na Univerzitě RWTH Aachen, která se specializuje na hodnocení udržitelnosti ve výrobním inženýrství, zkoumala nejdůležitější materiály používané při výrobě elektromotorů s ohledem na jejich příslušnou kritičnost. Studie s názvem „Klíčové materiály v elektromotoru: Kritické zdroje v kontextu technologického rozvoje a globálních závislostí“ hodnotí použití a potenciální nahraditelnost prvků vzácných zemin, mědi, elektrotechnické oceli, hliníku a polovodičových a izolačních materiálů.

„Zvažování kritičnosti je stále důležitější, protože rostoucí poptávku nelze plně kompenzovat navzdory enormnímu zvýšení efektivity při využívání materiálů a tento vývoj probíhá v prostředí geopolitického napětí a protekcionistických tendencí,“ říká předseda PEM Achim Kampker.

Mezitím se zejména v oblasti prvků vzácných zemin EU stala významně strategicky závislou na Číně. Ačkoli je na celém světě k dispozici dostatek zdrojů, podle analýzy technická složitost, vysoké investiční náklady



a předpisy týkající se ochrany životního prostředí brání rozvoji alternativních dodavatelských řetězců.

„To vyžaduje masivní veřejné a soukromé investice, dlouhodobý politický závazek a realistické časové plánování,“ říká Achim Kampker. Transformace dodavatelských řetězců bude podle analýzy trvat deset až patnáct let.

Zatímco zásoby mědi, které jsou i pro elektromotory nezbytné, jsou dostatečné, vysoká spotřeba mědi v Evropě v jiných průmyslových odvětvích vyžaduje vývoj efektivních recyklačních strategií, aby se v budoucnu zajistilo vysoce kvalitní opětovné využití tohoto cenného materiálu.

Studie odhaluje silné zaměření na Tchaj-wan, Jižní Koreu a Čínu v polo-

vodičovém průmyslu, a to jak pro výrobu, tak pro distribuci, přičemž v Evropě se odehrává pouze 10 % celosvětové produkce čipů. Vzhledem k značnému nedostatku odborných znalostí Evropa v tomto odvětví technologicky zaostává za svými konkurenty o 10 let.

Podle studie sledují němečtí a evropská vývojář a výrobci současných elektrických pohonů dvě hlavní možnosti, jak snížit svou závislost na kritických materiálech, jako jsou měď nebo prvky vzácných zemin. Existuje jasná tendence nahrazovat kritické materiály méně kritickými nebo snižovat požadované množství. I když je snaha využívat obě strategie, specifické vlastnosti materiálů a zákonná omezení použití určitých materiálů a vysoký tlak na náklady často vedou ke snížení požadovaného množství materiálu.

„Celkově vysoká závislost na asijských dodavatelských řetězcích představuje zvláštní riziko pro úspěch elektrifikace mobility v Evropě,“ varuje Kampker.

Foto:
Newspress / ZF

Škoda Auto má novou halu na montáž akumulátorů

Škoda Auto investovala 5 miliard korun do nové haly, kde bude vyrábět až 335 000 akumulátorů za rok. Škoda Auto se tak stává největším výrobcem systémů akumulátorů pro elektromobily v koncernu Volkswagen.

Škoda Auto spustila vlastní velkovýrobu akumulátorů pro elektromobily. Na nové lince vzniká nový typ akumulátoru – hlavní závod značky Škoda je prvním výrobním místem koncernu Volkswagen v Evropě, které vyrábí systémy s články integrovanými do bloku, tedy typu cell-to-pack (CTP), pro použití ve velkosériově dodávaných elektromobilech.

Slavnostního otevření se zúčastnil předseda české vlády Andrej Babiš, ministr průmyslu a obchodu Karel Havlíček, předseda dozorčí rady Škoda Auto, člen představenstva koncernu Volkswagen a předseda

představenstva značky Volkswagen Thomas Schäfer a představenstvo společnosti Škoda Auto v čele s jejím předsedou Klausem Zellmerem.

S automobilkou Škoda a dalšími značkami těsně spolupracuje Technologické centrum pro pokročilý vývoj akumulátorů koncernu Volkswagen, které je zodpovědné za vývoj a industrializaci systémů akumulátorů pod záštitou oddělení Volkswagen Group Technology.

Z české automobilky se stává největší evropský producent akumulátorů v celém koncernu Volkswagen. Až produkce naběhne na plné obrátky, bude nový závod denně dodávat 1122 akumulátorů, což znamená ka-

ždý den zpracovat přes 9000 stacků. Na to spotřebuje 234 000 článků. Akumulátory zamíří do elektromobilů Škoda i dalších značek koncernu VW. Společnosti Škoda Auto se do budoucna otevírá možnost vyrábět v hlavním závodu až 200 000 elektrických vozidel ročně.

Díky plně interně zajištěnému procesu výroby akumulátorů typu cell-to-pack, použití standardizovaných článků a jejich lithium-železo-fosfatovému chemickému složení (LFP) dosahuje Škoda Auto 30% snížení nákladů na výrobu.

Škoda Auto investovala do nové haly částku 205 milionů eur. Její výstavba trvala méně než jeden rok. Linka s výrobním taktem 60 sekund se vyznačuje 84% automatizací a 131 roboty a slouží také jako kompetenční centrum. Navíc zavádí inovativní výrobní technologie od manipulace s články a jejich přípravy až po sestavení článků do bloku, přesné svařování a finální montáž.

Aby výroba běžela hladce, je v nové továrně integrovaný sklad článků se zásobami zhruba na týden výroby. Články přijíždějí od zámořského dodavatele v kontejnerech, které po kontrole putují přes zakládací linku až do skladu zcela automa-

ticky. I sklad samotný potřebuje jen minimální obsluhu. Na výrobní linky se články opět dostanou sérií plně automatizovaných dopravníků.

Výroba je vysoce automatizovaná. Velkou část zaměstnanců tvoří například seřizovači, kteří dohlížejí na funkčnost a servis veškerého zařízení, nebo lidé, kteří testují a ověřují kvalitu.

Novinkou je především to, že Škoda zpracovává samotné články, ze kterých si vyrábí moduly, tzv. stacky. Nejde už o uzavřené moduly jako v předchozí generaci, ale o společnou sestavu článků, která následně usnadňuje zástavbu do akumulátoru. Články k sobě do sestavy skládají a lepí roboty. Ty následně přivaří i boční lištu pro zpevnění a propojení sestavy. Vyrobené sestavy prochází intenzivní kontrolou jak z hlediska přesných rozměrů, tak elektrických parametrů.

Akumulátory, které Škoda Auto vyrábí v nové hale, se od stávajících výrazně liší. Rám akumulátoru pro zabudování do vozu zůstal stejný, ale vnitřní architektura a technologie je zcela nová. Namísto NMC (nikl-mangan-kobalt) využívá chemii typu LFP (lithium-železo-fosfát). Ta je šetrnější k životnímu prostředí, výrobně levnější a zároveň jsou LFP akumulátory teplotně stabilnější než NMC. Vyrábí se metodou cell-to-pack, kdy celý akumulátor vzniká prakticky rovnou z článků. Nové je i chlazení akumulátoru. Je zabudované v horním víku namísto spodním, což zvyšuje jeho efektivitu.



Hotové stacky putují na linku, kde výrobní proces začíná spojením rámu a spodního víka. Perfektní utěsnění zajistí speciální tmel a pevný spoj zařídí desítky šroubů. Šroubovací hlava roztočí šroub na vysoké otáčky, což při styku s rámem nataví hliníkovou stěnu rámu a šroub se do rámu zařízne.

Do rámu se spodním víkem roboty vlepí sestavy článků. Po nanesení dvousložkového lepidla běží 25minutová lhůta, během níž se musí stihnout další kroky. Poté už přichází elektrické propojení akumulátoru. Vysokonapěťové kontakty opět propojuje robot.

Akumulátor následně dostane zbytek kabeláže a řídicí jednotky. Přímo ve výrobní lince projde náročnými testy a pak míří k uzavření. Horní víko opět montují roboty stejným způsobem jako spodní. Mezi články a víko

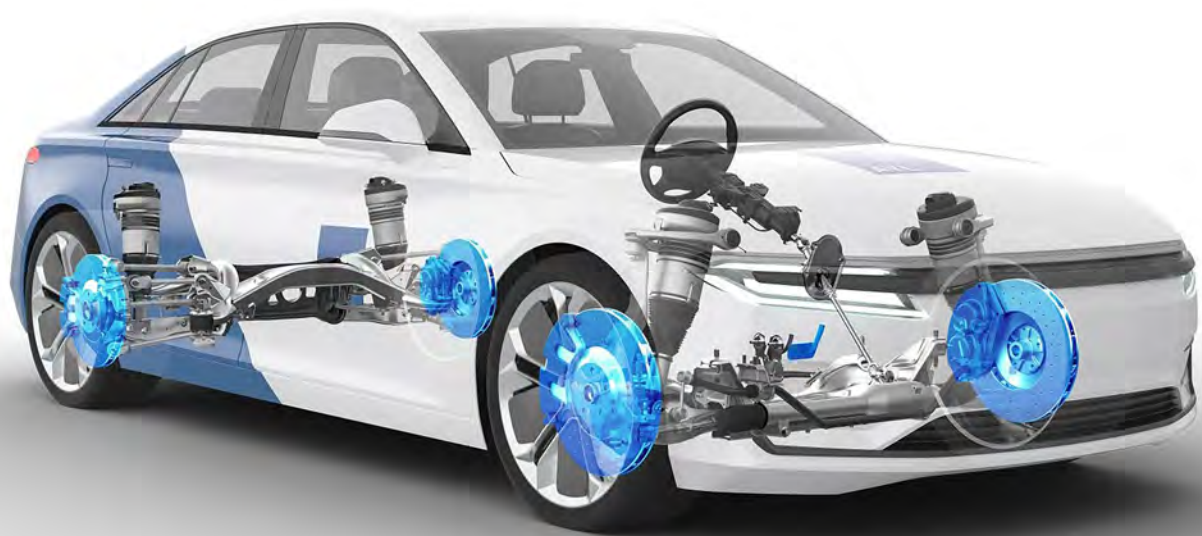
s chladicími kanálky ještě kromě izolační folie přijde i speciální teplovodivý tmel, který pomáhá s odváděním tepla. Než dojde ke konečnému přišroubování víka, putuje akumulátor po lince s 500kg závažím. To zajistí rovnoměrné rozprostření teplovodivé pasty pod víkem.

Pak je na řadě finální kontrola, zahrnující kromě elektrických zkoušek například i zkoušku tlakovou. Když akumulátor dostane všechny potřebné štítky, putuje na speciálních paletách do skladu. Autonomní vozík uveze čtyři palety. Celá sestava má přes dvě tuny, jelikož kompletní akumulátor má hmotnost asi 450 kg.

Během výroby i ve skladu jsou akumulátory pod neustálým dohledem. Pokud systémy kdykoli vyhodnotí riziko zvyšující se teplotu, upozorní systém specialisty, kteří akumulátor okamžitě zanalyzují. Pro případ požáru jsou v továrně připraveny protipožární kontejnery, do kterých je lze uložit a zaplavit vodou. „U dané technologie akumulátor je riziko požáru minimální a případný nástup je vcelku pomalý, takže máme relativně čas ji dostat bezpečně z linky do kontejneru,“ vysvětluje Jan Houser, koordinátor výroby akumulátorů v nové hale.



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



Nový rok, nové předpisy

Každý rok přináší nová nařízení a rok 2026 není výjimkou. Na konci listopadu 2026 vstoupí v platnost dlouho diskutovaná emisní norma Euro 7. Nejde o skokové zpřísnění emisních limitů, ale o zavedení nových povinností, kterým se budou muset výrobci automobilů přizpůsobit.

Už od 1. ledna 2026 pro všechny nově registrované osobní automobily platí druhá fáze emisní normy Euro 6e, což na konci loňského roku vedlo k nutnosti vyprázdnit sklady s vozy, jejichž prodej už není dovolen resp. je možný jen omezený doprodej.

Od počátku letošního roku vstoupila v platnost Euro 6e-bis. Zaměřuje se zejména na plug-in hybridy, u nichž analýza povinně sbíraných dat ukázala, že reálná spotřeba je vyšší než podle původních metodik. Testovací vzdálenost se prodloužila z 800 km na 2200 km (a následně na 4250 km). Prakticky tak málokterý PHEV dosáhne udávané emise CO₂ do 50 g/km, což ovlivní zdanění i výhody, např. možnost získat značku EL. Automobilky na to reagují výrazným zvětšováním akumulátorů. V rámci Euro 6e-bis se zavádí i Pomocná emisní strategie AES (Auxiliary emission strategy indicator) – paměť ukládající spuštění pomocných emisních strategií, které se aktivují za

účelem ochrany motoru před poškozením, pro bezpečný provoz vozidla nebo během startování motor.

Od 1. ledna musí být nová vozidla vybavena automatickým propojeným systémem nouzového volání NG-eCall (NG pro Next Generation), který reaguje v nouzových situacích rychleji a dokáže poskytnout více dat než dosavadní generace eCall.

Dalším důležitým datem pro technické vybavení nových vozidel je 7. červenec 2026. Od tohoto data musí být nově registrovaná vozidla vybavena následujícími asistenčními systémy pro řidiče: asistentem nouzového brzdění na ochranu chodců a cyklistů, varovným systémem pro snížení soustředění řidiče a asistentem pro nouzové udržování v jízdním pruhu, který musí být instalován i ve vozidlech s hydraulickým posilovačem řízení (tento systém je už od 7. července 2024 povinný pro všechny ostatní osobní automobily).

Ke konci roku, od 29. listopadu 2026, pro nové osobní automobily vstoupí v platnost emisní norma Euro

7. Euro 7 mělo původně začít platit už v roce 2025, což vyvolalo silnou nevoli automobilek i zkušeben – jejich kapacity by nestačily, metodika nebyla včas připravena a chyběla měřicí zařízení. Nakonec byl schválen kompromis s účinností 30 měsíců od schválení – pro nové modely M1 a N1 (s novým typovým schválením) tedy od 29. listopadu 2026 a pro všechny vyráběné typy od 29. listopadu 2027. Vozidla nad 3,5 tuny mají půl roku navíc – pro nové modely bude Euro VII platit od května 2028.

Základní parametry emisí ve výfukových plynech zůstávají beze změn s výjimkou snížení emisí oxidů dusíku u vznětových motorů z 80 na 75 mg/km, čímž se přiblíží hodnotě u zážehových motorů (60 mg/km). Moderní turbodiesely by s tím neměly mít větší problémy. Dále se zmenšuje velikost sledovaných pevných částic z 23 na 10 nanometrů, což znamená nutnost jemnější filtrace výfukových plynů.

Povinnosti palubní diagnostiky se rozšíří o sledování oxidů dusí-

ku a pevných částic ve výfukových plynech v reálném čase. Při 2,5násobném překročení limitů se musí rozsvítit kontrolka upozorňující na nutnost návštěvy servisu. Výrobci také musí umožnit vedle stahování dat v servisech i jejich poskytování bezdrátově.

Nová norma poprvé reguluje i emise pevných částic vznikající opotřebením pneumatik a brzd. U brzd je stanoven limit 7 mg/km u vozů se spalovacím motorem a 3 mg/km u elektromobilů (protože rekuperují méně brzdí). Zavedení splnění této povinnosti ale je plánováno až od 31. prosince 2029. U částic z pneumatik se zatím čeká na metodiku a konkrétní limit.

U elektromobilů a plug-in hybridů vstoupí v platnost požadavky na životnost akumulátorů. Po pěti letech nebo 100 000 km musí být úložná kapacita akumulátoru stále alespoň 80 % původní hodnoty a po osmi letech nebo 160 000 km alespoň 72 %.

U všech druhů pohonu se prodlužuje doba, po kterou musí provozovaná vozidla splňovat parametry normy – zatímco pod Euro 6e to bylo 5 let nebo 100 000 km, pro Euro 7 to bude 10 let nebo 200 000 km. Ověřování



bude probíhat přezkoušením již provozovaných aut v laboratoři.

Povinnou výbavou bude příprava na odblokování startování alkoholtesterem.

To vše dohromady se samozřejmě odrazí i v ceně nových aut a ještě více povede k omezení nabídky některých verzí ale i celých modelových řad, a to zejména mezi těmi nejmenšími

a cenově nejdostupnějšími modely, u nichž by drahá implementace nových systémů znamenala riziko, že se stanou neprodejnými.

Text: **Vladimír Rybecký**
Ilustrační foto: **AVL, ProMotor/ZDK a Mahle**



Stalo se...

ECO-MATIC ŠETRÍ ČAS PŘI ÚDRŽBĚ

Čištění strojních součástí představuje časově náročný pracovní krok. I ty nejmenší částice nečistot nebo trocha mastnoty mohou způsobit obrovské problémy. K čištění dílů se používají speciální mycí stoly nebo vysokotlaké čističe dílů, které vyžadují aktivní zapojení zaměstnance. Nyní přichází novinka od poskytovatele služeb Mewa: čistič dílů Eco-Matic. Čistí náhradní díly automaticky pomocí 21 trysek, které čistí díly shora, zdola a ze stran tlakem až 6 bar při teplotě 41 °C. Díly jsou umístěny v rotačním koši, který se během procesu čištění otáčí kolem své osy. Eco-Matic od společnosti Mewa lze použít k čištění malých a středně velkých dílů. Zařízení spolehlivě odstraní i silné znečištění. Stejně jako všechny čističe dílů Mewa pracuje i Eco-Matic s čisticí kapalinou bez obsahu VOC. Všechny čističe dílů Mewa se nabízejí v rámci služeb s kompletním servisem. Zařízení se doplňuje čisticím roztokem a udržuje týmem Mewa v dohodnutých intervalech.



PROBLÉM SE ZÁMKEM UŽ VÁS NEROZHODÍ

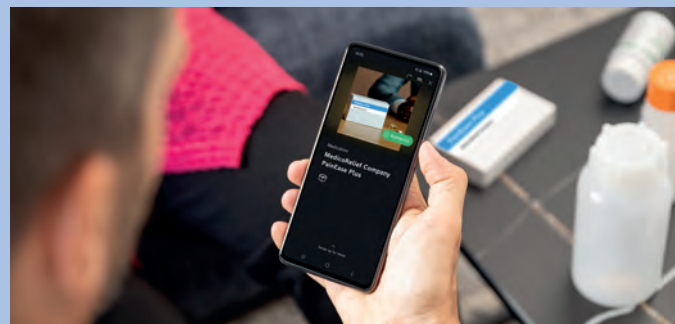
Co dělat, když ráno narazíte na zamrzlý zámek u auta nebo vchodových dveří? Zapomeňte na lití horké vody a zoufalé lomcování madlem. Pro použití fény obvykle není dostupný zdroj elektrické energie. Pokud si nechcete poškodit lak na autě nebo zámek na dveřích, vsadte na jemnou práci a speciální maziva. Vyzkoušejte víceúčelové mazivo, které poslouží nejen v akutních případech, ale využijete ho k průběžnému promazávání a čištění všech typů zámků během celého roku. Mazivo Tokoz 3 v 1 umí zámek namazat, vyčistit i rozmrazit. Funguje na bázi ethanolové směsi s polárními a glycerinovými aditivami a lze ho použít do teploty až – 30 °C. Aplikace je jedno-

duchá – roztok stačí nastříkat do otvoru zámku a nechat působit účinnou látku. Během několika sekund snadno zámek odmrázíte nebo ho preventivně ošetříte.



REVOLUČNÍ KAPESNÍ OCHRANA PROTI PADĚLÁNÍ

Na veletrhu CES společnosti Bosch předvedla inovativní přístup v boji proti padělaným výrobkům. S řešením Origify představuje Bosch chytré řešení, které dává výrobkům digitální DNA. Jedná se o softwarový ekosystém s klíčovou technologií pro rozpoznávání povrchových vzorů, která ověřuje pravost fyzického zboží. Místo toho, aby se spoléhal na dodatečné štítky, čipy nebo kódy, Origify analyzuje jedinečné, nenapodobitelné fyzické vlastnosti povrchu výrobku a přiděluje mu digitální identitu, kterou nelze zfalšovat. Jakmile je registrován v systému, spárovaná aplikace Detector umožňuje rychlé a spolehlivé ověření: Pomocí živého videopřenosu objektu lze během několika sekund určit, zda se jedná o originál nebo padělek.



GARÁŽE MEZIROČNĚ ZDRAŽILY O PĚTINU

Samostatně stojící garáže zdražily meziročně o pětinu. Ceny rostou hlavně kvůli nerovnováze mezi nabídkou a poptávkou. Nových parkovacích stání totiž vzniká málo, zatímco počet aut ve městech dál roste. Garáže navíc nekupují jen ti, kteří nemají kde zaparkovat, ale lákají i drobné investory. Informuje o tom marketingový manažer společnosti Lomax Petr Přichystal. Prudký nárůst poptávky, prakticky nulová výstavba a zároveň přísnější pravidla pro parkování ve městech. To jsou důvody, proč garáže patří k nejrychleji zdražujícím nemovitostem. Za poslední rok jejich ceny vzrostly o 19 %. Nejdražší jsou v Praze, Jihomoravském a Zlínském kraji. Nejde ale jen o nabídku a poptávku. Města dlouhodobě podceňují výstavbu parkovacích kapacit a v nových developerských projektech často chybí dostatek stání pro osobní auta. Těch přitom v posledních letech výrazně přibývá. Samostatná parkovací stání nejsou zajímavá jen pro majitele aut. Postupně se k nim obrací i zájem drobných investorů. Vyžadují jen minimální údržbu a návratnost investice bývá rychlejší než u jiných typů nemovitostí.



GARRETT MOTION PŘEDSTAVUJE NOVOU ŘADU TURBODMYCHADEL

Společnost Garrett Motion představila novou řadu turbodmychadel určených pro vozidla starší 15 let Garrett Original Maxlife. Jejich uvedením společnost reaguje na potřeby této skupiny zákazníků a nabízí první řešení v podobě turbodmychadla, které kombinuje kvalitu a výkon certifikované podle standardů OEM s výhodným poměrem ceny a užitné hodnoty. Zákazníci tak získávají spolehlivou a důvěryhodnou alternativu k levným produktům. Maxlife doplňuje nabídku Garrett na trhu náhradních dílů a rozšiřuje její pokrytí v rámci celého životního cyklu vozidla. Portfolio Garrett pro trh náhradních dílů nyní zahrnuje tři úrovně: Garrett Original Equipment pro novější vozidla vyžadující zcela nové náhradní díly, Garrett Original Reman pro vozidla středního stáří s požadavkem na

cenově efektivní řešení v OE standardu a Garrett Original Maxlife pro vozidla starší 15 let — cenově dostupné, OEM certifikované turbodmychadlo sestavené pomocí nového procesu Smart Component Recovery.



SPOLEČNOST SIXTOL CÍLÍ NA AUTOMOBILOVÉ NADŠENCE

Společnost Sixtol vstoupila do světa driftových závodů prostřednictvím spolupráce s organizátorem Drift Corporation. Výsledkem je partnerství Sixtol Drift Corp. League, která od sezóny 2026 nese společný název obou značek. Partnerství je spojeno s investicemi do celé série závodů, včetně zázemí, celkové podoby závodů a komfortu pro návštěvníky. Drift Corporation dlouhodobě pracuje na propojení motorsportu s automobilovou komunitou. Závodní jsou charakteristické blízkým kontaktem diváků se sportem. To odpovídá zaměření značky Sixtol, což je česká značka zaměřená na auto-moto příslušenství, nářadí a technické produkty. Založena byla v roce 2010 a od svého vzniku se systematicky zaměřuje na vývoj a distribuci produktů pro automobilový segment. Své produkty dodává do 14 zemí, především na trhy Evropské unie. Produkty Sixtol jsou dostupné prostřednictvím vlastních e-shopů i významných online tržišť, včetně platform jako Alza nebo Amazon. Portfolio značky zahrnuje tisíce produktů určených pro osobní i profesionální použití v oblasti automotive, ale také pro zahradničení a hobby.



DO NOVÉHO ROKU S VĚTREM V ZÁDECH

Společnost Banner je na začátku roku z hlediska objemu zakázek v mimořádně příznivé situaci. Díky dvěma nově uzavřeným smlouvám na dobu tří let došlo k dalšímu prohloubení spolupráce s dlouhodobými partnery z automobilového průmyslu. Tyto smlouvy zaručují vytížení výrobních kapacit od roku 2026 do roku 2028 a upevňují pozici společnosti Banner jako spolehlivého dodavatele baterií pro různé koncepty pohonů. Ústředním prvkem této perspektivy je smlouva s předním německým automobilovým výrobcem na dobu tří let. Celkový objem zakázky činí 120 milionů eur. Předmětem dohody je dodávání baterií pro technologie Start-Stop, Plug-in-Hybrid a elektromobily. Dodávky budou určeny pro sériovou výrobu, ale i pro trh s originálními náhradními díly. S touto novou smlouvou společnost pokračuje ve své dlouholeté a úspěšné spolupráci.



ALCAR BOHEMIA DOVOZCEM PNEUMATIK DUNLOPÍ

Alcar Bohemia nabízí sortiment předních značek litých kol AEZ, Dotz a Dezent, ocelových kol pro osobní a lehká užitková vozidla Alcar Stahlrad a Alcar Hybridrad, kol pro nákladní automobily a kompletní nabídku systémů TPMS pro osobní i nákladní vozidla a motocykly. Kromě toho je importérem do ČR pneumatik Falken koncernu Sumitomo. V roce 2026 společnost Sumitomo Rubber Industries odkoupila od Goodyear Tire and Rubber Company práva na distribuci osobních pneumatik značky Dunlop v Evropě, Severní Americe a Oceánii. Jako partner společnosti Sumitomo v ČR se dovozcem a distributorem pneumatik Dunlop v České republice stává Alcar Bohemia. Alcar Bohemia má v ČR silné zázemí a zkušený tým a značka Dunlop se bude

moci opřít o kvalitní a rychlou evropskou logistiku značky Falken. Díky tomu je Alcar schopen nabídnout trhu nejen další špičkový produkt, ale i odpovídající zákaznický servis a profesionální lokální podporu.



NOVÁ OCHRANA PODVOZKŮ VOZIDEL V ŘADĚ NOVOL COBRA

Cobra Underbody Shield od společnosti Novol je nový dvousložkový antikorozi epoxidový nástřík na ochranu podvozku a komponentů zavěšených kol vozidel. Produkt lze použít na drsné povrchy (např. po pískování) a na špatně připravené podklady. Po nastříkání vytváří silný, pružný povlak s vysokou odolností proti mechanickému poškození, včetně odletujících kamínků. Má velmi vysoký obsah aktivních inhibitorů koroze a vynikající antikorozi bariérové vlastnosti. Lze jej použít jako samostatný nástřík a nevyžaduje překrývání jinými produkty. Produkt je k dispozici ve dvou barvách: černá „black“ a šedá s hliníkovým zrnem „grey alu“. Cobra Underbody Shield je skvělým řešením pro ochranu podvozků automobilů, které zkorodovaly a očištěny mechanickým ošetřením nebo pískováním, včetně podvozků automobilů po komplexní renovaci/rekonstrukci. Je ideální pro ochranu rámu, podvozků a komponentů zavěšených kol v terénních a užitkových vozidlech. Importérem produktů společnosti Novol pro Českou a Slovenskou republiku je firma Bučan.



AUTOMATICKÁ MYČKA KOL DRESTER GP24 LE MANS

Společnost Servind dodává na trh špičková zařízení od renomované značky Drester. Automatická myčka kol GP24 Le Mans mezi nimi patří k absolutní špičce. Výrazně zvyšuje produktivitu práce v dílně. Obsluha pouze naloží kola na vozík, připojí je ke stroji a stiskne tlačítko start. O vše ostatní se myčka postará sama bez přerušení až do umytí posledního kola. Díky použití vozíků odpadá potřeba dalších zvedacích či manipulačních zařízení. Hlavní předností této myčky je technologie dynamického oplachového ramene, které se během mytí pohybuje podél vnější strany ráfku. Tím dosahuje výrazně efektivnější čistění než řešení s pevnou tryskou. Myčka si poradí s koly šířek 135-350 mm (5"-14") a průměrů 540-800 mm (22"-31") o hmotnosti až 45 kg. Zároveň přináší ekologicky šetrný způsob čištění i následné manipulace s odpady.



RONAL RR10 RACING NYNÍ TAKÉ K DISPOZICI V 16"

Skupina Ronal rozšiřuje svůj aftermarketový program o 16" verzi klasického vícedílného kola RR10 Racing a reaguje tak na vysokou poptávku ze strany obchodních partnerů i komunity nadšenců. Model RR10 Racing, inspirovaný designem Ronal R10 Turbo z 80. let, se od uvedení na trh etabloval jako retro-orientovaný motorsportový produkt. Krátce po uvedení na trh se ukázalo, že velmi žádaná je 16" varianta. K dispozici jsou nyní rozměry 7,0x15" a 7,5x16" a povrchové úpravy bronze matt nebo tremolite metallic matt. Charakteristickými prvky jsou vějířovitě tvarované paprsky podporující chlazení brzd a uzavřená konstrukce přispívající ke zlepšení aerodynamiky. Kolo má vícedílnou konstrukci s diamantově opracovaným lemem a je spojeno pomocí titanových

šroubů. Design je určen především pro použití u klasických vozidel a youngtimerů. RR10 Racing lze kombinovat s originálními aplikacemi Ronal centerlock v černé, modré nebo červené barvě.



CHERY PRO STŘEDOEVRÓPSKOU EXPANZI VOLÍ SOFTWARE OD OMNETICUA

Čínská automobilka Chery, která vstupuje na tuzemský trh prostřednictvím importérské organizace Astana Motor Czech, si pro řízení všech klíčových procesů vybrala softwarová řešení od české společnosti Omnetic. Omnetic je jedničkou na trhu Dealer Management systémů (DMS) v České republice, na Slovensku a v Polsku. Společnost dodá jak centrální ERP systém pro importéra, tak i CRM řešení pro prodej a servis pro první dealerství Chery v Průhoních. Produkty a služby skupiny Omnetic v Evropě využívá 12 000 zákazníků z automotive sektoru. Spravuje procesy pro více než 70 automobilových značek včetně prodejn a servisní sítě v ČR od Toyota a Hyundai přes Mercedes-Benz až po Ferrari. Mezi zákazníky jsou také značky užitkových a nákladních vozidel jako Daimler Truck, Iveco nebo Tatra. Omnetic řeší dlouho přehlížený problém automobilového průmyslu – interní technologie, často zastaralé a vzájemně nespojené. Prodejci a servisní technici bojují s manuálním přepisováním dat a neefektivními procesy, které generují chyby. Platforma Omnetic díky více než 3000 API integrací propojuje všechny v ekosystému (importéry, dealery, servisy, banky, pojišťovny i výrobce) a šetří tisíce hodin dříve promarněného času.



Cebia vyhodnotila Audity servisů a ocenila nejlepší autoservisy

Audity servisů Cebia poukázaly i v roce 2025 na řadu nedostatků. Výsledky ale také ukazují, že řada servisů pracuje výborně. Audit servisů provádí Cebia již od roku 2017. Každoročně poukazuje na nedostatky, které se vyskytují, ale zároveň ukazuje, že řada servisů pracuje výborně.

Společnost Cebia se proto rozhodla ocenit autoservisy, které v rámci služby Audit servisů získaly v posledních dvou letech nejlepší se 100% či téměř 100% hodnocení kvality. Hodnotí se přitom nejen administrativní část, jako jsou nedostatky v zákazkových listech, navýšení ceny opravy bez předchozího schválení objednatelem, ale především kvalita a rozsah servisních kroků v souladu s předpisy výrobce a úroveň oprav vozidel po nehodách.

Celkově se sice kvalita prací v servisech v roce 2025 nepatrně zhoršila, přesto v průměru atakovala hranici 90 %. Mírně lepší výsledky tentokrát vykazaly autorizované servisům oproti nezávislým. V obou

skupinách však existuje nemálo servisů, jichž práce dosahuje dlouhodobě velmi vysokou kvalitu.

„Je ale také třeba říci, že mezi autorizovanými i nezávislými servisy je téměř 12 % provozoven, které dosáhly celkového hodnocení méně než 50 %, což znamená, že byla odhalena v zákazkách závažná pochybení,“ říká Martin Pajer, ředitel společnosti Cebia. Problémy přetrvávají, zpravidla jde o lidské pochybení. Servisy často trápí nedostatek kvalitních zaměstnanců

„O technické vyspělosti a profesionální vybavenosti autoservisů už dnes nemusíme pochybovat. Hlavním důvodem téměř všech pochybení, se kterými se při auditech setkáváme, je nedostatek kvalitních, loajálních a odborně vyškolených zaměstnanců. Pro majitele servisů, stejně jako pro majitele jakýchkoli firem, je to v dnešní době problém,“ říká Martin Pajer.

Audit servisů pomáhá vedoucím pracovníkům se zpětnou vazbou a díky tomu vede následně i ke zkvalitnění práce v servisech.

„Pochybení zjištěná při auditech konzultuje technik Cebia hned na

místě se zástupcem kontrolovaného servisu. Ředitel nebo vedoucí servisu v naprosté většině případů akceptuje zjištěné nedostatky. Následně opakované kontroly pak potvrzují zlepšení výsledků a smysl provádění auditů,“ doplňuje ředitel Cebia Martin Pajer.

Zajímavé je, že horší kvalitu vykazovaly servisy opět v prosinci před Vánocemi. „Pokud někdo plánuje opravu, respektive údržbu, která není akutní, je lepší si ji domluvit až na leden,“ říká s nadsázkou ředitel Cebia Pajer. V prvním čtvrtletí jde opravdu kvalita provedených prací zpravidla nahoru.

Jaké nedostatky se vyskytují nejčastěji?

Pokud jde o opravy vozidel po nehodě, přetrvávají zejména problémy se spasováním dílů, neprovedením řádné protikorozní ochrany nových a opravených dílů a chybami v lakování, kdy je viditelný rozdíl v odstínu laku na nových či opravených dílech, ale i vady a nečistoty v povrchu laku.

V případě běžné údržby vozidel docházelo k nedodržení nebo chyb-

nému zvolení rozsahu předepsaného servisního plánu, neprovedení některých důležitých úkonů, například kontroly stavu a tlaku rezervního kola, neprovedení důsledné kontroly vnějšího osvětlení vozidla či neprovedení zkušební jízdy, i když byla předepsána výrobcem, nebo ji rozsah provedených prací vyžadoval.

Nedostatky v zákazkových listech se týkaly zejména neuvedení předběžné ceny opravy, neuvedení předběžného termínu dokončení opravy či neuvedení stavu paliva při převzetí do opravy. To jsou informace, které ujistí zákazníka, že servis s ním jedná otevřeně, a tedy posilují důvěru mezi servisem a zákazníkem.

Které servisy získaly ocenění kvality od Cebia?

Cebia se rozhodla ocenit ty autoservisy, které v rámci služby Audit servisů v posledních dvou letech získaly nejlepší, 100% či téměř 100% hodnocení kvality. Hodnotila se přitom nejen administrativní část, ale především kvalita a rozsah servisních kroků v souladu s předpisy výrobce a úroveň oprav vozidel po nehodách.

Podmínkou pro získání ocenění bylo kromě samotného výsledku hodnocení kvality také to, že audity musely být ve sledovaném období prováděny opakovaně. Servisy, kde audit proběhl v posledních dvou letech pouze jednou, nebyly do hodnocení zařazeny. V rámci autorizovaných servisů Cebia ocenila 4 servisy, které při každém auditu získaly 100% hodnocení kvality. V rámci nezávislých servisů ocenila Cebia dva servisy. Oba byly třikrát kontrolovány a průměrně získaly 96% hodnocení. Oceněným servisům předala Cebia certifikát a všechny zveřejnila na svých internetových stránkách.

Fotografie z předávání ocenění: **Ing. Jiřina Barchánková**
Ilustrační foto: **Auto-Medien-portal.Net/Pro Motor/Volz**

Autorizované servisy, které získaly ocenění:



Porsche Inter Auto CZ – Olomouc



Porsche Inter Auto CZ – Brno



Servis AUTO OPAT – Nupaky



TUKas, provozovna
Volkswagen – Praha 10

Nezávislé servisy, které získaly ocenění:



Forcars Service – Praha



Auto Barchos – Praha

Jarní nabídka nových litých i ocelových kol Alcar

S příchodem jarní sezóny uvádí Alcar Bohemia na český trh pět výrazných novinek litých kol od značek AEZ a Dotz a dva nové designy ocelových kol Dotz 4x4.

Alcar reaguje na aktuální vývoj automobilového světa, rostoucí segment SUV, dynamický nástup elektromobility, návrat ikonických designových prvků i sílící poptávku po robustních řešeních pro 4x4 a užitkové vozy. To vše se odráží v novinkách pro rok 2026.

Dominantou letošní nabídky je AEZ Tokio, vůbec první 23" kolo značky AEZ, navíc s homologací ECE. Tokio cílí na segment high-performance SUV a spojuje precizní zpracování s technologií flow-forged, která umožňuje optimalizovat hmotnost při zachování mimořádné pevnosti. Tokio je k dispozici v rozměrech 9,5x23" a 10,5x23", což z něj činí ideální volbu pro dynamickou



AEZ Tokio black

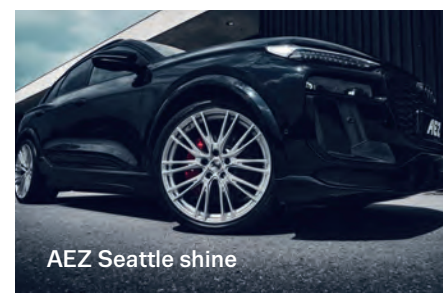
konfiguraci s rozdílnou šířkou pneumatik na nápravách. S nosností až 1085 kg na kolo je připraveno nést i ta nejvýkonnější SUV, jako jsou Audi RS Q8, BMW X7, Range Rover nebo Hyundai Ioniq 9.

AEZ Seattle bylo vyvinuto pro moderní SUV, plug-in hybridy a elektromobily. Jeho vícepaprskový design s charakteristickými designovými prvky ve tvaru písmene Y a elegantními štíhlými paprsky vytváří dojem pohybu i v klidu. Seattle dokáže nabídnout dvě rozdílné osobnosti – elegantní silver shine s hlubokým leskem nebo výrazné provedení dark s leštěnou čelní plochou. Díky široké nabídce rozměrů a nosnosti až 1085 kg je připraveno i pro těžší elektrické modely, přičemž homologace ECE umožňuje jednoduché uvedení do provozu pro řadu modelů jako jsou Audi Q4, Q5, Q6, Q7, Q8, A6 e-tron, BMW X3, X5, X7, iX, i5 Touring, Cupra Tavascan, Mercedes-Benz GLC, E, EQE, Polestar 4, Porsche Cayenne, Macan, Volvo S/V90, XC90,

Volkswagen ID.4, GTX, ID Buzz, Touareg a další.

Dotz Bilbao vrací křížový design v moderním technologickém zpracování. Nejde o nostalgii, ale o reinterpretaci klasiky, která osloví majitele youngtimerů i současných vozů. Bilbao propojuje emoce minulosti s jistotou současné kvality a homologací pro klasické vozy jako BMW E30 či Golf 1 se čtyřděrovým uchycením i moderní modely s pětiděrovým uchycením, např. Audi A3 až A7, BMW řady 2 až 6, i4, Fiat 500, Seat Leon nebo Volkswagen Golf a ID.3.

Dotz 4x4 Outland je navržené pro obytné automobily, expediční vozy a těžké off-roady. Nosnost kola přesahující 1400 kg jej řadí mezi nejrobustnější ve své kategorii. Moderní technologie 360° laserového svařování bez emisí CO₂, kuličkování povrchu pro zvýšení pevnosti i modulární konstrukce podtrhují jeho profesionální charakter. V kombinaci se šestiděrovým uchycením a rozmě-



AEZ Seattle shine



DOTZ Bilbao blaze

rem 8x18" je připraven vyrazit vstříc dobrodružství a čelit náročnému terénu. Outland je homologován například pro Ineos Grenadier, Mercedes-Benz Sprinter nebo Volkswagen Crafter.

Dotz 4x4 Dakar HD navazuje na úspěch předchozích generací a přináší vyšší nosnost i modernizovanou konstrukci. Hybridní laserové svařování a dvoudílná ocelová struktura zajišťují kolu nosnost až 1000 kg. Dakar HD je ideální pro pracovní nasazení i každodenní provoz lehkých užitkových vozů. Šestiděrové uchycení a rozměr 7x17" jej předurčují pro Ford Tourneo Custom, Transit Custom nebo Volkswagen Transporter/Caravelle.

Obě novinky Dotz 4x4 jsou k dispozici v provedení s matně bronzovým nebo černým matným lakem, což jim dodává sebevědomý a výrazný vzhled.

Každý si může snadno ověřit, jak budou letošní novinky vypadat právě na jeho voze ještě před samotným nákupem. Stačí navštívit 3D konfigurátor na www.alcar.cz, ve kterém si je může prohlédnout na aktuálních modelech vozů všech tříd. Ke každé sadě litých kol AEZ nebo Dotz nabízí Alcar až do konce května bonus v podobě bezpečnostních šroubů či matic Sicuplus zdarma.

DOTZ 4x4 Outland bronze side



Foto:
V. Rybecký a Alcar

BEZPEČNÁ KOLA

PRO RADOST

✓ Originální rozměry
✓ Typový list

3D
KONFIGURÁTOR
KOL

AEZ Tokio black
23"AEZ Seattle dark
19", 20", 22"AEZ Seattle shine
19", 20", 22"DOTZ Bilbao blaze
17", 18", 19", 20"DOTZ Bilbao dark
17", 18", 19", 20"DOTZ 4x4 Dakar HD
black / bronze
17"DOTZ 4x4 Outland
black / bronze
18"

NOVÉ DESIGNY 2026

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

www.alcar.cz

ALCAR

YOUR WHEEL PARTNER

Čištění dílů bez použití látek obsahujících VOC chrání zdraví i životní prostředí

Při průmyslovém čištění dílů je klíčová efektivita a spolehlivost. Nelze však opomenout zdraví zaměstnanců a ochranu životního prostředí.

lávat bolesti hlavy a závratě. Tyto sloučeniny jsou proto považovány za nebezpečné látky,” uvádí Antonín Krejčí, jednatel společnosti Mewa v České republice. Kromě toho VOC při vysokých teplotách nebo požáru zvyšují riziko požáru na pracovišti. Podle směrnice EU jsou podniky proto povinny omezovat používání látek obsahujících VOC.

Vhodné i pro náročná odvětví

Na rozdíl od běžných zařízení na bázi studeného čištění pracují mycí stoly a vysokotlaké čističe dílů od společnosti Mewa s vodním čisticím

Mnoho průmyslových podniků se spoléhá na čističe dílů na bázi rozpouštědel. Ty však často obsahují těžké organické sloučeniny (VOC), které mohou výrazně zhoršovat kvalitu vzduchu ve výrobních halách a dílnách. „Výšší koncentrace VOC dráždí oči a sliznice, mohou vyvo-



Systém čištění dílů bez látek obsahujících VOC od společnosti Mewa představuje ekologickou alternativu, která splňuje směrnice EU, a to při stejném čisticím výkonu. Mycí stoly a vysokotlaké čističe dílů od společnosti Mewa jsou navíc nabízeny s opravárenským a údržbovým servisem.



roztokem, ve kterém jsou tuky a oleje biologicky rozloženy přírodními mikroorganismy. Tímto způsobem se čisticí roztok prakticky sám regeneruje a ve srovnání s chemickými rozpouštědly může být používán mnohem déle. „Kapalina není nebezpečná a neohrožuje zdraví, což přispívá k pohodlí zaměstnanců,” zdůrazňuje Krejčí. Čisticí roztok zařízení společnosti Mewa je navíc certifikován podle směrnic NSF C1, což zajišťuje jeho vhodnost pro použití v potravinářském průmyslu, pokud nedochází k přímému kontaktu s potravinami. „Používání našich čističů dílů přispívá ke snížení bezpečnostních rizik na pracovišti,” dodává Antonín Krejčí.

Efektivní a udržitelné řešení
Zákazníci si podle potřeby mohou vybrat mezi mycími stoly Mewa a vysokotlakými čističi dílů v různých velikostech. U vysokotlakých čističů dílů je účinek čisticího roztoku zesílen tlakem až 80 barů a teplota čištění dosahuje přibližně 40 stupňů, což umožňuje optimální čištění i silně znečištěných dílů se složitými tvary.

„Naše zařízení čistí stejně účinně jako konvenční systémy, v některých případech dokonce lépe – a to bez zdravotních rizik pro uživatele,” vysvětluje Krejčí. Čističe dílů Mewa jsou navíc součástí komplexního servisu, který zahrnuje uvedení do provozu na

místě, pravidelnou údržbu a případné opravy.

Foto:
MEWA



Mezinárodní online aukce zvyšují nabídku kvalitních ojetých vozů

Volkswagen Financial Services, přední poskytovatel financování mobility, dlouhodobě investuje do digitálních řešení a projektů pro zlepšení zákaznické zkušenosti. Spolupráci s obchodními partnery při prodeji ojetých vozidel, zejména vozidel vracejících se z operativního leasingu, povýšil na vyšší úroveň zavedením projektu One.Remarketing své dceřiné společnosti Vehicle Trading International.

Prodej nových automobilů je stále víc spojen s obchodem s ojetými vozidly. S rozšiřujícím se využíváním operativního leasingu se toto propojení dostává na novou úroveň. Kvalitní ojeté vozy s prověřenou historií, přicházející po skončení leasingových smluv, představují nejen obchodní příležitost pro prodejce ojetých aut, ale také další možnost pro poskytnutí finančních služeb ve spojení se získáním nové skupiny zákazníků. Spojení poskytovatelů finančních služeb s velkými prodejci ojetých vozů se proto už stalo běžným.

„V roce 2026 se Volkswagen Financial Services při potvrzování své vedoucí pozice na trhu operativního leasingu zaměřuje především na udržení loajality zákazníků. K jejímu posílení přispívá i zjednodušením a zkvalitněním procesu prodeje ojetých vozů. Rok 2025 byl pro nás rokem stabilizace a inovací. Jednou z těch nejvýznamnějších se stalo



zavedení projektu One.Remarketing pro další rozvoj národního i mezinárodního obchodu s ojetými vozy a optimalizaci procesů pro své partnery,” uvedl Radek Jandásek, vedoucí úseku Remarketing ve Volkswagen Financial Services.

Nastupuje One.Remarketing

One.Remarketing je strategický mezinárodní projekt společnosti Vehicle Trading International (VTI), což je stoprocentní dceřiná společnost Volkswagen Financial Services (VWFS). Firma VTI se specializuje na rozvoj a posilování efektivity národního i mezinárodního obchodu s oje-

„Projekt One.Remarketing zjednodušuje a zefektivňuje prodej ojetých vozů s cílem udržování vysoké zůstatkové hodnoty ojetých vozidel, což se odráží i v cenách nových vozů,” říká Radek Jandásek, vedoucí úseku Remarketing ve Volkswagen Financial Services



tými vozy za konkurenceschopných podmínek.

Vehicle Trading International centralizuje remarketingové aktivity za účelem zvýšení efektivity s využitím digitálních platform k propojení VWFS s prodejními sítěmi pro efektivní prodej ojetých vozidel. Hlavním úkolem VTI je prodej vozidel vrácených z leasingu a financování za konkurenceschopných podmínek. VTI pro efektivní B2B prodej ojetých vozů provozuje digitální marketingovou platformu GIS@web, která je určena výhradně pro profesionální obchodníky.

Projekt One.Remarketing si klade za cíl harmonizovat a digitalizovat remarketing ojetých vozů na různých trzích s využitím pokročilých IT řešení a platform pro správu aktiv. Projekt zjednodušuje a zefektivňuje proces prodeje ojetých vozů s cílem udržování vysoké zůstatkové hodnoty ojetých vozidel, což se odráží i v cenách nových vozů.

Protože se jedná převážně o vozy přicházející po skončení operativního leasingu, jedná se nejčastěji o auta tři roky stará. S rozšiřováním využití operativního leasingu jejich množství rychle roste. Zapojení společnosti Volkswagen Financial Services jako majitele těchto vozů do tohoto obchodu je proto naprosto logické.

VTI vytváří centralizované řešení pomocí mezinárodní aukční platformy. Organizuje aukce vozidel přichá-

zejících z operativního leasingu ve většině zemí, v nichž působí VWFS. Od listopadu 2025 byl projekt spuštěn také v České republice. V rámci aukční platformy se ročně nabízí 500 000 automobilů. Z České republiky se do aukcí přidává okolo 8 tisíc vozidel.

AI pomáhá stanovit cenu

V rámci celého procesu je klíčové využití umělé inteligence při stanovování nabídkové ceny na základě komplexního vyhodnocení prodeje a reálně dosažené ceny vždy za poslední dva měsíce. Pro každé nabízené vozidlo je vypracovaná nezávislá znalecká zpráva včetně detailní fotodokumentace a detailního popisu standardního i nadstandardního opotřebení, což zajišťuje spolehlivý základ pro nákupní rozhodnutí obchodníků.

Pro registraci do systému musí obchodníci doložit podnikatelské oprávnění a daňové identifikační údaje, přičemž samotná registrace do platformy je bezplatná. V České republice jsou aktivity remarketingu VTI úzce propojeny s lokálním zastoupením Volkswagen Financial Services. Nejsou ale určeny jen pro partnery dovozní organizace Porsche Česká republika a Škoda Auto. Do projektu se mohou zapojit i nezávislí prodejci, kteří prokáží, že plní základní kvalitativní standardy prodeje

ojetých vozů. Účast v projektu není podmíněna využitím služeb VWFS, nicméně ty se nabízejí všem koncernovým partnerům, tedy i koncovým zákazníkům nezávislých prodejců.

Vícekolové aukce

Každý prodejce zaregistrovaný do aukční platformy má přístup k nabídce. To přispívá k rozšiřování jejich portfolia. V průběhu aukce je prvních osm kol určeno pro místní prodejce. První kolo (First Call) s pevnou cenou je vyhrazeno dealery, kde si zákazník auto pořídil. Následuje aukční nabídka pro VIP partnery, poté pro partnery ze skupiny VW a následně už se zapojují všichni registrované skupiny kupujících. Od osmého kola je aukce otevřena pro zahraniční prodejce s možností exportu. Zde se tedy mohou i čeští prodejci zapojovat do zahraničních aukcí.

Ve spolupráci s logistikou koncernu Volkswagen VTI zajišťuje spolehlivé dodání vozidel z parkovacích míst strategicky rozmístěných po celé Evropě. Náklady na dovoz vozidla jsou díky tomu relativně nízké – řádově v nízkých procentech z ceny vozidla.

Objem přeshraničního obchodu v rámci projektu se pohybuje kolem 20 %. Pro prodejce jsou zahraniční auta, v našem případě především nabízená v Německu, zajímavá odlišnou, většinou bohatší výbavou a vyšším podílem aut s automatickou převodovkou a plug-in hybridním pohonem. Širší nabídka je zde i u elektromobilů.

V rámci České republiky logicky v aukční nabídce převládají vozy Škoda. Mezi koncernovými značkami se objevují i užitková vozidla, i když těch je zatím menší počet vzhledem k menšímu rozšíření operativního leasingu v tomto tržním segmentu. Při dovozu do České republiky představují kolem 58 % vozy značky Volkswagen, ale poměrně velké zastoupení má i zde značka Škoda.

Foto:
VWFS

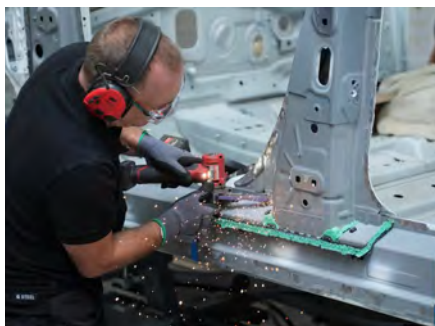
Mezinárodní karosářské školení Mercedes-Benz

Od roku 2015 se v Servindu aktivně věnují oblasti karosářských oprav. Vedle dodávek produktů a technického zázemí také dlouhodobě rozvíjejí i odborné vzdělávání.

V Nučicích u Prahy Servind vybudoval moderní karosářské tréninkové centrum, které je místem řady prestižních školení.

Jedním z nejvýznamnějších bylo mezinárodní karosářské školení pro společnost Mercedes-Benz. Toto školení, pořádané automobilkou ze Stuttgartu, mělo za cíl předat mezinárodnímu týmu techniků Mercedes-Benz informace o novém typu karoserie nového modelu CLA. Pro Servind bylo velkou ctí, že se na pořádání tohoto školení mohl podílet.

Mezinárodní školení Mercedes-Benz se neslo v duchu sdílení zkušeností, rozšiřování praktických dovedností a posilování standardů v síti autorizovaných servisů. Hlavním cílem bylo zvýšení kvalifikace účastníků a přenos nejnovějších znalostí v oblasti oprav karoserií, a to prostřednictvím praktické práce přímo na karosériích aktuálních modelů. Význam celé akce podtrhla široká mezinárodní účast.



Do Nučic se sjeli odborníci ze 14 evropských zemí, mj. z Německa, Itálie, Španělska, Velké Británie, Francie, Polska, Belgie či Skandinávie. Účastníci byli rozděleni do menších pracovních skupin, aby mohli během několika dnů absolvovat všechny tematické bloky. Díky tomu měl každý možnost si prakticky vyzkoušet konkrétní opravy, diskutovat o nich s kolegy a sdílet osvědčené postupy.

První den byl věnován úvodu do oprav karoserie nového modelu Mercedes-Benz CLA C174. Po prezentaci následovaly praktické ukázky výměny strukturálních částí v oblasti předních nosníků a tlumičové jednotky a zadního blatníku společně s podlahovou částí v prostoru zavazadlového prostoru.

Druhý den se nesl v duchu práce se systémem podpory Xentry a dokumentací oprav WIS. Proběhla také prezentace specializovaných nástrojů Wieländer & Schill, které se v oblasti karosářských oprav řadí

ke špičce. Následovala praktická část zaměřená na opravy levé strany karoserie CLA, konkrétně zadního nosníku a středového B sloupku. Třetí den byl zaměřen na specifika oprav vozidel s elektrickým nebo hybridním pohonem. Účastníci si vyzkoušeli svařování tenkých hliníkových panelů a postupy při výměně zadního blatníku na modelech třídy S 223 a EQS. Velký důraz byl kladen na bezpečnostní opatření při práci na vozidlech s vysokonapěťovými akumulátory.

Karosářské tréninkové centrum Car-O-Liner by Servind v Nučicích disponuje nejmodernějším vybavením a technologiemi pro opravu automobilů po nehodách. Pro účely školení byly připraveny čtyři různé karoserie Mercedes-Benz včetně karoserie nového modelu CLA. Díky takto výjimečnému prostředí mohli účastníci trénovat přímo na karosériích vozů a osvojit si praktické dovednosti, které využijí ve své každodenní praxi.

Úspěšná realizace mezinárodního školení pro Mercedes-Benz je dalším potvrzením toho, že Servind je nejen spolehlivým dodavatelem špičkových technologií, ale také partnerem v oblasti odborného vzdělávání.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů Servind
Ilustrační foto: **Servind**

Barva, která rozsvítí budoucnost automobilového designu

Společnost Axalta Coating Systems každoročně představuje Global Automotive Color of the Year – odstín, který předznamenává směr, jímž se bude automobilový design v následujících letech ubírat.

Pro rok 2026 se tímto odstínem stala barva Solar Boost.

Barva v automobilovém průmyslu už dávno neplní pouze estetickou funkci. Stává se nositelem emocí, technické vyspělosti i odrazem společenských a designových trendů. Společnost Axalta Coating Systems, jeden z globálních lídrů v oblasti nátěrových systémů, každoročně představuje Global Automotive Color of the Year – odstín, který předznamenává směr, jímž se bude automobilový design v následujících letech ubírat. Pro rok 2026 se tímto odstínem stala barva Solar Boost.

Solar Boost je výrazná zářivá oranžová s jemným šampaňským efektem, která v sobě kombinuje energii, optimismus a sofistikovanost. Je navržena tak, aby podněcovala kreativitu, přitahovala pozornost a zároveň působila

moderně a technologicky vyspěle. Tento odstín vznikl v rámci práce globálního Color R&D týmu Axalta, který propojuje vědecký výzkum, designérské know-how a dlouhodobé sledování globálních barevných trendů.

Axalta má v oblasti práce s barvou mimořádně silnou pozici. Již více než 150 let spojuje technologické inovace s hlubokým porozuměním barevné psychologii a preferencím zákazníků. Její odborníci dlouhodobě analyzují vývoj vkusu na jednotlivých trzích a výsledky své práce shrnují mimo jiné v pravidelném Global Automotive Color Popularity Report, který patří mezi nejrespektovanější zdroje informací o trendech v automobilové barevnosti. Tyto poznatky se následně promítají do vývoje nových odstínů a lakovacích systémů pro výrobce i opravárenský segment.

Na českém trhu se s těmito inovacemi mohou profesionálové setkat prostřednictvím společnosti Interaction, která je výhradním dodavatelem lakovacích systémů značky Spies Hecker od společnosti Axalta. Interaction dlouhodobě přináší nejen špičkové produkty, ale také know-how, technickou podporu a přístup k nejnovějším trendům v oblasti automobilového lakování.

Barva Solar Boost tak není pouze vizuálně atraktivním odstínem, ale i ukázkou toho, kam se současné povrchové úpravy posouvají – směrem k vyšší individualitě, kvalitě a emocionálnímu zážitku. Pro lakovny, designéry i výrobce představuje příležitost, jak se odlišit a nabídnout zákazníkům něco výjimečného.

Solar Boost potvrzuje, že budoucnost automobilového designu je odvážná, inovativní a plná energie. A díky spolupráci Axalta, Spies Hecker a společnosti Interaction je tato budoucnost dostupná i na českém trhu.



Foto:
Interaction / Axalta

Zvedáky FERDUS z řady Economy

Největší český výrobce pneuservisních opravných materiálů s tradicí od roku 1990 je kromě jiného také dlouhé roky zavedeným producentem strojů. Pokud v počátcích cílil do nižšího segmentu a později naopak do prémiového, nyní se snaží nejvíce věnovat zlaté střední cestě.

Střední řada zvedáků FERDUS – je z čeho vybírat.

KAPPA500/WT52E

Jako první kousek byl do řady Economy uveden čtyřsloup KAPPA500/WT52E určený primárně pro geometrii kol. Ačkoliv písmeno E na konci kódového označení jasně hlásá příslušnost ke své třídě, na parametrech a technických řešeních to není poznat.

Nosnost 5000 kg, délka 5200 mm, zdvih až 2250 mm. Vzduchově-hydraulický mechanismus má rozvod ocelového lana do všech čtyř sloupů, z nichž ani jednomu nechybí pneumatická západka. Přízdvih s madlem

se pohybuje po kolejnicích, ovládání je pedálové. Rovněž ten nepostrádá západkové zabezpečení.

Zaujmou masivní kluzné plochy pod kola s natáčením v úhlu až tří stupňů. Potěší rovněž nastavitelné vybrání plošin s řadou různě širokých výplní a vysokou variabilitou, díky němuž na zvedák pasují všechny aktuálně dostupné točnice.

GAMMA450/WT46E

Na KAPPU v rychlém sledu navázala nůžková GAMMA. I tento zvedák je navržen pro nastavení sbíhavosti a odklonu kol. Vychází z vyššího modelu GAMMA550/WT46, respektive GAMMA550/WT52. Jak napo-

vídá názvosloví, hlavní rozdíl bude v nosnosti, která je 4500 kg, a tedy o rovnou tunu nižší než u prémiového sourozence.

Jinak se spolu oba hevery mohou měřit více než důstojně. Zdvih 2470 mm, vzdálenost mezi plošinami 900 mm a jejich šířka 680 mm jsou parametry téměř identické. Snad jen minimální nájezdová výška 230 mm mírně zaostává. GAMMA550 umí ještě o 65 mm méně. Cenový rozdíl více než 70 000 Kč bez DPH ale není nezanedbatelný. Model 450 své místo na slunci určitě má.



GAMMA450/WT46E – odkaz na video

PI350E

Také následující nůžky – nyní už klasické mají svůj předobraz. Stejně jako v případě rodiny GAMMA ale pla-

tí, že ani mezi hevery PI350E a PI360 nejsou rozdíly zdaleka takové, jak by napovídal odstup v ceně.

Prodloužené platformy s vysokou pevností mohou být volně vysouvány v rozpětí od 1535 do 2000 mm, mají šířku 540 mm a vzdálenost mezi sebou 850 mm. Ve srovnání s premií je zde navíc minimální diference v nosnosti, pouze 100 kg. Nosnost 3,5 tuny v ekonomickém provedení opravdu překvapí.

Další přednosti telegraficky a namátkou: dvoustranný mechanický zámek, zvuková signalizace při sestupu, výškový omezovač vybavený gumovou ochranou proti pádům. Zvedák je konstrukčně mimořádně robustní, příkladné sváry a poctivá povrchová úprava jsou samozřejmostí.



PI350E



ALPHA40

ALPHA40

Nejnovější přírůstek jako jediný neříká, kam patří. Při pohledu do vyšších pater, kde najdeme model ALPHA45, jsme ale rychle doma. Dvousloupový hever určený pro osobní a LU vozidla disponuje dostatečnou nosností 4 tuny, nabízí 2800 mm vnitřního prostoru mezi sloupy, solidní zdvih 1900 mm a překvapivě nízký přejezdový práh s výškou pouhých 105 mm.

Nechybí masivní elektromagnetické západky, možnost mechanického odjištění a spuštění, zesílená asymetrická ramena. Kde najdeme faktory úspory? Sloupy jsou jednoplášťové s typicky rohovým uspořádáním snadno měnitelných silonových bloků, pohonný agregát se spokojil se 2,2 kW.

To vše ale stále s přehledem poslouží k více než dobře odvedené práci.

Závěrem

Ekonomická třída už dávno není eufemismem pro nekvalitní produkty. S příchodem dalších generací se často střední kategorie hravě dostává na úroveň vyšších ale starších předchůdců. Zlatá střední cesta zákazníkům nabízí maximálně výhodný poměr rozumné ceny k užité hodnotě. Zde je návratnost investice opravdu na prvním místě.

Foto:
Ferdus

KAPPA500/WT52E



Zvedák ALPHA40

- ☒ sloupy vyztužené proti dynamickému pružení
- ☒ dvoudílná ramena s výškovými adaptéry zvedacích bodů
- ☒ pokročilé elektromagnetické jištění
- ☒ extrémně odolné silonové kluzné bloky
- ☒ perfektní povrchová úprava, lakování a zpracování



Zvedák ALPHA40



Legální náhradní LED zdroje OSRAM NIGHT BREAKER LED

Společnost OSRAM nabízí několik legálních LED náhrad za halogenové žárovky. Kromě plošně homologovaných H11 a C5W, které nemají žádná omezení, jsou to H1, H4, H7, H8, H10, H16, HB4 a W5W. Jejich instalace je možná do osobních i nákladních vozidel, případně motocyklů podle seznamů a podmínek uvedených na stránkách výrobce po načtení přiloženého QR kódu.



Legální LED náhrady za halogenové žárovky společnost OSRAM jsou v České republice dostupné pro tlumená, dálková, mlhová a poziční světla v několika typech.

LED žárovky potřebují až o 60 % méně energie než tradiční halogenky, čímž přispívají k úspoře paliva a snížení emisí. Dosah světelného kužele až do 240 metrů výrazně zlepšuje výhled řidiče a zvyšuje bezpečnost. Životnost LED žárovek je až šestnácti let a OSRAM na ně nabízí

speciální záruku až 5 + 1 rok. Všechny produkty jsou opatřeny ochranou proti padělání díky programu OSRAM Trust.

První H1-LED, H4-LED, H7-LED, H8-LED, H10-LED, H16-LED, HB4-LED, W5W-LED „žárovky“ společnosti OSRAM, schválené pro použití v silničním provozu na veřejných komunikacích, jsou průkopníky v inovacích. Světelné zdroje NIGHT BREAKER LED (12 V) a TRUCKSTAR LED (24 V) jsou schválené jako zákonná náhrada potkávacích/dálkových/

obrysových/mlhových autožárovek k instalaci do vybraných světlometů za halogenové žárovky v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích a schválené Ministerstvem dopravy ČR.

LED náhradní zdroje NIGHT BREAKER LED SPEED 450 svou velikostí přesně odpovídají klasické halogenové žárovce. Díky konstrukci 1:1 je instalace nové žárovky NIGHT BREAKER LED SPEED 450 snadná – obejde se bez krytek, adaptérů či jiných složitých úprav. Stačí jen vyměnit starou žárovku za novou. LED zdroje NIGHT BREAKER LED SPEED 450 jsou v současné době k dispozici v provedení H7-LED a nyní také H4-LED.

Nově zdokonalené a optimalizované LED náhradní zdroje NIGHT BREAKER LED SMART se díky svému kompaktnímu tvaru přibližují velikosti halogenových žárovek, což zajišťuje ještě větší kompatibilitu s vozidly. LED zdroje NIGHT BREAKER LED SMART jsou v současné době k dis-



pozici v provedení H4-LED, H7-LED, H8-LED, H10-LED, H11-LED, H16-LED a HB4-LED.

Náhradní LED světelné zdroje H11-LED/C5W-LED jsou homologované podle normy ECE R37 pro všechna vozidla s napětím 12 V. Proto u nich není potřeba žádný seznam kompatibility, žádné ověřování homologačního čísla světlometu ani lepení štítků. Jsou vhodné jako náhrada za všechny originální světelné zdroje H11 u všech typů vozidel s napětím 12 V. V případě problémů při silniční

kontrole nebo na STK je k dispozici ECE schválení pro H11 a pro C5W.

Náhradní světelné zdroje NIGHT BREAKER W5W-LED nemají žádný seznam kompatibility a jsou vhodné jako náhrada za všechny originální světelné zdroje W5W (zejména v předních obrysových světlech, parkovacích světlech, osvětlení registrační značky, osvětlení interiéru vozidla) u všech typů vozidel s napětím 12 V. Použití LED žárovek W5W-LED není schválené ve světlech s oranžovým, červeným nebo jiným barevným

krycím materiálem (plast/sklo) tělesa světlometu.

Objednávat lze i LED světelné zdroje s teplou bílou barvou světla 3000 K pod označením NIGHT BREAKER LED VINTAGE.

Kombinace LED žárovek OSRAM NIGHT BREAKER LED / TRUCKSTAR LED je schválena pouze ve spojení s oficiálním příslušenstvím OSRAM LEDriving ADAPTER a LEDriving SMART CANBUS (pokud je vyžadováno). V případě použití jiných kombinací jde o nelegální použití, může hrozit trvalé poškození elektroinstalace vašeho vozu a krácení pojistného plnění!

LED žárovky NIGHT BREAKER LED a TRUCKSTAR LED jsou v České republice schváleny pro použití ve světlometech vozů, jejichž seznamy naleznete po načtení níže přiloženého QR kódu (pozn.: náhradní LED světelné zdroje H9-LED/H19-LED/HB3-LED/HIR2-LED zatím nejsou v České republice schváleny).



Foto:
OSRAM



Tlumiče Bilstein pro Mercedes-Benz EQS a EQE na trhu náhradních dílů

Kvalita originální výbavy (OE) pro luxusní, plně elektricky poháněné modely Mercedes-Benz a Mercedes-AMG.

Podíl vozidel s elektrickým pohonem stále roste, a to se projevuje i na trhu s náhradními díly. V podobě nových tlumičů Bilstein B4 LFM (modul vzduchového odpružení) a B4 DT (DampTronic) pro modely Mercedes-AMG EQS, Mercedes EQS (třída S) a Mercedes-AMG EQE rozšířila společnost Bilstein svou nabídku o na míru řešené odpružení jedněch z technologicky nejvyspělejších elektromobilů na trhu. Díky nim mohou nyní servisy a prodejci náhradních dílů dodávat pro plně elektrické modely vyšší třídy náhradní díly v originální kvalitě pro prvovýrobu.

Bilstein B4 DampTronic – komfort a technologie na úrovni originálního vybavení

Jako přímou náhradu za tovární poloaktivní tlumiče nabízí Bilstein B4 DT perfektní plug-and-play řešení pro všechny řidiče, kteří umějí ocenit kvalitu originální výbavy. Tlumiče B4 DT jsou založeny na inovativní technologii Bilstein Sky, která se používá i při sériové výrobě modelů EQS. Systém

adaptivně reaguje na nerovnosti povrchu vozovky, změny v ovladatelnosti a zatížení a zajišťuje vyváženou kombinaci jízdního komfortu, dynamiky jízdy a bezpečnosti.

Modul vzduchového odpružení Bilstein B4 – prémiová alternativa k mechanickým systémům odpružení

Modul Bilstein B4 LFM (modul vzduchového odpružení) se vyrábí také pro Mercedes-AMG EQS. Tento vysoce kvalitní modul nahrazuje standardně přesné tovární vzduchové odpružení Bilstein. Kombinuje mechanické tlumení s vzduchovým odpružením a zajišťuje vyvážené jízdní vlastnosti. Moduly v kvalitě originální výbavy se vyznačují dlouhou životností a maximální spolehlivostí.

Elektromobily vyžadují nová řešení odpružení

Elektrická vozidla, jako jsou Mercedes EQS a EQE, představují pro vývoj systémů odpružení nový náročný úkol kvůli své vysoké hmotnosti, specifickému rozložení hmotnosti a živelnému uvolňování výkonu. Stále víc tak nabývá na významu zajištění



bezpečnosti, účinnosti a komfortu. Bilstein tyto požadavky splňuje pomocí produktů šitých na míru – jako dlouholetý partner předních výrobců v oblasti originálních dílů svou odbornost přirozeně vkládá do všech produktů Bilstein pro trh s náhradními díly. Díky neustálému vývoji a technologickým inovacím hraje Bilstein vedoucí roli v oblasti systémů odpružení pro elektromobily.

Foto: Bilstein

Jarní Road Show garážového vybavení 2026



Na co se můžete těšit:

- Dvousloupový zvedák 4,2 t s variabilními rameny
- Myčka XTON Master Cleaner 1000 – výkonný průmyslový čistič motorových dílů
- Mobilní zvedací stůl 1 t
- Kompletní pneuservisní vybavení Hofmann, Ravaglioli a Starline
- Nové generace plniček klimatizací Texa a Ecotechnics
- Špičkové 3D geometrie John Bean a Ravaglioli
- Nářadí pro práci na elektro a hybridních vozidlech
- Speciální přípravky pro opravy motorů, brzd a podvozků
- Plničky ATF pro servis automatických převodovek
- Zařízení pro kalibrace kamer a radarů (ADAS)
- Diagnostiky schopné pracovat se zabezpečenými systémy vozidel (SGW, SFD...)

Vše si budete moci vyzkoušet a otestovat.

Vždy od 14 do 19 hodin.

Čeká na vás výborné občerstvení a skvělé cenové nabídky!

Datum	Den	Město	Adresa
24. 3.	úterý	Praha 5	Jeremiášova 1283/18, u pobočky LKQ
26. 3.	čtvrtek	Česká Lípa	Svárovská 3439, u pobočky LKQ
31. 3.	úterý	Plzeň	Hřbitovní 35, u pobočky LKQ
1. 4.	středa	České Budějovice	Husova 523/30, Výstaviště, brána 2, parkoviště P1
8. 4.	středa	Ostrava – Přívoz	K Lávce 1183/5, u pobočky LKQ
9. 4.	čtvrtek	Brno	Skandinávská 12/2, parkoviště Tesco
14. 4.	úterý	Hradec Králové	Úprkova 473, parkoviště všesportovní stadión
15. 4.	středa	Hradec Králové	Úprkova 473, parkoviště všesportovní stadión

Autobaterie ERA – spolehlivý výkon pro každý vůz

Autobaterie ERA stojí na kombinaci dlouholetých zkušeností, výrobních postupů a technologií používaných dodavateli originální výbavy automobilů, tedy takových, jejichž díly se montují přímo do nových vozidel. Tím si značka drží standard, který v aftermarketu nebývá samozřejmostí.

Autobaterie ERA do České republiky dodává společnost EMOTIVE, jejíž výhradním distributorem je firma LKQ, takže jsou snadno dostupné jak pro běžné osobní vozy, tak pro moderní modely se systémem Start-Stop.

Portfolio značky ERA je široké a reaguje na potřeby trhu – od starších aut až po vozy vybavené pokročilou elektronikou. ERA má v náhradních dílech více než čtyřicetiletou historii a během této doby si vypracovala silnou pozici zejména v oblasti elektrických a elektronických komponentů.

Její produkty směřují do více než osmdesáti zemí a díky dlouhodobým vztahům s dodavateli i distributory se tak opírá o stabilitu a dobře organizované společnosti. Kvalita, výběr prověřených partnerů a přesnost v logistice jsou prvky, které značku charakterizují stejně jako pečlivě



budovaný sortiment. Ten zahrnuje na 28 000 položek rozdělených do přibližně padesáti produktových skupin – od senzorů a zapalovacích cívek přes spínače a motory stěračů až po palivová čerpadla, alternátory, startéry či různé ovládací a elektrické prvky včetně jejich náhradních komponentů. Rozsah nabídky doplňují díly pro přístrojové desky, klimatický systém, stahovačky oken nebo řadu dalších položek, které servis běžně potřebují.

Všechny produkty nesoucí značku ERA procházejí interní kontrolou kvality. Díky tomu je každý díl jasně označen buď jako originální, nebo jako kvalitní alternativa se stejnými parametry, aby si zákazník mohl jednoduše vybrat to, co nejlépe odpovídá požadavkům vozidla. Značka se dlouhodobě soustředí na rozšiřování portfolia i na to, aby reagovala na vývoj automobilového trhu, kde požadavky na elektrické soustavy rostou rychleji než kdy dříve.

Významnou část sortimentu tvoří autobaterie, jejichž nabídka obsahuje více než osmdesát typů pokrývajících zhruba devadesát osm procent vozidel. ERA v tomto směru těží ze svých zkušeností s elektrodíly a přenáší

je do světa akumulátorů, které jsou klíčovou součástí každého vozu.

Pro vozy bez Start-Stop systému nabízí ERA klasickou řadu SLI baterií, která staví na jistém startu i v chladných podmínkách a na bezúdržbovosti. Je dostupná v provedení pro evropské i asijské vozy, takže servis najdou vhodnou volbu napříč segmenty. Používá se zde konstrukce mřížek legovaných vápníkem. Tato slitina výrazně snižuje samovybíjení, zvyšuje životnost a zajišťuje, že není nutná žádná údržba elektrolytu. Právě to je princip technologie označované jako Ca/Ca, která je dnes standardem u kvalitně zpracovaných baterií. Podobně pečlivě se ERA věnuje i bateriím ve specifických rozměrech určených pro japonské vozy, kde se liší i provedení pólů označované jako JIS.

Pro moderní vozidla s pokročilým Start-Stopem, rekuperací energie nebo vysokými nároky na napájení je určena konstrukce AGM, která používá tkaninu ze skleněných vláken zadržující elektrolyt. Díky tomu reaguje rychleji, lépe zvládá opakované starty a je vhodná i pro instalaci v zavazadlovém prostoru, protože je pevně utěsněná a odolná proti

otřesům. AGM akumulátory se běžně používají i u elektromobilů v jejich 12V systémech.

EFB baterie představují variantu pro běžné vozy se systémem Start-Stop, které nepotřebují tak vysoký výkon jako AGM, ale vyžadují dlouhou životnost při častém cyklování. Díky zesíleným mřížkám a elektrodám zvládají každodenní provoz, kde se motor opakovaně vypíná a zapíná.

Řada ERA Truck je určena pro nákladní automobily, pracovní stroje a techniku vystavenou vysokému zatížení a vibracím. Robustní konstrukce a kapacity od 110 až do 225 Ah pokrývají většinu běžných aplikací a umožňují provoz v podmínkách, kde je vyžadována nejen odolnost, ale i stabilní dodávka výkonu.

Praktickou výhodou pro servis je, že autobaterie ERA se dodávají již naplněné a plně nabitě, takže jsou okamžitě připravené k montáži. Značka k nim navíc poskytuje tříletou záruku, která posiluje důvěru v jejich výkon a dlouhodobou spolehlivost.

Foto:
ERA

Valeo OE rodokmen v oblasti převodovek: o třídu výš

Společnost Valeo se zabývá především výrobou OE spojek a dvuhmotových setrvačníků (DMF). Cílem společnosti Valeo, která nabízí tři špičkové produktové řady pro aftermarket, je poskytovat vysoce kvalitní produkty pro převodovky, které vyhovují celé řadě potřeb a požadavků.

Pro zákazníky je skvělou zprávou, že společnost Valeo nabízí také na aftermarketu přesně stejnou řadu produktů, které se montují jako originální vybavení do vozidel velkých mezinárodních značek, jako jsou Mercedes a Renault.

Tento sortiment se skládá z různých produktů, jako jsou spojkové sady a DMF pro převodovky s dvojitou suchou a dvojitou mokrou spojkou, aktuátory pro dvojitě suché spojky a spojkové rotory pro hybridní aplikace.

Dvuhmotový setrvačník (DMF) společnosti Valeo

Dvuhmotový setrvačník Valeo Pendulum 2. generace (vítěz ocenění PACE v roce 2022) je v celém odvětví uznáván pro své inovativní snižování hluku a vibrací.



Tato technologie je nezbytná pro optimální výkon vozidel s hybridním pohonem, která vyžadují silný systém tlumení a eliminaci vibrací, aby byla zajištěna spolehlivost vozidla a jízdní komfort. Společnost Valeo ukazuje, že její technologii Pendulum Damper lze použít společně s řešeními, která snižují emise a znečištění z hybridních vozidel a vozidel s robotizovanými dvouspojkovými převodovkami (DCT).

Dvojitě suché spojky (DDC) společnosti Valeo

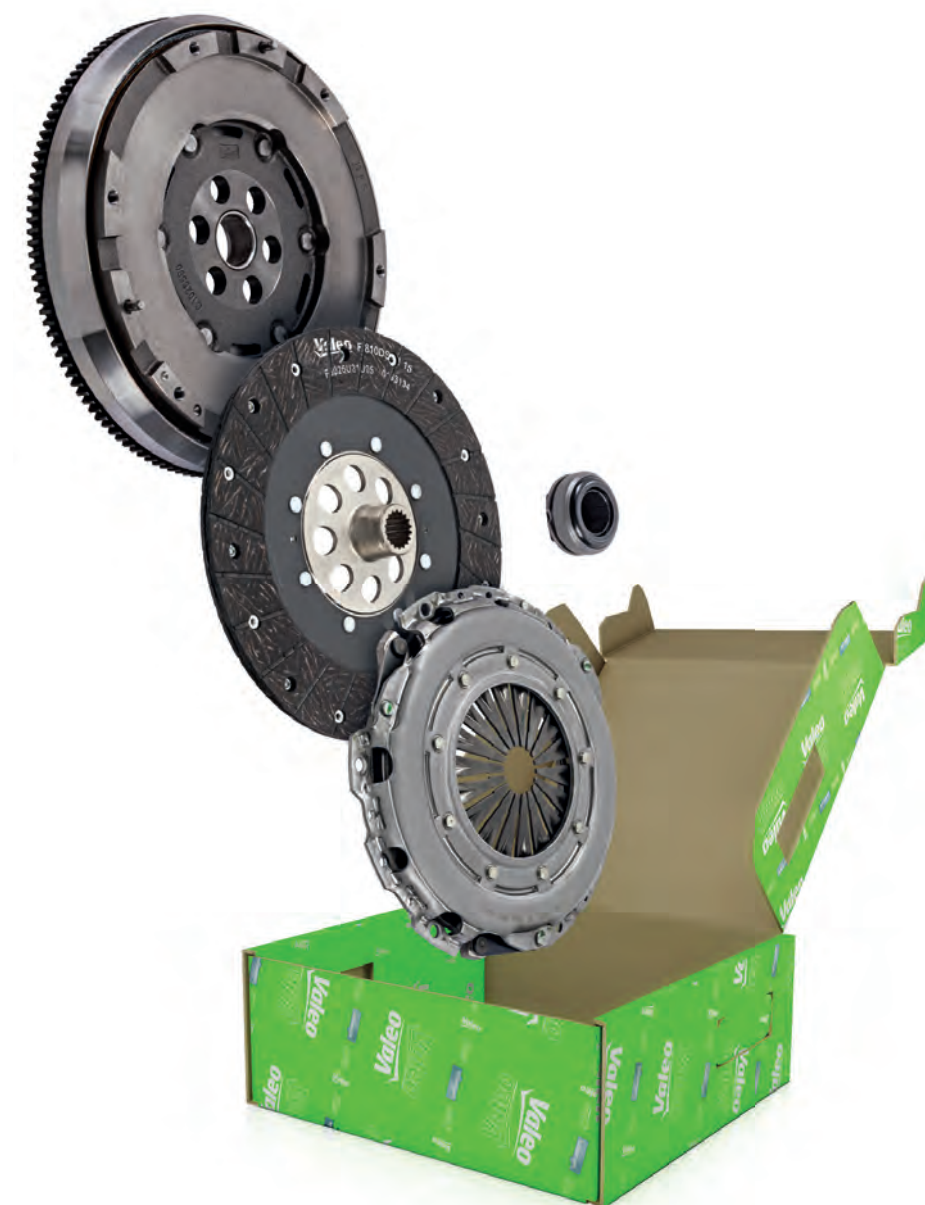
Další prvotřídní produkty Valeo jsou v řadě dvojitých suchých spojek, která je 100% technologií OE. Spojky DDC společnosti Valeo byly navrženy tak, aby nabízely plynulý přenos výkonu motoru s minimální ztrátou točivého momentu při řazení, umožňovaly plynulou akceleraci a podporovaly dobrý pocit z jízdy.

Řazení převodových stupňů funguje bez elektrického napájení a je řízeno elektromechanickým aktuátorem. Všechny tyto inovace dohromady zvyšují komfort, snižují vibrace a zlepšují přenos točivého momentu, což v konečném důsledku vede ke snížení spotřeby paliva a emisí CO₂.

Dvojitě mokré spojky (DWC) společnosti Valeo

Poslední, ale neméně důležitou součástí špičkové nabídky Valeo pro převodovky jsou duální mokré spojky (DWC), které nabízejí další inovativní řešení pro ty, kteří hledají hladký a efektivní zážitek z jízdy.

Dvojitě mokré spojky Valeo nabízejí ve srovnání s tradičními spojkami vynikající výkon díky lepšímu odvodu tepla, který zabraňuje přehřívání



a zajišťuje stálý výkon. Celý proces řazení je rychlý a bez přerušení točivého momentu. Výsledkem je lepší zrychlení a plynulejší řazení, což opět vytváří pohodlnější zážitek z jízdy a vyšší úsporu paliva.

Převodovky DWC jsou také známé svou univerzálností a lze je použít v různých vozidlech, včetně vozů s hybridními pohony.

mohou být jisti vynikajícím zážitkem z jízdy. Těmito třemi špičkovými řadami dává společnost Valeo najevo svůj závazek dodávat vysoce kvalitní díly pro převodovky, které splňují očekávání na nejvyšší úrovni.

Díky tomu, že společnost Valeo klade důraz na hospodárnost, komfort a odolnost, je dokonalým řešením pro všechny požadavky týkající se převodovek na aftermarketu.

Záruka spokojenosti

Ať už zákazníkům společnosti Valeo vyhovuje jakákoliv řada, vždy si

Foto: Valeo



Stalo se...

VYPROŠŤOVACÍ VOZY TOYOTA HILUX PRO HASIČE

Toyota dodala Generálnímu ředitelství Hasičského záchranného sboru Ministerstva vnitra prvních pět speciálních vyprošťovacích vozů z celkového počtu 40 aut. Přestavby na podvozku modelu Toyota Hilux realizovala společnost Auto Eder v Karlových Varech. Speciály budou sloužit u Hasičských záchranných sborů v celé České republice pro vyprošťování všech typů vozů, včetně elektromobilů. Vozidla v oranžové barvě s bílým a žlutým pruhem na boku vycházejí z Toyoty Hilux Extra Cab 2.8 A/T Executive. Jsou vybavené výstražnými majáky, zvedacím ramenem v zadní části a předním navijákem. Auto Eder dodává přestavby osobních a užitkových vozů Toyota pro potřeby integrovaného záchranného systému, ale i dílenské, komunální nebo chladírenské vozy. Nabízí také offroadové přestavby a úpravy vozů Hilux a Land Cruiser.



VOLKSWAGEN TRANSPORTER A CARAVELLE S PLUG-IN HYBRIDNÍM POHONEM

Značka Volkswagen Užitkové vozy uvádí na český trh Transporter eHybrid a Caravelle eHybrid. Jsou poprvé v rámci těchto modelových řad vybaveny plug-in hybridním pohonem s celkovým nejvyšším výkonem 171 kW (232 k). Jeho základem je zážehový čtyřválec 2,5 l ve spojení s elektromotorem. Plug-in hybridní verze mají pohon předních kol přes automatickou převodovku CVT. V elektrickém režimu mají dojezd až 57 km (skříňový Transporter), resp. 56 km (Transporter Kombi) nebo 54 km (Caravelle). Nabídka začíná skříňovou variantou Transporter 2,5 eHybrid za ceny od 1 044 695 Kč bez

DPH. Caravelle 2,5 eHybrid lze objednat za 1 394 063 Kč vč. DPH. Transporter a Caravelle nabízejí širokou nabídku karosářských variant i pohonů od vznětových motorů TDI až po elektromobily včetně pohonu všech kol 4Motion ve spojení s elektrickým pohonem nebo s motory TDI.



KROMĚ CESTUJÍCÍCH TEĎ BOLT PŘEPRAVUJE I ZÁSILKY

Bolt v Praze spouští novou službu Bolt Send, která zákazníkům – soukromým i firemním – umožní jednoduše a rychle posílat malé balíky ještě tentýž den během desítek minut. Služba je dostupná v aplikaci Bolt, kde stačí vybrat ikonku malého balíku, podobně jako při objednávání jízdy nebo elektrické koloběžky. Služba Bolt Send nabízí přehledné ceny bez nutnosti složitého třídění poštovního podle hmotnosti, velikosti nebo tvaru balíku. Odpadá tak volání do expedičního centra a objednávkové formuláře. Cena je podobná jako u jízdy ve standardní kategorii Bolt. Odesílatelé i příjemci mohou sledovat stav zásilky v reálném čase v aplikaci Bolt. Princip je jednoduchý – po zadání objednávky stačí předat balík řidiči, který jej doručí na konkrétní adresu. Díky široké síti partnerských řidičů je služba rychlejší než klasické objednání kurýra. Služba Bolt Send je určena pro doručování menších balíků s maximální hmotností do 15 kg a maximální rozměry 65 × 55 × 40 cm. Není možné zasílat potraviny, alkohol, zbraně, léky ani jiné zakázané položky.



TATRA TRUCKS NAVÝŠILA VÝROBU A VZROSTLY JÍ TRŽBY

Tatra Trucks v roce 2025 prodala 1337 vozidel a vyrobila jich 1349. Díky širokému produktovému mixu, v němž převažovala výrobně náročná vozidla s vysokou přidanou hodnotou, v roce 2025 navýšila výrobu o 19 % a zároveň vzrostly i tržby o 5 %. Produkce vlastních osmiválcových a dvanáctiválcových motorů se navýšila o 150 %. Vzhledem k zakázkám pro Armádu České republiky a partnerské státy NATO tvoří nejvýznamnější část produkce Tatra i vozidla a podvozky pro obranné projekty, a to především díky spolupráci s partnerskými společnostmi ze skupiny CSG. Dvě stovky vozidel automobilka vyrobila pro hasičské a záchranářské složky. Další vozidla odebrali zákazníci v civilních odvětvích, jako je stavební průmysl, komunální služby, těžství, zemědělství apod. Na zahraničí zákazníky připadlo 61 % celkové produkce, přičemž k nejvýznamnějším trhům patřily Nizozemsko, Ukrajina, Spojené arabské emiráty, Německo, Rakousko a Austrálie. Mezi nejexotičtější destinace se řadí Jižní Korea a Brazílie.



DODÁVKY IVECO EDAILY S CHLADÍRENSKÝMI NÁSTAVBAMI

Skupina Petit Forestier, poskytovatel řešení v oblasti pronájmu chladírenské techniky, zařadila do svého vozového parku 275 vozidel Iveco eDaily – plně elektricky poháněné verze lehkého užitkového vozu. Vychází to z dohody mezi skupinou Petit Forestier a automobilkou Iveco, která zahrnuje objednávku 2000 podvozků s kabinou, které budou vybaveny chladírenskými nástavbami Urban od společnosti Lecapitaine s funkcí ePTO zvyšující energetickou účinnost a zjednodušující provoz snížením požadavků na dobíjení. Systém ePTO umožňuje provoz v kombinaci s elektrickou sítí, kdy dochází k dobíjení vozidla i napájení chladírenského zařízení současně. Tato unikátní funkce zjednodušuje provoz tím, že snižuje počet kroků potřebných k dobíjení a optimalizuje jak ekonomický, tak energetický výkon. Pro komerční

využití se dodává speciální nabíjecí kabel, který umožňuje připojení k jakémukoli typu průmyslové zásuvky, snižuje náklady na infrastrukturu a zajišťuje rychlé nabíjení až do výkonu 22 kW.



ČERPACÍ STANICE S PRODEJEM HVO PŘIBÝVAJÍ

Vtuzemsku je aktuálně již 30 veřejných čerpacích stanic, kde lze natankovat 100% HVO, neboli naftu vyrobenou z obnovitelných zdrojů. Jde samozřejmě o minoritní část trhu, standardních čerpaček s nabídkou benzinu či nafty je stokrát víc. Ještě na jaře však byl počet stanic s prodejem obnovitelné nafty poloviční. Při využití tankovacích karet s plošnou cenou mohou firmy i živnostníci tankovat HVO100 za 34 Kč/l. Hydrogenovaný rostlinný olej (HVO – Hydrotreated Vegetable Oil) představuje moderní alternativní palivo, které se vyrábí procesem hydrogenace z různých zdrojů, zejména z rostlinných olejů, upotřebených fritovacích olejů či živočišných tuků. Díky své chemické struktuře obsahuje stejné uhlovodíky jako standardní motorová nafta, a proto je s ní plně mísitelný. Kompatibilitu vozidla s HVO potvrzuje označení XTL (x-to-liquid) na víčku nádrže, přičemž všechna vozidla splňující emisní normu EURO 6 by měla být s tímto palivem bez problémů slučitelná.



LOGISTIKA S PŘIDANOU HODNOTOU

Skupina DSV rozšiřuje logistiku o služby, například přečerpávání olejů přímo u zákazníka. Schenker, který je součástí skupiny DSV, pro svého dlouholetého zákazníka AutoMax zajišťuje kromě dopravy olejů v IBC kontejnerech také jejich odborné přečerpávání přímo do zásobníků v servisech, kotelnách a teplárnách. Služba šetří čas i náklady, minimalizuje odpad a zjednodušuje zákaznický provoz. Logistický specialista na to využívá specializovanou mobilní čerpadla a vyškolené řidiče. Operace trvá zpravidla 1–3 hodiny. Dřív museli zákazníci objednávat oleje v sudech či IBC kontejnerech a následně řešit vlastní přečerpání nebo odběr přímo ze sudů/IBC. Outsourcing přečerpávání, respektive jeho delegování na logistického partnera, přináší úspory času i nákladů a zjednodušení procesů v provozech. Klíčovou součástí řešení je udržitelný systém výměnných IBC obalů, v němž Schenker zajišťuje nejen dopravu a přečerpání, ale i zpětný svoz prázdných kontejnerů. Služba pokrývá nejčastěji motorové, převodové a hydraulické oleje s průměrnou frekvencí 80–90 přečerpání měsíčně. Mezi nejexotičtější destinace se řadí Jižní Korea a Brazílie.



VOLVO TRUCKS PRODALO 10 000 VOZIDEL S LNG POHONEM

Společnost Volvo Trucks celosvětově dodala 10 000 nákladních vozidel poháněných plynem od doby, kdy tuto technologii představila v roce 2018. Největším trhem je pro Volvo Velká Británie následovaná Německem, Švédskem, Nizozemskem, Norskem a Francií. Mezi nové rozvíjející se trhy s plynovými vozidly patří Indie a Latinská Amerika, kde objemy stabilně rostou. Plynové motory Volvo se nabízejí v těžkých modelových řadách Volvo FM, FH a FH Aero a mohou bez problémů fungovat jak na konvenční LNG (zkapalněný zemní plyn), tak na bio-LNG, tedy nefosilní plyn vyráběný z organického odpadu, který nahrazuje LNG. Plynová nákladní vozidla Volvo mohou na jednu nádrž ujet až 1500 km. Představují

praktickou alternativu k dalším nízkoemisním řešením v době, kdy provozovatelé dopravy a zadavatelé přeprav hledají udržitelnější možnosti. Technologie plynových motorů Volvo vychází z velmi úspěšného pohonného ústrojí D13 a poskytuje výkon srovnatelný s dieselovými motory při výrazném snížení emisí CO₂.



MAN TRUCK & BUS V ČESKÉ REPUBLICE SÁZÍ NA ELEKTRIFIKACI

Společnost MAN Truck & Bus Czech Republic uzavřela rok 2025 s vynikajícími výsledky, které potvrzují její rostoucí dynamiku na českém trhu. Český trh nákladních vozidel nad 6,5 t prošel fází stabilizace. V tomto konkurenčním prostředí se MAN s tržním podílem 16,4 % stal druhou nejúspěšnější značkou. Po náročných letech se MAN v České republice vrátil na pozice, které mu historicky náleží. V roce 2025 začala e-mobilita v podání MAN reálně měnit tvář české dopravy. Na české silnice vyrazily první dva exempláře nové generace plně elektrických tahačů MAN eTGX pro dálkovou bezemisní přepravu. V segmentu autobusů MAN potvrdil roli lídra v městské mobilitě dodáním 14 plně městských autobusů MAN Lion's City s akumulátory. Obchodní úspěch je doprovázen strategickým krokem směrem k dekarbonizaci – slavnostním otevřením druhé veřejné dobíjecí stanice pro těžká nákladní vozidla a autobusy v České republice, která vznikla v areálu MAN.



Od července dodávky v přísném režimu

Informace Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia o zásadní změně pro řidiče i provozovatele vozidel pro přepravu zboží vozidly s největší povolenou hmotností mezi 2,5 a 3,5 t.

ČESMAD Bohemia upozorňuje, že od letošního 1. července dojde k zásadní změně pro řidiče i provozovatele vozidel pro přepravu zboží vozidly s největší povolenou hmotností mezi 2,5 a 3,5 tunami. Ve vozidlech této kategorie při mezinárodní přepravě bude muset být instalován digitální tachograf a jejich řidiči budou muset dodržovat stejně přísná pravidla jako řidiči kamionů.

Co to znamená pro provozovatele? Především musí bezodkladně zajistit do svých vozidel instalaci tachografů v řádu desítek tisíc korun a řidiče na nové předpisy včas připravit.

A řidiči? Na ty se bude v plném rozsahu vztahovat nařízení č. 561/2006 ES. Budou tedy muset dodržovat předepsané denní i týdenní doby řízení, bezpečnostní přestávky, denní a týdenní odpočinky a další pravidla režimu práce řidiče.

Kterých vozidel se nové opatření bude týkat? Jedná se o vozidla pro

přepravu zboží s největší povolenou hmotností nad 2,5 t nebo o soupravy, kde součet největší povolené hmotnosti vozidla a přívěsu přesáhne 2,5 t. Dosud se to týkalo vozidel nad 3,5 t, ale pro ta menší je to novinka. Tato povinnost se v této kategorii vztahuje jen na mezinárodní přepravy, ve vnitrostátní dopravě zatím není uplatněna.

Jaké praktické dopady můžeme očekávat? Zavedení režimu práce uplatňovaného u „velkých vozidel“ i pro dodávky by podle legislativců mělo zamezit jejich přetěžování jejich řidičů, a tím výrazně zlepšit bezpečnost silničního provozu. Na druhou stranu lze očekávat prodloužení času přeprav těmito vozidly i další zvýšení tlaku na již přetížená parkoviště, kde budou řidiči provádět odpočinek. Nové povinnosti řidičů a jejich zvýšená kontrola také patrně prohloubí jejich nedostatek. Pro dopravce to samozřejmě přinese zvýšené náklady spojené nejen s instalací tachografů,

ale také se zvýšenou administrací při jejich správě a vyhodnocování záznamů.

Generální tajemník Sdružení ČESMAD BOHEMIA Vojtěch Hromíř provozovatele upozorňuje: „Jde o novou nepřijemnou a náročnou povinnost. Do začátku této revoluční změny zbývají pouhé čtyři měsíce a je zřejmé, že nebude uplatněno žádné přechodné období nebo ochranná lhůta. V žádném případě tedy instalaci tachografu již neodkládejte a zbývající čas intenzivně využijte na seznámení řidičů s novými předpisy a všemi povinnostmi, které z nich pro ně vyplývají. ČESMAD má s touto problematikou bohaté zkušenosti a nabízí vám pomocnou ruku.“

Text: **Martin Felix, Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia**
Ilustrační foto: **Newspress**



Jak sehnat řidiče kamionů?

Řidičů je málo. Jak se s tím vypořádávají přepravní společnosti v České republice, na Slovensku, v Polsku, Maďarsku, Rumunsku, Španělsku a Portugalsku odhaluje letošní zpráva o trhu v oblasti silniční dopravy Market report společnosti Eurowag.

Část dopravců dnes přijme mladšího nebo méně zkušeného řidiče, dají mu lehčí úkoly a postupně ho posouvají na větší vozdila. Je to pomalejší, ale lidé u firmy zůstávají déle. Polská spediční společnost Elmex řeší nedostatek řidičů proaktivně již léta tím, že zavedla mezinárodní program s náborovou agenturou a školicími centry po celém světě, který připravuje budoucí řidiče na práci v Polsku.

Česká přepravní společnost Diplo míní, že kvalitních řidičů je na trhu dost, ale zůstávají tam, kde najdou vhodné pracovní podmínky. „Neděláme divoké náboje. Kdo k nám jde, většinou zůstává. Snažíme se lidem vytvořit lidské a předvídatelné podmínky. Od začátku máme jasně

nastaveno, jak se k zaměstnancům chceme chovat, a díky tomu problém s nedostatkem řidičů prakticky neřešíme,” říká spolumajitel firmy Michal Bubeník, který sám prošel pozicí řidiče.

Jiný český dopravce Multitrans CZ sází na individuální přístup ke každému zaměstnanci a týmovou práci, kdy každý jasně chápe důvody jednotlivých kroků společnosti a firma nefunguje jen formou příkazů. Multitrans CZ si uvědomuje, že výrazně nadprůměrná mzda už tolik neplatí, a proto se snaží vylepšovat pracovní podmínky i vozový park.

Španělský dopravce Barquín y Otxoa považuje za velký problém časovou náročnost zaměstnání řidičů, kteří odmítají trávit na cestách celé dny a být odloučení od rodiny. Proto

upravil pracovní podmínky aby 90 % tras umožnilo řidičům přespát doma a usiluje o dodržování předvídatelných harmonogramů.

Maďarský dopravce Dominó Trans zavedl vlastní program rozvoje talentů, který podpořil i Národní fond zaměstnanosti OFA. Program se zaměřuje na mladé lidi s řidičským průkazem skupiny B. Školení jim umožní postupně vstoupit do světa profesionálních řidičů. Již během studia dostávají úkoly řízení dodávky a připravují se na získání řidičského průkazu kategorie C a E. Na konci programu jim Dominó Trans nabídne dvouletou pracovní smlouvu, na kterou může navázat dlouhodobější kontrakt.

Mění se i způsob hodnocení řidičů. Sleduje se styl jízdy, práce s tempo-

matem, brzdy, spotřeba. Z těchto dat vznikají měsíční hodnocení. Pokud má řidič slabší výsledek, dostane cílené školení.

Polský Elmex využívá systém Marcos TMS od Eurowagu, který pomáhá posuzovat ziskovost přepravních zakázek a podporovat provozní procesy, což vede ke snížování nákladů a zefektivňování činnosti. Další polský dopravce RP-Trans využívá při plánování přeprav telematický modul odhadovaného času dojezdu GBOx od Eurowagu, který aktualizuje zbývající vzdálenost v reálném čase s ohledem na faktory, jako jsou stav silnic a pracovní doba řidičů. Pomáhá tak zajišťovat co nejehospodárnější a nejkratší jízdu.

Firma Logius využívá telematiku také k podpoře řidičů ve zlepšování jejich jízdního stylu. Telematika pro monitorování vozového parku a digitální tachografy jsou součástí provozu i u portugalského dopravce Transmarsil. Firma se zajímá o využití umělé inteligence pro plánování tras a analýzu nákladů. Základ pro přípravu těchto modelů tvoří údaje z palivových karet Eurowag.

Slovenská společnost Topned si vyvinula vlastní software pro řízení dopravy a využívá umělou inteligenci pro plánování nejefektivnějších tras

i z hlediska využitelnosti nákladních automobilů při cestách zpět. Digitální nástroje zaznamenávají údaje o spotřebě, monitorují dobu volnoběhu a vyhodnocují výkon řidiče, aniž by byl nutný jakýkoli manuální zásah.

Stabilní posádka znamená méně zpoždění a méně škod. Navíc se dá vůči zákazníkům doložit, že firma pracuje s bezpečností a snižuje spotřebu. V některých zemích už se to objevuje i v tendrech.

„Nedostatek pracovních sil v tomto odvětví se stává stále vážnější výzvou. Do roku 2026 budou muset společnosti zajistit, aby byly vnímány jako atraktivní zaměstnavatelé, což znamená nejen nabízet zaměstnanecké benefity, ale především poskytovat atraktivní odměňování, bezpečné pracovní a odpočinkové podmínky a pohodlné nástroje pro komunikaci a reporting,” konstatuje manažer Eurowagu pro Polsko Radosław Tatarski.

Obdobně to vidí i ředitel Eurowagu pro český a slovenský trh Miroslav Novák: „Stárnoucí pracovní síla a klesající zájem mladších generací nadále způsobují nedostatek kvalifikovaných řidičů. Aby to vyvážily, dopravní společnosti stále více zavádějí digitální řešení: Systémy

řízení dopravy (TMS) nyní automatizují plánování jízdy a tras, zatímco telematické nástroje monitorují chování řidičů, snižují únavu a podporují bezpečnější pracovní podmínky. V kombinaci s modernizací vozového parku a širší digitalizací tyto inovace postupně zvyšují atraktivitu profese pro nováčky.”

Nedostatek řidičů zůstává nejpalčivějším problémem nákladní dopravy. Evropa čelí krizi až 400 000 neobsazených řidičských pozic. Tento nedostatek zvyšuje mzdovou inflaci, provozní náklady a vytváří omezení pro rozšiřování kapacit. O to důležitější je zatraktivnit a přizpůsobit pracovní nabídky mladé generaci, která ochotněji přijímá automatizaci a nové technologie.

Market report pro rok 2026 ukazuje, že řešení je podobné v České republice, střední Evropě i na jihu kontinentu. Firmy kombinují práci s lidmi s technologiemi. Nejde o jednorázovou akci, ale o dlouhodobý způsob, jak si udržet řidiče a zároveň jezdit úsporněji.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů Eurowag
Ilustrační foto: **Eurowag**



Volkswagen Transporter 2.0 TDI 4Motion Dodávka do nepohody

Oproti generaci T6.1 poskytuje nová generace Transporteru větší nákladový prostor i vyšší užitečné zatížení. Úplně jiné ale zde je vlastně úplně všechno.

Nová generace oblíbeného užitkového Transporteru nemá se svými stejnojmennými předchůdci nic společného, protože je výsledkem spolupráce Volkswagenu s Fordem. Vzhledem k dlouhodobě silnému postavení Fordu mezi výrobci užitkových vozů by přechod k platformě Ford Pro a tedy ke klonu Transitu Custom nemělo vadit.

V interiéru je Transporter vybaven 12" digitálním přístrojovým panelem a 13" displejem infotainmentu. Tím se blíží standardům osobních vozů. Jenže vybavením interiéru, umožňující proměnit jej v případě potřeby v kancelář, a dostupností opravdu praktických odkládacích prostor za

soudobou konkurencí zaostává. Platí to i o potřebě ovládat mnohé důležité funkce jen přes displej. Jen pro hlasitost rádia a intenzivní ofukování jsou klasické ovladače. Ještě že ovladače na volantu jsou mechanické s dobrou odezvou. Zprvu matoucí ale je netradiční umístění ovládacích páček – kdo častěji střídá auta, tak si místo spuštění stěračů může zařadit neutrální.

Pro skříňovou dodávku je vynikající doplňkovou výbavou náhrada zpětného zrcátka kamerou. Zajímavostí je, že pro couvání se používá jiné zobrazení na displeji.

Nabídka pohonů zahrnuje dvoulitrové turbodiesely od Fordu s výkony 81 kW, 110 kW nebo 125 kW. K dispozici je i plug-in hybrid a tři výkonové verze e-Transporteru s elektrickým pohonem.

Námi zkoušená varianta byl vznětový čtyřválec 2,0 TDI o výkonu 110 kW (150 k) a s točivým momentem 360 N.m spojený s osmistupňovou automatickou převodovkou a pohonem všech kol. Jde tedy o hodně vyhledávanou kombinaci pro časté jízdy mimo silnici. Pod tradičním označením 4Motion zde nejde o systém s mezinápravovou spojkou Haldex, ale o systém Fordu s pohonem předních kol, kde se pohon



zadních kol přiřazuje samočinně pomocí zubové spojky v rozdělovací převodovce.

Systém pohonu umožňuje hodně dynamickou jízdu, ovšem za cenu vyšší spotřeby převyšující kombinovanou spotřebu 8,6 l/100 km.

Nákladový prostor lze volit v různých konfiguracích podle potřeb uživatele. V našem případě použité vybavení dřevěnou podlahou hodně znesnadňuje čištění.

Nová generace Transporteru není špatné auto a přináší pro uživatele mnoho technických inovací, nicméně ovšem nepřekvapuje, že dlouholetí příznivci Transporteru tento vůz z turecké produkce nepřijímají s nadšením.

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



Dachser Czech Republic bilancoval rok 2025

Mezinárodní logistický provider Dachser Czech Republic v roce 2025 dokončil významné investice do rozšíření svých kapacit a připravil svoje provozy pro budoucí růst.

Společnost Dachser Czech Republic vloni zaznamenala další úspěšný rok s růstem obrátu o 4 %, zvýšením počtu zásilek o 2,8 % a tonáže o 8 %.

„Relevantní je srovnání s obdobím před pandemií covidu, která významně ovlivnila celý logistický průmysl. Nyní, po zavedení „nového normálu“, je náš obrát ve srovnání s rokem 2019 vyšší o více než 42 %, počet zásilek vzrostl o 16 % a tonáž téměř o 41 %. Naše dlouhodobé investice do infrastruktury a digitalizace nám umožnily posílit organický růst a potvrdit stabilitu nad úrovní před pandemií i ve srovnání s rokem 2024,“ vysvětluje generální ředitel Dachser Czech Republic Ing. Jan Pihar.

Klíčovým tématem roku 2025 byl intenzivní rozvoj evropské logistické sítě. Dachser dokončil akvizici Dachser Finland Oy a pokračoval v integraci společností FERCAM, Frigoscandia AB a Brummer. Dachser logistická síť nyní zahrnuje 37 zemí, 267 vlastních a 24 partnerských poboček propojených prostřednictvím tří strategických eurohubů. To přináší významné benefity i českým exportérům v podobě rychlejších tranzitních časů a větších evropských kapacit.

V souvislosti s akvizicemi Dachser investoval do rozsáhlého zvyšování know-how. Pro plynulou integraci nových poboček vznikla skupina Network supporters, která



pomáhá začleňovat nové země do jednotných standardů a IT systémů Dachseru. Také specialisté z České republiky hrají v rámci Networks supporters významnou roli v implementaci standardizovaných technologií a procesů.

„Rok 2025 pro nás znamenal zásadní krok k posílení dlouhodobé stability a výkonnosti. Ukořídili jsme v našem systému nové kapacity, přenastavili procesy a naplánovali strategii růstu do dalších let,“ vysvětluje Jan Pihar.

Rok 2025 byl pro Dachser Czech Republic obdobím strategického plánování, investic a příprav na budoucí růst. V roce 2026 společnost plánuje tyto aktivity zúročit v růstu ve všech klíčových ukazatelích. Rok 2026 bude pro Dachser Czech Republic ve znamení technologického posílení a rozvoje evropské sítě. Společnost připravuje spuštění nové digitální

platformy, která přinese další zvýšení uživatelského komfortu pro zákazníky společnosti v celém průběhu zakázek.

V Dachser Czech Republic v šesti pobočkách a čtyřech provozovnách pracuje 517 zaměstnanců. Nově otevřená, strategicky umístěná pobočka Dachser Kladno je připravena pro další růst.

Rok 2026 přinese do mezinárodní dopravy významnou změnu v podobě tachografů pro lehká užitková vozidla s nejvyšší povolenou hmotností od 2,5 t do 3,5 t – od 1. 7. 2026 budou muset být i dodávky v mezinárodní přepravě vybaveny chytrým tachografem 2. generace.

Text: **Vladimír Rybecký**
podle podkladů Dachser
Ilustrační foto: **Dachser**

Kvalita pohonných hmot v ČR je dlouhodobě velmi dobrá

Kvalita automobilových benzinů, motorové nafty, LPG a CNG u čerpacích stanic členských firem ČAPPO v roce 2025 je tradičně vynikající. Měla jen 0,1% chybovost, zatímco celý trh vykázal chybovost 0,4 % a ostatní část trhu mimo členů ČAPPO 0,6 %.

Kontrolované parametry kvality pohonných hmot na domácích čerpacích stanicích za rok 2025 byly opět na velmi dobré úrovni. V roce 2025 inspektoři ČOI odebrali celkem 2425 vzorků všech druhů paliv u veřejných čerpacích stanic v České republice. U čerpacích stanic ČAPPO bylo odebráno 979 vzorků, tj. 40,38 %. V ostatní části trhu bylo odebráno 1446 vzorků, tj. 59,62 %. Ze všech odebraných vzorků bylo 99,58 % bez závad. U čerpacích stanic členských firem ČAPPO bylo odebráno 979 vzorků a pouze u jednoho vzorku, a to u LPG, byl zjištěna mírná odchylka v kvalitě definované evropskou a českou normou. Při kontrolách bylo během roku 2025 u čerpacích stanic odebráno



celkem 955 vzorků automobilových benzinů. Celková chybovost trhu u automobilových benzinů byla 0,42 %, (4 nevyhovující vzorky). Vzorky automobilových benzinů odebrané u ČS ČAPPO (400 vzorků) byly bez závad. U motorové nafty bylo odebráno celkem 1139 vzorků, a byly zjištěny celkem 4 neshody, tj. chybovost celého trhu byla 0,35 %. U ostatní části trhu ČS bylo odebráno 635 vzorků s chybovostí zjištěné u 4 vzorků, tj. 0,63 %. Všechny 504 odebraných vzorků u členských firem ČAPPO bylo bez závad. U LPG v počtu 289 vzorků a CNG v počtu 38 vzorků se na trhu z celkových 327 vzorků vyskytla chybovost pouze u jednoho vzorku LPG, kde byl zjištěn vyšší obsah síry. Vzorky CNG byly bez závad. Uvedené výsledky za rok 2025 jsou potvrzením faktu, že členské firmy ČAPPO dlouhodobě vykazují nulovou nebo velmi nízkou chybovost. Bez závad bylo za rok 2025 v síti ČS ČAPPO celých 100 % v kvalitě prodáváných automobilových benzinů, motorové nafty, CNG a parafrinické nafty dle technických norem ČSN EN, tj. lepší výsledky než celý trh nebo

Výsledky kontrol kvality za rok 2025			
Automobilové benzin			
	Počet vzorků	Nevyhovující	%
Celkem	955	4	0,4
ČAPPO	400	0	0
Ostatní	555	4	0,7
Motorová nafta			
	Počet vzorků	Nevyhovující	%
Celkem	1 139	4	0,4
ČAPPO	504	0	0
Ostatní	635	4	0,6
Parafrinická nafta			
	Počet vzorků	Nevyhovující	%
Celkem	4	1	25
ČAPPO	3	0	0
Ostatní	1	1	100
LPG + CNG			
	Počet vzorků	Nevyhovující	%
Celkem	327	1	0,3
ČAPPO	72	1	1,4
Ostatní	255	0	0,0
Celkem			
	Počet vzorků	Nevyhovující	%
Celkem	2 425	10	0,4
ČAPPO	979	1	0,1
Ostatní	1 446	9	0,6

segment nečlenských ČS. V souvislosti s ekologizací paliv byl i v roce 2025 zvládnutý celoplošný přechod na automobilový benzin v kvalitě E 10 a zahájen prodej 100 % HVO.

Členské firmy ČAPPO dlouhodobě používají osvědčené interní systémy kontroly kvality v celém procesu výroby, skladování, dopravy a prodeje zákazníkům. Nabídka sortimentu aditivovaných a prémiových paliv významně přispívá k výborné úrovni kvality prodáváných pohonných hmot v ČR.

ČAPPO zastupuje 10 společností z ropného sektoru, který zahrnuje rafinaci, distribuci a marketing ropných produktů v České republice: Agrofert, ČEPRO, MERO ČR, MOL Česká republika, OMV Česká republika, Orlen Unipetrol RPA, Shell Czech Republic, TotalEnergies

Marketing Česká republika, Unicode Systems a W.A.G. payment solutions (Eurowag).

Text: Vladimír Rybecký
Ilustrační foto: ČAPPO

Rekordní rok pro LPG vozidla v ČR

Zatímco éra vozidel na stlačený zemní plyn (CNG) v České republice fakticky skončila a v průběhu loňského roku už nebylo registrováno ani jediné nové osobní vozidlo s touto technologií, automobily na zkapalněný ropný plyn (LPG) zaznamenaly mimořádně úspěšný rok.

Registrace LPG vozidel meziročně vzrostly o 41 % a s počtem 6455 nově registrovaných osobních automobilů dosáhly historicky nejvyšší úrovně, přičemž tržní podíl tohoto pohonu vzrostl na 2,6 %. K hlavním důvodům tohoto vývoje patří zejména zajímavé pořizovací ceny vybraných modelů a nižší provozní náklady ve srovnání s vozidly na benzin a naftu. Ke konci roku 2025

bylo v České republice v provozu 123 000 osobních automobilů na LPG. Dominantní postavení na trhu nových osobních LPG vozidel si udržela značka Dacia, která se na celkových registracích LPG vozidel podílela více než třemi čtvrtinami. Celkem bylo v průběhu roku registrováno 4895 nových osobních vozidel značky Dacia s pohonem na LPG. LPG pohon zároveň tvořil 42 % všech nově registrovaných osobních vozidel této značky v České republice.

S výrazným odstupem následovala značka Renault s 1524 registrovanými LPG vozidly. V rámci celkových registrací osobních vozidel značky Renault tvořil LPG pohon v roce 2025 20 %. Ostatní značky se na registracích podílely již pouze okrajově – jednalo se o jednotky vozidel. Z dlouhodobého pohledu data potvrzují, že LPG si v posledních letech dokázalo upevnit svou pozici na trhu nových osobních vozidel. Navzdory dlouhodobému růstu však zůstává minoritním pohonem. Uvedená zjištění vycházejí z aktuálních dat zveřejněných na portálu cistadopra.cz, která vycházejí ze zdrojových dat Ministerstva dopravy a Svazu dovozců automobilů.



Text: Centrum dopravního výzkumu, cistadopra.cz
Ilustrační foto: Dacia

Stalo se...

ŠKODA EPIQ SLIBUJE DOSTUPNOU ELEKTROMOBILITU

Škoda Auto v prvním pololetí tohoto roku představí malý elektrický vůz Epiq jako klíčový model v segmentu městských crossoverů představující ekvivalent modelu Kamiq se spalovacími motory. Po opakovaném představení podoby připravovaného malého elektromobilu Epiq ve formě studie jej Škoda předvedla v zamaskované předseriové podobě. Model Epiq je součástí rodiny elektrických městských vozů koncernové skupiny objemových značek spolu s modely Cupra Raval a Volkswagen ID.Polo i ID.Cross. Všechny se budou vyrábět ve Španělsku. Jízdní data se zobrazují na 5,3" displeji v zorném poli řidiče. Ovládání navigace i dalších funkcí umožní standardně dodávaný dotykový displej 13". Podvozková platforma MEB+ s pohonem předních kol byla vyvinuta pro malé elektromobily koncernu Volkswagen. Zákazníci budou mít na výběr ze tří výkonových variant nového elektromotoru APP290 od 85 až do 155 kW. Akumulátor bude LFP (lithium-železo-fosfát) s kapacitou 38,5 kWh nebo NMC (nikl-mangan-kobalt) s 55 kWh pro dojezd až 430 km.



UNIKÁTNÍ PROJEKT MAPUJE BEZ-BARIÉROVOST NABÍJECÍCH STANIC

Organizace Cesta za snem ve spolupráci s Ministerstvem dopravy představuje výsledky rozsáhlého mapování rychlodobíjecích stanic z pohledu vozíčkáře. Tým Cesta za snem dosud prověřil 410 rychlodobíjecích stanic v ČR i v zahraničí, z toho okolo 330 v ČR. Data z tohoto průzkumu jsou neúprosná: plně přístupných je v Česku pouze 15 % ze zmapovaných stanic. Unikátní data z mapování jsou nově integrována do sekce Mapy na webu cistadopraha.cz, kde doplňují přehled o dobíjecí infrastrukturu. Projekt vznikl na základě autentické zkušenosti

handicapovaných řidičů. Ti v praxi narážejí na to, že přibližně polovina veřejných dobíjecích bodů není pro člověka na vozíku samostatně použitelná. Bariéry představují především vysoké obrubníky, displeje umístěné ve výšce nad 160 cm, úzká parkovací stání nebo ochranné sloupky bránící manipulaci s kabelem.



MARUTI SUZUKI UVÁDÍ AKUMULÁTOR JAKO SLUŽBU

Společnost Maruti Suzuki India uvedla na domácí trh svůj první elektromobil. SUV e-Vitara je k dispozici s akumulátorem o kapacitě 49 kWh nebo 61 kWh. Maruti Suzuki dodává e-Vitaru s balíčkem Nexa edge, který zahrnuje zdarma wallbox AC o výkonu 7,4 kW spolu s instalací pro domácí nabíjení, jednoleté bezplatné nabíjení u prodejců Maruti Suzuki a zaručený zpětný odkup vozu s hodnotou až 60 % s tříletým plánem vlastnictví. Maruti Suzuki spolu se svým prvním elektromobilem uvádí na trh obchodní model „akumulátor jako služba“ BaaS (Battery-as-a-Service), tedy pronájem akumulátoru, který zákazníkům snižuje náklady v době nákupu. Jde o produkt financování s dvojítm úvěrem, který eliminuje počáteční náklady na akumulátor a tím usnadňuje pořízení vozidla. Vůz s akumulátorem 49 kWh se prodává za 1,1 milionu rupií (250 000 Kč) s pronájmem akumulátoru za 3,99 rupií (0,9 Kč) za ujetý kilometr za předpokladu, že vozidlo najede 60 km denně.



REKORDNÍ ROK 2025 VEŘEJNÉ SÍŤE E.ON DRIVE

Společnost E.ON Drive Infrastructure, která v rámci skupiny E.ON staví a spravuje veřejnou dobíjecí síť, uzavřela rok 2025 s 255 lokalitami s 850 dobíjecími body. V uplynulém roce přibýlo 56 nových lokalit s 269 dobíjecími body. Zatímco na jaře loňského roku bylo v síti E.ON Drive 100 dobíjecích ultrarychlých bodů, na jeho konci už jich je 230. Řidiči elektromobilů v síti E.ON Drive v roce 2025 odebrali 7,5 GWh certifikované zelené elektřiny, což představuje meziroční nárůst o 105 %. Řidiči dobýjeli ve 326 000 případech. V roce 2026 E.ON Drive Infrastructure připravuje 80 nových lokalit, všechny jako dobíjecí huby s nejvyššími výkony. Při placení řidiči nejčastěji využívají RFID čip nebo kartu, a to v 82,64 % případů, aplikaci využívají v 10,6 % a web ve 4,2 %. Ačkoliv jsou všechny nové ultrarychlé stanice osazené platebními terminály, ty tvoří podíl jen 1,6 % platebních transakcí.



VLASTNÍ VÝROBA ČLÁNKŮ PRO AKUMULÁTORY U VOLKSWAGENU

Salzgitteru, nedaleko sídla společnosti ve Wolfsburgu, na místě bývalého závodu na vývoj motorů, Volkswagen spustil výrobu článků pro elektromobily. Standardní článek, který pro tento účel vyvinula jeho dceřiná společnost PowerCo, má být v budoucnu instalován v 80 % všech elektromobilů skupiny VW. Do konce roku 2026 se má v Salzgitteru denně vyrábět až 70 000 modrých jednotek. Zpočátku budou použity v sadách akumulátorů pro nové malé elektrické vozy Volkswagen ID. Polo a Cupra Raval, které se budou vyrábět ve Španělsku. Cílem společnosti je vybudovat si odborné znalosti v oblasti technologie akumulátorů, které dosud pocházejí především z Číny a Jižní Koreje. Během počáteční fáze se PowerCo musí spoléhat na výrobní zařízení z Číny, protože němečtí výrobci strojů do této oblasti neinvestují.

tovali. Mnoho čínských specialistů také pomáhá přímo v Salzgitteru a školí zaměstnance Volkswagenu. Průmyslové zvládnutí výrobních procesů pochází převážně z Číny. Čína také dominuje ve zpracování surovin pro akumulátory (nikl, kobalt, lithium) – 80 % nákladů na články představují náklady na suroviny.



CITROËN ELO NAZNAČUJE NÁVRAT MINIVANU

Citroën na autosalonu v Bruselu poprvé veřejně představil koncepční vůz Elo, jenž se ohlašuje jako návrat MPV, samozřejmě s elektrickým pohonem. Elo je poněkud nekonvenční zkratka odvozená od označení „Rest, Play and Work“ (odpočinek, hra a práce), přičemž název modelu tvoří vždy druhá písmena. Koncept má sice malé vnější rozměry, nicméně s rozvojem náprav 274 cm (o 1 cm delší než u podstatně většího C5 Aircross) vytváří vnitřní prostor jako ve voze vyššího segmentu. Designéři vytvořili interiér, který plně těží z výhod elektrické mobility. Vzadu je dostatek místa pro tři cestující za řidičem sedícím uprostřed. Pod zadní lavicí jsou skryta další dvě sedadla, která lze snadno umístit vedle řidiče. Elo byl vyvinut ve spolupráci s francouzským specialistou na volný čas a sport Decathlon. Pro informační a zábavní systém vyvinuli inženýři Citroënu nový displej, který má být výrazně levnější než konvenční head-up displej. Na vývoji se podílela jako partner i společnost Goodyear jako dodavatel chytrých pneumatik. Pokud by se koncepční vůz v budoucnu dostal do modelové řady, měl by mít dojezd alespoň 400 km a konvenční boční dveře.





Norský test dojezdu elektromobilů v zimě

Norský autoklub NAF uskutečnil zimní test dojezdu El Prix 2026, v němž zkoumal výkon 24 současných elektromobilů za extrémně nízkých teplot až -31 °C. Cílem bylo jezdit s elektromobily dokud už nedokážou udržet rychlost jízdy.

Test začal v 9:00 v Oslu. Trasa, zahrnující městský provoz, horské cesty i dálnice, vedla přes Lillehammer a Dombås do Folldalu. Zatímco na začátku byly teploty relativně mírné, ve Folldalu už bylo naměřeno – 31 °C. Tyto extrémní podmínky vedly k neobvykle vysokým odchylkám mezi hodnotami WLTP a dojezdem v reálném provozu, které se pohybovaly přibližně od 30 do 45 %. Během testu El Prix 2024 byly tyto odchylky stále pod 30 %. Protože podmínky teploty byly na začátku testu relativně mírnější, ale

na konci velmi mrazivé, byly poněkud znevýhodněna vozidla s nejdelším dojezdem. V historicky nejmrazivějším ročníku zimního testu El Prix testěři vyzdvihli vůz MGS6. Toto středně velké SUV vyrobené v Číně vykazalo nejmenší odchylku skutečného dojezdu od hodnoty WLTP, a to jen 28,87 %. Díky tomu je skutečným vítězem, protože se nejvíce přiblížilo standardní hodnotě používané v marketingu. V tomto ohledu těsně následovaly Hyundai Inster, MG IM6, Voyager Courage a KGM Musso.



Kia EV4 potvrdila kvality akumulátorového systému Gen4 a ujela 390 km

Luxusní sedan z USA Lucid Air Grand Touring dosáhl nejdelší dojezd když v testu ujel 520 km a má také nejdelší oficiální dojezd WLTP 960 km. Pořadí skutečně dosažených vzdáleností však ne vždy odpovídalo údajům WLTP. Několik vozidel si vedlo lépe, než by se dalo očekávat na základě jejich standardních hodnot. Test elektromobilů El Prix se koná dvakrát ročně (v zimě a v létě) s cílem porovnat všechny modely elektromobilů na norském trhu za identických reálných podmínek, a poskytnout tak zákazníkům spolehlivá data o dojezdu a dobíjecích schopnostech. Letošní podmínky zimního testu El Prix byly extrémní: zatímco v minulosti teploty zřídka klesaly pod -10 °C, letošní mrazy, kdy se teploty pohybovaly mezi -20 °C a -31 °C, vystavily všechny účastníky enormní zátěži.

Text: Vladimír Rybecký
Foto: NAF/Motor a Kia

Model	akumulátor	dojezd WLTP	dojezd v testu	rozdíl
Audi A6 Sportback e-tron quattro	95 kWh	653 km	402 km	-38 %
BMW iX xDrive 60 AWD	109 kWh	641 km	388 km	-39 %
Ford Capri AWD	79 kWh	560 km	339 km	-39 %
Hyundai Inster FWD	49 kWh	360 km	256 km	-29 %
Hyundai Ioniq 9 AWD 6 míst	110 kWh	600 km	370 km	-38 %
Changan Deepal S05 AWD	69 kWh	445 km	293 km	-34 %
KGM Musso AWD	81 kWh	379 km	263 km	-31 %
Kia EV4 FWD	81 kWh	594 km	390 km	-34 %
Lucid Air Grand Touring AWD	117 kWh	960 km	520 km	-46 %
Mazda 6e RWD	80 kWh	552 km	348 km	-37 %
Mercedes CLA 350 4Matic AWD	85 kWh	709 km	421 km	-41 %
MG IM6 AWD	100 kWh	505 km	352 km	-30 %
MG6S EV AWD	77 kWh	485 km	345 km	-29 %
Opel Grandland AWD	73 kWh	484 km	262 km	-46 %
Smart #5 Brabus AWD	100 kWh	540 km	342 km	-37 %
Suzuki eVitara AWD	61 kWh	395 km	224 km	-43 %
Škoda Elroq RS AWD	79 kWh	524 km	309 km	-41 %
Tesla Model Y Premium Long Range AWD	neuvedeno	600 km	359 km	-40 %
Volkswagen ID. Buzz GTX 7 míst AWD	86 kWh	449 km	277 km	-38 %
Volvo ES90 Single Motor Ext. RWD	88 kWh	624 km	373 km	-40 %
Volvo EX90 Twin Motor (2025)	111 kWh	611 km	339 km	-45 %
Voyah Courage AWD	80 kWh	440 km	300 km	-32 %
Xpeng X9 AWD	110 kWh	560 km	361 km	-36 %
Zeekr 7X AWD	100 kWh	541 km	338 km	-38 %

AUTOdealers

Nejrychlejší zprávy z trhu nových aut

autodealers.cz

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

Hyundai Inster Power Unikátní městský elektromobil

Hyundai s modelem Inster vstoupil do segmentu městských elektromobilů. Obratný městský automobil s atraktivním designem překvapuje technickými inovacemi, které jsou v tomto segmentu ojedinělé. Tomu ale odpovídá i jeho cena.

Hyundai Inster nabízí městskou mobilitu s elektrickým pohonem na vysoké technické úrovni, ale i za odpovídající cenu. Malý vůz s délkou 383 cm (rozvor náprav 258 cm) je v interiéru překvapivě prostorný dokonce i na zadních sedadlech. Ta lze posouvat o 16 cm. Základní objem zavazadlového prostoru je 351 l. Vyšší poloha sedadel nabízí vynikající výhled.

Standardem je 10,3" displej za volantem a stejně velký dotykový displej multimediálního systému. Moderní ovládací prvky s mnoha fyzickými

tlačítky jsou přehledně uspořádané a velmi jednoduché.

Naprosto unikátní v tomto segmentu je kamerový systém zobrazující na displeji před řidičem nejen situaci za vozem při couvání, ale i oblast mrtvého úhlu vedle vozu při signalizaci blinkrem. Díky kamerám je tak jakékoliv manévrování velmi jednoduché.

Trakční elektromotor poskytuje v základní verzi výkon 71 kW (97 k) a energii čerpá z akumulátoru s kapacitou 42 kWh pro dojezd 327 m. Námí zkoušená výkonnější varianta Power má výkon 85 kW (115 k) a akumulátor

o kapacitě 49 kWh pro dojezd 370 km. Pohotovostní hmotnost je 1428 kg. Rychlé nabíjení se zdánlivě malým výkonem 85 kW je spíš nad standardem městských minielektromobilů.

Díky vynikající rekuperaci se snadným ovládáním páčkami a celkově vysokou efektivitou pohonného řetězce Inster umožňuje i jízdu na dálnici (nejvyšší rychlost je 150 km/h). Malý Hyundai je nicméně stvořen pro jízdu ve městě, kde nad vozy se spalovacími motory vyniká akcelerací (zrychlení z 0 na 100 km/h za 10,6 s). Na silnicích vyniká stabilitou díky nízkému těžišti. Nabízí velmi dobrý jízdní komfort i pro delší cesty.

Inster je sice malý, ale technikou je v konkurenci cenově dostupných elektromobilů nesmírně zajímavou nabídkou. Cena začíná na 599 990 Kč s DPH, v případě verze Power od 644 990 Kč, ale s vyšší výbavou cena rychle roste. Dacia Spring a Leapmotor T03 jsou sice výrazně levnější, ale také toho nabízejí mnohem méně.



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

1000 stojanů pro elektromobily od ČEZ

ČEZ jako první v České republice spustil 1000. dobíjecí stojan pro elektromobily.

Největší a nejvýkonnější síť stanic v České republice oficiálně spustila stojan číslo 1000. Jubilejní stanice je součástí velkého dobíjecího hubu ČEZ, který se nachází v areálu retail parku Portin v Tuchoměřicích ve středních Čechách.

Prioritou pro ČEZ pro další měsíce je výstavba výkonných stojanů zkracujících časy dobíjení. Každý pátý stojan ČEZ je dnes ultrarychlý. Letos jejich podíl v síti přesáhne 30 %. Síť roste díky prostředkům z Operačního programu Doprava i díky vlastním investicím Skupiny ČEZ.

Téměř přesně 15 let, během kterých Skupina ČEZ všestranně podporuje rozvoj elektromobility v České republice, dělí zprovoznění první a tisíce dobíjecí stanice ČEZ pro elektroauta. Premiérový stojan zahájil provoz 30.

listopadu 2011 u centrály ČEZ v Duhoové ulici. Tisícovka padla v areálu retail parku v Tuchoměřicích poblíž pražského letiště, kde je řidičům k dispozici celkem devět ultrarychlých stanic.

„Elektromobilita se za dobu, po kterou se jí věnujeme, neuvěřitelně posunula. U prvního stojanu trvalo dobíjení několik hodin, naše nejnovější doplní většinu baterie auta za 15 minut. Zatímco první stovka stanic vznikala přes 6 let, dnes vybudujeme sto stanic za pět měsíců. Ambiciózní plány máme i pro další roky, kdy se chceme podílet na dokončení národní páteřní sítě a také dále zkvalitňovat pokrytí a parametry dobíjení. Na konci letošního roku chceme provozovat více než 1250 stojanů a celkový výkon sítě posunout k hranici 130 MW,“ říká Pavel Cyrani, místopředseda představenstva ČEZ.



Dobíjecí hub v Tuchoměřicích, jehož součástí je i 1000. veřejná dobíjecí stanice pro elektroauta v síti ČEZ

V loňském roce se síť rozrostla o 206 nových stanic, 133 z nich bylo ultrarychlých s výkony od 150 do 360 kW. ČEZ také jako první v České republice překonal v kategorii celkového výkonu sítě hranici 100 MW. Největší počet stojanů ČEZ nabízí řidičům ve Středočeském kraji, v Praze, v Ústeckém, Moravskoslezském a Královéhradeckém kraji.

Řidiči si loni od stojanů ČEZ v akumulátorech svých aut odvezli rekordních 14,9 milionu kWh certifikované zelené elektřiny. Elektroauta loni načerpala o 56 % víc než v roce 2024. Řidiči zastavili u stojanů ČEZ k dobíjení víc než 600 000x. Bylo to o 45 % víc než o rok dřív. Zatímco v roce 2024 činil průměrný odběr elektřiny při jednom nabíjení 22 kWh, loni vzrostl na 23,2 kWh. Nejvytíženějšími stanicemi sítě byly ultrarychlé stojany u dálnic D1, D5, D10, D11 a D55.



Zahájení provozu 1000. veřejné dobíjecí stanice pro elektroauta v síti ČEZ v areálu retail parku Portin v Tuchoměřicích

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

Leapmotor T03 nabízí zajímavé řešení

S čínským miniautem Leapmotor T03 skupina Stellantis uvedla na náš trh druhý cenově nejdostupnější elektromobil po Dacii Spring. Jeho parametry jsou v mnoha ohledech výjimečné.



Na trh přichází záplava nových elektromobilů. Jen minimálně se ale mezi nimi objevují městská miniauta, u nichž elektrický pohon dává největší smysl a která by mohla cenou oslovit širší okruh kupujících. Jedním z nejzajímavějších mezi nimi je Leapmotor T03.

Leapmotor T03 v testu EcoBest Challenge 2025, který pořádá organizace AutoBest, dosáhl při jízdě v reálných podmínkách dojezd 290 km, tedy o 25 km víc než je jeho oficiální dojezd podle WLTP. Výsledek 109,43 % je nejlepší v několikaleté historii Ecobest Challenge. Také při měření efektivity pohonu dosáhl nejvyšší skóre s ujetými 6,89 km na skutečně nabitou 1 kWh. (Víc v zářijovém vydání našeho magazínu.)

S délkou 362 cm je T03 je navenek malý a designem celkem nená-

padný. Po technické stránce toho ale nabízí překvapivě hodně. Výjimečným prvkem je 10,1" centrální displej infotainmentu s aktualizací na dálku, který spolu s digitálním kokpitem s 8" displejem přináší pro tento segment unikátní vybavení. Na středové konzoli nejsou žádné spínače ani tlačítka, protože ovládací funkce jsou integrované do volantu. Po krátkém rozkoukání se zde vše se ovládá zcela intuitivně.

Vzhledem k výšce 158 cm a rozvoru náprav 240 cm je vnitřní prostor tohoto čtyřmístného vozu překvapivě solidní, a to i na šířku. Zavazadlový prostor pojme 210 l.

Leapmotor T03 má se 70 kW (95 k) při pohotovostní hmotnosti jen 1175 kg dostatečný výkon a především se 158 N.m vysoký točivý moment nejen pro městský provoz, ale i pro předměstské silnice, protože

zrychlení z 0 na 100 km/h je 12,7 s a rekuperace je celkem účinná. S maximálkou 130 km/h zvládne i jízdu na dálnici, ale pak se dojezd samozřejmě rychle vytrácí.

S T03 jsme jezdili v mrazu a záplavě sněhu. I za těchto podmínek „rozmrzal“ poměrně rychle za snesitelně ubývající kapacity akumulátoru. S akumulátorem o kapacitě 37,3 kWh je oficiální dojezd 265 km. Ten jsme ale vzhledem k mrazivým podmínkám nemohli ověřit. Maximální nabíjecí výkon je 48 kW, ale předpokládá se především nabíjení v domácích podmínkách.

Leapmotor T03 je přesně tím, čím by elektromobily měly být – nejen pro jízdu do práce nebo na nákup. Jeho cena je vzhledem k současné situaci na trhu přijatelná – se skladovým bonusem začíná na 450 000 Kč při pětileté záruce na vůz a osmileté na akumulátor.

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



Dobíjení pro těžká nákladní vozidla E.ON Drive

Společnost E.on Drive otevřela v Čestlicích druhé dobíjecí místo pro těžká nákladní vozidla v ČR, první ve spolupráci s MAN Truck & Bus.

Společnost E.on Drive Infrastructure, která má v rámci skupiny E.on na starosti výstavbu a správu veřejné dobíjecí sítě, otevřela v Praze – Čestlicích svou druhou veřejnou dobíjecí stanici pro těžká nákladní vozidla a autobusy v České republice. Dobíjecí místo v areálu MAN Truck & Bus navazuje na první specializovaný hub pro elektrickou těžkou nákladní dopravu v Mořicích u Prostějova, který E.on zprovoznil v létě 2025. Obě lokality nyní společně pokrývají klíčový dopravní koridor D1 mezi Prahou a Ostravou, který patří mezi nejvytíženější trasy nákladní dopravy v zemi.

Společnosti E.on a MAN Truck & Bus dlouhodobě spolupracují na rozvoji infrastruktury pro elektrické nákladní vozy v Evropě. V Německu již díky partnerství vznikají první dobíjecí koridory pro těžká vozidla a Čestlice jsou první českou lokalitou propojenou do stejného konceptu. E.on Drive v Evropě provozuje už 12 lokalit s nabíjením pro kamiony. E.ON plánuje v následujících letech dále posilovat svou infrastrukturu pro těžkou dopravu a budovat nové lokality podél hlavních evropských tahů. Cílem je vytvořit páteřní síť pro elektrickou logistiku. V celé Evropě

by v síti E.on Drive mělo vzniknout do roku 2028 na 50 podobných lokalit.

V Čestlicích řidiči najdou dva nabíjecí stojany, každý o výkonu 400 kW. Lokalita je zároveň dimenzovaná na budoucí upgrade na standard MCS (Megawatt Charging Standard). Tyto technologie už E.on testuje ve svých laboratořích v Německu. Po splnění interních standardů bude možné tyto stanice začít realizovat. Ve chvíli kdy bude vzrůstat poptávka po této technologii a výkonu ze strany řidičů a výrobců elektrických nákladních



automobilů, stanice lze jednoduše tímto standardem doplnit. Standard MCS bude pro vozidla MAN k dispozici v druhé polovině roku 2026.

Od léta 2025 E.on Drive eviduje 88 dobíjení těžkých nákladních vozů a autobusů, přičemž v průměru bylo při jednom připojení odebráno 259 kWh. Největší objem energie – 7727 kWh – byl odebrán v Mořicích u Prostějova, specializovaném hubu pro nákladní vozidla. Tam řidiči dobíjeli ve 28 případech.

„Otevřením stanice v Čestlicích společně vytváříme základní síť, která umožní elektrické dopravě fungovat na nejvytíženějších trasách v Česku i v Evropě. Poptávka tu je a my na ni reagujeme budováním dalších lokalit,“ vysvětluje Martin Klíma, jednatel společnosti E.ON Drive Infrastructure.

„MAN má jasný cíl: do roku 2030 chceme, aby polovinu našeho prodeje tvořila bezemisní vozidla. Aby se to však stalo skutečností, naši zákazníci potřebují jistotu, že mají kde efektivně dobíjet. Tato stanice je součástí širší evropské sítě 400 veřejných nabíjecích bodů, které společně s E.ON budujeme, a jsem hrdý, že právě Česká republika patří mezi první země, kde tuto vizi přetavujeme v konkrétní kilometry ujeté na elektřinu,“ zmínil Radek Liška, generální ředitel MAN Truck & Bus Česká republika.

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

Stalo se...

RENAULT USTAVIL REKORD V ÚČINNOSTI

Elektrický demonstrační vůz Renault Filante Record 2025 ujel 1008 km za 9 hodin a 52 minut průměrnou rychlostí 102 km/h při spotřebě 7,8 kWh/100 km se standardním sériovým akumulátorem o kapacitě 87 kWh. Kromě celkem sedmi minut pro dvě střídání řidičů jel demonstrační vůz bez zastavení. V cíli měl stále 11 % zbývající kapacity, což by mu umožnilo ujet dalších 120 km rychlostí přes 100 km/h. Renault Filante Record 2025 je vybaven plně elektronickým řízením a brzdami (Steer-by-wire a Brake-by-wire). Ke snížení hmotnosti přispívají lehké materiály, jako jsou uhlíková vlákna, hliníkové slitiny a Scalmalloy (slitina na bázi hliníku vyrobená 3D tiskem). Aerodynamicky optimalizovaná karoserie a přídavné díly minimalizují spotřebu materiálu. Michelin dodal speciální pneumatiky s mimořádně nízkým valivým odporem. Tato pojízdná laboratoř pro testování účinnosti elektrického pohonu má hmotnost pouze 1000 kg.



PEUGEOT NAZNAČUJE BUDOUCNOST

Peugeot definuje svou plně elektricky poháněnou studii Polygon jako kompaktní koncepční vůz, který nabízí konkrétní pohled do budoucích vozidel značky. Tato budoucnost by ovšem měla nastat už za pouhé dva roky, protože nově vyvinutý systém řízení Hypersquare by měl být použit v prvních nových sériových modelech v roce 2027. S novým systémem řízení Hypersquare se Peugeot loučí se standardním kulatým volantem. Budoucnost přichází s obdélníkovým volantem a elektronicky řízeným přenosem síly řízení Steer-by-wire bez mechanického spojení mezi mechanismem řízení a koly. Maximální otočení je možné o 170° v obou směrech, zatímco konvenční systémy vyžadují plné otočení volantu víc než o tři otáčky. Kromě nové technologie řízení nabízí koncept Polygon také pohled na nový design kokpitu značky bez displejů na přístrojové desce, protože čelní sklo se stává obrazovkou, která zobrazuje všechny

informace. Design konceptu Polygon nabízí také náznak nové podoby přední části připravovaných modelů značky. Pneumatiky Goodyear jsou vybaveny technologií Slight-line, která poskytuje řidiči informace o stavu pneumatik a vozovky v reálném čase.



XPENG PŘEDVEDL ŘÍZENÍ S UMĚLOU INTELIGENCÍ

Na Fóru OSN o harmonizaci předpisů pro vozidla při zasedání Pracovní skupiny pro automatizované systémy řízení v Šanghaji společnost Xpeng delegátům představila svůj systém ADAS řízený umělou inteligencí. Mezinárodní fórum, které sdružuje odborníky od regulačních orgánů až po specialisty z oboru za účelem vývoje globálně harmonizovaných pravidel pro automatizované systémy řízení, se poprvé sešlo v Číně. Xpeng místo toho, aby své aktivity omezil na technické prezentace, delegáty usadil na místa spolujezdce. Experti z Kanady, Evropské unie, Japonska, Velké Británie a Spojených států si vyzkoušeli systém XNGP společnosti Xpeng řízený umělou inteligencí v reálném městském a dálničním provozu. Xpeng se podělil o své poznatky s připravovanou architekturou VLA 2.0 (Vision-Language-Action), což je základ umělé inteligence nové generace pro inteligentní řízení. Zefektivněním způsobu, jakým se vizuální vstup promítá do akcí vozidla, systém v komplexních reálných scénářích poskytuje rychlejší reakční dobu a jízdní výkon podobající se lidskému. Na základě této technologie Xpeng rozvíjí svůj plán robotaxi v Číně.



VW ID. POLO MÁ NEJVĚTŠÍ DISPLEJ V SEGMENTU

Připravovaný malý elektromobil Volkswagen ID. Polo v interiéru spojuje digitální rozhraní s fyzickými ovládacími prvky s cílem snížit psychologickou bariéru zákazníků pro přijetí elektromobilů. Designový rámec Pure Positive se zaměřuje na horizontální architekturu přístrojové desky, která umísťuje 10,25" digitální přístrojový panel a 13" centrální dotykový displej infotainmentu do jedné vizuální osy, čímž se snižuje pohyb očí a kognitivní zátěž řidiče. Volkswagen obnovil fyzické ovládací prvky pro klíčové funkce. Ovládání klimatizace a spínač výstražných světel jsou integrovány samostatně do pásu tlačítek. Multifunkční volant s jasně strukturovaným uspořádáním hmatových tlačítek namísto kapacitních ploch je kompletně přepracován. Otočný ovladač pro ovládání audiosystému se nachází mezi příhrádkou na smartphone a držáky nápojů. Umožňuje upravovat hlasitost a přeskačovat skladby bez nutnosti ponořovat se do menu. Tyto změny přicházejí poté, co zákazníci kritizovali převahu dotykových obrazovek v elektromobilech VW.



BUNDESWEHR MÁ OBAVY Z PROPOJENÝCH VOZIDEL Z ČÍNY

Vozidla vybavená kamerovými a radarovými systémy, které lze také použít ke špionáži v bezpečnostních oblastech, již nemají povolen vstup do určitých oblastí patřících německým ozbrojeným silám. Spolkové ministerstvo obrany BMVg potvrdilo, že pro určité typy vozidel v konkrétních bezpečnostních oblastech existují omezení přístupu. Mluvčí ministerstva uvedl: „Z hlediska vojenské bezpečnosti představují všechny senzory vozidel schopné průzkumu hrozbu. Patří sem kamerové a radarové systémy, mikrofony a autonomní, dálkově ovládané systémy přenosu dat. Proto musí být přístup do oblastí citlivých z hlediska bezpečnosti v případě potřeby omezen.“ Vojenské bezpečnostní orgány v Německu se zaměřují zejména na čínská vozidla, jejichž data jsou zpracovávána v Čínské lidové republice. „Vzhledem k rostoucímu podílu čínských výrobců automobilů

na evropském trhu, geopolitické situaci a mocenským ambicím Číny je nutné pečlivě sledovat potenciální rizika, která představují čínská vozidla. Podle současných poznatků BMI mají čínská vozidla velmi složité a propojené systémy,” doplnil mluvčí ministerstva vnitra BMI.



HORSE POWERTRAIN A REPSOL PŘEDSTAVILY EXTRÉMNĚ ÚSPORNÝ POHON

Společnosti Horse Powertrain a Repsol představily hybridní pohon nové generace, který dosahuje ultra-vysokou účinnost a nízkou spotřebu paliva. Hybridní systém pohonu H12 Concept je výsledkem společného vývoje pro pohon budoucích modelů Renaultu a Geely. Základem je tříválcový motor HR12 o objemu 1,2 l známý z vozů Dacia a Renault. V Horse H12 Concept má kompresní poměr 17:1, inovativní spalovací proces, systém recirkulace výfukových plynů (EGR) nové generace, optimalizované turbodmychadlo, vysokoenergetický zapalovací systém a vylepšenou hybridní převodovkou s optimalizovaným řízením energie, jakož i snížené vnitřní tření, které je umožněno novými mazivy Repsol. Díky těmto vylepšením má nový motor tepelnou účinnost 44,2 %. Podle vývojářů umožňuje dosáhnout spotřebu 3,3 l/100 km. Motor navíc může používat syntetické palivo včetně benzínu Repsol Nexa 95, jehož složky jsou ze 100% obnovitelných zdrojů z organického odpadu. Toto obnovitelné palivo od Repsolu zvyšuje účinnost a snižuje spotřebu o 40 %.



Základní informace o autonomním řízení

Od nového roku mohou na české silnice vozy s podmíněnou automatizací. Ministerstvo dopravy připravilo základní informace o těchto systémech, z nichž vybíráme to podstatné.

Snižšími úrovněmi automatizace se už čeští řidiči setkávají zcela běžně. Od nového roku mohou na české silnice vozy s podmíněnou automatizací.

Automatizované vozidlo je auto navržené a vyrobené tak, aby se za určitých podmínek dokázalo po silnicích pohybovat samostatně bez neustálého dohledu řidiče. Aby bylo zcela jasné, kdo je v jednotlivých situacích v případě autonomní mobility při řízení zodpovědný, rozlišují se různé stupně automatizace řízení se stupnicí SAE.

Úroveň SAE 0

Řidič je po celou dobu plně zodpovědný za řízení vozu. Vozidlo může pomáhat například formou varování, případně v nouzové situaci krátce zasáhnout (např. nouzově přibrzdit).

Úroveň SAE 1

Auto je vybavené asistenčním systémem, který pomáhá automatizací jedné řídicí funkce. Nejčastěji jde o udržování nastavené rychlosti, tedy jízdu s tempomatem, případně o systém udržování vozidla v pruhu. I v této úrovni řídí výhradně řidič a na něm je také plná zodpovědnost.

Úroveň SAE 2

Stále řídí výlučně řidič a je plně odpovědný. Vozidlo může mít aktivované dva asistenční systémy, které automatizují dvě řídicí funkce zároveň. Může jít např. o tempomat a asistent jízdy v jízdním pruhu.

Úroveň SAE 3

Jedná se o podmíněnou automatizaci, což je první úroveň, kdy může auto řídit samo, pokud jsou splněny poměrně striktní podmínky. Tyto podmínky (např. plná funkčnost všech systémů, vhodná lokalita a počasí atd.) vozidlo pozná a samo nabídne řidiči možnost, že řízení převzme. Řidič poté nemusí nijak zasahovat. Vozidlo monitoruje provoz, drží se v jízdním pruhu, upravuje rychlost. Systém je v současné podobě homologovaný na komunikace se směrově oddělenými pruhy, tedy dálnice či rychlostní silnice bez výskytu chodců a cyklistů.

V tomto režimu přebírá vůz, po aktivování řidičem, odpovědnost za úkony, které se týkají samotného řízení. Řidič se nemusí plně věnovat řízení, musí sledovat provoz tak, aby byl stále připravený řízení opět převzít. Čas, který musí vozidlo dát řidiči pro převzetí řízení, je stanoven závazným homologačním předpisem a všichni výrobci ho musí respektovat.

Jedná se o dobu minimálně 10 sekund, nemůže tak dojít k situaci, že vozidlo bude chtít řízení vrátit řidiči okamžitě – veškeré případné nenadálé situace musí umět řešit samo.

Na osobu řidiče se během jízdy na autopilota nevztahuje povinnost dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, což se ale týká jen těch činností, ve kterých ho zastupuje vozidlo, tedy samotného řízení. Pro řidiče nadále platí povinnost dodržovat všechny ostatní podmínky provozu na pozemních komunikacích. Nesmí tedy používat záznamové/hovorové zařízení, musí být připoutaný, nesmí být pod vlivem alkoholu a drog. Stále také odpovídá za správné upevnění nákladu či technický stav vozidla.

Autonomní vozidla jsou povinně vybavena pokročilým záznamovým zařízením, které monitoruje, kde, jak a v jakém režimu se auto pohybovalo. Součástí pravidel je i povinnost řidiče v případě potřeby policii toto záznamové zařízení vozu zpřístupnit. Pokud řidič odmítne, má se za to, že řídil on.

Další podmínky použití si stanovují jednotliví výrobci a řidič má povinnost se s nimi před jízdou seznámit a odsouhlasit je.

Pokud nastane situace, že řidič řízení odmítne převzít zpět, vůz ho opakovaně vyzve. V případě mimořádné situace, tedy pokud řidič na



výzvy nereaguje, provede vozidlo tzv. manévr minimálního rizika. Systém vybere místo bezpečné pro zastavení. Při tomto manévru může samočinně přejíždět z pruhu do pruhu bezpečným způsobem (nesmí být ohrožení ani nadměrně omezení ostatní řidiči). Automatizované vozidlo při tom používá blinkry a po zastavení výstražná světla. Cílem manévru je zabránit nekontrolované jízdě vozidla. V případě, že řidič neuposlechne výzvy k opětovnému převzetí řízení, odpovědnost už dále nenese vozidlo, ale opět řidič.

Úrovně SAE 4 a 5

Další stupeň automatizace je stupeň 4 – jde o tzv. plně automatizovaná vozidla. V přesně vymezených podmínkách a oblastech umí jet i zcela bez přítomnosti řidiče. Konkrétně jde např. o autonomní minibusy, autonomní vozidla pro logistiku nebo robotaxíky. Možností využití je také autonomní parkování v parkovacích domech. Systémy zajišťují komplexní řídicí funkce v dané lokalitě či na dané trase, která je součástí povolení provozu. Počítá například i s povětrnostními vlivy, nevyžaduje

zásahy člověka. Zde také existuje možnost převzít řízení na dálku, čemuž se říká teleoperace. I v tomto případě platí, že pokud se vůz přiblíží svému limitu, sám bezpečně na vhodném místě zastaví.

Poslední pátá úroveň automatizovaného řízení je zcela autonomní vozidlo, které je schopné jízdy vždy a všude, obvykle se u něj ani neočekává existence volantu.

Ilustrační foto:
MD ČR

Bosch spolupracuje s Microsoftem

Bosch v rámci projektu Manufacturing Co-Intelligence připravuje továrny na budoucnost – společně se společností Microsoft a s pomocí agentické umělé inteligence.

Na veletrhu CES 2026 v Las Vegas společnost Bosch oznámila, že bude pokračovat ve spolupráci se společností Microsoft. Bosch společně s Microsoftem rozšíří svou nabídku Manufacturing Co-Intelligence a bude zkoumat pokrok, který má potenciál revolučně změnit výrobu díky využití agentické umělé inteligence.

Agentická umělá inteligence dokáže interpretovat velmi velké množství dat, činit převážně autonomní rozhodnutí a provádět úkoly s cílem

optimalizovat výrobu, údržbu a dodavatelské řetězce. „Díky tomu jsou výrobní procesy inteligentnější,“ říká Tanja Rueckert, členka představenstva společnosti Robert Bosch.

Cílem této spolupráce je spojit hluboké průmyslové znalosti společnosti Bosch v oblasti výroby a průmyslového softwaru s přední IT infrastrukturou a softwarovou odborností společnosti Microsoft.

Cílem obou společností je učinit stávající výrobní procesy škálovatelnými pomocí řešení podporovaných umělou inteligencí tak, aby továrny

byly nejen efektivnější, ale aby organizace mohly také ulevit zaměstnancům. Například včasným odhalením odchylek ve výrobním procesu lze minimalizovat prostoje a snížit výrobní náklady. Jedním z prvních zákazníků společnosti Bosch pro Manufacturing Co-Intelligence je přední světový výrobce senzorů a senzorových řešení pro průmyslové aplikace Sick AG.

USA zůstávají pro Bosch důležitým a strategickým růstovým trhem. „Naše spolupráce se společností Microsoft je významným příkladem toho, jak pokračujeme v podpoře růstu, investic a spolupráce zde v USA – a je to jen jeden z mnoha příkladů,“ říká prezident společnosti Bosch v Severní Americe Paul Thomas.

Kromě spolupráce s Microsoftem prosazuje Bosch na americkém trhu řadu dalších iniciativ. Patří mezi ně dohoda se společností Kodiak AI, průkopníkem v oblasti autonomního řízení pro nákladní automobily. Bosch a Kodiak AI spolupracují na vývoji redundantních platform pro autonomní nákladní automobily, které jsou nezávislé na konkrétním vozidle. Taková platforma je komplexním systémem specializovaného hardwaru a softwaru, který je integrován do standardních nákladních vozidel a dává jim schopnost autonomního řízení. Bosch pro tyto platformy dodává řadu hardwarových komponent, včetně senzorů a komponent pro ovládání vozidla, jako jsou technologie řízení.

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



Pirelli Cyber Tyre držitel ocenění SafetyBest 2026

Pneumatika Pirelli Cyber Tyre byla oceněna titulem SafetyBest 2026 za největší přínos k bezpečnosti jako první systém na světě, který dokáže shromažďovat data z pneumatik a zpracovávat je za účelem optimalizace řídicí elektroniky vozidla.



Pirelli Cyber Tyre získala ocenění SafetyBest 2026 za největší přínos k bezpečnosti od evropské organizace AutoBest. Cyber Tyre je vůbec první inteligentní systém na světě, který dokáže sbírat data přímo z pneumatik, analyzovat je pomocí proprietárního softwaru a algoritmů společnosti Pirelli a v reálném čase je předávat elektronice vozidla. Díky tomu zlepšuje jízdní dynamiku, zvyšuje bezpečnost a podporuje propojení s digitálními infrastrukturami.

Pirelli Cyber Tyre představuje klíčovou technologii pro budoucnost inteligentní mobility, zahrnující autonomní řízení, propojená vozidla i digitalizaci infrastruktury. Integrací inteligence přímo do pneumatiky zvyšuje bezpečnost dopravních systémů a zároveň přispívá k jejich větší datové efektivitě.

Technologie Cyber Tyre dává pneumatikám novou roli v revoluci, jež probíhá v oblasti mobility. U softwarově definovaných vozidel je dostupnost přesných dat v reálném čase klíčová. Technologie Cyber Tyre poprvé umožňuje přenos detailních informací o stavu pneumatik a povrchu vozovky přímo do elektroniky vozidla. Tím zvyšuje bezpečnost, výkon i efektivitu.

Díky senzorům, umístěným uvnitř běhounu, dokáže systém Cyber Tyre měřit klíčové parametry, jako jsou tlak, teplota, opotřebení běhounu či zatížení pneumatiky. Tyto údaje jsou následně zpracovávány pomocí proprietárních algoritmů společnosti Pirelli a odesílány do řídicí jednotky vozidla, která na jejich základě optimalizuje činnost elektronických systémů, například ESP, ABS nebo

kontroly trakce. Výsledkem je výrazné zvýšení bezpečnosti i komfortu jízdy. Ve spolupráci se společností Bosch Engineering je systém plně integrován do elektronické architektury vozidla.

Kromě funkcí přímo v automobilu umožňuje systém Cyber Tyre také komunikaci V2V (Vehicle-to-Vehicle) a V2I (Vehicle-to-Infrastructure), čímž přispívá k rozvoji inteligentních silnic a chytrých měst. Shromážděná data mohou sloužit k efektivnějšímu plánování, řízení i údržbě městské mobility. Různé formy konektivity V2X (Vehicle-to-Everything) zároveň umožňují pokročilé varovné funkce pro vozidla i řidiče – například informování o aktuálním stavu vozovky, interakci se semaforem a dopravními značkami nebo optimalizaci veřejné dopravy a správy vozových parků. Tato technologie tak představuje důležitý krok směrem k plně autonomnímu řízení.

Technologie Cyber Tyre je již komerčně dostupná a používá se v několika špičkových modelech nejvyšší třídy. Cílem Pirelli je postupné rozšiřování jeho využití pro širší okruh vozidel a nové funkce propojené prostřednictvím konektivity V2X.

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

Směr pro cirkulární ekonomiku akumulátorů do elektromobilů

Největší výrobce akumulátorů na světě, čínská společnost CATL, ve spolupráci s Nadací Ellen Macarthurové vytyčují směr pro cirkulární ekonomiku akumulátorů do elektromobilů.

Během výročního zasedání Světového ekonomického fóra 2026 v Davosu byla představena kniha, vydaná Nadací Ellen MacArthurové, první integrovaný a realizovatelný plán cirkulárního hodnotového řetězce pro akumulátory do elektromobilů a kritické minerály založený na reálné průmyslové praxi. Zároveň představuje významný milník ve spolupráci mezi společnostmi CATL a touto nadací.

Zpráva byla vypracována za přispění 30 předních organizací z ekosystému akumulátorů pro elektromobily včetně CATL, DHL, Volvo a JLR, spolu s výzkumnými institucemi a nevládními organizacemi. Stanoví jasný, průmyslem podložený směr, jakým se musí akumulátory pro elektromobily navrhovat, používat, recyklovat a znovu začleňovat do výroby, aby se maximalizovala jejich hodnota a snížilo systémové riziko v celém hodnotovém řetězci.

Jako zakládající strategický partner Mise kritických minerálů od Nadace Ellen Macarthurové společnost CATL úzce spolupracovala s nadací a dalšími subjekty v odvětví na převedení principů cirkulární ekonomiky do praktických, realizovatelných opatření založených na skutečných provozních zkušenostech. Tato cestovní mapa také podporuje globální závazek společnosti CATL v oblasti cirkulární energetiky, včetně jejího dlouhodobého cíle oddělit růst



Jiang Li viceprezident a tajemník správní rady CATL

výroby akumulátorů od těžby nových surovin.

Zpráva zdůrazňuje příležitosti, které může cirkulární systém akumulátorů pro elektromobily přinést v oblasti životního prostředí, ekonomiky, produktů a širší tvorby hodnot. Díky tomu, že akumulátor a jeho kritické minerály mohou zůstat v používání po několik životních cyklů, snižuje se poptávka po nově těžených materiálech, klesají emise a podporuje se začlenění obnovitelných zdrojů energie. Zvyšuje se také ekonomická hodnota díky zlepšení materiálové účinnosti, snížení množství odpadu a provozních nákladů a vytvoření nových zdrojů příjmů. Zároveň posiluje odolnost dodavatelského řetězce a rovnoměrněji rozděluje ekonomické výhody mezi jednotlivé regiony, což ukazuje, že systémový cirkulární přístup přeměňuje případná rizika ve strategické příležitosti vytvářející hodnotu.

Bílá kniha vytipovala pět vzájemně provázaných opatření, která jsou nezbytná pro zachování vysoké hodnoty materiálů v akumulátorech a posílení odolnosti systému:

- Navrhovat akumulátory s ohledem na cirkulární ekonomiku, nikoli na likvidaci

- Přehodnotit servis akumulátorů v rámci optimalizovaných systémů energetické mobility

- Rozšířit cirkulární obchodní modely, které s akumulátory zacházejí jako s dlouhodobými aktivy

- Budovat a spolufinancovat regionální cirkulární infrastrukturu

- Umožnit cirkulární operační systém prostřednictvím dat, standardů a politiky

CATL již tyto systémové postupy zavádí do praxe ve všech svých provozech. Oddělením akumulátoru od vozidla spravuje CATL akumulátory jako centrálně spravovaná aktiva, čímž zvyšuje jejich využití, umožňuje plánovanou údržbu a zajišťuje předvídatelný výnos na konci životnosti. V současné době CATL provozuje víc než 1000 výměnných stanic pro osobní automobily a více než 300 pro nákladní vozidla, které jsou podporovány rostoucím ekosystémem více než 100 partnerů.

Tato systémová integrace umožňuje vysoce kvalitní recyklaci ve velkém měřítku. Recyklační provozy CATL dosahují míry recyklace 99,6 % u niklu, kobaltu a manganu a 96,5 % u lithia, přičemž zpracovatelská kapacita se rozšiřuje na 270 000 tun ročně.

ně. Souběžně s tím společnost CATL aplikuje alternativní chemické látky, jako jsou sodík-iontové akumulátory, využívá široce dostupné materiály a snižuje emise uhlíku za kilowatthodinu až o 60 %, čímž posiluje cirkulární výkon v aplikacích mobility, výměny a skladování energie.

Na briefingu vedení nadace a CATL zdůraznil Jiang Li, místopředseda a tajemník představenstva CATL: „Tato zpráva představuje významný milník na globální cestě k cirkulární ekonomice akumulátorů. Cirkulární systémy akumulátorů musí být nyní rozšířeny napříč regiony, odvětvími a aplikacemi – od elektromobilů po skladování energie – a přizpůsobeny různým tržním podmínkám.“

„S rostoucí popularitou elektromobilů již není cirkulární ekonomika pro akumulátory a kritické minerály volitelnou možností, ale je nezbytná pro dostupnost, odolnost a dlouhodobý růst při současném snížení dopadů na životní prostředí a společnost. Akumulátory pro elektromobily jsou strategickým aktivem a cirkulární přístupy jsou klíčovými pro zachování jejich hodnoty a zajištění toho, aby se kritické minerály nikdy nestaly odpadem. Vítáme příspěvek společnosti CATL a těšíme se na další spolupráci, která pomůže rozšířit skutečně cirkulární systém akumulátorů a podpoří širší energetickou transformaci,“ uvedl Wen-Yu Weng, výkonný ředitel pro kritické minerály v Nadaci Ellen MacArthurové.

Zveřejnění této zprávy představuje první milník v širší spolupráci mezi společnostmi CATL a nadací, jejímž cílem je urychlit cirkulární ekonomiku v oblasti kritických minerálů. Další fáze se zaměří na zátěžové testování těchto přístupů v reálném prostředí, aby bylo možné pochopit, jak design, použití, prodloužení životnosti, sběr a recyklační cykly fungují společně ve větším měřítku.

Text: Vladimír Rybecký podle podkladů CATL
Foto: CATL

Projekt pro vyšší bezpečnost silničního provozu koncernu VW

Koncern Volkswagen spouští celoevropský projekt pro vyšší bezpečnost silničního provozu. Značky koncernu Volkswagen hodlají optimalizovat asistenční systémy s využitím sensorových a obrazových dat vozů zákazníků a reálných dopravních situací. Základním předpokladem je souhlas zákazníků.

Koncern Volkswagen usiluje o další zvyšování bezpečnosti všech účastníků silničního provozu v celé Evropě. Na základě úspěšných zkušeností z Německa rozšiřuje svůj program pro využívání sensorových a obrazových dat z vozidel zákazníků nově do 40 evropských zemí včetně České republiky.

Cílem je pomocí reálných dopravních situací neustále optimalizovat asistenční systémy a funkce automatizovaného řízení. Zákazníci mohou tato zlepšení získávat prostřednictvím softwarových aktualizací ve vozidle. Neustále zdokonalované jízdní funkce zvyšují jízdní komfort a zároveň přispívají ke zlepšení celkové bezpečnosti silničního provozu.

Základním předpokladem je souhlas zákazníků – samozřejmě v plném souladu se všemi platnými předpisy o ochraně osobních údajů. Spuštění programu se plánuje na leden 2026, nejprve u modelů značky Volkswagen. Následovat budou značky Cupra, Škoda,

Volkswagen Užitkové vozy, Audi a Porsche.

Ke zvyšování bezpečnosti na silnicích přispívá rozsáhlý vozový park koncernu Volkswagen již dnes. Vozidla mimo jiné generují anonymizovaná data, na jejichž základě vznikají vysoce přesné mapové podklady. Ty pomáhají například při vedení vozidla na silnicích bez vodorovného dopravního značení. Dále umožňují přesné jízdní pokyny a varování před nebezpečím, která lze cíleně zpřesňovat například na základě lokálních povětrnostních podmínek. Tato „sdílená znalost“ již nyní napomáhá k vyšší bezpečnosti silničního provozu.

Pro další zlepšování asistenčních systémů chtějí vývojáři koncernu Volkswagen využívat také data z reálných jízdních situací. Ta jsou výrazně bližší skutečnému provozu než testy prototypů nebo simulace. Cílem je navrhovat asistenční funkce tak, aby je zákazníci vnímali jako skutečně přínosné a ideálně je nechávali trvale zapnuté. Aktivní asistenční systémy nejenže zvyšují bezpečnost samot-

ných řidičů, ale také všech ostatních účastníků silničního provozu.

Vývoj se soustředí na specifické dopravní situace, ve kterých jsou asistenční systémy obzvláště přínosné. Může se jednat například o provoz v blízkosti škol se zvýšeným pohybem chodců a cyklistů, křižovatky v obytných zónách nebo frekventovaná a nepřehledná parkoviště u obchodních center.

Spouštěčem přenosu dat mohou být například zásahy nouzového brzdového asistenta, řidičem vyvinuté plné brzdění nebo náhlé vyhýbací manévry. Především v těchto případech jsou relevantní konkrétní sensorová, funkční a obrazová data. Patří sem například kamerové snímky okolí vozidla a detekční výsledky senzorů sledujících situaci v blízkosti vozu, ale také informace o směru jízdy, rychlosti a úhlu natočení volantu. Důležitou roli hrají rovněž informace o počasí, viditelnosti a světelných podmínkách.

K standardní funkci nyní například patří, že vozidlo co nejpřesněji analyzuje pohyb osob na přechodech pro

chodce nebo na chodnících. Pokud kamera detekuje pohyb chodců směrem do vozovky, například u hrajících si dětí, může vozidlo preventivně zvýšit brzdový tlak, aby bylo v případě nouze schopno zastavit ještě rychleji. Pro tento účel trvalý přenos dat neprobíhá.

Pro přenos a zpracování dat je základní podmínkou souhlas zákazníka. Ten lze udělit různými způsoby a je realizován každou značkou individuálně, například jako možnost volby v rámci zákaz-

nického profilu. Souhlas lze kdykoliv odvolat.

Záznam a přenos dat může také zahrnovat další vozidla nebo účastníky silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté v bezprostředním okolí vozu. To je zásadní zejména pro to, aby kamerové systémy dokázaly rozpoznat i za ztížených podmínek a správně vyhodnotit složité dopravní situace. Samozřejmostí je přísné dodržování všech platných předpisů o ochraně osobních údajů. Individuální infor-

mace o osobách v dopravě nejsou relevantní ani cílem zpracování.

Veškeré informace o podmínkách záznamu a ochraně osobních údajů jsou od spuštění programu k dispozici online na webových stránkách jednotlivých značek. Zájemci mohou rovněž požádat o další informace.

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



Umělá inteligence v automobilech

Bosch představuje inovace v kokpitu. Ve spolupráci se společnostmi Microsoft a Nvidia výrazně posouvá vývoj umělé inteligence ve vozidlech. Nová platforma pro rozšíření AI od společnosti Bosch rychle a snadno rozšiřuje stávající systémy kokpitu o funkce umělé inteligence.

Automobilový průmysl prochází zásadní transformací, přičemž software a zejména umělá inteligence (AI) se stávají klíčovou součástí budoucího zážitku z jízdy a pobytu ve voze. Bosch již umělou inteligenci využívá ke zvýšení bezpečnosti a pohodlí za volantem. Pomocí AI proměňuje kokpit v inteligentního a proaktivního společníka.

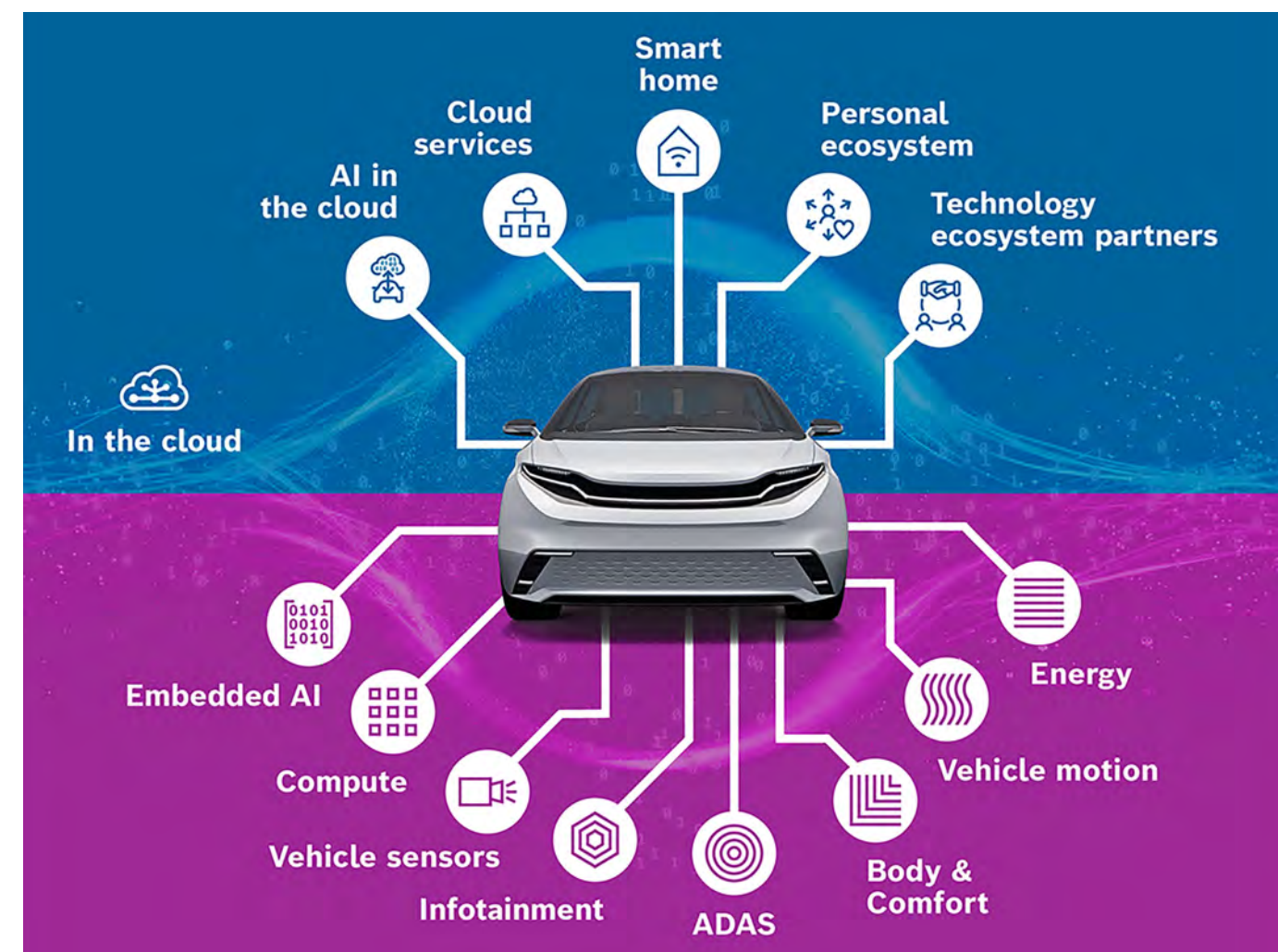
Bosch představil novou platformu pro rozšíření AI – vysoce výkonnou výpočetní jednotku s podporou AI pro realizaci inteligentních kokpitů a předvede kokpit s umělou inteligencí. Jedná se o systém „vše v jednom“,

který umožňuje vysokou míru personalizace prostředí vozu. Kokpit je vybaven velkým jazykovým modelem AI, který umožňuje komunikaci jako se skutečnou osobou. Disponuje také vizuálním jazykovým modelem, který dokáže interpretovat dění uvnitř i vně vozidla. Na základě toho může systém například automaticky vyhledat parkovací místo při příjezdu do cíle nebo vytvořit zápis z online schůzek.

„Nová AI platforma umožňuje rychle a snadno upgradovat stávající systémy kokpitu o pokročilé funkce AI. Díky tomu je zážitek z jízdy komfortnější, intuitivnější a bezpečnější pro všechny ve vozidle,“ říká Markus

Heyn, člen představenstva společnosti Robert Bosch a předseda oblasti Bosch Mobility.

Díky novému kokpitu Bosch s umělou inteligencí se vozidlo mění z dopravního prostředku v inteligentního učícího se partnera, který rozumí rutinám, preferencím a kontextu řidiče. Mezi funkce patří hlasový asistent s AI, který předvídá potřeby, komplexní porozumění situaci v interiéru vozu, přesná navigace a rozsáhlé možnosti zábavy. Například prosté prohlášení „je mi zima“ může spustit několik koordinovaných akcí, jako je aktivace vyhřívání sedadel a současně úprava teploty v kabině.



„Nový kokpit Bosch s umělou inteligencí umožňuje řidičům i výrobcům automobilů plně využít potenciál moderního automobilového softwaru. Díky platformě pro rozšíření AI lze v budoucnu implementovat nové funkce do vozidla mnohem rychleji,“ uvádí Heyn.

Klíčovým způsobem využití je proměna neproduktivního času, stráveného v autě, na čas pracovní. Společně s Microsoftem tak Bosch mění automobil v mobilní kancelář aniž by tím byla snížena bezpečnost jízdy.

Díky integraci Microsoft Foundry a specializovaných funkcí pro kokpit poskytuje toto řešení plynulý přístup k sadě aplikací Microsoft 365. Ty lze inteligentně propojit s dalšími systémy vozidla tak, aby prioritou zůstala bezpečnost a minimalizovalo se rozptylování řidiče. Ten se může například pomocí intuitivního hlasového příkazu

připojit k hovoru v aplikaci Microsoft Teams, což systém přiměje k proaktivní aktivaci adaptivního tempomatu. Tato plynulá interakce napříč různými systémy vozu pomáhá zajistit cestu, která je produktivní a zároveň bezpečná, což může být významně přínosné třeba pro lidi dojíždějící za prací nebo ty, kteří jsou často na cestách.

Nová platforma pro rozšíření AI umožňuje dovybavit dnešní vozidla bez nutnosti měnit stávající hardware nebo systémovou architekturu. Jádrem platformy je výkonný čip Nvidia Drive AGX Orin (SoC), který tvoří základ pro složité AI aplikace. Využívá standardní platformu Nvidia Cuda, což výrobcům umožňuje snadno integrovat vlastní AI modely.

Kompaktní jednotka nabízí 150 až 200 teraoperací za sekundu (TOPS) dodatečného výkonu. Připojuje se přes standardní rozhraní pro napá-

jení a ethernet a podporuje aktivní vzduchové i kapalinové chlazení.

K urychlení vývoje Bosch také využívá softwarové sady od Nvidia, včetně rámce Nvidia NeMo pro správu životního cyklu AI. To umožňuje integraci pokročilých aplikací, jako jsou zpracování senzorů v reálném čase a vizuálně-jazykové modely (VLM). Schopnosti uvažování a řeči, zajišťované modely Nvidia Nemotron, navíc přináší pochopení kontextu a přirozenou konverzaci.

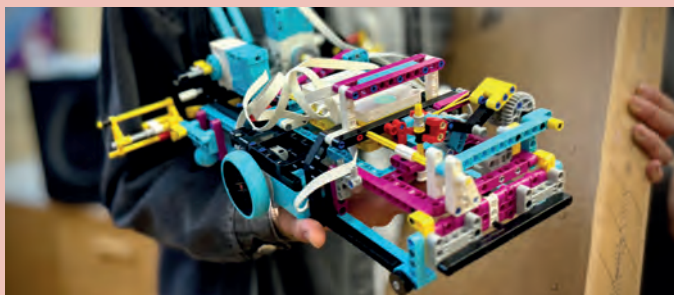
S využitím Microsoft Foundry Bosch navrhuje a spravuje AI ve vozidle tak, aby byl asistent v kokpitu vždy aktuální a škálovatelný.

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

Stalo se...

KTERÝ ROBOT HRAJE NEJLÍP TETRIS?

Do 17. ročníku Robosoutěže FEL ČVUT středoškolských týmů se přihlásilo 167 stavebnicových robotů z celé republiky. Na půdě Fakulty elektrotechnické se konalo tradiční velké finále, do něž ze čtyř předkol postoupilo 33 nejlepších. Vítězem se stal „hráč Tetrisu“ vytvořený týmem K-2SO ze školy Nový PORG z Prahy 4 ve složení Junning Wang, František Kopl a Denis Ondruch. Na druhé příčce se umístilo vozítko týmu WIP ze školy Gymnázium Benešov. Finálové klání Robosoutěže přineslo mnoho napínavých momentů. Diváci mohli v Zengerově posluchárně FEL ČVUT nebo v online streamu sledovat sérii 90sekundových robotických duelů na speciálních hracích plochách, při nichž se roboti snažili co nejlépe splnit svou úlohu. Ta letošní, s příznačným názvem Tetris, spočívala ve skládání typických pěti druhů herních bloků do co největšího souvislého pole. Kromě hmotných cen od partnerů dostali členové vítězných týmů také „bianko šek“ na studium v oboru Kybernetika a robotika, tedy možnost pro všechny členy dostat se na FEL ČVUT bez přijímaček.



SPOLUPRÁCE ABT CZECH A CUPRA

Abt Czech v Praze slavnostně otevřel nový showroom a zároveň představil nové edice Cupra x Abt. Jde o tuningové balíčky, které spojují temperament a design vozů Cupra s výkonovým a designovým know-how společnosti Abt Sportsline s jasně definovaným obsahem, instalací v České republice a s plným záručním krytím v souladu s podmínkami Cupra a Abt v České republice. Akce se zúčastnili zástupci nejvyššího vedení obou partnerů CEO společnosti Abt Sportsline Thomas Biermaier a vedoucí divize Seat/Cupra ve společnosti Porsche Česká republika Tomáš Navrátil. Oficiální uvedení českých edic Cupra x Abt je iniciativou Abt Czech a probíhá plně v režii českého zastoupení s podporou

německé matky Abt Sportsline. Nabídka je postavena jako ucelená edice – tedy nejen se zvýšením výkonu, ale s kompletním továrním řešením vč. kol, aerodynamických prvků a detailů interiéru. Obsah českých edic je nastaven podle reálných podmínek na českých silnicích.



PORSCHE ČESKÁ REPUBLIKA POKRAČUJE V RŮSTU

Společnost Porsche Česká republika předala v roce 2025 zákazníkům 32 471 nových vozů značek Volkswagen, Audi, Seat, Cupra a Volkswagen Užitkové vozy, což znamená meziroční nárůst o 16,8 %. Udržela si tak postavení největšího tuzemského importéra nových osobních a užitkových vozidel.

„Pro Porsche Česká republika byl rok 2025 potvrzením správnosti naší strategie. Po plánované transformaci byznys modelu v roce 2024 jsme se v uplynulém roce vrátili k růstu a v tomto trendu chceme pokračovat i nadále. Rok 2025 potvrdil, že transformace automobilového sektoru vstupuje do nové, realistické fáze. Ukazuje se, že tempo přechodu na čistou elektromobilitu je pomalejší, než předpokládaly původní ambiciózní plány. Horizont roku 2035 se tak nyní jeví jako téměř nereálný. První kroky Evropské unie z konce loňského roku vnímáme jako racionální uznání tohoto vývoje. Očekáváme, že v roce 2026, kdy proběhne přezkoumání emisních cílů, převážší pragmatický a ekonomický přístup nad ideologii a naitivitou, vedoucí nás zcela jistě do existenční závislosti na třetích stranách,“ uvedl jednatel Porsche Česká republika Jan Hurt.



STABILNÍ RŮST VWFS V ROCE 2025

Poskytovatel financování mobility Volkswagen Financial Services (VWFS) dosáhl v roce 2025 stabilní růst. Významně posiluje v oblasti poprodejních služeb i pojištění a zjednodušuje proces prodeje ojetých vozů, čímž pracuje na posílení loajality svých zákazníků. Úspěch společnosti se opírá o kompletní paletu finančních produktů, která zahrnuje operativní leasing, úvěr CHYTŘE a klasický úvěr. Se 15 717 smlouvami (meziročně +21,1 %) a tržním podílem 27,7 % VWFS potvrdil první příčku na trhu v segmentu operativního leasingu. Pozitivní přínos přineslo pojištění (+10 %), růst doplňkového pojištění GAP, které chrání před finanční ztrátou způsobenou poklesem hodnoty auta v čase, prodloužené záruky a aftersales služby. Podíl servisních služeb na financování dosáhl 45,9 %. „Klíčové je zlepšování poprodejních služeb aby zákazník zůstal v našem ekosystému po celou dobu životnosti vozu. Volkswagen Financial Services se odlišuje od konkurence tím, že díky spolupráci s koncernovými značkami nabízí automotive služby které jiní nemají,“ doplnil jednatel Volkswagen Financial Services Vratislav Stražil.



SKUPINA RENAULT MÁ ZA SEBOU ÚSPĚŠNÝ ROK

Renault před pěti lety spustil transformační program Renaultion. Rok 2025 byl prvním, kdy se začaly projevovat jeho přínosy. I když v tomto období došlo k mnoha událostem, které nebylo možné předpokládat, všechny značky skupiny – Renault, Dacia i Alpine – na světových trzích rostly výrazně víc než celý trh. V České republice Skupina Renault za rok 2025 registrovala 21 495 osobních i lehkých užitkových vozidel (+19 %), z toho bylo 11 694 Dacií (+13 %), 9801 se značkou Renault (+24 %) a 26 vozů Alpine. To představuje podíl na českém trhu 8 % a téměř pětinový nárůst ve srovnání s rokem 2024. Značka Renault skončila devátá mezi osobními automobily, čtvrtá mezi lehkými užitkovými vozy a v součtu obou kategorií osmá. Významným úspěchem

Renaultu bylo navýšení prodeje soukromým zákazníkům a významné zvýšení prodeje vozů s hybridním pohonem. Dacia se vypracovala na pátou příčku nejprodávanějších značek s tržním podílem 4,7 %, postoupila na druhé místo v prodeji soukromníkům s podílem 9,7 % a je jedničkou v prodeji vozidel na LPG.



TOYOTA NA ÚSPĚŠNÉ VLNĚ

V České republice má značka Toyota za sebou další rekordní rok. Dosáhla celkově druhé místo na trhu a tržní podíl 8,3 %. Spolu s prémiovou značkou Lexus jí už druhý rok v řadě patří druhé místo mezi importéry. Prioritou Toyoty v ČR je fleetový prodej, kde dosáhla tržní podíl 8,6 %. Výrazný milník Toyota zaznamenala v kategorii lehkých užitkových vozů, kde jí patří prvenství na trhu s podílem 18,0 %. Prodej užitkových vozidel je velmi důležitý vzhledem k tomu, že je spojen s poprodejními službami, jejichž objem vloni poprvé překročil hranici 1 miliardy korun. „V roce 2024 jsme poprvé dobyli pozici nejprodávanější dovážené značky na českém trhu. Obhájit vítězství je mnohdy těžší než získat první titul. Díky intenzivní práci našich dealerů a podpoře a loajalitě našich zákazníků se nám to povedlo. K rekordním výsledkům zásadně přispěl náš úspěch ve firemních prodeích, jejichž podíl se zvedl na 80 %. Firemní i soukromá klientela oceňuje širokou modelovou nabídku ve všech škálách pohonů od konvenčních až po elektrifikované. Tržní prostředí v České republice se postupně přibližuje předcovidovým úrovním, přičemž trh v roce 2025 meziročně roste. Toyota na tento vývoj reagovala rekordním počtem objednávek a registrací,“ uvedl generální ředitel Toyota a Lexus ČR Martin Peleška.



Českým Autem roku 2026 je Škoda Elroq

Domácí automobilka se po osmi letech opět vrací na trůn, když odborná porota ankety Auto roku 2026 v České republice přidělila největší počet bodů čistě elektrickému modelu Elroq.

Velice pestrý kvintet finalistů se utkal o prestižní ocenění Auto roku v České republice:

Audi A6

Jde v podstatě o dva vozy – A6 Limuzína a kombi Avant s mild-hybridním pohonem vč. vznětového motoru nebo s plug-in hybridním pohonem: délka 4999 mm, výkony 150 až 270 kW, pohotovostní hmotnost 1845 – 2240 kg a cena od 1 704 900 Kč resp. A6 e-tron Sportback a kombi Avant s elektrickým pohonem: délka 4928 mm, výkony 210 –

370 kW, pohotovostní hmotnost 2175 – 2410 kg a cena od 1 714 900 Kč.

BMW iX3

Elektricky poháněné SUV: délka 4782 mm, výkon 345 kW, pohotovostní hmotnost 2360 kg a cena od 1 725 100 Kč.

Dacia Bigster

Kompaktní SUV s mild-hybridním, hybridním nebo unikátním hybridním pohonem v kombinaci s LPG: délka 4570 mm, výkony 103 – 116 kW, pohotovostní hmotností 1350 – 1583 kg a cena od 556 900 Kč.

Mercedes-Benz CLA

Sedan příp. kombi s elektrickým (EQ) nebo mild-hybridním poho-

nem: délka 4723 mm, výkony 100 až 140 kW + 22 kW (hybrid) resp. 165 až 260 kW (EQ), pohotovostní hmotnost 1695 – 2155 kg a cena od 1 118 040 Kč (hybrid) resp. od 1 189 430 Kč (EQ).

Škoda Elroq

Elektricky poháněné kompaktní SUV: délka 4480 mm, výkony 125 – 250 kW, pohotovostní hmotnost 1949 – 2343 kg a cena od 799 000 Kč.

Odborná porota složená z 19 předních českých motoristických novinářů neměla jednoduchou práci. Musela posoudit vlastnosti jednotlivých finalistů a zohlednit jejich relevanci k českému trhu, což bylo jedno z důležitých kritérií volby.

Při slavnostním vyhlášení, které se konalo v sále Grand Hotelu International Prague, cenu pro vítěze z rukou předsedy poroty Tomáše Hyana převzal vedoucí českého zastoupení Škoda Auto Jiří Maláček.

Auto roku 2026 v České republice

1. Škoda Elroq 111 bodů
2. Mercedes-Benz CLA 106
3. BMW iX3 98
4. Audi A6 86
5. Dacia Bigster 74



Součástí slavnostního vyhlášení byl také odborný seminář na téma Vývoj veřejné dobíjecí infrastruktury v České republice v evropském kontextu, který vedl Lukáš Kadula z Centra dopravního výzkumu.

Do Síně slávy SDA byl nově uveden Antonín Šípek, který se významně podílel na rozvoji automobilového trhu v České republice.

Vyhlášeny byly také výsledky ankety PR roku pořádané Klubem motoristických novinářů. V té první

tří místa obsadili Filip Stoulil (Seat & Cupra), Jitka Skaličková (Renault, Alpine & Dacia) a Martin Hejral (Opel & LeapMotor). Akcí roku byla vyhlášena Cupra na Vltavě a za nejlepší služby při půjčování testovacích vozů byla oceněna společnost Porsche ČR.

Premiérově bylo slavnostní vyhlášení živě přenášeno na YouTube kanálu SDA a na facebookovém profilu Auto roku, kde je možné je i zpětně přehrát.

Partneři ankety

Amper e-mobility 2026

Mezinárodní elektrotechnický veletrh Amper, největší událost svého druhu v Česku a na Slovensku, proběhne ve dnech 17.–19. března 2026 na brněnském výstavišti. Součástí této prestižní akce je tradiční expozice elektrické a hybridní mobility AMPER e-mobility.

Bosch Group

Bosch v České republice se skládá ze šesti legálních entit a v roce 2024 zaměstnával zhruba 8 200 pracovníků (k 31. 12. 2024). Konsolidovaný obrat na trzích v České republice dosáhl v roce 2024 výše 20,6 miliardy korun (zhruba 820 milionů eur) a celkový obrat českých společností skupiny Bosch včetně obratu nekonsolidovaných společností a interních dodávek sesterským společnostem mimo ČR dosáhly částky 55,5 miliardy korun (2,2 miliardy eur).

Text: **Vladimír Rybecký**
Foto: **V. Rybecký a Luděk Kortus**



Dodavatel pro Auto roku 2026 v České republice

Prestižní ocenění Dodavatel pro Auto roku 2026 v České republice získalo 18 firem.



Sdružení automobilového průmyslu představuje firmy, které v rámci 32. ročníku ankety Auto roku 2026 v České republice získaly právo používat prestižní označení „Dodavatel pro Auto roku 2026 v České republice“.

Díly tuzemských firem přitom nese nejen vítězný vůz Škoda Elroq, ale řada z nich je součástí všech pěti automobilů, které letos postoupily do finálního kola soutěže. Přihlášené firmy AutoSAPu dodávají díly i do převážné většiny 26 nominovaných vozů.

Přehled dodávaných dílů do vítězného vozu je mimořádně široký – od obložení a čalounění kufru, pneumatik, interiérových koberců a zadních loketních opěrek přes výztuhy karoserie, pevnostní šrouby, závěsy a zámkové dveře, sedadla, pružiny a stabilizátory až po zadní světlomety, těsnění, akustické izolační prvky, elektronické

moduly, parkovací systém a další klíčové komponenty.

„Vítěznému vozu přeji především úspěch u zákazníků, protože právě jejich spokojenost je tím nejlepším potvrzením kvality. Ocenění ale patří také široké síti dodavatelských firem, bez jejichž know-how, preciznosti a dlouhodobé spolupráce by moderní automobil vůbec nemohl vzniknout. Český dodavatelský sektor má v tomto směru mimořádně silné postavení, což dokazuje i fakt, že mezi nominovanými vozy jen stěží najdeme takový, který by neobsahoval komponenty

vyrobené v České republice. Jsem přesvědčený, že právě tato síla a profesionalita budou i nadále podporovat konkurenceschopnost českého automobilového průmyslu a přispívat k rozvoji celé ekonomiky,“ říká Tomáš Jungwirth, manažer komunikace Sdružení automobilového průmyslu.

Sdružení automobilového průmyslu bylo i letos tradičním partnerem ankety Auto roku 2026 v České republice a zároveň vyhlášovatelem doprovodné ankety Dodavatel pro Auto roku 2026 v České republice, do které se letos zapojily více než dvě desítky členských firem AutoSAPu. Dvaatřicetý ročník soutěže umožnil tuzemským dodavatelům automobilového průmyslu představit svoje produkty, které se uplatnily v řadě nejen vítězných, ale i všech přihlášených vozů.

ANTOLIN

obložení a čalounění kufru

Fehrer

zadní loketní opěrka

KAMAX

pevnostní šrouby

PLASTIKA

nápleť ŠKODA i kryty i mraziků

SNOP

přední a zadní podtlakové nosiče

BENTELER

zadní nápravnice

Gestamp

výztuhy A a B sloupků

kiekert

lehká základní západka (LBS)

RETEX

koberce i akustická protišluková deska

TAJESCO

ocelové komponenty karoserie

BRAND

závěsy kapoty i grilfastery i zámkové pátých dveří i aktuátory

Gumárny Zubří

interiérové koberce

MAGNA

sedadla

BOSCH

měníč napětí i parkovací systém i elektrické vodní čerpadlo chlazení i asistenční radarový systém i přední pohon stěračů

Continental

pneumatiky EcoContact 7

HELLA

zadní světlomet

Mubea

nápravní pružina i zadní stabilizátor

SAARGUMMI

úprava vnitřních a pátých dveří i těsnění přední kapoty

* společnosti jsou seřazeny v abecedním pořadí

Akademie pomáhá zájmu o technické obory

V posledních letech se projevuje klesající zájem o studium technických a automobilních oborů. To, co dříve patřilo mezi nejžádanější profese, dnes u mladé generace ztrácí na atraktivitě. A právě zde vstupuje do hry Akademie v autobranži.

Mnoho žáků základních škol má dnes úplně jiné sny a představy o své budoucnosti – chtějí být influencery, youtubery nebo programátory počítačových her. Manuální a technické obory vnímají jako příliš náročné nebo „špinavé“. Přitom právě profese v oblasti automotive patří mezi ty, které nabízejí nejen jistotu zaměstnání, ale i možnost růstu, rozvoje a dobrého finančního ohodnocení. Moderní autoservisy, diagnostika, elektromobilita, práce s digitálními technologiemi – to všechno jsou oblasti, které spojují techniku, kreativitu i inovace.

Nejen autoservisy dlouhodobě narážejí na nedostatek kvalifikovaných lidí. Najít zkušeného automechanika, autoelektrikáře či diagnostika je čím dál těžší. Tento trend ohrožuje nejen kvalitu služeb, ale i konkurenceschopnost celého odvětví. Řešení

přitom nespočívá jen v krátkodobých kampaních, ale v systematické práci – v propojování škol, firem, institucí a reálné praxe.

Akademie v autobranži vznikla ze společné iniciativy tří partnerů – Střední odborné školy automobilní, informatiky a Gymnázia v Praze-Hostivaři, prodejního a servisního partnera Auto Jarov a společnost Interaction. Spojuje svět vzdělávání s podnikatelskou sférou do jednoho funkčního celku. V současné době má již 12 členů.

Cílem Akademie je pomáhat žákům končícím základní školy i jejich rodičům v lepším poznávání kariéry v automobilovém odvětví, ale i informovat veřejnost o možnostech vzdělávání. „Dnešní automechanik nevydělá jen komponenty. S pomocí moderních technologií řeší mnohé opravy a pracovní postupy,“ říká Martin Kulhánek, ředitel servisních služeb ve společnosti Auto Jarov.

Akademie má v plánu podporovat také školy, žáky a učitele, kterým nabízí prostor pro sdílení zkušeností, workshopy, odborná školení a přístup k novým trendům v oboru. Díky profesionálním školením a kurzům nabízí žákům možnost rozvíjet svůj potenciál nad rámec běžného studia a uznávat získané certifikáty školení v portfoliu svého studia. Zároveň vyzývá firmy, aby se aktivně zapojovaly do vzdělávacího procesu a přispívaly



svými znalostmi i technickým zájmem a definovaly své potřeby.

Akademie v autobranži je platformou, která propojuje lidi, zkušenosti a inspiraci. Hledá nové partnery mezi firmami, školami, institucemi i samosprávami, sdílející stejnou vizi – podporovat odborné vzdělávání, rozvíjet dovednosti mladých lidí a posilovat prestiž technických profesí.

„Investice do mladých lidí je investicí do budoucnosti celé společnosti. Každý, kdo pomůže propojit školu s praxí, dává šanci tomu, že česká autobranže zůstane silná, moderní a konkurenceschopná,“ je přesvědčen Ing. Milan Vorel, ředitel Weilovky – hostivařské střední odborné školy.

Více informací o projektu a možnostech spolupráce najdete na www.akade.cz

Text: Karel Beránek
Foto: Auto Jarov

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.



Juniors' Bosch Day ukázal mladým cestu k technice

Bosch podporuje dlouhodobě technické vzdělávání, to je důležitým bodem firemní strategie do budoucna. Juniors' Bosch Day je akce zaměřená na technickou výchovu mládeže.



montovali buldozer, podvalník, loď a ještě navíc motorku. Jednotlivé týmy musely k základu kreativně domyslet loď. Bez koordinace, technické zručnosti a chuti do práce by týmy neměly šanci uspět. Závěrečným úkolem bylo zvednout loď z podvalníku pomocí kladky a spustit ji na podložku," řekl spolupořadatel akce Zdeněk Pavlíček (JhP/HRL2).

Firma Bosch Powertrain uspořádala tradiční akci zaměřenou na technickou výchovu mládeže Juniors' Bosch Day. Cílovou skupinou jsou chlapci a děvčata ve věku 12 až 13 let. Akce dětem zaměstnanců představila firmu Bosch, zajímavý svět techniky a motivovat budoucí mladé talenty ke studiu technických oborů.

Celodenní program byl plný interaktivních aktivit, hlavní roli však hrála práce s legendární technickou stavebnicí Merkur. Účastníci byli rozděleni do čtyř smíšených týmů. Takto se podařilo v jednotlivých týmech vytvořit dynamičtější atmosféru a podpořit vzájemnou motivaci v týmech.

„Základem pracovních aktivit byla technická stavebnice Merkur 8, ze které chlapci a děvčata společně

V soutěži o nejlepší model zvítězil tým ve složení Tomáš Fišer, Tomáš Háva, Štěpán Ošmera, Kristýna Volfová a Adéla Nevrlková. Jako odměnu si každý člen vítězného týmu odnesl tablet. Všichni účastníci pak obdrželi drobné dárky a batůžek od firmy Bosch.



Další výzvou akce byla individuální soutěž o titul Technic boy/Technic girl, kde šlo o to, kdo z chlapců a dívek nejlépe pozná a pojmenuje různé technické nástroje používané nejen ve firmě Bosch, ale i v domácnosti. Vítězem soutěže a nositelem titulu Technic boy se stal Filip Vyhnanovský, který jako odměnu získal technickou stavebnici Gravitax. „Dnes se mi tady líbilo technické zadání pro stavění z Merkur, technické otázky nebyly těžké a byly zaměřeny prakticky. Samozřejmě mám také velkou radost z výhry," sdělil spokojený Filip.

Zábavná forma motivuje ke studiu technických oborů. „Technika se mi líbí. V našem týmu se mi pracovalo dobře, všichni jsme si rozuměli," řekl účastník akce Tomáš Fišer. „Zatím sice o studiu techniky neuvažuji, ale v našem týmu jsme se shodli, že Bosch je atraktivní firma s výborným technickým zázemím," uvedla účastnice Juniors' Bosch Day Klára Vopálenská.

„Jsem ráda, že Juniors' Bosch Day, pořádaný naší firmou, může být pro účastníky a účastnice prvotním impulsem k jejich rozhodnutí pro studium technických oborů. Byla bych osobně potěšena, kdyby se někteří z chlapců nebo dívek později zajímali o možnost stát se součástí rodiny Bosch v Jihlavě," zhodnotila akci obchodní ředitelka firmy Suzana Cizmic.

Foto:
Bosch

Varování, aby se propojená auta nestala zbraní

Experti EU naléhají na opatření ohledně rizik propojených vozidel, která se mohou stát zbraní. Stávající zákon o ochraně osobních údajů nepokrývá klíčové zranitelnosti počítačově řízených vozidel ale i dobíjecí infrastruktury.

Moderní auta jsou jako počítače s motory – jsou trvale připojena ke globální datové síti. Evropský panel pro kybernetickou bezpečnost varuje, že zákonodárci EU musí rychle jednat, aby předběhli aktéry se zlým úmyslem, kteří se snaží o špionáž nebo sabotáž. Agentura ENISA, která sdružuje experty EU na kybernetickou bezpečnost, upozorňuje na zranitelnost dnešních propojených vozidel vůči vzdáleným hrozbám.

Experti varují, že kybernetické útoky zaměřené na řídicí systémy nebo software pro zpracování dat a rozhodování včetně systémů umělé inteligence, používaných k detekci překážek, radarů nebo kamer, by mohly mít zničující následky.

Zpráva uvádí, že zákonem vyžadované povinné kontroly předtím, než se nové modely dostanou na evropské silnice, do jisté míry zmírňují riziko kybernetického útoku. Riziko úmyslného zneužití základních funkcí je navíc omezeno poškozením reputace, které by společnosti utrpěly,

kdyby na kybernetické bezpečnosti šetřily.

Panel pro kybernetickou bezpečnost nicméně varuje, že nepřátelské třetí země by mohly donutit automobily a jejich dodavatele k nasazení škodlivého hardwaru nebo softwaru, který by v Evropě mohl fyzicky ovládat vozidla nebo shromažďovat citlivá data. Ačkoli takový scénář „není příliš pravděpodobný“, zpráva uvádí, že pokud by k útoku došlo, mohl by mít

„zničující následky včetně ztrát životů občanů EU a značných materiálních škod“.

A nejde jen o fyzickou hrozbu. „Propojená vozidla také zpracovávají velké množství osobních a citlivých dat, což z nich činí potenciální cíle nebo vektory pro sledování a špionáž,“ uvádí zpráva. To zvyšuje možnost zneužití citlivých dat hackery. Propojená vozidla běžně shromažďují velmi podrobná data o svých uživateli a jejich okolí, potenciálně včetně citlivých informací shromážděných v blízkosti vojenských nebo vládních zařízení.

Odborníci doporučují Komisi a zemím EU, aby podnikly kroky ke snížení rizik v dodavatelských řetězcích diverzifikací a omezením vysoce rizikových zahraničních dodavatelů a vypracováním pokynů pro ochranu osobních i neosobních údajů shromažďovaných připojenými vozidly.

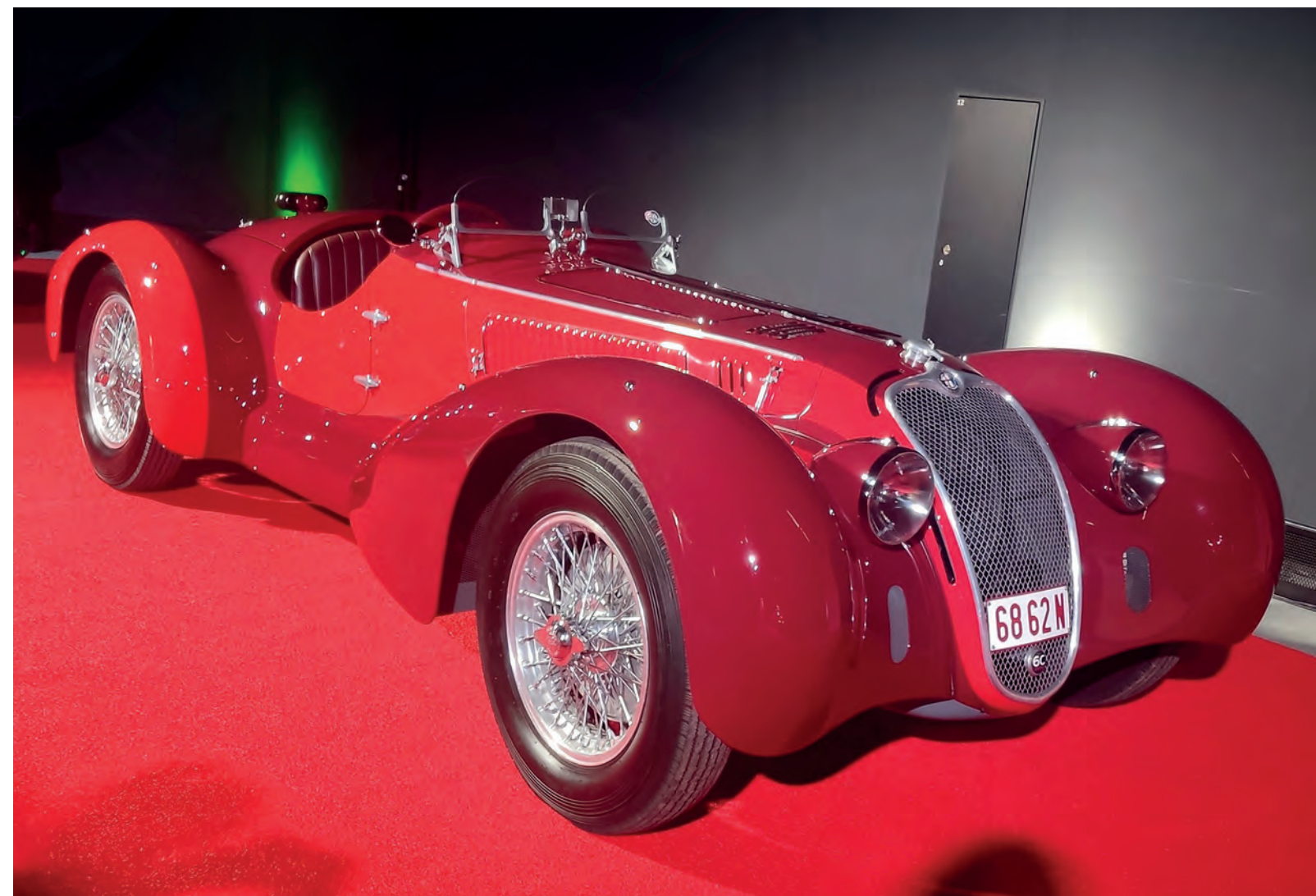
Zpráva rovněž vyzývá provozovatele nabíjecích stanic pro elektromobily, aby plně implementovali pravidla EU v oblasti kybernetické bezpečnosti – Číní tak poté, co studie uskutečněná ve Velké Británii, Švýcarsku, Chorvatsku a Maďarsku zjistila, že pouze 12 % testovaných systémů bylo chráněno šifrovacím protokolem, který zabezpečuje komunikaci!

Text: podle podkladů Euractiv
Ilustrační foto: European Union / EC – Audiovisual Service



Oldtimer *revue*

PRŮVODCE PRO ZNALCE A MILOVNÍKY HISTORICKÝCH VOZIDEL



Unikátní průvodce přináší rozmanitou škálu témat strukturovanou do kategorií:

PŘÍBĚHY
PROFESIONÁLOVÉ
PŘEHLED AKCÍ
VELETRHY
AUKČNÍ DOMY

oldtimermagazin.cz



KLUBY
MUZEA
MODELY
ODBORNÍCI
POJIŠTĚNÍ

motorpress.cz

Finále Velké Ceny J+M Autodíly

Finále Velké Ceny J+M Autodíly ukázalo sílu mladých techniků i podporu průmyslu.

Finále celostátní soutěže Velká Cena J+M Autodíly potvrdilo, že technické vzdělávání a řemeslo mají v České republice silnou budoucnost. V Národním technickém muzeu v Praze se setkala špička mladých automechaniků, aby předvedli svoje znalosti, praktické dovednosti i schopnost obstát pod tlakem reálného provozu autoservisu. Prestižní prostředí muzea podtrhlo význam celé akce a zdůraznilo rostoucí důležitost moderních technických oborů.

Velkou roli v kvalitě posledního ročníku sehrála také široká síť partnerů, která soutěži poskytla profesionální zázemí. Generálním partnerem byla společnost FEBI Bilstein, mezi hlavní partnery patřily SKF, Mann-Filter a Filtron. Podporu dále poskytly také Valeo, KYB, TotalEnergies Marketing Česká republika, NRF, Schäffer Automotive a European Aerosoft. Díky nim měli studenti přístup k moderním technologiím, odbornému know-how i k reálným postupům z praxe.



Do kvalifikací se zapojilo víc než 1000 mladých automechaniků ze všech 14 krajů. Nejprve absolvovali online testy z teorie a do finále postoupilo 14 nejlepších – vítězové jednotlivých krajů, kteří v Praze tvořili absolutní špičku.

Finálový den prověřil jejich znalosti, dovednosti i schopnost řešit problémy pod tlakem. Odborná porota sledovala přesnost postupů, logické uvažování i samostatnost. Atmosféra byla férová, soutěživá a zároveň kolegiální – studenti si navzájem fandili i když bojovali o každou sekundu.

Soutěž vyvrcholila vyhlášením tří nejlepších. Na prvním místě se umístil Jakub Hesoun ze školy SOŠ a SOU Písek. Druhé místo obsadil Adrian Šnajdárek ze školy Střední škola Odry a třetí místo získala Anita Štanglicová ze školy SŠ-COPT Kroměříž. Vítěz získal 30 000 Kč a jeho škola 20 000 Kč, druhé místo bylo oceněno 20 000 Kč + 10 000 Kč a třetí 15 000 Kč + 5 000 Kč. Finalisté obdrželi také diplomy, věcné ceny a nabídky stipendií.

„Finále ukázalo, že účast v této prestižní soutěži není jen o trofeji, ale

především o startu profesionální kariéry. Mnozí účastníci získali nabídky na budoucí spolupráci a všichni odjžděli s cennou zkušeností, kontakty a novou sebedůvěrou. Velká Cena J+M Autodíly tak podpořila kvalitu technického vzdělávání, propojila školy s průmyslem a pomohla tomu, aby vzdělávací systém lépe reagoval na rychlé změny v oblasti autoopravárenství,” řekl výkonný ředitel společnosti J+M Autodíly Adam Petřík.

Silné momenty finále přinesly situace, kdy soutěžící řešili technické úkoly s profesionální jistotou. Nechyběly napínavé okamžiky, v nichž rozhodovala přesnost měření nebo správné vyhodnocení dat. Řada výkonů si vysloužila spontánní potlesk. Velká Cena J+M Autodíly se tak dále profiluje jako vzorová akce v oboru automechaniky a jako důležitý pilíř podpory mladých techniků.

Organizátoři už připravují další ročník, který má ambici přilákat ještě víc škol a talentovaných studentů z celé republiky. Soutěž zůstává otevřenou výzvou pro všechny, kteří chtějí prověřit své schopnosti a posunout se blíže k úspěšné kariéře v automobilovém oboru.

Text: J + M autodíly
Foto: J + M autodíly



Valeo

DUAL CLUTCH DMFs

Your trusted IAM supplier, offering an extensive range of dual-clutch transmission products.

OVER
20M
VEHICLES IN



O.E. EXPERTISE

Key DMF & clutch supplier for both manual and dual-clutch applications.



EXTENSIVE RANGE

Wide range of products for dual-clutch transmissions: dual-clutches, DMFs, actuators, oil pumps and tooling.



PREMIUM QUALITY

O.E. technologies and rigorous specifications for the aftermarket.

TECH ASSIST

Access a free and complete technical support program online.



valeoservice.com



„To, co
dělají, dělají
perfektně.”

Mewa. Pracovní oděvy s kompletním servisem.

Zjistěte více na mewa.cz/kompletni-servis