

BUSINESS CAR

ŘÍZENÍ A SPRÁVA FIREMNÍCH AUTOMOBILŮ

ANKETA

Trendy firemních flotil

RENAULT SCÉNIC

Evropské Auto roku



Testovací jízdy
Business Academy



Anketa Fleet
Derby má
své
vítěze



Test celoročních pneumatik





Dotace na elektromobil?

S námi v pár krocích.



Proč úvěr řešit s námi?



Atraktivní úrok od 0 %



Dotace na elektromobil až 200 000 Kč



Předplacený servis zdarma



Vyřízení dotace zdarma



Značkové pojištění součástí splátek



Dobíjecí karta

Více informací
k dotaci:



Chcete si nejprve vyzkoušet, co by pro Vás znamenalo mít elektrovůz ve firemní správě, nabízíme Vám možnost si elektrické auto vyzkoušet na dobu od 7 až 60 dní za 500 Kč/den bez DPH.



ÚVOD



Povinné šrotování aut je reálnější

Snaha zasahovat do svobod a soukromí občanů úpravou nejrůznějších směrnic ze strany Evropské komise není až tak výjimečná. V této souvislosti je velice zajímavý návrh Evropské komise, která připravila revizi směrnice o motorových vozidlech s ukončenou životností. Hned v úvodu stojí, že Evropská komise chce důrazně rozlišovat mezi ojetými a zánovními vozy. To je samo o sobě dost zavádějící.

Další zajímavostí je, že na revizi přílohy směrnice spolupracovali především odborníci na životní prostředí. Vznikla tak snůška často toxických nápadů, které mohou napáchat více zla než užítku. Přitom původní myšlenka měla za cíl zlepšit nakládání s vozidly s ukončenou životností. Pokud bych tedy měl citovat zástupce Evropské komise: „... jde o to, poskytnout lepší rámec pro způsob likvidace vozidel s ukončenou životností, aby se zlepšil jejich sběr, zpracování a recyklace.“ To je jistě šlechetné a správné. Ovšem při detailnějším prostudování úprav přílohy směrnice zjistíte, že je tam řada návrhů, které jdou jednoznačně za hranu a které je možné později využít především na vytvoření výrazného tlaku na majitele starších vozidel a donutit je, aby je nechali sešrotovat. Zde je potřeba si uvědomit, že tlak bude přicházet i v podobě zvýšení cen fosilních paliv, na která se budou časem vztahovat emisní povolenky, a zvýší se i cena za převod starších vozidel. Tohoto tlaku se ale nesmí zneužívat. Majitel vozidla musí mít vždy možnost se rozhodnout, zda si auto ponechá nebo ho nechá ekologicky zlikvidovat.

cházet i v podobě zvýšení cen fosilních paliv, na která se budou časem vztahovat emisní povolenky, a zvýší se i cena za převod starších vozidel. Tohoto tlaku se ale nesmí zneužívat. Majitel vozidla musí mít vždy možnost se rozhodnout, zda si auto ponechá nebo ho nechá ekologicky zlikvidovat.

Ale vraťme se zpět k návrhu Evropské komise. Článek 3 navrhovaného nařízení definuje „vozidlo s ukončenou životností“ neboli ELV jako „vozidlo, které je odpadem ve smyslu čl. 3, odst. 1, směrnice 2008/98/ES, nebo vozidlo, které je neopravitelné v souladu s kritérii stanovenými v příloze I, části A, bodech 1 a 2“. Podle dané směrnice příloha navrhovaného nařízení uvádí množství kritérií, podle kterých je „vozidlo technicky neopravitelné“. A právě v tom je problém!

Vozidlo je mimo jiné považováno za neopravitelné, pokud jeho oprava vyžaduje výměnu motoru, převodovky, karoserie nebo sestavy podvozku, což vede ke ztrátě původní identity vozidla. Přitom výměna motoru je běžnou součástí oprav i zánovních vozidel nebo vozidel v záruce. Za neopravitelný lze také považovat automobil, který nebude mít dva roky technickou prohlídku anebo se bude jednat o vozidlo rozebrané na součásti nebo svařované. Míra „rozebranosti“ nebo „svařenosti“ definována nikde není.

Právě taková podobná ustanovení jasně naznačují, že záměr změn přílohy směrnice je jaksi jiný, než Evropská komise deklaruje nebo původně zamýšlela. Je to ale přesně ten moment, kdy by bylo možné směrnici zneužívat proti majitelům ojetých vozidel a tlačit je k likvidaci svých ojetin. Vyplatí se tedy být stále ve střehu a kontrolovat i na první pohled drobné úpravy příloh jednotlivých směrnic. Důvodů, proč tyto nenápadné změny vznikají, může být víc. Problém je, že původní směrnice pak změní svůj smysl i účel.

Návrh změn opatření je finální ale ještě nebyl schválen. Text musí být přijat většinou odevzdaných hlasů v Evropském parlamentu a kvalifikovanou většinou v Evropské radě.

V rámci tohoto hlasovacího systému musí pro návrh hlasovat 55 % členských států (což odpovídá 15 z 27 členských států) a členské státy, které návrh podpoří, musí představovat nejméně 65 % obyvatel EU.

Michal Busta
Michal Busta

BUSINESS CAR
ŘÍZENÍ A SPRÁVA FIREMNÍCH AUTOMOBILŮ

Odborný magazín pro řízení a správu firemních automobilů v České republice

ročník XV, číslo 2/2024

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 2/2024

| | | |
|--|---|---------------------------------|
| 3 | 22–23 | 46–47 |
| ÚVOD | OTÁZKY PRO... | PŘEDSTAVUJEME |
| 4 | Vratislav Stražil – Volkswagen | Škoda Kodiaq |
| OBSAH | Financial Services | |
| 5–14 | 24–29 | 48–51 |
| AKTUALITY | FLEET DERBY FINÁLNÍ VÝSLEDKY | PŘEDSTAVUJEME |
| Stručné zprávy z automobilového trhu | ANKETY 2024 | Nové dodávky skupiny Stellantis |
| | Největší fleetová anketa zná své vítěze | |
| 15–17 | 30–33 | 52–53 |
| MANAŽER TESTUJE | TESTOVACÍ JÍZDY, VZDĚLÁVÁNÍ | PŘEDSTAVUJEME |
| Mercedes-Benz EQE | XIV. ročník Business Academy | BMW X2 a Mini Countryman |
| Peugeot 508 SW PHEV | | |
| Škoda Auto | 34–39 | 54–55 |
| | ANKETA – LEASINGOVÉ SPOLEČNOSTI | LETNÍ PNEUMATIKY |
| 18–19 | Trendy firemních flotil | Zajímavosti černé magie |
| OTÁZKY PRO... | | |
| Petr Schmidt – Porsche Česká republika – | 40–43 | 56–57 |
| Divize CUPRA & SEAT | PŘEDSTAVUJEME | BEZPEČNOST |
| | Kia Pro Ceed GT | Mýty v technice jízdy |
| 20–21 | 44–45 | 58 |
| OTÁZKY PRO... | PŘEDSTAVUJEME | TECHNICKÉ INOVACE |
| Jaroslav Bohata – Business Lease s.r.o. | Renault Scénic E-TECH | Systém EDR v autech povinně |

V TOMTO ČÍSLE INZERUJÍ:

| | |
|--------------------|---|
| II. strana obálky | Volkswagen Financial Services – ŠkoFin s.r.o. |
| III. strana obálky | Institut Fleet Managera s.r.o. |
| IV. strana obálky | P Automobil Import s.r.o. |
| 5 | Škoda Auto a.s. |
| 7 | Hyundai Motor Czech s.r.o. |
| 9 | MHC Mobility, odštěpný závod |
| 11 | Business Lease s.r.o. |

PARTNEŘI MAGAZÍNU:



SKODA

Nová Škoda Superb



již za
935 000 Kč s DPH*



Největší
servisní síť



Zvýhodnění
jíž od 2 vozů



Fleetový
konfigurační nástroj



Zaměstnanecký
program



Garance smluvních
podmínek

Leader Vaší firemní flotily

Stylová limuzína nebo praktické kombi? Obě se vyznačují vysokým komfortem a prvotřídní bezpečností. Za jízdy se o Vás starají ergonomická sedadla i řada asistenčních systémů. Přisvěcování do zatáček pak zajišťují Matrix-LED světlomety druhé generace s ještě lepší svítivostí. Novinkou jsou multifunkční ovladače, se kterými máte důležité funkce vždy na dosah. Vyberte si ze široké škály motorizací a povolejte do své flotily naši novou vlajkovou loď. Při odběru 2 vozidel během 12 měsíců navíc získáte atraktivní cenové zvýhodnění pro velkoodběratele. Pro více informací navštivte některého z našich autorizovaných prodejců nebo web skoda-auto.cz.

*Uvedená cena je pouze orientační, doporučená výrobcem Škoda Auto, a nezahrnuje zvýhodnění vyplývající z velkoodběratelského konceptu. Aktuální cenu a specifikaci vybraného modelu Vám na požádání sdělí Váš autorizovaný prodejce vozů Škoda.

Ilustrativní fotografie

skoda-auto.cz

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Superb: 4,9–8,0 l/100 km, 119–183 g/km

[/skodacz](https://www.facebook.com/skodacz) [/skodacz](https://www.instagram.com/skodacz) [/skodacz](https://www.twitter.com/skodacz) [/skodacz](https://www.youtube.com/skodacz)

Referentský miláček



Modernizovaný Volkswagen Golf již lze objednat v obou karosářských variantách s cenovkou od 637 900 Kč. Za praktičtější variant si připlatíte 26 000 Kč. K dispozici je ve čtyřech úrovních výbavy, přičemž základní linie zahrnuje digitální přístrojový štít, 12,9palcový infotainment s možností aktivace navigace, přední a zadní parkovací senzory, jednozónovou klimatizaci a mnoho dalšího. Zážehový motor 1,5 TSi je dostupný samostatně nebo jako mild hybrid a zůstal i tradiční diesellový dvoulitr.

Korejská extravagance připlouvá

Hyundai Santa Fe Hybrid je nabízen s pohonem předních nebo všech čtyř kol a na výběr dává ze čtyř výbavových stupňů. Plug-in hybrid je k dispozici vždy jako čtyřkolka ve třech liniích. Dovnitř posadíte až sedm cestujících. Již v základní výbavě Comfort najdou zákazníci např. adaptivní tempomat, integrovanou navigaci s 12,3palcovým displejem, bezdrátové nabíjení mobilních telefonů, bezklíčové startování a odemykání, zadní parkovací kameru, přední i zadní parkovací senzory, vyhřívaná přední sedadla a volant či elektrické páté dveře.



Dočkej času...

Největší SUV Peugeot 5008 se začne prodávat na podzim ve dvou výbavách a s možností čistě elektrické verze s dojezdem 660 km. Výkonem pokryje elektromobil spektrum od 157 do 237 kW. Alternativou se stane 100kW hybrid. Na výběr bude šest laků karoserie, až 20palcová kola a luxusní interiér s 21palcovým displejem. Ergonomicky je opět lepší a nabízí zvláště pohodlná sedadla. Přední mají adaptivní boční vedení. Se sedmi sedadly zůstane vzadu ještě 259 litrů na zavazadla.



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 odemykat 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



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).

Vyšší bezpečnost

Dacia Sandero a Jogger dostávají nová kola a hatchback i nový šedý lak. Jogger pořídíte se 140k hybridem a 7palcovým přístrojovým štítem. Počínaje výbavou Essential byla zavedena nová bezpečnostní výbava. Balíček zahrnuje záznamové zařízení dat, přípravu na

alkoholový tester, rozpoznávání dopravních značek s upozorněním na rychlost, sledování jízdy v pruhu s asistentem, upozornění na únavu řidiče, zadní parkovací senzory, dešťový a světelný senzor, pokročilý systém nouzového brzdění a signál nouzového zastavení.



Emise znovu pod lupou

Navrhovaná opatření pro výrobce nákladních vozidel představují ambiciózní cíle snížení emisí o 45 % do roku 2030, 65 % do roku 2035 a dokonce 90 % do roku 2040. Výrobci tak budou nuceni revidovat své stávající modely a vyvíjet nové technologie, což povede k dalšímu zdražování výrobků a služeb. Takto drahé autobusy si ale obce nebudou moci dovolit a elektrické kamiony zatím také nejsou plnohodnotnými ekvivalenty z hlediska ceny a nedostatečné infrastruktury.



Fiat táhne do boje

Nová modelová řada Ducato, Doblò a Scudo 2024 prošla výraznou modernizací. Nové e-ducato nabízí akumulátor s kapacitou 110 kWh zaručující dojezd 424 km. Zcela

nový je také systém nabíjení, který umožňuje nabít baterii na 80 % již za 55 minut. Z ergonomického hlediska nadchne multifunkční sedadlo spolujezdce. Elektrické doblò má dojezd

340 km s možností tepelného čerpadla. Většinu multimediálních funkcí umí ovládat přes volant. E-scudo ujezdí 352 km a výrazně posílilo v oblasti pohodlí interiéru.



Autonomní řízení a elektromobily! Nové situace ve fleet managementu

V každé větší firmě je dnes nějaký elektromobil a každé moderní auto má nějaký stupeň autonomie řízení. Ať už je to lane assist, front assist, adaptivní tempomat či komplexní samořídící funkce.



Jan Tejnor, ředitel MHC Mobility

Jako manažer leasingové společnosti, která poskytuje pronájem vozidel, vnímám dva klíčové problémy, kterým se aktivně věnujeme ve spolupráci s našimi klienty. Jedním z nich je odpovědnost za provoz elektrických vozidel a druhým je odpovědnost za jízdu v autonomním režimu. Pak je tu spousta nových výzev v administrativě.

Tato témata systematicky probíráme s našimi klienty a partnery na pravidelných seminářích, kde se kromě nabíjení, dojezdu, recyklace, účtování a evidence knih jízd věnujeme i diskusím o těchto nových výzvách. Pokud uděláte chybu při vyúčtování nákladů na dobíjení elektromobilu z domácího zdroje do firemního vozidla, následky budou jen administrativní. Nicméně, pokud dojde k poškození statické stability domu při požáru elektromobilu a pojistka na to jistě nebude stačit, máte zaděláno na problém.

Děravá legislativa a problematická náhrada škod

Modelová situace v otázce požární bezpečnosti se nabízí u poolových elektroaut ve velkých firmách. Při používání sdíleného nebo společného vozidla, které není vaším vlastnictvím, jej připojíte k nabíječce umístěné na administrativní budově vašeho klienta. Pokud elektromobil vzplane a těžko uhasitelný požár by fatálně poničil i konstrukci budovy v násobně vyšší hodnotě, než stačí krytí pojištění vozidla, vznikne velký problém. Do nepříjemné situace je zapojena řada subjektů, majitel vozidla, provozovatel vozidla, řidič, majitel budovy, majitel nabíječky, hasičský záchranný sbor a pojišťovna. Zde začíná složitá debata o odpovědnosti a vině, kde každá strana bude hájit své zájmy. Je namístě otázka, kdo nese zodpovědnost za špatnou instalaci nabíječky a proč byla umístěna tak blízko nosných konstrukcí budovy. Hasičský záchranný sbor bude pátrat po příčinách požáru a pojišťovna poškozeného po vinikovi. Bohužel stávající legislativa není dostatečně jasná ve věci umístování nabíječek a parkování elektrických vozidel a není jasné, jak budou takové situace posuzovány soudy. Existují některé standardy, jako je ČSN 730804 týkající se garáží, a prováděcí vyhláška k zákonu č. 133/1985 Sb., ale stále je zde právní nejasnost. Je možné umístit nabíječku téměř kdekoli, pokud je zajištěna možnost dálkového vypnutí. Elektrické vozidlo lze parkovat téměř kdekoli, ale legislativa směřuje k jasné definici podmínek parkování těchto vozidel podle konstrukce budovy, kapacity a způsobu požární ochrany.

Autonomní řízení zažívá boom

Nakonec je tu téma autonomního řízení. Zatímco v České republice je to stále v počátečních fázích, v Německu je to již částečně možné a kupříkladu v Kalifornii je to zcela běžné. I u nás se připravuje možnost autonomního řízení, avšak v omezené míře. Představte si, že jedete po dálnici a aktivujete autonomní režim. V jednom pruhu opravují pneumatiku, ve druhém někdo neočekávaně zabrzdí. Vozidlo nemá kam uhnout, rozhodne se pokračovat rovně a minimalizuje náraz. Kdo ponechá odpovědnost? Kdo je vinen? Kdo zaplatí škodu? Kdo bude souzen za ztrátu lidského života? Podle současných právních předpisů bude zodpovědný řidič. Zákon o provozu na pozemních komunikacích vyžaduje, aby se řidič plně věnoval řízení a použití autonomního režimu nebude bráno jako ospravedlnění. Nicméně v takových situacích se také bude zkoumat, jak rozhodnutí zabránit nehodě a minimalizovat škodu fungovalo v institutu krajní nouze. Lze prokázat, že stroj brzdí lépe než člověk. Jiná situace by ale například byla ve chvíli, kdy budou jezdit autonomní taxíky. Pasažér nastoupí, taxík se sám rozjede a pasažér nebude mít reálnou možnost jakkoli auto řídit nebo ovlivnit, co udělá. Tam už by byla situace jiná. I tak není jednoduché určit odpovědnost. I zde do hry vstupuje příliš mnoho subjektů. Kromě provozovatele vozidla by se jistě zkoumala například odpovědnost automobilky. Jak bylo vozidlo nastaveno, jestli nebylo vyrobeno nebo konfigurováno špatně, jak fungoval konkrétní software.

Čeká nás spousta výzev a technika je nyní výrazně před legislativou i praxí.

Zvláštní péče o dodávky

Společnost Drivalia, specialista na operativní leasing, vybudovala separátní servisní síť určenou pro lehká užitková vozidla. Ta dnes tvoří zhruba 15 % z více než 30tisícové zákaznické flotily společnosti v České republice. Servisy se soustředí na specifika dodávek, jako jsou vyšší hmotnosti, motory i nástavby. Zvláštní přístup je nezbytný také při řešení nehod a poruch. Drivalia například dokáže pro klienty zorganizovat náhradní lehké užitkové vozidlo (LCV) srovnatelné kategorie.



Ranger s horolezeckou výstrojí

Ranger Wildtrak X má o 26 mm vyšší světlou výšku a o 30 mm širší rozchod kol pro jistou jízdu v náročném terénu. Mezi další prvky patří tlumiče Bilstein s proměnlivým účinkem, zesílená konstrukce řízení a dodatečná ochrana motoru i převodovky.



Všechny modely Wildtrak X pohání dvoulitrový EcoBlue bi-turbo s točivým momentem 500 Nm a výkonem 205 k. Zajímavým prvkem je posuvný rám korby pro přepravu dlouhých předmětů. Novinku lze objednávat od 1 268 000 Kč bez DPH.

ALD Automotive pod novou vlajkou

Na český trh přichází nová globální značka udržitelné mobility Ayvens. Česká republika se tak stala desátou z celkem 42 zemí, do které Ayvens vstupuje. V tuzemsku vznikla značka přejmenováním předního poskytovatele operativních leasingů ALD Automotive. Vozový park Ayvens v České republice čítá téměř 28 000 osobních a užitkových vozidel. V globálním měřítku spravuje Ayvens vozový park o celkovém počtu 3,4 milionu vozidel.



S bateriemi do ještě těžšího terénu

Elektrický pohon dodává Mercedesu třídy G ještě lepší schopnosti v terénu. Každé kolo pohání jeden nezávislý elektromotor. Díky tomu se vůz dokáže otočit kolem osy jako tank, extrémně zmenšit poloměr otáčení nebo simulovat uzávěrky diferenciálu. Zvládne extrémní boční náklon, který vyvažuje chytrý podvozek. Samozřejmostí je špičková ochrana baterie i chladicí systém. Celkový výkon činí 432 kW s 1164 Nm točivého momentu. Díky 116 kWh akumulátoru ujede 473 km. Interiér vyniká luxusem a modrými detaily.



Šestý smysl pro ekologii

Služba Geofencing souvisí se zaváděním nízkoemisních zón po celé Evropě. Při přiblížení k nízkoemisní zóně jsou řidiči plug-in hybridních modelů DS 4, DS 7 a DS 9 varováni a při vjezdu do vymezené oblasti se automaticky zvolí elektrický režim, pokud v baterii zbývá dostatek energie. Podmínkou je přítomnost systému DS IRIS s on-line navigací, kde jsou zóny vyznačeny.



Návrat dobrých časů?

V prvním čtvrtletí bylo v tuzemských firmách automobilového průmyslu vyrobeno celkem 394 443 osobních vozidel, meziročně o 11,5 % víc. Jde tak o nejvyšší produkční výsledek prvního kvartálního období roku v historii ČR. Elektrických vozidel bylo v daném období vyrobeno 27 024 kusů a jejich podíl

na tuzemské produkci automobilů klesl na 6,8 %. Škoda Auto vyrobila v lednu až březnu ve svých tuzemských závodech 243 322 osobních automobilů (+5 %). V nošovicckém závodu automobilky Hyundai došlo k nepatrnému meziročnímu poklesu výroby ve výši 1,2 %. Celkem odtud vyjelo 87 200 vozů.



inzerce

BUSINESS LEASE
PASSION FOR MOBILITY

O STAROST MÉNĚ

OPERATIVNÍ LEASING

Pečujeme o vaše bezstarostné jízdy

BUSINESSLEASE.CZ

Dvojitá dávka „vitaminu“ C3

Novinkou u Citroënu C3 a e-C3 je poprvé použitý head-up displej, který zobrazuje informace o vozidle na lesklé černé ploše mezi horní částí palubní desky a spodní částí čelního skla. Vozy jsou dostupné ve výbavách YOU a MAX s benzinovým motorem PureTech o objemu 1,2 litru, výkonu 100 koní a manuální šestistupňovou převodovkou. V nabídce je také elektromotor o výkonu 113 koní a baterie s kapacitou 44 kWh pro dojezd přibližně 320 km. Nabíjení je možné výkonem 100 kW. Základní model startuje na 400 000 Kč, elektromobil pořídíte od 630 000 Kč.



Německo-chorvatské přátelství



BMW Group a společnost Rimac Technology spolupracují na vývoji nových baterií pro elektromobily plánované pro roce 2050. Odděleně od nové strategické spolupráce se BMW Group připravuje na uvedení své nové modelové řady Neue Klasse, jejíž první model bude uveden na trh v roce 2025.

Větší podpora elektromobility

ČSOB Leasing navázal partnerství se Skupinou ČEZ v rámci iniciativy nabídnout komplexní službu dodávky a financování dobíjecí infrastruktury pro podnikatele. Memorandum má za cíl usnadnit financování nákupu elektromobilu a související dobíjecí stanice včetně administrace dotace na jejich pořízení a zajištění služeb pro dobíjení elektromobilů pro klienty skupiny ČSOB.



Někdy se elektromobil vyplatí

Studie Drivalia TCO Index 2024 se zaměřila na výpočet celkových nákladů na vlastnictví (TCO) u 150 modelů ve 12 automobilových segmentech. Elektrický pohon se vyplatí u vozidel vyšších tříd včetně luxusního segmentu, ale například i v kategorii D2, kam patří auta střední třídy jako BMW 4, Mercedes C, Audi A4 anebo Tesla Model 3. Elektřina je hospodárným řešením i u vozů z oblíbeného segmentu menších SUV, jehož typickými reprezentanty jsou BMW X1, Mercedes GLA, Audi Q3 či elektrický Volkswagen ID.4.



Miláček českých rodin i fleetů

Hyundai i30, nejprodávanější model značky, přijíždí v modernizované podobě s cenovkou od 429 990 Kč. Základní výbava Comfort nově zahrnuje přední a zadní parkovací senzory s couvací kamerou, komplet LED světlomety a bezdrátové aktualizace 10,25palcového infotainmentu s navigací. Novinka spoléhá na trojici benzinových motorů s výkony od 96 do 140 koní s možností automatické převodovky. Zájemci dostanou zimní kola zdarma a při využití financování ještě bonus 20 000 Kč.



V říši pohádek

Značka DS Automobiles připomíná 80. výročí úmrtí Antoina de Saint-Exupéryho, literárního umělce a dobrodruha, stejnojmennou kolekcí modelů DS 3, DS 4 a DS 7. V každém z nich se zrcadlí jedno z jeho nejvýznamnějších děl, jimiž jsou Malý princ, Kurýr na jih a Citadela. Vozy vycházejí z výbavové linie Opera doplněné specifickými výšivkami, plakety a kombinací čalounění s ozdobným prošíváním. Pro exteriér byly pečlivě vybrány tři až čtyři odstíny, které ve spojení se stylovými koly dotvářejí výjimečnost edice.



Jméno legendy ožívá



Alfa Romeo Junior je kompaktní crossover s délkou 4,17 m, šířkou 1,78 m a výškou 1,5 m. Zvenčí se vyznačuje mimořádně agresivním designem, který doprovází na tento segment sportovně a hodnotně pojatý interiér. Ten nabízí skoro až závodní sedačky, dvojici 10,25palcových obrazovek a špičkové materiály doplněné nápaditými detaily. Na trh přijde jako elektromobil a hybrid s pohonem všech kol.

Renault Symbolz



Renault Symbolz zapadá s délkou 4,41 metru mezi modely Captur a Austral, přičemž nabízí zavazadelník o objemu 624 litrů. Zadní lavice je posuvná v rozmezí 16 cm. Pod kapotou je 145k hybrid, který je schopný ujet 100 km na 4,6 litru paliva. Interiér s 10,4palcovým infotainmentem vychází z Captur. Cestování usnadní služby Google a řada asistentů, z nichž některé snadno deaktivujete tlačítkem nalevo od volantu. Na trh přijde ještě letos ve čtyřech výbavách.

Mini Aceman

Mini Aceman je prvním crossoverem v prémiovém segmentu. Velikostně vyplňuje mezeru mezi Mini Cooperem a Countrymanem. Koupíte jej ve třech tematických výbavách vždy s elektrickým pohonem o výkonech 135 a 160 kW. Interiér využívá jeden centrální displej a poprvé se tu objevuje hlasový asistent. Na palubě je plejáda asistentů včetně podpory jízdy s přívěsem i parkování.



Tourneo Connect do zásuvky

Od poloviny letošního roku pořídíte Ford Tourneo Connect s plug-in hybridním pohonem o výkonu 150 koní a točivým momentem 350 Nm. Akumulátor lze nabít 11kW AC stanicí nebo 50kW DC nabíječkou. Tento pohon bude dostupný i pro sedmimíst-

nou prodlouženou verzi se zavazadlovým prostorem 3,1 m³ při vyjmutých zadních sedadlech. Interiéru dominuje digitální štít s infotainmentem SYNC a zrcadlením chytrých telefonů.



Testovali jste...

Jediným elektromobilem byl v rámci rubriky Manažer testuje Mercedes EQE 350 4Matic SUV, který představuje elektrickou alternativu k populární třídě GLE. Jeho čtyři kola pohání dva synchronní elektromotory o celkovém výkonu 215 kW a točivém momentu 765 Nm. V základu přijde toto provedení na 2417580 korun.



Elektrický Mercedes EQE SUV vyzkoušel vedoucí úseku dopravy a komunikace Vojtěch Kolek ze společnosti Egem

Automobil si vyzkoušel vedoucí úseku dopravy a komunikace **Vojtěch Kolek** ze společnosti **Egem**, který také zkoumal, zda by elektrické SUV zapadlo do vozového parku firmy, která svým zákazníkům poskytuje mimo jiné služby v oblasti výroby a distribuce elektrické energie.

Mercedes-Benz EQE je v podstatě nástupcem modelu EQC, který byl první vlaštvou stuttgartské značky mezi elektromobily. Prémiové SUV stojí na nové elektrické platformě a nabízí vyšší výkony (180 až 460 kW), delší dojezd i rychlejší nabíjení (až 170 kW stejnosměrným proudem). Z deseti na osmdesát procent kapacity se tak akumulátor na rychlonabíjecím stojanu dostane za 30 minut. V Česku je EQE SUV k dispozici v šesti různých verzích se shodnou kapacitou baterie (90,6 kWh), pouze modely 300 SUV a 350 4Matic SUV nabídnou nepatrně méně (89 kWh).

„Zvenku mě vzhled vozu příliš neoslovuje, obecně nepreferuji vozy SUV. Naopak interiér je podle mě velmi zdařilý. Zajímavá je příplatková palubní deska se třemi obrazovkami. Ovládání je pohodlné, jen posuvný pohyb po tlačítkách na volantu bych nepreferoval. Ale velké ikony není problém

trefovat i za jízdy,“ říká na úvod svého hodnocení Vojtěch Kolek. Dodejme jen, že zmíněná palubní deska sdružuje displej místo kontrolních přístrojů, středový displej multimediálního systému a obrazovku s OLED technologií před spolujezdcem. Všechny tři zobrazovače jsou propojené navzájem, což dává pocit, že palubní deska je jen jedna velká obrazovka, která je z části dotyková.

„Prostor pro cestující je příjemně prostorný, zavazadlový prostor je na české poměry ale na hraně. Navíc další část z prostoru ukrájaly nabíjecí kabely.“ A my dodáváme, že v tomto SUV navíc nenajdete využitelný prostor (třeba pro kabely) pod přední kapotou jako v některých podobně koncipovaných elektromobilech. Přední kapotu dokonce nelze vůbec otevřít a například kapalinu do ostřikovačů je třeba nalévat speciálním hrdlem, které se vyklápí z předního blatníku.

Mercedes byl vybaven nepřeborným množstvím jízdních asistentů. „Všechny jsem využíval prakticky trvale a fungovaly k mé spokojenosti. Například hlídač jízdy v pruhu je nastaven citlivě, nepřetahoval se se mnou, jak se u někdy stává,“ říká Vojtěch Kolek, kterému se zároveň moc nezamlouval adaptivní tempomat, který sám měnil

rychlost podle dopravních značek. „Víc mi vyhovuje, když změnu rychlosti jen nabídne a pokud ji nepotvrdím, ponechá původně nastavenou.“

Dynamiku a jízdní vlastnosti elektromobilu, který dokáže zrychlit z klidu na 100 km/h za 6,6 s a dosáhne nejvyšší rychlosti 210 km/h, hodnotí Vojtěch Kolek veskrze pozitivně. Nicméně problém elektromobilů s karoserií SUV je většinou ve spotřebě a dojezdu: „Spotřeba se během týdne, kdy jsem měl automobil k dispozici, pohybovala mezi 20 a 30 kWh na 100 km. Hodně záleží na jízdním stylu. Při plném nabití ukazoval počítač dojezd až 400 km, v praxi lze ujet bez problémů 350 km. Ujet více lze, je ale nutné se snažit... Příjemně mě překvapila hustá síť dobíjecích stanic, bohužel ne vždy byl stojan volný. Na nabíječce o výkonu 22 kW jsem za 40 minut získal navíc pouze 75 km, naopak na nabíječce o výkonu 50 kW, kterých je už dnes hodně, to bylo 100 km za 11 minut. A to už je vyhovující. Rychlonabíječek nad 100 kW je ale bohužel jako šafrán.“

Pokud bych chtěl poznatky shrnout, pro manažera, který převážně jezdí na krátké a středně dlouhé vzdálenosti a na dlouhé vzdálenosti cestuje jen párkrát do roka, je takový automobil plně vyhovující, ale pro pravidelné cesty na dlouhé vzdálenosti jsou přednosti klasiky nebo hybridu jednoznačné. Hlavní překážku však vidím ve výrazném cenovém rozdílu oproti prémiovým vozům se spalovacími motory, zejména jde-li o financování na operativní leasing.“

O firemní flotile

Egem, člen skupiny EP Industries, je elektromontážní firma, která se zabývá výstavbou a projektováním dálkových vedení velmi vysokého napětí, rozvoden a elektráren. Ve firemní flotile má přes 200 osobních a užitkových vozidel. Přibližně dvě třetiny z nich jsou na operativní leasing. Jedná se výhradně o vozidla se spalovacími motory včetně několika mild hybridů značek BMW, Audi, Škoda, Toyota, Peugeot nebo Hyundai.

Testovali jste...

V rámci rubriky Manažer testuje se nám setkaly dvě vlajkové lodi značek Škoda a Peugeot, kde hlavní slovo v oblasti pohonu měly klasické spalovací motory. Novou Škodu Superb poháněl základní zážehový čtyřválec 1,5 TSI.



Testovaného superba poháněl základní čtyřválec 1,5 TSI/110 kW



Škodu Superb testoval Jiří Slaviček ze společnosti Sanofi-Aventis

Škoda Auto začala nabízet čtvrtou a zřejmě i poslední generaci modelu Superb. Novinka má hodně společného s novým passatem, bude i nadále k dispozici jako liftback a kombi a vedle luxusního a velmi prostorného interiéru nabízí i nejmodernější technologie. Základem nabídky je přeplňovaný čtyřválec 1,5 TSI (110 kW) v kombinaci se sedmistupňovou převodovkou DSG. Ve výbavě Selection přijde na 975 tisíc korun.

Superba vyzkoušel **Jiří Slaviček** ze společnosti **Sanofi-Aventis**.

„Na nového superba jsem byl zvědavý. V minulosti jsem jezdil se všemi generacemi, a tak si myslím, že mohu objektivně posoudit mezigenerační změny. Novinka je designově velice povedená. Úpravy karoserie na mě navíc působí sportovněji. Navíc sleduji zlepšení obtékání vzduchu a usuzuji tak i podle nižšího aerodynamického hluku. Interiér je velice elegantní, je skvěle dílensky zpracovaný a nabízí vysoce kvalitní materiály. Mám pocit, že sedím v autě prémiové značky. I nadále chválím prostornost interiéru a navýšení objemu zavazadlového prostoru, který má nyní téměř 700 litrů. Toto je zkrátka disciplína, která superbu vždy šla...“

S novou generací přišlo i inovativní ovládání některých funkcí. Protože jsou všechny modely nabízeny pouze se samočinnou převodovkou, přesunul se volič do pravé

páčky pod volantem, v levé pak podobně jako u mercedesu najdeme ovládání stěračů a směrových světel. Novinkou je i trojice otočných ovladačů Smart dials pod 13palcovým dotykovým displejem infotainmentu.

„U škodovek se mi líbí, že ovládací prvky většiny modelů mají stejnou logiku. Jenže při prvním nasednutí do nového superbu jsem tentokrát marně hledal volič převodovky na středovém tunelu. Ale rychle se dá na tuto změnu zvyknout. Pro stírání jsem používal automatický režim, který fungoval dobře. S ovladači klimatizace je třeba strávit trochu více času a se změnami se seznámit. Jednoduché vypnutí klimatizace jedním kliknutím bohužel již možné není...“ říká Jiří Slaviček.

Novinka disponuje celou řadou „chytrých“ jízdních asistentů, pět jich je úplně nových. Jedná se o asistenta pro odbočování, průjezd křižovatkou, varování při vystupování z vozu, nouzového brzdění s detekcí chodce v zadu a také o tzv. antikolizního asistenta. „Zpočátku mi přišlo, že do řízení zasahují až příliš agresivně a místy zhoršují plynulost jízdy zejména při změně jízdních pruhů na dálnici nebo při doježdění pomalejších vozidel,“ říká Jiří Slaviček, ale zároveň dodává, že je lze individuálně nastavit a zvyknout si na ně.

Čtyřválec 1,5 TSI (110 kW, 250 Nm) s mildhybridní technologií představuje u nového superba základ nabídky. Kombi s ním

zrychlí z klidu na 100 km/h za 9,3 s, dosáhne nejvyšší rychlosti 222 km/h a v kombinovaném cyklu má podle metodiky WLTP spotřebovat 5,3 litru benzínu na 100 km.

„Používám výkonově podobný vůz s motorem 2,0 TDI, a tak jsem byl velmi zvědavý na srovnání. Dynamika byla podobná, pro mě dostatečná, motor je navíc velmi tichý. Ale podle papírových hodnot by tato mildhybridní verze měla mít i obdobnou spotřebu. Ale zde se technologický zázrak nekonal. S dieselovým superbem jezdím dlouhodobě za 5,1 litru nafty, s mildhybridní motorizací jsem se pod 7 litrů benzínu nedostal. Jinak z jízdy samotné jsem byl nadšený. Změna tlumení oproti předchozí generaci přidala na stabilitě, vůz se chová velice jistě. Pouze přejezd příčných nerovností jsem čekal lepší. Zlepšení oproti předchozí generaci je znatelné a nový superb si v naší flotile v následujících letech určitě najde své místo.“

O společnosti

Společnost **Sanofi-Aventis** je součástí velké farmaceutické skupiny Sanofi, která má centrálu v Paříži a mimo jiné nabízí široké portfolio léků pro kardiovaskulární onemocnění, trombozu, onkologii, nemoci centrálního nervového systému, diabetologii a vakcíny. Na českém trhu působí od konce 90. let minulého století.



Peugeot 508 vyzkoušel Petr Markuci ze společnosti Makam

Druhou vlajkovou lodí bylo elegantní plug-in hybridní kombi Peugeot 508. Po nedávné modernizaci stále drží krok s nejnovější konkurencí. Zapůjčenou verzi poháněl výkonnější hybridní pohon o výkonu 225 koní v nejvyšší výbavě GT, která vyjde na 1 230 000 korun. Akumulátor s kapacitou 12,4 kWh by měl vystačit na ujetí 40 km.

Peugeot vyzkoušel **Petr Markuci** ze společnosti **Makam**.

Peugeot loni v únoru představil facelift řady 508. V nabídce zůstal jak elegantní liftback, tak praktičtější kombi ve dvou výbavách a dvou motorizacích. Poznávacím znakem faceliftovaného modelu je nová přední s esteticky povedenou maskou a novými světlomety, které disponují technologií Matrix LED a diodami pro denní svícení, kterému se u Peugeotu oficiálně říká lví drápy. „Francouzský design hraje na emoce. Je velmi povedený. Během testování jsem si všiml, že se za ním pootáčeli především muži,“ říká Petr Markuci.

V interiéru se toho moc nezměnilo. Vylepšen byl přístrojový štít a také největší peugeot dostal nejmodernější infotainment i-Connect Advanced s navigací Tom Tom a hlasovým ovládním. „Vnitřek je luxusně vybavený. Červené kožené čalounění mu vysloveně sluší. S ovládním jsem neměl problém, protože vychází ze společného konceptu s Citroënem C5 Aircross, na který jsem zvyklý. Prostor vpředu je velkorysý, sedadlo řidiče je nastavitelné všemi možnými směry a obsahuje další ovladače pro nastavení pohodlí včetně možnosti prodloužení sedáku. Prostor pro sezení vzadu je také

dostatečně velký, takže ani při své výšce 189 cm nemám obavy, že bych se tam nevešel. Také zavazadlový prostor objemu 530 litrů je více než dostatečný.“

Modely 508 aktuálně pohání pouze plug-in hybridní pohonná jednotka. Pokud vynecháme sportovní verzi PSE s pohonem 4x4 o výkonu 265 kW, můžete si vybrat ze dvou výkonových verzí s pohonem předních kol. Přepíňovaný čtyřválec 1,6 litru vždy doplňuje elektromotor o výkonu 81 kW. U základní verze dosahuje spalovací motor výkonu 110 kW, v testované variantě 132 kW. To umožňuje kombinovaný výkon až 165 kW a točivý moment 360 Nm. Kombi s tímto pohonným ústrojím dokáže akcelarovat z klidu na 100km/h za 8,0s a dosáhnout nejvyšší rychlosti 250 km/h. „Jízda s tímto automobilem je velmi pohodlová. V případě nutnosti se zároveň můžete spolehnout na velmi dobré zrychlení. Spotřeba benzínu se v hybridním režimu jízdy pohybovala mezi 4,5 až 5 l/100 km. V případě jízdy na elektrickou energii se naplnily předpoklady, automobil opravdu ujel deklarovaných 40 km.“

Petr Markuci si jednou vyzkoušel nabíjení trakčního akumulátoru z běžné domácí zásuvky 230 V, které trvalo šest hodin, ale

většinou nabíjel u wallboxů na sídlištních trafostanicích (PRE) nebo na nabíjecím stojanu nákupního střediska (ČEZ). „Ovládní nabíjení jsem se naučil okamžitě – není to nic složitého a měl jsem štěstí, až na jeden případ, že volné místo bylo vždy k dispozici. Vybitý akumulátor se v tomto případě dobíjel nejvýše dvě hodiny.“ A my jen dodejme, že testovací Peugeot 508 disponoval příplatkovou jednofázovou nabíječkou o výkonu 7,4 kW.

Rozšíření flotily o vozidlo s plug-in hybridní pohonnou jednotkou Petr Markuci nevyklučuje: „Automobil s hybridním pohonem má v naší firmě větší šanci na uplatnění než čistě elektrický vůz. Jezdíme dlouhé trasy, při kterých by zdržování s vyhledáváním nabíječky, která nemusí vždy ležet příznivě na trase, a pak samotný čas nabíjení nenaplnovaly naše potřeby.“

O firemní flotile

Společnost **Makam** se zabývá dodávkou technologií na úpravu vody (pitné i užitkové) s pomocí přírodní energie. Firemní flotila disponuje SUV značek Citroën a Nissan, všechny zatím pohání spalovací motory na naftu nebo benzin. Při nákupu vozů využívá financování úvěrem.

Španělé se Evropanům líbí!

I když se v minulosti spekulovalo o útlumu značky SEAT, současné dění naznačuje spíš opak. SEAT i CUPRA letos představí celou řadu novinek. Je pravdou, že ve středu dění je především mladší značka CUPRA, která zažívá nevídaný vzestup zájmu. Loňský meziroční globální růst značky je na úrovni 51 %, kdy vyrobila přes 230 000 automobilů. Předpokládá se, že by CUPRA mohla do konce dekády prodávat přes půl milionu aut ročně.

V Česku CUPRA kvůli omezené výrobě registrovala 1782 vozů, což byl meziroční pokles. Vypadá to, že značka letos nebude tolik limitována nedostatkem výrobních kapacit. O obou španělských značkách jsme si povídali s Petrem Schmidtem, manažerem firemního prodeje značek SEAT a CUPRA.



Petr Schmidt, manažer firemního prodeje značek SEAT a CUPRA

V rámci ankety Fleet Derby jste společně s dalšími dvěma flotilovými manažery získal prestižní ocenění za flotilové prodeje v roce 2023. Jaké největší flotilové obchody se vám loni povedly?

V loňském roce se našim značkám SEAT a CUPRA na poli floty poměrně dařilo.

Podařilo se nám udržet většinu stávajících flotilových zákazníků a zároveň jsme se snažili prosadit v mnohých výběrových řízeních. Mezi naše největší úspěchy patří dodání 34 vozů CUPRA Born pro společnost ČEZ, a.s., nebo další pokračování úspěšné spolupráce s autopůjčovnou SIXT, které jsme loni předali 151 vozidel SEAT a CUPRA.

V loňském roce se prodeje značky SEAT propadly o 25 %, CUPRA ztratila 18 %. Jaké byly hlavní příčiny?

Hlavními příčinami propadu loňských prodejů byl přetrvávající nedostatek vozů z důvodu omezených výrobních kapacit. V tuto chvíli jsou dodací lhůty již stabilní, naprostou většinu modelů obou značek jsme schopni dodávat do dvou až čtyř měsíců od objednání a nemáme žádné zásadnější omezení.

Od počátku letošního roku řada značek zaznamenala výrazný pokles nových objednávek. Jak hodnotíte první čtvrtletí tohoto roku?

První čtvrtletí letošního roku je opravdu z pohledu celkových prodejů nových vozů slabší. Někteří zákazníci možná zpočátku roku čekali na snížení úrokových sazeb a zároveň firmy stále více řeší své náklady a hledají cesty k úsporám. My jsme však díky silným prodejním akcím zvládli první čtvrtletí poměrně dobře.

Dobu, kdy chyběly především čipy, jste přečkali i díky dostatečné zásobě skladových aut. Jaká je současná situace?

I v tuto chvíli máme stále slušnou nabídku skladových vozů obou značek. Dodávky nových aut se ale rychle daří stabilizovat a začínáme se blížit situaci před covidem. Takže jsme schopni rychle dodat i nově objednané vozy.

A co loajalita zákazníků k vašim značkám? Daří se udržet významné firemní flotily?

Dlouhodobě se snažíme budovat loajalitu našich zákazníků a s radostí musím říci, že zákazníci značek SEAT i CUPRA jsou značkám věrní. I přes některé těžkosti, které jsme měli v minulosti s výrobou a dodávka-



Příd' omlazeného formentoru prošla znatelnou proměnou. Predátorské ambice nezastírá. I nadále ho budou charakterizovat tmavší zemité barvy. Designérský koncept je založený na přírodních materiálech s charakteristickým měděným odstínem.

mi vozů, se nám podařilo udržet i významné firemní klienty.

Jak se vede operativnímu leasingu a jaká je penetrace u vašich značek?

Operativní leasing je v tuto chvíli jedním z hlavních prodejních kanálů pro obě naše značky. Formou operativního leasingu je u značky SEAT financováno 30 % a u značky CUPRA dokonce 70 % všech prodaných vozů.

Některé značky zvažují zavedení agenturních prodejů? Jsou u vás na pořadu dne?

V případě některých značek v různých zemích již tento model částečně funguje, nicméně pro nás nyní není tématem.

V březnu jste slavnostně otevřeli další exkluzivní showroom CUPRA Garage ve Znojmě. Kolik jich už je a kolik jich na konec plánujete otevřít.

CUPRA Garage ve Znojmě je již šestou v pořadí a hned za ní bude následovat exkluzivní showroom v Českém Krumlově. Další projekty jsou v přípravě. K tomu samozřejmě stále fungují další dealery se stávajícími CUPRA „koutky“, takže zatím máme patnáct autorizovaných dealerů značky CUPRA.

Letošní rok bude z pohledu novinek pro značku CUPRA velmi významný. Budou jistě lepší, ale i dražší?

Ano v letošním roce máme u značky CUPRA mnoho novinek. Nejdříve dorazí faceliftované modely Leon a Formentor, kte-

ré budou k objednání již na konci jara a objeví se na showroomech v ČR na konci června. V září u nás přivítáme čistě elektrický model Tavascan, který jsme již představili českým zákazníkům na výstavě e-Salon 2023 v Letňanech. Zcela nové SUV CUPRA Terramar dorazí v posledním čtvrtletí letošního roku. Co se týče cen, tak zatím probíhají jednání s výrobcem, nicméně věříme, že budou pro naše zákazníky stále atraktivní.

Jakých novinek se dočká SEAT?

Zanedlouho dorazí omlazený Leon, v příštím roce se dočkáme faceliftů u modelů Ibiza a Arona a rovněž dojde k modernizaci oblíbeného SUV SEAT Ateca.

Jak bude pokračovat elektrifikace vašich modelů? A jak se bude dál vyvíjet nabídka modelů se spalovacími motory?

Obě naše značky budou zatím i do budoucna nabízet čistě elektrické, spalovací a hybridní vozy. Co se týče rozšíření nabídky elektrických vozů, jako první představíme již zmíněný model Tavascan a posléze malý městský vůz CUPRA Raval. Nabídku spalovacích a hybridních vozů rozšíří v dohledné době CUPRA Terramar, která bude vyráběna v závodě Audi v Maďarsku.

Jsou podle vás čínské značky hrozbou pro evropský automobilový průmysl?

Samozřejmě vnímáme příchod čínských značek na evropský trh. Uvidíme, co přinesou následující měsíce, nicméně věřím, že evropské automobilky zatím mohou stále těžit z kvality svých produktů a také z velkého prodejního a hlavně servisního zázemí.

Ve flotilách k revoluci nedošlo

Společnost Business Lease ve spolupráci s naším časopisem provedla loni rozsáhlý průzkum firemní mobility. Výsledky byly o to zajímavější, že jsme je mohli porovnat s těmi, které Business Lease získal ještě v období před covidem. O novinkách, výsledcích průzkumu a operativním leasingu jsme si povídali s Jaroslavem Bohatou, novým obchodním ředitelem společnosti Business Lease.

Na pozici obchodního ředitele letos povýšil Jaroslav Bohata, který ve společnosti Business Lease pracuje téměř 18 let



V rámci několikaměsíčního rozsáhlého průzkumu, který jsme již publikovali, jsme oslovili naše čtenáře a vaše zákazníky. Překvapily vás něčím jeho závěry?

Popravdě nepřekvapily. Potvrdil se i náš předpoklad, totiž že i přes současné problémy firmy považují zachování mobility svých zaměstnanců za jednu z nejdůležitějších priorit. Pokud bych byl konkrétní, tak přes 56 % respondentů nevnímá změny v kilometrových nájezdech firemních vozidel oproti období před covidem. A 70 % provozovatelů osobních vozidel si myslí, že rostoucí ceny neovlivní jejich vozový park z hlediska jejich počtu. A podobné je to i u limitů pro obměnu vozidel, které se i nadále pohybují mezi 100 a 200 000 kilometry a do stáří nejvýše pěti let. V Česku tak služební automobil zůstává i nadále významným pracovním nástrojem i benefitem.

Výsledky průzkumu tedy lze přenést i na vaši obchodní úspěšnost?

Ano. Žádné výrazné změny se nekonaly. Daří se nám mírně zvyšovat počet uzavřených leasingových smluv. Stabilizovali jsme fleetové obchody a podařilo se nám obhájit pozici u celé řady významných klientů. Loňský rok byl pro nás tedy úspěšný, ale i velmi důležitý z pohledu vnitřních změn, které jsme ve firmě provedli. Asi nejdůležitější je nový interní ERP systém, na kterém pracovali v podstatě všichni zaměstnanci. Spuštěn byl u nás začátkem loňského roku jako pilotní projekt. V současné době je využíván u sesterských společností na Slovensku a v Polsku. Další státy budou následovat.

Jde o sofistikovaný interní systém, který nám umožňuje zvyšovat naši produktivitu práce, omezit lidskou chybovost a zlepšovat služby pro naše klienty.

Vaši práci v minulosti komplikovaly velmi dlouhé dodací lhůty nových automobilů. Situace se již zlepšuje?

Situace je znatelně lepší, není však ideální. Ještě před covidem některé nejžádanější značky v čele se Škodou dodávaly auta v průběhu 6 až 8 týdnů. K těmto dodacím lhůtám tedy máme ještě daleko. Obecně ale lze tvrdit, že většina značek své vozy dodá do 3 až 6 měsíců.

Pro zkrácení dodacích lhůt jste v minulosti využívali skladová auta. Je o tuto službu i nadále zájem?

I když se dodací lhůty výrobců automobilů zkracují, o náš monitoring skladových aut je

stále velký zájem. Náš tým specialistů nákupu pečlivě mapuje trh se skladovými auty nebo některé vozy do výroby předobjednává. Toho využívají především menší i větší společnosti, které mají své vozové parky postavené na značkách koncernu Volkswagen. Proto je o skladová auta těchto značek největší zájem.

Podobná situace byla i u vaší autopůjčovny, kterou jste měli dříve zcela využitou. Jaká je situace nyní?

Dlouhé čekací doby na nová auta řada zákazníků i nadále řeší půjčením auta z naší autopůjčovny. Dlouhodobější výpůjčky jsou znatelně výhodnější a na všechny naše automobily jsou poskytovány služby odpovídající operativnímu leasingu. Při výpůjčce nad 30 dnů se cena od operativního leasingu odlišuje jen o 15 až 25 %. Není bez zajímavosti, že průměrná doba výpůjček byla v období před covidem dva měsíce, nyní je přibližně o jeden měsíc delší. Zájem o auta z naší půjčovny Business Rent je i nadále mimořádný. Míra obsazenosti našich tří set automobilů se dlouhodobě pohybuje nad 95 %.

V autopůjčovně máte nová auta, nebo ji doplňujete auty vrácenými z operativního leasingu?

Všechna auta pořizujeme do autopůjčovny jako nová s tím, že je vyřazujeme podle nájezdu, stáří a individuálního stavu. Obecně lze povědět, že auta vyřazujeme do stáří dvou až tří let a nájezdu 100 000 km. Dominují zde značky Volkswagen, Škoda a Hyundai. Díky spolupráci se třetími stranami dokážeme sehnat i prémiové nebo sportovní značky.

Rozvoj elektromobility je výrazný. Jakou pozornost této problematice věnujete? Změnila se nějak nabídka vašich služeb?

Kromě spolehlivého poskytovatele operativního leasingu chceme být pro naše zákazníky také konzultační společností. Klademe velký důraz na to, abychom naši poradenskou činnost neustále rozvíjeli. Asi nejsložitější a nejdynamičtější se rozvíjející oblastí je elektromobilita. Elektrifikace vozových parků je mnohem komplexnější úkol než pouhý výběr správného typu vozidla. A protože jde o velmi specifickou a širokou oblast s nejrůznějšími úskalími, navázali jsme silné partnerství s firmami, které se na danou problematiku specializují. Ve spolupráci s nimi poradíme

s výběrem nejvhodnějších nabíjecích stanic, kde zohledníme místní kapacitu elektroinstalace včetně podmínek montáže, nabídneme vhodné nabíjecí karty, zajistíme přenos dat při domácím nabíjení, což zaručí spravedlivé vyúčtování elektřiny, nabídneme školení nebo další konzultační činnost v dané problematice. Výrazně nám v tomto ohledu pomáhá nová platforma „eV Ecosystem“, která nabídne ty správné partnery a dodavatele jak pro sídlo, pobočky či provozovny, tak u zaměstnanců doma.

Jak na elektromobilitu nahlížíte?

Naší standardní součástí péče o zákazníky je typ poradenství, při kterém identifikujeme, do jaké míry lze elektrifikovat konkrétní vozový park, včetně správného rozdělení pohonných jednotek. Navrhujeme, zda je pro daný účel vhodný elektromobil, hybridní pohon nebo spalovací motor. Každá firma je specifická a elektromobily samozřejmě nejsou výhodné pro každého.

Řada nadnárodních společností se u nás řídí interními předpisy, které povolují maximální hodnotu flotilových emisí CO₂. Máte pro tyto firmy řešení?

Ano. Pro tyto účely využíváme náš program Go Better, který kombinuje aktivity zaměřené nejprve na snížení současných emisí a následně na kompenzaci zbytku. Naši odborníci nejdříve zanalyzují konkrétní vozový park a provedou podrobné posouzení spotřeby paliva. Postup snížení emisí je následující. Prvním krokem programu Go Better je školení v pokročilých technikách a dovednostech s cílem zdokonalit jízdní návyky uživatelů vozidel. Máme prokázáno, že po absolvování našeho školení dojde k deseti- až dvacetiprocentní úspoře emisí, a tedy i potřebě a ruku v ruce s tím i k poklesu nevhodnosti.

Další fází je montáž zařízení systému Go Better, které vyhodnocuje řídicí styl a díky okamžité zpětné vazbě umožní provést jeho úpravu. Toto unikátní telematické řešení přitom nevyužívá systém GPS, takže nenarušuje soukromí uživatele.

Návazným krokem může být kompenzace emisí CO₂ prostřednictvím pořízení „uhlíkových kreditů“, které dokážeme zajistit u renomované společnosti, která podporuje ekologické aktivity po celém světě. Získaný certifikát může sloužit k prokázání aktivit ESG našich klientů a hlavně umožní účinně kompenzovat zbývající emise konkrétního vozového parku.

Dotované elektromobily ještě výhodněji

Michal Busta, foto archiv

Motorističtí novináři znají Vratislava Strašila především z dob dlouholetého vedení importovaných značek koncernu Volkswagen na pozici jednatele Porsche Česká republika. Novináři oceňovali jeho vstřícný přístup a ochotu odpovídat i na nepopulární otázky. Na sklonku roku 2018 Vratislav Strašil změnil pozici a stal se jednatelem Volkswagen Financial Services, největší leasingové společnosti u nás. Okruh možných otázek se tak rozrostl o další témata. Rádi jsme tedy využili možnost a probrali aktuální situaci ve financování mobility.

Vratislav Strašil, jednatel společnosti
Volkswagen Financial Services



Jak byste po obchodní stránce ohodnotil uplynulý rok a jak se vyvíjí ten letošní?

Loňský rok byl pro nás úspěšný. Díky aktivní spolupráci se značkami koncernu Volkswagen jsme mohli nabízet velmi atraktivní produkty, a přestože reposazba ČNB se držela na sedmi procentech, dokázali jsme připravit nabídky s podstatně nižším úrokem. Růst objemů v oblasti financování nových vozidel tak byl tažen výsledky našich koncernových značek a naše výkonnost ve formě penetrace byla přes handicap drahých úvěrů na téměř totožné úrovni jako v roce 2022, kdy byla reposazba poloviční.

Také letošní rok se vyvíjí dobře a z pohledu financování vidíme na trhu oživení. Doba vyčkávání skončila a firmy začaly své vozové parky obměňovat. Rovněž v oblasti retailových zákazníků čekáme lepší rok, než jaký byl loni.

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

Naše rozkročení i mimo značky koncernu Volkswagen se ukázalo jako správné. Vycházíme tím vstříc širokému spektru klientů od malých a středních firem s několika vozy až po nadnárodní společnosti s velkými vozovými parky, které často potřebují zkombinovat ve své flotile vozidla různých značek, například manažerské a referentské vozy. V letošním roce v této oblasti meziročně rosteme o 7,6 %.

V polovině března byl vypsán dotační program pro elektromobily. Kolik zákazníků již uzavřelo s vaší společností smlouvu o financování s žádostí o dotaci?

Měsíc po startu programu, tedy v polovině dubna, jsme zpracovávali kolem dvou stovek smluv na elektromobily včetně žádosti o vyřízení dotace.

O jaké značky a modely elektromobilů je největší zájem?

O všechny elektromobily koncernu Volkswagen. Nejvíce smluv jsme uzavřeli na Škodu Enyaq, následují elektromobily rodiny ID, zejména ID.3 a VW ID.7. Ale evidujeme také (k 14. 4. 2024) tři desítky zájemců o ID. Buzz, máme smlouvy na Audi Q4 e-tron a CUPRA Born.

Vyřízení žádosti o dotace je tedy plně ve vaší režii?

Ano, ve spolupráci s dotační agenturou. Vyřízení žádosti o dotace u VWFS je velmi jednoduché: klient pouze dodá potřebné informace, všechno další zajistíme. Zákazníci oceňují zejména náš úvěr s nulovým úrokem v celé modelové paletě elektromobilů koncernu Volkswagen, která splňuje dotační podmínku ceny do 1,5 mil. Kč bez DPH, a jejich bezplatný servis na pět let. To je kombinace, která je na trhu zcela unikátní.

Dotace je limitována cenou vozu do 1,5 milionu korun bez DPH. Jaké jsou podmínky a výše úroku úvěru? Jaké bonusy a služby k elektromobilům nabízíte?

Díky dotačnímu programu lze získat finanční příspěvek až 200 tisíc korun na bezemisní osobní automobil, jehož pořizovací cena nepřesahuje 1 500 000 korun bez DPH. Dotaci lze získat také na užitková vozidla v kategoriích N1 a N2, na které stát přispěje částkou 250 tisíc, respektive 300 tisíc korun. Vůz, na který lze dotaci uplatnit, musí být financovaný komerčním úvěrem u leasingové společnosti nebo komerční banky a musí být financován po dobu alespoň 12 měsíců. Příspěvek je možné čerpat pouze na nové vozy, které byly dodány maximálně 6 měsíců od jejich první registrace a s nájzdem nižším, než je 6 tisíc kilometrů. V rámci jedné žádosti je možné žádat o celou flotilu vozidel na jednu smlouvu, počet dobíjecích stanic se odvíjí od počtu objednaných vozidel.

Kromě již zmíněného úvěru s nulovým úrokem a bezplatného servisu na pět let je dalším bonusem pro zákazníky nabíjecí karta Chargee. Tu poskytujeme při podpisu smlouvy zdarma. S nabíjecí kartou Chargee lze snadno a za výhodných podmínek s 3% slevou doplňovat elektrickou energii z nabíjecích stanic všech velkých distributorů v Česku (ČEZ, PRE, E.ON, IONITY) i v Evropě a v síti dealerů koncernu Volkswagen.

Elektromobilita se stala součástí hlavní strategie koncernu Volkswagen. Jak tento trend mění nabídku vašich služeb?

Elektromobilita je pro nás skutečně zásadní téma a snažíme se ji od začátku aktivně podporovat. Momentálně se soustředíme na vládní dotační program, který jsme vylepšili úvěrem s nulovým úrokem

a bezplatným servisem na pět let. Protože elektromobil potřebuje trochu jinou péči než auto se spalovacím motorem, nabízíme ve spolupráci s Allianz pojišťovnou klientům komplexní pojištění elektromobilů s rozšířeným krytím, zahrnujícím například i odtah k nabíjecímu místu v případě vybití baterie, pojištění elektrických kabelů, adaptérů i samotné dobíjecí stanice.

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

Úvěr CHYTŘE je ideální pro ty, kdo chtějí mít nízké měsíční splátky a možnost po určité době vyměnit auto za nové. Je to stále populárnější produkt, a to nejen pro financování nových, ale i ojetých vozů. Zákazník si na začátku zvolí vyšší úvěru, vyšší poslední splátky a délku úvěru. Splátky jsou ve stejné výši mimo poslední navýšenou splátku, kterou si může nastavit v rozmezí 20–60 % vstupní ceny vozu, čímž výrazně sníží dopad na vyšší měsíční splátky. Na konci se zákazník rozhodne, jak s poslední splátkou naloží: zaplatí ji jednorázově ze svých úspor, vůz prodá dealerovi a ze získaných prostředků uhradí poslední splátku nebo její část, anebo požádá o rozložení poslední splátky do delšího období a vůz dále splácí. Díky těmto výhodám je o produkt stabilní zájem, v případě ojetých vozů pak neustále roste.

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

Ano, a nejde jen o firmy, ale také o soukromé zákazníky. V loňském roce se nám meziročně zvýšil počet smluv na ojeté vozy o 16 % a letošní první tři měsíce ukazují meziroční nárůst téměř o polovinu. V této souvislosti mám pro čtenáře zajímavý tip: jedním z našich nejpopulárnějších vozů, pokud jde o operativní leasing, je sportovní CUPRA Formentor, kde až 90 % financovaných vozů je právě na operák. A právě první vozy se nám teď z tříletých leasingů začínají vracet a my je budeme nabízet v rámci remarketingu. Obecně naše auta z operativních leasingů jsou díky pravidelné údržbě v autorizovaných servisech ve skvělém stavu, takže řadu zájemců a tyto atraktivní vozy by právě naše nabídka mohla oslovit.

Největší fleetová anketa zná vítěze



Vyhlášení desátého ročníku ankety Fleet Derby proběhlo na sklonku dubna ve zcela novém golfovém resortu ve Víně. Známe tak nejúspěšnější fleetové modely vzešlé z internetového hlasování v jednotlivých kategoriích i z hlasování odborné poroty.

Anketa Fleet Derby se každým rokem neustále vyvíjí, i když její úkol je vždy stejný. Najít nejlepší flotilové automobily, jejichž pozice se rok od roku mění a věrně odráží trendy na trhu. Například v posledních letech anketě dominovala kategorie SUV vozů a crossoverů. Poté začal růst počet ekologických automobilů s elektrifikovanými pohony a letos opět všechny početně převládaly elektromobily. Další zpestření si anketa připravila v souvislosti s vyhlášením výsledků, které se letos stalo součástí úvodního programu testova-

cího dne XIV. ročníku Business Academy. Ten zavítal do areálu resortu Prague City Golf ve Víně u Prahy.

Hlavní úlohu v anketě má odborná porota složená z flotilových manažerů a majitelů firem. Ti na základě detailně zpracovaných podkladů a poznatků nasbíraných během velkého testovacího dne volí nejlepší elektromobil a absolutního vítěze. Odborná porota při rozhodování brala v potaz především celkové náklady na provoz (TCO), emisní zátěž, užitnou hodnotu, výspělost komfortních i bezpečnostních prvků

a vhodnost daného pohonu do vozového parku. Na konci dne pak porota odevzdala hlasovací lístky, které budou zveřejněny na webových stránkách. Do hlasování jsou zapojeni také ostatní flotiloví manažeři a širší veřejnost, jež prostřednictvím internetové ankety volí vítěze v jednotlivých kategoriích.

Lví dominance

První místo a nejcennější titul „Flotilový automobil roku 2024“ získal Peugeot 308 SW, který k prvenství přidal ještě druhé místo mezi referentskými vozy. Není divu.

FLOTILOVÝ AUTOMOBIL ROKU 2024 – ABSOLUTNÍ VÍTĚZ

1. místo Peugeot 308 SW

FLOTILOVÉ ELEKTROAUTO ROKU 2024 – ABSOLUTNÍ VÍTĚZ

1. místo Hyundai Ioniq 6

MANAŽERSKÉ VOZY

1. místo Audi A6

2. místo BMW i4

3. místo Subaru Outback

SUV VOZY A CROSSOVERY

1. místo Mercedes-Benz GLC SUV

2. místo Škoda Karoq

3. místo Audi Q8

REFERENTSKÉ VOZY

1. místo Kia Ceed SW

2. místo Peugeot 308

3. místo VW Golf Variant

ELEKTROMOBILY

1. místo Kia EV6

2. místo Škoda Enyaq Coupé iV
a Volkswagen ID. Buzz

3. místo Hyundai Ioniq 6

EKOLOGICKÉ VOZY

1. místo CUPRA Leon Sportstourer

2. místo Alfa Romeo Tonale PHEV

3. místo Hyundai Kona

UŽITKOVÉ VOZY DO 3,5 TUNY

1. místo Hyundai Staria

2. místo Mercedes-Benz eVito

3. místo Ford Ranger

Peugeot 308 SW

Flotilové auto roku 2024 a celkový vítěz ankety Fleet Derby. Gratulaci k titulu přijal ředitel B2B pro značky Stellantis Lukáš Hošek spolu s realizačním týmem.



Automobilka svůj hatchback a kombi pravidelně modernizuje a do inovativního interiéru i-Cockpit přidává neustále nové funkce.

U Peugeotu 308 SW se spalovacím motorem odborná porota oceňovala výhodný poměr ceny a užité hodnoty a také nízké TCO. Peugeotu navíc trvale rostou zůstatkové hodnoty. Další velkou výhodou je, že nabízí jak spalovací motory, tak hybridní nebo čistě elektrické pohony, což řada konkurentů v nižší střední třídě nenabízí nebo je teprve do prodeje chystá.

Hyundai Ioniq 6

Flotilové elektroauto roku 2024. Triumfální trofej převzala manažerka firemních prodejů společnosti Hyundai Motor Czech Monika Bírová.



Hyundai letos zazářil

Hyunda Ioniq 6 byl odbornou porotou oceněn za pokročilé technologie, především rychlé nabíjení, nápadně nízkou spotřebu a vysoký dojezd. V těchto aspektech patří k nejlepším na trhu. Řada porotců oceňovala také odvážný design, většina z nich však kritizovala skutečnost, že je k dispozici pouze jako sedan. Přesto i s tímto handicapem dokázal Ioniq 6 obhájit prvenství. Nad užitnými vlastnostmi tak převážily vyspělé technologie, ale i atraktivní cena.

Do vitríny Hyundai se dostala i další ocenění. Dodávka Staria, která je dodávána v užitkové i osobní verzi s možností mimořádně luxusní výbavy, byla veřejností sledována jako nejlepší užitkový vůz. Vítězné tažení podpořila kona třetím místem mezi ekologickými auty.



Za úspěšné fleetové obchody převzal ocenění Petr Schmidt, manažer značek SEAT a CUPRA



Za automobilku Škoda Auto za mimořádné fleetové prodejce ocenění převzal koordinátor fleetových prodejů společnosti Škoda Auto Michal Nykl



Mimořádné ocenění za skupinu Stellantis převzal ředitel divize B2B Lukáš Hošek

Korejci v silném postavení, Škoda zbrojí na další ročník

Z korejských automobilek se dařilo také Kii. Její ceed zvítězil mezi referentskými au-

tomobily a dynamická EV6 si odnesla první místo v internetovém hlasování mezi elektromobily. U ceedu hlasující oceňovali poměr ceny a užité hodnoty a také nízké TCO. Důležitou roli sehrály i vysoké zůstatkové hodnoty. Kia EV 6 byla oceněna za pokročilé technologie, především rychlé nabíjení, nízkou spotřebu a vysoký dojezd. V těchto aspektech se řadí k nejlepším na trhu.

Domácí Škoda hrála v tomto ročníku v oslabení. Většina důležitých modelů, jako například Scala, Kamiq, Superb a Kodiaq, měla premiéru v závěrečných měsících

loňského roku a nemohla se tak do ankety nominovat. Očekáváme, že v následujícím ročníku Škoda dokáže zamíchat kartami. I tak se Enyaq Coupé iV proboujel na druhé místo mezi elektromobily a karoq byl druhý v kategorii SUV vozů a crossoverů.

Loňský vítěz ankety Volkswagen Golf Variant letos dosáhl na třetí místo mezi referentskými auty. Zajímavostí je prvenství modelu CUPRA Leon Sportstourer a druhé místo plug-in hybridní Alfy Romeo Tonale. To dokazuje, že i sportovně laděné



Mercedes-Benz eVito – 2. místo, kategorie Užitékové vozy do 3,5 tuny. Ocenění převzal vedoucí manažer prodeje užitékových automobilů společnosti Mercedes-Benz Česká republika Jiří Šubrt.



Ford Ranger – 3. místo, kategorie Užitékové vozy do 3,5 tuny. Cenu převzal fleetový manažer společnosti Ford Motor Company David Heneš.

Hyundai Staria – vítěz kategorie Užitékové vozy do 3,5 tuny. Trofej převzala manažerka firemních prodejů společnosti Hyundai Motor Czech Monika Bírová.



CUPRA Leon Sportstourer – vítěz kategorie Ekologické vozy. Trofej převzal flotilový manažer značek SEAT a CUPRA společnosti Porsche Česká republika Petr Schmidt.



Alfa Romeo Tonale – 2. místo, Ekologické vozy. Ocenění převzal ředitel B2B pro značky Stellantis Lukáš Hošek.



Hyundai Kona – 3. místo, Ekologické vozy. Cenu převzal fleetový prodejce společnosti Hyundai Motor Czech Petr Frydrych.



Škoda Enyaq Coupé iV a Volkswagen ID. Buzz – 2. místo, kategorie Elektromobily. Cenu převzal koordinátor fleetových prodejů společnosti Škoda Auto Michal Nykl. Za Volkswagen převzal ocenění firemní manažer společnosti Porsche Česká republika za VW Užitékové vozy Jiří Žáček.



Hyundai IONIQ 6 – 3. místo, kategorie Elektromobily. Ocenění převzala obchodní manažerka společnosti Hyundai Motor Czech Monika Bírová.

modely hrající na řidičovo srdce a požitek z jízdy mají šanci uspět.

Ocenění za mimořádné firemní prodeje

V rámci ankety Fleet Derby také oceňujeme flotilové manažery, kteří stojí za nejúspěšnějšími firemními prodeji uplynulého roku.

Kia EV6 – vítěz kategorie Elektromobily. Cenu převzal fleet manager společnosti Kia Czech Viktor Čekan.



Kia Ceed SW – vítěz kategorie Referentské vozy. Ocenění převzal fleet manager společnosti Kia Czech Viktor Čekan.



Jedno z ocenění putovalo ke skupině **Stellantis**, která čítá celkem devět značek. Loni se skupině podařila řada velkých flotilových zakázek. Dařilo se především užitkovým

modelům. Téměř 1000 jich odebrala Česká pošta, společnost DoDo nebo Eurovia. Mimořádné ocenění za skupinu Stellantis převzal ředitel divize B2B **Lukáš Hošek**.

Další ocenění za flotilové prodeje roku 2023 dostává značka **Škoda** za úspěšné prodeje elektromobilů.



Peugeot 308 SW – 2. místo, kategorie Referentské vozy. Trofej převzal ředitel B2B pro značky Stellantis Lukáš Hošek.



Volkswagen Golf Variant – 3. místo, kategorie Referentské vozy. Cenu převzal obchodní manažer osobních vozidel Volkswagen společnosti Porsche ČR Milan Aberle.



Škoda Karoq – 2. místo, kategorie SUV vozy a crossovery. Trofej převzal koordinátor flotilových prodejů společnosti Škoda Auto Michal Nykl.



Audi Q8 – 3. místo, kategorie SUV vozy a crossovery. Trofej převzal specialista firemního prodeje společnosti Porsche ČR za značku Audi Robert Grill.

Mercedes-Benz GLC SUV – vítěz kategorie SUV vozy a crossovery. Cenu převzal flotilový manažer společnosti Mercedes-Benz Česká republika Jiří Šubrt.



Komerční banka se rozhodla celou svou flotilu postupně obměnit za elektromobily. V rámci rozsáhlého výběrového řízení zvítězil model Enyaq. Škoda Auto tak skupině Komerční banky dodá téměř 300 těchto elektromobilů. V loňském roce již předala 104 vozy. Mimořádné ocenění převzal ko-

ordinátor fleetových prodejů společnosti Škoda Auto **Michal Nykl**.

Třetí ocenění za flotilové prodeje roku 2023 putovalo ke skupině značek **CUPRA a SEAT**.

Mezi největšími flotilovými úspěchy je spolupráce s autopůjčovnou SIXT, kam

bylo dodáno 151 automobilů, větší množství vozidel odebraly také například společnosti Würth, Záchraná služba a Birne by Direct. U elektromobilů je největší zakázkou dodávka 34 vozů CUPRA Born společnosti ČEZ.

Za úspěšné fleetové obchody převzal ocenění **Petr Schmidt**, manažer značek SEAT a CUPRA.



BMW i4 – 2. místo, kategorie Manažerské vozy. Trofej převzal PR manažer společnosti BMW Czech Republic David Haidinger.



Subaru Outback – 3. místo, kategorie Manažerské vozy. Ocenění převzal prodejní manažer Subaru Emil Frey Michal Suchý.

Audi A6 – vítěz kategorie Manažerské vozy. Ocenění převzal specialista firemního prodeje společnosti Porsche ČR za značku Audi Robert Grill.



XIV. ročník Business Academy

Kalendář akcí magazínu Business Car otevřel v sezóně 2024 XIV. ročník odborného dne Business Academy. Ten zavítal do nově zhotovených prostor areálu Prague City Golf ve Vinoři. Jelikož se zde nedělaly rozdíly mezi pohony, potkávaly se tu tradiční spalovací motory s hybridy i elektromobily.



Kromě nového místa se poprvé v rámci Business Academy vyhlášovaly výsledky prestižní ankety Fleet Derby 2024. Odborná porota složená z flotilových manažerů a majitelů firem zvolila za absolutního vítěze Peugeot 308 SW. Titul nejlepšího elektromobilu roku získal Hyundai Ioniq 6. Redakce magazínu Business Car ocenila flotilové manažery, kteří stojí za nejúspěšnějšími firemními prodeji uplynulého roku.

Operativní leasing pod drobnohledem

Než se hosté vydali na testovací jízdy, vylslechli si zajímavou přednášku o proměnách operativního leasingu od Jaroslava

Jandečky ze společnosti Fleet Consulting Group.

Mezi největší proměny lze počítat snížení rizika neočekávaných plateb na konci smluvního vztahu, především v oblasti nadměrného opotřebení. Leasingové společnosti zkrátka ke klientům v tomto ohledu přistupují daleko férověji. Další změnou jsou výraznější rozdíly mezi splátkami jednotlivých nabídek. Vyplatí se tak pečlivě porovnávat jednotlivé nabídky.

K testování 53 aut 16 značek

Na první event letošního roku dorazilo přes 90 hostů, kteří měli k dispozici 53 automobilů



Jan Jandečka ze společnosti Fleet Consulting Group hovořil o změnách operativního leasingu ve prospěch ochrany klienta

Alfa Romeo Tonale

Tonale je zatím jedinou alfou romeo s plug-in hybridním pohonem. Navzdory příslušnosti značky ke skupině Stellantis si toto SUV navrhla značka sama, ačkoliv platformu SCCS využívá i Jeep Compass. Tonale vyniká dynamickým jízdním projevem při nízké spotřebě a skvělou ovladatelností. Na kompaktní vnější rozměry je interiér překvapivě prostorný. Flotilové manažery potěší nadprůměrnými zůstatkovými hodnotami, a to nejen díky tvorbě elektronické certifikované historie prostřednictvím unikátních tokenů.





Audi A6

Současná generace Audi A6 sahá až do roku 2019 a loni v létě prošla kondiční modernizací spolu se sportbackem A7. Ta přinesla drobné kosmetické změny, nové laky a bohatější základní výbavu s možností vylepšení o pakety S-line. Každá úroveň má specifický design. Model Allroad se vyznačuje stálým pohonem všech kol, větší světlou výškou a exteriérem v duchu SUV s obvodovou plastovou ochranou. V interiéru se toto provedení připomíná logy na sedadlech, prazích a palubní desce.



Ford Focus kombi

Ačkoliv je s námi současný focus od roku 2018 a poslední facelift měl před více než dvěma lety, nic se nemění na tom, že trh válčuje výběrem z pěti výbav. Ty jsou zaměřené na vstřícnou cenu, luxus i sportovní notu. Zachovává si i dvě varianty karoserií a široký výběr pohonů. Kromě verzí ST s 2,3litrovým EcoBoostem spoléhá paleta většinou na litrové zážehové tříválce s možností mild hybridu, a dokonce zatím zůstává i 85kW dieselová patnáctistovka.

16 různých značek. Navržená trasa v okolí Vnoře nabídla jak silnice s novým asfaltem, tak s nerovným záplatovaným povrchem, který prověřil podvozky testovaných vozů.

Nejvíce automobilů přivezl Volkswagen společně se Škodou. Jejich modely Passat a Superb patřily k nejpůjčovanějším. Tradičně velkému zájmu se těšila Škoda Enyaq, která byla dostupná ve třech exemplářích. Volkswagen se pochlubil svou novou vlajkovou lodí, neobvykle prostornou ID.7. Na její zápůjčku se netrpělivě čekalo. Podobně velký zájem byl i o užitkový amarok. Sestavu

Hyundai Kona

Hyundai Kona jako jeden z mála modelů nabízí klasickou, hybridní i čistou elektrickou verzi, která se designově od ostatních odlišuje. Automobilce se v koně podařilo pozoruhodným způsobem spojit bohatý vnitřní prostor, novodobé technologie a výkonné motorizace s futuristickým designem. To vše při zajímavé cenové dostupnosti. Kona se zážehovým motorem nabízí tři úrovně výkonu, manuální i automatickou převodovku, a dokonce pohon všech kol. Zajímavá je také 5letá záruka bez omezení nájezdu a 8 let nebo 160 000 km na baterii u hybridu.



automobilek s největším počtem vozů uzavírá Kia. Její EV6 se po celý den prakticky nezastavila.

Mezi další vozy, jejichž klíčky šly doslova z ruky do ruky, patřila dynamická Alfa Romeo Giulia, nejvýkonnější SUV Audi SQ7, vítězové ankety Fleet Derby, Peugeot 308 SW a Hyundai Ioniq 6 i Fiat 600e, který je na trhu čerstvou novinkou. Ford v poslední době silně modernizoval své užitkové vozy. Do Vnoře přivezl osobní verze Tourneo Courier a Custom. Citroën vsadil na modelovou rodinu C4 a manažerskou C5 X, zatímco DS



CUPRA Born

I když Cupra Born vychází z Volkswagenu ID.3, nabízí výrazné odlišení v podobě designu, sportovnějšího nastavení podvozku a exkluzivního elektromotoru se 170 kW. V tomto kontextu je škoda, že chybí pohon všech kol. Sportovní hatchback je dodáván s bateriemi o kapacitách 58 nebo 77 kWh, která je vyhrazená pouze vrcholné motorizaci. Ta má výkon 170 kW, ale můžete mít i základní model se 150 kW. Variantu se 110 kW už v ceníku nenajdete. Bornu trh věří, což se odráží na velmi dobrých zůstatkových hodnotách.

prezentovalo tradiční zástupce DS 7 a DS 9. Příjemným zpestřením s dávkou terénních dovedností byla přítomnost Jeepů Avenger a Compass a Subaru Crosstreck stojící po boku outbacku. CUPRA se blýskla sportovně laděným bornem a leonem. SEAT vybral SUV Arona a Ateca. U Opelu se hosté vozili referentskou astrou a grandlandem, jehož nová generace už čeká za dveřmi. V průběhu dne bylo realizováno přes 290 zápůjček.

Za velký počet vozů a možnost pokračovat v tradici odborného dne Business Academy děkujeme hlavním partnerům, automobilkám Audi, CUPRA, SEAT a Volkswagen včetně její divize užitkových vozů. Poděkovat je nutno i dalším partnerům, jimiž jsou značky Alfa Romeo, Citroën, DS Automobiles, FIAT, Jeep, Kia a Škoda. Opmenout nesmíme ani vystavovatele, značky Ford, Hyundai, Opel, Peugeot, Subaru a Webasto.

Peugeot e-308

Peugeot 308 SW zvítězil v anketě FLEET DERBY a stal se Flotilovým autem roku 2024. Ve Vánoři byla pro testování k dispozici jeho elektrická verze s „krátkou“ karoserií. Ta kombinuje 54kWh baterii se 115 kW elektromotorem a točivým momentem 270 Nm. Díky dojezdu 416 km jí navzdory značné vytiženosti nedošel dech. A i kdyby, tak na 100kW nabíječe je zpět na 80 % za půl hodiny. K efektivnímu provozu přispívá tepelné čerpadlo a víceúrovňová rekuperace. Navíc jsou v základní výbavě vyhřívána sedadla i volant.



Škoda Superb

Nový superb je větší než předchozí generace, karoserie se chlubí vylepšenou aerodynamikou až o 15 %. Dostal také o 40 % výkonnější matrixové světlomety druhé generace. Tradičně obrovský zavazadlový prostor nabízí 645 litrů u liftbacku a 690 litrů u kombi. Zcela nový infotainment s úhlopříčkou 10 nebo 13palců doplňuje 10palcový virtuální kokpit. Trojice digitalizovaných ovladačů nastavuje celou řadu funkcí, nejen klimatizaci. V nabídce pohonů zůstávají dobře známé zážehové i vznětové motorizace, které doplňuje plug-in hybrid s dojezdem na baterii přes 100 km.



Kia Ceed SW



Ceed byl první model, který po transformaci nabídl sedmiletou tovární záruku na prvních 150 000 kilometrech. Spolu s SUV Sportage patří k dlouhodobým tahounům portfolia. Ceed zaujme vyspělou technikou, solidní zůstatkovou hodnotou a verze kombi také vnitřním prostorem. V segmentu nižší střední třídy patří k nejprostornějším. Ačkoli se v aktuální generaci nezměnil rozvor (2650 mm), kombík je téměř o 10 centimetrů delší. Tím se o pětinu zvětšil prostor pro zavazadla na 625 litrů. V interiéru ceed nabízí mimořádnou ergonomii a vysoce kvalitní materiály.

Subaru Crosstrek

Crosstrek vyniká jízdním komfortem a ovladatelností. K tomu přidává solidní schopnosti v terénu díky pohonu všech kol. Dvoulitrovému čtyřválcí pomáhá 12,3 kW elektromotor k celkovému výkonu 100 kW se 182 Nm točivého momentu. Vylepšený systém EyeSight nabízí 14 různých jízdních asistentů pro větší bezpečnost.



VW ID.7



Vlajkový elektromobil nově koupíte jako elegantní limuzínu i praktický tourer. Na palubě má nejvyspělejší techniku většinou v základní výbavě. Jmenujme například třízónovou klimatizaci, digitální kokpit s head-up displejem, 15palcový infotainment, ergonomická sedadla s vyhřevem, vyhříváný volant i čelní sklo a mnoho dalšího. Z technického hlediska stojí za zmínku tepelné čerpadlo, nabíjení výkonem 175 kW a elektromotor s výkonem 210 kW doplněný o 77kWh baterii. Tourer připravuje i výkonnou verzi GTX. Objem zavazadelníku je u kombi úctyhodných 605 až 1714 litrů.

Webasto – tradiční partner



Webasto patří mezi sto celosvětově největších dodavatelů v automobilovém průmyslu. V jeho portfoliu naleznete střešní a kabrioletové systémy, topné, chladicí a ventilační systémy nabíjecí wallboxy a nově například bateriové systémy nebo vysokonapěťová topení pro plug-in hybridy a elektromobily. Jedná se o alternativu ke klasickému palivovému topení o výkonu 2 až 3 kW.

Průřez nabídky byl pro návštěvníky k vidění v rámci výstavního stánku.



Citroën C4 X pořídíte jako elektromobil se dvěma úrovněmi výkonu, ale také s pouze spalovacím či naftovým motorem i jako hybrid



Od loňské modernizace má DS 7 zcela nový infotainment a při jízdě za tmy nabídne systém nočního vidění



Fiat se s modelem 600e po dlouhé době vrátil do segmentu B-SUV. Čerstvou novinku si hosté vyzkoušeli jako jedni z prvních.



Plug-in hybridní Compass 4xe se od konkurence odlišuje nadprůměrnými schopnostmi v terénu



Kia EV6 můžete nabíjet výkonem až 350 kW a táhnout přivěs do hmotnosti 1600 kg



Opel Astra zaujme sportovněji laděným projevem, který je odlišuje od ostatních skupinových sourozenců



Aby na 408 nepomýšlely pouze firmy, poskytují na ni Peugeot operativní leasing sítě na míru i soukromé klientele



Atraktivitu arony zvyšuje řada specifických edic vyznačujících se sportovním stylem nebo použitím recyklovaných materiálů



Nová generace Volkswagenu Amarok narostla na rozměrech i síle. Na korbu si nechá naložit půl tuny.

FLEET DERBY 2024

Slavnostní vyhlášení výsledků 2024

25. dubna 2024, Golf Vinoř

Hlavní partneři

Partneři

Vystavovatelé

Trendy firemních flotil

V rámci naší ankety jsme zástupcům poskytovatelů operativního leasingu položili stejné otázky, které souvisí s aktuálními tématy. Z odpovědí si lze vytvořit představu o náladě ve firemních flotilách, o trendech v oblasti leasingu, produktů nebo služeb. Služby operativního leasingu se v České republice dotáhly na úroveň vyspělých západních zemí. Nabídka služeb i serióznější a vstřícnější jednání jsou hlavními změnami které operativní leasing kultivovaly.



Leasingové společnosti se nyní musí vypořádat s turbulentním trhem, kde se cokoli velmi obtížně predikuje. Možná i proto se poslední dobou více rozevírají nůžky v ceně poskytovaných služeb a výsledné leasingové splátky.

Lze tak tvrdit, že současná doba výrazně nahrává operativnímu leasingu, kde má klient jasně dány měsíční splátky, zbytek rizik s nečekaným propadem zůstatkových hodnot a dalších rizik přebírají leasingové společnosti. Operativní leasing se mimo jiné i proto stále těší velké oblibě.



ayvens
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE GROUP

Na otázky odpovídá **Petr Kužel**, manažer prodejní sítě společnosti **Ayvens**. (dříve ve ALD Automotive).

Jak byste z hlediska prodejů a tržního podílu hodnotili loňský rok?

Ayvens dlouhodobě vykazuje vysoké prodeje i tržní podíl, a tak tomu bylo i v roce minulém. Operativní leasing si v České republice vydobyl své pevné místo a získal si

Společnost Ayvens vznikla na základě mezinárodního spojení dvou předních hráčů na poli mobility – ALD Automotive a LeasePlan. Ayvens obhospodařuje ve 42 zemích světa 3,4 milionu vozidel a největší flotilu elektrovozů pro více značek. Zároveň je součástí silné skupiny Sociétés Générale. V České republice patří společnost mezi přední poskytovatele leasingu pro osobní i lehké užitkové vozy. Nabízí inovativní řešení mobility pro mezinárodní firmy, malé a střední firmy, živnostníky i soukromé osoby.

oblibu nejen u velkých firem, ale i u menších retailových zákazníků a fyzických osob. V této věci bych však rád zdůraznil, že naší hlavní strategií je dodávání prémiových služeb klientům tak, aby s námi byli maximálně spokojeni. I když každý rok vykazujeme nárůst našeho portfolia, kvalita našich služeb je pro nás rozhodně podstatnější než kvantita získaných klientů.

Jaké modely jsou prodejně nejúspěšnější?

V oblasti poskytování leasingu se situace oproti minulým rokům nijak dramaticky nezměnila, změny jsou jen dílčího charakteru. Stále dominují všechny modelové řady značky Škoda. Následují je některé modely značek Hyundai a Kia, hlavně typu Ceed/Sportage nebo i30/Tucson. Naši klienti začali postupně projevovat zájem o toyoty, především corollu kvůli nižším emisím. Toyota je všeobecně vnímána jako nejvíce vyspělé řešení v oblasti full hybridních vozů. Spíše než změny v modelových řadách ovšem vnímáme změny ve způsobu užívání vozů, v délce nájezdu nebo nastavení firemních car policy.

Zvyšují se prodeje verzí s pohonem všech kol?

Toto kritérium nemáme nijak detailně zmapované, zároveň jsme ale nezaznamenali žádné signály k podobnému trendu. Navzdory velkému zájmu o crossovery a SUV, kde je pohon všech kol často nabízen, není automatickou volbou. Čtyřkolky jsou záležitostí určitých regionů či segmentů a tam je poptávka stabilní.

Jaký druh pohonu považujete v blízké budoucnosti za perspektivní?

V Ayvens nemáme jednoznačné stanovisko, kterým bychom mohli spolehlivě odpovědět na vaši otázku, než náš globální závazek stát se lídrem na poli udržitelné mobility. Osobně se domnívám, že v příštích letech si budeme vybírat vozidlo striktně podle účelu užívání. Tím pádem se dá předpokládat koexistence různých druhů pohonů, neboť co situace, to jiné vhodné řešení. Očekáváme využívání spalovacích motorů doplněných o rozumnou míru elektrifikace jako paralelu k elektromobilům.

Plug-iny budou na ústupu kvůli technické složitosti a často neefektivnímu využívání.

Na významné rozšiřování jiných mobilních alternativ typu vodíkových fuel cell pohonů u nás kvůli komplikacím s vývojem, infrastrukturou, logistikou a cenou v nejbližších pěti až deseti letech nevsázíme.

Jaké firmy jeví o ekologické pohony největší zájem?

Z veřejných, ale i našich interních dat je zřejmé, že v rámci ekologických pohonů je Česká republika stále na chvostu startovního pole, nicméně změna k růstu začíná být patrná.

Na ekologické pohony postupně přecházejí firmy s velkými fleety nebo mezinárodní společnosti v rámci CSR aktivit.

Jelikož řada velkých klientů má předem stanoveno, od jakého termínu musí do svých flotil pořizovat výhradně BEV vozidla, dá se v následujících letech očekávat další nárůst poptávky. V Ayvens jsme na tento trend pochopitelně připraveni, a to v celkovém pojetí elektromobility, protože elektromobilita neznamená jen pořídit si do garáže nové elektroauto.

Díky našemu ve světě ověřenému programu Ayvens Electric dokážeme nabídnout komplexní řešení v oblasti elektrovozdů i elektrokol. Kromě financování nabízíme konzul-

tace při tvorbě „zelené“ car policy, testování předvybraných vozidel, přinášíme řešení pro veřejné nabíjení, nabíjení doma i v zaměstnání, správu vozidel díky programu Ayvens Pool, v aplikacích myAyvens nebo Chargee a v neposlední řadě produkt Ayvens Switch, což je krátkodobý pronájem motorového vozidla pro nutnost delšího dojezdu.

Který produkt nebo službu byste zvýdvihli z vaší nabídky pro financování firemní flotily?

Dlouhodobě nejoblíbenější Full Service Leasing, který byl rovněž mnohokrát oceněn v prestižních soutěžích. Stačí si vybrat vhodný vůz pro své účely a dál s ním už jen jezdit. Nestarat se o údržbu, servis, pojištění, silniční poplatky, asistenční služby nebo prodej vozu, když přestane vyhovovat. Na popularitě získává také Ayvens FLEX, který je ideálním řešením pro pokrytí krátkodobé mobility. Vozy s předdefinovanou sadou služeb jsou ihned k odběru a produkt je možné kdykoli v průběhu smlouvy ukončit.



BUSINESS LEASE
PASSION FOR MOBILITY

Na otázky odpovídá **Hana Výmolová**, výkonná ředitelka společnosti **Business Lease**.



Jak byste z hlediska prodeje a tržního podílu hodnotila loňský rok?

Loňské výsledky potvrzují loajalitu zákazníků, kdy si celá naše skupina odnesla hodnocení NPS 40, satisfaction index ve výši 76

bodů, což znamená, že naše výsledky výrazně převyšují průměr zbytku trhu. Samotné hodnocení českého Business Lease bylo ještě lepší – NPS 48 a satisfaction index 79. Spokojenost našich klientů je naší základní hodnotou a každý den pracujeme na tom, abychom plnili očekávání našich klientů. Mám velkou radost, že se nám loňský rok vydařil ekonomicky, naše provozní výsledky potvrdily náš apetit mírně růst jak ve velikosti fleetu, tak finančních ukazatelích.

Přistoupili jsme také ke změnám v naší produktové řadě a již nyní vidíme, že jdeme správným směrem. Ráda bych také zmínila úspěchy v oblasti prodeje ojetých vozidel po operativním leasingu, kde jsme zvýšili naše prodeje a rozhodli jsme se pro posílení týmu prodejců, kteří se denně pečlivě věnují našim klientům. Pro lepší orientaci v nabídce vozidel jsme spustili ke konci loňského roku nové webové stránky: www.carsandcare.cz, kde si naši klienti pohodlně vyberou z nabídky nebo si mohou nastavit sledování nabídky prostřednictvím „hlídacího psa“.

Věnujeme se také pochopitelně otázkám udržitelné mobility, v letošním roce uvádíme na trh naše kompletní řešení pro elektromobilitu, pomáháme také klientům se snížením uhlíkové stopy zavedením produktu GoBetter!, který nabízíme pro klienty, kteří nyní nemohou přejít k plné elektrifikaci svého fleetu.

Které modely jsou prodejně nejúspěšnější?

Ve fleetu Business Lease je stále dominantní Škoda Octavia. Následují modely Golf, Superb, Kodiaq a Hyundai i30. Oproti minulému roku se zvýšil i počet vozů Ceed a Corolla. Třetinu vozů předaných v roce 2023 tvořila SUV a z prémiových vozů se dařilo Audi Q7.

Zvyšují se prodeje verzí s pohonem všech kol?

Ve flotile Business Lease se výrazně zvyšuje poměr vozů s pohonem všech kol, nyní meziročně o 6 %. Pohon 4x4 začínají preferovat řidiči vozů i nižších kategorií, u kterých to v minulosti nebylo obvyklé.

Jaký druh pohonu považujete v blízké budoucnosti za perspektivní?

Klienti se bez aut s klasickými pohony neobejdou. Především u vozů s vyšším nájездem budou stále preferovat dieselové motory. I u nich lze v příštích letech očekávat pokračující trend snižujících se emisí.

Jaké firmy jeví o ekologické pohony největší zájem?

O vozy s ekologickými pohony jeví zájem větší mezinárodní společnosti s centrálou v západní Evropě. Evidujeme i některé české firmy, které převzaly ekologickou iniciativu. Na pořízení elektrických vozidel v operativním leasingu nyní neexistuje žádná dotace, na rozdíl od úvěrů, což je velká komplikace, protože do firemních flotil putuje cca 75% nově registrovaných vozů a téměř 50% z nich je financováno operativním leasingem.

Který produkt nebo službu byste vyzdvihli z vaší nabídky pro financování firemní flotily?

Máme radost, že se nám mezi klienty, i těmi potenciálními, daří ve větší míře prosazovat s produktem Business Lease Benefit. Jedná se o „full service“ operativní leasing na bázi jednostranně uzavřené kalkulace. Financování zahrnuje veškeré služby spojené s provozem firemních vozidel a zajištění mobility zaměstnanců.

Klienti oceňují především komfort pro management i řidiče a možnost na konci kontraktu získat podíl z úspor. Ty se týkají kalkulovaných nákladů za údržbu a pneumatiky. Zajímavý je pro ně i podíl z případného zisku za prodej ojetých vozidel, obzvláště v případech, kdy se během provozu zodpovědně starali o jejich stav.

A ráda zmiňuji také službu Business Rent, naši flexibilní B2B autopůjčovnu. Dnes provozujeme touto formou krátkodobého pronájmu přes 300 vozů, desítky nových modelů VW Golf. I všechna ostatní auta jsou zánovní. Služba Business Rent je u našich klientů velmi populární, využívají ji především pro zajištění mobility v rámci různých projektů, nástupů nových zaměstnanců nebo překlenutí doby do dodání objednaných vozidel.



Na otázky odpovídá **David Divila**, Key account manager **ČSOB Leasing**.

Jak byste z hlediska prodeje a tržního podílu hodnotili loňský rok?

ČSOB Leasingu se v roce 2023 obchodně dařilo. V objemech nově uzavře-

ných obchodů překonal magickou hranici 20 mld. Kč a dosáhl tak meziročního nárůstu o 15%.

Jaké modely jsou prodejně nejúspěšnější?

Obecně lze uvést, že jsou úspěšná vozidla SUV. Za vše hovoří registrace především z prémiového segmentu, kde jednoznačně SUV modely táhnou. V segmentu BEV se daří značce TESLA, ale třeba i značce našeho portfolia MG.

Zvyšují se prodeje verzí s pohonem všech kol?

Jednoznačně jsou tyto vozy preferovány u retailové klientely. Firemní zákazníci již více řeší ekonomiku provozu a tedy ve flotilách převažují vozy s hnanou jednou nápravou.

Jaký druh pohonu považujete v blízké budoucnosti za perspektivní?

Vzhledem k cenám vozů s alternativními pohony nelze hovořit o jakékoli revoluci. Benzin i nafta si i nadále svoje místo na trhu udrží. Nicméně krátkodobě jistě budou zájímavé BEV, a to i vzhledem k aktuální možnosti čerpat finanční příspěvek od Národní rozvojové banky (NRB).

Jaké firmy jeví o ekologické pohony největší zájem?

Nadnárodní přepravní společnosti jsou typickým příkladem firem, které alternativní pohony testují a snaží se je zařadit do streamů jejich vozových parků. Dalším příkladem mohou být technologické nebo IT společnosti. Určitě také společnosti, které se zabývají designem a marketingem.

Který produkt nebo službu byste vyzdvihli z vaší nabídky pro financování firemní flotily?

Dlouhodobě je naším nejpobulárnějším produktem ČSOB Autopůjčka. Nabízíme ale i možnosti pro financování těžké dopravní techniky, strojů, zařízení a jiné techniky.

Pro firemního zákazníka jsme připravili právě pro tuto příležitost. Úvěr na dotovaný elektromobil nabízíme podnikatelům s úrokovou sazbou již od 5,39%.



Na otázky odpovídá **Martin Brix**, generální ředitel společnosti **Drivalia Lease Czech Republic**.

**Jak byste z hlediska prodeje a tržního podílu hodnotili loňský rok?**

Rok 2023 byl pro naši společnost přelomový, protože došlo ke změně našeho vlastníka a tedy i názvu firmy. Od srpna jsme přestali působit pod jménem LeasePlan a nově se začali prezentovat pod značkou Drivalia, která náleží do struktury desáté největší banky světa Crédit Agricole.

Všechny služby, na které byli klienti zvyklí, plynule pokračují a budeme je postupně doplňovat o inovativní produkty z mezinárodní nabídky Drivalie. První novinkou bude otevření autopůjčovny Drivalia Rent na Letišti Václava Havla v polovině letošního roku.

Nezměnily se ani naše ambice na českém trhu, kde jsme lídry v oblasti správy firemních flotil. Loni jsme navýšili počet vozidel v zákaznické flotile. Díky tomu, že po předchozích výpadech došlo ke zrychlení výroby automobilů, jsme mohli zákazníkům dodat přibližně o třetinu více vozidel než v roce 2022.

Jaké modely jsou prodejně nejúspěšnější?

V tuzemských fleetech tradičně dominují modely Škoda Auto, vůbec nejvíce zastoupeným vozem v podnikových autoparcích je Škoda Octavia. V poslední době pozo-

rujeme částečný přesun zákazníků k novým modelům Škody. Zároveň svůj podíl ve flotilách posilují její přímí konkurenti, konkrétně Hyundai a Toyota. U většiny značek je velkým limitem řidší servisní síť, což je pro fleetové zákazníky zásadní faktor.

Zvyšují se prodeje verzí s pohonem všech kol?

Automobilů s pohonem všech kol ve flotilách mírně přibývá, ale je to dáno především narůstajícím podílem SUV, u nichž verze 4x4 převažuje. Otázkou je, jestli tento trend bude pokračovat v souvislosti se snahou eliminovat škodlivé emise z provozu automobilů.

Jaký druh pohonu považujete v blízké budoucnosti za perspektivní?

Posun k elektromobilitě je evidentní. Roste počet objednávek elektrických vozidel a ještě více přibývá dotazů od klientů, kteří o přechodu k zeleným formám dopravy začínají vážně uvažovat.

Část klientů vidí jako určitý mezičlánek mezi konvenčním řešením a zcela čistou mobilitou hybridní modely. Také v případě elektrických vozidel volí zákazníci nejčastěji vozy Škoda Auto, i když jejich pozice v této kategorii není tak dominantní jako mezi konvenčními auty.

Podle našeho názoru je jen otázkou času, kdy proces přechodu od konvenčních automobilů nabere na dynamice. Bodem zlomu bude nástup většího počtu cenově přijatelných elektrických modelů.

Jaké firmy jeví o ekologické pohony největší zájem?

Nositeli změny jsou velké společnosti, zejména pobočky nadnárodních korporací, jejichž centrály vyhlásily ambiciózní plány přechodu na zelenou mobilitu. Podstatnou skupinu tvoří organizace podléhající zákonu o zadávání veřejných zakázek, kterým legislativa předepisuje, že podíl takzvaných čistých vozidel na celé zakázce musí být nejméně 29,7 %.

Dalšími zájemci jsou společnosti, které jsou svým byznysem zainteresované v elektromobilitě, třeba energetické firmy, výrobci nabíjecích stanic, softwaru či technologické společnosti, a také firmy, jejichž celkové emise plynou z velké části právě z vozidel, například IT nebo logistické firmy. Samostatnou kapitolu tvoří společnosti, které mají CSR aktivitu ve své DNA a jsou ochotny vynaložit prostředky a úsilí navíc pro podporu elektromobility.

Který produkt nebo službu byste zvýdvihli z vaší nabídky pro financování firemní flotily?

Drivalia je velkým propagátorem čisté mobility. Zákazníkům v této oblasti nabízíme komplexní služby. Poskytujeme jim výhodné nabíjecí karty, které mohou využít na více než 15000 stanicích v 25 zemích. Kromě toho jsme pro ně připravili on-line mapu těchto nabíjecích stanic včetně navigace.

Zákazníkům dodáváme také chytré nabíjecí kabely, které společně s telematickou jednotkou dokážou vést reporting dobíjení na domácí nabíjecí stanici. A když už jsme u wallboxů, součástí našich služeb je pomoc při jejich výstavbě, a to nejen v sídle klienta, ale právě i v domovech jednotlivých řidičů.



Na otázky za **SIXT Leasing** odpovídá **Robert Šlajs**, obchodní ředitel SIXT LEASING.



Jak byste z hlediska prodeje a tržního podílu hodnotili loňský rok?

Rok 2023 byl z pohledu operativního leasingu ve znamení mírného růstu ve všech sledovaných oblastech – počet spravovaných vozidel, objem tržeb i počet zákazníků. Došlo tedy i k navýšení tržního podílu. Na základě ukazatelů za první čtvrtletí letošního roku si troufám odhadovat, že vývoj v letošním roce bude obdobný.

Které modely jsou prodejně nejúspěšnější?

Český fleetový trh je poměrně specifický se stále výraznou převahou značky Škoda

a i přes absenci modelu v kategorii Rapid – Fabia Combi je stále nejžádanějším výrobcem. Výrobní lhůty se výrazně zkrátily, pro značku Škoda hraje i nejšířší servisní síť. Aktuálně se zákazníci tedy dotazují na nové generace modelů Superb a Kodiaq.

Zvyšují se prodeje verzí s pohonem všech kol?

Z pohledu SIXT Leasingu je pohon všech kol v určitých kategoriích standardem, zejména u manažerských vozidel, tedy od střední třídy výš. V ostatních kategoriích je pohon všech kol důležitý zejména tam, kde vykonávané pracovní činnosti vyžadují použití vozidla se specifikací 4x4. Vyšší cena takového vozidla je v případě operativního leasingu často vyvážena jeho vyšší zůstatkovou hodnotou a vliv na měsíční splátku je tak zanedbatelný.

Jaký druh pohonu považujete v blízké budoucnosti za perspektivní?

Naše leasingová společnost v Česku a na Slovensku bude vždy připravena poskytovat klientům nejkompaktnější řešení firemní mobility, bez ohledu na druh pohonu dopravních prostředků. Aktuálně řešíme stanovení různých interních cílů našich klientů v souvislosti s rozvojem elektromobility a jejím pronikáním do vozových parků, ale z mého pohledu by neměl jeden druh pohonu převládat, měly by se vzájemně doplňovat s ohledem na jejich co nejefektivnější využití a ve finále by trh měl být tím, kdo rozhodne, který pohon je perspektivní.

Jaké firmy jeví o ekologické pohony největší zájem?

Pokud budu hovořit za SIXT Leasing, tak zejména firmy nadnárodní, s propracovanými a závaznými ESG cíli. Aby tyto firmy dodržely interně stanovené cíle, řeší již přechod na elektromobily velmi intenzivně. Operativní leasing je v takovém případě ideálním řešením – nulové riziko poklesu zůstatkové hodnoty vozu, vždy nejmodernější technologie, garance fixní splátky po celou dobu leasingu. Výhodou je i zajištění řešení pro dobíjení vozidel – nabíjecí stanice, nabíjecí čipy a podobně.

Který produkt nebo službu byste zvýdvihli z vaší nabídky pro financování firemní flotily?

Poskytujeme vysoce kvalitních služby mobility. Lidé od nás očekávají to nejlepší a my očekáváme to nejlepší od sebe. To je

důvod, proč měníme způsob, kterým poskytujeme klientům mobilitu, i když vždy s tím, že zákazník zůstává středem všeho, co děláme. Naším hlavním produktem je poskytování mobility zákazníkům, tedy především operativní leasing vozidel a autopůjčovna. Budujeme ekosystém pro vše, co souvisí s mobilitou. Vytváříme tak pro naše zákazníky skutečnou prémiovou službu, díky níž je mobilita co nejjednodušší a nejflexibilnější.



Na otázky za **SIXT autopůjčovnu** odpovídá **Petr Kosmák**, obchodní a marketingový ředitel zodpovědný zároveň za autopůjčovnu.



Jak byste z hlediska prodeje a tržního podílu hodnotili loňský rok?

V rámci Autopůjčovny SIXT byl uplynulý rok velmi úspěšný z hlediska nárůstu tržeb za krátkodobé klienty. Autopůjčovna SIXT celosvětově i v České republice zásadně zvýšila svůj tržní podíl. Podařilo se implementovat přes tisíc nových nadnárodních firemních zákazníků.

Které modely jsou prodejně nejúspěšnější?

I v autopůjčovně v prvním čtvrtletí skladbu modelů ovlivňovala aktuální dostupnost a kapacity té které značky. Poté se situace konsolidovala, a tak naše autopůjčovna mohla znovu plně obnovit své zaměření v celé širší kategorii aut od malých až po luxusní. Velký úspěch zaznamenává mimo jiné i značka CUPRA.

Zvyšují se prodeje verzí s pohonem všech kol?

Vozidla 4x4 byla na trhu dostupnější, a tak nejenom trend ze strany zájmu zákazníků, ale i kapacity některých výrobců se v roce 2023 vzájemně protnul. Očekáváme, že zájem o menší SUV však již zůstane stabilizovaný.

Jaký druh pohonu považujete v blízké budoucnosti za perspektivní?

Do naší autopůjčovny je jisté postupné zavádění elektromobilů. Tento proces ale bude velmi pozvolný. Většímu rozvoji brání naprosté odmítání elektrovozidel lokálními i mezinárodními zákazníky autopůjčoven. Argumenty jsou komplikace s velmi častou potřebou mít k příslušné, zrovna pronajaté značce staženou aplikaci bez ohledu na to, že zapůjčené vozidlo zákazník využije často jen na jeden den. A příště dostane jinou značku. Další nedostatky zákazníci vnímají s potřebou více času strávit plánováním cesty a více času strávit dobíjením. Dokonce, s ohledem na pracovní efektivitu zaměstnanců při krátkodobé pracovní cestě, lze sledovat i pokles dosavadního tlaku nadnárodních firem na využívání elektromobilů v případě krátkodobých pronájmů z autopůjčoven právě jejich zaměstnanci.

Jaké firmy jeví o ekologické pohony největší zájem?

V rámci autopůjčovny je v případě krátkodobých pronájmů největší zájem ze strany nadnárodních firem a koncentruje se zejména na hybridní pohony.

Který produkt nebo službu byste zdvihli z vaší nabídky pro financování firemní flotily?

Za autopůjčovnu bych zdůraznil hlavně návaznost produktů skupiny SIXT od služby mobility na minuty – například auto s řidičem pro transfer na letiště – po mobilitu na roky – například externí správa firemních autoparků. K odpovědi kolegy ze SIXT Leasingu lze dodat, že vzájemné doplňování služeb mezi operativním leasingem, správou tankování, poskytnutím náhradního vozu v případě nehody, dočasným rozšířením autoparku například o užitkové vozy v době sezóny, zapůjčením zážitkového luxusního auta pro marketingové kampaně zejména FMCG firmám je hlavní předností nabídky SIXT. Jeden dodavatel SIXT pro všechny situace související s pohybem člověka osobním nebo nákladním autem.



Na otázky odpovídá **Roman Folk**, jednatel společnosti **UniCredit Fleet Management**.

Jak byste z hlediska prodeje a tržního podílu hodnotili loňský rok?

V roce 2023 vzrostly meziročně registrace nových osobních vozidel v ČR o 15,3 % na 221 tisíc vozidel. Nacházíme se tak zhruba na úrovni prodeje z roku 2015. Pro zajímavost – nejvíce nových vozidel bylo registrováno v ČR v roce 2018, a to 261 tisíc. U nás ve společnosti UniCredit Fleet Management jsme dosáhli meziročního růstu nové financované hodnoty o 38 %, což je více než dvojnásobné tempo oproti růstu prodeje vozidel. Je třeba však poznamenat, že operativní leasing získává stále více na popularitě a z toho důvodu byl rychlejší růst operativního leasingu oproti registracím vozidel trendem na celém trhu. Souvisí to s tím, že stále více firemních zákazníků, ale i fyzických osob si uvědomuje výhody operativního leasingu. Nemalý podíl na této skutečnosti má i fakt, že za poslední dva roky došlo k výraznému nárůstu pořizovacích cen vozidel, které jsou v případě operativního leasingu kompenzovány růstem predikovaných zůstatkových hodnot. Jinak řečeno, splátky operativního leasingu nerostly tak rychle jako pořizovací ceny vozidel.

Které modely jsou prodejně nejúspěšnější?

Nejúspěšnější značka na trhu v ČR z pohledu operativního leasingu je jednoznačně Škoda. Co se týče modelů, tak se bavíme o octavii, fabii, následuje karoq a kodiaq. Naše společnost se specializuje i na operativní leasing pro luxusní značky. Dokážeme nabídnout velice výhodné splátky na SUV vozidla od BMW, Volvo Cars a Mazdy.

Zvyšují se prodeje verzí s pohonem všech kol?

Operativní leasing je produkt převážně pro firemní klientelu a větší flotily vozidel. V car policy našich klientů většinou nebývá požadavek na vozidla s pohonem všech kol. Důvod je prostý – pohon všech kol sice zvyšuje pohodlí a bezpečnost řidiče, ale také navyšuje náklady na spotřebu, servisní náklady a v neposlední řadě navyšuje pořizovací cenu vozidla. Náklady na provoz jsou u firemních flotil na prvním místě. Takže odpo-

věd' je, že v našem případě se podíl vozidel s pohonem všech kol nezvyšuje.

Jaký druh pohonu považujete v blízké budoucnosti za perspektivní?

Asi vidíme všichni, že je zde obrovský tlak na přechod k elektromobilitě. Kdy jste naposledy viděli reklamu na konvenční auto se spalovacím motorem? Veškerá propagace jde do elektromobilů. A i přes tento obrovský tlak je podíl elektromobilů na celkových prodejkách v ČR menší než 3 %. Můj osobní názor je takový, že pokud nedojde k výrazným legislativním omezením, budou v ČR v blízké budoucnosti (3–5 let) stále nejžádanější vozidla s konvenčním spalovacím motorem.

Jaké firmy jeví o ekologické pohony největší zájem?

O ekologické pohony jeví největší zájem velké společnosti zpravidla se zahraniční účastí, které tímto svým zájmem chtějí vyjádřit svůj postoj k ochraně životního prostředí i navzdory vyšším splátkám a složitějšímu provozu elektromobilů.

Který produkt nebo službu byste zvýdihli z vaší nabídky pro financování firemní flotily?

UniCredit Fleet Management nepatří mezi největší společnosti nabízející operativní leasing na trhu v ČR. Naší zásadní výhodou je flexibilita služeb. Náš hlavní produkt je samozřejmě full service operativní leasing, který v sobě zahrnuje veškeré náklady a služby spojené s provozem vozidla, jako je servis, pneumatiky, pojištění, asistence, dálniční známky, tankovací karty atd. Zcela upřímně říkám, že tam pravděpodobně nelze nalézt na trhu velké rozdíly a rozsah a kvalita služeb renomovaných společností poskytujících operativní leasing je srovnatelná. Za nás jen říkám, že poskytujeme operativní leasing v ČR od roku 1994, takže máme obrovské zkušenosti.

Naše flexibilita spočívá v tom, že pokud klient nemá zájem o využití nabízené služby, můžeme ji z kalkulace vyjmout, a to bez toho, abychom měnili (resp. navyšovali) ostatní položky kalkulace. Náš klient si tak zcela bez obav může zvolit skladbu služeb, která mu vyhovuje. Často se setkáváme s požadavkem, že si uživatel vozidla chce na konci smlouvy vozidlo odkoupit nebo stanovit osobu, která bude na konci smlouvy vozidlo odkupovat. I tuto možnost našim klientům nabízíme a to tak, že odkupní cenu

lze stanovit již na začátku smlouvy (tato služba není u operativního leasingu zcela běžná).



Na otázky odpovídá **Jiří Olša**, vedoucí Fleetového prodeje společnosti **Volkswagen Financial Services**.



Jak byste z hlediska prodeje a tržního podílu hodnotili loňský rok?

Loňský rok byl pro Volkswagen Financial Services úspěšný. Meziročně jsme zvýšili počet nově předaných vozů našim fleetovým klientům o více než dvacet procent, díky čemuž jsme dále posílili naše významné postavení na trhu. Rostl i náš podíl operativního leasingu, a to o třicet procent ve srovnání s rokem 2022. K těmto výborným výsledkům přispěly jak koncernové, tak nekoncernové značky, kde jsme rovněž zaznamenali výrazný růst.

Jaké modely jsou prodejně nejúspěšnější?

Dlouhodobě se potvrzuje růst v segmentu SUV. Tyto vozy jsou pro mnoho klientů velmi atraktivní a jejich atraktivita se projevuje i na sekundárním trhu ojetých vozidel. Zároveň pozorujeme rostoucí trend v prodeji elektrických vozů, kde je ale rozhodně potenciál pro další růst.

Zvyšují se prodeje verzí s pohonem všech kol?

Ano, souvisí to s větším zájmem o segment SUV. Díky vstřícným zůstatkovým hodnotám je o tento typ vozů větší zájem také u klientů, kteří by na něj standardně v rámci firemní vozové politiky nedosáhli. Samozřejmě že stálíci na našem trhu jsou vozy z C segmentu (Octavia, Golf...), které jsou ve firemních vozových parcích nejvíce zastoupeny.

Jaký druh pohonu považujete v blízké budoucnosti za perspektivní?

Jako součást koncernu Volkswagen vnímáme jasný příklon k elektromobilitě, kde jsme připraveni poskytnout maximální paletu produktů a nástrojů pro efektivní správu a řízení vozových parků. I proto jsme v loňském roce spustili půjčovnu elektrických vozidel pro naše klienty, abychom zajistili maximální edukaci a vlastní zkušenost, která je v tomto segmentu klíčová. Již vidíme, že tato aktivita nese ovoce – již v minulém roce jsme zaznamenali první firmy, které si elektromobil objednaly právě na základě této zkušenosti.

Jaké firmy jeví o ekologické pohony největší zájem?

Největší poptávka o elektromobily je v tuto chvíli u klientů, kteří mají témata spojená s udržitelností zakořeněná ve firemní kultuře. Jde třeba o velké korporace, které již nyní mají povinnost ESG reportingu a v rámci své strategie chtějí snížit uhlíkovou stopu, kterou jim generuje jejich vozový park. Byznysově zajímavým segmentem jsou rozvázkové služby. Již nyní je část jejich vozového parku tvořena vozy na elektrický pohon a čekáme, že podíl elektromobilů v tomto segmentu bude stoupat.

Který produkt nebo službu byste zvýdihli z vaší nabídky pro financování firemní flotily?

Naše nabídka je komplexní a jsme připraveni uspokojit veškeré požadavky našich klientů. Naší nespornou výhodou je, že můžeme jako nebankovní společnost nabídnout i vozy na úvěr. Naší vlnkou lodí je samozřejmě operativní leasing, kde si zakládáme na vysoké míře přizpůsobení klientovým potřebám a požadavkům klientů. Zároveň je naší filozofií budování dlouhodobého businessu a vztahů s klienty. Naše služby jsou kvalitní, transparentní a komplexní, což se nám dlouhodobě vyplácí. Vypovídá o tom i náš každoroční růst a nově získaní klienti z řad největších firem v ČR.

Nechtěné loučení

Stále přísnější evropská emisní legislativa likviduje ty nejzajímavější cenově dostupné sportovní modely. Dvoulitrových čtyřválců je v nižší střední třídě už jako šafránu. Nyní se do předčasného důchodu odebírá mimořádně zdařilá Kia ProCeed GT.



ProCeed je jedním z řady variant úspěšného modelu Ceed, který se prodává ve čtyřech různých variantách. Kia Ceed se od uvedení první generace na trh stala bestsellerem nejen v Česku, ale i v zahraničí. S každou další generací pak korejská automobilka posouvá kvalitu vozu i použité technologie. Třetí vydání kompaktu ze Žiliny

pak vůbec poprvé nabídlo i testovanou stylovou variantu ProCeed. Sportovní kombi při svém uvedení na trh překvapilo pohledným a vyváženým designem, za což získalo řadu prémiových ocenění.

ProCeed tedy nemá nahradit klasické kombi, naopak ho doplňuje. Přední část obou modelů je prakticky stejná, hlavní

změny se u ProCeedu začínají dít vzadu. Kde má standardní kombi víceméně rovnou střechu, přichází u shooting braku rychlé svažování linie. Vše končí zcela jinou zádí, která má méně praktický, ale mnohem stylovější tvar. Někomu může připomenout jediného přímého konkurenta – Mercedes-Benz CLA.

S délkou 4605 mm je stylový ProCeed o 5 mm delší než standardní kombi, rozvor náprav 2650 mm je pak stejný. Před kolony je tedy dostatek místa, tvarem karoserie tak trpí především hlavy cestujících vzadu. Nad sedákem jsme naměřili 90 cm, což by mělo stačit i postavám s výškou až 180 cm.

ProCeed je dále oproti kombi nižší o 43 mm, daní za atraktivnější design je i menší zavazadlový prostor. Ten má v základu 594 litrů, po sklopení sedadel potom 1545 litrů. Nejde o špatná čísla, klasický Ceed SW je však s 625 litry v základu premiantem mezi kompaktními kombi.

Jeden motor, dvě převodovky

Elegantní Kiu ProCeed lze dnes objednat pouze ve sportovní výbavové verzi GT Line s jediným motorem 1,5 T-GDI o výkonu 103 kW. Oproti testované sportovní verzi tak GT ztrácí znatelných 47 kW. Na druhou stranu sportovní charakter zůstává, i když má podvozek civilnější nastavení. Velkým benefitem je možnost volit jak ručně řazenou, tak samočinnou dvouspojkovou převodovku. Sportovně založení řidiči budou preferovat první možnost. Navíc ušetří 60 000 korun. Právě kvůli ceně to bude celkem jasná volba i pro vozové parky. Ovšem stále přísnější evropské směrnice jdou proti ručně řazeným převodovkám, které neobvykle rychle vymírají. Důvodem je povinnost



Palubní deska včetně sedadel je se ceedem shodná.

zapojovat stále více asistenčních systémů, které dokážou adekvátně spolupracovat pouze se samočinnými převodovkami. Umění řidiče tedy zřejmě není podle současné legislativy potřeba rozvíjet, protože jeho práci ve stále větší míře ohlédají asis-

tenti. Je to trend, který mě osobně děsí, ale nic s tím nenadělám. Ale právě tato nařízení jdou proti naturelu řidičů, kteří si sportovnější modely kupují.

Pospěšte si, už nebude!

Pokud jste ještě stihli verzi GT objednat nebo využijete skladových zásob importéra, jásejte. Podařilo se vám totiž získat unikátní shooting brake, který perfektně kombinuje sportovnost společně s mimořádně dostupnou cenou a vysokou užitnou hodnotou. Jiný podobně střížený sportovní model s cenou hluboko pod 900 000 korun na trhu nenajdete. Zdobí ho skvělé jízdní vlastnosti, temperamentní a přitom úsporný čtyřválec a prostorný interiér. Vrcholné sportovní kombi vychází z populárního Ceedu a díky nízké provozní hmotnosti 1438 kg a výkonnému motoru 1,6 GD-I (150 kW) nabízí temperamentní svezení a velmi vyvážené jízdní vlastnosti. Zatímco současný základní motor 1,5 T-GDI se 103 kW dokáže 100 km/h pokořit za 8,8 s, verze GT je na stejné rychlosti za 7,5 s. Rozdíl není propastný, ale v pružném zrychlení je rozdíl výraznější. I podvozek a zpětná vazba do volantu jsou u verze GT sportovnější a hravější.



Interiér je stejně prostorný jako Ceed. Prostor pro kolena je lehce nadprůměrný, při zcela posunutém předním sedadle ale prostoru příliš nezbyvá.



Objem (594 l) i variabilita zavazadlového prostoru jsou mimořádné. Objemné schránky pod dnem zavazadlového prostoru lze vyjmout a vzniklý prostor využít pro rezervu.

TCO zvyšují pravidelný servis

Zajímavé je, že celkové náklady na provoz (TCO) u všech variant Ceedu vycházejí vel-

mi podobně a odlišují se víceméně jen pořizovací cenou.

Díky velmi bohaté základní výbavě má pak model ProCeed přeci jen některé vybrané náhradní díly dražší. Jde například

o čelní sklo (23260 Kč s DPH), které je již v základní výbavě vyhřívané, zadní skupinové světlomety LED, které tvoří dvě krajní (21600 Kč/ks) a dvě středové světlomety (25900 Kč/ks), přední světlomety (59700 Kč), kde je technologie full LED s automatickým přepínáním dálkových světlometů také součástí základní výbavy.

Náklady na pravidelný servis jsou vyšší kvůli krátkým servisním intervalům (15000 km), které jsou mimochodem pro korejské a japonské značky typické. Po ujetí 210000 km zákazník zaplatí 135000 Kč s DPH. Jedna servisní prohlídka tak vyjde v průměru na 9700 Kč.

Velmi vysoké jsou zůstatkové hodnoty. Podle Eurotaxu jsou i po třech letech a ujetí 90000 km stále nadpoloviční!

Velmi zajímavá je spotřeba, která se při shodném jízdním stylu v podstatě nelišila. Sportovní verzi GT jsme v rámci testu naměřili kombinovanou spotřebu 7,4 l/100 km, menší a slabší motor 1,5/103 kW jezdil za 7,1 litru benzínu. Podrobnější informace naleznete v příslušné tabulce.

Modelovou řadu Ceed dále ztraktivňuje tovární sedmiletá záruka, která do tří let



Proceed se od ceedu kombi liší zadní, výrazně sportovněji zádí

není omezena ujetými kilometry. Později pak nájezd nesmí překročit 150 000 km. Při využití financování Kia Finance je dále možné získat atraktivní úrok 3,99 % p.a. nebo slevu 30 000 korun, takže nejlevnější verzi ProCeedu lze pořídit za 669 980 korun.

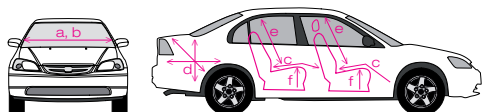


CENY VYBRANÝCH NÁHRADNÍCH DÍLŮ ProCeed GT Line

| Náhradní díl | Cena v Kč s DPH |
|--|-----------------|
| Přední brzdové kotouče (sada – 2 ks) | 4080 |
| Brzdové desky – přední (sada) | 3820 |
| Čelní sklo | 23260 |
| Přední levý světlomet full LED – kompletní | 59700 |
| Zadní skupinová svítlna – vnější | 21600 |
| Zadní skupinová svítlna – vnitřní | 25900 |
| Přední nárazník – kompletní | 17860 |
| Zadní nárazník – kompletní | 15260 |
| Levé zpětné zrcátko, sklopné – kompletní | 17510 |
| Levý přední blatník | 7430 |

KIA PROCEED GT ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

| | |
|--------------------------|---|
| Motor, převodovka | Vpředu napříč uložený zážehový čtyřválec pohání přední kola, objem 1591 cm ³ , výkon 150 kW při 6000 1/min, točivý moment 265 Nm při 1500–4500 1/min. Dvojspojková samočinná převodovka. |
| Rozměry | Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4605/1800/1422 mm, rozvor 2650. Zavazadlový prostor 0,594/1,545 m ³ . |
| Hmotnosti | Provozní/užitková hmotnost 1438/462 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1410/600 kg. |
| Výkony | Nejvyšší rychlost 225 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 7,5 s. Spotřeba kombinovaná dle WLTP 6,8 km/CO ₂ 154 g/km. |
| CENA s DPH | 834 980 Kč |



| ZŮSTATKOVÉ HODNOTY SPOLEČNOSTI AUTOVISTA CZECH | | EUROTAX |
|--|--------|--------------------|
| Počet ujetých km | Stáří | Zůstatková hodnota |
| 30000 | 3 roky | 60,70 % |
| 90000 | 3 roky | 54,35 % |
| 150000 | 3 roky | 47,55 % |
| 210000 | 3 roky | 40,70 % |

| CELKOVÉ HODNOCENÍ | |
|------------------------------------|---|
| KLADY | ZÁPORY |
| Solidní náklady na provoz | Vyšší náklady na pravidelný servis |
| Jízdní vlastnosti, radost z řízení | Servisní intervaly po 15 000 km |
| Spotřeba benzínu | Končící výkonná verze GT |
| Vysoké zůstatkové hodnoty | V nabídce pouze jedna motorizace 1,5/103 kW |

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU – ProCeed GT (l/100 km)

| Město/mimo město | Při ustálené rychlosti 90/130 km/h | Kombinovaná |
|------------------|------------------------------------|-------------|
| 8,0/6,2 | 5,6/7,8 | 7,4 |

NÁKLADY NA PROVOZ ZA 3 ROKY (S DPH) – ProCeed GT Line

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 | 30000 | 90000 | 150000 | 210000 |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Poživatelná cena vozu (Kč) | 699980 | 699980 | 699980 | 699980 |

JEDNOTLIVÉ POLOŽKY NÁKLADŮ ZA 3 ROKY

| | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|
| Dálniční známka (Kč) | 6900 | 6900 | 6900 | 6900 |
| Zákonné pojištění ¹⁾ (Kč) | 23800 | 23800 | 23800 | 23800 |
| Havarijní pojištění ²⁾ (Kč) | 73500 | 73500 | 73500 | 73500 |
| Servisní prohlídky ³⁾ (Kč) | 25300 | 58900 | 100094 | 135230 |
| Pneuservis ⁴⁾ (Kč) | 28500 | 28500 | 41900 | 65300 |
| Pohonné hmoty ⁵⁾ (Kč) | 87000 | 261000 | 435000 | 609000 |
| Ztráta hodnoty ⁶⁾ (Kč) | 275180 | 319580 | 367180 | 414880 |

NÁKLADY CELKEM

| | | | | |
|--------------------------------|--------|--------|---------|---------|
| Celkové náklady za 3 roky (Kč) | 520180 | 772180 | 1048374 | 1328610 |
| Náklady na 1 km (Kč/km) | 17,34 | 8,58 | 6,99 | 6,33 |

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 zahrnovány 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 (7,4 l/100 km) a aktuální ceny benzínu (40,90 Kč/l) či nafty (38,60 Kč/l).

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

VNITŘNÍ ROZMĚRY (v mm)

| | | |
|--|------------|-------------------------------|
| Šířka interiéru v úrovni loktů/ramen/skel | vpředu / a | 1510/1430/1530 |
| | vzadu / b | 1470/1410/1500 |
| Prostor pro nohy vpředu/vzadu (tzv. míra komfortu) / c | | 1100/700 |
| D/š/h ložné plochy bez sklopených a se sklopenými opěradly / d | | 1070/1030/410 a 1690/1030/410 |
| Prostor nad předním/zadním sedákem / e | | 1000/900 |
| Výška předního/zadního sedáku nad podlahou / f | | 290/340 |

Do Česka dorazilo evropské Auto roku

Letošním evropským Autem roku se stal elektromobil Renault Scénic. Nyní vstupuje i na český trh. Scénic se může pochlubit vyspělou technikou, rychlým nabíjením a především praktickým dojezdem vysoko nad hranicí 500 km. Podle metodiky WLTP má ujet 625 km. Atraktivní je i cena.

Elektrický Renault Scénic nabízí rychlé nabíjení a dojezd přes 600 km



V roce 1996 způsobil Scénic revoluci na trhu, když se stal prvním kompaktním velkoprostorovým MPV v historii evropských automobilů. Karosérie nyní upřednostňuje kompaktní rozměry a opouští velkoprostorovou koncepci. Oproti původnímu scénicu je tedy především nižší (d/š/v – 4470/1864/1571 mm). Přesto je vnitřní prostor ve svém segmentu nadprůměrný. Elektrický scénic si přesto zachovává svou DNA a je stále navržen tak, aby byl univerzálním rodinným vozem. Navíc má velkou šanci uspět i ve firemních flotilách především díky poměru ceny (1 085 000 Kč), užité hodnoty a dojezdu (625 km), který je mezi cenově dostupnými elektromobily unikátní. Velký akumulátor o využitelné kapacitě 87 kWh lze nabíjet výkonem až 150 kW. Nabíjení z 15 na 80 procent má zabrat 37 minut.

K mání jen výkonnější verze

V České republice bude nabízeno pouze výkonnější, 160kW provedení s baterií typu NMC o využitelné kapacitě 87 kWh (existuje také scénic s baterií o kapacitě 60 kWh, ale ten se prozatím dovážet nebude). Dojezd na jedno nabití je pak dle WLTP 625 kilometrů při průměrné spotřebě 16,8–17,3 kWh/100 kilometrů. Vůz utáhne až 1,1 tuny těžký přívěs, sám váží v závislosti na výbavě přibližně 1,9 tuny a uveze až 599 kilogramů.

Nadprůměrně prostorný

Elektrický Scénic E-Tech nabízí ve své kategorii mimořádný vnitřní prostor především díky dlouhému rozvoru 2,78 metru, rovné podlaze a kompaktnímu akumulátoru. Při

zcela posunutých sedadlech dozadu je pro kolena na zadních sedadlech 278 mm a pro zavazadla s objemem zavazadlového prostoru 545 litrů. Komfort v kabině zvyšuje důmyslná zadní loketní opěrka. Když otevřete její víko, tak uvnitř naleznete držáky na nápoje i na mobily či tablety a nabíjecí konektory USB.

Inovativní je panoramatická Solarbay, obří panoramatické okno, které má unikátní vychtávku, kdy podobně jako u některé konkurence umí být po stisknutí ovladače buď průhledné nebo neprůhledné. V případě scénicu může být navíc průhledná jen polovina této skleněné střechy, buď přední nebo zadní.

Centrální displej je, jak je pro renaulty typické, tradičně orientován na výšku, ovládání klimatizace zůstalo pomocí klapek.

Na pravé straně displeje se stále zobrazuje aktuální dojezd vozu, a to pro několik scénářů – pro městskou jízdu, kdy je pochopitelně číslo největší, přes klasický mix počítaný z průměru během ujetých posledních sedmdesáti kilometrů až po čistě dálniční trasu. V takovém případě činí udávaná hodnota jen něco přes polovinu z maximálního městského dojezdu. Volič pro ovládání převodovky je stále na pravé straně sloupku volantu, přístrojový digitální štít je velký a přehledný.

Dále je ve voze multimediální systém OpenR Link s integrovanými funkcemi Google, zábavnými a informačními aplikacemi a jedinečným zvukovým podpisem vozu, jenž je výsledkem výjimečné spolupráce s francouzským skladatelem elektronické hudby Jeanem-Michelem Jarrem.

Made in France

Stejně jako Mégane E-Tech elektrický a budoucí městský elektromobil Renault 5 E-Tech se i Scénic E-Tech elektrický vyrábí ve Francii v továrně ElectriCity v Douai, která je součástí Ampere, nového subjektu skupiny Renault specializujícího se na elektrické a softwarové technologie. Jeho elektromotor se rovněž vyrábí ve Francii – v továrně Megafactory v Cléonu. Scénic E-Tech elektrický je symbolem místní, udržitelné výroby. U své páté generace je založen na krátkém výrobním okruhu, kdy 54 procent dílů scénicu je vyráběno francouzskými dodavateli, přičemž více než polovina se nachází ve vzdálenosti menší než 100 kilometrů od továrny.



Interiéru dominují dva velké displeje

Auto navrženo pro udržitelnost

Na summitu ChangeNOW v roce 2022 představil Renault koncept Scénic Vision ztělesňující ambiciózní přístup k dekarbonizaci v celém životním cyklu vozidla – od návrhu, výroby a používání až po ukončení životnosti. Tyto ambice nyní nabyly konkrétní podoby s modelem Scénic E-Tech, jenž je prvním 100% elektrickým rodinným vozem navržným udržitelným způsobem a který využívá nejméně 24 procent materiálů z oběhového hospodářství a 90 procent jeho hmotnosti lze recyklovat průmyslovými recyklačními kanály v souladu se směrnicí 2005/64/ES. Každý z dvanácti bateriových modulů je opravitelný.

Cena od 1 085 000 Kč

Cena elektrického scénicu začíná na 1 085 000 Kč. S ohledem na výbavu a mimořádný dojezd jde o atraktivní cenu. Na našem trhu bude dostupných pět barev karoserie a tři výbavové stupně s označením Evolution, Techno a Iconic. Již základní výbava Evolution nabídne důležité tepelné čerpadlo, automatickou dvouzónovou klimatizaci, zadní parkovací kameru, bezklíčkový vstup i startování, kola z lehké slitiny či bezdrátové zrcadlení telefonu. S nejvyšší verzí Iconic získáte navíc například prémiové audio Harman Kardon, adaptivní tempomat, nejrůznější asistenty, elektrické sedadlo s funkcí masáže či vyhřívání volant a větší, 20palcová kola.



Objem zavazadlového prostoru je solidních 545 litrů

| RENAULT SCÉNIC E-TECH – ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE | |
|--|----------------|
| Výkon elektromotoru (kW) | 160 |
| Točivý moment elektromotoru (Nm) | 300 |
| Kapacita akumulátoru, využitelná (kWh) | 87 |
| Poháněná kola | Přední |
| Zrychlení 0–100 km/h (s) | 8,4 |
| Nejvyšší rychlost (km/h) | 170 |
| Kombinovaná spotřeba (kWh/100 km) | 16,8–17,3 |
| Délka/šířka/výška (mm) | 4470/1864/1571 |
| Rozvor (mm) | 2785 |
| Provozní hmotnost (kg) | 1850 |
| Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného (kg) | 1100/750 |
| Cena (Kč) | 1 085 000 |

Dokonale praktický

Paralelně se Škodou Superb automobilka pracovala na nové generaci kodiaq. Toho už můžete objednávat, protože první vozy jsou expedovány z Kvasin. Zatím jsou k dispozici pouze dva diesely a dvě úrovně výbavy. My jsme však vyzkoušeli všechny čtyři linie a motorizace, které přijdou v polovině roku.



Trekka se dá považovat za prapředka kodiaqa. Natrefit na ni je dnes vzácnost.

Nový kodiaq narostl do délky o 61 mm na celkových 4758 mm. Přepracovaná karoserie je aerodynamičtější s koeficientem odporu vzduchu 0,28. K tomuto výsledku přispěly aktivní lamely za předním nárazníkem, aerodynamické clony, deflektory v kolech a funkční zpětná zrcátka spolu se zadním spoilerem. Z designového hlediska zaujme vpředu široká maska chladiče s vertikálním žebrováním, matrixové světlomety s krystalickým designem a 2D logo na robustní kapotě. Zadní LED světla jsou opticky propojená červeným pruhem, víko pátých dveří je prakticky široké a mohutný zadní nárazník dodává vozu robustní vzhled.



Zavazadlový prostor se zvětšil o 75 litrů, více místa mají nyní i cestující ve třetí řadě

Koncept obývacího pokoje

Zcela přepracovaný interiér exceluje v přívětivosti a užité hodnotě. Škoda opustila klasický koncept úrovní výbavy. Místo toho si vybíráte atmosféru vnitřku danou specifickými kombinacemi čalounění a dekorů. Ty jsou čtyři a poprvé využívají ekologicky vyrobené materiály, třeba umělou kůži nebo tkaninu s vlákny vyrobenými z PET lahví. Jednotlivé prvky výbavy jsou sjednocené do 13 paketů. Hodnotný vzhled umocňuje kvalitní zpracování detailů jako lemování sedadel, kontrastní prošívání i náladové osvětlení.

Ve všech případech mají sedadla vynikající tvarování poskytující potřebnou oporu. Potěší masážní funkce, vyhřívání, odvětrání i elektrické ovládání s pamětí. Dvouramenný volant s tlačítky, rolovacími válci a vyhříváním se dobře drží a zaručuje nerušený výhled na personalizovatelný desetipalcový digitální štít. Ten je čitelný i na přímém slunci. Poprvé ho doplňuje head-up displej s ostrou grafikou zobrazující pokyny navigace, rychlost a aktivitu asistentů.

Synonymum pro praktičnost

Nejpozoruhodnější je středová část, jejíž dominantou je třináctipalcový infotainment s novým prostředím tvořeným widgety, online službami a bezdrátovým zrcadlením telefonu. Ještě důležitější novinkou je sestava digitalizovaných kruhových ovladačů s otočným prstencem. Ty po stisknutí mění svou funkci, takže krajními přepínáte mezi regulací teploty a intenzitou vyhřívání/klimatizování sedadel. Prostředním ovládáte ventilátor klimatizace, jízdní režimy, zoom navigace a hlasitost rádia. Uživatelsky jde o velmi důmyslné a intuitivní řešení.

Neméně promyšlený je i středový panel mezi sedadly. Ten začíná dvojitou políčkou, například na peněženku, dole pak najdete chlazenou bezdrátovou nabíječku, kam dáte dva telefony vedle sebe. Protiskuzový povrch je navíc tvarovaný pro snadné vynášení telefonu. A ještě se sem vejde textilní kostka na čištění displejů. Pak tu máme schránku s dvojitými držáky na čtyři kelímky. Obě schránky mají samostatnou krycí roletu. Sestavu doplňuje třetí box pod loketní opěrkou. Pokud je vám to stále málo, zbytek cestovních věcí uložíte do dvou schránek před spolujezdcem.

Na zadních sedadlech je díky větší délce dostatek prostoru ve všech směrech a me-



Každý ze čtyř stylů interiéru má vlastní materiály. Řada z nich je získávána ekologickou cestou.

zigeneračně si polepšilo i místo ve třetí řadě. Zavazadelník je velkorysejší o 75 litrů. V pětimístném uspořádání nabídne velkorysých 910 až 2105 litrů. Víko pátých dveří se otevírá elektricky.

Nové motory už v polovině roku

Nového kodiaqa nejdříve koupíte s plug-in hybridním pohonem, který díky nadprůměrnému akumulátoru s využitelnou kapacitou 19,7 kWh ujede v bezemisním režimu kolem 100 km. To většině uživatelů stačí i na celý pracovní den. Při jízdě v hybridním režimu systém maximálně upřednostňuje elektrický pohon. Zážehový čtyřválec 1,5 TSI začíná více využívat při poklesu kapacity pod 35 %.

Systémový výkon činí solidních 150 kW s točivým momentem 350 Nm, takže nabízí svižnou jízdu a snadné předjíždění. Další předností je nabíjení stejnosměrným proudem (DC) o výkonu až 50 kW DC. Z 10 na 80 % lze akumulátor nabít za 25 minut. Nejvyšší rychlost na čistě elektrický pohon je 140 km/h a navzdory své váze je překvapivě živý a pružně reaguje na povely řidiče.

Druhou elektrifikovanou novinkou je mild-hybridní patnáctistovka o výkonu 110 kW a točivém momentu 250 Nm. Základní motorizace poskytuje solidní dynamiku, ovšem v základním nastavení jede kvůli co nejnižším emisím na co možná nejvyšší rychlostní

stupeň a po rychlém sešlápnutí plynu trvá poměrně dlouho, než podradí a zrychlí. Řešením je lépe vybavená verze s volbou jízdních režimů. Ve sportovním módu totiž motor ožije znatelně rychleji.

V nabídce naštěstí zůstává i vznětový dvoulitr, který má ve velkém autě své opodstatnění.

Zejména silnější provedení se 142 kW a pohonem všech kol přináší příjemný zátaň při velmi slušné spotřebě. Vznětový dvoulitr aktuálně koupíte i se 110 kW a poháněnou přední nápravou. Plug-in hybrid a mild hybrid přijdou na trh v polovině roku a v závěru se dočkáme i dvoulitrového TSI.



Peněženka, dva telefony, čtyři kelímky s nápoji. Vše se sem vejde a vše má své místo.

Dvanáct do tuctu

Skupina Stellantis představila loni v říjnu novou strategickou ofenzivu na poli užitkových automobilů s názvem Pro One. Jejím cílem je dosáhnout prvenství na trhu LUV prostřednictvím značek Citroën, Fiat, Opel, Peugeot, Ram a Vauxhall. V březnu jsme vyrazili do Rüsselsheimu, abychom se s novinkami Pro One seznámili naživo.



Užitková partička od Citroënu prošla výraznou modernizací stejně, jako ostatní sourozenci skupiny Stellantis.

Divize užitkových vozidel dnes představuje třetinu tržeb skupiny Stellantis s ročním prodejem 1,6 milionu vozidel. Strategie Pro One by měla pomoci dosáhnout cílů plánu Dare Forward 2030, v němž se počítá se zdvojnásobením příjmů z užitkových vozidel do roku 2030 ve srovnání s rokem 2021. Současně s tím se počítá se zvýšením podílu elektromobilů na 40 % a generování příjmů z doplňkových služeb ve výši 5 miliard eur. Loňské výsledky ukazují, že se plán začíná vyplácet, neboť strategie Pro One už přinesla třetinu z bezmála 200 miliard eur čistých příjmů, které skupina Stellantis v roce 2023 vykázala. V Evropě zaujímá Stellantis Pro One první místo v oblasti lehkých užitkových vozidel s tržním podílem více než 30 %, v regionu Blízkého východu a Afriky drží s tržním podílem 21,8 % druhé místo.

Noví zákazníci skupiny Stellantis Pro One budou moci těžit z propojenosti celého systému v podobě nabídky moderních dodávek se spalovacími a elektrickými motory. Letošní modernizace se týká 12 modelů. Konkrétně se jedná o Citroëny Berlingo Van, Jumpy a Jumper, Fiaty Professional

Doblò, Scudo a Ducato, Opely Combo, Vivaro a Movano a Peugeoty Partner, Expert a Boxer.

Novinky pro rok 2024

Všechny modely mají modernizované kokpity s 10palcovými středovými displeji infotainmentu, vylepšené asistenční systémy řízení včetně autonomního řízení druhé úrovně, vysokou schopnost konektivity s možností aktualizací „over the air“ od roku 2026 nebo inovativní řešení elektrického pomocného pohonu (e-PTO), který umožní využívat trakční baterie elektromobilů nejen pro samotný pohon vozidla.

A jak se k tomu postavily jednotlivé značky? Citroën u svých LUV poprvé nabízí ergonomická sedadla Advanced Comfort, Opel světlomety Intelli-Lux LED Matrix, Peugeot zdokonalil svůj i-Cockpit a Fiat se zaměřuje na tzv. Magic Cargo, což představuje vylepšení variability interiéru z hlediska přepravovaného nákladu nebo osob.

„Obnova kompletní řady dodávek Stellantis je spolu s portfoliem inovativních technologií a konektivních služeb základem projektu Pro One zaměřeného na zákazníka a na

posílení vedoucího postavení skupiny,“ řekl na úvod prezentace Xavier Peugeot, viceprezident obchodní jednotky užitkových vozidel skupiny Stellantis.

Za zmínku stojí také aktualizace Service Pack zaměřená na efektivní správu vozového parku, kterou očekává každý majitel firmy. Služby správy vozového parku poskytované jako nezpracovaná data (Fleet Management Data Pack od Mobilisights) nebo integrované do servisního nástroje (Preventive Maintenance a Connect Fleet od Free2Move) zamezují prostojům vozového parku a snižují celkové náklady.

Elektromobilita a vodík

Stellantis je evropským lídrem v oblasti bezemisního pohonu LUV. Nabízí jak bateriové elektromobily (BEV), tak elektromobily s vodíkovými palivovými články (FCEV). Letošní modernizace zahrnuje bezemisní technologie druhé generace s vlastními bateriovými systémy, které zajišťují delší dojezd.

Malé dodávky Berlingo, Partner, Doblò a Combo dostaly synchronní elektromotor o výkonu 100 kW, který v kombinaci s akumulátorem o kapacitě 50 kWh ujede až 330

kilometrů. Standardně mají všechny palubní nabíječku o výkonu 7,4 kW (za příplatek 11 kW). V nových středně velkých elektrických dodávkách –Jumpy, Scudo, Vivaro a Expert – je k dispozici synchronní elektromotor o výkonu 100 kW a sady baterií o kapacitě 50 (dojezd 250 km) nebo 75 kWh (350 km).

V segmentu velkých dodávek (Jumper, Ducato, Movano a Boxer) má elektromotor výkon 200 kW a baterie kapacitu 110 kWh, což umožňuje reálný dojezd až 420 km. Standardem je palubní nabíječka o výkonu 11 kW. Stejně výkonný wallbox dokáže baterii plně nabít za 11 hodin a 45 minut, ale při použití nabíjecího stanje o výkonu 150 kW stačí k nabití baterie na 80 % kapacity 55 minut.

Dojezd nových elektrických LUV může uživatel nově ovlivňovat systémem rekuperačního brzdění, který se nastavuje páčkami pod volantem. Přitom se zohledňuje hmotnost vozidla a profil trasy. Tepelné čerpadlo v elektrických dodávkách navíc optimalizuje spotřebu energie v chladném počasí.

Druhá generace vodíkových palivových článků ve středně velkých dodávkách využívá systém „mid-power“, který zajišťuje v tomto segmentu dojezd až 400 km. Vel-

ké dodávky zvládnou 500 km. Výhodou je trakční baterie se solidní kapacitou, u níž lze doplnit elektrickou energii i z nabíjecího stanje pro elektromobily, pokud není v dosahu plnicí stanice na vodík.

Spalovací motory se vrací

Po rozpačitém intermezzu vrací Stellantis do hry na trhy EU také spalovací motory. Nejmenší vozy nabídnou ložný objem až 4,4 m³ a vedle elektromotorů litrový zážehový tříválec PureTech o výkonu 91 kW nebo dvě výkonové verze čtyřválců BlueHDi o zdvihovém objemu 1,5 litru (75 a 96 kW).

Větší dodávky již pojmu až 6,6 m³ objemného nákladu, se kterým si bez problémů poradí tři varianty turbodieselů. Základní čtyřválec má objem 1,5 litru a výkon 88 kW, silnější alternativou je dvoulitr o výkonu 106 nebo 132 kW. Dva slabší motory jsou kombinované se šestistupňovou ručně řazenou převodovkou, u nejsilnější verze je standardem osmistupňový automat, který si lze za příplatek pořídit také u prostřední varianty. Zatímco elektrická verze nabídne užitečné zatížení jen 1,25 tuny, vznětová bez problémů uveze až 1,4 tuny.

Modely největší řady uvezou až 17 m³ nákladu s užitečným zatížením až 2 tuny.

Vznětové čtyřválcové o zdvihovém objemu 2,2 litru nabídnou výkony 88 kW, 106 kW nebo 132 kW a kombinaci šestistupňové ručně řazené nebo osmistupňové samočinné převodovky.

Citroën: pohodlí se sedadly Advanced Comfort

Citroën je od dodávky 2CV Fourgonnette z 50. let minulého století dlouholetým partnerem profesionálů v jejich každodenním životě. V čele nové ofenzivy značky stojí i nadále oblíbené Berlingo Van, dnes již ve čtvrté generaci. Mezi jeho hlavní nové prvky patří sedadla Advanced Comfort, která se v lehkém užitkovém voze objevují poprvé a díky stylizovanému specifickému čalounění a kontinuálnímu prošívání poskytují nejen fyzický, ale i vizuální „komfort“. To první zajišťuje hlavně specifická 15 mm silná pěna s vysokou hustotou na povrchu sedadla. Za příplatek mohou být přední sedadla rovněž vyhřívaná a vybavená masážní funkcí a elektrickým nastavením bederní části. Nová sedadla Citroën nabízejí účinnou oporu a komfort zejména při dlouhých cestách.

Modernizace se dotkla také dodávek Jumpy a Jumper. První z nich je měřítkem



Fiat je poslední značkou, která se začlenila do skupiny Stellantis. I ona představila faceliftovaná dodávky s vyšší nosností.



Opel Combo a Vivaro se přední částí stylizuje ve stejném duchu, jako osobní vozy.



Opel Movano nyní nabízí vyšší nosnost a vylepšené asistenční systémy

všestrannosti díky svým kompaktním rozměrům, bezkonkurenčnímu komfortu a bezpečnostním prvkům, stejně jako díky stále konkurenceschopnější nabídce technologií – od dieslového motoru BlueHDi až po vodíkový pohon. Oproti tomu nový jumper se vyznačuje ve svém segmentu ojedinělými vlastnostmi a je nejrobustnějším vozem značky Citroën s užitečným zatížením až dvě tuny.

Fiat Professional: e-ducato ujede o 30 % více

Fiat Professional může čerpat z více než stoleté historie. Přízeň zákazníků si udržuje kvůli vysoké efektivitě, spolehlivosti a škále personalizovaných řešení. Značka je lídrem v oblasti rekreačních vozidel díky speciální platformě vyvinuté pro přestavby na obytné automobily. Ducato, vyráběné od roku 1981, získalo už 16x titul nejlepšího základu pro obytný vůz od odborného časopisu Promobil.

Značka je navíc průkopníkem v oblasti ekologičtějších technologií a lídrem v revoluci e-Mobility LUV. Jednou z hlavních inovací, kterou přináší model E-Ducato 2024, je baterie s kapacitou 110 kWh, která nabízí dojezd až 420 km v cyklu WLTP, což je o 30 % více, než dokázal předchozí model. Nové e-ducato, jehož cena klesla o 25 pro-



Opel Vivaro nabízí ergonomii při řízení podobnou jako u osobních modelů.

cent, si zachovává ložný prostor až 17 m³ a užitečné zatížení až 1500 kg.

Nové scudo nabízí jako novinku tzv. Magic Cargo, což umožňuje rozšířit ložnou plochu až na 367 cm u standardní verze a maximálně 402 cm u verze Maxi, čímž vzniká prostor pro nakládání objemných materiálů. Nové Doblò je díky důmyslným a inovativním řešením ideálním partnerem pro všechny profesionály. Z hlediska bezpečnosti spočívá hlavní pokrok ve vylepšení zrcátka Magic Mirror, které přenáší obraz ze zadní kamery a umožňuje vidět dozadu, i když má automobil zaslepené zadní dveře.

Opel: hi-tech světlomety a osobitý design

Každý model německé značky koncernu Stellantis prošel omlazením exteriéru i interiéru. Nejvýraznější novinkou je čelní maska Vizor u modelů Combo a Vivaro, která se z osobních modelů přenesla i mezi LUV. Model Combo dostal navíc světlomety Intelli-Lux LED Matrix, které mají ve svém segmentu světovou premiéru. Nové světlomety se skládají ze 14 individuálně ovládaných LED elementů (sedm na každé straně)

a dokážou přesně odstínit ostatní účastníky silničního provozu od oslnění dálkovými světly.

Novinkou je také systém infotainmentu založený na platformách Snapdragon Cockpit a Auto Connectivity od společnosti Qualcomm, které mimo jiné disponují nejmodernějšími grafickými a multimediálními funkcemi a umožňují připojení přes wi-fi, Bluetooth a 4G síť. Kromě toho byl zvětšen prostor kolem přístrojové desky a středové konzoly u modelu Vivaro, což usnadňuje odkládání příslušenství a předmětů denní potřeby.

Peugeot: nový, sofistikovanější i-Cockpit

Užitkovým vozem, který nejlépe ztělesňuje vizi značky Peugeot o budoucnosti profesionální mobility, je bezpochyby nový e-partner, jenž se v roce 2023 stal lídrem evropského segmentu lehkých užitkových vozů s elektrickým pohonem a do roku 2025 by měl tvořit třetinu evropského segmentu dodávek. Nový partner a e-partner přicházejí s novou přístrojovou deskou i-Cockpit, která nabízí lepší ergonomii a kvalitu zpracování.

Nový Peugeot Partner přijíždí s novým interiérem i-Cockpit, který nabízí lepší ergonomii a více odkládacích částí.



Dodávky Peugeotu, stejně jako ostatní značky Stellantisu nabízejí elektrický i klasický pohon.



Oblek proti tričce

BMW X2 a Mini Countryman sdílejí podobnou techniku, takže není divu, že jejich modernizace přišly najednou. Každý má ale svůj styl a cílí na odlišnou klientelu.



BMW X2 – téměř o třídu výše

BMW volí v oblasti elektromobility konzervativní cestu a bere ji jako doplněk ke spalovacím motorům. Stejnou strategii razí i druhá generace X2, která je dostupná vedle benzínu a dieselu i v čistě elektrické verzi, kterou jsme si vyzkoušeli v prostředí domácích silnic.

BMW X2 celkově dospělo designem i rozměry. Na délce přibýlo 194 mm, na šířku 21 mm a o 64 mm narostla i výška. Z velkorysejšího rozvoru profitují cestující, z rozchodu pak hezky vyplněné podběhy kol. Subtilnější maska chladiče může být podsvícená. Kola jsou v základu sedmnáctipalcová, ale můžete mít i rozměr s 21 palci. Dejte to všechno dohromady a vznikne reprezentativní vůz s dynamickým nádechem. Platí to zvláště ve sportovním M paketu nebo rovnou v ostré verzi X2 M35i xDrive o výkonu 221 kW. Mnozí si X2 nyní pletou s o třídu větším modelem.

Strohost napomáhá soužití

Zatímco zvenčí si X2 užívá extravagance, interiér působí zdrženlivějším dojmem, který ale není na úkor kvality použitých materiálů nebo dílenského zpracování. Vizuální strohost a příkladná ergonomie přispívají k uživatelské přívětivosti.

To platí i o ovládání vnucených funkcí. Například akustické upozornění na překročení rychlosti lze vypnout rovnou na volant. K nastavení většiny ostatních prvků, ať už

jízdnic nebo komfortních, využijete novou generaci systému BMW OS9 běžící na Androidu. Dotykový displej s úhlopříčkou 10,7 palce má obsáhlé tradiční menu, ale má problém s plynulostí, což vyřeší budoucí aktualizace.

Ergonomicky povedeným tahem je umístění voliče převodovky, volby jízdnic režimů a audia na konzoli středové loketní opěrky. Jsou tu i tlačítka startování, výstražných blinkrů a parkovacího kamerového systému. Dále musíme pochválit nově tvarovaná sedadla.

Dynamika s kompromisem

Za volantem si všimnete menší úhlopříčky přístrojového štítu (10,25 palce). Pro-

gramovatelné prostředí má ostrou grafiku a v kombinaci s head-up displejem poskytuje komplexní přehled o jízdnicích datech a asistenčních systémech.

BMW X2 se výrazně zlepšilo v odhlučnění, které je stěžejní zejména u elektrické verze, kterou jsme se svezli. Střední iX30 xDrive disponuje pohonem všech kol a výkonem 230 kW. Tady je dynamika bez výhrad, ostatně akcelerace na stovku za 5,6 sekundy hovoří za vše. S vysokonapěťovým akumulátorem s kapacitou 64,8 kWh slibuje maximální dojezd 417 až 449 kilometrů v cyklu WLTP. V budoucnu se představí i ve slabší variantě eDrive20.

Stejně tak řízení reaguje přesně na povel řidiče. Tužší podvozek v kombinaci s většími koly dodává vozu potřebnou stabilitu, ale



V ergonomicky dobře zpracovaném interiéru máte vše na dosah ruky. Nejdůležitější ovladače jsou přímo na loketní opěrce.



Nápaditá barva, neotřelé materiály a jediný displej s projekcí dodávají interiéru jedinečnou atmosféru

je to tak trochu na úkor pohodlí. Pod kapotou lze dále najít dva zážehové motory, tříválec 1,5 l/125 kW nebo sportovně laděný dvoulitrový čtyřválec s 221 kW. Vznětová verze sDrive18d nabídne 110 kW.

Mini Countryman – vymodřená moderna

Mini v současné době prochází dynamickou modelovou proměnou, na kterou již stárnoucí modely netrpělivě čekaly. Nabídku opustil clubman, naopak přibyl crossover Aceman. Mini se představilo v nové generaci spolu s elektrickou verzí a stejně rozsáhlou obměnu dostal i rodinný countryman.

Přestože karoserií zůstává countryman

na první pohled rozpoznatelný, výčet designových rozdílů by vydal na knihu. Zejména kvůli odlišnostem jednotlivých verzí a nepřeborným možnostem personalizace. Countryman je prvním modelem, který se vyrábí v německém Lipsku, nikoliv ve Velké Británii.

Mini je hlavně o stylu, výstřednosti a zábavě, čehož si užijete zejména v interiéru. Ten v rámci iniciativy udržitelné výroby používá recyklované materiály v extravagantních barevných kombinacích. V případě testovaného Countrymanu C to byla modrá s bronzovým odstínem.

S novou generací interiéru countryman sjednotil přístrojový štít a infotainment do

jedné centrální OLED obrazovky. Přestože jde o jednotnou platformu s BMW, výsledkem je plynulejší chod. Bonusem je široký výběr zábavných grafik, které se mění spolu s celkovým naladěním vozu. Sestavu doplňuje volitelný head-up displej, aby měl řidič alespoň základní údaje na očích.

Countryman dokáže hlavně v noci vytvořit zcela mimořádnou cestovní atmosféru. Panoramatické střešní okno i náladové osvětlení známe, ale mini přidává ještě projektor pestrých animací na palubní desku. Po celém interiéru najdeme mnoho zábavných detailů jako poutko víka loketní opěrky, atypické ovladače pod centrálním displejem nebo ukazatel využití energie, který při prudší akceleraci doplní ikona rakety.

Dva různé temperamenty

Ten je v případě základní patnáctistovky s výkonem 125 kW mírnou nadsázkou, ale i tak s poměrně velkým SUV ochotně akceleruje a především má velice kultivovaný chod. Navíc potěší spotřebou pod 7 litrů. Podvozek se podařilo přesně vyladit v poměru tuhosti, tlumení a komfortu.

Pokud se chcete za volantem bavit, sáhněte po pepřné variantě Countryman JCW s dvoulitrovým čtyřválcem o výkonu 221 kW a pohonem všech kol. Sportovní režim se tu jmenuje Go-kart. Ryzí motokáru nečekejte, ale na daný segment se svezete skvěle. Podvozek hezky krotí náklony, drží stopu, jen řízení by mohlo být kumulativnější, ale to je ta moderní technika, kdy je vše osázeno nejrůznějšími asistenty, a tak je nutné dělat kompromisy.

| MINI COUNTRYMAN – ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE | | |
|--|----------------|---------------------|
| Verze | Countryman C | JCW Countryman ALL4 |
| Objem (cm ³) | 1 499 | 1 998 |
| Výkon (kW)/otáčky | 125 | 221 |
| Točivý moment (Nm)/otáčky | 280 | 400 |
| Výkon elektromotoru (kW)/otáčky | 15 | |
| Točivý moment elektromotoru (Nm)/otáčky | 55 | |
| Poháněná kola | Přední | Všechna |
| Převodovka | 7st. samočinná | 7st. samočinná |
| Zrychlení 0–100 km/h (s) | 8,3 | 5,4 |
| Nejvyšší rychlost (km/h) | 212 | 250 |
| Kombinovaná spotřeba (l/100 km) | 6,2 | 8,3 |
| Emise CO ₂ (g/km) | 141 | 187 |
| Délka/šířka/výška | 4444/1843/1661 | 4447/1843/1645 |
| Rozvor (mm) | 2692 | 2692 |
| Provozní hmotnost (kg) | 1620 | 1735 |
| Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného (kg) | 1700/- | |
| Cena (Kč) | 874 900 | 1 261 000 |

| BMW iX2 – ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE | |
|---|--------------------|
| Verze | iX2 xDrive30 |
| Výkon elektromotoru (kW)/otáčky | 230/0 |
| Točivý moment elektromotoru (Nm)/otáčky | 494/0 |
| Kapacita baterie (kWh) | 64,7 |
| Poháněná kola | Všechna |
| Převodovka | 1st. samočinná |
| Zrychlení 0–100 km/h (s) | 5,6 |
| Nejvyšší rychlost (km/h) | 180 |
| Kombinovaná spotřeba (kWh/100 km) | 16,3–17,7 |
| Délka/šířka/výška (mm) | 4554 / 1845 / 1560 |
| Rozvor (mm) | 2692 |
| Provozní hmotnost (kg) | 2095 |
| Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného (kg) | 1200/750 |
| Cena (Kč) | 1 384 500 |

Černá alchymie...

Nejzajímavější vývoj dlouhodobě sledujeme mezi celoročními pneumatikami. Podle nejruznějších mezinárodních testů jejich univerzální kvalita výrazně roste, zatímco cena stagnuje nebo dokonce klesá.



Celoroční pneumatiky podle řady nezávislých testů dopadají každý rok lépe. Vývoj těchto pneumatik je hnán stoupající poptávkou.

Celoroční pneumatiky jsou plné kompromisů. V žádném ohledu nevyvíkají, jejich kvalita se ale díky novým výrobním postupům a technologiím zvyšuje. Vyplývá to z nezávislých testů, které pravidelně organizují dva nejaktivnější evropské autokluby, německý ADAC a rakouský ÖAMTC.

Nezávislé testy opakovaně prokázaly, že univerzální pneumatiky nevyvíknou ani na suchu, ani na vodě, ale ani na sněhu. Naopak příjemně překvapily na ledu. A kvůli měkčí směsi mají v létě oproti letním pneumatikám o něco delší brzdnou dráhu a kratší životnost. Dalším negativem je neblahý

vliv na spotřebu i jejich lehce nadprůměrná cena. Pokud bychom ale srovnali výsledky testů sedm let zpět, kdy se dočkaly výraznějšího oživení zájmu, lze konstatovat jejich stoupající kvalitu. Celoroční pneumatiky navíc začaly nabízet i renomované značky, které obohatily do té doby skomírající nabídku především čínských a korejských výrobců.

V přehledné tabulce přinášíme výsledky velkého testu celoročních pláštů, které v roce 2022 provedl německý autoklub ADAC.

Test celoročních pneumatik podle novinářů

Nejaktuálnější test provedl renomovaný web Tyre Reviews. Kolegové testovali celoroční pneumatiky rozměru 225/45 R17. Každá pneumatika excelovala nebo ztrácela body v různých disciplínách. Pokud se všechny výsledky z testovacích jízd na sněhu, mokru a suchu zprůměrovaly, pořadí bylo následující:

- 1. místo:** Michelin CrossClimate 2;
- 2. místo:** Hankook Kinergy 4S2; **3. místo:** Goodyear Vector 4Seasons Gen 3;
- 4. místo:** Continental AllSeasonKontakt; **5. místo:** Bridgestone Weather Control A005 EVO;
- 6. místo:** Falken EUROALL SEASON AS210; **7. místo:** Vredestein Quattrac Pro;
- 8. místo:** Pirelli Cinturato, celou sezónu SF2; **9. místo:** Kleber Quadraxer 2;
- 10. místo:** Tomket Allyear 3

Pro služební auta většinou nevýhodné!

I přes stále lepší adhezní vlastnosti a výhodnější cenu jsou celoroční pneumatiky pro potřeby vozových parků především z důvodu nižší životnosti nevýhodné. Naopak spokojeni mohou být řidiči, kteří jezdí málo a ročně neujedou více než 10 000 km. Právě pro tyto motoristy je krajně neekonomické automobily dokola přezouvat nebo kvůli tomu kupovat další sadu čtyř kol. A čím méně kilometrů motorista ujede, tím výhodnější tyto pneumatiky jsou. Pro firemní automobily se celoroční pneumatiky

**TEST CELOROČNÍCH PNEUMATIK NĚMECKÉHO AUTOKLUBU ADAC
(ZNÁMKOVÁNÍ: 1 – NEJLEPŠÍ, 5 – NEJHORŠÍ)**

| Pořadí/název | Celkové hodnocení | Vlastnosti na mokru | Vlastnosti na suchu | Hlučnost | Životnost |
|--|-------------------|---------------------|---------------------|----------|-----------|
| 1. Goodyear Efficient Grip Performance 2 | dobré | 2,0 | 2,3 | 3,2 | 1 |
| 2. Bridgestone Turanza T005 | dobré | 1,7 | 1,8 | 3,3 | 2,5 |
| 3. Michelin Primacy 4 | dobré | 2,0 | 1,8 | 2,9 | 2,0 |
| 4. Pirelli P1 Cinturato Verde | dobré | 2,3 | 1,6 | 3,2 | 2,5 |
| 5. Dunlop Sport BluResponse | dobré | 2,5 | 2,0 | 3,0 | 2,5 |
| 6. Giti GitiSynergy H2 | dobré | 2,3 | 2,4 | 3,2 | 2,4 |
| 7. Laufenn G Fit EQ+ LK41 | uspokojivé | 2,6 | 2,4 | 3,0 | 2,4 |
| 8. Continental EcoContact 6 | uspokojivé | 2,6 | 2,4 | 3,0 | 2,5 |
| 9. Firestone Roadhawk | uspokojivé | 2,8 | 2,2 | 3,7 | 2,0 |
| 10. BFGoodrich Advantage SUV | uspokojivé | 3,0 | 2,9 | 3,2 | 2,5 |
| 11. Falken Sincera SN110 | uspokojivé | 2,6 | 1,9 | 2,7 | 3,0 |
| 12. Semperit Speed-Life 3 | uspokojivé | 3,0 | 2,4 | 2,9 | 2,0 |
| 13. Vredestein Ultrac | uspokojivé | 2,1 | 1,8 | 3,0 | 3,0 |
| 14. Fulda EcoControl HP2 | uspokojivé | 3,1 | 2,7 | 3,2 | 1,0 |
| 15. Cooper CS7 | uspokojivé | 3,2 | 3,2 | 3,0 | 3,0 |
| 16. Matador MP47 Hectorra 3 | uspokojivé | 2,7 | 3,3 | 2,8 | 2,5 |

nevyplácejí především kvůli vyšší ceně a kratší životnosti.

Jaké jsou nejlepší celoroční pneumatiky?

Německý autoklub ADAC se v jarním testu zaměřil na letní pneumatiky v nejrozšířenějším rozměru 185/65 R15. V rámci posledního testu tohoto rozměru kralovala tehdejší novinka Bridgestone Turanza T005. Letos skončila druhá. Vítězem se stala letošní novinka, model Goodyear Efficient Grip Performance 2. Na třetím místě je pak už mnoha testy prověřená Michelin Primacy 4. Z hlediska ceny a kvality překvapily pneu Giti a Laufenn, které lze v rozměru 185/65 R15 pořídit od 1250 Kč

Dojíždění zimních pneumatik se může vyplatit

Může se vyplatit při ročním nájezdu 50 000 km a více. Minimální povolená hloubka zimních pneumatik je 4 mm, což je mimochodem 50 % původní hloubky nové pneumatiky. Záleží samozřejmě na jízdním stylu. Řada flotilových manažerů má s konkrétními řidiči už zkušenosti, a tak v říjnu těmto řidičům automobily přezují na nové zimní pneumatiky a počátkem dubna, kdy povinnost používat zimní pneumatiky končí, je hloubka dezénu na minimální hodnotě. Lze ji tedy dojezdít ještě na jaře a na letní pneumatiky přezout později – před letními pařáky. Tím se výrazně prodlužuje životnost letních pneumatik, u nichž je požadová-

na minimální hloubka dezénu jen 1,6 mm. Dojíždění zimních pneumatik je ale na úkor bezpečnosti. Brzdná dráha se na teplém a suchém asfaltu prodlužuje a opotřebení výrazně roste.

Aspekty ovlivňující bezpečnost za deště

Naše předpisy ukládají minimální hloubku dezénu pneumatik 1,6 mm. Je to ovšem již hodnota pro bezpečnou jízdu zcela nedostatečná. Za deště klesá při tak malé hloubce dezénu bezpečná rychlost až o polovinu. Největší hrozbou pro řidiče je aquaplaning, tedy situace, kdy se pneumatika vozidla odtrhne od vozovky a pluje po vodní hladině. Vozidlo pak nereaguje na žádné zásahy do řízení. Aquaplaning je závislý na celé řadě okolností. Rozhodující je především rychlost, hmotnost automobilu, konstrukce a stav pneumatik – především tvar a hloubka dezénových drážek, šířka pneumatiky a v neposlední řadě množství



Čím více je pneumatika sjetá, tím náhynější je pneumatika na defekt



Celoroční pneumatiky se vyplácejí při nižších nájezdech – do 10 000 km. Firemním autoparkům se většinou nevyplácejí.

vody na vozovce. Čím širší bude pneumatika a čím nižší bude hmotnost automobilu, tím dříve ztratí drážky dezénu schopnost odvádět vodu. Aquaplaning může pozorný řidič předvídat. Varovat by ho mělo prokluzování hnaných kol, a to především při zrychlování nebo při jízdě v kopci. To ovšem platí pouze v případě, že je vozovka rovná. V nečekaných nerovnostech se vytvářejí kaluže a řidič ztrácí nad automobilem kontrolu většinou okamžitě a naprosto nečekaně.

Při hloubce dezénu 2 mm je bezpečná rychlost jen 80 km/h!

Šířka pneumatiky a hloubka dezénových drážek výrazně ovlivňují právě za mokra kontakt pneumatik s vozovkou. Proto mnoho zemí ve svých předpisech nebo doporučeních – na rozdíl od nás – stanovuje minimální hloubku dezénových drážek na 3 mm. Praxe totiž ukazuje, že jízda za deště s pneumatikami s hloubkou drážek pod touto hranicí se stává velmi nebezpečnou. Podle prováděných zkoušek ADAC musí při rychlosti vozidla 80 km/h a 1 mm množství vody na vozovce (silnější dešť) protéci drážkami pneumatiky téměř tři litry vody za sekundu. U pneumatik s hloubkou drážek 2 mm již při této rychlosti nemusí být uvedena podmínka splněna a vzniká aquaplaning.

V rámci intenzivních zkoušek dospěl anglický automotoklub k zajímavým výsledkům (test prováděla nezávislá agentura ASSIS). Zcela nová pneumatika Dunlop Sport v rozměru 195/60 R15 s automobilem střední třídy dospěla k aquaplaningu při rychlosti 185 km/h. Výška vodního sloupce nad vozovkou dosahovala kolem 3 mm, což odpovídá středně silnému dešti. Při testu s pneumatikou, u níž byla hloubka dezénu 3 mm, se automobil stal neovladatelný již při rychlosti 98 km/h.

Mýty v technice jízdy

Stejně jako tomu je v oblasti pravidel silničního provozu i v technice jízdy kolují mezi řidiči nejrůznější mýty. A jejich nebezpečnost si s těmi pravidlovými nijak nezadá. Technika motorových vozidel se vyvíjí rychlým tempem, ve vozidlech přibývají nové a nové systémy a to, co platilo v ovládání vozidel ještě poměrně nedávno, dnes již kolikrát neplatí. V dnešním článku se soustředím na ty nejčastější chyby v technice řízení osobního automobilu.



Volant se má držet v poloze „tři čtvrtě na tři“ mimo jiné i kvůli bezpečnosti. Při aktivaci airbagu pak nedojde ke zbytečnému zranění.

Pohodlí, které zažívá řidič při řízení většiny současných automobilů, jej svádí k ležérní až „gaučové“ poloze za volantem. Posilovač řízení je tak účinný, že volant lze při přímé jízdě držet dvěma prsty. Loket levé ruky si řidič opře o okenní rám, pravou ruku o středovou loketní opěrku a pokud má vozidlo automatickou převodovku anebo řidič jede po dálnici, a tedy nemusí řadit, vše svádí ke sklopení opěradla tak, že řidič víc leží, než sedí. Takhle to bude fungovat jen do chvíle, kdy dojde k nějaké mimořádné události. Náhlý defekt pneumatiky způsobí

prudké vybočení vozidla na stranu defektu. Srážka vozidel před námi vyvolá potřebu prudkého brzdění, stejně jako třeba vběhnout dítěte do naší jízdní dráhy. V takovýchto situacích řidič v popsané poloze nemá šanci účinně reagovat a je odsouzen k malému. Správná poloha za volantem je totiž důležitá zejména pro řešení mimořádných situací. Ovšem také proto, aby se oddálil nástup únavy nebo aby si řidič nepřivodil zdravotní problémy, třeba výhřez ploténky. Jakkoliv se to zdá na první pohled nepohodlné, doporučuje se, aby se opěradlo co nejvíce blížilo

svislé poloze. V podélném směru má být sedadlo seřízeno tak, aby řidič mohl sešlápnout pedál spojky až na konec, aniž by se mu propadlo koleno, a při jeho puštění aby kolenem nenarážel do palubní desky. Vrchní bod opěrky má být ve stejné úrovni jako vrchní bod hlavy a ruce mají být na volantu obě, a to ve stejné výši.

Tři čtvrtě na tři

Z polohy za volantem vychází poloha rukou na volantu. Dříve se učila poloha „za deset minut dvě“, nyní se doporučuje „tři

čtvrtě na tři“. Skutečností je, že obě zmíněné polohy jsou dobře použitelné a z hlediska ovládnutí volantu mezi nimi není většího rozdílu. Důvodem pro užívání polohy „tři čtvrtě na tři“ je přítomnost airbagu ve středu volantu. Při jeho iniciaci by měly být ruce od sebe co nejvíce vzdálené, aby se vytvořil co nejširší prostor pro vylétnutí airbagu. V poloze „tři čtvrtě na tři“ je to ideální.

Nejen držení volantu při přímé jízdě, ale i metoda pro jeho ovládnutí v obloucích se v poslední době změnila a opět je na vině airbag. Známe a mnoha řidiči dosud používané přehmatávání v sobě skrývá jedno velké nebezpečí. Pokud se paže při přehmatávání dostane do fáze, kdy jde šikmo přes střed volantu, a v té chvíli dojde k iniciaci airbagu, jde tato paže, a obvykle i s tou druhou, do obličejové řidiče, což může znamenat jeho nemalou devastaci. Je tedy třeba volit způsob, kdy se paže nikdy nedostane do možné trajektorie airbagu. Pokud se někdo domnívá, že při jeho iniciaci dokáže rukama uhnout, pak připomínám, že čas, který airbag potřebuje do plného nafouknutí, se pohybuje v oblasti milisekund, zatímco reakční doba řidiče je přibližně jedna sekunda, tedy tisíckrát delší.

Vyřazování na neutrálu při zpomalování není správné

Nebezpečným a mezi řidiči bohužel poměrně rozšířeným nesprávným návykem je vyřazování na neutrálu za jízdy. Negativně dopadá jak do ekonomiky, tak do bezpečnosti jízdy. Při běhu na neutrálu motor potřebuje takové množství pohonných hmot, aby se udržel ve volnoběžných otáčkách. Při sundání nohy z plynu při zařazeném převodovém stupni se zcela zavře přívod paliva do motoru a spotřeba je tak nulová. Jinými slovy vyřazování na neutrálu při zpomalování si zvyšujeme spotřebu. A také nedáváme motoru šanci projevit svoji schopnost decelerace neboli brzdění motorem a veškeré brzdění je pak na brzdové soustavě. Brzdové obložení a kotouče pak měníme častěji, než kdybychom na neutrálu nevyřazovali.

Mnohem větší důsledek vyřazování na neutrálu za jízdy ale připadá na bezpečnost jízdy. Na chodu motoru jsou závislé posilovače, tedy brzda a řízení, a všechny podvozkové stabilizační systémy. Pokud se nám



Tak jak se vyvíjely automobily, vyvíjela se i technika jízdy

do nádrže při tankování dostane několik kapek vody, a to nelze nikdy vyloučit, může se stát, že při vyřazení na neutrálu se motor zastaví. Vzhledem k tomu, jak jsou dnes motory dobře odhlučňeny a také třeba kvůli poslechu rádia, na to řidič nemusí hned přijít. Představme si situaci, kdy se řidič blíží ke křižovatce, na které mu svítí červený signál. Vyřadí na neutrálu a pomalu dojíždí ke křižovatce. Z důvodu, který jsem popsal, anebo z jiného, třeba kvůli technické závadě, se zastaví motor jeho vozu. Do jízdni dráhy mu vstoupí chodec. Řidič začne brzdit, ale brzdy reagují minimálně. Rozhodne se tedy chodce objet, ale volant klade velký odpor, a tak se to nemusí podařit. Pokud by řidič na neutrálu nevyřadil, oba posilovače by fungovaly dále a ke střetu s chodcem by pravděpodobně nedošlo.

Ruční brzdu je nezbytné používat

Často se setkávám s řidiči, kteří před opuštěním vozidla nepoužijí parkovací brzdu. Důvod je většinou stejný – v zimě by zamrzla. Nebudu psát o absurdnosti nepoužití parkovací brzdy v létě, protože by v zimě zamrzla. Předně je třeba vzít v úvahu, že u vozidel vyrobených v období před 15 lety do současnosti již parkovací brzdy nezamrzají. A také pokud by u staršího vozidla měla brzda zamrznout, pak jedině v teplotním rozmezí plus čtyři až minus čtyři stupně Celsia. Ve větším mrazu je vzduch již příliš suchý a k zamrznutí většinou nedojde. Každopádně pokud má řidič ze zamrznutí obavu, zajistí si vozidlo proti pohybu jinak, například klínem, cihlou, natočením předních

kol k obrubníku. Ale jen tehdy, kdy zamrznutí opravdu hrozí. Nepoužívání parkovací brzdy má tři hlavní negativní důsledky.

1. Vozidlo není v nepřítomnosti řidiče dostatečně zajištěno proti pohybu. Ale i v takové situaci řidič za vozidlo plně odpovídá a pokud se vozidlo pohne a způsobí škodu nebo někoho zraní, bude řidič potrestán.
2. Mechanismus parkovací brzdy nepoužíváním zatuhne a vozidlo pak nemusí projít prohlídkou na STK.
3. V blízkosti stojícího vozidla se zařazeným převodovým stupněm a nezataženou parkovací brzdou se snaží zaparkovat jiný řidič. Během parkovacího manévru se nárazníkem opře o nárazník stojícího vozidla a trošku s ním pohne. Kola stojícího vozidla nejsou nijak zabrzděna a přes převodovku jsou spojena s motorem. U něj dojde k pohybu pohyblivých součástí, což může vést k vážnému poškození motoru.

Je evidentní, že správná technika jízdy má velký vliv na bezpečnost jízdy, ale také na její ekonomiku. Naštěstí již delší dobu jdou jízdni návody pro oba zmíněné cíle stejným směrem. Ale nebylo to tak vždy. U starších aut řidič opravdu šetřil, když jel s kopce s vyřazeným rychlostním stupněm. Odvážnější a obzvláště spořiví řidiči dokonce vypínali motory. Těmto technikám ale již dávno odzvonilo a chtě nechtě se tomu musíme přizpůsobit. Snad každému je jasné, že se současnou octaví nelze jezdit stejně jako s tou ze šedesátých let.

Nová auta musejí zaznamenat každou jízdu

Všechna nově vyrobená auta z kategorie M1 a N1 musí být od července vybavena systémem EDR, což je zjednodušená verze černých skříněk využívaných v letectví.

Systém EDR (z anglického Event Data Recorder, volně přeloženo jako zapisovače údajů o události) je zařízení, které slouží k uložení vybraných informací o vozidle v případě, že nastane předem definovaná událost. Systémem EDR musí být od července 2022 vybavena všechna nově homologovaná vozidla kategorie M1 a N1 a od července 2024 pak všechna nově vyrobená vozidla kategorie M1 a N1 bez ohledu na datum uvedení na trh.

Co je systém EDR a kde je ve voze umístěn

EDR je funkce, resp. zařízení nainstalované ve vozidle, které ukládá informace o vozidle v případě, že nastane určitá specifikovaná událost – obecně když dojde k aktivaci airbagů, předepínačů bezpečnostních pásů nebo k překročení zpomalení vozidla o 8 km/h za dobu 300 ms.

Samotný EDR je nejčastěji funkcí ACM (z anglického Airbag Control Module, tedy řídicí jednotky airbagů), který je instalován v dobře chráněném prostoru vozidla (obvykle pod jedním z předních sedadel, případně ve středové konzoli), hraje důležitou roli při záznamu nehodových dat, které shromažďuje z vyhrazených snímačů rozmístěných po celém vozidle.

Jak systém funguje

Systém EDR snímá průběžně data z řídicí jednotky airbagů (spolu s dalšími informacemi o vozidle), tato data uzamkne až v případě nehody, resp. překročení přednastavených hodnot, a to v čase do 5 sekund před zaznamenanou událostí a 300 ms po zaznamenané události. Nahrávání dat pracuje na principu uzavřené smyčky a EDR tedy nepřetržitě zaznamenává data a přepisuje několik předchozích vteřin, dokud ho nezastaví událost.

Konkrétní data, která jsou zaznamenávána, jejich rozsah a přesnost vymezuje předpis OSN č. 160. Mezi těmito daty jsou například:

- rychlost udávaná vozidlem,
- poloha akcelérátoru nebo pedálu akcelérátoru,
- stav provozní brzdy,
- stav bezpečnostních pásů,
- zrychlení vozidla v jednotlivých osách,
- zásah do řízení,
- aktivace airbagů a čas do aktivace.

Data ukládaná v systému EDR jsou anonymizována

Jelikož je funkce systému EDR svázána s funkcí řídicí jednotky airbagů, není možná jeho deaktivace. Samotná data jsou však anonymizována a musí být chráněna před manipulací, přičemž systém nesmí ukládat poslední čtyři číslice VIN, aby nebylo možné konkrétní vozidlo, vlastníka či provozovatele jednoznačně identifikovat.

Vyčtení jednotky EDR v současné době vyžaduje připojení vyčítacího zařízení (nejčastěji CDR – Crash Data Retrieval) přímo na vozidlo nebo samotnou řídicí jednotku.

Systém uchovává veškerá data přímo v jednotce EDR a nemá možnost je odesílat na dálku. Rovněž jeho prostřednictvím nelze sledovat například jízdní styl řidiče nebo globální polohu vozidla.

K čemu je možné data ze systému využít

Data EDR poskytují informace pro výzkum bezpečnosti silničních vozidel a mohou sloužit jak pro diagnostiku vozidla v době nárazu, tak při hledání hlavní příčiny dopravní nehody. Jejich zkoumáním je možná inovace a zavádění pokročilejších bezpečnostních systémů ve vozidlech (což byl mj. jeden z hlavních důvodů jejich zavedení na přelomu století v USA). Data EDR napomáhají rovněž v oblasti silničního stavitelství, kdy lze statistickou analýzou průběhu a příčin dopravních nehod navrhnout vhodná bezpečnostní opatření jak na stávající komunikaci, tak ve fázi výstavby nové komunikace.



Moderní auta musejí umět povinně zaznamenávat údaje o jízdě

Odborný magazín

BUSINESSCAR

ŘÍZENÍ A SPRÁVA FIREMNÍCH AUTOMOBILŮ



... nepostradatelný
pomocník
fleet manažera

**ROČNÍ PŘEDPLATNÉ
ZA POUHÝCH
780,- Kč s DPH**

Bonus předplatitele:

- n pravidelný souhrn odborných informací
- n včasná registrace zajistí účast na odborném školení magazínu Business Car – ZDARMA
- n aktivní účast v soutěžích vyhlášených magazínem Business Car
- n možnost spoluvytvářet odborný magazín Business Car

Objednávejte na
info@business-car.cz
nebo na www.business-car.cz

Více informací
na tel.: 724 352 626





NOVÝ PEUGEOT 3008



- Eleganční silueta SUV fastback
- Peugeot i-cockpit s 21" panoramatickým displejem
- Technologie poslední generace

NA OPERATIVNÍ LEASING

JIŽ ZA **11 380 Kč**/MĚS.

PEUGEOT DOPORUČUJE TotalEnergies

Spotřeba a emise CO₂ modelu 3008 HYBRID v kombinovaném provozu 5,5 l/100 km, 124 g/km. Foto je pouze ilustrativní. Uvedená měsíční splátka operativního leasingu je z produktu RELAX poskytovaného společností Ayyvens s.r.o. Nabídka operativního leasingu se vztahuje na model 3008 ALLURE Hybrid 136 e-DCS6 při ceníkové ceně vozu 790 000 Kč s DPH a bez příplatkové výbavy. Nabídka RELAX je s trváním doby pronájmu na 48 měsíců s celkovým nájездem 80 000 km. Součástí měsíční splátky je povinné ručení s limitem 70/70 mil., havarijní pojištění se spoluúčastí 10 %, GAP (pojištění skel není zahrnuto) a poplatek za rádio. Nabídka je platná až do odvolání u všech autorizovaných prodejců Peugeot. Nejedná se o závaznou nabídku na uzavření smlouvy.