

BUSINESS CAR

ŘÍZENÍ A SPRÁVA FIREMNÍCH AUTOMOBILŮ



NOVÝ PEUGEOT e-2008 100% ELEKTRICKÝ



SEBEVĚDOMÁ ELEGANCE

100% elektrické moderní SUV
Dojezd až 406 km
PEUGEOT i-Cockpit® 3D

Velký průzkum firemní mobility



Odborná porota testovala
nominovaná auta



Alternativní pohony v praxi



Rozšiřte své parkoviště o vůz, na který si ukážete

Dopřejte si vozy jakékoliv značky,
ať jste malá či velká firma.

vwfs.cz/multibrand

- ✓ Individuální přístup při správě vozového parku
- ✓ Financování operativním leasingem nebo úvěrem
- ✓ Široká škála služeb včetně servisu a pojištění





Podpora syntetických paliv zamrzla!

Protože elektromobilita je bez diskuse revolučním počinem automobilového průmyslu a zároveň je jasné, že elektromobil nemůže být pouze jedinou a správnou cestou, sleduji počiny politiků s velkým zaujetím. Nedávno mě upoutal německý ministr dopravy Volker Wissing, který vyzval státy k investicím do nových továren na výrobu ekologických syntetických e-paliv, ke sdílení know-how a obhajování takzvané technologické neutrality ve vývoji technologií čisté přepravy, tedy že bychom se neměli spoléhat pouze na elektromobily. Pod toto prohlášení se nakonec podepsaly pouze tři státy. Česko, Japonsko a Maroko. V případě Česka a Japonska je situace jasná – obě země jsou velkými výrobci automobilů. Maroko pak doufalo v možnost zapojit se do nového odvětví výrobou vodíku ze zelené energie získané z větrných a solárních elektráren. Připomeňme, že syntetická e-paliva by měla vznikat spojením oxidu uhličitého zachyceného ze vzduchu a vodíku vyrobeného ze zelených zdrojů. Technologie tak zaručí od-sávání emisí CO₂ z atmosféry. Výsledné palivo by se pak mohlo dát spalovat v klasických motorech bez vzniku nových emisí CO₂. Jde ale o začarovaný kruh. Geniální plán brzdí vysoké náklady a tím pádem málo existujících zařízení, která zatím vyrábí omezené množství e-paliv. Pokud se ale politicky nepodpoří, nedojde k masivním investicím do výroby těchto paliv, a tak nedojde ani k jejich znatelnému zlevnění. A paradoxně stejné to bylo na počátku s elektromobily. Nebytí masivních investic do vývoje a dotování nákupů elektromobilů v největších státech Evropy, tak by se elektromobily nikdy nedostaly na současnou cenovou hladinu.

Německo je jednou z mála zemí, která do syntetických paliv masivněji investuje. A je to znát, protože v počátcích stál litr syntetického benzínu 400 až 600 korun. V současné době se cena pohybuje kolem 300 korun za litr. Ale bez masivnějších investic se pod hranici 200 korun nelze příliš dostat.

Německo obhájí e-paliva tím, že by mohla přispět k dekarbonizaci obrovského množství již jezdících automobilů, i proto požaduje výjimku ze zákazu nových automobilů a dodávek se spalovacími motory, který má platit od roku 2035. V tomto úsilí je navíc silným spojencem Německa i Itálie, ale i Česká republika. Syntetická paliva lze navíc využívat i v letecké dopravě. Zde žádné jiné řešení existovat ani nemůže. A v podobné situaci je také nákladní automobilová doprava, ale i celý integrovaný záchranný systém. Ten s elektromobily prostě fungovat nemůže.

Michal Busta

BUSINESS CAR
ŘÍZENÍ A SPRÁVA FIREMŇNÍCH AUTOMOBILŮ

Odborný magazín pro řízení a správu firemních automobilů v České republice

ročník XIV, číslo 4/2023

Vydavatelství:
Institut Fleet Managera s.r.o.
Novodvorská 1124/167
142 00 Praha 4
e-mail: info@business-car.cz

www.business-car.cz
www.facebook.com/businesscar.cz

Šéfredaktor:
Michal Busta
michal.busta@business-car.cz
GSM: +420 603 461 474

Obchodní ředitelka:
Eva Illichová
eva.illichova@business-car.cz
GSM: +420 724 352 626

Redaktor:
Mario Rychtera
mario.rychtera@business-car.cz
GSM: +420 776 606 374

Spolupracovníci:
Jiří Kaloč, Milan Busta, Pavel Pachman,
Petr Kostolník, Lukáš Vaverka, JUDr. Bohumil Brejžek

Jazykový korektor:
Miroslav Brotánek

Grafická úprava, DTP, správa sítě a internetová podpora:
Graphic Factory s.r.o.
info@graphicfactory.cz

Tisk:
Graphic Factory s.r.o.

MK ČR E 19700

...více aktuálních informací na
www.business-car.cz

OBSAH ČÍSLA 4/2023

3	ÚVOD
4	OBSAH
6–18	AKTUALITY Stručné zprávy z automobilového trhu
18–21	FLEET DERBY Fleet Derby – testovací den odborné poroty
22–23	MANAŽER TESTUJE Peugeot 408 GT Hybrid 225 Škoda Enyaq Coupé RS iV 4x4
24–31	TESTOVACÍ JÍZDY, VZDĚLÁVÁNÍ VII. ročník Alternativních pohonů v praxi
32–33	OTÁZKY PRO... Marco Venturini – P Automobil import s.r.o.

34–35	OTÁZKY PRO... Jiří Šubr – Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.
36–37	OTÁZKY PRO... Jan Pařízek – Volkswagen Financial Services
38–39	OTÁZKY PRO... Mirka Cimrová – Porsche Česká republika – divize Volkswagen Užitkové vozy
40–43	BUSINESS CAR TESTUJE Škoda Karoq 1.5 TSI
44–47	BUSINESS CAR TESTUJE Hyundai Staria
48–51	BUSINESS CAR TESTUJE Audi Q8 e-tron

52–55	BUSINESS CAR TESTUJE Test elektromobilů BMW
56–58	INFORMAČNÍ SERVIS Velký průzkum firemní mobility
59	STATISTIKY, PRODEJE Časy se mění a lehká užitková auta z toho těží
60–61	STATISTIKY, PRODEJE Krise se motocyklů netýká!
62–63	TECHNICKÉ INOVACE Autonomní řízení!
64–65	BEZPEČNOST Pravidla silničního provozu. Nebezpečné mýty!
66	TECHNICKÉ INOVACE Prémiové letní pneumatiky

V TOMTO ČÍSLE INZERUJÍ:

I. strana obálky	P Automobil Import s.r.o.
II. strana obálky	Volkswagen Financial Services
III. strana obálky	Hyundai Motor Czech s.r.o.
IV. strana obálky	Škoda Auto a.s.
5	Porsche Česká republika s.r.o. – divize CUPRA&SEAT
7	Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.
9	Porsche Česká republika s.r.o. – divize Audi
11	Porsche Česká republika s.r.o. – divize Volkswagen Užitkové vozy
13	Hyundai Motor Czech s.r.o.
14	ABF, a.s.
15	Business Lease s.r.o.
17	Webasto Fahrzeugtechnik Gesellschaft m.b.H.

PARTNEŘI MAGAZÍNU:



Arona Ateca

Pro všechny
vaše plány.



Operativní leasing měsíčně
již od **4 499 Kč** bez DPH.

Rozjed'te se do všech směrů s vozy SUV SEAT a poznejte jejich neomezené možnosti. Hledáte více zábavy? SEAT Arona má to, co potřebujete. Máte touhu objevovat svět? Pak je zde pro vás suverénní SEAT Ateca, která vás ohromí svou všestranností.

SEAT
FINANCIAL SERVICES

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ pro modely SEAT Arona: 5,2–6,4 l / 100 km, 118–145 g/km. SEAT Ateca: 4,7–7,1 l / 100 km, 123–167 g/km. *Vzorový příklad operativního leasingu na vůz SEAT Arona Style 1.0 TSI 70 kW v ceně 499 900 Kč. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 10 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 5 444 Kč s DPH, 4 499 Kč bez DPH. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, dále obsahuje povinné a havarijní pojištění s 5% spoluúčastí s uznáním bonusů za bezeškový průběh z dosavadních pojištění (48 měsíců). Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb, občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah. Akce trvá do 31. 12. 2023 nebo do odvolání. Detailní nabídka je k dispozici u Vašeho dealera. Použité obrázky jsou pouze ilustrativní.

Elektromobil jako služební auto?

Mohou elektromobily dobře sloužit jako primární služební vozidla ve firmě? O to se nyní v rámci svého projektu elektromobility snaží v obchodní společnosti



AMILO s.r.o. ve Vestci u Prahy. Firma pořídila deset elektromobilů Tesla Model 3 a pro jejich provoz nainstalovala také nabíjecí stanice ve svém areálu. Vozidla slouží zaměstnancům firmy na krátkých i dlouhých služebních cestách za zákazníky, obchodními partnery, na úřady i pro každodenní dojíždění do zaměstnání. Cílem projektu je ukázat, že elektromobily a jejich provoz jako primárních služebních vozidel jsou dlouhodobě výhodné i praktické. Vozidla již najezdila přes 600 000 km a firma uvádí, že měsíčně šetří na pohonných hmotách okolo 37 000 Kč. Elektroauta také vyžadují mnohem menší náklady na servis a údržbu. Důležité je zmínit, že svým provozem sníží oproti klasickým autům množství vypouštěných emisí o více než 40 tun CO₂ ročně.

Začátkem září byl projekt Elektromobility také představen veřejnosti. Přímo v areálu firmy byla prezentována nejen samotná vozidla a nabíjecí stanice, ale hlavně do-



savadní zkušenosti s denním provozem elektromobilů.

Projekt společnosti AMILO s.r.o. byl realizován v rámci IV. výzvy operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost – Nízkouhlíkové technologie – Elektromobilita.

Stále v kondici

Modernizovaný Volkswagen Tiguan má uhlazenější design exteriéru a interiér s 15palcovým infotainmentem, digitálním kokpitem a head-up displejem. Na delších cestách potěší nová sedadla s vyhřevem i ventilací. Díky prodloužení o 30 mm narostl zavazadelník na 652 litrů. Zájemcům zůstane možnost zážehové i vznětové motorizace i ekologického hybridu a plug-in hybridu. Technickou premiéru má nová generace adaptivních LED Matrix světel.



Ekologický dělník

Od roku 2025 bude Ford Ranger dostupný s plug-in hybridním pohonem. Automobilka tím reaguje na požadavky nízkoemisního provozu a napájení externího příslušenství prostřednictvím palubního zdroje. Kombinace zážehového motoru 2,3 litru s elektromotorem přinese dosud nejvyšší točivý moment a dojezd v elektrickém režimu 45 km. Tažná síla 3500 kg zůstane.





Nové EQT. Pro váš další krok.

Mercedes-Benz



EQT od Mercedes-EQ (kombinovaná spotřeba energie (WLTP): 18,99 kWh/100 km; kombinované emise CO₂ (WLTP): 0 g/km)
jako malá dodávka kombinuje variabilitu a vysoce kvalitní výbavu Třídě T – konvenčně poháněného sesterského modelu – s výhodami čistě elektrického pohonu.

Nejsilnější hybrid

Renault Austral jako první model postavený na platformě CMF-CD Aliance rozšiřuje nabídku pohonů o verzi E-Tech full hybrid 200. S výkonem 200 koní se řadí na vrchol nabídky. Díky schopnosti absolvovat 80 % jízdy ve městě na elektřinu je o 40 %

úspornější než konvenční verze. Novinka dosahuje průměrné spotřeby 4,6 l/100 km při emisní hodnotě 104 g CO₂/km. Hybrid je k mání ve všech třech úrovních výbavy od 909 000 Kč. Ve srovnání s mild hybridem 160 je tak o 74 000 Kč dražší.



„Prémie“ za lidovku

BMW iX1 nabízí novou základní verzi eDrive20 startující na ceně 875 620 Kč bez DPH. Tím se dostává do teritoria běžných značek a ani zde není zdaleka nejdražší. Přitom BMW s výkonem 150 kW a 64,7 kWh baterií s dojezdem 430 km na ničem nešetří. Nabíjení je možné výkonem až 130 kW, kdy to zvládne z 10 na 80 % za půl hodiny. Výroba odstartuje v listopadu v německém Řeznu.



Více variability pro kangoo

Renault Kangoo je nyní dostupný v prodloužené verzi Grand se sedmi samostatnými sedadly a zavazadelníkem o objemu 500 litrů. Maximální objem činí 3750 litrů s možností přepravy předmětů dlouhých

3,11 metru. Na výběr jsou dvě provedení zadních dveří. Ve třetí řadě se pyšní nadprůměrným prostorem 164 mm pro kolena. Novinku koupíte jako 90 kW elektromobil se 45 kWh baterií pro dojezd 265 km. Nabíjení

je možné výkonem až 80 kW. Alternativou je 95 kW zážehový nebo 70 kW vznětový motor. K objednání bude začátkem příštího roku.



Výkon, který můžete cítit

 **RS 6**



Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂:
11,5 - 11,6 l/100 km, 263 - 265 g/km. Vyobrazený model je pouze ilustrativní.

[audi.cz](https://www.audi.cz)

Větší ochrana při financování

Evropský parlament schválil směrnici, která ovlivní dostupnost i podobu spotřebitelského financování v celé EU. Mezi hlavní úpravy, které přináší nová směrnice CCD2, reagující na rychlou digitalizaci finančních služeb, patří například rozšíření informačních povinností finančních institucí vůči zájemcům o úvěr. Nová pravidla budou platit také při ověřování příjmů a výdajů žadatele o úvěr a odložené platby.



Elektromobil na zkoušku

Stále přemýšlíte, jestli je elektromobil to pravé pro vaši firmu? Volkswagen nyní nabízí možnost krátkodobého zapůjčení vozu z rodiny ID. Vozový park zahrnuje nové modely ID.3, ale také SUV ID.4 a SUV kupé ID.5. Tyto elektromobily si lze vypůjčit za 999 Kč/den na 2 až 7 dnů nebo za 899 Kč/den při době pronájmu v rozsahu od 8 do 30 dnů. Celková cena pronájmu zahrnuje také 499 Kč za mytí a čištění a případně i 7 Kč za každý kilometr ujetý nad sjednaný limit.



Kia Sportage slaví 30 let

Během třiceti let existence modelu Sportage se ho prodalo na sedm milionů kusů. Letošní jubileum slaví Kia speciální sérií EDICE 30 dostupnou od konce září. Výroční sportage se vyznačuje ozdobnými prvky exteriéru v černém i chromovaném provedení, tónovanými skly a 19palcovými koly. Interiér zdobí čalounění kombinující semiš a kůži. Specialitou je sada dekorů v zelené barvě Midnight.



Stále existuje možnost výběru

Druhá generace elektrické kony vstupuje na český trh s cenou od 989 900 Kč. K dispozici je se 48,4kWh a 65,4kWh baterií, dostupnou od vyšší výbavy začínající na 1 129 990 Kč. Základní kona má 114 kW, silnější verze 160 kW. V ceníku najdete i oblíbenou linii Czech Edition, která nabídne LED adaptivní světlomety, tónovaná skla, monitoring mrtvého úhlu, vyhřívání sedadla a další. Hyundai nezapomíná ani na konvenční verzi startující na 609 990 Kč s litrovým T-GDI o výkonu 88 kW.



Volkswagen výhodně? Na splátky rozhodně!

Pořídte nyní kompaktní dodávku Volkswagen Caddy Cargo nebo prostorný Volkswagen Crafter s měsíční splátkou již od 7 490 Kč a ročním úrokem od 3,99 %. Navíc můžete získat zvýhodnění až 140 000 Kč.



**Užitkové
vozy**

Již od 7 490 Kč měsíčně

Úrok již od **3,99 %**

Navíc zvýhodnění až **140 000 Kč**



Akční nabídka Caddy Cargo a Crafter

Vzorový příklad úvěru na vůz Akční Caddy Cargo 1,5 TSI v ceně 610 744 Kč, při financování s Volkswagen Financial Services v ceně 610 744 Kč, splátka předem 183 223 Kč (30%), výše úvěru 427 521 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 311 269 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 353 065 Kč, RPSN vč. pojištění 12,646%, délka úvěru 72 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 90 000 Kč, měsíční splátka úvěru 6 324 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 7 490 Kč, úroková sazba p. a. 7,19%. Volkswagen Pojištění Basic obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusu za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč), které je kalkulováno ve variantě pojištění bez garance pojistného. Další parametry jsou: věk klienta 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah. Vyobrazené vozy mohou obsahovat prvky příplatkové výbavy. Kombinovaná spotřeba a emise modelů Caddy a Crafter: 117–247 g CO₂/km a 4,4–9,4 l / 100 km.

Peugeot novinkami nešetří

Peugeot pro druhou polovinu roku připravil balík novinek. Aktuálně vstupují na trh modernizované modely 2008 a 508. Crossover se 74kW dvanáctistovkou začíná na 585 000 Kč. K mání je ale i diesel a elektromobil. Manažerský sedan má naftový i hybridní pohon a startuje na ceně 990 000 Kč.

Modely 3008 a 5008 dostávají nový hybridní pohon o výkonu 100 kW jako náhradu za PureTech 130 EAT8. Vyznačuje se posíleným točivým momentem, nižší spotřebou a vysokým poměrem elektrické jízdy ve městě. Peugeot 3008 dostane v příštím roce novou generaci v podobě SUV kupé s převážně elektrickým pohonem. Přinese designovou evoluci i zjednodušený systém i-Cockpit s novým uspořádáním obrazovek a menším počtem tlačítek.



Hypnotizující zážitek



Citroën představuje limitovanou edici C5 X Hypnos v tmavě modrém odstínu s černými akcenty, 19palcovými koly a luxusní výbavou zaměřenou na pohodlí. Interiér je čalouněn kombinací perforované kůže a alcantary. Sedadla jsou elektricky nastavitelná, vyhřívaná i větraná a nabízejí masážní funkci. Plug-in hybrid C5 X 225 je vybaven aktivními tlumiči a již nyní jej lze objednávat.

Konec složitého rozhodování

Citroën mění strukturu své nabídky vozů, kdy každý model bude mít tři výbavové stupně, z nichž každý bude moci nabídnout maximálně pět balíčků příplatkové výbavy. Upravená skladba linií vychází z preferencí zákazníků a odráží i odlišné cenové dostupnosti. Sekundárním bonusem bude rychlejší výroba a zkrácení dodacích lhůt.



Nechte Hyundai pohánět váš svět.

Od elektrické současnosti k mobilitě zítřka.



Hyundai znamená mnohem víc než jen přemístování z bodu A do bodu B. Přenese vás z dneška do zítřka. S vozy, jako je IONIQ 5, vítěz World Car of the Year 2022, budete jezdit déle a dobíjet rychleji. Dojezd až 507 km a nabití na 100 km jen za 5 minut. Pokud vás už tohle zaujalo, pak se těšte i na cestování po obloze zcela bez emisí s Urban Air Mobility. Nebo na setkání se SPoTem, agilním mobilním robotem, který se nikdy neunaví a je vždy připraven pomoci. Věřte, že nebudete čekat dlouho. Více informací na www.hyundai.cz/budoucnost

Cílem Hyundai je dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2045.



5 LET Záruka
bez omezení km

8 LET Záruka
na baterii/160 000 km

*Cílem této reklamy je propagovat očekávané trendy budoucí mobility. Kombinovaná spotřeba elektrické energie pro Hyundai IONIQ 5 s kapacitou akumulátoru 77,4 kWh, pohonem 4x4 a 20" koly z lehké slitiny je 19,1 kWh / 100 km; kombinované emise CO₂ 0 g/km (WLTP). ¹Dojezd vozidla se může mírně lišit v závislosti na stavu vozovky, vašem jízdním stylu, klimatických podmínkách či typu pneumatik. ²Doba nabíjení se může lišit v závislosti na výkonu nabíjecí stanice, celkové kapacitě a teplotě trakčního akumulátoru či okolní teplotě v místě nabíjení. ³Hyundai na většinu svých modelů poskytuje 5letou záruku bez omezení počtu kilometrů, která se vztahuje na vozidla distribuovaná autorizovaným prodejcem Hyundai koncovému zákazníkovi. ⁴Koncovým zákazníkem je osoba, společnost nebo jakýkoli jiný subjekt, který kupuje nové vozidlo Hyundai od autorizovaného prodejce Hyundai nikoli za účelem jeho dalšího prodeje. Trakční akumulátory jsou navíc chráněny zárukou po dobu 8 let nebo 160 000 km, podle toho, co nastane dříve. Pro více informací se obraťte na svého nejbližšího autorizovaného prodejce značky Hyundai.

Důkladná revize



Zájem o Audi A4 e-tron meziročně vzrostl o 51,2 %. Nový modelový ročník využívá 82kWh akumulátor nabíjitelný výkonem 135 až 170 kW. Nový elektromotor nabízí výkon 210 a 250 kW a svou hospodárností prodlužuje dojezd na 562 km u verze Q4 Sportback 45 e-tron. Vylepšený podvozek spolu s posílenými asistenty řízení přináší větší jistotu za volantem. Mezi další trumfy patří posílená standardní výbava nebo sportovně laděná linie Edition S line. Novinku již lze objednávat s cenou od 1 536 900 Kč.

Stále cenově dostupný

Hyundai i20 se dočkal faceliftu, který je nyní k dispozici i českým zákazníkům za ceny od 329 990 Kč. Přijíždí ve čtyřech výbavových stupních a se třemi motorizacemi od výkonu 61,8 kW. Základní výbava zahrnuje 15palcová ocelová kola, halogenové světlomety s automatickým přepínáním dálkového režimu, 4,2palcový digitální štít, aktivní jízdní a bezpečnostní podporu řidiče a mnoho dalšího. K novému vozu dostanete pětiletou záruku bez omezení nájezdu a sadu zimních gum.



inzerce

ORGANIZÁTOR **BF** SPOLUORGANIZÁTOR **Prima** MÍSTO KONÁNÍ **PVA EXPO PRAHA**

e-SALON

5. VELETRH ČISTÉ MOBILITY,
TECHNOLOGIÍ A ŘEŠENÍ
PRO E-MOBILITU

9.-12. 11. 2023

PARTNER VELETRHU **Autosalon** POWERED BY **SOLO∞TIONS**

WWW.**e**-SALON.CZ

Business Lease posiluje manažerský tým



rá klade velký důraz na firemní kulturu a stojí na hodnotách, které jsou naprosto slučitelné s mými osobními hodnotami. Zároveň je Business Lease společností, pro kterou jsou velmi důležití lidé, ať už se bavíme o zaměstnancích, tak i o našich klientech a obchodních partnerech," poznamenala Hana Výmolová.

Na pozici Managing Director působí nově Hana Výmolová, která v předchozím období strávila ve společnosti Business Lease na různých řídicích pozicích devět let. Její prostředí tak dokonale zná, a především se ztotožňuje s jejími hodnotami, které jsou prý podobné jako ve sportu. „Business Lease je společnost, kte-

Druhým novým členem týmu je Lukáš Englický, zkušený manažer, který posledních šest let řídil útvar Full Service Leasing u ČSOB Leasing. V Business Lease se bude věnovat oblasti operativního leasingu, fleet managementu a remarketingu osobních a užitkových vozidel. „Upřímně jsem velmi rád, že mohu spolupracovat s profesionální a inspirativními kolegy, kteří posouvají vpřed jak samotnou firmu a vztahy s klienty, tak i mě samotného. Operativní leasing a mobilita jsou krásné disciplíny a cílem je být pro naše klienty i nadále jejich prvotním poskytovatelem,“ říká nový obchodní ředitel.



inzerce

BUSINESS LEASE
PASSION FOR MOBILITY

O STAROST MĚNĚ

OPERATIVNÍ LEASING

Pečujeme o vaše bezstarostné jízdy

BUSINESSLEASE.CZ

Elektrický král na „operák“



BMW přináší operativní leasing na elektrické BMW iX xDrive40 již od 23 490 Kč bez DPH měsíčně včetně pojištění. Vůz je vybavený sportovním paketem a další nadstandardní výbavou v hodnotě 170 950 Kč včetně DPH. O bezstarostný dojezd se postará bezplatné roční dobíjení u více než 4000 nabíjecích bodů v České republice, které zpřístupňuje nabíjecí karta BMW Charging Card s kreditem v hodnotě 35 000 Kč včetně DPH. Součástí nabídky je také sada zimních pneumatik.

Český autopřemysl na vzestupu



Od začátku roku sjelo v České republice z výrobních linek 922 446 osobních vozidel. To představuje nárůst výroby o 17,1 % oproti stejnému období loňského roku. Roste také podíl vyrobených vozidel s elektrickým pohonem, který aktuálně představuje 12,5 % z celkové produkce. Za prvních osm měsíců tak bylo vyrobeno 84 499 čistě elektrických a 30 888 plug-in hybridních osobních vozidel. Škoda Auto vyrobila v lednu až srpnu 576 703 osobních automobilů (+27,3 %), z toho 68 245 elektromobilů a PHEV. Kromě dovolených ovlivnila negativně domácí produkci téměř měsíční odstávka kolínské Toyoty kvůli nedostatku plastových dílů, který způsobil požár u dodavatele.

„Italky“ přijely z wellnessu

U prodejců Alfa Romeo už čekají nové modely Giulia a Stelvio Quadrifoglio s výkonem 382 kW. Oba vozy prošly aerodynamickou optimalizací, ještě více využívají lehké materiály a mají Matrix LED světla v základu. Uvnitř najdeme nový digitální přístrojový štít se závodním režimem a infotainment s rozšířenou konektivitou.



LPG je stále v kurzu

Za prvních šest měsíců letošního roku bylo v Česku registrováno 1853 nových vozů na LPG a dalších 2200 vozů prošlo dodatečnou přestavbou. Pro ně se ale rozhoduje

čím dál méně lidí a raději volí již uzpůsobené vozy z výroby. Hlavní motivací jsou opět rostoucí ceny pohonných hmot a široká síť čerpacích stanic.



Vymrzlé auto je přežitek

Společnost Webasto je prakticky synonymem nezávislých topení v automobilech různých segmentů i kategorií. Ačkoliv nezávislá topení jsou dlouhodobě známou věcí, moderní digitalizace posouvá jejich uživatelský komfort na daleko vyšší úroveň.

Dobrým příkladem je nový systém ThermoConnect II, který promění chytrý telefon nebo tablet v dálkové ovládání s obrovským množstvím funkcí. Prostřednictvím aplikace můžete nezávislé topení zapínat nebo vypínat neohledně na vzdálenost od vozu. Najdete v ní i možnost programování času vytápění i cílové teploty, přičemž aktuální teplotu si můžete kdykoliv ověřit. V létě naopak využijete funkci ventilace. Z jednoho zařízení lze spravovat více automobilů. Aplikace pracuje s 2G i 4G sítí a je propojená s hlasovým ovládáním chytré domácnosti.



Vlajková loď vyplouvá

Volkswagen spouští prodej sedanu ID.7. Z počátku je k dispozici verze ID.7 Pro s rozsáhlou sériovou výbavou a dojezdem až 618 kilometrů podle metodiky WLTP. Cena byla stanovena na 1 569 900 Kč. Do konce letošního roku nabídku rozšíří ID.7 Pro S s ještě delším dojezdem, rychlejším nabíjením a také sportovní ID.7 GTX s pohonem všech kol. V ceně je prodloužená záruka na 3 roky/90 000 km.



inzerce

Bez omezení dojezdu od Webasto

Elektrické dodávkové automobily již brzy zažijí velký vzestup díky tichému a bezemisnímu provozu. Pro maximální efektivitu je nanejvýš vhodné doplnit jejich výbavu o teplovzdušné topení Webasto AT 2000 STC, které je schopné dlouhodobě vytápět kabinu řidiče a zároveň temperovat i nákladový prostor, pokud to vyžaduje přepravované zboží. A to vše při minimální spotřebě elektrické energie a bez praktického omezení dojezdu.

Více o produktu RangePlus se dozvíte na našich stránkách Webasto.cz

Fleet Derby – testovací den 14. září 2023, Mladá Boleslav

V rámci testovacích jízd desátého ročníku prestižní ankety Fleet Derby si mohli porotci i flotiloví manažeři vyzkoušet nominované automobily, které se utkají o titul nejlepšího flotilového auta. V anketě je nominováno 57 modelů 22 značek. Testovací den ankety Fleet Derby se tentokrát konal v originálním prostředí mladoboleslavského Leteckého muzea Metoděje Vlacha.



Navzdory platformě sdílené s Jeepem Compass je Tonale ještě původním počinem Alfy Romeo. S nejsilnější verzí navíc značka poprvé vstoupila do světa plug-in hybridního pohonu. Aktuálně tonale tvoří základ nabídky, ale automobilka tiše pracuje na ještě menším crossoveru.



BMW iX1 dostává novou základní verzi eDrive20 startující na 1 059 900 Kč. Oproti xDrive30 tak zákazníci ušetří 278 200 Kč. Tím BMW proniká do teritoria nepřímiových značek, kde i tak je mnohdy levnější. Přitom má stále slušný výkon 150 kW a dojezd 430 km.



Zatímco elektrické ducato vychází ze starší platformy, verze se spalovacím motorem má inovovaný základ, který přináší možnost automatické převodovky. Zajímavostí jsou prvky z osobních vozů jako monitoring mrtvého úhlu, adaptivní tempomat nebo panoramatický kamerový systém.

Ačkoliv se automobilový průmysl ještě zcela nevzpamatoval z posledních náročných tří let, zlepšení situace je patrné z hojnější účasti automobilů v anketě Fleet Derby. Ta nejenže každým rokem hledá nejlepší flotilové vozy, ale mixem nominovaných automobilů objektivně reflektuje aktuální trendy.

Před pár lety dominovaly vozy kategorie SUV. Později je začaly dohánět automobily s alternativními pohony a letos jasně převažují čisté elektromobily. Z celkových 57 modelů 22 značek je 25 elektromobilů, což je 44% podíl. Jen pro srovnání, elektromobily loni tvořily sotva třetinu.

Na akci se objevila řada čerstvých novinek, například hybridní Alfa Romeo Tonale, Fiat Ducato, Hyundai Ioniq 6, Jeep Avenger, Mitsubishi ASX, Mercedes-Benz EQE SUV, Subaru Soltera nebo Volkswagen ID.3.

Nejvíce automobilů přivezl do Mladé Boleslavi Mercedes-Benz, Volkswagen a Kia, která nominovanou sestavu doplnila elektrickým nirem a hybridním sorentem. Celkem akce hostila 61 vozů 22 různých značek, které díky nově navrženému okruhu šly doslova z ruky do ruky. Během celého dne bylo realizováno přes 600 zápujček.

Nebylo výjimkou, když si jeden automobil vyzkoušelo během dne i patnáct hostů. Nej-



Hyundai má v elektromobilitě značný náskok, který demonstruje právě na streamlineru Ioniq 6. Hosté si na něm mohli vyzkoušet digitální zpětná zrcátka i propracovaný elektrický pohon. Sušská se, že by mohla přijít i výkonná verze N.

větší zájem byl o obě SUV od Alfy Romeo, BMW i4, loňského vítěze ankety Auto roku, elektrický Mustang Mach-E, který dorazil ve výkonné verzi GT, ale i cenově dostupné MG 4. Tradičně byla velká poptávka po stálci Škodě Enyaq iV v atraktivní variantě Coupé, stylovém ID. Buzzu a Volkswagenu ID.3. Mercedes-Benz nabídl velice zajímavé složení konvenčních modelů i elektrické řady EQ včetně užitkových vozů.

Obdobně pestrou sestavu nabídly značky skupiny Stellantis, Alfa Romeo, Citroën, DS, Fiat, Jeep, Opel a Peugeot. CUPRA dovezla městský hatchback Born i praktického Leona Sportstourer. Městskou mobilitu prezentovala Dacia s elektrickým springem.



Jeep Avenger se do ankety nominoval s elektrickým pohonem, ale zákazníci si vymodlili i verzi s třívalcovou dvanáctistovkou. O jeho kvalitách nelze pochybovat, vždyť se pyšní titulem Evropské auto roku.



Ačkoliv EQE SUV patřilo k nejvytíženějším, díky dojezdu 580 km zvládlo náročný den s přehledem. I když nabíjení výkonem až 170 kW by vůz dostalo z 10 na 80 % za půl hodiny.



Mitsubishi ASX vždy patřilo k nejprodávanějším modelům značky. Dříve Mitsubishi používalo vlastní platformy, ovšem nová generace ASX sází kompletně na techniku Renaultu, a to včetně pohonů.



Ačkoliv je Škoda Enyaq na trhu už dlouho, stabilně patří k nejžádanějším vozům. Současná verze podporuje automatickou výměnu dat s nabíjecí stanicí a disponuje chytrým tepelným managementem baterie včetně úsporného režimu prodlužujícího její životnost.



Volkswagen ID.3 prošel kondiční modernizací především technického charakteru. Klesla spotřeba, narostl dojezd. Zajímavou novinkou je průhledový displej s rozšířenou realitou.



MG4 svým poměrem ceny a užitné hodnoty pořádně zatopí mnoha evropským elektromobilům. Nepůsobí lacině, nešetří výbavou a nabízí reálný dojezd kolem 400 km.



Subaru nabízí jediný elektromobil, na jehož vývoji spolupracovalo s Toyotou. Soltera pokračuje v tradici pohonu všech kol i nadprůměrných terénních dovednostech. Ty definuje světlá výška 210 milimetrů, přední nájezdový úhel 17,7 stupně a zadní nájezdový úhel 25,4 stupně.



Nová generace Volkswagenu Amarok je poprvé vyvíjena ve spolupráci s Fordem. Hlavním důvodem je snížení nákladů na vývoj a tím zajištění konkurenceschopnosti obou modelů. I když amarok nyní využívá motory Fordu, stále si uchovává svou vlastní identitu.

Renault a SEAT tentokrát vsadily na segment SUV. Hosté se svezli s Renaultem Austral, elektrickým Meganem E-Tech a vozem SEAT Tarraco, který měl jako jeden z mála konvenční dvoulitrový zážehový motor. Enormní zájem byl také o velkoprostorový Hyundai Staria.

Odborná porota při rozhodování bere v potaz celou řadu aspektů, zejména pak celkové náklady na provoz (TCO), emisní zátěž, užitnou hodnotu, vyspělost komfortních i bezpečnostních prvků a vhodnost daného pohonu do vozového parku. Na základě získaných poznatků vybere tři nej-

lepší automobily, mezi které rozdělí 20 bodů s tím, že žádný z kandidátů nesmí mít stejný počet. Totožným principem volí také flotilový elektromobil roku. Odevzdané hlasovací lístky budou po vyhlášení vítězů zveřejněny na stránkách ankety. Své poznatky mohou zužitkovat i ostatní hosté v rámci veřejného internetového hlasování, kde volí nejlepší automobily v jednotlivých kategoriích. K němu má přístup široká veřejnost a na webových stránkách www.fleetderby.cz bude možné hlasovat až do konce tohoto roku.

Závěrem bychom rádi poděkovali hostům, partnerům a importérům všech nominovaných značek za příjemnou spolupráci.

Ekologické vozy



Alfa Romeo Tonale



CUPRA Leon Sportstourer



DS 9 E-Tense



Hyundai Kona



Kia Niro



Kia Sportage



Mitsubishi ASX



Opel Grandland



SEAT Tarraco

Elektromobily



Audi Q8 e-tron



BMW i4



BMW iX



BMW iX1



Citroën ë-C4 X



CUPRA Born



Dacia Spring



DS 3 E-Tense



Ford Mustang Mach-E GT



Hyundai Ioniq 6



Jeep Avenger



Kia EV6



Mercedes-Benz eCitan



Mercedes-Benz EQE SUV



Mercedes-Benz eVito



Mercedes-Benz EQS



MG4



MG5



Opel Vivaro-e Van



Peugeot e-Partner



Renault Megan E-Tech



Subaru Soltera



Škoda Enyaq Coupé IV



Volkswagen ID.3



Volkswagen ID.Buzz

Užitkové vozy do 3,5 t



Fiat Ducato



Ford Ranger



Hyundai Staria



Mercedes-Benz eCitan



Mercedes-Benz EQT



Mercedes-Benz eVito



Opel Vivaro-e Van



Peugeot e-Partner



Volkswagen Amarok



Volkswagen ID.Buzz

HLASUJTE NA WWW.FLEETDERBY.CZ

Manažerské vozy



Audi A6



BMW i4



Citroën C5 X



CUPRA Leon Sportstourer



DS 9 E-Tense



Hyundai Ioniq 6



Mercedes-Benz EQT



Peugeot 408



Subaru Outback



Volkswagen Arteon
Shooting Brake

SUV vozy a crossovery



Alfa Romeo Stelvio



Audi Q8



BMW iX



Citroën C5 X



DS 7



Hyundai Kona



Kia Sportage



Mercedes-Benz GLC SUV



Mitsubishi ASX



Opel Grandland



Renault Austral



SEAT Tarraco



Subaru Outback



Škoda Karoq

Referentské vozy



Citroën C4 X



Ford Focus kombi



Kia Ceed SW



Opel Astra



Peugeot 308 SW



Škoda Fabia



Volkswagen Golf Variant

Testovali jste...

Do rubriky Manažer testuje tentokrát zavítal Peugeot 408 GT a elektrická Škoda Enyaq Coupé RS iV s pohonem všech kol.



Testovaný Peugeot 408 poháněl nejvýkonnější plug-in hybridní pohon. Na akumulátor lze ujet kolem 50 km.

Zapůjčený Peugeot 408 GT poháněla výkonnější verze plug-in hybridního pohonu. Benzinový čtyřválec objemu 1,6 litru o výkonu 132 kW doplňoval do samočinné osmistupňové převodovky integrovaný elektromotor (81 kW). Originální peugeot v nejvyšší výbavě GT přijde na 1 154 250 korun, s baterií o kapacitě 12,4 kWh by měl ujet 63 km, zároveň dokáže akcelarovat z klidu na 100 km/h za 7,8 s a dosáhnout nejvyšší rychlosti 235 km/h.

Jestli se tyto údaje shodují s realitou a zda by se takový automobil hodil do firemní flotily testoval flotilový manažer Miloslav Sehnal ze společnosti Henkel ČR.

Hodnocení Miloslava Sehnala

„Kdysi dávno v 70. letech jsem řídil model 504 a od té doby jsem v peugeotu neseděl. Až teď. A musím říci, že tohle auto je na první pohled hodně povedené. Spousta lidí se za ním ohlíželo a ptalo se na něj,“ říká na úvod našeho povídání Miloslav Sehnal. Nutno dodat, že nový model s tradičním číselným označením se francouzské značce povedl. Líbívu karoserii lze navíc těžko někam zaškatulkovat. Patří někam mezi modely 308 a 508, vyšším podvozkem však konkuruje i SUV 3008. Základem je platforma EMP2 s prodlouženým rozvorem o 55 mm ve srovnání s kombi 308 SW, zvýšená karoserie typu liftback je pak zcela originální.

„Je to krásné auto a vypadá lákavě, ale design je zároveň poměrně komplikovaný. Myslím, že to nebude nadčasové auto jako třeba zmíněný Peugeot 504,“ říká Miloslav Sehnal.

Originálnímu interiéru i-Cockpit dominuje nápadně malý volant a přístrojový štít umístěný nad volantem. Ergonomická přední sedadla, která byla certifikována nezávislou německou asociací ortopedických specialistů zaměřených na zdraví zad, by také měla zpříjemnit jízdu. „Vyloženě jsem se na ten interiér těšil a první kontakt naplnil mé očekávání. Postupně se mi ale zdál až přezdobený. Příliš mnoho tvarů, hran a přechodů, příliš mnoho materiálů. Měl jsem z něj výborný pocit. Malý volant mi vyhovoval, ale trochu jsem nevěděl, kam s levou nohou, a auto se mi zdálo v úrovni loktů užší. Velikost zavazadlového prostoru je lehce podprůměrná. Využitelný je ale skvěle,“ říká Miloslav Sehnal.

„V praxi plně nabitý akumulátor vystačí na zhruba 50 km bezemisní jízdy, na dálnici pak na necelých 40 km. Při jízdě s vybitým akumulátorem se dlouhodobá spotřeba pohybuje do 7 l/100 km. Ze standardní zásuvky pak trvá plné nabití baterie zhruba osm hodin, z wallboxu nebo AC nabíječky 22 kW necelá dvě hodiny,“ hodnotí Miloslav Sehnal a dodává, že v poslední době ve firmě diskutují, jak s elektromobilitou začít. „Je otázka, zda nejdříve pořídit hybridy a postupně přejít na čistokrevné elektromobily. I proto je tohle auto pro mě velmi zajímavou zkušeností.“



Flotilový manažer Miloslav Sehnal ze společnosti Henkel ČR vyzkoušel Peugeot 408

Ve firmě zatím nemají v parkovacích stáních nabíjecí stanice, a tak by to byl pro zaměstnance problém, kde akumulátory dobít. „Když nemám možnost připojit se na zásuvku doma nebo ve firmě, budu raději jezdit pouze na benzin. Rozhodně nepojedu někam k supermarketu a nebudu čekat, až se to dobije. Myslím, že současné automobily nám sloužily, ale v tomto případě budeme my muset sloužit automobilům,“ dodává na závěr Miloslav Sehnal.

O firemní flotile

Henkel Česká republika má přibližně 200 zaměstnanců, jeden výrobní závod a jedno kancelářské pracoviště. Stojí například za známými značkami Persil, Silan, Schwarzkopf, Fa, Loctite nebo Ceresit. Ve firemní flotile je aktuálně okolo 120 automobilů koncernu Volkswagen, dominují značky Škoda, Volkswagen a Audi. Všechny automobily jsou financovány prostřednictvím operativního leasingu podle nájezdu kilometrů na 4 (nad 200 000 km) nebo 5 let. Pokud má zaměstnanec roční nájezd nad 20 tisíc km, dostane zpravidla automobil se vznětovým motorem, v opačném případě jezdí na benzin.

Testovali jste...

Vrchol nabídky automobilky Škoda Auto testoval Michael Wondreys, manažer pro rozvoj obchodu ze společnosti Hankook Tire Česká republika.



Škoda Enyaq Coupé RS iV 4x4 je vlajkovou lodí automobilky. Reálný dojezd této výkonné verze se pohybuje kolem 300 km.

V současné době představuje Škoda Enyaq Coupé RS iV 4x4 to nejlepší a nejdražší v celém výrobním programu české automobilky. Mohutné elektrické SUV pohánějí dva motory. Na přední kola putuje výkon 80 kW, na zadní 150 kW. Kombinací obou dostanete systémový výkon 220 kW. Dojezd až 363 km zajišťuje baterie o kapacitě 82 kWh (využitelných je 77 kWh), nabíjecí výkon je maximálně 135 kW. V základu elektromobil přijde na 1 704 900 korun.

Hodnocení Michaela Wondreyse

„Po stránce designu je velmi zdařilý. Coupé je líbivé, zvenku působí opravdu sportovně a zcela jistě tak splňuje zadání pro cílovou skupinu. O praktičnost tady až tak nejde,“ říká na úvod Michael Wondreys a dodává, že také uvnitř je všechno tak, jak budoucí uživatel takového automobilu očekává.

Interiér coupé se příliš neliší od standardního enyaqu. „Poloha za volantem je perfektní, ale ovladače, to je dnes bolest většiny automobilek. Nevím, proč se některé funkce ovládají pouze přes dotykový displej. V superbu je to řešeno lépe,“ říká Michael Wondreys a dodává: „Mám pocit, že s každou další inovací infotainmentů elektromobilů obecně je to vždy o stupeň horší.

Vrcholem je slidové ovládání hlasitosti. Řidič se tomu vyhne, protože má ovládání na volantu, ale když chtěl ztlumit hudbu spolujezdec, tak ji pustil úplně naplno. Následovalo obrovské leknutí...

Oproti standardnímu enyaqu má coupé jen o 15 litrů menší zavazadlový prostor. Pokud ale sklopíme druhou řadu sedadel, je prostor za předními sedadly kvůli svažující se linii střechy menší o výrazných 100 litrů. Jeho využitelnost je ale výtečná,“ říká Michael Wondreys.

Dva výkonné elektromotory zajišťují sportovní svezení. Na stovku zrychlí mladoboleslavský elektromobil za 6,5 s, nejvyšší rychlost je 180 km/h. „Dojmy z jízdy jsou jen pozitivní. Akcelerace, ticho, stabilita a celkový komfort jsou na velmi vysoké úrovni. A to zrychlení – to je úplně návykové. Parkování je i díky kamerovému pohledu z ptáčích perspektivy bezproblémové, i když výhled dozadu je velmi omezený,“ hodnotí chování automobilu v provozu Michael Wondreys.

Samozřejmě přišla řeč i na dojezd a nabíjení. „Při plně nabitě baterii byl dojezd dle palubního počítače 363 km. Ujel jsem cestou do Ústí a zpět 240 km a domů dorazil s 67 km dojezdu a na 16 % nabitou baterii. Reálný dojezd se tak bude pohybovat kolem 300 km. Jen krátce jsem přítom zkusil sportovní režim a maximální zrychlení, jinak jsem jel podle předpisů a maximálně rekupeřoval,“ říká Michael Wondreys a dodává, že během týdne automobil čtyřikrát dobíjel.



Vrchol nabídky automobilky Škoda Auto testoval Michael Wondreys, manažer pro rozvoj obchodu ze společnosti Hankook Tire Česká republika

„Osmdesát procent kapacity je k dispozici celkem rychle, za nějakých 30 minut. Ve srovnání s tankováním šedesátilitrové nádrže v superbu je to stále velký rozdíl. Tam mi pak navíc ukáže palubní počítač dojezd 1040 km...“

A jak by se podle Michaela Wondreyse uplatnil enyaq ve firemní flotile společnosti Hankook Tire? „Myslím, že v současnosti si toto auto může koupit jen bohatý a oddaný fanoušek elektromobility nebo firma, ve které zaměstnanci nenajíždějí vysoké kilometrové nájezdy. Auto se cenově pohybuje ve vodách prémiových značek, na které není v naší car policy rozpočet. Přidejme v naší kotlině ještě nulovou podporu prodeje. A co je podstatné, naši obchodní zástupci jezdí dlouhé trasy a měsíčně ujedou přes 4500 kilometrů. Kdyby museli dobíjet cestou, neúměrně by se jim prodloužila pracovní doba.“

O flotile společnosti

Společnost Hankook Tire Česká republika je importérem sedmého největšího výrobce pneumatik korejské společnosti Hankook Tire se sídlem v Soulu. Firemní flotila čítá celkem jedenáct automobilů s dieslovými motory. Jedná se o tři Škody Superb, šest modelů Škoda Octavia, jedno audi a jednu Kiu Sportage. Automobily jsou financovány prostřednictvím operativního leasingu od společností Arval, Business Lease a ALD Automotive.

VII. ročník Alternativních pohonů v praxi



Na sklonku června uspořádala redakce magazínu Business Car tradiční testovací den zaměřený na automobily s ekologickými pohony. Součástí dne byly i odborné přednášky související s největší automobilovou revolucí.

Alfa Romeo Tonale PHEV

Alfa Romeo Tonale je výtvořem z vlastních dílen. Další nové modely už budou využívat společnou platformu skupiny Stellantis. Nejsilnější verze je plug-in hybrid s pohonem všech kol. Navzdory hmotnosti kolem 1,5 tuny nabídne jízdní zážitek přirozený pro italskou značku. Chování vozu si lze upravit režimy systému D.N.A. Plug-in hybrid nabízí zdravých 206 kW s točivým momentem skromných 250 Nm. Základem je zážehový čtyřválec o objemu 1,3 litru s výkonem 132 kW doplněný 90kW elektromotorem. Po třech letech provozu a nájezdu 150 000 km jsou zůstatkové hodnoty ještě nadpoloviční. To je mimořádné.



BMW iX je na první pohled kontroverzní, ale exteriér není nic v porovnání s interiérem. Atypické dekory, ovladače a čalounění přinášejí mimořádně prémiový požitek z jízdy.

Po sedmi letech, kdy testovací jízdy s alternativními pohony časopis Business Car organizuje, se tento automobilový segment zcela proměnil. S nástupem masivní elektrifikace se konvenční pohony pomalu vytrácejí a automobilky do svých portfolií zavádějí modely s několika úrovněmi hybridizace. Největší nárůst modelů je

ale mezi elektromobily. Není proto divu, že 60 % všech testovacích automobilů poháněla pouze elektřina.

Letošní ročník Alternativních pohonů v praxi se uskutečnil ve sportovním resortu Prague City Golf ve Zbraslavi. Přes 200 flotilových manažerů, ředitelů firem a partnerů mělo k dispozici 50 automobilových novinek celkem 20 značek.



Audi Q8 e-tron

Vlajková loď ve třídě SUV, Q8 e-tron, nyní prošla faceliftem, který přinesl řadu důležitých změn včetně výrazného navýšení dojezdu. K dispozici je mimo jiné i nový, výkonnější akumulátor s kapacitou 114 kWh. O okolí vozu sbírají informace čtyři desítky asistenčních systémů, až pět radarových senzorů, pět kamer a dvanáct ultrazvukových senzorů. Díky tomu může vůz parkovat na dálku a řidič kontroluje situaci zvenčí. Další výhodou je značná stabilita s přívěsem.



Elektromobilita pohledem firem i uživatelů

Blok odborných přednášek odstartoval Dávid Nagy ze společnosti Škoda Auto. Domácí značka si pro klienty připravila speciální produkt věnovaný modelu Enyaq iV 80. Ten se pro trvale velký zájem objevil ve Zbraslavi hned ve třech exemplářích, a i tak patřil enyaq obecně k nejvytíženějším.

To není náhoda, protože výhled Evropy je cíleně veden k bezemisním vozům. V roce 2030 by se jiné vozy už neměly prodávat ve Velké Británii, Německu, Nizozemsku a dalších zemích. Česká republika si pravděpodobně počká až na plošný zákaz naplánovaný k roku 2035. Vzhledem k posunu normy Euro 7 však lze jen odhadovat, jak to dopadne.

Pravdou ale je, že Česká republika v oblasti elektromobility ve fleetech zaostává. Početně by se měly bateriové vozy v Evro-

pě vyrovnat konvenčním pohonům v roce 2028 a v roce 2030 už by měly tvořit 75 procent fleetu. V České republice by i v roce 2030 měly mít spalovací motory 55procentní podíl.

I tak bude poměr elektromobilů vysoký, proto Škoda Auto spolupracuje s vládou, dodavateli elektřiny a dalšími subjekty na rozšiřování nabíjecí infrastruktury. Cílem je navýšit počet nabíjecích míst z loňských 3694 na 4441. S tím souvisí nabíjecí tarify přizpůsobené různým potřebám zákazníků.

Nutnost nabíjet bude čím dál větší, a tak i v portfoliu mladoboleslavské automobilky přibudou další modely. Na podzim dorazí nový superb a kodiaq, oba modely nabídnou také plug-in hybridní pohon. Příští rok do sestavy přibude modernizovaná octavia a elektrické SUV Elroq. V roce 2025 přijde Škoda s nejlevnějším elektromobilem a modernizovanými enyaqy. Rok 2027 pak bude patřit elektrickému kombi a rodinnému vozu se sedmi sedadly.

Citroën ë-C4 X

Citroën ë-C4 X je ve srovnání s klasickou C4 delší o 240 mm, z čehož profituje zejména posádka. Interiér je i navzdory svažitě střeše prostorný a potěší i zavazadlový prostor 510 litrů, který je shodný se spalovací verzí. Lithiová baterie pod podlahou má využitelnou kapacitu 45 kWh a dojezd 360 kilometrů. Technicky zajímavým prvkem jsou tlumiče s hydraulickými dorazy, takže auto mnohem lépe „žehlí“ nerovnosti.



Podvozek Citroënu C5 X dokonale „žehlí“ nerovnosti, cestující si tak s trochou nadsázky mohou připadat jako na létajícím koberec. Navíc je mimořádně prostorný.



Snadná cesta k financování elektromobilů

Václav Vacek ze společnosti Volkswagen Financial Services (VWFS), která byla hlavním partnerem akce, prezentoval inovativně pojatou nabídku produktů reagující na dynamické změny modelové nabídky automobilů. K nejzásadnějším produktům patří možnost financování automobilu jakékoliv značky prostřednictvím Financování CHYTŘE.

S Financováním CHYTŘE si klient po výběru vozu zvolí akontaci ve výši 0–40 % celkové částky. Nastaví si podle svých potřeb poslední navýšenou splátku, která může být 20–60 % z ceny vozu. Díky tomu získá nízkou pravidelnou měsíční splátku, která patří k nejnižším na trhu. Volitelná je také doba splácení dva roky až pět let. Flexibilita, kterou má klient při splacení poslední navýšené splátky, mu pak umožňuje rychlou obměnu vozu. Jak k jejímu splacení přistoupí, je totiž zcela v jeho režii. Na výběr jsou tři možnosti, jak s poslední splátkou naložit. Buď ji zafinancuje ze svého, rozloží do dalších měsíčních splátek nebo vůz prodá a utrženou hotovost využije na její splacení.

Služeb Financování CHYTŘE mohou využít jak firmy, tak jednotlivci. Akce platí pro nové i ojeté vozy do pěti let stáří značek Škoda, Volkswagen (včetně užitkových vozů), Audi,



DS 7 Crossback

Na rozdíl od DS 9, která je pouze plug-in hybridní, si DS 7 Crossback zachovává základní verzi se vznětovým motorem. Druhý nejprodávanější model značky navíc letos prošel rozsáhlou modernizací. Design s novým světelným podpisem působí luxusněji, stejně jako prvotřídní materiály v interiéru. Zcela nový je také infotainment s přepracovaným rozhraním, výraznější grafikou a rychlejší odezvou. Komfort posiluje podvozek s kamerou, který detekuje nerovnosti s předstihem a vůz na ně připraví.

Ford Mustang Mach-E GT

Ford letos naděljuje Mustangu Mach-E lithium-železo-fosfátové baterie. Tím se sníží závislost na kritických nerostných surovinách jako nikl a kobalt a stane se cenově dostupnějším. Navzdory svažitě střeše zůstává díky rozvoru 2984 mm dostatek místa ve druhé řadě sedadel a myslelo se i na zavazadlový prostor o objemu 402 litrů. Vrcholná verze GT nadchne výkonem 358 kW a 860 Nm točivého momentu.



Hyundai Ioniq 6

Ioniq 6 zaujme naprosto neobvyklým futuristickým designem, technologiemi, ale i jízdními vlastnostmi a cenou, která startuje na částce 1,16 milionu korun. A samozřejmě dojezdem, respektive spotřebou. I možnost nabíjení výkonem 350 kW rozhodně není obvyklá. Za technologicky nejzajímavější považujeme možnost napájení externího příslušenství s příkonem až 3200 W/16A.



Jeep Avenger

Avenger je prvním a zatím jediným elektromobilem americké značky. Pro velký zájem automobilka přidala konvenční verzi se zážehovým tříválcem o objemu 1,2 litru. Malé SUV je koncipované jako druhé auto do rodiny především na cesty po městě a rozvoz dětí do škol. Pro ně je na zadních sedadlech místa dost. Však taky s délkou 4,1 metru a rozvorem 2562 mm je na úrovni Škody Fabia. Přitom prostor nad hlavou poskytuje nadprůměrný.

Kia Niro

Kia Niro je jedním z mála automobilů, které jsou dostupné se dvěma typy hybridního pohonu i jako elektromobil. Kromě pokrokové techniky sazí niro na extravagantní vzhled. Interiér je na segment mimořádně prostorný, ale ještě více překvapí prvky výbavy z vyšších tříd, za které se navíc u nejvyšší výbavy nepříplácí. Jmenujme například vyhřívaná přední i zadní sedadla, ventilovaná přední sedadla, veganské kožené čalounění, head-up displej nebo audiosoustavu Harman Kardon.



MG4

Kompaktní elektrický hatchback za méně než 800 tisíc korun na trhu chyběl. MG4 přitom zajme dojezdem 450 kilometrů u silnější verze a možností nabíjení až 135 kW. Díky absenci středového tunelu je uvnitř prostorné s rovnou podlahou. Potěší vysoká podpora řídiče zahrnující nouzové brzdění, hlídání jízdy v pruhu, adaptivní tempomat nebo asistent jízdy v koloně.

SEAT a CUPRA. Součástí měsíční splátky je i povinné ručení a havarijní pojištění.

S alternativními pohony dochází rovněž k rozšiřování služeb v oblasti nabíjení, které VWFS řeší univerzální kartou programu Chargee. Ten umožňuje přístup k nabíjecím stanicím všech velkých poskytovatelů, včetně zařízení u všech oficiálních prodejců koncernových značek. Cestování a výběr správného bodu zjednodušuje k tomu určená aplikace, v níž najdete i přehledy výdajů za nabíjení. Celé portfolio je ještě podpořené servisními balíčky, pojišťovacími produkty a podporou při výstavbě vlastního nabíjecího zázemí.



Konzultace

S potřebou odborných konzultací se můžete obrátit také na společnost ALD Automotive. Ta kromě poradenství, nabíjecích karet a různých on-line aplikací nabízí také zdarma zkušební jízdy a zajištění městské mikromobility například v podobě elektrokol. Pestrou nabídkou služeb a produktů posluchače provedl Pavel Doležel.

Elektromobilita přináší nejen nový druh aut, ale také nový druh vnímání firemní mobility, čímž roste potřeba výběr vozů konzultovat s odborníky. Předně je dobré posoudit, jaké

Opel Vivaro-e

Opel Vivaro-e se od konvenční verze prakticky neliší, přechod na elektromobil je díky tomu snadnější. Furgon se nabízí ve dvou délkách karoserie: 4959 milimetrů a 5309 milimetrů. Rozvor náprav s délkou 3275 milimetrů je ale shodný. Nákladový prostor pojme 5,3 až 5,8 m³ nákladu u kratší a 6,1 až 6,6 m³ nákladu u delší varianty. Na výběr jsou dvě kapacity baterií nabíjené výkonem 100 kW. Stejně výkonný elektromotor je pro obě varianty shodný.



vzdálenosti zaměstnanci jezdí, a uzpůsobit tomu dojezd či rychlost nabíjení elektromobilu. Právě nabíjení je druhou velkou otázkou. Někomu se vyplatí investovat do vlastního zázemí, jiným vyjdou levnější karty na stanice externích partnerů nebo nabíjení neumožňuje nájemní smlouva sídla firmy.

Pak je samozřejmě třeba propočítat ekonomickou stránku věci, protože elektrifikované vozy mají obecně vyšší pořizovací ceny. Ale i když to vypadá, že je vše na dobré cestě a hodnoty TCO se vejdou do vytyčených limitů, může se stát, že auto v realu nebude zaměstnancům vyhovovat třeba ergonomií nebo palubní technikou.

Aby se tomu předešlo, ALD nabízí unikátní možnost krátkodobého zapůjčení v rámci „zeleného poolu“ služby s názvem ALD

Flex. Flotila zahrnuje různé typy hybridizace i elektromobily. Doba zápůjčky startuje na jednom měsíci. Vozy testují nejen klienti, ale

i zaměstnanci ALD, aby je co nejlépe pochopili a mohli následně poskytnout odborné řešení podložené vlastní zkušeností.



Vlajková limuzína DS 9 je dostupná s plug-in hybridním pohonem. Po modernizaci je ještě elegantnější a doslova posetá luxusně vyhlížejícími ozdobnými prvky. Stejná symfonie se odehrává také v interiéru se zcela čalouněnou palubní deskou.

I když CUPRA Born vychází z Volkswagenu ID.3, nabízí výrazné odlišení v podobě designu, sportovnějšího nastavení podvozku a exkluzivního elektromotoru se 170 kW. Škoda že chybí pohon všech kol.



Ford Kuga Vignale je dlouhodobě nejoblíbenějším plug-in hybridem v Evropě. K dostání je ale i klasický hybrid s pohonem předních i všech kol a konvenční patnáctistovka EcoBoost.



Peugeot 408

Peugeot 408 je jednou z nejzajímavějších novinek letošního roku. Na trh zatím vstupuje s benzinovým a plug-in hybridním pohonem. Koncem léta pak dorazí plně elektrická verze a cenově dostupný hybrid bez možnosti externího nabíjení. Se 408 přichází i modernizovaný koncept interiéru s vysokou mírou digitalizace a programovatelnými tlačítky rychlé volby. Fastback je předurčen pro zdolávání dlouhých vzdáleností díky sedačkám s certifikací AGR.



Platforma GMP přináší vozu Kia EV6 prostorovou efektivitu, nabíjení výkonem 350 kW a vyspělé elektromotory. Verze GT s výkonem 430 kW a akcelerací z 0 na 100 km/h za 3,5 sekundy zasahuje do teritoria supersportů.

Budování nabíjecí infrastruktury

Když se fleetový manažer rozhodne pořídit do flotily externě nabíjený elektromobil, jistě bude potřebovat vytvořit odpovídající zázemí. Právě na tyto potřeby zaměřil svou přednášku i Tomáš Knespl ze Smart4Smart. Zmínil různé typy nabíjecích stanic, specifi-

instalací i správné sladění s typem a způsobem využití daného vozu. Slovo dostala například bezpečnost elektrické sítě budov spolu s regulací výkonu nabíječek s ohledem na kapacitu sítě a dilema mezi náklady a rychlostí nabíjení. Ne vždy je třeba kupovat nejvýkonnější stanice. Také je potřeba zvá-

žit, jestli zaměstnanec bude nabíjet v práci nebo mu firma bude proplácet domácí nabíjení, pokud už wallbox má. Kromě toho rozpráší některé mýty, které sice v hlavách veřejnosti přežívají, ale moderní doba na ně už dávno našla odpověď. Jde zejména o možnosti nabíjení a dojezdy.

Škoda Enyaq Coupé RS iV

Elegantní Enyaq Coupé RS iV lze nyní považovat za vlajkovou loď značky. Jednak stojí na vrcholu ceníku, nabízí nejvyšší výkon, ale také v něm najdeme nejlepší techniku, kterou má Škoda aktuálně k dispozici. Zároveň je nejvýkonnějším zástupcem rodiny RS. Kupé také do interiéru přineslo řadu nových materiálů, například ocel, karbon a ekologické čalounění. Dvojici motorů s výkonem 220 kW napájí 82kWh baterie s dojezdem 518 kilometrů.



Volkswagen ID. Buzz Cargo

Ačkoliv Volkswagen slibuje i další verze, aktuálně dostupný je ID. Buzz v jediném provedení s elektromotorem naladěným na 150 kW a 310 Nm. Uživatelská verze má vpředu standardně tři sedadla oddělená od nákladového prostoru pevnou přepážkou. Buzz Cargo si nechá naložit dvě europalety díky zadní části o objemu 3,9 m³.



Bouře kolem emisí

Informacemi nabitě dopoledne završil Josef Pokorný ze SDA, který svou prezentaci věnoval bouřlivě diskutované normě Euro 7. Ta se poprvé zaměří kromě emisí výfukových plynů také na emaci prachových

Díky spolupráci s Renaultem vrací Mitsubishi model ASX znovu do hry, a to rovnou s klasickým hybridním i plug-in hybridním pohonem

částic z brzd a uvolňování mikroplastů z pneumatik. Jejich přijetí se prozatím odložilo, a to zejména kvůli neúplným postupům

měření a extrémně krátkému termínu začátku platnosti, který automobilky nemají šanci splnit.



Opel Astra patří jízdně k nejpříjemnějším hatchbackům na trhu. Automobilka si dala s vyladěním řízení a podvozku značnou práci a výsledek je znát.



Základem plug-in hybridu Peugeot 308 SW je slabší šestnáctistovka podpořená 81kW elektromotorem. Celkově systém nabídne 133 nebo 165 kW vždy s pohonem předních kol.



Renault Austral je duchovním nástupcem kadjaru přinářejícím to nejlepší ze současných technologií. Příkladem je digitální přístrojový štít opticky spojený s 12palcovým infotainmentem.

Testování na okreskách i dálnicích

Výhodou pořádání eventu ve Zbraslavi je lákavá kombinace dálničního úseku, okresních silnic a městské části. Kvalita asfaltového povrchu se navíc střídá, což pomáhá odhalit silné i slabé stránky vozů. A že jich letos bylo pozehaně.

Účastníci vybírali z padesáti automobilů dvaceti různých značek. Nejvíce vozů k jízdám nabídli partneři akce automobilka Kia a značky zastupující skupinu Stellantis – Peugeot, Citroën, DS, Opel, Alfa Romeo a Jeep. Na stánku Kia bylo možné porovnat hybridní a elektrickou verzi Nira a nechyběla ani hybridní SUV Sportage a Sorento. Citroën přivezl konvenční C5 X a elektrické SUV kupé e-C4 X. Značka DS přijela s kompletním portfoliem tvořícím elektrické DS 3 a plug-in hybridní DS 7 Crossback i sedan DS 9. Peugeot vedle referentské stálice 308 SW předvedl již poněkolkáté kupé crossover 408 GT. Na obdobný mix segmentů vsadil také Opel s krátkou astrou a reprezentativ-



Škoda Enyaq má do firemních flotil slibně nakročeno zásluhou vysoké užitné hodnoty a dojezdu základního modelu 395 km. S 82kWh baterií pak zvládne 550 km.

ním grandlandem, který ještě doplnil užitkovým elektromobilem Vivaro-e.

Během celého dne bylo realizováno 340 zápujček, takže auta se prakticky nezastavila. Enormní zájem hosté projeví o Ford Mustang Mach-E, zejména pak o jeho výkonnou verzi GT. Prakticky celou dobu strávily na silnici oba vozy Jeep Avenger patřící mezi čerstvé novinky českého trhu. Dalším velice atraktivním a nejčastěji půjčovaným vozem nově dostupným na českém trhu bylo MG4 Electric. Podobné oblíbě se těšily vozy Volkswagen ID. Buzz s možností přímého srovnání užitkové a osobní verze. K hojně půjčovaným vozům dále patřila CUPRA Born, trojice elektrických BMW, nadčasové Audi Q8 e-tron, manažerský streamliner Hyundai Ioniq 6 i plug-in hybridní MG EHS.

Letos poprvé se na akci Business Caru ukázala plug-in hybridní Alfa Romeo Tonale.

Nejmladší novinkou se zase stal Jeep Avenger, vítěz evropského auta roku. Na stánku Fordu proběhla národní premiéra užitkových vozů Transit Custom a Courier, které je už možné objednávat a od příštího roku budou k dispozici v čistě elektrické verzi.

Jako jedni z prvních měli hosté možnost vyzkoušet Mitsubishi ASX, jež historicky patřilo k nejoblíbenějším kompaktním crossoverům českého trhu.

Závěrem bychom rádi poděkovali hlavnímu partnerovi společnosti Volkswagen Financial Services, Audi, CUPRA, SEAT, Volkswagen Osobní vozy, Volkswagen Užitkové vozy. Dále děkujeme hlavním partnerům, automobilkám Kia, Peugeot, DS, Citroën, Opel, Jeep, Alfa Romeo a společností Smart4Smart, ALD Automotive. Nemalý podíl na kvalitě a úspěchu testovacího dne měly značky BMW, Ford, Hyundai, MG, Mitsubishi, Renault a Škoda. Za dodavatele služeb nelze opomenout Business Lease a SIXT.



SEAT Tarraco je jedním z mála sedmimístných SUV nabízejících klasické vznětové i zážehové motory, ve druhém případě s možností pohonu všech kol. Po vzoru většího Tiguanu Allspace dostal i plug-in hybridní pohon.

Volkswagen ID.5

Verze ID.5 je jakýsi kříženec SUV a kupé. Oproti ID.4 nabízí elegantnější, rychleji se svažující záď. Ta pomáhá aerodynamice a stylu. Svažující se střecha sice nepatrně ubírá místo nad hlavou ve druhé řadě, ale zavazadlový prostor o objemu 549 litrů zůstal nektnutý. Verze GTX stojí na vrcholu, takže nabídne pohon všech kol, 220 kW se 77kWh baterií. Vesměs to samé jako Škoda Enyaq Coupé RS IV.



ale mezi elektromobily. Není proto divu, že 60 % všech testovacích automobilů poháněla pouze elektřina.

Letošní ročník Alternativních pohonů v praxi se uskutečnil ve sportovním resortu Prague City Golf ve Zbraslavi. Přes 200 flotilových manažerů, ředitelů firem a partnerů mělo k dispozici 50 automobilových novinek celkem 20 značek.



Audi Q8 e-tron

Vlajková loď ve třídě SUV, Q8 e-tron, nyní prošla faceliftem, který přinesl řadu důležitých změn včetně výrazného navýšení dojezdu. K dispozici je mimo jiné i nový, výkonnější akumulátor s kapacitou 114 kWh. O okolí vozu sbírají informace čtyři desítky asistenčních systémů, až pět radarových senzorů, pět kamer a dvanáct ultrazvukových senzorů. Díky tomu může vůz parkovat na dálku a řidič kontroluje situaci zvenčí. Další výhodou je značná stabilita s přívěsem.



Elektromobilita pohledem firem i uživatelů

Blok odborných přednášek odstartoval Dávid Nagy ze společnosti Škoda Auto. Domácí značka si pro klienty připravila speciální produkt věnovaný modelu Enyaq iV 80. Ten se pro trvale velký zájem objevil ve Zbraslavi hned ve třech exemplářích, a i tak patřil enyaq obecně k nejvytíženějším.

To není náhoda, protože výhled Evropy je cíleně veden k bezemisním vozům. V roce 2030 by se jiné vozy už neměly prodávat ve Velké Británii, Německu, Nizozemsku a dalších zemích. Česká republika si pravděpodobně počká až na plošný zákaz naplánovaný k roku 2035. Vzhledem k posunu normy Euro 7 však lze jen odhadovat, jak to dopadne.

Pravdou ale je, že Česká republika v oblasti elektromobility ve fleetech zaostává. Početně by se měly bateriové vozy v Evro-

pě vyrovnat konvenčním pohonům v roce 2028 a v roce 2030 už by měly tvořit 75 procent fleetu. V České republice by i v roce 2030 měly mít spalovací motory 55procentní podíl.

I tak bude poměr elektromobilů vysoký, proto Škoda Auto spolupracuje s vládou, dodavateli elektřiny a dalšími subjekty na rozšiřování nabíjecí infrastruktury. Cílem je navýšit počet nabíjecích míst z loňských 3694 na 4441. S tím souvisí nabíjecí tarify přizpůsobené různým potřebám zákazníků.

Nutnost nabíjet bude čím dál větší, a tak i v portfoliu mladoboleslavské automobilky přibudou další modely. Na podzim dorazí nový superb a kodiaq, oba modely nabídnou také plug-in hybridní pohon. Příští rok do sestavy přibude modernizovaná octavia a elektrické SUV Elroq. V roce 2025 přijde Škoda s nejlevnějším elektromobilem a modernizovanými enyaqy. Rok 2027 pak bude patřit elektrickému kombi a rodinnému vozu se sedmi sedadly.

Citroën ë-C4 X

Citroën ë-C4 X je ve srovnání s klasickou C4 delší o 240 mm, z čehož profituje zejména posádka. Interiér je i navzdory svažitě střeše prostorný a potěší i zavazadlový prostor 510 litrů, který je shodný se spalovací verzí. Lithiová baterie pod podlahou má využitelnou kapacitu 45 kWh a dojezd 360 kilometrů. Technicky zajímavým prvkem jsou tlumiče s hydraulickými dorazy, takže auto mnohem lépe „žehlí“ nerovnosti.



Podvozek Citroënu C5 X dokonale „žehlí“ nerovnosti, cestující si tak s trochou nadsázky mohou připadat jako na létajícím kobereci. Navíc je mimořádně prostorný.

Nelehká prosperita

Marco Venturini pochází z Říma, svou pracovní kariéru v českém automobilovém průmyslu zahájil v roce 1996 u importéra Fiat. Ke společnosti Peugeot nastoupil v roce 2005 a od roku 2015 je na pozici ředitele značky Peugeot v ČR. Tuto funkci vykonává i v současné době a pod novým vedením spadajícím pod švýcarskou společnost Emil Frey. Díky jeho zkušenostem jsou rozhovory s ním vždy velice zajímavé.

Marco Venturini, ředitel značky Peugeot v ČR



Od roku 2016 je importérem vašich značek skupina Emil Frey. V rámci našeho minulého rozhovoru jste pozitivně hodnotil jejich přístup, podle kterého je každý trh samostatný, nezávislý a zodpovědný za své procesy a výsledky. Jak ale tento přístup funguje v současném krizovém období?

Švýcarská skupina Emil Frey je největším distributorem vozů v Evropě a zahrnuje importy a koncesionáře různých značek. To znamená, že množství informací a hlavně zkušeností je obrovské. Minimálně dvakrát ročně se organizuje velký mezinárodní meeting, na kterém se diskutují problémy, ale také „best practice“. Každý trh se tak může inspirovat a vzít si příklad od kolegů. Další výhodou je to, že když některá země nebo značka v jednom roce nepodává zrovna dobré výkony, není to absolutní tragédie, protože jiné trhy mohou kompenzovat případné ztráty nebo se například postarat o neprodejné sklady. Samozřejmě všichni jsme si vědomi, že musíme pracovat na 100 % a zároveň víme, že můžeme pomoci kolegům, kterým se nedaří, a další rok se třeba naopak spolehnout na podporu ostatních.

Jak se vyvíjejí letošní prodeje ve srovnání s loňským a předloňským rokem?

Peugeot v České republice dlouhá leta atakoval přední pozice na trhu. Byli jsme několikrát lídři v segmentu LCV nebo v první pětce mezi automobilkami v absolutním měřítku (osobní a užitkové vozy). Od doby pandemie jsme ale čelili obrovským problémům v dodávání vozů. Čipová krize to ještě výrazně zhoršila. Několik velkých odběratelů nebo i část soukromníků nemohla čekat, až značka dostane příslušné výrobní kvóty, a následkem toho jsme tyto klienty ztratili. Kolaps ve výrobě měl za následek zdražení vozů a ztrátu konkurenceschopnosti. Vlivem tohoto sledu pohrom náš podíl na trhu klesl na 2,5 %. Naštěstí se v současné době situace ve výrobě vrací zpět do normálu, a jsme tak schopni dodávat vozy ve stan-

dardních lhůtách. Vracíme také akční ceny, což je případ třeba modelů 208 a 2008. Dále také intenzivně pracujeme na strategii, která by vrátila značku tam, kam patří. Je to ale dlouhá cesta, chce to trpělivost a jasnou vizi.

Na které vaše modely se čeká nejdéle a jak dlouho. A naopak které modely mají nejkratší dodací termíny?

Všeobecně můžeme říct, že nejdéle dodací lhůtu mají elektromobily. Důvod je zřejmý: jedná se o specifické vozy, které jsou často předmětem tendrů nebo podléhají striktním parametrům, které si zadávají firmy. Navíc máme, co se týče elektromobilů, takřka nulové skladové zásoby, protože elektrický vůz na sklad si žádný koncesionář jen tak nepořídí. Krátké lhůty máme naopak u modelů Peugeot 2008, 308, a zejména pak 208 se spalovacími motory, který koncesionáři objednávají na sklad velmi často.

Jak firemní zákazníci řeší delší dodací lhůty? Sdílejí například častěji svá auta? Ustupují firmy z klasického benefitu v podobě služebního vozu a místo něj nabízejí finanční kompenzaci?

Střední a velké firmy plánují obměny vozových parků v poměrně dlouhodobém horizontu, a to ať už se jedná o operativní leasing nebo nákup vozu do majetku. Tyto klienti tedy dodací lhůty tolik neovlivní, pokud se samozřejmě nestane něco neočekávaného. Naopak malé firmy jednájí podle aktuální situace jejich vozového parku. U nich je pak řešení mobility klíčové a urgentní a jsou nuceny to řešit různými způsoby včetně těch, které zmiňujete.

Změnila složitá doba nějak požadavky či priority fleetových zákazníků?

Během krize jsme pozorovali, jak i ty nejnějnější zákazníci, kteří říkávali, že mají jasně danou firemní politiku, přes kterou nejede vlak, najednou neřešili značku ani politiku, prostě řešili mobilitu. Byli ochotni požítovat i ojeté vozy, jen aby měli čím jezdit.

Právě jste na trh uvedli modernizovanou vlajkovou loď Peugeot 508 a model 2008, který je pro změnu nejprodávanejším modelem značky. Na jaké další nové modely se můžeme těšit?

Máme před sebou hodně novinek. Kromě Peugeotu 508 a 2008 se můžeme těšit na nové mildhybridní pohony, plně elektrické verze modelů 308, 308 SW a 408 nebo na



modernizovanou dvěstěosmičku. Největší novinkou bude ovšem na začátku příštího roku zcela nová generace modelu Peugeot 3008. Tento nesmírně populární vůz dorazí jako SUV fastback a představí i vysoce efektivní elektrické verze E-3008 s dojezdem až 700 kilometrů. Další uvedení jsou v plánu, ale vše pěkně postupně...

Jak se vašim elektromobilům daří pronikat do firemních flotil bez plošných státních dotací? Nebyla chyba vsadit jen na elektrický pohon u osobní verze užitkového modelu Traveller?

Nedá se říct, že je chybou zavádět masivně elektrický pohon, ale jsou samozřejmě modely, u kterých nám tato strategie snížila obchodní potenciál, jako například u osobní dodávky Rifter, z jejíž nabídky spalovací motory také zmizely. V Česku bohužel není žádná významná podpora pro elektromobily, jako je tomu v západní Evropě, a to má samozřejmě na rozvoj elektromobility negativní vliv. Jakmile i u nás nastane vhodná doba, budeme připraveni. Značka Peugeot má totiž z tohoto pohledu velmi bohatou nabídku: 100% elektrické vozy jako 208, 2008 nebo e-Rifter a e-Traveller nebo užitkové vozy e-Partner, e-Expert a e-Boxer a pak plug-in hybridy segmentu C a D, kam patří modely 308 a 308 SW, 408, 3008 a 508.

Jaký máte názor na zákaz výroby spalovacích motorů od roku 2035?

Osobně nemám rád slovo „zákaz“, pokud to není z bezpečnostních důvodů. Je správné, aby existovaly kontrolní orgány, které sledují vývoj technologií a jejich vliv

na úroveň emisí. Je však třeba zmínit, že automobilový průmysl toho udělal za poslední roky opravdu hodně, stačí se podívat na normy Euro 5, pak 6 a 6.1... Emise se snížily velmi razantně. Dnešní motory vykazují výrazně lepší hodnoty než ty, které jsme uváděli na trh před deseti lety. Myslím si, že snižovat a monitorovat je správné, ale ne za každou cenu a hlavně ne, když se pak nedělá nic pro obnovu stávajícího vozového parku, který v Evropě stárne. Trochu se bojím, že zastavíme prodej moderních motorů s nízkými emisemi a na silnicích se budou prohánět staré vraky.

Německý ministr dopravy Volker Wissing nedávno vyzval státy, aby nespolehaly jen na elektromobily a aby investovaly do nových továren na výrobu ekologických syntetických e-paliv a sdílení know-how. Tuto snahu bohužel podpořilo jen Česko, Japonsko a Maroko. Není to škoda? Jaký je váš názor na využití syntetického paliva a další využití klasických spalovacích motorů?

Nejsem takový odborník, abych mohl tvrdit, že výroba syntetických paliv je čistá nebo snižuje emise. Pokud ano, je samozřejmě vítána. Myslím ale, že je třeba se soustředit na celý cyklus, nejen na emise motorů. Osobně bych se přikláněl k tomu, že by nebylo úplně marné dát ještě nějakou dobu šanci efektivním spalovacím motorům, které budou šetrnější k životnímu prostředí, bezpečnější a budou za rozumné pořizovací ceny, aby se vozový park patřičně omladil.

Mercedes s unikátními hybridy slaví úspěch

Pandemie covidu proměnila systém prodeje nových automobilů. Mercedes-Benz začal výrazně využívat on-line nástroje. Novinkou je virtuální showroom, ve kterém je možné vyhledat všechny skladové modely včetně návrhů na jejich financování. Mercedesu se také výrazně daří na poli elektromobilů a unikátních plug-in hybridů. Zajímavá témata jsme probírali s Jiřím Šubrtem, Fleet Sales Managerem prémiové značky.



Jiří Šubrt, Fleet Sales Manager značky Mercedes-Benz

Z registrací Svazu dovozců automobilů je patrné, že se velmi daří vašim hybridním pohonům.

Ano, u většiny modelů osobních vozů Mercedes-Benz je více než každý desátý prodaný vůz právě plug-in hybrid. Díky dojezdu na výhradně elektrický pohon i více než 100 kilometrů jezdí naše plug-in hybridní modely v mnoha případech pouze na elektřinu, bez spuštěného spalovacího motoru. Čtvrtá generace plug-in hybridního pohonu Mercedes-Benz tak úspěšně propojuje pohodlí elektromobilu s nezávislostí spalovacího motoru. To se samozřejmě pozitivně odráží na flotilových emisích daného vozového parku, které jsou často jedním z kritérií fleetových obchodů.

Může být jedním z důvodů skutečnost, že v hybridních pohonech máte velmi širokou modelovou nabídku včetně ojedinelé verze se vznětovým motorem?

Široká nabídka plug-in hybridních motorizací napříč modelovými řadami je rozhodně jedním z důležitých argumentů. Dokážeme tak s plug-in hybridy oslovit a naplnit očekávání zákazníků kompaktních vozů s vysokým podílem městského provozu, rodin s požadavkem na všestranný vůz i reprezentativních limuzín s možností efektivního provozu čistě na elektřinu. U modelů segmentu třídy C a třídy E zároveň nabízíme unikátní a v České republice velmi oblíbené plug-in hybridy se vznětovým motorem. Ty kombinují tradiční silné stránky dieselu s moderní generací elektrického pohonu a možností rychlého DC nabíjení. Stejně směřné nabíjení u plug-in hybridů je zároveň další zásadní vlastností plug-in hybridů Mercedes-Benz a v praxi ukazuje smysl elektrického pohonu i na delších cestách, kde by samotný čistě elektrický dojezd nestačil.

Mercedes se těší významnému nárůstu prodeje nových vozů. Které modely jsou nejúspěšnější?

Meziroční nárůst prodeje Mercedes-Benz je spojen s modernizací produktového portfolia SUV modelů a zavedením široké

nabídky motorizací prodejně úspěšného modelu GLC v jeho nové generaci. Stabilně úspěšné modely CLA a třídy C již brzy doplní uvedení nové generace třídy E, která navazuje na dlouholetou tradici luxusních sedanů značky Mercedes-Benz.



servisní prohlídky v rozsahu osmi let nebo 120 000 kilometrů podle toho, co nastane dříve.

Pro fleetové zákazníky máte připravenou řadu speciálních nabídek. Velmi zajímavé jsou například předplacené nabíjecí karty. Jaké nabízejí výhody a lze je získat i k plug-inům?

Spojení plug-in hybridů a elektromobilů s nabídkou nabíjecích tarifů Mercedes me Charge je dalším ze zásadních benefitů pro transparentní provozní náklady elektrifikovaných modelů značky. Platby a vyúčtování čerpaného množství energie se provádějí automaticky jednou měsíčně přes Mercedes me Charge na základě uložených údajů. K dispozici je trojice tarifů navržených jak pro časté uživatele veřejných nabíječek, tak pro ty, kteří je využijí pouze příležitostně.

Modely EQS a EQS SUV jsou již z výroby vybaveny nabíjením na rychlonabíjecích stanicích IONITY na jeden rok zdarma. U těchto nabíječek navíc funguje uživatelsky komfortní automatická identifikace Plug & Charge, kdy je nabíjení spuštěno ihned po připojení kabelu bez nutnosti standardní autorizace čipovou kartou nebo prostřednictvím aplikace.

Lokální nabídkou Mercedes-Benz Česká republika s aktuální platností do 31. 12. 2023 jsou kreditní poukázky pro dobíjení v síti Mercedes me Charge v České republice i v zahraničí. U modelů EQA a EQB se jedná o poukázku na nabíjení v hodnotě 25 000 korun včetně DPH zdarma, u modelů EQE a EQS včetně SUV variant je poukázka na nabíjení zdarma dvojnásobná, tedy 50 000 korun včetně DPH.

Mercedes-Benz jako jediný nabízí plug-iny, které využívají jak zážehové, tak vznětové motory. Zájem o ně je veliký především díky technologické vyspělosti, ale i rozumné ceně.

Jaký je váš nejprodávanější plug-in hybrid? A v jakém vzájemném poměru se prodávají zážehové a vznětové plug-iny?

Nejprodávanějším plug-in hybridním modelem v České republice je Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC, v případě GLE volí tři ze čtyř zákazníků plug-in hybridu právě tuto kombinaci s dieselovým motorem.

Jací zákazníci si vznětové plug-iny nejčastěji kupují? Převládají mezi nimi ti, kteří dříve kupovali modely se vznětovými motory?

Profil zákazníků plug-in hybridů je velmi pestrý, vznětové plug-in hybridy vynikají vysokou efektivitou kombinace městského a dálničního provozu. Jsou tedy skutečně jedinečným řešením i pro tradiční zákazníky, kteří ocení dodatečné benefity, efektivitu a komfort elektrického pohonu.

V rámci prodeje jste kromě klasických nástrojů na webu přidali ještě nový virtuální on-line showroom. Jak je tento nástroj s nabídkou nových skladových vozů využíván? Lze si v něm také zvolit preferované financování?

On-line showroom je skvělým pomocníkem při výběru skladového vozu s okamžitou dostupností napříč Českou republikou. Kromě kupní ceny je k dispozici i kalkulace financování formou úvěru či operativního leasingu. Pro konkrétní nabídku s možností cenového zvýhodnění a individuální kalkulaci financování je i nadále potřeba kontaktovat svého prodejce.

Vaše značka byla jednou z prvních, která začala nabízet servisní balíčky. Je v rámci fleetových prodejů o předplacené servisní služby ServiceCare velký zájem?

Předplacený servis je rozhodně jedním z důležitých prvků fleetových prodejů, díky kterému je možné předem kalkulovat celkové náklady provozu. Integrované servisní balíčky jsou v České republice součástí standardní výbavy plně elektrických vozů Mercedes-Benz, čímž přináší další z argumentů pro integraci elektromobilů do vozového parku. V případě EQA a EQB se jedná o Integrated ServiceCare6, tedy šest servisních prohlídek v rozsahu šesti let nebo 150 000 kilometrů podle toho, co nastane dříve. U větších modelů EQE a EQS včetně SUV variant je součástí nabídky na českém trhu Integrated ServiceCare4, tedy čtyři



Mercedes-Benz ve spolupráci s autorizovanými prodejci v polovině září připravil roadshow Enjoy Electric, v rámci které bylo možné vyzkoušet kompletní portfolio plně elektrických osobních a dodávkových vozidel

Trh bude stagnovat! Operativní leasing nikoli

Covidová pandemie, čipový hladomor i vleklá válka na Ukrajině změnily řadu podnikatelských oborů k nepoznání. Společnosti začaly zásadně šetřit, což se projevilo také v optimalizaci nákladů na vozové parky. O aktuálních tématech jsme si povídali s Janem Pařízkem, ředitelem Fleetového prodeje ve společnosti Volkswagen Financial Services.

*Jan Pařízek – ředitel Fleetového prodeje
ve Volkswagen Financial Services*



Čekací doby na nová auta se postupně daří výrobcům zkracovat. Klesá tedy zároveň zájem o váš krátkodobý operativní leasing?

Dodací lhůty se skutečně zkracují, a proto zákazníci krátkodobého leasingu především k pokrytí doby bez vozu využívají méně. Přesto máme vozidla ke krátkodobému využití pro naše zákazníky připravená.

Firmy i nadále ve větším měřítku prodlužují stávající smlouvy operativního leasingu?

Doba se naštěstí už zklidnila. Takže díky zkrácení dodacích lhůt pro nová vozidla firm, které musí své smlouvy prodlužovat, ubývá.

Změnily se v posledních letech nějak významně požadavky zákazníků v rámci operativního leasingu?

Velkou oblastí je digitalizace. Klienti chtějí spravovat své fleety on-line, potřebují mít data dostupná vždy a v co nejjednodušší a nejpřehlednější formě. Šetří jim to čas i peníze. S tím jim pomáhá náš on-line portál FleetCars, který jsme spustili letos na jaře.

Další oblastí je důraz na transparentnost. Klienti chtějí mít přehled o celkových nákladech na provoz vozidla, stejně jako o tom, co všechno je zahrnuté ve splátce za vozidlo. A to je dobře, protože tak předchází možnému rozčarování na konci doby operativního leasingu.

Samostatnou kapitolou je pak elektromobilita, kde klienti vyžadují další specifické služby, např. nabíjecí karty, speciální pojištění a jiné. I zde jim rádi vycházíme vstříc.

Mění se v této složité době přístup k firemní mobilitě? Omezují firmy své vozové parky nebo kupují levnější vozidla? Je znatelný odklon v loajalitě ke konkrétní značce?

Každá složitá doba nutí podniky přemýšlet, zda mohou pro zlepšení fungování firemní ekonomiky něco udělat, a současnost není výjimkou. Úspory se tak logicky dotýkají i firemních fleetů. Klienti se snaží optimalizovat. Z logiky věci chtějí minimalizovat náklady na vozové parky a zároveň v mnoha případech přemýšlí, jak částečně nebo úplně přejít na elektrické fleety. Trhem také zahýbala dostupnost vozidel v minulém období, kdy někteří klienti pod tlakem nutných obměn vozových parků odešli od značek, kterým byli doposud věrní. Cena a dostupnost zkrátka zůstávají pro zákaz-

níky při výběru vozu dvěma klíčovými faktory.

Vaše leasingová společnost už druhým rokem financuje vozy všech značek. Jak se vám tímto krokem podařilo zvýšit objem financovaných automobilů?

V porovnání s loňským rokem se nám podařilo počet financovaných vozidel nekoncernových značek téměř zdvojnásobit.

Změnil se v průběhu posledních let zájem o různé druhy financování?

Roste zájem o operativní leasing. Firmám vyhovuje mít mobilitu jako službu, se kterou nemají starosti navíc. Na zákaznících je v podstatě jen tankování či dobíjení, my obstaráme zbytek – pojištění, údržbu, správu fleetu a po konci doby operativního leasingu i výměnu vozu za nový.

Kromě financování prostřednictvím operativního leasingu a klasického úvěru nabízíte také „Financování Chytře“ neboli úvěr s poslední nerovnoměrnou splátkou. Jak se zájem o tento produkt vyvíjí?

Tento produkt je stále populárnější u fyzických osob, živnostníků a menších firem. Chytře kombinuje nízkou splátku a možnost vozidlo vlastnit. Mimochodem, za tento produkt jsme byli loni i letos oceněni v soutěži Zlatá koruna.

Pro fleetové zákazníky nabízíte finanční zvýhodnění například podle velikosti vozového parku. V jakém rozsahu se může zvýhodnění pohybovat a kolik vozů podle vašich pravidel už tvoří flotilu?

V oddělení Fleetového prodeje napřímo komunikujeme se zákazníky s vozovým parkem nad deset vozů. Zvýhodnění záleží na konkrétních podmínkách obchodu, obecně

ale můžu říci, že se snažíme zákazníkům vždy vyjít vstříc a být flexibilní vůči jejich požadavkům.

Řada firem složitou situaci řeší nákupem ojetých vozů. Evidujete zájem o financování zánovních ojetin?

Jednoznačně ano. U ojetých vozů firmy nemusí řešit dodací lhůty a logicky je jejich pořízení také levnější.

Jak se díváte na budoucnost i vývoj automobilového průmyslu i operativního leasingu?

V následujících letech očekáváme spíše stagnaci automobilového trhu. To souvisí s obecnou ekonomickou situací v Česku i ve světě. Co se týká operativního leasingu, tak už teď vidíme a také do budoucna čekáme zvýšení zájmu o tuto formu financování mobility. Jednak je tento způsob pořízení vozu méně náročný na cash-flow firmy, zároveň pak firma získává mobilitu jako službu se vším všudy a bez jakýchkoliv starostí.

Jak hodnotíte nástup elektromobility?

Nástup elektromobility do firemních vozových parků probíhá postupně. Nejdříve zájem projevily velké korporace, u kterých hrají principy ESG stále větší roli. Postupně se ale přidávají i střední a menší firmy.

Myslíte si, že s nástupem elektromobility, a tedy i s výrazným nárůstem pořizovací ceny vozu, se budou klienti i v retailovém segmentu stále více odvracet od osobního vlastnictví směrem k pronájmu?

Určitě ano. A nebude to jen kvůli ceně elektromobilů, ale také kvůli eliminaci nejistoty plynoucí z obav ohledně vývoje ceny ojetých elektromobilů. My jsme klientům připraveni vyjít vstříc. Nabídku pro financování elektromobilů stále rozšiřujeme, stejně jako služby s elektromobilitou spojené.



Loajální zákazníci jsou motivací!

Volkswagen se především v divizi užitkových vozidel může opřít o početnou skupinu loajálních zákazníků. Značce tak v těžkých dobách vlévají krev do žil. O náladě na trhu a prodeji jsme si povídali s Mirkou Cimrovou, která od března zodpovídá za značku Volkswagen Užitkové vozy.



Novou vedoucí značky Volkswagen Užitkové vozy je od března Mirka Cimrová

U největšího importéra osobních a užitkových vozů, společnosti Porsche Česká republika došlo počátkem března k důležitým personálním změnám, které odstartoval ohlášený odchod Patrika Fejtka, vedoucího značky Volkswagen osobní vozy, do Číny, kde převzal pozici viceprezidenta FBU Sales Audi China. Novým vedoucím značky Volkswagen osobní vozy společnosti Porsche Česká republika je od 1. března Jakub Šebesta, dříve vedoucí značky Volkswagen Užitkové vozy. A jeho pozici převzala Mirka Cimrová. Rádi jsme tak využili možnost si s ní v nové funkci popovídat.

Od března vedete značku Volkswagen Užitkové vozy. Jak těžký byl váš přechod z dřívější pozice, kde jste vedla prodej ověřených ojetých vozidel Das WeltAuto?

I když se to na první pohled nezdá, oblasti jsou si velmi blízké. Značka je ale samozřejmě větší hřiště, ale také zajímavější hra. Důraz je zde kladen především na zkušený tým, stabilní prověřenou dealerskou síť, ale také na kvalitní a zákazníky žádaný produkt. Ikonická značka s ikonickými produkty, ale i loajálními zákazníky, za což jsme velmi vděční. Jednoduše lovebrand.

Po covidové pandemii začaly i firmy více kupovat zánovní ojetiny. Byl patrný vzestup prodeje v rámci programu Das WeltAuto i u užitkových automobilů?

Ano, souviselo to s omezenou výrobou nových vozidel, která zapříčinila vyšší poptávku po mladých ojetých autech i u naší značky. Svědčí to o tom, že nám zákazníci důvěřují i v této oblasti. Naše auta vydrží, což ukazuje i jejich zůstatková hodnota a mimořádná obliba ve firemních flotilách.

Změnila složitá doba nějak požadavky či priority fleetových zákazníků?

Doba kladla velké nároky na jejich trpělivost, za kterou jim děkujeme. Firemní



zákazníci reagovali na situaci tím, že začali plánovat a objednávat auta s větším předstihem. Zároveň k naší značce projevíli velkou loajalitu, čehož si velmi vážíme.

Daří se stabilizovat a snadněji predikovat dodací lhůty nových aut?

Ano, pomalu se vracíme do předcovidové doby. Samozřejmě dochází k výjimečným situacím, které negativně ovlivňují dodací doby – například nedávné obří záplavy ve Slovinsku, které nám zkomplikovaly distribuci některých důležitých komponentů. Musím ale nyní konstatovat, že se podařilo vzniklou situaci rychle stabilizovat, a tak se vše vrací do normálu. Nicméně termín dodání vždy ovlivňuje konkrétní konfigurace daného modelu. Většinou se ale zákazník nového vozu dočká za šest měsíců.

U kterého vašeho modelu jsou nyní dodací lhůty nejdelší a u kterého naopak nejkratší?

S ohledem na blížící se ukončení výroby oblíbeného modelu California 6.1 je produkce tohoto modelu preferována a dodací doby jsou nejkratší z celého našeho portfolia. Zákazníci si jej navíc mohou objednat v předsezonních slevách. Jedná se o poslední vůz z modelové řady T6.1, který je možno zadat do výroby. Zájemci by si tak objednávku neměli příliš dlouho rozmýšlet. Přibližně šest měsíců se čeká na dodání nového modelu Amarok a jelikož výroba probíhá v Jihoafrické republice, tak není zcela

reálné lhůtu výrazněji zkrátit. Nejdéle se čeká na vozy se specifickou konfigurací. Právě proto doporučujeme vždy konfiguraci konzultovat s autorizovaným prodejcem.

Jak firemní zákazníci řeší delší dodací lhůty? Stále ve velké míře využívají automobily z půjčovny?

Obnovu vozového parku řeší s daleko větším předstihem. Pokud se dostanou do nesnází, k dispozici je jim naše originální autopůjčovna DasRent Auto, případně půjčovna Volkswagen Financial Services, či zapůjčení elektromobilu v rámci ID. Rent značky Volkswagen osobní vozy. U nás klient bez pomoci nezůstane.

Do vaší autopůjčovny jste zařadili elektrický ID. Buzz. Jaké jsou odezvy zákazníků na tento nový model?

Reakce jsou velmi pozitivní, nicméně je znát, že čeští zákazníci přistupují k alternativním pohonům velmi zdrženlivě.

Jak se vašim elektromobilům daří pronikat do firemních flotil bez plošných státních dotací?

V první vlně elektromobily dodáváme do nadnárodních společností, které již mají implementovány směrnice pro ESG. Což je například společnost Coca Cola. Případně do společností, které elektromobilitě fandí nebo jim provoz elektromobilů v jejich nastaveném business modelu dává smysl. Máme zákazníky, kteří s elektromobily ujedou i několik tisíc kilometrů měsíčně.

Jaký je váš názor na využití syntetického paliva a další využití klasických spalovacích motorů?

Syntetická paliva jsou dobrou alternativou pro sportovní vozy. Se zaujetím sleduji vývoj v této oblasti. Především způsob výroby těchto paliv. Moderní spalovací motory zejména v segmentu užitkových vozů dávají smysl, a to zejména v dálkové dopravě. Blízkou budoucnost městské mobility vidím v elektromobilitě.

Vaší poslední novinkou je model Amarok, který vzešel ze společného projektu s Fordem. Jaké jsou první odezvy zákazníků?

Nový amarok byl zákazníky vřele přijat především díky specifickému vidlicovému šesti válcí, široké nabídce výbav a atraktivní ceně. Jsme rádi, že se nám díky spolupráci s Fordem podařilo tento model vrátit do naší nabídky.

Na jaké další nové modely se můžeme těšit?

Zcela určitě na ID. Buzz LWB, novou californii nebo plug-in hybridní multivan s pohonem všech kol. Zapomenout nesmím také na zcela nový transporter a caravelle.

Když už jste zmínila model Multivan, nyní na něj nabízíte velice zajímavé cenové zvýhodnění. Jak dlouho bude nabídka platná?

Jedná se o velmi úspěšnou akci, o kterou je mezi zákazníky velký zájem. Vzhledem k tomu, že je množstevně limitovaná, doporučujeme s objednávkou příliš neotálet.

Stále v kondici

Michal Bůsta, foto autor

Škoda Karoq prošla loni poměrně zásadní modernizací. Největší změny se týkaly techniky. Řada úprav na aerodynamice i motorech pomohla snížit spotřebu paliva. Karoq tak nyní patří ve svém kompaktním segmentu k nejspornějším SUV na trhu. Jako jeden z mála ale dokáže nabídnout i výkonné čtyřválcové a pohon všech kol.

Omlazený karok předvádí skvělou práci. Zub času díky průběžným modernizacím není znát.



Karoq je povedené kompaktní SUV. Nabízí skvělé jízdní vlastnosti, prostorný interiér a výkonné motory, které jsou k máni i ve verzi s pohonem všech kol. To se dnes cení!

Ach, ty ceny

Když v roce 2017 karok vstupoval na trh, stála základní verze s tříválcem 1.0 TSI/85 kW jen 529 900 Kč. Stejná motorizace ještě ne-

dávno stála 665 900 Kč. I když ve stejném segmentu konkurence po covidové pandemii zdražovala v průměru o 100 000 Kč, mladoboleslavský výrobce zvýšil cenu o 136 000 Kč. Na obhajobu škodovky je nutno podotknout, že výbava Ambition je nyní bohatší. Ale aby to nebylo tak jednoduché, motorizace 1.0 TSI/85 kW z ceníku modernizovaného karoku zmizela. Nejlevnější verzi nyní supluje čtyřválec 1.5 TSI/110 kW. Cena ve zvýhodněné výbavě Fresh je 699 900 Kč, což je o dalších 34 000 Kč více,

ale díky bohu za ní. Řada výrobců totiž ze své nabídky objemnější motory zcela vyřadila. Dvoulitrové čtyřválcové, nebo dokonce vznětové motory či pohon všech kol si dnes v kompaktních SUV dopřává už jen hrstka vyvolených. Karoq mezi ně našťestí patří.

Omlazená technika

Škodovka příjemně překvapí vnitřním prostorem a mimořádně povedeným



Interiér se změnil spíše v detailech. Dominuje mu krásný dvouramenný volant.

podvozkem. Je komfortní, velmi dobře filtruje i větší nerovnosti, nezklame ani při sportovní jízdě, kde se pozitivně projevuje nápadně nízká provozní hmotnost 1,4 tuny!

Výčet změn omlazeného karoqu je potřeba začít na aerodynamicky optimalizované karoserii. Ačkoliv jich není moc, právě tam jsou nejviditelnější. Začíná to už u předních světlometů, které mohou být nově adaptivní Matrix LED, což znamená, že umí vykrývat protijedoucí vozidla a mohou tak svítit stále dálkovými světlometry. Právě tato verze světel také nabízí rozdělenou grafiku – v horní části jsou dálková a ve spodní potkávácí světla, což po octavii třetí generace vytváří dojem další čtyřoké škodovky. Zadní skupinové svítlny jsou nyní standardně diodové s krystalickým designem a s animovanými ukazateli směru a uvítacím efektem.

Na aerodynamiku se myslelo i v zadní části. Proto nechybí nový nárazník s difuzorem. Lepší obtékání vzduchu zajišťují u některých verzí také 18palcová kola s aerodynamickými doplňky. V kombinaci s pohonem všech kol je karoq poprvé vybaven aerodynamickými kryty palivové nádrže, které zakrývají také zadní nápravu a pomáhají snižovat odpor vzduchu pod vozem. Nápadné je tak snížení aerodynamické hlučnosti při vyšších rychlostech.

Širší je také nabídka barev karoserie včetně nových metalických odstínů oranžová Phoenix a šedá Graphite.

Příplatek za systém VarioFlex se vyplatí

Vyšší úroveň komfortu modernizovaného karoqu přináší na přání dostupná třízónová automatická klimatizace Climatronic. Od výbavového stupně Style je poprvé k dispozici elektricky ovládané sedadlo spolujezdce s pamětí, které je součástí komfort paketů. K dispozici jsou také elektricky ovládané bederní opěry řidiče a spolujezdce.

Rozvor náprav o délce 2638 mm se ani s modernizací nezměnil. Mezi kompaktními SUV jsou rozhodně i auta s větší délkou mezi koly, i tak je ale v zadní části karoqu místa dost i pro cestující s výškou 180 cm.

Pokud máte malé děti nebo často využíváte zavazadlový prostor, určitě se vyplatí připlatit 12 800 Kč za větší variabilitu zadních sedadel. Systém VarioFlex tvoří tři samostatná sedadla dělená v poměru 40 : 20 : 40. Ta lze nezávisle na sobě posouvat v rozsahu 13 cm, měnit sklon opěradel nebo je z vozu jednoduše zcela vyjmout. Plynule měnitelný sklon opěradel uvítají především děti, které na delších cestách pohodlně usnou. Posunutím sedadel zase lze zvětšit objem zavazadlového prostoru o znatelných 67 litrů bez nutnosti omezovat počet míst k sezení. Oproti verzi s pevnými zadními sedáky umí VarioFlex ve zcela zadní poloze o něco zvětšit prostor pro kolena cestujících. Zavazadlový prostor se standardními pevnými sedáky nabízí objem 521 litrů. VarioFlex ale umožňuje objem měnit v rozmezí 479 až 588 litrů. Pokud ani to nestačí, pak lze po sklopení opěradel využít pro zavazadla 1605 litrů. Po vyjmutí zadních sedadel z vozu pak naroste objem až na 1810 litrů.

Odpojování válců

Základní zážehový čtyřválec 1,5 TSI o výkonu 110 kW je vybaven technologií aktivního řízení válců, která při nízké zátěži



Díky posuvným sedadlům je možné měnit základní objem zavazadlového prostoru v rozsahu 479 až 588 litrů



Za příplatek 12 800 Kč získáte systém VarioFlex, který tvoří tři samostatná sedadla, která lze nezávisle posouvat, měnit sklon opěradel nebo je z vozu zcela vyjmout

automaticky odpojuje dva válce a tím dále snižuje spotřebu. Při ustálené rychlosti 90 km/h jsme naměřili spotřebu 5 l/100 km. Po chvíli se ale dva válce odpojí a spotřeba rázem klesá na 4,1 l/100 km. Motor nemusí překonávat kompresy dvou neaktivních válců,

a tak je chod vyrovnaný. Přechod na dvouválcový režim přejdete bez povšimnutí. Lze ho poznat, jen když napnete všechny smysly. Pak stačí lehce přidat plyn a z motoru se velmi rychle opět stává čtyřválec. Další výhodou je, že tento motor můžete kombi-

novat jak s ručně řazenou, tak i s dvouspojkovou samočinnou sedmistupňovou převodovkou DSG.

Pokud hledáte dynamičtější svezení, přijde vhod dvoulitrové TSI laděné na 140 kW. Je k dispozici s automatem a pohonem všech kol. Připravte se ale na nárůst spotřeby o 1 l/100 km.

Vznětové motory sázejí na osvědčenou řadu dvoulitrů, přičemž slabší s výkonem střídých 85 kW je dostupný také s oběma typy převodovek. Jeho 110kW dvojče je spojené pouze se samočinnou převodovkou a pohonem všech kol. V kombinovaném režimu spotřebuje jen 6,2 l/100 km.

S přívěsem za zády

Karoq jsme také vyzkoušeli s brzděným obytným přívěsem o hmotnosti 1500 kg. Je to maximální hmotnost, kterou s motorem 1.5 TSI zvládá. Stabilita soupravy je do 90 km/h bezproblémová. Při překročení této rychlosti pak velmi záleží na rozložení nákladu v přívěsu (ideální je, když oj na tažné zařízení tlačí nejméně 60 kg) a samozřejmě také na vyjetých kolejích nebo bočním větru. Pak už jsou limity kompaktního SUV jasně dané.

Spotřeba je milým překvapením. Při ustálené rychlosti 90 km/h jsme naměřili 10,5 l/100 km. Při 100 km/h ale už stoupá ke 13 l/100 km. Spotřebu nikterak výrazněji neovlivňuje typ převodovky. Při delší cestě je třeba počítat s kombinovanou spotřebou 14,1 l/100 km.



Svou výbavou, nabídkou motorů, převodovek a možností zvolit pohon všech kol patří i přes vyšší cenu k nejzajímavějším kompaktním SUV na trhu

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY SPOLEČNOSTI AUTOVISTA CZECH		EUROTAX
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
30 000	3 roky	64,40 %
90 000	3 roky	57,70 %
150 000	3 roky	50,60 %
210 000	3 roky	43,40 %

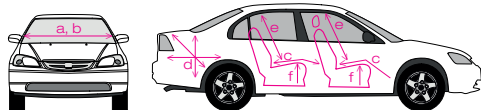
CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Jízdní vlastnosti, vnitřní prostor	Nárůst ceny
Akceptovatelné TCO, vysoká zůstatková hodnota	
Bohatá nabídka motorů, převodovek, možnost zvolit 4x4	Vyšší variabilita zadních sedadel jen za příplatek

Rozumné náklady na provoz

Celkové náklady na provoz snižuje nízká spotřeba paliva, vynikající zůstatkové hodnoty a nízké ceny za servis. Po ujetí 210 000 km zákazník zaplatí jen 48 500 Kč s DPH. Servisní interval je proměnlivý, nicméně v praxi vychází na rozumných 30 000 km nebo jeden rok. Jedna servisní prohlídka tak vyjde v průměru na 7 000 Kč.

CENY VYBRANÝCH NÁHRADNÍCH DÍLŮ VČETNĚ DPH	
Náhradní díl	Cena v Kč s DPH
Přední brzdové kotouče (sada – 2 ks)	7870
Brzdové desky – přední (sada)	3080
Čelní sklo	11 260
Přední levý světlomet – kompletní	33 300
Zadní skupinová svítlna – kompletní	12 800
Přední nárazník – kompletní	18 800
Zadní nárazník – kompletní	28 600
Levé zpětné zrcátko, sklopné – kompletní	19 370
Levý přední blatník	9640

ŠKODA KAROQ 1.5 TSI 110 KW ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
Motor, převodovka	Vpředu napříč uložený zážehový přeplňovaný čtyřválec pohání přední kola. Zdvihový objem 1498 cm ³ , výkon 110 kW při 5000–6000 1/min, točivý moment 250 Nm při 1500–3500 1/min. Šestistupňová ručně řazená převodovka.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4390/1841/1603 mm, rozvor 2638 mm. Základní objem zavazadlového prostoru 0,588/1,605 m ³ .
Hmotnosti	Provozní/uzitečná hmotnost 1399/530 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1500/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 211 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,8 s. Spotřeba kombinovaná dle WLTP 6,1–6,7 l/100 km, emise CO ₂ kombinované dle WLTP 138–151 g/km.
CENA	699 900 Kč



Výměna rozvodového řemene a příslušenství je předepsána až po 240 000 km. Cena materiálu a práce pak vyjde na rozumných 6540 Kč s DPH.

Naopak vyšší je pořizovací cena i cena některých náhradních dílů, například světlometu (33 300 Kč), zadního nárazníku (28 600 Kč) nebo vnějšího zpětného zrcát-

ka (19 400 Kč). Případná výměna těchto poškozených dílů samozřejmě náklady na provoz neovlivňuje a většinou se řeší v rámci havarijního pojištění. Cena spotřebního materiálu pak nikterak nevyčnívá z běžných zvyklostí. Celkové náklady na provoz lze označit za průměrné.

JÍZDNÍ REŽIM	SPOTŘEBA V RÁMCI TESTU (l/100 km)		
Karoq 1.5 TSI	Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
Jízda sólo	7,4/5,6	4,1 až 5,0/7,3	7,1
Jízda s přívěsem 1500 kg	15,2/12,9	10,5/x	14,1

NÁKLADY NA PROVOZ ZA 3 ROKY (S DPH)

Orientační provozní náklady při tříletém bezporuchovém provozu

Celkové náklady ovlivňuje především spotřeba paliva, tedy jízdní styl řidiče. Rozdílná nabídka pojištění, která se může značně lišit podle velikosti vozového parku a podle nabídky konkrétní pojišťovny, a náklady na pneuservis, které jsou ovlivněny především cenou zvolené značky pneumatiky, celkové náklady ovlivňují v menší míře.

Počet km za 3 roky provozu	30 000	90 000	150 000	210 000
Pořizovací cena vozu (Kč)	699 900	699 900	699 900	699 900

JEDNOTLIVÉ POLOŽKY NÁKLADŮ ZA 3 ROKY

Dálniční známka (Kč)	4500	4500	4500	4500
Zákonné pojištění ¹⁾ (Kč)	28 500	28 500	28 500	28 500
Havarijní pojištění ²⁾ (Kč)	73 500	73 500	73 500	73 500
Servisní prohlídky ³⁾ (Kč)	19 760	19 760	33 700	48 530
Pneuservis ⁴⁾ (Kč)	14 000	1400	34 500	54 500
Pohonné hmoty ⁵⁾ (Kč)	86 400	259 200	432 000	604 800
Ztráta hodnoty ⁶⁾ (Kč)	249 400	295 900	345 900	395 900

NÁKLADY CELKEM

Celkové náklady za 3 roky (Kč)	476 060	682 760	952 600	1 210 230
Náklady na 1 km (Kč/km)	15,87	7,59	6,35	5,76

¹⁾ Průměrná cena z více nabídek pojišťoven.

²⁾ Průměrná cena z více nabídek pojišťoven při spoluúčasti 5 % (podle rozsahu spoluúčasti a rizika odcizení se roční sazba pojištění pohybuje v rozmezí 2,5 až 3,5 % z ceny automobilu).

³⁾ Náklady za servisní prohlídky vycházejí z předepsaného intervalu výměny spotřebního materiálu. Do cen nejsou zakalkulovány další náklady spojené s přirozeným opotřebením vozidla (brzdové segmenty, kotouče, tlumiče apod.).

⁴⁾ Náklady na pneuservis zahrnují průměrnou cenu za výměnu kol, zpočátku jednu sadu zimních pneumatik zn. Nokian včetně ocelových disků kol. Od 90 000 km je započtena vždy další sada (letních/zimních) pneumatik.

⁵⁾ Náklady na pneuservis zahrnují průměrnou cenu za výměnu kol, zpočátku jednu sadu zimních pneumatik zn. Nokian včetně ocelových disků kol. Od 90 000 km je započtena vždy další sada (letních/zimních) pneumatik.

⁶⁾ Prognosticky stanovená hodnota společnosti EurotaxGLASS'S odpovídá průměru současného vývoje automobilového trhu.

VNITŘNÍ ROZMĚRY (mm)

Šířka interiéru v úrovni loktů/ramen/skel	vpředu / a	1510/1450/1560
	vzadu / b	1460/1390/1520
Prostor pro nohy vpředu/vzadu (tzv. míra komfortu) / c		109/59
D/š/h ložné plochy bez sklopených a se sklopenými opěradly / d		890/1010/500 a 1400/1010/500
Prostor nad předním/zadním sedákem / e		1020/960
Výška předního/zadního sedáku nad podlahou / f		360/400

Pryč s konvencí

Hyundai Staria podle nás patří mezi nejzajímavější nové modely poslední doby. Nabízí mimořádný vnitřní prostor, vynikající poměr ceny a užitné hodnoty, velmi přívětivé TCO a v osobním provedení dokonce nezávislé zavěšení zadních kol, které pozitivně ovlivňuje jízdní vlastnosti a komfort.

V segmentu středních dodávek patří staria k nejprostornějším. O vnitřním prostoru napovídají vnější rozměry – délka pět a čtvrt metru a dvoumetrová šířka i výška.



Starii se daří suplovat cenově dostupné velkoprostorové automobily i v kategorii manažerských vozů. Zvláště v nejvyšší, nadprůměrně bohaté výbavě Luxury najdete vše potřebné. K dispozici mohou být i sedadla s masážní funkcí nebo elektricky sklopná sedadla druhé řady, ze kterých lze vytvořit relaxační lůžka.

Ve všech čtyřech výbavových stupních je možné za příplatek 50 000 Kč zvolit také pohon všech kol nebo se rozhodnout mezi

ručně řazenou a samočinnou převodovkou. Příští rok pak nabídku rozšíří také hybridní verze. Systém pohonu bude vycházet z modelu Santa Fe. Časem by měla dorazit také čistě elektrická verze.

Proti proudu

Hyundai jde se starií proti proudu, což je v tomto případě velmi sympatické, protože

plná elektrifikace má v užitkových vozech omezené využití. Staria zároveň využívá mezeru v nabídce, kterou vytvořila skupina Stellantis. Ta svá středně velká užitková auta vybavila pouze elektrickým pohonem, a tak pro osobní verze spalovací motory nenabízí.

Starii pohání nadprůměrně objemný vznětový motor 2,2 litru/130 kW. I když je pouze průměrně úsporný, nabízí sympatický průběh točivého momentu a tím pádem příjem-

ný zátah v širokém spektru otáček.

Hyundai si toto „dieselové“ počínání může dovolit, protože nabízí nadprůměrně vysoký počet elektrifikovaných modelů, který snižuje flotilové emise své výrobní řady a tím eliminuje pokuty, které Evropská unie vymáhá za vypouštění nadlimitních emisí CO₂. Hyundai tak chce na trzích, kde je dostatečná poptávka, ponechat u nejprodávanějších modelů i nadále verze se spalovacími motory do té doby, dokud to bude legislativně možné.

Měla jezdit na vodík

Díky naprosto originálnímu designu staria budí pozornost všude, kde se objeví. Design ale netřeba hodnotit. Někomu se líbí, jinému ne. Oceňujeme ale originální pojetí a snahu odlišit se od ostatních jak exteriérem, tak interiérem.

Staria je svou koncepcí mimořádná. Platforma na které staví, byla navržena pro vodíkový pohon. Proto má také tak extravagantní design. Skomírající infrastruktura a fatální nedostatek zeleného vodíku ale přesvědčila výrobce o zástavbě žádanějšího druhu pohonu. Vyhrál vznětový motor, který bude v příštím roce doplněn o plug-in hybridní pohon.

Nezvykle široká i dlouhá

Už při prvním usednutí si nelze nepovšimnout nápadně velké šířky interiéru. Redakč-



Extravagantní je také interiér, který však nabízí výtečnou ergonomii

ní měření pak potvrdilo, že šířka je v daném segmentu největší, vyrovná se o třídu větším modelům typu Volkswagen Crafter nebo Mercedes Sprinter. Šířka v úrovni loktů je vpředu 154 cm, mezi skly jsme pak naměřili 184 cm a mezi podběhy je pak nadprůměrných 122 cm. Oproti klasickým zástupcům středně velkých dodávek, kterými jsou například Volkswagen T6, Multivan, Peugeot Traveller nebo Ford Custom, je staria v úrovni loktů širší o znatelných pět až osm centimetrů.

To, co platí o šířce, platí i o délce interiéru. Po vyjmutí sedadel druhé a třetí řady vznikne rovná ložná plocha v délce 270 cm,

celková délka podlahy interiéru je pak působivých 390 cm.

Určitou nevýhodou starie může být skutečnost, že nelze volit jinou délku ani výšku karoserie. Na druhou stranu nabízí velmi jednoduchý a snadno srozumitelný ceník, ve kterém se každý velmi rychle zorientuje. I nejlevnější verze za 950 000 Kč je devítimístná a nadprůměrně vybavená. Nejvyšší výbava může nabídnout například ventilovaná sedadla s prémiovým koženým čalouněním Napa, videokomunikaci s cestujícími na zadních sedadlech, prémiový Soundsystem BOSE s 11 reproduktory a subwooferem, projektorové full LED přední světlomety s automatickým přepínáním dálkových světel či plně adaptivní tempomat.

Osobní verze má navíc komfortní víceprvkovou zadní nápravu s vinutými pružinami, užitková verze Van má kvůli vyšší nosnosti tuhou zadní nápravu s progresivními listovými pery. Verze Van pak nabízí maximálně šestimístné uspořádání, k dispozici není verze 4x4.

Nízká hmotnost přívěsu

Za starií nelze vléct stejně těžké přívěsy jako za většinou konkurenci. Verze se samočinnou převodovkou zvládne jen 1500 kg, stejně tak jako verze 4x4. Ten, kdo potřebuje tahat těžší přívěsy, tak bude nucen zvolit verzi s ručně řazenou převodovkou, která si poradí s brzděnými přívěsy o hmotnosti dvou tun.



Osobní verze má komfortní víceprvkovou zadní nápravu s vinutými pružinami, užitková verze Van má kvůli vyšší nosnosti tuhou zadní nápravu s progresivními listovými pery



Ve druhé řadě je v úrovni loktů interiér široký 168 cm. Oproti VW Multivan je tak o 6 cm širší. Společně s Renaultem Trafic tak patří k nejprostornějším.



V příplatkové výbavě lze zvolit sedadla, která lze elektricky sklopit do relaxační polohy

v průměru o necelý 1 l/100 km. Podrobnější údaje naleznete v příslušné tabulce.

Spotřeba nafty je tak v průměru o 0,7 l/100 km vyšší, než udává výrobce dle metodiky WLTP. Oproti konkurentům je pouze průměrná.

Vysoké zůstatkové hodnoty, nízké TCO

Servisní interval je předepsán po 30 000 km anebo jednom roce. Po ujetí 240 000 km zaplatí majitel za pravidelný servis 82 800 Kč bez DPH (100 188 Kč s DPH). Průměrná jedna servisní prohlídka tedy vyjde na 10 350 Kč bez DPH. Doporučená kontrola ventilových rozvodů je po 240 000 km. Výměna ale není předepsána. Staria se společně s modely Volkswagenu v daném segmentu chlubí nejvyšší zůstatkovou hodnotou. Po třech letech provozu

Atraktivní cena, ale jen průměrná spotřeba

Vyzkoušeli jsme všechny verze s předním pohonem, tak i verzi 4x4. V rámci našeho stále stejného testovacího okruhu jsme naměřili kombinovanou spotřebu u verze s ruč-

ně řazenou převodovkou (9,0 l/100 km), samočinná převodovka zvyšuje spotřebu jen minimálně, o 0,2 l/100 km (9,2 l/100 km) a zároveň prodražuje auto o 50 000 Kč. Další 50 000 Kč je nutné připlatit za verzi s pohonem všech kol. Spotřeba se u této verze ale už šplhá k 10 l/100 km. Jízda s nákladem 500 kg pak zvyšuje spotřebu

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY SPOLEČNOSTI AUTOVISTA CZECH		EUROTAX
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
30 000	3 roky	68,70 %
90 000	3 roky	62,50 %
150 000	3 roky	55,05 %
210 000	3 roky	47,60 %

Výrazné prosklení zlepšuje výhled, ve slunných dnech ale zároveň zvyšuje vnitřní teplotu. Klimatizaci pak snížení teploty trvá dlouho.

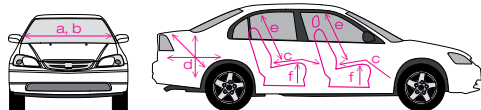


a ujetí 150 000 km je stále nadpoloviční. To je mimořádné. U většiny konkurentů nastane 50% ztráta hodnoty po ujetí 80 000 až 90 000 km. Staria tak společně s celkem rozumnými náklady za pravidelný servis a atraktivní pořizovací cenou nabízí velmi nízké náklady na provoz (TCO). V daném segmentu užitkových automobilů patří k nejnižším.

Ceny náhradních dílů jsou v dané kategorii konkurenceschopné, i když oproti evropským výrobcům některé díly překvapí vyšší cenou. Mimochodem podobné je to i u japonských značek.

CENY VYBRANÝCH NÁHRADNÍCH DÍLŮ VČETNĚ DPH	
Náhradní díl	Cena v Kč s DPH
Přední brzdové kotouče (sada – 2 ks)	10 600
Brzdové desky – přední (sada)	4 589
Čelní sklo	12 659
Přední levý světlomet - kompletní	38 714
Zadní skupinová svítlna - kompletní	29 259
Přední nárazník-kompletní	7 750
Zadní nárazník-kompletní	9 587
Levé zpětné zrcátko - kompletní	33 430
Levý přední blatník	8 713

HYUNDAI STARIA 2.2 CRDI, 4X2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
Motor, převodovka	Vpředu napříč uložený vznětový přeplňovaný čtyřválec pohání přední kola. Zdvihový objem 2199 cm ³ , výkon 130 kW při 3800 1/min, točivý moment 430 Nm při 1500–2500 1/min. Osmistupňová samočinná převodovka.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 5253/1997/1990 mm, rozvor 3273 mm. Základní objem zavazadlového prostoru 2,890 m ³ .
Hmotnosti	Provozní/uzitečná hmotnost 2367/593 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1500/750 kg (2000/750 kg pro verze s manuální převodovkou).
Výkony	Nejvyšší rychlost 180 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 12,4 s. Spotřeba kombinovaná dle WLTP 8,1–8,5 l/100 km, emise CO ₂ kombinované dle WLTP 212–222 g/km.
CENA	1 149 990 Kč s DPH (949 990 Kč s manuální převodovkou)



Záruka není omezena počtem kilometrů

Hyundai na starii poskytuje tovární tříletou záruku bez omezení počtu ujetých kilometrů včetně asistenčních služeb. Deset let se nemusí platit za aktualizace mapových podkladů a na pět let je předplacení i služby Live Services, pokud je vůz vybaven navigací.

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Jízdní komfort, jízdní vlastnosti	Jen průměrná spotřeba
Vnitřní prostor	
Cena včetně verze 4x4	Nižší hmotnost brzděných přívěsů u verze se samočinnou převodovkou
Neobvykle vysoké zůstatkové hodnoty	Jen jedna verze karoserie i motoru

MOTORIZACE	SPOTŘEBA V RÁMCI TESTU (l/100 KM). ÚDAJE V ZÁVORCE PLATÍ PRO JÍZDU S NÁKLADEM 500 kg.		
	Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
Staria 2.2 CRDi, 4x4	10,2/7,7 (11,4/8,4)	6,5/9,9 (6,6/10,2)	9,7 (10,6)
Staria 2.2 CRDi, 4x2	9,3/7,3 (10,3/7,8)	6,4/9,5 (6,4/9,7)	9,2 (10,0)

NÁKLADY NA PROVOZ ZA 3 ROKY (S DPH)

Orientační provozní náklady při tříletém bezporuchovém provozu

Celkové náklady ovlivňuje především spotřeba paliva, tedy jízdní styl řidiče. Rozdílná nabídka pojistění, která se může značně lišit podle velikosti vozového parku a podle nabídky konkrétní pojistovny, a náklady na pneuservis, které jsou ovlivněny především cenou zvolené značky pneumatiky, celkové náklady ovlivňují v menší míře.

Počet km za 3 roky provozu	30 000	90 000	150 000	210 000
Pořizovací cena vozu (Kč)	1 149 990	1 149 990	1 149 990	1 149 990

JEDNOTLIVÉ POLOŽKY NÁKLADŮ ZA 3 ROKY

	30 000	90 000	150 000	210 000
Dálniční známka (Kč)	4500	4500	4500	4500
Zákonné pojištění ¹⁾ (Kč)	33 500	33 500	33 500	33 500
Havarijní pojištění ²⁾ (Kč)	120 750	120 750	120 750	120 750
Servisní prohlídky ³⁾ (Kč)	34 800	34 800	60 500	86 500
Pneuservis ⁴⁾ (Kč)	23 800	23 800	48 500	73 300
Pohonné hmoty ⁵⁾ (Kč)	111 000	333 000	555 000	777 000
Ztráta hodnoty ⁶⁾ (Kč)	359 690	431 090	517 000	602 900

NÁKLADY CELKEM

Celkové náklady za 3 roky (Kč)	688 040	981 440	1 339 750	1 698 450
Náklady na 1 km (Kč/km)	22,93	10,90	8,93	8,09

¹⁾ Průměrná cena z více nabídek pojišťoven.

²⁾ Průměrná cena z více nabídek pojišťoven při spoluúčasti 5% (podle rozsahu spoluúčasti a rizika odcizení se roční sazba pojištění pohybuje v rozmezí 2,5 až 3,5% z ceny automobilu).

³⁾ Náklady za servisní prohlídky vycházejí z předepsaného intervalu výměny spotřebního materiálu. Do cen nejsou zakalkulovány další náklady spojené s přirozeným opotřebením vozidla (brzdové segmenty, kotouče, tlumiče apod.).

⁴⁾ Náklady na pneuservis zahrnují průměrnou cenu za výměnu kol, zpočátku jednu sadu zimních pneumatik zn. Nokian včetně ocelových disků kol. Od 90 000 km je započtena vždy další sada (letních/zimních) pneumatik.

⁵⁾ Náklady na PHM vycházejí ze skutečné spotřeby paliva změřené v rámci testu (9,2 l/100 km) a aktuální ceny benzínu (40,50 Kč/l) či nafty (40,20 Kč/l).

⁶⁾ Prognosticky stanovená hodnota společnosti EurotaxGLASS'S odpovídá průměru současného vývoje automobilového trhu.

VNITŘNÍ ROZMĚRY (mm)

Šířka interiéru v úrovni loktů/ramen/skel	vpředu / a	1540/1840/1840
	vzadu / b	1670/1830/1860
Prostor pro nohy vpředu/vzadu (tzv. míra komfortu) / c		variabilní
D/š/h ložné plochy bez sklopených a se sklopenými opěradly / d		1850/1710/750 a 2700/1710/750
Prostor nad předním/zadním sedákem / e		1100/1250
Výška předního/zadního sedáku nad podlahou / f		410/420

Více kapacity na více kilometrů

Vlajková loď Audi mezi elektromobily – SUV Q8 e-tron, prošla výraznou modernizací. I když to není na první pohled příliš patrné, změn na technice s cílem ujet více kilometrů je dost. Hlavní zásluhu na delším dojezdu má však nový akumulátor s kapacitou 114 kWh.



Audi e-tron nabízí znatelně delší dojezd především díky výkonnějším akumulátorům o kapacitě 95 nebo 114 kWh. Cena se však blíží 2,4 milionu korun.

První elektrické Audi e-tron, které vstoupilo na trh už v roce 2018, jsme vyzkoušeli vícekrát, a tak u něj máme dobře zmapovanou spotřebu včetně jízdy s obytným přívěsem. Výrobce totiž povoluje tahat brzdené přívěsy až do hmotnosti 1800 kg, což je mezi elektromobily unikum. Můžeme tak objektivně porovnat, jak moc se současná faceliftovaná verze zlepšila.

Dva akumulátory, tři výkony

Audi Q8 e-tron je mimořádně komfortní a i přes vyšší pohotovostní hmotnost také temperamentní auto. Svou prémiovost dává najevo v každém svém detailu. Základní modernizovaná verze 50 e-tron má nyní dva

elektromotory o celkovém výkonu 250 kW a točivém momentu 664 Nm (dříve 230 kW a 500 Nm). S akumulátorem o kapacitě 95 kWh má na jedno nabití ujet 480 až 500 kilometrů. Základní cena startuje na 2,17 milionu korun.

Verze 55 e-tron se chlubí navýšeným výkonem elektromotorů na 300 kW (dříve 265 kW), ale i cenou 2,4 milionu



Na nejvýkonnější akumulátor jsme v rámci testu ujeli 440 km, v mrazu nebo při jízdě po dálnici dojezd klesá na 330 km

korun. Díky 114kWh baterii má ujet 580 až 600 kilometrů. Uvedené dojezdy dle metody WLTP jsou ale u velkého SUV v praxi nereálné. Maximální rychlost je omezena na 200 km/h.

Náročnějším klientům je určený vrcholný stupeň SQ8 e-tron. Je to vůbec poprvé, kdy Audi používá koncept tří elektromotorů. Jeden s výkonem 124 kW pohání přední kola, každé zadní kolo má pak svůj vlastní elektromotor o výkonu 98 kW. Souhrnný výkon je 370 kW (973 Nm).

Reálný dojezd stoupl na 440 km

Audi Q8 bylo upraveno v celé řadě ohledů. V popředí zájmu bylo snížení součinitele aerodynamického odporu vzduchu (c_x) z 0,26 na 0,24 u modelu Q8 Sportback e-tron a z 0,28 na 0,27 u modelu Q8 e-tron. Snížení bylo dosaženo především novými spoilerami, které lépe optimalizují obtékání karoserie a podvozku. V oblasti masky chladiče přibyl samostatitelný systém elektricky ovládaných žaluzií omezujících turbulentní proudění, které ve výsledku výrazně zvyšuje čelní odpor.

Lepší je i termomanagement akumulátoru. Přepracovaný byl zadní elektromotor, který je nyní efektivnější v nízkých a středních rychlostech a má silnější magnetické pole.

Výroba celého vozu probíhá nově s neutrální bilancí emisí CO_2 .

Modernizovaný e-tron nyní nabízí akumulátory s 95 nebo 114 kWh. U obou verzí se podařilo optimalizací článků navýšit energetickou hustotu o znatelných 20 %. Procentuálně také lze využít nepatrně větší kapacitu akumulátoru, u menšího 89 kWh a u většího pak 106 kWh.

Zatímco u předchozího e-tronu jsme při venkovní teplotě 8 °C naměřili nevalnou spotřebu 26,6 kWh/100 km a s výkonnějším

95kWh akumulátorem jsme ujeli 330 km, nyní spotřeba v rámci stejného testovacího okruhu při vnější teplotě 11 °C klesla na 23,4 kWh/100 km a dojezd narostl na 360 km (se stejným akumulátorem 95 kWh). Dražší verze ale nyní nabízí akumulátor s kapacitou 114 kWh (využitelných 106 kWh). Díky vyššímu výkonu elektromotorů je spotřeba sice o něco vyšší (24,1 kWh/100 km), i tak lze při teplotě 11 °C ujet 440 km. Při opravdově výrazně defenzivní jízdě a vypnutém topení lze stěží ujet 500 km. K výrobcem udávanému dojezdu 580 km jsme se tedy nepřiblížili.

A není se čemu divit. E-tron je mohutné SUV a s největším akumulátorem váží přes 2,8 tuny! Na dojezd má tak výrazný vliv jízdní styl, ale i teplota, respektive míra využívání topení. V mrazivých dnech nebo při jízdě po dálnici ustálenou rychlostí 130 km/h jsme naměřili spotřebu 31,5 kWh/100 km. Dojezd tak klesá na 330 km, což je pokles o více než 100 km oproti jarním nebo podzimním teplotám.

S přívěsem cestovat nechcete!

E-tron jsme také vyzkoušeli při jízdě s obytným přívěsem o hmotnosti 1800 kg. Souprava byla až neskutečně stabilní díky těžkým akumulátorům umístěným mezi nápravami, o vyjetých kolejkách nebo bočním větru v podstatě nevíte. Spotřeba ale vzrostla téměř dvojnásobně (53,3 kWh/100 km)



Standardní multimediální systémem MMI Navigation plus tvoří horní displej 10,1 palce pro hlavní rozhraní a menší displej 8,6 palce pro ovládání komfortních funkcí. Hlasové ovládání je samozřejmostí.



a dojezd (u akumulátoru 95 kWh) klesl na 170 km. Verze s výkonnějším akumulátorem (114 kWh) o využitelné kapacitě 106 kWh pak ujede lehce přes 200 km.

Dovolenou v Chorvatsku si tedy rychle s přívěsem rozmyslíte, a to ještě z jiného,

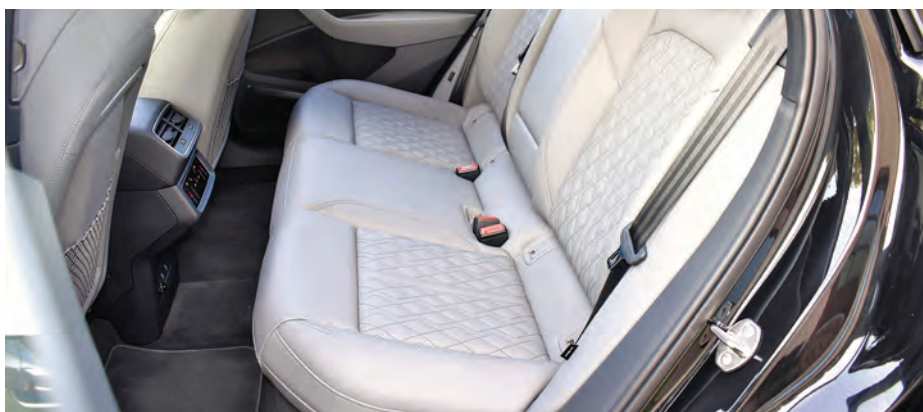
daleko prostšího důvodu, než je krátký dojezd. Se zapřáhnutým přívěsem totiž nezajedete k nabíječce, respektive zajedete, ale zcela zablokujete příjezd za vámi. Musíte tedy nejdříve najít volné místo, odpřáhnout přívěs, nabít auto, zapřáhnout přívěs a po-

kračovat v cestě. Tedy v lepším případě. Nám se podařilo odpřáhnout přívěs, nabít auto, ale pokračovat v cestě jsme už nedokázali. Před o j nám totiž zaparkovala nátesno dodávka, takže jsme 40 minut čekali, až si řidič vychutná svůj oběd v nedalekém bistru.

Audi Q8 e-tron je etalonem moderní doby, a tak si za příplatek 49 800 Kč můžete dopřát virtuální zpětná zrcátka. Snižují aerodynamický odpor a displeje ve dveřích nabízejí vysokou rozlišovací schopnost i v šeru. Nám ale vadil omezený záběr. Klasická zrcátka jsou znatelně více vypouklá a i když zkreslují, vidíte v nich větší prostor. Couvat tedy podle virtuálních zrcátek s přívěsem prakticky nejde. Navíc na tato zrcátka nelze namontovat klasické nástavce. S šířkou přívěsu 2,5 metru toho tedy ve virtuálních zrcátkách příliš nevidíte.

Požizovací cena devaluje TCO

Jinak nízké náklady na provoz (TCO) v podstatě devaluje jen vysoká pořizovací cena. V případě testované verze 55 e-tron quattro je to 2 395 900 korun. Servisní intervaly jsou stanoveny po 30 000 km. Po ujetí 210 000 km majitel za pravidelný servis zaplatí pouze 36 740 Kč. Jedna servisní kontrola tak vyjde v průměru na 5250 Kč. Náklady za pravidelný servis jsou ale ve skutečnosti o nejméně 22 000 Kč nižší.



Audi zdobí nadprůměrně prostorný a komfortní interiér. Na snímku je sedadlo spolujezdce posunuto zcela dozadu.



Virtuální zrcátka nezabírají tak velký prostor jako ta klasická. Při jízdě s přívěsem jsou spíš na obtíž. Jinak chválíme zobrazení i v šeru.

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY SPOLEČNOSTI AUTOVISTA CZECH		EUROTAX
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
30 000	3 roky	58,60 %
90 000	3 roky	52,50 %
150 000	3 roky	46,00 %
210 000	3 roky	39,50 %

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Solidní dojezd, výkon a zrychlení	Požizovací cena a tedy i vyšší ztráta hodnoty a vyšší cena pojištění
Schopnost tahat těžké přívěsy (1800 kg)	Vyšší pohotovostní hmotnost
Velký vnitřní prostor	Virtuální zrcátka oproti klasickým zabírají menší plochu Dojezd při tahání přívěsu

V ceně vozu je totiž k dispozici servisní balíček s předplaceným servisem do ujetí 120 000 km.

Pokud budeme eliminovat nabíjení u výkonných veřejných rychlonabíjecích stanic, lze tvrdit, že náklady za elektřinu budou ve srovnání se spalovacími motory poloviční.

Mezi prémiovými elektromobily si e-tron nevede špatně ani v zůstatkových hodnotách. Po třech letech provozu a ujetí 90 000 km jsou stále nadpoloviční.

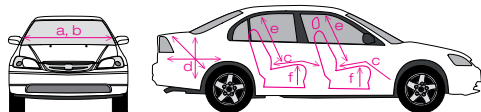
Ceny spotřebních dílů se nikterak nevyvíjejí zvyklostem prémiového segmentu. Trochu více vyčnívají snad jen brzdové kotouče na přední kola (29 115 Kč) a třecí

segmenty (7950 Kč). I ceny některých dalších dílů jsou vyšší, ty se ale do celkových nákladů nepropisují. Při jejich poškození je většina z nich stejně hrazena pojišťovnou. Mezi nejdražší patří zadní skupinová svítlna (43 000 Kč), vnější zpětné zrcátko (18 400 Kč) nebo čelní sklo (22 600 Kč). Přední světlomet s cenou přes 100 000 korun je pak samostatnou kapitolou. Jde však o nejdražší verzi Digital Matrix LED s fantastickým adaptivním

světelným tokem. Orientační osvětlení vyznačuje na zúžených úsecích polohu vozu v jízdním pruhu a pomáhá tak řidiči držet se uprostřed. Navíc jsou k dispozici tři nové funkce – rozšířené informace o dopravě, osvětlení jízdního pruhu s ukazatelem směru jízdy a orientační osvětlení na silnicích. Znatelně levnější jsou pak standardní světlometry Matrix či LED, které z noci den v takové míře neudělají.

CENY VYBRANÝCH NÁHRADNÍCH DÍLŮ VČETNĚ DPH	
Náhradní díl	Cena v Kč s DPH
Přední brzdové kotouče (sada – 2 ks)	29 115
Brzdové desky – přední (sada)	7950
Čelní sklo	22 570
Přední levý světlomet Digital Matrix – kompletní	102 700
Zadní skupinová svítlna – kompletní	43 000
Přední nárazník – kompletní	11 035
Zadní nárazník – kompletní	12 770
Levé zpětné zrcátko, sklopné – kompletní	18 400
Levý přední blatník	16 200

ŠKODA KAROQ 1.5 TSI 110 KW ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
Motor, převodovka	Dva elektromotory pohánějí všechna kola, výkon 300 kW, točivý moment 664 Nm. Stálý redukční převod.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4915/1935/1633 mm, rozvor 2928 mm. Zavazadlový prostor 0,569/1,725 m ³ .
Hmotnosti	Provozní/úžitková hmotnost 2585/650 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1800/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 200 km/h (omezena), zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,6 s. Spotřeba kombinovaná WLTP 20,6–24,4 kWh/100 km, maximální dojezd 481 až 582 km (WLTP), kapacita akumulátorů 114 kWh (využitelná 106 kWh).
CENA	2 395 900 Kč



JÍZDNÍ REŽIM	SPOTŘEBA V RÁMCI TESTU (l/100 km)			
	Q8 55 e-tron	Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
Jízda sólo		22,1/21,5	17,5/28,9	24,1
Jízda s přívěsem 1500 kg		55,3/49,5	39,8/x	53,3

NÁKLADY NA PROVOZ ZA 3 ROKY (S DPH)

Orientační provozní náklady při tříletém bezporuchovém provozu
Celkové náklady ovlivňuje především spotřeba paliva, tedy jízdní styl řidiče. Rozdílná nabídka pojištění, která se může značně lišit podle velikosti vozového parku a podle nabídky konkrétní pojišťovny, a náklady na pneuservis, které jsou ovlivněny především cenou zvolené značky pneumatiky, celkové náklady ovlivňují v menší míře.

Počet km za 3 roky provozu	30 000	90 000	150 000	210 000
Pořizovací cena vozu (Kč)	2 395 900	2 395 900	2 395 900	2 395 900

JEDNOTLIVÉ POLOŽKY NÁKLADŮ ZA 3 ROKY

	30 000	90 000	150 000	210 000
Dálniční známka (Kč)	4500	4500	4500	4500
Zákonné pojištění ¹⁾ (Kč)	35 800	35 800	35 800	35 800
Havarijní pojištění ²⁾ (Kč)	251 500	251 500	251 500	251 500
Servisní prohlídky ³⁾ (Kč)	0	0	3550	14600
Pneuservis ⁴⁾ (Kč)	51 500	51 500	90 700	109 500
Pohonné hmoty ⁵⁾ (Kč)	54 300	162 900	271 500	380 100
Ztráta hodnoty ⁶⁾ (Kč)	999 600	1 137 600	1 293 300	1 449 000

NÁKLADY CELKEM

	30 000	90 000	150 000	210 000
Celkové náklady za 3 roky (Kč)	1 397 200	1 643 800	1 950 850	2 245 000
Náklady na 1 km (Kč/km)	46,57	18,26	13,01	10,69

¹⁾ Průměrná cena z více nabídek pojišťoven.

²⁾ Průměrná cena z více nabídek pojišťoven při spoluúčasti 5% (podle rozsahu spoluúčasti a rizika odcizení se roční sazba pojištění pohybuje v rozmezí 2,5 až 3,5% z ceny automobilu).

³⁾ Náklady za servisní prohlídky vycházejí z předepsaného intervalu výměny spotřebního materiálu.

Do cen nejsou zakalkulovány další náklady spojené s přirozeným opotřebením vozidla (brzdové segmenty, kotouče, tlumiče apod.).

⁴⁾ Náklady na pneuservis zahrnují průměrnou cenu za výměnu kol, zpočátku jednu sadu zimních pneumatik zn. Nokian včetně ocelových disků kol. Od 90 000 km je započtena vždy další sada (letních/zimních) pneumatik.

⁵⁾ Náklady na PHM vycházejí ze skutečné spotřeby paliva změřené v rámci testu (24,1 kWh/100 km) a průměrné ceny elektřiny (7,50 Kč/kWh).

⁶⁾ Prognosticky stanovená hodnota společnosti EurotaxGLASS'S odpovídá průměru současného vývoje automobilového trhu.

VNITŘNÍ ROZMĚRY (MM)

Šířka interiéru v úrovni loktů/ramen/skel	vpředu / a	1570/1510/1630
	vzadu / b	1560/1470/1590
Prostor pro nohy vpředu/vzadu (tzv. míra komfortu) / c		1080/670
D/š/h ložné plochy bez sklopených a se sklopenými opěradly / d		1070/1050/450 a 1710/1050/450
Prostor nad předním/zadním sedákem / e		1010/990
Výška předního/zadního sedáku nad podlahou / f		340/370

Dva světy

Auta s konvenčním nebo elektrickým pohonem představují dva naprosto rozdílné světy. Panuje mezi nimi obrovská rivalita a boj o zákazníka. A aby toho nebylo málo, diametrální rozdíly nalezneme i mezi jednotlivými elektromobily. A to i přesto, že využívají podobný systém pohonu. BMW není výjimkou.



Testovali jsme mohutné SUV iX v základním provedení xDrive40. O pohon se starají dva elektromotory o výkonu 240 kW. Kapacita akumulátoru 71 kWh vystačí na 170 až 260 km. Dojezd výrazně ovlivňuje teplota i jízdní styl. Cena je nad 2 067 000 Kč.

V rámci testu se nám tentokrát sešly od jedné značky jak elektrické modely, tak konvenční. Modely BMW porovnával člen odborné poroty Fleet Derby. Jan Janděčka z poradenské společnosti Fleet Consulting Group vyzkoušel čtyři elektromobily a dva konvenční modely se zážehovým a vznětovým motorem. O top verzi i7 a vrcholné M4 Cabrio Competition budeme psát v dalším čísle.

BMW iX

Ach, ten infotainment

Své zkušenosti začnu modelem iX, tedy konkrétně se základním modelem iX xDrive40 s výkonem 240 kW a pohonem všech kol. Jeho cena startuje na částce 2 067 000 Kč s DPH. Zde jsem se poprvé setkal s novým designem interiéru u BMW a změnou logikou celého ovládání, kterou jsem do té doby považoval za jednu z absolutně nejlepších, jakou lze v autě mít. A nutno říct, že jsem radostí neskákal. První nečekaný problém nastal už v okamžiku, kdy jsem si chtěl otevřít dveře, ale nebylo čím. Jsem zvyklý na časté testování různých značek a modelů aut a vždy jsem si zakládal na

schopnosti rychle intuitivně objevit veškeré potřebné funkcionality. Neschopnost najít tak primitivní věc, jako je otevírání dveří, mě ale poněkud znervóznila a až po chvíli hledání jsem se definitivně ujistil, že klasikou

páčku nenajdu a k otevírání dveří mi bude muset posloužit malé zapuštěné elektronické tlačítko. Inu, pokroku, vítejte. Ale co když přestane elektronika fungovat, jak se dostanu ven? Naštěstí jsem po další chvíli objevil



Velké rovné, nudné displeje se záplavou aplikací a nejrůznějších ikoněk téměř znemožňují intuitivní ovládání



Elektrické BMW iX utáhne přívěsy o hmotnosti až 2,5 tuny! To je na elektromobil úctyhodné a naprosto ojedinělé. Díky vysoké hmotnosti a nízkému těžišti byla jízda s přívěsem o hmotnosti 1,6 tuny příkladně stabilní. V rámci redakčního testu však dojezd klesl na necelých 150 km. Cesta k moři je tedy science fiction.

úžasné, až partyzánsky skrytou staromileckou páčku otevírání dveří, ale na místě, kde bych ji opravdu nechtěl využívat při každém vystupování.

Nadšený jsem nebyl ani z nové koncepce displeje a volantu. Ano, i BMW se vydalo cestou dlouhých rovných bezpohlavních dotykových panelů a nahradilo tak původní koncepci kapličky před volantem a dalšího displeje uprostřed. Ostatně, skvěle fungujícího a úžasné ovladatelného. Teď tu máme obří nudný dotykový displej s desítkami zbytečných ikon jako v telefonu. Dostat se do menu už není tak snadné jako dřív, není to ani tak intuitivní jako dřív. Zřejmě díky znatelně rozsáhlé funkcionalitě, kterou snad nikdo ani nevyužije. Byť pro ty úplně nejkonzervativnější naštěstí zůstal alespoň pověstný ovládací joystick.

Volant je pak další samostatná kapitola a nutno říct, že mně nesednul. Jde o jakýsi podivný šestihran se zcela novou koncepcí neintuitivních ovladačů. Grafika přístrojů objevivši se po nastartování auta mě doslova zaskočila. Nedokončený kosočtverec rozhodně nepřipomínal vyhlášenou přístrojovou desku BMW. Skalní příznivci značky de facto nepoznají, že sedí v BMW.

Mohutnost znatelně ukrajuje z dojezdu

Po prvotních rozpacích jsem se konečně vydal na cesty a nutno říct, že tady už byl dojem výrazně lepší. Velké SUV, které si poradí s přívěsy o hmotnosti až 2,5 tuny, skvěle maskuje obří proporce i vyšší hmotnost (provozní hmotnost 2440 kg). Jízdě se iX chová tak, jak se od BMW očekává. Mohut-

nost SUV však zvyšuje spotřebu a ukrajuje z dojezdu.

Při mé obvyklé 164 km dlouhé trase na Šumavu, kam se vydávám se všemi testovanými vozy, jsem si vůbec nechtěl připouštět, že bych třeba nemusel na jeden záťah dojet. A to byla chyba, ačkoliv jsem už měl za sebou zkušenosti s elektrickými vozy jiných značek, kde jsem při konstantní dálniční rychlosti málem nedojel ani z Prahy do Plzně. Po necelých 110 km s velkou porcí dálnice při jízdě na horním limitu povolené rychlosti a se stoupající nadmořskou výškou jsem musel přehodnotit svá očekávání a velice nerad jsem vyhledal nabíječku, neboť z původního dojezdu necelých 400 kilometrů už mi zbývalo jen 120, jenže stále do kopce a při tempu, jakým klesal dojezd, jsem matematikou žáka páté třídy dopočetl, že do svého cíle nemusím vůbec dojet. Po zhruba 15 minutách jsem dobil na dojezd 200 km a vyrazil na zbytek cesty. Ostatně, průměrná spotřeba na 164 kilometrech dlouhé trase činila 30,5 kWh/100 km. Na vyšší spotřebě se mimo jiné podílela také stoupající nadmořská výška. Vyšší spotřebu ale dokládá i palubní počítač měřící spotřebu od výrobního závodu. Po ujetí 15 100 km byla průměrná spotřeba 27,1 kWh/100 km. Akumulátor s kapacitou 71 kWh tak vystačí na zhruba 260 km.

Jak je patrné, elektropohon se v mohutném a těžkém SUV zkrátka příliš nevyplácí. Zcela jiného efektu se podařilo dosáhnout u modelu i4 s klasickou karosérií. S jen nepatrně výkonnějším akumulátorem je možné ujet o 140 km dál.

Ano, lze si pořídit znatelně dražší verzi iX xDrive50 s větším akumulátorem 102 kWh, ovšem větší kapacitu částečně devaluje vyšší spotřeba výkonnějších motorů a samozřejmě i vyšší hmotnost, která přesahuje 2,5 tuny!

Kapotu otevře jen servis

Zajímavé překvapení mě ještě čekalo při pokusu o otevření kapoty, abych dolil kapalinu do ostříkovačů. Ani po mnoha pokusech jsem opět nemohl najít tu správnou páčku, i když už jsem hledal i jakékoliv tlačítko na jakémkoliv místě, až jsem i přes pomoc stejně tápajících kolegů musel postupně sáhnout po manuálu. A tam to stálo černé na bílém. Žádné tlačítko hledat nemusím, není tam, protože kapotu nelze otevřít a může to udělat jen servis. Dobře, proč bych vlastně kapotu otevíral, když umístění otvoru pro dolití ostříkovačů vyřešilo v tomto případě BMW geniálně jednoduše. A sice tím, že je pod předním znakem na kapotě motoru. Jak prosté, elegantní a mimořádně praktické.

BMW i4

To je jiná káva!

Jako by mi ale BMW chtělo udělat radost, a tak jsem hned po tomto modelu měl možnost vyzkoušet model i4, ke kterému už jsem ale přistupoval poněkud ovlivněn předchozí zkušeností. Tady se ale naplno ukázalo, že se nikdy nemá soudit předem a v tomto případě to platilo dvojnásob.

Až se mi chtělo dle sloganu jednoho nákupního řetězce zvolat – Tady je svět ještě v pořádku. Oproti předchozím rozpakům jsem si připadal jako v jiném světě a jako bych měl půjčené auto od úplně jiné značky. Až na ten nový koncept displeje – tabletu... Ten už se definitivně ukotvil ve výbavě a dokud někdo nezavěsí k nápravě, bude tu asi ještě dlouho. Obrovské plus byl alespoň starý dobrý kulatý volant se starými dobrými a hlavně přehlednými ovladači! Ano, jak málo v dnešní době dotykových displejů a zdánlivě jednoduchých inovátorských ovladačů stačí ke štěstí. Co jsem ale při předchozí kritice nové koncepce interiéru úplně zapomněl zmínit, je absence pro mě úžasného panelu manuálně „mačkatelných“ rychlých předvoleb ve středovém panelu, kde bylo možné navolit téměř jakoukoliv funkcionalitu v rámci menu, nikoliv tedy jen stanic rádia. S tím už jsem se ale rovněž



Testovací BMW i4 eDrive 40 poháněl elektromotor o výkonu 250 kW. Z 0 na 100 km/h zvládne za 5,7 s. Napájen je akumulátorem o využitelné kapacitě 81 kWh. Bez problému jsme s ním ujeli 400 km.

dokládá i palubní počítač měřící spotřebu od výrobního závodu. Po ujetí 13 500 km byla průměrná spotřeba 21,3 kWh/100 km, což je o téměř 6 kWh/100 km méně.

Za mě je i4 jedno z nejlepších elektrických aut současnosti. A u nás možná i trochu nedoceneně.

BMW 5

Plug-in šetří, po vybití je ale temperament tentam

Jelikož není možné postihnout na tak malém prostoru zdaleka vše, co bych si přál, omezím se v rámci srovnání řady 5 primárně na srovnání obou motorizací, tedy 530e a 530d.

Jak je už v dnešní době zvykem, označení opět klame tělem, jelikož 530e v sobě neskryvá očekávatelný třílitrový šestiválec, ale pouze dvoulitrový čtyřválec doplněný elektromotorem. Jde tedy o plug-in hybrid.

Vždy začínám vnitřkem a začnu tak i v tomto případě. Ten je u obou modelů shodný, jelikož jde o stejný model jen s různými motorizacemi. A protože jde už v podstatě o výběhový model, primárně u sedanu, tak je znát, že vliv vsudypřítomného inovátorství za každou cenu zde ještě není takový. A díky za to! Podle mě je to už poslední BMW s přehlednou a intuitivní logikou ovládání, kde je ještě kladen důraz hlavně na jednoduchost ovládání při současném řízení a auto zde má sloužit účelům, pro které bylo stvořeno, nikoliv pro hraní her a rolo-

I u klasického liftbacku dojem z interiéru kazí mohutný dotykový displej. BMW i4 se ale odmění výtečnými jízdními vlastnostmi a dlouhým dojezdem.

musel smířit a hurá na cestu. Tam jsem byl naopak zcela nadšený.

Testovali jsme druhou nejlevnější verzi i4 eDrive 40 za cenu 1 497 600 Kč s DPH. Elektromotor disponuje 250 kW a pohání zadní kola. Nejenže jsem na stejné trase nemusel dobíjet, abych měl jistotu dojezdu do cíle, ale dokonce bych při větší eko rallye dojel na otočku i zpět do Prahy bez nutnosti nabíjení. To mě ve srovnání s předchozí zkušeností téměř šokovalo. Navíc jízdní projev tohoto modelu už byl díky jinému typu karoserie samozřejmě zcela odlišný a jízda s ním byla opravdovým zážitkem. A to jsem se díky dostatečnému dojezdu ani nijak nekrotil v závodnických choutkách a po horských silnicích jsem si naplno užíval výhod nízkého položeného těžiště a úžasné akcelerujícího elektrického motoru. Skvěle navíc funguje automatický režim rekuperace, který si auto sám dobrzdí nebo nechává plachtit v zá-

vislosti na vzdálenosti auta před vámi nebo blížící se obce či jiného rychlostního limitu. K tomu všemu tento model ještě krásně vypadá a je znát, že byl původně vytvořen pro jiný typ pohonu. Jako bych srovnával dva úplně jiné světy, a to až tak, že jsem tohle auto vůbec nechtěl půjčit kolegům, jak mě s ním jízda bavila, a to i po městě. Nejen kvůli obrovské agilitě, úžasné fungujícímu podvozku a motoru, ale i díky chybějící nervozitě z krátkého dojezdu. Reálný dojezd se tedy pohybuje kolem 400 km, při úspornějším jízdním stylu lze ujet i 450 km, což už je příslib toho, že někdy opravdu komfortně dojedete, aniž byste museli řešit, kdy a kde dobíjet. Uvedenému dojezdu 400 km na akumulátor s využitelnou kapacitou 81 kWh odpovídá spotřeba 20 kWh/100 km. A to se nikterak nemusíte v temperamentu jízdy ani používání klimatizace či topení výrazně krotit. Znatelný rozdíl oproti mohutnému SUV iX



U BMW řady 5 je svět ještě v pořádku. Plug-in sice temperamentem po vybití akumulátoru neoplyvá, odmění se ale nízkou spotřebou.

vání nekonečného množství zbytečných funkcí, aplikací a komunikačních platform. Takže zde najdeme ještě příjemně vypadající kokpit oddělený od středového displeje, mechanická tlačítka rychlých předvoleb, přehledné ovládání na volantu a hlavně cosi, co ještě připomíná rychloměr i otáčkoměr. Škoda že nový model už bude vybaven oním inovativním displejem a poslední záchvěvy automobilového funkcionalismu tak definitivně zmizí v propadlišti dějin. Toť vše k vnitřku, kde nezastírám své jednoznačné sympatie oproti nástupnické verzi.

Jelikož jsem postupně začal s elektrickými pohony, přejdu plynule na mezistupeň, tedy plug-in hybrid. Co k němu říct? Asi jen shrnout vše, co už bylo o plug-in hybridech napsáno, a i u BMW to platí beze zbytku. Ani ryba, ani rak. Zkrátka dva typy pohonů v jednom těle, takže výsledkem je průměr. Jízdě nelze 530e nic vytknout, báječně zrychluje, s nabitým akumulátorem jsou papírové kilowatty znát. Jakmile si ale kapacitu baterie vyčerpáte, tak už se začne psát jiný příběh. A ano, při srovnání s jakýmkoliv jiným „normálním“ autem by stále šlo o slušnou hitparádu, ale od BMW a jeho motorizací už řidič jednoduše očekává něco jiného než průměrnou dynamiku. Reálně se kapacita baterie vybití dle stylu jízdy po přibližně 35 kilometrech a pak už je to jen na benzinovém dvoulitru, který, byť dělá, co může, handicap přítomnosti dvou pohonných ústrojí nedožene. To je nicméně zcela obvyklý neduh plug-in hybridů, ale u BMW se minimálně podařila jedna podstatná věc, a tou je spotřeba. Při jízdě po městě a potivém dobíjení se lze skutečně pohybovat okolo dvou litrů. Ale i u mé oblíbené dlouhé

testovací trasy, kde se akumulátor vybití už v první třetině dálnice a přemýšlet o mezinabíjení na pomalé nabíječe nedává jakýkoliv smysl, lze dosáhnout na velmi solidní celkovou spotřebu okolo 6,5 litru benzínu. Netřeba zastírat, že mnoho zákazníků si tento motor pořízuje z důvodu uspokojení tlaku na dosažení maximálního počtu firemně nastaveného limitu emisí CO₂ nebo kvůli elektrické značce.

Báječný vznětový motor

Druhou motorizací byl v tomto případě silnější z diesellů, tedy 540xd. V tomto případě jsem nešetřil superlativy stejně jako u i4, byť se samozřejmě jednalo o zcela jiný a dnes tolik pranýřovaný diesellový pohon. Ale co naplat, BMW vznětové motory umí a je obrovská škoda, že v době, kdy je jejich technologie obecně dotažena téměř k dokonalosti, nemají na různých příliš ustláno a touha po jejich zákazu připomíná spíš hon

na čarodějnice. Motor nabízí úžasný záťah už od nízkých otáček, téměř nulové prodlevy v reakcích a s ohledem na úžasnou dynamiku až neskutečně nízkou spotřebu na úrovni necelých sedmi litrů při opravdově svižné jízdě. Na spořínka lze jet i za šest litrů, ale s tímto motorem to opravdu nechcete. Samostatnou kapitolou je pak funkce „plachtění“, kterou má BMW dotaženou ze všech prémiovek asi k největší dokonalosti a v eko režimu tak skutečně spotřebu viditelně snižuje. Navíc zde skvěle funguje predikce změny rychlostních limitů, takže před sebou vidíte i vzdálenost, která ještě zbývá například na limit 50 km/h v obci. Nutno ještě zmínit mimořádně vysokou kvalitu head-up displeje, kterým byly ale vybaveny všechny modely a který patří k tomu nejlepšímu, co lze na trhu najít. Množství a přehlednost informací promítaných na čelní sklo je takové, že téměř není potřeba spustit oči z okna a koukat na kokpit.



Interiér, jak má být. Pro nejdůležitější funkce jsou k dispozici klasická tlačítka. Ovládání je snadné, intuitivní. Místo displeje přístrojové desky bychom u BMW raději uvítali klasické analogové uspořádání.

Velký průzkum firemní mobility

V první polovině roku 2023 vznikl zajímavý průzkum firemní mobility organizovaný společností Business Lease ve spolupráci s naším časopisem Business Car. Výsledky jsou velice zajímavé i s ohledem na postpandemické období a následnou hospodářskou recesi. O výsledky celostátního průzkumu se s vámi nyní rádi podělíme jako první. Druhá vlna průzkumu je zaměřena na elektromobilitu a její závěrečné zhodnocení vám přineseme v následujícím čísle časopisu.



Profil respondentů

Průzkumu se ze 41 % účastnili respondenti z domácích společností působících výhradně v České republice, 32 % bylo ze společností působících mezinárodně a zbývajících 27 % byli respondenti ze zahraničních společností.

Na otázku ze 43 % odpovídali flotiloví manažeři, následovali majitelé nebo jednatelé společností (23 %), 19 % tvořili zaměstnanci vyššího managementu, 15 % ostatní zaměstnanci či technicko-hospodářští pracovníci.

Jistě není bez zajímavosti, že respondenti průzkumu byli nejčastěji z firem zaměřených na služby (26 %), průmyslovou výrobu (25 %) a stavebnictví (15 %). Další 33 % respondentů bylo z celé řady dalších firem, převažovalo však potravinářství a zemědělství.

Pokud vezmeme velikost vozových parků, tak 54 % respondentů pracovalo ve firmách

s vozovým parkem do 30 automobilů, následovaly firmy od 30 do 100 vozidel (33 %), firmy se 101 a více vozidly pak tvořily 13 %.

Role automobilů v podnikání

Automobily jsou nevyhnutelnou součástí podnikání pro celkem 65 % respondentů, což je velice podobný výsledek jako v případě měření před dvěma lety. Celkem 23 % zúčastněných uvádí, že auta jsou významnou oporou jejich aktivit, pro 8 % platí, že zvyšují efektivitu jejich práce. Pouze pro 5 % jsou firemní automobily čistě otázkou komfortu a benefitů a jejich podnikání by ve stejné kvalitě fungovalo i bez jejich existence.

Výrazně častěji jsou firemní auta přímou součástí hlavní činnosti domácích firem, které působí výhradně v ČR (až 31 %, u zahraničních firem pouze 7 %). Častěji uvádí nutnost firemní flotily společnosti se zamě-

řením na služby, méně často pak společnosti z oblasti průmyslové výroby.

Velikost vozového parku se do role podnikání letos promítá hlavně u LUV – čím více vozidel, tím jsou větší nutnosti.

Změna významu vozidel pro chod společnosti

Nezměněný význam osobních vozidel pro podnikání oproti období před covidem uvádí **70 % respondentů**, u LUV je to **82 %**. V případě změn jde z velké části o **mírné zvýšení či snížení významu vozidel**.

Častěji nárůst důležitosti firemních vozidel pro chod společnosti pozorují **majitelé, jednatelé a zakladatelé firem**, firmy s **velkými vozovými parky osobních vozidel** (101 a více) a firmy vlastníci **dvě a méně lehká užitková vozidla**.

Stejně jako v roce 2021 **zvýšení významu osobních vozidel** častěji uvádí **domácí**



Počet značek vozidel v rámci vozového parku

Stejně jako v roce 2021 **nejčastěji** vozový park zúčastněných společností tvoří **vozidla dvou až tří značek**, a to v **47 % případů**. Oproti situaci před dvěma lety **narostl podíl firem, které využívají vozidla pouze jedné značky, na 8 % (+5 % vs. 2021)**.

Častěji se **menšího počtu značek drží zahraniční firmy**, společnosti z oblasti služeb a průmyslové výroby a společnosti s malými vozovými parky (do deseti osobních vozidel, respektive do dvou LUV).

Přirozeně pak platí, že **čím menší je samotný vozový park**, tím méně různých automobilových značek eviduje.

Počet úrovní systému přidělování osobních vozidel

Nejčastěji využívaný systém přidělování osobních vozidel má **dvě až tři úrovně** – takový systém využívá **57 % firem**, jejichž zástupci se účastnili tohoto výzkumu. **Ve srovnání s měřením v roce 2021 se k tomuto počtu úrovní přiklání o 4 % více firem**, naopak **3 % společností upustilo od více než pětistupňového systému přidělování** ve prospěch systému s méně úrovněmi.

Stejně jako v roce 2021 **jednodušší systémy přidělování využívají domácí firmy působící výhradně v ČR** (29 % využívá jednoúrovňový systém, u zahraničních firem je to pouze 7 %).

Platí také, že **velikost vozového parku má přímý vliv na počet úrovní systému přidělování**. Kupříkladu až 11 % firem s vozovým parkem o velikosti nad 101 osobní automobil využívá nejsložitější formu přiřazovacího systému (pět a více úrovní).

Speciální součásti vozového parku: benefitní vozidla a car pool pro ojedinelou potřebu

84 % všech dotázaných společností má ve svém vozovém parku tzv. **benefitní vozidla** umožňující zaměstnancům využití pro soukromé účely. **Car pool**, tedy vozidla užívaná více osobami určená pro ojedinelou potřebu pracovní cesty zaměstnanců

firmy s mezinárodní působností (výrazné zvýšení u 7 % vs. 4 % celkem), avšak častěji než předloni **zahraniční firmy uvádí mírný pokles významu osobních vozidel** (21 % vs. 11 % celkem). Toto zjištění koresponduje i s odpověďmi respondentů zahraničních firem na předchozí otázku (roli firemních vozidel v podnikání) a může mít souvislost s **odlišným způsobem adaptace zahraničních firem na změny v podnikání** v postpandemickém období (přesun do on-line (a jiné).

Meziročně narostl podíl respondentů, kteří uvádí využívání **bankovního úvěru**. Vzhledem k odlišné nabídce odpovědí to nejspíše způsobuje právě oblíbené využívání **kombinace částečné přímé úhrady a úvěru**.

Úhrada v plné výši je typická pro **domácí firmy působící v ČR** (63 %), naopak, **operativní leasing** častěji využívají **zahraniční firmy** (78 %) a firmy s **velkým parkem osobních vozidel** (79 %).

Změny kilometrových proběhů vozidel oproti období před covidem

Více než polovina firem (**56 %**) **nevnímá změny v kilometrových nájezdech** firemních vozidel oproti období před covidem.

Když jsme se v roce **2021** ptali na vývoj situace v posledním roce, **56 % respondentů uvedlo snížení kilometrových nájezdů** – současný výsledek tedy naznačuje, že v průběhu posledních dvou let se situace v této oblasti postupně vrací „do normálu“.

Fleet a HR manažeři a technicko-hospodářští pracovníci vnímají (spíše mírné) zvýšení kilometrových proběhů častěji než respondenti na jiných pozicích. Nájezdy se **značně zvýšily i ve službách** a společnostech s **velkým vozovým parkem LUV**.

Financování nově pořizovaných vozidel

Nově pořizována vozidla financují společnosti, stejně jako v roce 2021, převážně **úhradou pořizovací ceny** vozidla v plné výši z **vlastních zdrojů** (49 %, +7 % vs. 2021) a **operativním leasingem** (48 %, +1 % vs. 2021). Ostatní metody, jako bankovní úvěr a finanční leasing, jsou využívány přibližně o polovinu méně často.

Vliv rostoucích cen vozidel na vozový park

Za dva roky se mírně **změnil postoj firem provozujících osobní vozidla** k tomu, jak rostoucí ceny nových vozidel ovlivní jejich vozový park. Zatímco situace u LUV je obdobná jako v roce 2021, **70 % provozovatelů osobních vozidel si myslí, že rostoucí ceny neovlivní jejich vozový park z hlediska počtu osobních vozidel** (o 10 % klesl podíl těch, kteří i navzdory zvyšování cen očekávají další růst počtu vozidel).

12 % firem očekává nárůst osobních vozidel i navzdory rostoucím cenám (-1 % vs. 2021), nárůst LUV očekává 7 % (-5 %). Nárůst vozového parku osobních vozidel předpokládají zejména **majitelé a jednatelé firem** (17 % vs. 12 % celkem), naopak, techničtí pracovníci a respondenti na jiných pozicích mají méně pozitivní odhady.

Výrazně častěji **očekávají růst** počtu osobních vozidel i LUV ty **společnosti, které již teď vlastní velké vozové parky**. 36 % firem vlastních 101 a více osobních automobilů očekává v budoucnosti navyšování počtu osobních aut. 21 % těchto firem předpokládá, že se zvýší počet lehkých užitkových vozidel. Nakupovat další vozidla budou častěji i firmy z oblasti **služeb a průmyslové výroby**.

bez přiděleného služebního vozu, provozuje v rámci svého vozového parku **65 % společností**.

V obou případech lze pozorovat, že **situace se oproti roku 2021** nezměnila, jelikož rozdílů nejsou statisticky významné.

Zajímavá zjištění letos přináší výzkum v souvislosti s **původem a působností firem**: zatímco až **95 % zahraničních firem provozuje benefiční vozidla** umožňující využití i pro soukromé účely, **car pool vozidel pro ojedinělou potřebu** pracovní cesty zaměstnanců bez osobního vozu nabízí jen **61 % z nich**. Naopak u českých firem s mezinárodní působností jde o možnost nabízenou v **85 % případů**. To naznačuje, že u těchto firem je nejspíš zvykem poskytovat firemní vozidla zaměstnancům zejména pro zahraniční (dálkové) pracovní cesty.

Jak benefiční vozidla, tak vozidla pro ojedinělou potřebu pracovní cesty častěji provozují firmy se zaměřením na **průmyslovou výrobu**. O poskytování vozidel pro **ojedinělou potřebu** také platí, že je umožňují **všechny firmy s velkými vozovými parky** a že největší povědomí o existenci této možnosti mají **fleet manageri**.

Kritéria výběru osobních vozů

Nejvýznamnějšími kritérii, které rozhodují při výběru osobních vozů, jsou (stejně jako v roce 2021) **pořizovací cena či výše měsíční splátky vozu a celkové náklady na pořízení a provoz vozidla (TCO)**.

Ve **srovnání** s předchozím měřením letos **narostl význam užitných vlastností ze strany uživatele** (souhrnně je letos uvádí 43 % respondentů, což je o 6 % více než v roce 2021), naopak o 6 % **poklesla důležitost nabídky poprodejních služeb**.

Pořizovací cena je nejdůležitější pro **zahraniční firmy** a firmy s **velkými vozovými parky**.

Limit pro obměnu vozidla daný kilometrovým proběhem

Nejčastěji se **limit pro obměnu vozidla daný kilometrovým proběhem** pohybuje od **100 000 do 200 000 kilometrů**. Tento rozsah limitu celkem uvádí **52 % respondentů**.

Situace v této oblasti můžeme označit za meziročně stabilní – oproti měření v roce 2021 nepozorujeme žádné statisticky významné rozdíly. V obou případech **pětina společností nemá stanoven limit kilometrovým proběhem pro obměnu vozidla** a obměnu vozidel určuje pouze jejich **aktuální stav**.

Na základě druhostupňového třídění dat můžeme říct, že **obecně nižší limity** jsou uplatňovány častěji v **zahraničních firmách**, ve firmách působících v **oblasti služeb**, ve firmách s **velkou flotilou osobních vozidel** a ve firmách provozujících **nízký počet LUV**.

Časový limit pro obměnu vozidla

Časový limit pro obměnu vozidla je, stejně jako před dvěma lety, **velmi různý**. Momentálně **nejčastěji (v 26 % případů) je uváděn časový limit čtyři roky**, 21 % firem má časový limit stanoven na více než pět let, **26 % se řídí pouze podle aktuálního stavu vozidla**.

Souhrnně tedy lze říct, že **více než polovina (53 %) společností obměňuje firemní vozidla nejpozději do pěti let** od jejich zakoupení, zbylých 47 % až později.

Zahraniční firmy se řídí časovým limitem pro obměnu firemního vozidla **mnohem častěji než firmy domácí** – celkem 65 % z nich uvádí limit čtyři a méně let. Také platí, že čím menší vozový park je, tím častěji je pro provozovatele jednodušší řídit se dle aktuálního stavu vozidla než nastavovat časové limity pro jeho obměnu.

Pořizované značky vozů: vyjmutí vozů vyššího a top managementu z unifikace vozového parku

Pokud jde o pořizované značky vozů, celkem **69 % všech dotázaných společností vyjímá vozy vyššího a top managementu z unifikace vozového parku** (o čtyři procenta více než v roce 2021), přičemž 34 % vyjímá vozy na všech pozicích splňujících tuto definici a dalších 35 % vyjímá pouze vozy zástupců vrcholných exekutivních pozicí. **31 % společností nevyjímá tyto vozy z unifikace vozového parku vůbec**.

Nejméně často se tato praxe využívá u **malých vozových parků** (jak osobních vozů, tak LUV) a také se k ní méně často hlásí majitelé, zakladatelé a jednatelé svých firem.

Ve **srovnání s rokem 2021** jde poměrově o velmi podobnou situaci, je patrný pouze **mírný posun ve prospěch praxe vyjímání** těchto vozů z unifikace vozového parku.

Pořizované značky vozů: možnost ovlivnění značky/modelu/výbavy benefičního vozidla

Možnost alespoň do **jisté míry ovlivnit** značku/model/pohon či výbavu pořizovaného vozu má v současnosti celkem **62 % uživatelů** benefičních osobních vozidel, což je **o 5 % méně než před dvěma lety**.

Významně však **narostl podíl společností, které zavedly tzv. user-chooser policy**, kdy si uživatel vybírá parametry sám v rámci finančního limitu – v současnosti ji uvádí **13 % firem**, což je až o 8 % více než v roce 2021.

Obecně **možnost ovlivnění** parametrů pořizovaného vozidla dávají svým zaměstnancům **zahraniční společnosti**, společností z oblasti **průmyslové výroby** a firmy provozující 11 až 30 osobních vozidel.

Rozlišování mezi soukromými a služebními kilometry

V oblasti rozlišování mezi soukromými a služebními kilometry výzkum identifikoval **meziroční posun směrem k návratu ke klasické knize jízd**. Momentálně její využívání deklaruje **46 % respondentů**, což je **o 11 % více**, než tomu bylo v roce 2021). O 12 % naopak klesl podíl těch, kteří preferují systém s **automatickou tvorbou knihy jízd** prostřednictvím palubní satelitní navigační jednotky a přepínání mezi služebními a soukromými kilometry.

Automatická kniha jízd zůstává populární mezi **fleet a HR managery** u firem působících v oblasti **služeb** a je **tím víc oblíbená, čím víc vozů** daná firma provozuje.

U flotil o velikosti 101 a více firemních vozidel je automatická kniha jízd využívána v 71 % případech (vs. 43 % všech firem).

Časy se mění a lehká užitková auta z toho těží

Český trh lehkých užitkových automobilů prožívá v poslední době svým způsobem pozitivně turbulentní období. Prodejům dodávek se zvláště letos hodně daří, protože roste poptávka nejen po praktických skříňových verzích, ale také po osobních variantách deklarovaných jako MPV, které mají univerzálnější využití.

Už delší čas se tomuto trendu podřizují i výrobci této kategorie vozidel a aniž bychom si to nějak moc uvědomovali, pokračuje nenápadně a o to úspěšněji smýváání rozdílů u řady modelů kategorie N1, tedy lehkých užitkových vozů, a prakticky identických M1, tedy čistě osobních automobilů. Nahrává tomu i rozsáhlá unifikace a produkce podobných modelů více značek v napohled prakticky stejných karoseriích ve společných výrobních závodech.

LUV, nebo MPV? Zákazníkům je to často jedno

Na trhu jsou tak ryzí skříňové „dodávky“, ale pokud mají celobvodové prosklení a dostanou do interiéru vybavení s pěti, ale i šesti, sedmi či osmi sedadly a čalounění „osobního“ provedení, tak jsou prodávány také jako vozy kategorie MPV. Příkladem je dnes opravdu bezpočet. Aby se vyhovělo stále komplikovanějším evropskými předpisům jsou naopak některé, původně osobní, modely homologované jen jako N1. Příkladem může být Suzuki Jimny, které se u nás dá koupit jen jako „dodávka“, i když je to ryzí malé SUV, stejně jako všechny pick-upy.

Pokud bychom připočítali ke klasickým modelům N1 ještě jejich odvozeniny registrované jako MPV, rázem se zvednou počty prodaných kusů o další tisíce. U nás je nejprodávanejším takovým modelem „podobojí“ Toyota Proace City, kterých bylo letos registrováno 426 jako dodávka a 777 jako

MPV. Podobně je tomu u známého VW Transporter se 411 vozy ve verzi N1 a 726 vozy v osobní variantě.

Neustálá přetahovaná

V minulých třech letech ovlivňovaly prodej krom pandemie také problematické dodávky některých komponent, a tím komplikace ve výrobě. Tato situace letos prakticky skončila a postupně jsou dodávána někdy až před víc než rokem objednaná vozidla. Zkracují se také termíny dodávek od objednání na dříve obvyklé doby a některé modely jsou už i skladem. Končí tak nedávné složité období a nastává ještě tvrdší boj o zákazníky.

Zlepšení podmínek ve výrobě je patrné i z letošních prodejních výsledků. Ligu nejprodávanejších LUV stále vede Renault, který si meziročně polepšil o 22 %, ale letos ho mocně dotahuje VW, když se zlepšil o 134,7 % a poskočil z loňské osmé příčky na druhou. Na třetím místě je Opel, který byl před rokem ještě sedmý (+86,5 %). Množstvím i podílem se zlepšil i Ford, ale ani to nestačilo na udržení loňské třetí příčky a letos je až čtvrtý. Pátá, stejně jako loni, je Toyota, která doplácí na skutečnost, že nemá v nabídce „velkou“ dodávku. Za to vede v kategorii pick-upů a mezi malými a středními se drží těsně pod špičkou. Své někdejší přední pozice letos opustil nejen Peugeot, loni druhý a letos až šestý, ale také Citroën, který klesl ze čtvrtého na osmé, či Iveco (z šestého na deváté místo).

Elektrifikace pokračuje, ale pomalu

Politicko-ideologicky vehementně proklamovaná „bezemisní“ mobilita zatím

u nás nenachází předpokládanou odezvu nejen mezi osobními vozy, u kterých letošní podíl po sedmi měsících stoupl na stále ještě nezajímavých 2,63 %, ale ani u „dodávek“, kde by měla nacházet spíše větší uplatnění. Aktuálních 1,58 % trhu, resp. 190 letos registrovaných užitkových elektromobilů, z nichž nemalý díl tvoří předváděcí vozidla, radost nadšeným nepřátelům spalovacích motorů určitě nedělá. Zatím stále nezajímavý poměr cena/výkon nepodpořený tučnými dotacemi z kapes nás všech u vozidel, která mají svým majitelům především vydělávat, bohužel moc kupujících neláká.

Přitom užitkové elektromobily jsou u nás nabízeny už od roku 2011 a celkem jich bylo za necelých třináct let registrováno nových jen cca 650. Při celkovém počtu 628 303 vozidel registrovaných u nás v kategorii N1 bychom je hledali hůře než pověstnou jehlu v kupce sena. Ale nabídka i prodeje postupně rostou, v současnosti jsou na českém trhu vozidla šestnácti značek. Zatímco loni bylo za celý rok registrováno 134 užitkových elektromobilů, letos za sedm měsíců už 190. Nejvíce jich bylo od značky Ford (33), 31 nese značku VW, 22 elektromobilů je od Toyoty a Peugeotu a 20 vozů je od značek Mercedes-Benz a Renault.

Rýsuje se rekordní rok

Aktuální údaje ukazují, že 12 042 lehkých užitkových automobilů registrovaných za leden až červenec letošního roku představuje rekord za posledních čtrnáct let (v několika letech předtím byly jako LUV registrovány i tzv. „přepážkové“ osobní vozy, což statistiky LUV zvyšovalo a nesmírně zkreslovalo). Meziroční zlepšení tak činí skvělých +21,24 %.



Krize se motocyklů netýká!

Zatímco trh osobních automobilů se už pět let potýká s odbytovými problémy, prodeje motocyklů každoročně rostou, a i v roce 2023 si v Česku udržují svůj rostoucí potenciál. Motocyklům se u nás neskutečně daří.



(1225/6,6 % oproti 1701/6,7 %). Na čtvrté místo poskočilo BMW (921/4,98 % oproti loňským 1133/4,43 %, což stačilo jen na pátou příčku) a na páté pozici je letos KTM (894/4,8 %, loni šesté s 1012 kusy a tržním podílem 3,96 %).

Ze známých značek se prodalo např. 587 strojů Kawasaki (9 příčka), 356 Triumphů (12), 331 Ducati (13), 317 Harleyů-Davidson (15), 226 motorek Suzuki (17) a 175 motocyklů Jawa (20).

Nabídka snů, ale také fleetová záležitost

Pestrost a nepředstavitelnou bohatost českého motocyklového trhu dokumentuje nabídka neuvěřitelných 156 motocyklových značek (v roce 2020 to bylo dokonce 183 značek) s podstatně větším množstvím modelů. Z této nabídky se registrovalo jen po jediném kuse 35 značek, přičemž více než pět kusů prodalo 93 značek. Výběr je tedy opravdu pestrý, koupit se dají motocykly s výkonem nad 200 koní i často za víc než půl milionu korun.

Bez zajímavosti není ani skutečnost, že 32,35 %, tedy takřka celá třetina všech nových motocyklů, je v České republice registrovaná jako firemní, zatímco 67,65 % si koupili soukromníci.

Zájem neutuchá

Jak ukazují prodeje v posledních letech, český motocyklový trh, ale i park neskutečně rostou. Vždyť na konci roku 2013 bylo v registracích evidováno 994 551 motocyklů, což znamená, že český motocyklový park se zvětšil za deset let o 320 tisíc kusů. Negativně se neprojevila ani pandemie, spíše naopak, stejně jako ani současná krize zájmu o nové motocykly zřejmě vůbec nevádí. Do budoucna se dá počítat s určitou nasyceností trhu, takže by prodeje mohly klesnout, ale o tom se mluví už několik let.

V minulosti se říkalo a hrdě psalo, že Československo je, resp. bylo motocyklovou velmocí. Tou stále je, ale spíše jen teoreticky, pokud se vezmou v úvahu počty u nás registrovaných motocyklů. Aktuální stav Centrálního registru vozidel uvádí, že v České republice bylo ke konci června 2023 oficiálně registrováno celkem 1 312 464 jednostopých motorových vozidel, což představuje jeden motocykl na cca osm obyvatel nebo také na pět osobních automobilů. Neskutečné, že.

Polovina mrtvých duší?

Optimismus trochu ochladne, podíváme-li se na průměrné stáří registrovaných motocyklů, které činí 34,23 roku!!! Centrální registr vozidel ČR je zřejmě doslova zaplaven statisíci strojů, které snad fyzicky už ani neexistují nebo jsou dobře uloženy někde v hlubokých skrýších. Pokud by u nás mělo být skutečně tolik motocyklů, kolik jich je vedeno ve statistikách, pak by alespoň v plné letní sezóně musel jezdit na silnicích v průměru jeden motocykl na 6,5 všech ostatních motorových vozidel, a to se neděje ani náhodou.

Abychom poněkud otupili pesimismus zmíněných statistik, tak za uvedení stojí, že v posledních dvaceti letech bylo u nás re-

gistrováno téměř 375 tisíc nových a na 300 tisíc dovezených ojetých motocyklů, což činí dohromady 675 tisíc kusů. Vezmeme-li v úvahu, že za stejnou dobu bylo u nás vyřazeno z provozu na 150 tisíc motocyklů, dá se odvodit, že v provozu je cca půl milionu strojů ztateně mladších než oficiální průměrné stáří.

Boom posledních let

Motorky se u nás prodávají jako nikdy. Svědčí o tom 18 496 nových strojů registrovaných jen za sedm měsíců roku 2023. To je nejvíc za posledních patnáct let – meziroční nárůst o 3 % a ve srovnání s předkoronavirovým rokem 2019 dokonce nárůst o 39 %. A k tomu bylo ještě poprvé registrováno 11 238 ojetých motocyklů dovezených ze zahraničí. Vypadá to, jako by pro motocykly žádné výrobní ani prodejní problémy neexistovaly.

Českému trhu už dlouhou dobu suverénně vládne značka Honda, která letos jen za sedm měsíců prodala rekordních 4992 motocyklů, čímž si vylepšila tržní podíl na 27 % (loni za celý rok 4873, resp. 19 %). V uctivém odstupu se na druhém místě drží CF Moto s 1646 registracemi a podílem 8,9 % (loni to bylo o dost víc – 2389/9,35 %). Meziročně ztratila i třetí značka – Yamaha

Auta roku? Neradostný osud některých z nich!

Je to zajímavé, ale ankety, ve kterých hodnotí odborné novinářské poroty nejlepší nové automobily pro příslušný rok, a to jak u nás doma, tak i v zahraničí, přinášejí sice většinou velmi zajímavé výsledky a vítěze, ale úspěchy těchto vítězů na automobilovém trhu nejsou vždy adekvátní hodnocení porotců.

Ne že by docházelo ke zvolení nezajímavých modelů, ale pokud např. u nás nezvítězí domácí značka, pak se volba porotců dost často netrefí do gusta těch, kterým jsou auta především určena, tedy zákazníků. Ale nebudme domácími škarohlídy, také ve světové i evropské anketě byly a jsou vítězové provázeni občas i prodejními fiasky.

O obchodním úspěchu novinek, i nejvýše oceňovaných v nejrůznějších anketách, nakonec stejně rozhodují zákazníci, kteří sami určí, jaké nové auto si příště koupí a kterým, přes veškerou chválu porotujících novinářů, řeknou ne. Proč se k tomuto tématu vracíme? Protože nepřízeň zákazníků, jak se zdá, provází i posledního českého laureáta.

Auto roku v ČR 2023, Honda Civic – skvělá, ale nedocenená

Svým způsobem kuriozní příklad nabízí poslední vítěz tuzemské ankety Auto roku. Titul získala řidičsky nesmírně zajímavá, ale u nás především zákaznický nepochopitelně nedocenená Honda Civic. Vůz je řazený do tzv. nižší střední třídy, kde jsou u nás jeho největšími konkurenty především Hyundai i30, Škoda Scala, VW Golf, Kia Ceed a Toyota Corolla.

Z letošních prodejních výsledků se může zdát, jako by čeští zákazníci, zejména ti fletoví, o existenci Hondy Civic, natož o jejích přednostech, které vedly porotce k vítěznému verdiktu, ani nevěděli. Za prvních sedm měsíců bylo u nás registrováno celkově jen 87 kusů, což Civic řadí až na 164. místo v české hitparádě typů. Ale ani předcházející Auto roku v ČR (2021/2022), kterým bylo BMW i4, svými letošními 57 a 65 kusy za celý loňský rok prodejně neoslnilo, i když se jednalo o velmi povedený, ale poměrně



dražší elektromobil. Pro porovnání stačí uvést, že modelu Hyundai i30 bylo za stejnou dobu registrováno přes 4700 kusů.

Proč asi?

Těžko říci. Asi největším hendikepem pětidveřového Civicu se splývající zadí v Česku je, že nemá verzi kombi. Přitom podobné, poměrně dobře prodávané fastbacky, má např. Hyundai a Kia. Určitou roli může hrát také skutečnost, že je Civic nabízen jen ve verzi s hybridním, tedy dražším pohonem, a už v základu s bohatší výbavou. V této konstelaci je i cena od 820 tisíc korun docela slušná a konkurenceschopná.

Svými vnějšími rozměry se příliš neliší ani od českého etalonu, Octavie (rozvor má Civic 2734 mm, což je dokonce víc než u Octavie – 2669 mm), ale je o trochu kratší (4551 mm) a nižší (1408 mm). Jen objemem zavazadlového prostoru (415/820/1220 litrů) je spíše průměrný.

Za volantem nesporně výborná

Při jízdě si asi každý vychutná všechny přednosti letošního Auto roku. Skvělá sedadla, ergonomii ovládání, vnitřní prostor i po-city jistoty. Honda Civic má příkladný pod-

vozek a díky němu a nižšímu těžišti i velmi dobré jízdní vlastnosti. Motor má papírově „jen“ 143 koní, ale díky účinné hybridní výpomoci a naladěni samočinné převodovky může být jízda překvapivě dynamická a přitom opravdu úsporná. I při svižné jízdě při dodržování rychlostních limitů se dá jezdit za 5 až 6 l/100 km, a pokud řidič zachází s pedálem plynu opatrněji, pak není problém spotřeba i pod pět litrů.

Civic není sámů

Menší zákaznický zájem o letošní české Auto roku není ojedinělou záležitostí. Podobně dopadli někdejší vítězové jako Mazda 6 nebo Mazda 3. Ještě hůře skončila například některá evropská Auto roku, jako byl už prakticky zapomenutý Opel Ampera (2012) či Jaguar I-Pace (2019), který se stal i světovým Autem roku a na trhu se doslova ztratil. Ani poslední vítězný „Evropan 2023“, Jeep Avenger, zatím žádné prodejní rekordy nikde neláme.

Honda Civic, která patří mezi absolutně světově nejúspěšnější modely (už s více než 27 milionů prodaných vozů) a je velmi oblíbená zejména v USA, u nás zřejmě doplácí i na „globální“ politiku tohoto světového výrobce, pro nějž není Evropa, natož pak malý český trh příliš atraktivní. Takový je bohužel osud.

Autonomní řízení! Začátek, či konec automobilismu?

Auto, do kterého nasednete, zadáte cíl cesty a můžete si klidně číst, koukat na film nebo spát, zatímco vás samočinně doveze až do cíle vaší cesty. Vzpomínáte? V takových autech se ve filmech vozil David Hasselhoff, Val Kilmer nebo Tom Cruise.



V běžném životě se však dosud jedná spíše o zbožné přání, i když technologie umožňující autonomní řízení se rychle vyvíjejí a jsou v menší či větší míře implantovány do moderních automobilů. Vozidlo vybavené autonomním řízením je schopné snímat okolí vozu, vyhodnocovat aktuální jízdní situace a ovládat vozidlo.

Stupně autonomního řízení

Podle organizace Society of Automotive Engineers International (SAE) sdružující profesionály z leteckého, automobilového a dopravního průmyslu existuje celkem pět stupňů lišících se úrovní technické vybavenosti a mírou nezbytné aktivity ze strany řidiče.

Stupeň 0: Žádná automatizace

Řidič má plnou kontrolu nad řízením, vůz pouze dává upozornění či výstrahy. Na této úrovni je většina starších aut, která nejsou

vyzbrojena žádnou technikou, jež by dbala na bezpečnost nebo řidiči usnadňovala řízení.

Stupeň 1: Podpora řidiče

Elektronika může v určitých případech zasahovat do řízení, řidič však má stále plnou kontrolu nad vozidlem a odpovědnost za řízení. Příkladem je adaptivní tempomat, systém udržování jízdy v pruhu nebo systém nouzového brzdění. Automatizované systémy pouze dbají o udržení bezpečnosti i při nižší koncentraci či chybě řidiče, ten však musí mít stále ruce na volantu.

Stupeň 2: Částečná automatizace

Palubní systémy umí určité činnosti pokrýt samy, řidič však musí neustále dohlížet na jejich činnost. Jedná se třeba o parkovací asistent či asistent jízdy v dopravní zácpě. Řidič si tak v určitých situacích může na krátkou chvíli dovolit nevěnovat se řízení. Na

této technologické úrovni se pohybuje řada moderních automobilů.

Stupeň 3: Podmíněná automatizace

Tento stupeň přináší do cestování pohodlí. Auto již umožňuje plně samočinné řízení bez dohledu řidiče, avšak pouze na určitých úsecích nebo v některých situacích. Typicky jde o automatizovanou jízdu po dálnici, kdy vůz plně sleduje dopravu kolem sebe a dokáže měnit rychlost, zatáčet i vyhnout se překážce. Některé současné luxusní modely jako Mercedes-Benz třídy S nebo Audi A8 již tuto úroveň technicky umožňují, překážkou jejich plnému nasazení je nedorešená legislativa.

Stupeň 4: Vysoká automatizace

Řidič může řídit, ale nemusí, vůz dokáže za všech podmínek automaticky dojet do zadaného cíle. Má však přesto stále ještě volant a pedály (které je možno zasunout

do palubní desky) a v určitých krizových situacích, jako je extrémně nepříznivé počasí nebo výpadek systémů, může řidiče vyzvat, aby převzal kontrolu. Pokud tak neučiní, vůz samočinně bezpečně zastaví.

Stupeň 5: Úplná automatizace

Tato auta už nebudou vůbec vybavena volantem nebo pedály a nebude tedy možno provádět zásahy do řízení, prostě jen nasednete a zadáte cílovou destinaci. Auto již nebudete vlastnit, ale přivoláte ho mobilní aplikací a necháte se odvézt.

Automatizace přinese zvýšenou bezpečnost

Samořiditelná osobní i nákladní auta by mohla výrazně snížit počet nehod a zvýšit bezpečnost na silnicích. Digitální technologie mohou rovněž přispět k omezení dopravních zácp a emisí skleníkových plynů. Vzájemným propojením autonomních aut si tyto mohou dát vědět, jakým místům se vyhnout či kde jsou volná parkovací místa. Díky samořiditelným vozům mohou navíc uživatelé jako lidé s handicapem nebo v pokročilém věku získat lepší přístup k mobilitě.

Jaký stupeň nabízejí současné automobily?

V současnosti se většina vozidel pohybuje mezi stupni 0 a 2 autonomního řízení a některé modely dosahují stupně 3.

V USA nyní probíhají testy robotického taxi odpovídajícího stupni 4. V budoucnu se očekává, že autonomní technologie se bude dále rozšiřovat a většina nových automobilů bude odpovídat stupni 4 a 5.

Ruční řízení bude zpoplatněno

Nezávislé testy automobilů s plně autonomním řízením v USA a Kanadě prokázaly, že největší komplikace přináší provoz, ve kterém jezdí plně autonomní vozy společně s klasickými automobily. Autonomní řízení totiž neumí adekvátně reagovat na nečitelné chování automobilů řízených řidičem. Stačí, aby si řidič zatačku řízl, tedy přejel částečně do protisměru, odbočil bez ukazatele směru nebo v protisměru riskantně předjížděl, a autonomní řízení toto chování vyhodnotí jako rizikové a auto zastaví do doby, než opět vyhodnotí, že další jízda bude bezpečná. Tím na sledovaných silnicích začaly vznikat dopravní zácpy.

Řada odborníků tedy očekává, že autonomní doprava bude jednoho dne standardem a manuální řízení bude zpoplatněno

a na vytižených velkokapacitních silnicích, dálnicích a v centrech velkých měst zcela zakázáno.

Úspěchy ve výzkumu a realita na silnicích

Německý Bundestag sice již v květnu 2021 schválil zákon, podle kterého mohou autonomní vozidla v Německu jezdit po veřejných komunikacích bez fyzické přítomnosti řidiče – ale až do odvolání pouze ve vymezených a předem schválených provozních oblastech. První případy budou pravděpodobně autobusy v areálech firem nebo na veletrzích a dalších podobných akcích. Zákon navíc počítá s neustálým sledováním provozu technickým dozorem, což musí být fyzická osoba schopná v jednotlivých případech zastavit motorové vozidlo s funkcemi autonomního řízení nebo zvenčí povolit jízdní manévry takového vozidla. Zatím ale nejsou němečtí řidiči o implementaci autonomního řízení do praxe přesvědčeni. Podle průzkumů 45 procent německých řidičů nevěří ve spolehlivost techniky vozidel nebo se bojí hackerů, kteří by mohli napadnout software těchto vozů.

Studie německého výzkumného institutu Prognos týkající se autonomního řízení pro autoklub ADAC ukazuje, že autonomní řízení se bude do praxe prosazovat spíše pomaleji. Podle studie se podíl nových vozidel, ve kterých bude moci řidič zcela ignorovat řízení, může zvýšit z 2,4 procenta v roce 2020 na 70 procent v roce 2050, avšak pouze tehdy, pokud půjde vše hladce, což ale nelze zaručit. Studie předpokládá, že by se od roku 2030 měly na silnicích postupně začít objevovat vozy s tzv. citypilotem, tedy technicky vybavené tak, aby mohly autonomně jezdit jak po dálnicích, tak i ve městech. A teprve po roce 2040 by mohlo být v provozu větší množství automobilů schopných jezdit plně autonomně.

Nejdál jsou v realizaci autonomního řízení v USA

V současné době jsou samořízená auta už v provozu v Arizoně, kde je zkouší jedenáct společností, včetně dceřiné firmy General Motors Cruise nebo společnosti Waymo spadající pod Alphabet. A právě Waymo od konce loňského roku v centru Phoenixu nabízí i široké veřejnosti možnost vyzkoušet si některý z vozů Jaguar I-Pace bez řidiče. Jezdí jich v centru Phoenixu a některých jeho příměstských čtvrtích stovky jako taxi, stačí si stáhnout aplikaci a vůz objednat.

Kromě Phoenixu jezdí upravené elektromobily různých výrobců také v San Franciscu, brzy přibude Los Angeles, časem zřejmě New York.

Autonomní jaguár je jiný na první pohled. Bílé elektrické auto má v okolí předních i zadních světel „výrůstky“ a velkou nástavbu na střeše vzdáleně připomínající několikapatrový svatební dort. Jsou v nich zabudované více než dvě desítky kamer dávajících spolu s radary a laserovými lidary autu přehled, co se děje ve všech směrech okolo něj.

Národní úřad pro bezpečnost silničního provozu (NHTSA) si od plně autonomních automobilů budoucnosti slibuje výrazné snížení počtu dopravních nehod, které si jen loni v USA vyžádaly přes 46 000 životů. V drtivé většině případů – 94 procent – v nich totiž hrála roli lidská chyba. Americký úřad věří, že tyto technologie pomohou chránit řidiče a cestující, stejně jako cyklisty a chodce.

Jak je to s právní odpovědností

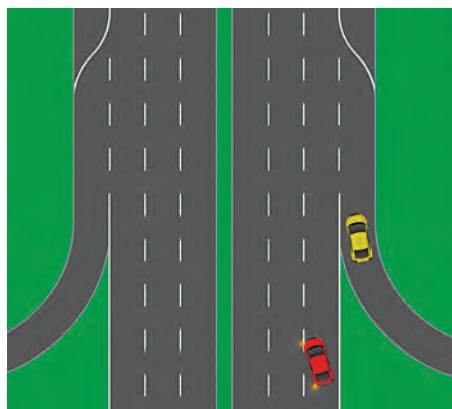
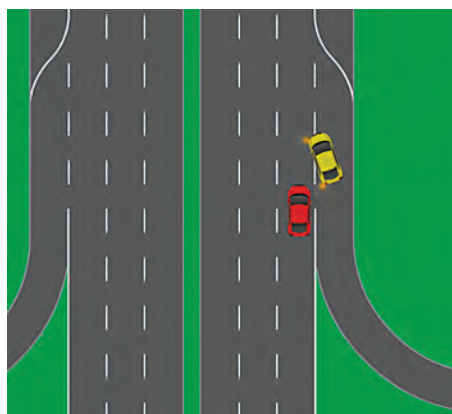
To stále není jasné a názory, kdo by měl mít zodpovědnost za vůz v případě nehody, se různí. Automatizovaný systém je totiž technické zařízení, ne právnická osoba přebírající právní důsledky. Pokud má být systém automatické dálnice plně implementován do praxe, vyžaduje to značné úpravy a změny v legislativě. Zatím pouze v několika málo státech Spojených států amerických a Německu existuje ustanovení o provozu autonomních systémů na silnici, a to ještě za velmi specifických podmínek – například v testovacím režimu. Německý zákon navíc počítá s neustálým sledováním provozu technickým dozorem. Musí se jednat o fyzickou osobu, která může v jednotlivých případech zastavit motorové vozidlo s funkcemi autonomního řízení nebo zvenčí povolit jízdní manévry motorového vozidla s funkcemi autonomního řízení. Pro spolehlivé uspokojení nároků případných poškozených je tak kromě pojištění odpovědnosti majitele vozidla nutné i pojištění odpovědnosti technického dozoru. Stále ne zcela je také vyřešená otázka trestní odpovědnosti.

Plně autonomní řízení za pět až deset let

A tak budoucnost, kdy se samořízená auta stanou běžnou záležitostí, je podle většiny pozorovatelů vzdálená ještě nejméně několik let, dost možná i dekádu.

Nebezpečné mýty! Putují z generace na generaci

Řidičské mýty jsou jakási pseudopřavidla, která ovšem nemají oporu v zákoně. Žijí si vlastním životem, řidiči si je předávají mezi sebou a okoukávají je jeden od druhého. Bohužel v jejich šíření významně napomáhá moderní doba – především internet. Několik rozšířených a zároveň nebezpečných mýtů pro vás vybral už v minulém čísle Robert Kotál, ředitel Dopravní akademie.



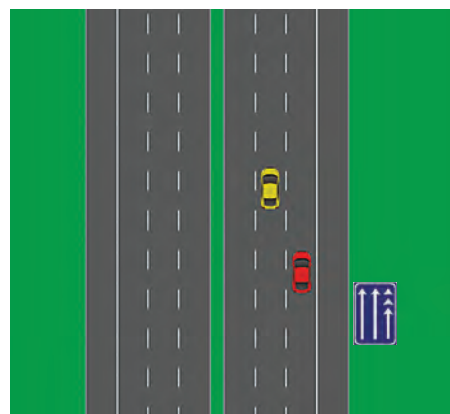
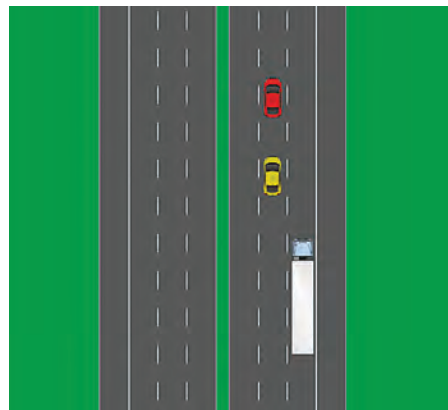
Mýtus: Řidič najíždějící na dálnici přípojovacím pruhem má nárok na to, aby mu to ostatní umožnili

Jeden z velmi rozšířených řidičských mýtů říká, že řidič najíždějící na dálnici přípojovacím jízdním pruhem má jakési právo na to, aby mu to ostatní řidiči umožnili. Ve skutečnosti ale tito řidiči žádnou takovou povinnost nemají. Je jen na něm, aby dostatečně využil celé délky přípojovacího pruhu k dostatečnému zrychlení a k nalezení vhodného místa na přeřazení z přípojovacího pruhu

do pruhu průběžného. Je ale pravdou, že na rozdíl od běžného přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého smí v tomto případě řidiče jedoucího v průběžném pruhu omezit. Ale pořád ho nesmí ohrozit a rozhodně si nesmí jakkoliv vynucovat přednost v jízdě. Co se naopak týká řidičů po dálnici již jedoucích – ti mají často potřebu na vozidlo v přípojovacím pruhu reagovat přejetím do levého jízdního pruhu. V obci to větší problém není, ale pokud to udělají při jízdě mimo obec, dopouštějí se dopravního přestupku. Mimo obec totiž musíme jezdit v pravém jízdním pruhu a do těch ostatních smíme jen při objíždění, předjíždění, odbočování a otáčení. Ne při nějakém pouštění.

Mýtus: Pravý pruh je jen pro kamiony

Podíváme-li se na dálnici v místě, kde existují tři jízdní pruhy, zjistíme, že většina řidičů osobních automobilů je přesvědčena, že pravý pruh je určen jen pro kamiony, a tak jedou většinou v pruhu prostředním. Jenže tím se dopouštějí dopravního přestupku. Každý je totiž povinen jet při jízdě mimo obec primárně v pravém jízdním pruhu,



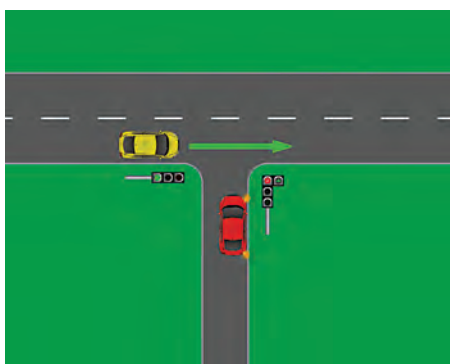
do těch ostatních smí jen při předjíždění jiného vozidla nebo při objíždění překážky. A nejede-li o dálnici, pak také při odbočování a otáčení. Pak existují řidiči, kteří sice jezdí v pravém jízdním pruhu, ovšem i tam, kde je zřízen jízdní pruh pro pomalá vozidla. Ten je k poznání jen podle svislé dopravní značky, a pokud řidič značky nesleduje, domnívá se, že se chová správně, a zlobí se na řidiče jedoucí v prostředním pruhu. Jenže zrovna v tomhle místě je jízda v prostředním pruhu ta správná, naopak řidič jedoucí rychlostí 130 km/h v jízdním pruhu pro pomalá vozidla nemá co dělat.

Mýtus: Na doplňkovou šipku můžu jet jako na zelenou

Nejeden řidič je přesvědčen, že doplňková zelená šipka má stejný význam jako běžná zelená, a tak na ni jedou, jako by se nechumelilo. Ve skutečnosti nám tento signál sice umožňuje jet ve směru šipky, ovšem pouze za předpokladu, že dáme přednost v jízdě vozidlům jedoucím ve volném směru. Jenže přijít na to, který směr je ten volný, není úplně jednoduché. Museli bychom totiž vidět



směrovky při zastavování u okraje vozovky a snad nejhorší varianta nesprávného použití je u řidičů nákladních automobilů, kteří po zapnutí varovných blikáčů najedou do protisměru a začnou nezajištěně couvat doprava do ulice nebo areálu. Vrcholem jejich naivity je přesvědčení, že ostatní řidiči musí nutně pochopit jejich záměr a jízdní úkon jim musí umožnit. Právě takováto hrubě nesprávná užívání výstražné funkce směrových světel pak vedou k situacím, jako je již zmíněná dopravní nehoda. Podle pravidel silničního provozu je uvedené znamení určeno pro dvě situace. Zprvce při nouzovém stání, a to nejméně po dobu, než řidič umístí výstražný trojúhelník. Přičemž za nouzové stání se považuje závada na vozidle nebo nákladu, dopravní nehoda nebo náhlá nevolnost. A zadruhé v situaci, kdy je třeba ostatní řidiče varovat před nebezpečím. Typicky při zastavování na dálnici. Anebo třeba když chceme upozornit protijedoucí řidiče, že se blíží k dopravní nehodě.



druhou stranu. Dítě nebylo na přechodu, přesto se řidič rozhodl dítě pustit, aby nakonec neskočilo někomu pod kola. Protože za ním jelo jiné vozidlo, použil výstražnou funkci směrových světel, tedy takzvané varovné blinky, aby za sebou jedoucího řidiče upozornil na nebezpečí. Šlo mu hlavně o to, aby ho řidič nezačal předjíždět a dítě nesrazil. Jenže to se právě stalo. Vzadu jedoucí řidič si totiž vyložil varovné blikáče jako signál, že řidič hledá místo k zaparkování, a proto jede tak pomalu. K celé této nehodě došlo jen proto, že řidiči výstražné funkce směrových světel zneužívají k nejrůznějším účelům a používají je v situacích, ve kterých je vůbec používat nemají. Stání ve druhé řadě nebo na místě, kde je to zakázáno, při couvání do řady nebo z řady stojících vozidel, při otáčení a tak dále. Mnoho řidičů tento signál používá namísto pravé

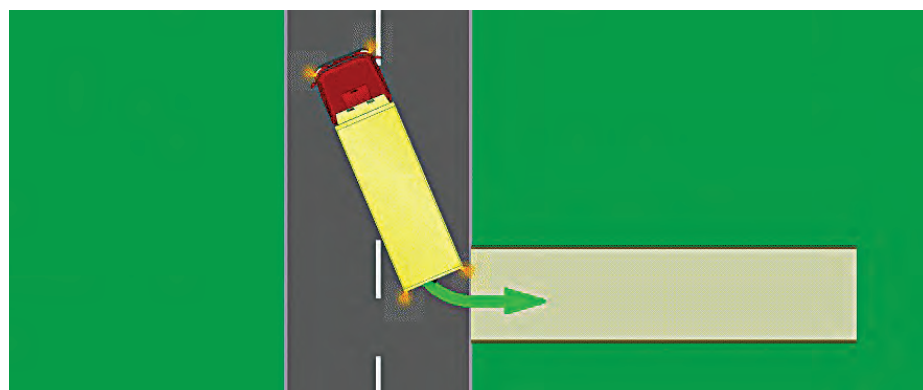
Je dobré se oprostit od názoru, že pravidla silničního provozu jsou hezká, ale realita na silnicích je často hodně jiná. Ono totiž tu realitu z velké míry tvoří řidiči, kteří ta pravidla pozapomněli.



na ostatní semaforey z druhé strany, a to jaksi nejde. Naše správné počínání při jízdě na doplňkovou šipku bude vypadat následovně: opatrně najíždíme do křižovatky, sledujeme vozidla blízká se k nám z libovolného směru, přičemž všem těmto vozidlům musíme dát přednost v jízdě. S doplňkovou šipkou máme totiž nejnižší prioritu a křižovatku opustíme jako poslední. Bohužel naprostá většina křižovatek, kde je použita doplňková šipka, je řešena tak, že řidič jedoucí na šipku není s nikým v kolizi. Řidiči tak podléhají iluzi, že to tak musí být všude.

Mýtus: Varovné blinky můžu užít kdykoliv mě napadne

Začnu jednou dopravní nehodou. Řidič s osobním automobilem projížděl městskou ulicí a tu zpozoroval dítě vykukující mezi zaparkovanými auty a evidentně čekající na okamžik, kdy bude moci přeběhnout na



Mokrým silnicím kraluje

Turanza 6 je novou vlajkovou pneumatikou Bridgestone. Jde o prémiovou cestovní pneumatiku s mimořádně vyváženými vlastnostmi. Nezávislé testy ji řadí k nejlepším letním pneumatikám. Na trhu je již dostupná v široké škále rozměrů pro vozy různých pohonů včetně elektromobilů.



ké změně směru. Pneumatiky Turanza 6 jsme proto vyzkoušeli na „mokrém“ losím testu. Tady už promlouvaly do zvládnutí manévru dovednosti řidiče i specifické vlastnosti automobilů. Když si je odmyslíme, pneumatiky odváděly konzistentní kvalitu na vysoké úrovni a svou účinnost neztratily ani po prudkých změnách směru, kdy se o ně auto mohlo spolehlivě opřít s minimálním projevem nedotáčivosti.

Stejně exemplární dovednosti předvedly při dynamických změnách směru ve slalomu. Při běžné jízdě dovolí řidiči udržet stopu i při prudším průjezdu zatáčkou.

Na držení stopy a zvládnání nedotáčivosti byla zaměřená i poslední zkouška, kdy se s SUV Škoda Kodiaq jezdilo dokola při konstantním zvyšování rychlosti. Povrch tvořil nejen mokrá asfalt, ale také plochy s velmi nízkou přilnavostí na úrovni sněhu či ledu. Teoreticky byste se s letní sadou neměli s takovými podmínkami setkat, ale je dobré vědět, že v nouzi vás pneumatika Turanza 6 podrží, zejména v nízkých rychlostech za přítomnosti značné asistence jízdních systémů, kterými nové vozy oplývají.

Vyvinutá a vyráběná v Evropě

Pneumatika Bridgestone Turanza 6, vyvinutá a vyráběná v Evropě, je na evropských trzích k dispozici od ledna 2023. Široký sortiment zahrnuje 136 rozměrů pro 16- až 22palcová kola a je určen pro osobní vozy a silniční SUV. Nabídka se tak rozroste o 34 nových rozměrů se zaměřením na segment kol s velkým průměrem ráfku.



Dovednosti na mokru považují spotřebitelé za nejdůležitější kritérium

Podle testů realizovaných nezávislou organizací TÜV SÜD překonává Bridgestone Turanza 6 konkurenty v segmentu nejlepšími výkony na mokru ve své třídě. Nová pneumatika byla nejlepší při průjezdu zatáčkou a vynikající výkony předvedla i při jízdě v přímém směru. Bridgestone Turanza 6 také dosahuje nejlepšího hodnocení „A“ v EU štítkování pro přilnavost na mokru ve své třídě.

Při vývoji nové řady pneumatik Turanza 6 vycházel Bridgestone ze zpětné vazby zákazníků z několika evropských zemí. Z průzkumu vyplynulo, že 86 % řidičů považuje „výkon na mokru“ za jeden z nejdůležitějších aspektů při nákupu pneumatiky. Déšť a mokrou vozovku považují řidiči za hlavní výzvu, s níž se na silnicích setkávají. Mezi další důležité aspekty patřila pochopitelně cena a celková přilnavost na suché vozovce. Díky použití nových technologií TECHSYN a ENLITEN exceluje tato sada i v požadavcích na nízkou hlučnost i ekonomický provoz. Z hlediska životnosti vydrží nová generace o 22 % déle.

Zkoušeno na polygonu v Hradci Králové

Kvalitu pneumatiky Turanza 6 jsme si mohli vyzkoušet na polygonu v Hradci Králové na pěti specificky zaměřených stanovištích s mokrým povrchem. Pro možnost lepšího srovnání přivezl Bridgestone početný vozový park zahrnující hatchbacky, kombíky, crossovery i větší SUV. V sestavě se objevil i Hyundai Ioniq 5, který byl vyhrazen jízdám v běžném provozu. Pneumatiky Turanza 6 jsou totiž vhodné i pro hybridy a elektromobily s celkově větší hmotností při zachování nízké hladiny hluku od vozovky.

Zbytek programu se odehrával na polygonu. Pneumatiky Turanza 6 předvedly excelentní výkon při nouzovém brzdění v příčném směru, kdy bylo doslova cítit, jak vzorek drhne o asfalt ve snaze vůz co nejrychleji zastavit.

V reálném světě však nemá řidič vždy možnost pouze zašlápnout brzdový pedál, ale potřebuje se spolehnout na trakci při prud-

Zcela nová KONA Electric.

Live unlimited.



Vyrobena
v Nošovicích

Připravte se na vyspělé funkce, jako je Hyundai Digital Key 2 Touch, které vám umožní pohodlně zamykat a odemknout vůz pomocí vašeho chytrého telefonu. Uvnitř najdete prostorný interiér pro všechny vaše osobní věci a více pohodlí na cestách. KONA Electric vám otevírá až 514 km jízdních možností na jedno nabití. Live unlimited.

Cílem Hyundai je dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2045.



8 LET **Záruka**
na baterii/160 000 km

5 LET **Hyundai**
Assistance



KONA Electric – kombinovaná spotřeba elektrické energie pro kapacitu akumulátoru 65,4 kWh je 16,6 kWh/100 km; kombinované emise CO₂ 0 g/km. Třída účinnosti CO₂ A (WLTP). Veškeré hodnoty jsou předběžné a podléhají finální homologaci.

SKODA

Čas skutečně dostupné elektromobility je tady

15 990 Kč
měsíčně bez DPH



Kompletní servis



Škoda pojištění Plus od Allianz



Sada zimních kol včetně přezutí a uskladnění



Nabíjecí řešení Chargee

82 kWh

Dojezd až 542 km

Ilustrativní fotografie

Elektromobil Škoda Enyaq iV 80 jsme pro vás vybavili vším, co pro vaše bezstarostné cesty potřebujete. Využijte naši akční nabídku operativního leasingu nabitého výhodami za 15 990 Kč měsíčně bez DPH.

Allianz 
char^{gee}





skoda-auto.cz

SKODA Financial Services

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Škoda Enyaq iV 80 kWh v ceně 1 364 900 Kč. Doba pronájmu 36 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 15 990 Kč bez DPH. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, kompletní zimní kola vč. přezutí a uskladnění. Součástí operativního leasingu je pojištění od Allianz pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Dále je součástí měsíční splátky povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah.

Škoda Enyaq iV – emise CO₂: 0 g/km; spotřeba: 16,6–18,1 kWh/100 km

Nabídka platí pouze u participujících partnerů

 /skodacz  /skodacr  /skodacz  /skodacz