

# BUSINESS CAR

ŘÍZENÍ A SPRÁVA FIREMNÍCH AUTOMOBILŮ



## NOVÝ PEUGEOT 3008



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

NA OPERATIVNÍ LEASING

JIŽ ZA **11 380 Kč**/MĚS.

Alternativní pohony v praxi



Test spotřeby elektropohonů



Český trh  
na rozcestí



# RENAULT SCENIC E-TECH 100% ELEKTRICKÝ



car of the year 2024

**dojezd až 625 km\***  
**panoramatická střeška solarbay®**  
**s nastavitelnou průhledností\***  
**system openR link s integrovanými službami Google\***

Renault Scenic E-Tech 100% elektrický: emise co<sub>2</sub> 0 g/km, spotřeba 17,3–17,4 kWh / 100 km. vyobrazení vozu je pouze ilustrativní. \* podle WLTP.  
\* na přání, v závislosti na verzi. \* Google, Android Auto, Google Maps, Waze a další značky jsou ochranné známky společnosti Google LLC.





## Návrat spalovacích motorů

**Proces rychlého přechodu na elektromobilitu začíná drhnout. Ukazuje se, že s poklesem státních dotací výrazně klesá i zájem o elektromobily. Když se loni v Německu snížila výše dotace o 25 %, pokles zájmu byl téměř 40 %. A není se čemu divit, protože současná generace elektrických vozidel nemůže efektivně konkurovat osvědčené a optimalizované technologii, která se vyvíjela přes 100 let.**

Šéf koncernu Stellantis Carlos Tavares je jedním z kritiků nucené elektrifikace, protože i přes miliardové dotace na nákup elektromobilů dosahuje jejich současný podíl na prodeji nových vozidel pouze 15 %. Zároveň však připravuje svůj koncern na rozsáhlou elektrifikaci prostřednictvím plánu Dare Forward 2030. Do konce dekády Stellantis v Evropě plánuje prodávat pouze elektromobily a v USA by tou dobou chtěl mít 50% podíl. Nicméně nevylučuje ani jiné scénáře, protože růst prodeje elektromobilů zpomaluje. Navíc po volbách do Evropského parlamentu je zřejmá větší snaha přehodnotit současné ukvapené směřování Green Dealu. K jeho revizi má dojít v roce 2026. Pro návrat nebo prodloužení života spalovacích motorů by nemuselo být ještě pozdě. Tato slova Stellantis potvrdil i činy, když do svých dodávek opět vrátil spalovací motory. Zvláště markantní pokles prodejů zaznamenal Citroën Berlingo. Před rokem 2021 si tento nejprodávanější model Citroënu každoročně v ČR kupovalo výrazně přes 2000 zákazníků. V roce 2022 výrobce u osobních verzí ukončil prodej se spalovacími motory a ponechal v nabídce pouze elektrickou verzi. Prodeje klesly na vyšší desítky. Teď se opět vrací verze se zážehovým i vznětovým motorem. Mimochodem, představení berlinga naleznete v tomto čísle.

Na měnící se vývoj reaguje i Škoda Auto, která prodlouží výrobu modelů Fabia, Kamiq a Scala do konce desetiletí. Podle původních očekávání automobilky měla být výroba ukončena znatelně dříve. „Transformace na elektromobilitu ztrácí na tempu. Výroba modelů Kodiaq, Superb a Octavia bude pokračovat i po roce 2030,“ sdělil šéf Škody Auto Klaus Zellmer a dále uvedl, že prodeje elektromobilů by mohla rozhybat levná malá auta. Městský elektrický crossover Škoda Epiq by měl stát kolem 600 000 korun.

Škoda Auto je tak další automobilkou, která reaguje na měnící se situaci na trhu. Automobilky ale zároveň musejí brát v potaz požadované průměrné emise CO<sub>2</sub> na registrovaný vůz, aby neplatily výrazné pokuty.

Příliš ukvapené elektromobilitě se věnujeme i v tomto čísle, ve kterém ale dominuje rozsáhlý test elektroponů. I tentokrát jsme se zaměřili na nejdůležitější položky TCO, tedy pořizovací cenu, zůstatkové hodnoty a skutečnou spotřebu, která souvisí i s dojezdem, tedy obzvláště sledovaným parametrem elektromobilů. Právě v tomto dochází k postupnému zlepšování. Některé modely se při jízdě po městě a okresních silnicích dostanou i na dojezd 500 km.

Přeji příjemné čtení a vydařené dovolené plné odpočinku.

*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 3/2024

**Vydavatelství:**  
Institut Fleet Managera s.r.o.  
Novodvorská 1124/167  
142 00 Praha 4  
e-mail: info@business-car.cz  
[www.business-car.cz](http://www.business-car.cz)  
[www.facebook.com/businesscar.cz](https://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 Břejžek

**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](http://www.business-car.cz)**

# OBSAH ČÍSLA 3/2024

3	ÚVOD
4	OBSAH
6–17	AKTUALITY Stručné zprávy z automobilového trhu
17–25	TESTOVACÍ JÍZDY, VZDĚLÁVÁNÍ VIII. ročník Alternativních pohonů v praxi
26–27	OTÁZKY PRO... Monika Bírová – Hyundai Motor Czech s.r.o.
28–29	OTÁZKY PRO... Michal Nykl – Škoda Auto a.s.

30–45	PŘÍLOHA ELEKTROPOHONY Audi Q8 e-tron BMW i5 CUPRA Born DS 7 Fiat 600e Hyundai Kona Electric Kia EV9 Mercedes-Benz EQS MG5 Opel Astra Electric Peugeot 408 PHEV Renault Scénic E-Tech Subaru Soltera Škoda Enyaq VW ID.7
46–47	PŘEDSTAVUJEME Škoda Octavia

48–49	PŘEDSTAVUJEME Užitkové vozy Ford
50–51	PŘEDSTAVUJEME Dacia Duster
52–53	PŘEDSTAVUJEME Citroën Berlingo
54–55	BEZPEČNOST Řidičák na zkoušku po česku!
56–57	TIP NA VÝLET Pozvání do parku Bylandia
58	STATISTIKY, PRODEJE Český trh na rozcestí

## V TOMTO ČÍSLE INZERUJÍ:

I. strana obálky	P Automobil Import s.r.o.
II. strana obálky	Renault Česká republika s.r.o.
III. strana obálky	Institut Fleet Managera s.r.o.
IV. strana obálky	Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.
5	Hyundai Motor Czech s.r.o.
7	Porsche Česká republika s.r.o. – divize VW užitkové vozy
9	AB Motors CZ s.r.o. – Autorizovaný dovozce MG
10 - 11	Volkswagen Financial Services – ŠkoFin s.r.o.
12 – 13	Avatar Zone s.r.o. – T Mobile

## PARTNEŘI MAGAZÍNU:



# Nový Hyundai TUCSON Plug-in Hybrid. Naštěstí máte TUCSON.



Nový TUCSON Plug-In Hybrid je všestranné elektrifikované SUV, které vám pomůže překonat jakoukoli překážku. Získejte bezdrátové aktualizace map a přístup ke všem vašim aplikacím na 12" displeji panoramatického přístrojového panelu. Když potřebujete dojet dál, přepněte si mezi hybridním a elektrickým pohonem a prodlužte své cesty za dobrodružstvími o 62 kilometrů čistě na elektřinu. A když náhodou nemáte štěstí, můžete svůj mobilní telefon proměnit na Hyundai Digitální klíč 2 a obavu ze zapomenutých klíčů pusťte z hlavy. Nový TUCSON je dostupný také jako hybrid, benzín a diesel. **Více na [www.hyundai.cz](http://www.hyundai.cz).**

Cílem Hyundai je dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2045.



**5** LET  
Záruka  
bez omezení km

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



Hyundai TUCSON Plug-In Hybrid – kombinovaná spotřeba 1,2–1,3 l/100km, emise CO<sub>2</sub> 27–30 g/km dle WLTP. Veškeré hodnoty jsou předběžné a podléhají finální homologaci.



## Říše pohádek

Humanista, vypravěč, letec, vědec a umělec Antoine de Saint-Exupéry propůjčil své jméno kolekci pro rok 2024, kterou DS Automobiles představuje u příležitosti 80. výročí jeho úmrtí. Kolekci Antoine de Saint-Exupéry tvoří tři modely: DS 3, DS 4 a DS 7. Edice založená na výbavových liniích Opera se vyznačuje atypickými prvky a barvami zvenčí i zevnitř a věrně reflektuje zásadní díla jako Malý princ, Kurýr na jih a Citadela.

## S Kiou lepším řidičem

Již devátým rokem pokračuje společnost Kia Czech v partnerství s Polygonem Most. Pro zákazníky, kteří nechtějí nebo nemohou kurzy a tréninky absolvovat ve vlastních vozech, jsou připraveny právě vozy značky Kia. Každý účastník má tak možnost nejnovější modely dané automobilky vyzkoušet ve všech krizových situacích. Služba výuky je využívána jak jednotlivci, tak i firemními zákazníky. Novým zákazníkům dává Kia 20% slevu na kurz bezpečné jízdy.



## Výkonu není nikdy dost

Pohonná jednotka Renaultu Rafale E-Tech 4x4 s výkonem 220 kW má pod kapotou zážehový tříválec 1,2 litru s novým turbodmychadlem a výkonem 110 kW. Hlavní elektromotor na přední nápravě má výkon 50 kW a točivý moment 205 Nm. Druhý hlavní elektromotor trvale připojený k zadní nápravě pomáhá výkonem 100 kW a točivým momentem 195 Nm. Sestavu doplňuje 25kW startér-generátor. Trakční baterie s kapacitou 22 kWh umožňuje bezemisní dojezd 100 km. Tato verze bude dostupná i ve speciální linii Atelier Alpine.



## Elektrický referent se smyslem pro praktičnost

Nové MG5 Electric je první 100% elektrické kombi na trhu. Tato karosářská varianta je u firem oblíbená pro svou praktičnost, ovšem ve světě elektromobilů je řídce zastoupena, zvláště v referentském segmentu. MG5 Electric startuje na ceně 799 900 Kč, přičemž dostupnost podpoří státní dotace ve výši 200 000 Kč. Vedle dojezdu 400 km jsou silnými argumenty výkon elektromotoru 130 kW, zavazadlový prostor o objemu až 1367 litrů a možnost napájet externí zařízení.





Užitkové  
vozy

# Říkáte mu Kouzelník, protože uvnitř umí vykouzlit místo na vše

Pro nás je to ale Volkswagen Multivan  
s magicky prostorným interiérem.

Skvělá cena od

**1 148 000 Kč**

včetně DPH

Měsíčně již od 7 287 Kč

Spotřeba a emise modelu Multivan: 4,5–9,4 l/100km; emise CO<sub>2</sub> 121–247 g/1 km. Vyobrazené vozy obsahují prvky příplatkové výbavy na přání. Uváděné ceny jsou pouze orientační, doporučené importérem značky Volkswagen (Porsche Česká republika s.r.o.) a platí do 31. 7. 2024, nebo do vyčerpání kvót, podle toho, co nastane dříve. Vzorový příklad úvěru na vůz Akční Multivan 2,0 TDI v ceně 1 147 020 Kč, při financování s Volkswagen Financial Services v ceně 1 147 020 Kč, splátka předem 458 808 Kč (40 %), výše úvěru 688 212 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 808 584 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 909 048 Kč, RPSN vč. pojištění 9,891 %, délka úvěru 48 měsíců, poslední, nerovnoměrná splátka 458 808 Kč, měsíční splátka úvěru 7 287 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 9 380 Kč, úroková sazba p. a. 5,19 %. Volkswagen Pojištění Basic obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč), které je kalkulováno ve variantě pojištění bez garance pojistného. Další parametry jsou věk klienta 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

vw-uzitkove.cz

## „Sako“ ušité manažerům na míru

Nový Volkswagen Passat je v současnosti na českém trhu k dispozici se čtyřmi výbavovými liniemi: Passat, Business, Elegance a R-Line, které doplňuje akční model Limited, jehož základní cena začíná již od 899 900 Kč. Za tyto peníze dostanete mildhybridní TSI o objemu 1,5 litru se sedmistupňovým DSG. Výbava zahrnuje například 16palcová kola, adaptivní tempomat s omezovačem rychlosti, digitální kokpit, 12,9palcový infotainment, bezklíčkové startování, parkovací senzory a 5letou záruku omezenou nájezdem 100 000 km.



## Střídání na vedoucí pozici

Novým ředitelem skupiny Emil Frey v České republice se od 1. července 2024 stává Jiří Píček. Kromě celkové odpovědnosti za maloobchod (značky Toyota, Kia, Suzuki, Subaru), import (značky skupin Stellantis a Subaru) a korporátní aktivity skupiny Emil Frey v České republice bude jeho hlavním úkolem koordinovat v rámci skupiny Emil Frey ČR aktivity všech koncernových značek skupiny Stellantis. Dosavadní ředitel Olivier Parry přechází do hlavního sídla skupiny Emil Frey v Curychu, kde bude zastávat funkci provozního ředitele pro střední a jižní Evropu.



## Enyaq vstupuje do klubu „Tour“

Škoda Auto uvádí na český trh akční provedení enyaqa v linii Tour 50 s cenou od 899 000 Kč. Dostupnost bude do odvolání. Škoda Enyaq Tour 50 je nabízena s elektromotorem o výkonu 125 kW, pohonem zadních kol a 55kWh baterií s dojezdem 375 km. Výbava zahrnuje nadstandardní podporu jízdních asistentů, automatické ovládání zámek, třízónovou klimatizaci, navigaci, indukční nabíječku a mnoho dalšího. Při pořízení na úvěr lze čerpat státní podporu pro podnikatele ve výši až 200 000 Kč.



# MG5 Electric



Since 1924



150 000 km

DOTACE

## 200 000 Kč



nyní od

## 799 900 Kč

~~889 900 Kč~~

Financování  
s úrokem

# 0%

Nové MG5 Electric je prostorné 100% elektrické kombi. Kombinuje radost z jízdy, dostatečný dojezd, praktické využití, možnost rychlého nabíjení, a přitom si zachovává atraktivní cenu.

Na základě výzvy Záruka elektromobilita, kterou Ministerstvo průmyslu a obchodu vyhlásilo 1. 12. 2023 jako součást Národního plánu obnovy, mohou nově podnikatelé a obchodní společnosti získat dotaci až 200 000 Kč na nákup bezemisního vozidla a k tomu navíc záruku k úvěru od MG Finance poskytnutou Národní rozvojovou bankou. Kombinovaná spotřeba 17,5 – 17,9 kWh/km, emise CO<sub>2</sub> 0 g/km (dle normy WLTP). Údaje dle směrnice a nařízení EU nebo předpisů EHK.

# K elektromobilitě jednodušeji

*Volkswagen Financial Services přenáší svou komplexní nabídku služeb pro živnostníky, podnikatele, firmy a provozovatele vozových parků také do oblasti elektromobility a současně posiluje portfolio efektivních řešení pro správu vozového parku a optimalizaci provozních nákladů.*



**Jiří Olša, ředitel fleetového prodeje ve společnosti Volkswagen Financial Services**

Společnost Volkswagen Financial Services velmi pohotově zareagovala na vypsání dotačního programu „Záruka Elektromobility – I. výzva“ Ministerstvem obchodu a průmyslu a své firemní klientele nabídla ve spojení s výhodným financováním elektromobilu také vyřízení žádosti o dotaci zdarma a řadu dalších benefitů. „*Tento krok se okamžitě setkal s velkým ohlasem našich klientů, kteří mají největší zájem o elektrické SUV Škoda Enyaq a modely z rodiny Volkswagen ID od hatchbacku ID.3 přes manažerskou limuzínu nebo kombi ID.7 až po ikonický ID. Buzz v užitkové nebo osobní verzi ve stylu MPV,*“ říká Jiří Olša, ředitel fleetového prodeje ve společnosti Volkswagen Financial Services.

## Unikátní financování elektromobilů

Za unikátní lze na českém trhu označit nabídku financování elektromobilů z portfolia koncernu Volkswagen v podobě úvěru s nulovým úrokem ve spojení s bezplatným servisem na pět let. Dalším bonusem je nabíjecí karta Chargee, kterou Volkswagen

Financial Services poskytují při podpisu smlouvy na operativní leasing nebo úvěr. S nabíjecí kartou Chargee lze snadno a za výhodných podmínek s 3% slevou doplňovat elektrickou energii z nabíjecích stanic u všech velkých distributorů v Česku (ČEZ, PRE, E.ON, IONITY) i v Evropě a v síti dealerů koncernu Volkswagen.

Volkswagen Financial Services zvyšují atraktivitu elektromobility také výhodným pojištěním elektrických vozů, servisními balíčky nebo cenově výhodným financováním nabíjecí infrastruktury, na jejíž výstavbu mohou firemní zákazníci rovněž čerpat státní příspěvek z výše uvedeného dotačního programu. „*Stejně jako pro naše klienty je i pro nás a celý koncern Volkswagen elektromobilita zásadním tématem. Proto se snažíme všem potenciálním zájemcům přechod od fosilních paliv maximálně usnadnit a zjednodušit nejen výhodným financováním, ale i komplexní nabídkou doplňkových služeb,*“ vysvětluje Jiří Olša.

## Výhodné financování pro jakoukoli značku

Volkswagen Financial Services se opírá o své bohaté zkušenosti s financováním konvenčně poháněných automobilů a navazujícími službami, které průběžně vylepšují tak, aby co nejvíce odpovídaly požadavkům

zákazníků. Dosavadní specializace na nová vozidla koncernových značek Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA, Škoda, Porsche, Bentley, Lamborghini a Ducati a ojeté automobily všech značek byla proto rozšířena také o financování nových automobilů ostatních značek dostupných na českém trhu. „*Každý třetí prodaný vůz koncernu Volkswagen v Česku odjíždí s financováním od nás, ale podle požadavků klienta dokážeme zafinancovat v podstatě jakékoliv vozidlo. Čím dál víc klientů, kteří u nás financují flotily o stovkách vozidel, se totiž z nejrůznějších důvodů ptá i na auta jiných značek. Tuto poptávku jsme vyslyšeli a přizpůsobili jsme se jí. Ze značek, které nejsou součástí koncernu, volí zákazníci nejčastěji Hyundai, Toyota, Ford a Kia,*“ dodává Jiří Olša.

Na smlouvy o financování mobility prostřednictvím Volkswagen Financial Services je tradičně navázána široká škála doplňkových služeb, která zahrnuje mimo jiné výhodné pojištění, bezstarostný servis, profesionální pneuservis, zajištění dálniční známky, poskytnutí volných limitů pro ujeté kilometry, vedení elektronické knihy jízd i komplexní správu vozového parku. Loňskou novinkou je on-line nástroj FleetCARS, který manažerům vozových parků zjednodušuje administrativu, zrychluje činnosti spojené se správou firemních vozů a šetří čas, a tím i náklady.



**Společnost Volkswagen Financial Services velmi pohotově zareagovala na vypsání dotačního programu a svým zákazníkům nabízí vyřízení žádosti o dotaci zdarma**



# 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 700 Kč/den bez DPH a bez omezení nájezdu kilometrů.



# Chytré auto i pro firemní flotily

Chytré auto od T-Mobile jsme už několikrát testovali. Chválíme skutečnost, že se od roku 2016 služba neustále vyvíjí a rozšiřuje své funkce. Nyní už tato technologie dosáhla takové úrovně, že dokáže uspokojit i firemní vozové parky. Naposledy přibyla možnost detekovat nehodu nebo vyhodnotit jízdu a poskytnout tak přehled o chování řidiče za volantem.



Společnost T-Mobile na sklonku roku 2016 spustila revoluční službu Chytré auto. Malá krabička vybavená SIM kartou se jednoduchým způsobem zasune do OBD portu, který mají všechny vozy vyrobené od roku 2001. Přes mobilní síť se propojí s aplikací Chytré auto a posílá do ní knihu jízd a celou řadu dalších informací o autě i samotné jízdě. V automobilu nabízí cestujícím možnost připojení wi-fi až pro pět zařízení.

## Vhodná i pro vozové parky

První generace Chytrého auta byla svým pojetím revoluční, ale zároveň vhodná především pro jednotlivce. Využití v rámci firemních autoparků bylo omezené. To se ale v roce 2019 změnilo. Kromě aplikace v mobilu je možné Chytré auto využívat i na webu, přičemž do počítače není potřeba nic navíc instalovat. Všechny informace jsou uchovávané a zálohované ve vzdáleném úložišti. Na webové rozhraní se lze přihlásit

přímo z webové adresy [www.t-mobile.cz/chytreauto](http://www.t-mobile.cz/chytreauto), přihlašovací jméno i heslo jsou stejné jako do mobilní verze. Na monitoru je tak možné sledovat až 24 automobilů pod jedním účtem.

## Plnohodnotná kniha jízd

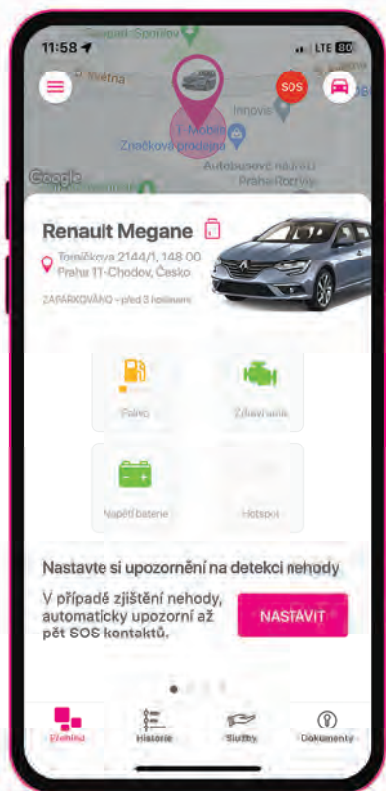
Kromě sledování aktuální polohy je možné pohodlně exportovat detaily o jednotlivých jízdách včetně rozdělení na firemní a soukromé. Testovaná verze Chytrého auta už v roce 2020 uměla pracovat s plnohodnotnou knihou jízd. Byla dostupná na všech zařízeních a umožňovala označovat soukromé a pracovní cesty, přejezdy do a ze zaměstnání a nechyběla ani možnost exportovat údaje podle zadaných filtrů

## Funguje ve všech státech EU

Chytré auto funguje ve všech státech Evropské unie. Mezi nejzajímavější funkce patří



Detekci nehody je možné aktivovat od loňského roku. V aplikaci lze nastavit až pět kontaktů, na které se v případě nehody rozešle SMS s lokalizací havarovaného vozu. Za svou krátkou dobu se aktivovala v 787 případech a přispěla tak k rychlé pomoci zraněným.



Není bez zajímavosti, že nejstarší vůz v bázi Chytré auto je z roku 1998. A nejdražším vozem je Ferrari 458.

kromě již zmiňované knihy jízd také lokalizace vozu, upozornění na otřesy nebo odtah vozu, statistiky jednotlivých jízd, diagnostika poruch, stav nádrže, upozornění na nízký stav baterie či wi-fi připojení. V případě poruchy lze také využít bezplatnou asistenční službu, a to i v rámci EU.

### Detekce nehody

Funguje jednoduše. V aplikaci si můžete nastavit až pět kontaktů, na které se v případě nehody automaticky rozešle SMS s lokalizací havarovaného vozu. Nová funkce je vyvinutá a certifikovaná společností Bosch, která tyto algoritmy vyvíjí pro automobilky po celém světě.

### Auto ohodnotí vaši jízdu

Chytré auto poskytuje skutečně podrobný přehled o každé uskutečněné jízdě – dobu a délku jízdy, maximální a průměrnou rychlost nebo nejvyšší otáčky motoru. Nově nyní vypočítá takzvané RoadScore. Tato funkce poskytuje přehled o chování řidiče za volantem a pomáhá mu řídit bezpečněji. Aplikace

hodnotí každou cestu a používá při tom tato kritéria – prudká zrychlení, překročení rychlosti a prudká brzdění.

### Cena od 249 korun měsíčně

Zařízení pro Chytré auto lze pořídit pro fyzické osoby a živnostníky za 1 Kč. K dispozici jsou dva tarify – Chytré auto WiFi Standard (5 GB dat za 249 Kč) a Premium (20 GB za 499 Kč). Firemní zákazníci mohou využít příspěvek na nákup zařízení.

SKLADBA VOZOVÉHO PARKU VYUŽÍVAJÍCÍ SYSTÉM CHYTRÉ AUTO	
ZNAČKA	CELKOVÝ PODÍL (%)
Škoda	25
Volkswagen	15
Ford	9
Renault	6
Hyundai	4
Mercedes	3
Peugeot	3
Opel	3
Fiat	3
Audi	3

# Nové showroomy doprovázejí výprodeje skladů

Značka CUPRA otevírá další dva exkluzivní showroomy CUPRA Garage v Českém Krumlově a brněnské části Líšeň. CUPRA navíc vyprodává sklady a přidává atraktivní financování od Volkswagen Financial Services. Uvedené splátky operativního leasingu od Volkswagen Financial Services vycházejí z doby pronájmu na 48 měsíců při ujetí 10 000 kilometrů ročně a zahrnují záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu a povinné ručení i havarijní pojištění s 5% spoluúčastí a uznáním bonusu za bezeškový průběh z dosavadních pojištění.

Model	Měsíční splátka (bez DPH)
CUPRA Ateca	15 099
CUPRA Born	13 899
CUPRA Formentor	6 699
CUPRA Leon	6 799



## U Alfy Romeo se slaví

Alfa Romeo představuje novou limitovanou sérií modelů Giulia a Stelvio Quadrifoglio Super Sport, jež oslavují závodní vůz 6C 1500 Super Sport, vítěze závodu Mille Miglia v roce 1928. Poprvé za více než 100 let historie modelů Quadrifoglio nese pozadí trojúhelníku, jež tradičně ostře rámuje zelený čtyřlístek černou barvou. Edice přináší velkou porci karbonu pro exteriér i interiér a černě lakované prvky včetně brzdových třmenů.



## MINI ujíždí na modré

MINI Cooper SE doplněné pakem Favoured v modré barvě Blazing Blue a kontrastní bílou střechou je nejvýraznějším provedením, které zaujme svým moderním a do detailů propracovaným designem. Individuální styl podtrhují detaily, jako je rámeček masky ve světle stříbrné barvě Vibrant Silver, LED světlomety a panoramatická skleněná střecha. Interiér doplňují sportovní sedadla čalouněná syntetickou kůží Vescin, textilní povrchy a špičkový OLED displej. Elektrická verze ujede 402 kilometry.



## Nákup beze strachu

Díky společnosti Cebia si lze nyní na internetním portálu Sauto zdarma zkontrolovat, zda auto nemá stočený tachometr nebo jestli není hlášené jako odcizené či zatížené financováním nebo nebylo provozováno jako taxi. Základní prověření zdarma budou nabízet především velké zavedené firmy, menší hráči na trhu, ale mohou ho využívat i soukromí inzerenti.



## Zpět v plné síle

Nové Mitsubishi ASX uvádí pokrokové technologie infotainmentu na vrcholu třídy a mobilní aplikace včetně vestavěných služeb Google. Základní pohonnou jednotkou je přeplňovaný zážehový tříválec 1,0 litru o výkonu 67 kW a 160 Nm točivého momentu. Alternativou je 1,3 DI-T s mildhybridní technikou a hybrid založený na zážehovém motoru 1,6 litru. Standard kvality podtrhuje pětiletá záruka nebo 100 000 ujetých kilometrů a 8 let na baterii i její kapacitu.



## Tohle je špatná obrana

Evropská komise navrhla uvalení prozatímních vyrovnávacích cel na dovoz elektromobilů vyrobených v Číně, a to ve výši dodatečných 17,4 až 38,1 procenta (tzn. nad rámec stávajících 10). Jenže více než 90 procent klíčových materiálů pro výrobu elektrických vozidel i samotné baterie

dováží evropské automobilky z Číny. Pokud by mocnost odpověděla odvetnými finančními opatřeními nebo blokadami exportu, znamenalo by to pro evropské značky významné komplikace. Navíc například BYD už v Maďarsku staví vlastní fabriku.



## Ochutnejte budoucnost značky Audi už teď

Značka Audi zahajuje předprodej zcela nové modelové řady Audi Q6 e-tron na českém trhu. Audi Q6 e-tron a SQ6 e-tron startují na cenách od 1 990 900 Kč, resp. 2 486 900 Kč. Jde o první model značky postavený na nové platformě pro prémiové vozy. Elektrický pohon Q6 e-tron poskytuje nejvyšší výkon 285 kW a díky 94,9 kWh akumulátoru podpořenému 800V soustavou činí dojezd 625 km. Nabíjení je možné výkonem 270 kW. Důležitou technickou novinkou jsou OLED světlomety s nastavitelnou grafikou.



## Návrat hrdiny z devadesátek

Nový Opel Frontera bude k dispozici v pěti- a sedmimístném interiéru s hybridním pohonem o výkonu 74 a 100 kW. Do budoucna přijde i mild hybrid. Jde o první vůz s novým logem na masce Opel Vizor. Interiér nabídne komfortní sedadla se speciálními sedáky a zavazadelník o objemu 450 až 1600 litrů. Příští rok dorazí i jako elektromobil s dojezdem cca 400 km.



## Servis pohodlně z kanceláře

Volkswagen Financial Services představuje komfortnější zajištění servisu díky online objednáni prohlídky a nejširší síti autorizovaných partnerů, nyní navíc s 25% slevou. Produkt se vztahuje na značky Audi, SEAT, CUPRA, Škoda a Volkswagen osobní i užitkové vozy. Zákazníci si mohou servisní prohlídky předplatit pro zachování přehledu o budoucích nákladech. Cenu balíčku lze navíc rozložit do splátek.



## Dolce vita v rodinném balení



Fiat 600e ztělesňuje návrat značky do segmentu B. Ve srovnání s menší pětistovkou zaujme šestistovka prostornějším interiérem pro pět cestujících s množstvím odkládacích schránek o objemu 15 litrů a dalších 360 litrů pojme zavazadelník. Fiat 600e je dostupný výhradně se 115kW elektromotorem čerpajícím energii z 54kWh akumulátoru, který vystačí pro ujetí 400 kilometrů. Cena startuje na 889 900 Kč, hybrid pořídíte od 719 900 Kč.

## Kia opět míří vysoko



Kia rozšiřuje portfolio o menší elektrické SUV EV3. V segmentu vynikne zavazadelníkem o objemu 460 litrů s „frunkem“ přidávajícím dalších 25 litrů. Uvnitř najdeme dvojici 12,3palcových obrazovek, pohodlná křesla a výsuvný stůl v loketní opěrce. K elektromotoru o výkonu 150 kW si budete moci vybrat 58,3 nebo 81,4kWh baterii pro dojezd 600 km. Zajímavostí je možnost nabíjet externí zařízení. EV3 rovněž poprvé uvede asistentku s umělou inteligencí. Očekávat můžeme nadprůměrnou podporu řidiče a velký počet bezpečnostních asistentů.

Vedle elektrické EV3 modernizovala Kia nejmenší model Picanto. Jeden z posledních zástupců minivozů dostává do základní výbavy digitalizovaný štít SuperVision a 8palcový infotainment s navigací a zrcadlením telefonů, dále také tempomat s omezovačem rychlosti. Dvojice spalovacích motorů zajistí výkon 46 nebo 58 kW.

## Výroba gigantu naběhla

Elektrický Ford Explorer s dojezdem přes 600 kilometrů je prvním vozem, který sjel z linky kolínského výrobního závodu Ford Cologne Electric Vehicle Center. Továrna, do níž bylo investováno přes 47 miliard korun, se pyšní vysokou úrovní automatizace využívající umělou inteligenci. Vozy skládá celkem 600 robotů. Energie a plyn potřebné na provoz závodu pochází plně z obnovitelných zdrojů.



## Poslední zvonění před premiérou

Předprodej nového modelu Transporter byl v Evropě již zahájen za ceny od 36 780 eur (bez DPH), v České republice se předpokládá jeho zahájení v druhé polovině roku se startem prodeje v prvním čtvrtletí 2025. Vůz bude nabízen v délkách 5050 mm až

5450 mm s konvenčním, plug-in hybridním i čistě elektrickým pohonem. Zadní výklopné/křídlové dveře zasahují hluboko dolů do nárazníku. Výsledkem je nízký práh nákladového prostoru – pouhých 575 mm až 638 mm (v závislosti na verzi).



## Více místa přináší lepší výbavu

Renault Kangoo přijíždí v prodloužené verzi Grand se sedmi sedadly. Základní model ve výbavě Equilibre s pěti sedadly a motorem TCe 100 startuje na částce 600 000 Kč, respektive 530 000 Kč po započtení slevy a výkupního bonusu. Za provedení Grand Kangoo si připlatíte 80 000 Kč, ale dostanete mnohem více než jen sedm samostatných sedadel s možností úplného vyjmutí. Předně je tato verze spojená se silnějším zážehovým motorem TCe130. Kvůli větším rozměrům je zde dvouzónová automatická klimatizace s výdechy pro cestující vzadu a přední i zadní parkovací senzory s couvací kamerou.



## Tahoun značky omládl

Tucson je druhým nejpopulárnějším modelem značky Hyundai na českém trhu. Čerstvý facelift přináší nový vzhled, zcela přepracovaný interiér s panoramatickým štítem, plovoucí středovou konzolí a stále fyzickými tlačítky pro hlavní komfortní funkce a infotainment. Tucson můžete mít s čistým zážehovým a vznětovým motorem i třemi úrovněmi hybridizace. Dále se tu setkává manuální i automatická převodovka s pohonem všech kol.



## Modernizace klíčových zástupců

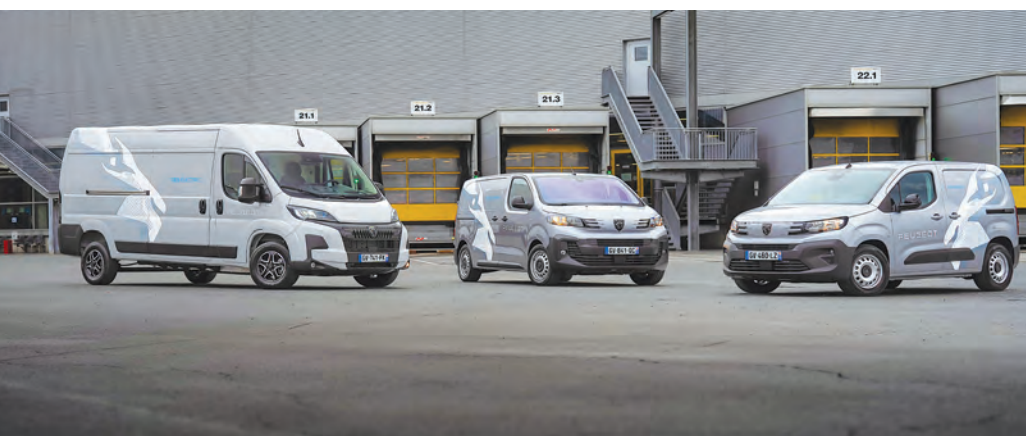
BMW modernizovalo řady 1 a 3. Hatchback přináší nový vzhled, uvnitř pak pohodlnější sedadla a prohnutý displej fungující v novém operačním systému. Základní model posílil ve výbavě a nabídne zavazadelník o objemu 380 litrů s dělenými opěradly zadních sedadel na tři části. V nabídce zůstávají zážehové i dieselové motorizace a možnost pohonu všech kol xDrive.

BMW řady 3 zaujme přepracovanými ledvinkami a v interiéru nově tvarovaným volantem s podsvícenými tlačítky. Software infotainmentu zdokonalil ovládání klimatizace. Náladové osvětlení je nyní standardem, přibylly i volby čalounění, navigace a jízdní asistenti. Pohony pokrývají výkonové spektrum od 110 do 210 kW včetně plug-in hybridu.



## Kompletní obměna

Peugeot uvádí na trh kompletní modernizované portfolio užitkových vozů včetně jejich osobních derivátů. Nově jsou na stránkách ceníky modelů Partner, Expert, Boxer, Rifter a Traveller. Vedle designové proměny se změny soustředily na větší využitelnost nákladového a vnitřního prostoru a lepší ergonomii řidiče. Přibyla digitální technika i jízdní asistenti ze světa osobních automobilů. Kromě klasických spalovacích motorů lze vybrané modely objednávat v elektrické nebo vodíkové verzi. Sestavu nově přichozích pracantů doplňuje osobní SUV typu fastback Peugeot 3008.



# VIII. ročník Alternativních pohonů v praxi



*V polovině června uspořádala redakce magazínu Business Car společně se svými partnery a Svazem dovozců automobilů tradiční testovací den zaměřený na automobily s ekologickými pohony. K dispozici bylo 41 automobilů 17 značek. Přes šedesát procent z celkového počtu tvořily čisté elektromobily, což je doposud nejvyšší podíl v rámci tohoto eventu.*

## Volkswagen Financial Services – hlavní partner

Společnost Volkswagen Financial Services se zhostila role hlavního partnera eventu. Její největší devízou je schopnost financovat automobily prakticky všech značek. Velký zájem je i o krátkodobý pronájem vozů. Ve vztahu k elektromobilitě je autopůjčovna velmi důležitá. Zákazníci si mohou elektromobily vyzkoušet v rámci svých specifických firemních podmínek.



Václav Vaček – Volkswagen Financial Services

## Snadná cesta k financování mobility

Dopolední program přinesl řadu zajímavých přednášek zaměřených na novinky spojené s ekologickými pohony i na dotační program pro automobily i dobíjecí stanice.

**Václav Vaček ze společnosti Volkswagen Financial Services (VWFS)**, která byla hlavním partnerem akce, prezentoval především nabídky spojené s elektromobilitou a úvěrem Chytře.

Důležité byly informace spojené se státním dotačním programem na pořízení bateriového vozu a nabíjecí stanice. Na osobní elektromobil lze čerpat dotaci až 200 000 korun, na užitkové auto kategorie N1 pak 250 000 korun. Investice do dobíjecí infrastruktury lze podpořit dotací 150 000 korun. V této souvislosti je zajímavé, že VWFS vyřídí dotaci zdarma a na elektromobily poskytuje úrok od 0 %, předplacený servis zdarma, dobíjecí kartu a další řadu výhod.

Další část přednášky zaměřil na autopůjčovnu, která je ideálním prostředkem pro vyzkoušení elektromobility, a její reálný přínos firmě během zápůjček.

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



Jakub Řehounek – Kia Czech

## Generační vnímání elektromobility

V tématu elektromobility pokračoval také **Jakub Řehounek ze společnosti Kia Czech**. Hostům popsal vnímání elektromobility z pohledu jednotlivých generací klientů a zmínil zásadní dopady, které bude mít celoevropská norma ESG na skladbu vozového parku. Jeho uhlíková stopa totiž bude ovlivňovat posuzování firmy v investičním a finančním sektoru. Na závěr si nechal přehled novinek v portfoliu značky Kia a seznam připravovaných modelů.

## Historie elektromobilů je stará 150 let

Vzdělávací dopoledne završil **Jan Tejnor z MHC Mobility**. Ten otevřel historické okénko elektromobility sahající až do druhé poloviny 19. století, kdy si Gustave Trouvé svůj vynález elektromobilu v roce 1881 nepatentoval.

V části zaměřené na moderní dobu hovořil o legislativě spojené s parkováním bateriových vozů, pohledu pojišťoven na tento pohon s přihlédnutím k technickým inovacím.



Jan Tejnor – MHC Mobility

## Jízdy v luxusu i svižném tempu

Odpoledne již tradičně patřilo testování vozů v běžném provozu. Okolí Vínoře nabídlo skvělé asfaltové okružky, ale i staré rozbité povrchy, na kterých bylo možné poznat rozdíly v podvozcích testovaných aut.

Pro více než stovku hostů bylo připraveno přes 40 vozů, jelikož do křesla hlavního partnera akce usedla společnost Volkswagen Financial Services.

Volkswagen představil nový vůz ID.7 a osobní verzi užitkového ID. Buzz. Konzervativní řidiče lákal hybridní SEAT Tarraco, naopak ty, kteří preferují sportovního ducha, uspokojila CUPRA Born.

Jednu z flotil nabídl Škoda, která přivezla čtveřici omlazených enyaqů. Hosté si vyzkoušeli klasickou karoserii i kupé včetně nově přidané luxusní výbavy Laurin & Klement. Stejný počet vozů účastníkům nabídl i Ford. Modrý ovál zpestřil sestavu novým elektrickým explorem, i když jen pro statickou prohlídku. K jízdám byly určeny hyb-

## Fiat 600e

Ve srovnání s menší pětistovkou zaujme šestistovka daleko mohutnějším postojem daným SUV charakterem. Díky délce 4,17 metru snadno převezve pěti cestujícími i jejich zavazadla. Interiér zůstává stylový, ale zároveň klade vyšší důraz na praktičnost a odkládací prostory. Ty mají celkový objem 15 litrů a dalších 360 litrů pojme zavazadelník. Fiat 600e je dostupný výhradně se 115kW elektromotorem čerpajícím energii z 54kWh akumulátoru, který vystačí pro ujetí 400 kilometrů. Čerstvou novinkou je mild hybrid s výkonem 74 kW a točivým momentem 205 Nm.



## Ford e-Transit

Ford e-Transit byl přítomen pouze staticky. Nová verze má díky 89kWh akumulátoru prodloužený dojezd o 28 % na 402 kilometry. Vzhledem k tomu o něm mohou uvažovat firmy působící i mimo město. Nabíjecí výkon z wallboxu narostl na 22 kW a DC stanice může baterii nabíjet výkonem 180 kW. To znamená 116 km za pouhých 10 minut. K dispozici jsou délky L3 a L4 a celkové hmotnosti od 3500 do 4250 kg. Maximální užitečné zatížení je až 1460 kg u dodávek a 1814 kg u variant s podvozkem a kabinou, s tažnou hmotností až 750 kg u modelů s celkovou hmotností 3500 kg.



tis dále prezentovaly luxusní modely DS 4 a DS 7 s hybridními pohony E-Tense, Citroën s crossovery ë-C4, ë-C4 X a manažerským C5 X. Dobrodružnější povahy sáhly po Jeepu Avenger. Nadšenci se sportovní duši si užili románek s vrcholnou Alfou Romeo Tonale vybavenou plug-in hybridním pohonem. Nechyběla ani největší novinka Fiatu, elektromobil 600e, který odkazuje na své slavné malé modely.

## Miláčci publika

Během odpoledne se uskutečnilo 316 jízd, takže se auta prakticky nezastavila. Nejvíce testů absolvoval elektrický Jeep Avenger spolu s Volkswagenem ID. Buzz a Hyundaiem Ioniq 6. Dvoucifernou metu jízd pokoušela CUPRA Born, Ford Mustang Mach-E GT, Hyundai Kona Electric, Nissan Ariya i X-Trail, Peugeot E-3008, Škoda Enyaq ve výbavě Laurin & Klement a Volkswagen ID.7.

## Další ročník za námi...

Za možnost uspořádat další ročník Alternativních pohonů v praxi děkujeme hlavnímu partnerovi Volkswagen Financial Services a partnerům – automobilkám skupiny Stellantis (Alfa Romeo, Citroën, CUPRA, DS Automobiles, Fiat, Jeep, Opel, Peugeot) a značkám SEAT a Volkswagen osobní a užitkové vozy. Partnerem akce byla také společnost Business Lease, která dlouhodobě podporuje naše aktivity objektivního informování o elektromobilitě.

ridní a plug-in hybridní kugy, nejvýkonnější Mustang Mach-E GT a Ford E-Transit jako jediný zástupce užitkových dodávek. Renault publikum zaujal novým modelem Clio, velkoprostorovým spacem i rodinným elektromobilem Scénic, který se mimochodem pyšní čerstvě získaným titulem evropské Auto roku.

Velmi zajímavé modely představila značka Nissan. Šlo o elektromobil Ariya a hybridy X-Trail a Qashqai. Jejich kola pohání pouze elektromotor a spalovací agregát slouží ke generování energie do akumulátoru. Zajímavý mix si připravil Hyundai. Vedle technikou

prošpikované a cenově přívětivé elektrické kony stál Ioniq 6, vítěz ankety Fleet Derby mezi elektromobily. Na stánku se ukázal i dynamický Ioniq 5 N, i když jen staticky. Objevila se zde i druhá jihokorejská značka Kia s elektromobilem EV9. Když jsme zmínili výkonné vozy, pozvání přijalo i MG4 X-Power s výkonem 320 kW.

Výhradně na elektromobily vsadil Peugeot s crossoverem E-2008 GT, hatchbackem E-308 a SUV E-3008 s karoserií fastback, čerstvou novinkou českého trhu. Stejnou strategiirazil Opel s corsou a astrou ve dvou karosářských variantách. Skupinu Stellan-

## Hyundai Ioniq 5 N

Potkat Ioniq 5 N na podobných akcích je vzácnost. První elektromobil sportovní divize N, vyráží do boje s Kiou EV6 GT a MG X-Power, přičemž s výkonem 448 kW oba soupeře nechává v oblaku prachu. Ioniq 5 N je důkazem, že kvůli akceleraci z 0 na 100 km/h za 3,5 sekundy nemusíte utrácet vyšší miliony za supersport, ale stačí „pouhých“ 1,8 milionu korun. Navzdory své hmotnosti jde o okruhovou střelu pro náruživé řidiče a takových aut je na trhu málo.



## MG4 X-Power

Sportovní dvoudmotorová verze MG4 X-Power nabízí s cenovkou pod milionem korun výkon 320 kW podpořený 600 Nm točivého momentu, akceleraci z 0 na 100 km/h za 3,8 sekundy a dojezd 385 kilometrů. Na trhu elektromobilů jde o výjimečnou záležitost. Poměrem ceny a výkonu podráždí nohy všem konkurentům. MG má obecně zajímavou nabídku a není divu, že od svého průniku na český trh jeho pozice významně roste. Ostrá verze má chytré rozdělování výkonu na všechna kola a významně přepracovaný podvozek. Navzdory sportovnímu charakteru je dostatečně pohodlná pro denní užívání.

## Renault Scenic E-Tech

Scenic E-Tech lze brát spíše jako větší alternativu k Meganu E-Tech než jako pokračovatele rodu sceniců MPV. Na stolký, šuplík před spolujezdcem, nějaké tajné schránky, jako měla minulá generace, můžete zapomenout. Sedadla ve druhé řadě nejsou posuvná a místo tří se na ně vejdou jen dvě dětské sedačky. I tak se zavazadelníkem o objemu 478 litrů a rozvorem 2785 mm zůstává vnitřní prostor silnou stránkou. Také dojezd 606 km je více než dostačující. Elektromotor o výkonu 160 kW a točivém momentu 300 Nm čerpá energii z 87kWh akumulátoru. Zaujme i standardní nabíjení výkonem 22 nebo 150 kW.



## Škoda Enyaq

Modernizace současného enyaqa spočívá ve výrazné posile výkonu. Základní model dostává na zadní nápravu elektromotor s výkonem 210 kW. Původně měl jen 150 kW. Akumulátor s kapacitou 82 kWh je sice stejný, ale díky možnosti ruční aktivace regulace teploty pro následné nabíjení je opět méně namáhán a majitelům zkrátí čekání u stojanu. Softwarová platforma 4.0 je rychlejší a spolehlivější. Ve Vlni byl enyaq k dispozici ve dvou karosářských variantách i různých výbavách včetně řady RS a luxusní řady Laurin & Klement, která je zcela nová.

## Peugeot e-3008

S novým modelovým rokem vyměnil Peugeot e-3008 karoserii klasického SUV a stal se z něj stylový fastback s vyšší stavbou. Jedinou alternativou k hybridní dvanáctistovce je elektrická verze s výkonem 157 kW a točivým momentem 345 Nm. Baterie má kapacitu 73 kWh, ale také váží 520 kg. I tak elektrická 3008 pokoří stovku za 8,8 sekundy a maximální rychlost je omezená na 170 km/h. Nabíjení je možné 22kW AC wallboxem nebo 160kW DC stanicí. Interiér s 21palcovou obrazovkou má přepracovanou ergonomii a sedadla se pyšní certifikátem AGR.



## Business Lease s novým obchodním ředitelem

Také společnost Business Lease pomáhá firmám s integrací alternativních pohonů, profesionálním poradenstvím a specifickými programy. Pozitivní změny do vztahů s klienty chce přinést nový obchodní ředitel Jaroslav Bohata. I on považuje autopůjčovnu za velmi důležitou.



## Volkswagen ID.7

Volkswagen ID.7 si můžete objednat jako sedan i tourer, který bude dostupný ve výkonné verzi GTX, kdyby vám standardních 210 kW nestačilo. Technikou i základní výbavou je právem nazýván vlajkovou lodí rodiny ID. Baterie má kapacitu 77 kWh pro dojezd 618 kilometrů. Nabíjet je možné výkonem až 175 kW u stejnosměrného a 11 kW u střídavého proudu. Brzy nabídku doplní ještě verze Pro S s využitelnou kapacitou baterie 86 kWh, kde je papírově řeč o dojezdu 700 km.



Citroëny ë-C4 a ë-C4 X dorazily s čistě elektrickým pohonem. Nově jsou ale dostupné i jako hybrid o výkonu 100 kW pyšníci se nižší spotřebou a 20% snížením emisí oproti konvenční verzi.



Mezi elektromobily patří Hyundai na špičce současného trhu. Ioniq 6 vyniká jízdními vlastnostmi, dojezdem i rychlým nabíjením. Silným argumentem pro pořízení je i pětiletá záruka.



Kola hybridního X-Trailu e-Power roztáčí elektromotor. Spalovací motor funguje pouze jako generátor energie pro baterii. To mu umožňuje pracovat stabilně v optimálních otáčkách a šetřit palivo.



Vrcholná verze GT se 358 kW patřila k nejvýkonnějším vozům testovacího dne. Zážitek z mimořádné akcelerace doplnil na bateriové SUV dynamický jízdní projev.



Elektrická corsa je sice městský uličník, ale s dojezdem 353 km se nemusíte bát ani delších cest. Celodenní ježdění zvládla bez zaváhání a to si na parkovišti neodpočala.



Nové clio koupíte jako hybrid i na LPG. Fleety oceňují široký výběr pohonů, stejně jako až 20 různých jízdních a asistenčních systémů. K jejich přítomnosti přihlížejí i pojišťovny.



Nejvýkonnější Alfa Romeo tonale potěší plug-in hybridním pohonem všech kol. Ačkoliv jde zatím o nejmenší model, jízdně osloví nadšené řidiče výkonem 206 kW a precizně naladěným podvozkem. Město pak zvládne jen na elektrický pohon.



Citroën C5 X kombinuje prvky luxusní limuziny se silnými stránkami vyšší stavby typu SUV. Díky adaptivnímu podvozku se nad nerovnostmi doslova vznáší, takže komfortem podpořeným vynikajícími sedadly patří na špici trhu.



I když CUPRA Born vychází z Volkswagenu ID.3, nabízí výrazné odlišení v podobě designu, sportovnějšího naladění podvozku a exkluzivního elektromotoru se 170 kW. V tomto kontextu je jen škoda, že chybí pohon všech kol.



DS 4 se ve druhé generaci nabízí s benzinovým, naftovým i plug-in hybridním pohonem. Délka 4,4 metru a rozvor náprav protažený na 2675 mm jsou na segment nižší střední třídy nadprůměrné hodnoty.



Ford Kuga je třetím rokem v řadě nejoblíbenějším plug-in hybridem v Evropě s nárůstem 25 % na druhé místo. Na výběr jsou dva výkony s možností táhnout přívěs do hmotnosti 2100 kg. V elektrickém režimu ujede 69 kilometrů.



Hyundai Kona je ve srovnání s předchůdcem celkově větší a elektrická získala vlastní designovou identitu. Silnější verze se 150 kW a 64,8 kWh baterií překvapí dojezdem 510 km.



Jeep Avenger získal krátce po vstupu na trh titul evropského Auta roku. Vedle efektivnější rekuperace, nového akumulátoru a 100kW elektromotoru si uchovává nadprůměrné dovednosti v terénu značce vlastní.



Přestože Opel Astra sdílí stejnou techniku i s Peugeotem nebo DS, zásadně se od sebe liší interiérem, vnějším designem i jízdními vlastnostmi. Kombi pak nabízí zavazadelník o objemu až 1533 litrů.



Nissan Ariya se nechal inspirovat prémiovými značkami, což je vidět na extravagantním designu a kvalitně zpracovaném interiéru. Hosté si rovněž pochvalovali komfortní jízdní projev.



Současný Peugeot e-308 GT dostal výkonnější elektromotor se 115 kW a silnější 54kWh baterii pro dojezd 416 km. Nabíjení je možné 100kW DC stanicí. Kromě hatchbacku si můžete pořídit i praktické kombi.



Po modernizaci má nejmenší „nazvedané“ Iviče výraznější design, větší baterii i moderní techniku. Elektromotor se 100 kW je trefným kompromisem mezi výkonem a slušným dojezdem.



Seat Tarraco e-hybrid je sice SUV, ale řidiče si získá dynamickými jízdními vlastnostmi podpořenými sportovně naladěným podvozkem. Bohužel musíte oželeť sedm sedadel.



VW ID. Buzz dosáhl v testech Euro NCAP skóre 92 % a pěti hvězdiček. Spojení s nabíječkou je automatické a pomocí speciálního adaptéru jej můžete spojit s elektrickou sítí domu.

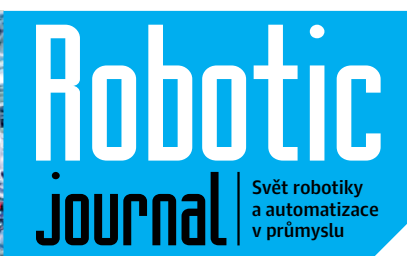
TECHNIKA VČERA, DNES A ZÍTRA

# TECHMAGAZÍN



Vychází  
každý  
měsíc

- Tematické přílohy
- Rozhovory
- Nové technologie
- Trendy a inovace
- Zajímavosti
- Testy aut
- Historie techniky



Vychází  
**4x**  
ročně



[www.techmagazin.cz](http://www.techmagazin.cz), [www.roboticjournal.cz](http://www.roboticjournal.cz)  
tel.: 774 622 300, [petr.kostolnik@techmagazin.cz](mailto:petr.kostolnik@techmagazin.cz)

# Doba elektrická

*Hyundai se během krátké doby vyšvihl mezi nejúspěšnější výrobce elektromobilů. Kromě záplavy novinek značka představuje i ostře sledovaný model Inster, který se stane jedním z vůbec nejlevnějších elektromobilů na trhu. Naopak sankce za výrobu automobilů s nadlimitními emisemi se stále zvyšují, a tak musel Hyundai ukončit výrobu sportovních modelů divize N se spalovacími motory. Přesto je nabídka vozidel s konvenčním pohonem stále jedna z největších na trhu. Řadu zajímavých témat jsme probrali s Monikou Bírovou, flotilovou obchodní manažerkou značky Hyundai.*



Monika Bírová, flotilová obchodní manažerka značky Hyundai

## **Řada značek přiznává výrazný meziroční pokles nových objednávek. Jak se daří vám?**

V objednávkách podle očekávání pozorujeme mírné ochlazení, které lze vysvětlit sezónním charakterem, ale i delším váháním zákazníků. Trh se po mnoha výkyvech vrátil ke svému normálnímu fungování, značky disponují větším množstvím skladových vozů a vzájemně se předhánějí v tom, kdo

zákazníka zaujme nejlepší kombinací produktu a atraktivní nabídky. Ani my v tom nejsme výjimkou.

## **Daří se dodací lhůty dál zkracovat? Na které modely se nejdéle čeká?**

Předně je třeba říci, že nejprodávanější verze našich modelů máme skladem, což je při naší orientaci na privátního zákazníka nezbytné. V případě, že si zákazník ze

skladové nabídky nevybere a musí svůj vůz zadat do výroby, se dodací lhůty vrátily ke svému standardu a jde tak nyní především o to, z kterého výrobního závodu daný model pochází. Ty nošovické – tedy i30, Tucson a Kona Electric – zákazník získá za tři až čtyři měsíce. To je důležité, protože zejména modely i30 a Tucson tvoří jádro našich flotilových prodejů. O něco déle je třeba počítat v případě modelů, které

k nám cestují z Turecka, tedy i10, i20 a Bayon. Nejdéle, a to zhruba sedm až devět měsíců, si zákazník počká na vozy vyráběné v Jižní Koreji – Konu, Santa Fe, Ioniq 5, Ioniq 6 nebo Starii. Je však třeba jedním dechem dodat, že v každém případě jde o specifikaci konkrétního vozu a aktuální situaci ve výrobě.

### **Změnila složitá doba nějak požadavky či priority flotilových zákazníků? Omezují firmy například počet služebních automobilů nebo auta sdílejí?**

Výrazné omezování počtu služebních vozů nepozorujeme, nicméně je pravda, že se firmy svůj vozový park snaží optimalizovat a čím dál tím více se u toho zaměřují na efektivitu a udržitelnost. To znamená nejen snižování celkového počtu vozidel, ale také přechod na modely s nižšími provozními náklady a lepšími ekologickými parametry. Sdílení firemních vozů je jednou z cest k maximálnímu využití vozidel, ale prozatím se neobjevuje v masovém měřítku.

### **Řada automobilek si pohrává s myšlenkou přejít na agenturní prodeje. Plánujete měnit klasickou dealerskou síť?**

Přechod na agenturní prodej u nás není na pořadu dne. Jsme totiž přesvědčeni o tom, že jednou z klíčových výhod tradičních automobilek je blízkost k zákazníkům. Značka Hyundai dnes disponuje hned šedesáti dealerstvími v České republice, a tak má prakticky každý zákazník své prodejní a servisní zázemí blízko svému bydlišti, což je pro velké množství z nich velmi důležitým argumentem.

### **V polovině března byl vypsán dotační program pro elektromobily. Jaký je ohlas, které modely jsou nejúspěšnější?**

Aktuálně evidujeme téměř stovku žádostí. Největší zájem registrujeme u modelů Kona Electric, obzvláště ve verzi Czech Edition, a Ioniq 5. Zajímavá je ale také relativně vysoká poptávka po sportovním modelu Ioniq 5 N.

### **Dotace je limitována cenou vozu do 1,5 milionu korun bez DPH. Jak se u vašich modelů pohybuje výše úroku? Jaké bonusy a služby k elektromobilům nabízíte?**

I na elektromobily na úvěr platí nízký úrok od 3,99 %. Každé prodejní místo je pro po-

skytnutí informací o dotacích plně vyškolené a v případě, že je proces žádosti složitější, dokáže také zprostředkovat kontakt zákazníka s agenturou, která žádost vyřídí za něj.

### **Elektromobilita se stává stále důležitější součástí vaší prodejní strategie. Jak tento trend mění nabídku vašich služeb a jakou váhu přikládáte prodeji aut s konvenčními pohony?**

Trend elektromobility neustále nabírá na síle, byť je podíl bezemisních vozů v rámci našich prodejů stále spíše minoritní, v tom je české prostředí ve srovnání se západní Evropou specifické. Elektromobily nicméně začínají zajímat firmy, obzvláště ty, které se zabývají ESG. V rámci prodejních služeb hraje velkou roli poradenství, protože je třeba neustále bojovat s mýty, které elektromobilitu u české veřejnosti provázejí. Všechna naše dealerství jsou navíc plně certifikována na prodej a servis elektromobilů. Jedním dechem je však třeba dodat, že vozy se spalovacími motory stále zaujímají drtivou většinu našich prodejů a naše nabídka v této oblasti je stále jednou z těch nejatraktivnějších na českém trhu.

### **Jaký je váš názor na využití syntetického paliva a dalšího využití klasických spalovacích motorů po roce 2035?**

Vývoj technologií využívajících syntetická paliva v rámci skupiny Hyundai Motor Group pochopitelně probíhá, ale žádné konkrétní produktové plány jsme zatím neodhalili. Obecně se však dá říci, že značka Hyundai vidí budoucnost spíše v bateriích či vodíkovém palivovém článku, zatímco využití syntetických paliv se nabízí například v oblastech, kde jsou zmíněná řešení hůře využitelná – například u bezpečnostních a záchranných složek, u sportovních vozů nebo naopak u veteránů a podobně.

### **Ukončili jste výrobu sportovních modelů divize N se spalovacími motory. Například model i30 N Fastback měl ale skvělý prodejní potenciál. Nebylo v tomto případě ukončení výroby předčasné?**

Konec výroby mrzí nejen naše zákazníky a fanoušky, ale také nás samotné. Vinou zpřísnujících se emisních požadavků však bohužel nebylo možné s jejich prodejem na evropských trzích pokračovat. Pevně ale věřím, že příznivce sportovní jízdy uspokojí

jejich nástupce, plně elektrický Ioniq 5 N, který si získal velké sympatie každého, kdo si jízdu v něm vyzkoušel – a to i zatvrzelých petrolheadů. A další novinky divize N přinese už v blízké budoucnosti.

### **Starii považujeme za jeden z nejzajímavějších modelů. Se vznětovým motorem byla navíc cenově dostupná. Nyní diesel ve výrobě nahrazuje hybridní pohon. Kolik je ještě aut skladem?**

Aktuálně na skladě disponujeme několika desítkami vozů, do výroby už však další kusy zadávat nelze. Výroba hybridní verze startuje v Jižní Koreji v červenci, a tak se prvních kusů v České republice dočkáme zhruba ve čtvrtém kvartále tohoto roku. Vlivem instalace elektrického motoru, baterie a automatické převodovky se u ní dá předpokládat cenové navýšení v řádu několika desítek tisíc korun.

### **Ioniq 6 se v anketě Fleet Derby stal absolutním vítězem mezi flotilovými elektromobily. Povedený elektromobil však handicapuje karoserie typu sedan. Jak se tomuto modelu prodejně daří?**

Je pravda, že český zákazník preferuje co největší praktičnost a sedany na našem trhu z nabídek spíše mizí. Ioniq 6 ale nabízí celou řadu jiných výhod, například na dlouhých cestách jde v kombinaci s 800V architekturou, umožňující ultra rychlé dobíjení, o jednu z nejlepších spotřeb ve své kategorii a mimořádným jízdním komfortem skutečně o pozoruhodný elektromobil. Být ve srovnání našich dvou špičkových elektromobilů český zákazník častěji volí Ioniq 5, i „šestka“ si své příznivce našla.

### **Letos plánujete smršť novinek. Mezi nejzajímavější patří nová generace Santa Fe a malé elektrické SUV s délkou jen 3,6 metru. Stále platí, že to bude nejlevnější elektromobil na trhu?**

První zákaznické kusy modelu Santa Fe dorazí do české republiky v průběhu června a už se nemůžeme dočkat, protože první ohlasy a především zákaznický zájem předčily naše očekávání, a to i přesto, že z nabídky vypadla dosud nejpobulárnější diesellová motorizace. Náš nejmenší elektromobil s názvem Inster světa detailně představíme na konci června a i v tomto případě půjde o velmi zajímavý model, u nějž by se cena měla pohybovat kolem 600 tisíc korun.

# Boleslavská ofenziva

*Značka Škoda zažila naprosto výjimečný začátek roku. Hned v lednu představila vylepšený Enyaq 85 s vyšším výkonem a také výbavou Laurin & Klement. Dva měsíce poté uvedla na trh výrazně zmodernizovanou dvojici Scala a Kamiq. Následně se o rozruch postarala faceliftovaná Octavia, když se do její nabídky vrátila řada verzí včetně pohonu všech kol. Modelovou ofenzivu Škoda nyní uzavírá představením svých vlajkových lodí, novou generací Superba a Kodiaqa.*

*Všechny představené novinky jsou zároveň výraznými flotilovými modely. O vozových parcích, trendech i elektromobilitě jsme si povídali s Michalem Nyklem, koordinátorem fleetových prodejů ve společnosti Škoda Auto pro český trh.*



*Michal Nykl,  
koordinátor fleetových  
prodejů společnosti  
Škoda Auto  
pro český trh*

## **Situace v dodavatelských řetězcích je i nadále složitá. Daří se zkracovat výrobní lhůty? A na které modely se nejdéle čeká?**

Dodací lhůty se v průměru vrátily na předcovidovou úroveň – tedy dodání v řádu měsíců. V průměru přes modelovou paletu, a to i u nových modelů, jsme v řádu jednotek měsíců. Co se týče výrobních lhůt, nejsme vzhledem k dynamickému vývoji situace u našich dodavatelů schopni předpovědět změny pro nadcházející měsíce.

## **Řada značek přiznává ochlazení poptávky po nových vozech. Jaká je u vás?**

Výrazné ochlazení poptávky nepociťujeme. Situace je proměnlivá, a to kvůli obměně pěti modelů z našeho portfolia současně. Jedná se o modernizované modely Scala, Kamiq a Octavia, dále pak nové generace modelů Superb a Kodiaq. Část zákazníků stále vyčkává na nová provedení a deriváty modelů, které uvádíme postupně.

Z pohledu zasmluvnění nových klientů jsme na úrovni předcovidových let a poptávky po nových rámcových smlouvách od začátku roku výrazně vzrostly. Zejména jde o segment malých a středních firem. V oblasti velkých fleetových zákazníků je situace stabilní.

## **Jak se v meziročním srovnání vyvíjejí letošní fleetové prodeje?**

Celkově jsme v současné době z hlediska předaných vozů na velmi podobné úrovni jako v loňském roce, kdy se dodávala větší část vozů z období dlouhých čekacích lhůt. Pochopitelně k tomu pomáhají nové generace a modernizované verze oblíbených modelů, kterých jsme v letošním roce uvedli hned pět. Zákazníci na ně reagují velmi pozitivně, a to se projevuje právě v počtu objednávek a následně v předaných vozech.

## **V polovině března byl vypsán dotační program pro elektromobily. Jak vzrostl zájem a jaké je vaše hodnocení?**

Zájem o elektrifikované a čistě elektrické vozy pozvolna roste. Dotační program tomu jistě pomáhá a zákazníci pobídl – naši obchodníci evidovali zejména z počátku výraznější poptávku po testovacích jízdách a nabídkách. Vzhledem k povaze

vypsáního dotačního programu jde zejména o živnostníky a menší firmy. Celkový efekt pobídky budeme moci zhodnotit v horizontu několika měsíců. Pro letošní rok předpokládáme uzavření několika obchodů s velkými firemními zákazníky v řádu desítek vozů.

## **Jak dotace ovlivnily zájem o vaši zvýhodněnou nabídku operativního leasingu na Škodu Enyaq?**

Kvůli tomu, že je dotační program svázán s financováním úvěrovým produktem, museli jsme přistoupit k úpravě nabídky. S kolegy ze Škoda Financial Services se nám podařilo připravit atraktivní financování s 0% úrokem. V rámci této nabídky zákazníkům navíc vyřídíme dotaci zdarma a k tomu přidáme například předplacený servisní balíček také zdarma.

Zároveň jsme před pár dny uvedli akční model Enyaq Tour, který startuje s velmi atraktivní cenovkou a lze na něj využít všechna jmenovaná zvýhodnění. Jsem přesvědčen, že tato nabídka zákazníky přesvědčí.

## **V rámci ankety Fleet Derby oceňujeme flotilové manažery, kteří stojí za neúspěšnějšími firemními prodeji uplynulého roku. Jedno z ocenění putovalo vám. Máte zásluhu na úspěšném výběrovém řízení, kdy skupině Komerční banky dodáte téměř 300 vozů Enyaq. Jak se daří navázat na tak významný flotilový obchod?**

Taková spolupráce se samozřejmě nerodí ze dne na den, je to dlouhý proces. Velmi nás to těší a snažíme se spolupraci s Komerční bankou dále rozvíjet. Zároveň tyto velké obchody, a u elektrických vozů to platí dvojnásob, mají cennou referenční hodnotu. Celá řada firem poté u nás nebo přímo u Komerční banky ověřuje zkušenosti, což nám pomáhá otevírat dveře elektromobilitě i u dalších zákazníků.

## **Letošní rok je pro vás ve znamení výrazné modelové ofenzivy, ve které ale nejdůležitější roli hrají spalovací motory. V rámci flotil jsou vaše vlajkové lodi Superb a Kodiaq velmi populární. Jak významnou váhu jim v budoucnu přiřkládáte?**

Nové generace Superbu a Kodiaqu jsou jedny z klíčových modelů značky v oblasti prodeje firemním zákazníkům. Váhu těmto

dvěma modelům přiřkládáme do budoucna velkou. Jsou to modely s širokou paletou motorizací, a to jak benzinových, tak dieselových, včetně verzí 4x4. Velký zájem očekáváme i u plug-in hybridních variant s novou technologií, která umožňuje ujet na elektřinu přes 100 km. Tady musíme teprve počkat na první předváděcí vozy u našich dealerů, aby si i tuto variantu mohli zájemci vyzkoušet.

## **Všechny novinky se spalovacími motory lze tedy již objednat?**

Ano, u malých modelů (Scala a Kamiq) je k dispozici kompletní nabídka včetně akčních modelů Drive. U Superbu a Kodiaqu budeme ještě postupně uvádět takzvané deriváty – nejdříve nás čeká verze Sportline, která byla u předchozích generací velmi oblíbená. U modelu Octavia je pak obdobná situace, kdy budeme uvádět základní výbavový stupeň, poté rovněž variantu Sportline a vrcholnou verzi RS.

## **Máte pro letošní rok kromě nových modelů připraveny ještě jiné novinky?**

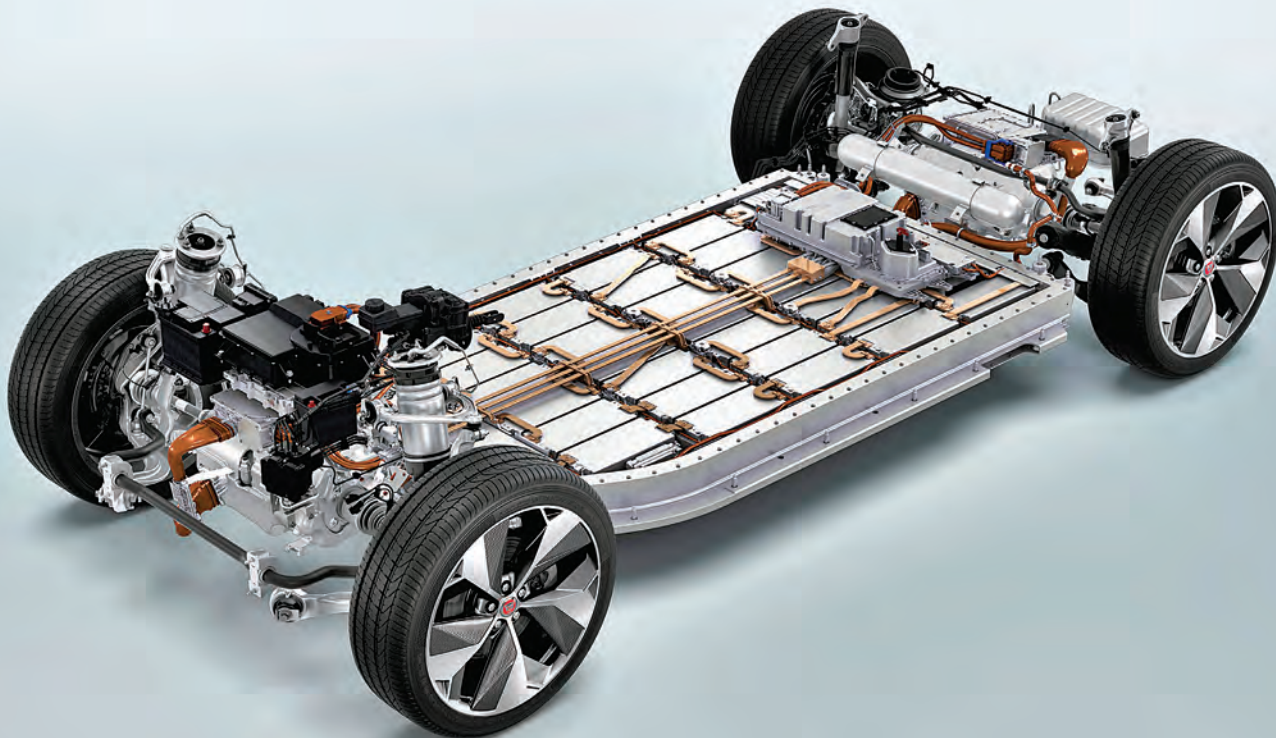
Ano, jde například o digitální nástroje. Tím prvním, který jsme spustili již v lednu, je Fleetový konfigurátor. Jde o unikátní řešení, které jsme vyvíjeli společně s našimi zákazníky. Díky tomuto nástroji se velmi usnadní konfigurace služebních vozů, a to jak pro fleetového manažera, tak pro samotné řidiče, ale i dealery a leasingové společnosti. Jednoduše si v něm nastaví svou car policy a jednotliví uživatelé pak mohou konfigurovat pouze podle ní – nestane se tedy, že v autě chybí nějaký povinný prvek výbavy, který daná společnost vyžaduje, nebo naopak konfigurace obsahuje něco, co je v car policy zakázáno.

## **V příštím desetiletí zažijeme nejsilnější regulaci automobilového trhu v historii. Jak moc to podle vás pozmění firemní mobilitu?**

Dopad bude jistě významný. Už nyní se firemní mobilita mění a tento trend bude pokračovat. Je to přirozený jev. Mimo změny v rámci elektromobility v posledních letech pozorujeme trend lépe vybavených vozů než v minulosti. Zároveň také dochází ke změně v rámci modelů. Někteří zákazníci přechází nejen na lépe vybavené vozy, ale například z menších modelů do větších, tedy z fabie do octavie, ze scaly do karoqu a podobně.



# Víme, za kolik skutečně jezdí!



*Jedenáctým rokem pro vás testujeme alternativní pohony a měříme skutečnou spotřebu paliva. Každý ví, že oficiální deklarované údaje o spotřebě neodpovídají skutečnosti. Sice přišla nová metodika WLTP, ale ani ta není zcela objektivní a u alternativních pohonů, tedy přesněji u plug-inů, ale i u elektromobilů, je udávaná spotřeba stále výrazně zavádějící.*

## Testovací okruh zahrnuje město i dálnici

V naší pravidelné ekologické příloze testujeme nejzajímavější novinky, u kterých měříme skutečnou spotřebu paliva. Se všemi automobily jezdí stejný řidič po stále stejném silničním okruhu, který vede po rovinném úseku dálnice D11 mezi Prahou a Poděbrady a po okresní silnici č. 12 mezi Prahou a Kolínem. Uvedené trasy jezdíme obousměrně. Městskou spotřebu měříme na okruhu v Praze 4 s převýšením téměř 100 metrů a s řadou světelných křižovatek, u nichž není hustota provozu tolik závislá na dopravní špičce. Vždy se snažíme o maximální splynutí s provozem. Náš jízdní styl lze vyhodnotit jako mírně defenzivní.

## Ceny paliv lehce klesají

Při výpočtech palivových nákladů na jeden kilometr vycházíme z aktuálních cen paliv.

Zde je potřeba uvést, že cenová anomálie vyvrcholila v roce 2022, kdy byly ceny absolutně nejvyšší. Rekordy trhaly především ceny zemního plynu a elektřiny. Ceny zemního plynu byly oproti roku 2019 na téměř trojnásobku. Jízda na CNG tak byla paradoxně o něco dražší než jízda na benzin. S výjimkou elektřiny se ceny paliv přiblížily úrovni roku 2021. Jízda na zemní plyn se opět znatelně vyplácí.

Cenu elektrické energie se podařilo stabilizovat. Ovšem dobíjení u rychlonabíjecích stanic je stále méně výhodné, a tak

tomu zůstane i v budoucnu. U střídavého napětí (AC) je průměrná cena 8 Kč/kWh, u stejnosměrného napětí (DC) s vyšším výkonem se většinou podle poskytovatele pohybuje od 10 do 17 Kč za kilowatthodinu. Řada firem ale využívá fixované ceny, a tak jsou v ceně velké rozdíly. U elektromobilů jsme předloni kalkulovali cenu elektřiny za 7,50 Kč/kWh, loni to bylo 6,50 Kč/kilowatthodinu, nyní je částka 6,20 Kč/kWh. Tato cena odpovídá průměrné ceně firem nebo domácností, které elektřinu používají i k vytápění.

### SROVNÁNÍ CEN PHM V RÁMCI NAŠÍ PRAVIDELNÉ PŘÍLOHY (CENY VČETNĚ DPH)

Energie	Cena PHM 2020	Cena PHM 2021	Cena PHM 2022	Cena PHM 2023	Cena PHM 2024
Elektřina	3,00 Kč/kWh	4,50 Kč/kWh	7,50 Kč/kWh	6,50 Kč/kWh	6,20 Kč/kWh
Benzin	28,20 Kč/l	37,20 Kč/l	42,82 Kč/l	39,20 Kč/l	38,90 Kč/l
Nafta	27,60 Kč/l	36,10 Kč/l	47,34 Kč/l	39,70 Kč/l	37,10 Kč/l
CNG	26,70 Kč/kg	32,40 Kč/kg	56,60 Kč/kg	35,50 Kč/kg	36,50 Kč/kg
LPG	13,10 Kč/l	17,50 Kč/l	18,50 Kč/l	17,80 Kč/l	17,20 Kč/l



# Audi Q8 55 e-tron

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 1,49 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 24,1 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +10 °C:** 440 km

*Se slabším akumulátorem nabízí jen průměrný dojezd 330 km*



*Na český trh právě vstupuje nejnovější elektrické audi, model Q6 e-tron, který staví na stejné platformě PPE jako Porsche Macan. Před uzávěrkou čísla jsme ho bohužel nestihli vyzkoušet, ale brzy vám přineseme podrobný test. Věnovat se nyní budeme vlajkové lodi ve třídě SUV, Q8 e-tron, která nabízí vyšší dojezd.*

Když už jsme v úvodu nakousli model Q6 e-tron, tak oproti elektrické vlajkové lodi Q8 je o 144 mm kratší a má o 16 mm kratší rozvor. Základní model s dvojicí elektromotorů se systérovým výkonem 285 kW a akumulátorem s využitelnou kapacitou 95 kWh startuje na ceně 1 990 900 Kč, větší Q8 e-tron s využitelnou kapacitou 87 kWh a podobným výkonem obou motorů (250 kW) začíná na částce 2 178 900 Kč. Výrazný rozdíl ve spotřebě ale očekávat nelze.

Ale vraťme se zpět k testované vlajkové lodi Q8 e-tron, která na trh vstoupila v roce 2018 a nyní po technické modernizaci nabízí vyšší dojezd. Hlavní zásluhu na tom má nový akumulátor s kapacitou 114 kWh.

Základní modernizovaná verze 50 e-tron má nyní dva elektromotory o celkovém výkonu 250 kW a točivém momentu 664 Nm (dříve 230 kW a 500 Nm). S akumulátorem o kapacitě 95 kWh stojí 2,18 milionu korun.

Verze 55 e-tron se chlubí navýšeným výkonem elektromotorů na 300 kW (dříve 265 kW), ale i cenou 2,4 milionu korun, kterou nejvíce navyšuje výkonnější 114 kWh akumulátor.

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

## Reálný dojezd stoupl na 440 km

Zatímco u předchozího e-tronu jsme při venkovní teplotě 8 °C naměřili nevalnou spotřebu 26,6 kWh/100 km a s výkonnějším 95 kWh akumulátorem jsme ujeli

330 km, nyní spotřeba v rámci stejného testovacího okruhu při podobné teplotě 11 °C klesla na 23,4 kWh/100 km a dojezd narostl na 360 km (se stejným akumulátorem 95 kWh). Dražší, testovaná verze nyní nabízí akumulátor s kapacitou 114 kWh (využitelných 106 kWh). Díky vyššímu výkonu elektromotorů je spotřeba sice o něco vyšší (24,1 kWh/100 km), i tak lze při teplotě 11 °C ujet 440 km. Při výrazně defenzivní jízdě a vypnutém topení lze stěžejně ujet 500 km. K výrobcem udávanému dojezdu 580 km jsme se tedy nepřiblížili. V mrazivých dnech nebo při jízdě po dálnici ustálenou rychlostí 130 km/h jsme naměřili spotřebu 31,5 kWh/100 km. Dojezd tak klesá na 330 km, což je pokles o více než 100 km oproti jarním nebo podzimním teplotám.

V ceně e-tronu je k dispozici servisní balíček s předplaceným servisem do ujetí 120 000 km, který ušetří minimálně 21 000 Kč. Servisní intervaly jsou po 30 000 km, jedna servisní prohlídka vyjde v průměru na 5 250 Kč. Pokud budeme eliminovat nabíjení u nejvýkonnějších veřejných rychlonabíjecích stanic, lze tvrdit, že náklady za elektřinu budou ve srovnání se spalovacími motory poloviční.

### SPOTŘEBA V RÁMCI TESTU Q8 55 e-tron (kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
22,6/21,8	17,8/28,9	24,1

### CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Solidní dojezd, výkon a zrychlení	Pořizovací cena a tedy i vyšší ztráta hodnoty a vyšší cena pojištění
Schopnost tahat těžší přívěsy (1800 kg)	Vyšší pohotovostní hmotnost 2,6 t
Velký vnitřní prostor	Virtuální zrcátka za příplatek 50 000 Kč oproti klasickým zabírají menší plochu
Nízké náklady na pravidelný servis	

### ZŮSTATKOVÉ HDNOSTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	57,98 %
150 000 km	3 roky	50,81 %
210 000 km	3 roky	43,63 %

### AUDI Q8 55 e-tron QUATTRO ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

<b>Motor, převodovka</b>	Dva elektromotory pohánějí všechna kola, výkon 300 kW, točivý moment 664 Nm. Stálý redukční převod.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4915/1935/1633 mm, rozvor 2928 mm. Zavazadlový prostor 0,569/1,725 m³.
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 2585/650 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1800/750 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 200 km/h (omezena), zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,6 s. Spotřeba kombinovaná WLTP 20,6–24,4 kWh/100 km, maximální dojezd 481 až 582 km (WLTP), kapacita akumulátorů 114 kWh (využitelná 106 kWh).
<b>CENA s DPH</b>	2 405 900 Kč



# BMW i5 M60 xDrive

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 1,46 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 23,6 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +11 °C:** 340 km

BMW i5 jezdí báječně. S ohledem na výkon 442 kW překvapí nízkou spotřebou.



Zatímco první vlna elektromobilů BMW sázela především na karoserii SUV, druhá ve velkém přináší i sedany a oblíbená kombi. Svě elektromobily po jízdní stránce vypracovala mnichovská značka na úroveň modelů se spalovacími motory. Zatačejí báječně a přinášejí radost z řízení.

Automobilce se podařilo vyvinout mimořádně flexibilní platformu, která nejenže vyhověla oběma karosářským variantám,

ale je schopna pojmout spalovací motory s různou úrovní elektrifikace i ryze elektrický pohon.

BMW i5 je poslední novinkou dostupnou ve třech výkonnostních variantách. Základní motorizace i5 eDrive40 s jedním motorem je naladěná na velmi solidních 250 kW, kdy cena začíná na 1 749 800 Kč. Akumulátor s využitelnou kapacitou 81,2 kWh má podle metodiky WLTP při průměrné spotřebě 16,5 kWh/100 km vystačit na ujetí 560 kilometrů. Vhod přijde nabíjení až 205 kW, takže se z 10 na 80 procent dostanete za půl hodiny.

Za příplatek necelých 100 000 Kč je k mání dvumotorová varianta o výkonu 390 kW s pohonem všech kol. Vrcholem je

námi testované BMW i5 M60 xDrive poskytující palebnou sílu 442 kW a úctyhodných 795 Nm, která vás na stovku katapultuje za necelé čtyři vteřiny. A co víc. V nastoleném tempu pokračuje dál, rychlost 150 km/h zvládne za úctyhodných 7,8 s. Na 200 km/h si řidič počká necelých 17 sekund. Nejvyšší rychlost je omezena na 230 km/h, což je na elektromobil rychlost přímo nadzvuková. BMW i5 ale umí také bravurně zatáčet a díky pohonu všech kol dokonale maskuje pohotovostní hmotnost 2,3 tuny. Mimo chodem, s ohledem na dvumotorovou variantu a solidní akumulátor je hmotnost nízká. A to samé lze tvrdit o spotřebě. Mimořádný výkon svádí ke svižnější jízdě, přesto lze spotřebu udržet výrazně pod hranici 25 kWh/100 km. Při splynutí s provozem budete po okresních silnicích jezdit za pouhých 17,8 kWh/100 km. Nízká je i spotřeba při dálničních 130 km/h (26,8 kWh/100 km).

## Bez autonomního řízení

BMW i5 je manažerským vozem nejen z hlediska pohonu, ale také vnitřního prostoru. Současná generace překonává pětimetrovou délku a do třímetrového rozvoru jí chybí jen 5 mm. Velmi vyspělá je také nabídka asistentů. V některých zemích, kde to legislativa umožňuje, má BMW i5 také autonomní řízení na dálnicích do rychlosti až 130 km/h, řidič tak může v tomto intervalu klidně pustit volant. Jen musí stále sledovat silnici a být připraven řízení převzít. Dodejme, že systém autonomního řízení mohou využívat řidiči například v Německu. U nás se o této legislativě zatím jen mluví. A ještě dodejme, že všechna BMW při přejetí státních hranic zobrazí poznámku, že se chování asistenčních systémů změnilo. S výjimkou autonomního řízení. Zde totiž záleží na skutečnosti, kde bylo BMW prodané. A pokud je určené pro český trh, nebude mít tuto funkci dostupnou ani v Německu.

### SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
17,9/17,8	15,8/26,8	23,6

### ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	53,80 %
150 000 km	3 roky	46,50 %
210 000 km	3 roky	39,10 %

### BMW i5 M60 xDrive SEDAN ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

<b>Motor, převodovka</b>	Vpředu a vzadu uložený synchronní elektromotor pohání všechna kola, výkon 442 kW, točivý moment 795 Nm. Stálý redukční převod.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 5060/1900/1505 mm, rozvor 2995 mm. Zavazadlový prostor 0,49 m <sup>3</sup> .
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 2305/590 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 2000/750 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 230 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 3,8 s. Spotřeba 18,2–20,5 Wh/100 km (WLTP), maximální dojezd 457–515 km (WLTP), využitelná kapacita akumulátoru 81,2 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	2 523 300 Kč

### CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Báječné jízdní vlastnosti, zábavné řízení	Průměrný dojezd
Rychlé nabíjení (205 kW)	Minimum praktických tlačítek pro rychlou volbu na volant a středovém panelu
Spotřeba s ohledem na výkon a verzi 4x4	
Prostorný a komfortní interiér	



# Cupra Born

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 1,09 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 17,5 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +12 °C:** 330 km

*I když Cupra Born vychází z VW ID.3, podařilo se Španělům přivést na svět znatelně odlišný elektromobil*



hůře vybaveného Volkswagenu ID.3. Cupra Born má zatím tu výhodu, že je k dispozici i s výkonnějším elektromotorem (170 kW). ID.3 nabízí jen 150 kW.

## Dojezd 290 až 335 km

V rámci našeho testovacího okruhu jsme v kombinovaném režimu s menším akumulátorem (58 kWh) okruh zvládli za 17,5 kWh/100 km. S ohledem na poměrně vysokou venkovní teplotu +10°C je to v daném segmentu jen průměrná hodnota. Při této teplotě jsme ujeli na jedno nabití 335 km. Při teplotách lehce bod bodem mrazu spotřeba stoupá nad 20 kWh/100 kilometrů a dojezd klesá na 290 km.

S výkonnějším akumulátorem je možné ujet o 100 kilometrů dál, zároveň je ale nutné připlatit 100 000 korun. Při úspornějším jízdním stylu tak lze v letních měsících ujet kolem 450 km.

Cupru je možné nabíjet střídavým proudem o výkonu 11 kW. Nabíjení testovaného provedení vybitého akumulátoru (58 kWh) do 100 % zabralo rovných 6 hodin. Nejvýkonnější akumulátor (77 kWh) se bude podle výrobce nabíjet 7,5 hodiny. U dobíjení z veřejných stanic dokáže born zvládnout nabíječky s výkonem až 120 kW. Doba nabíjení z 5 na 80 % zabere 35 minut.

*I když Cupra Born vychází z Volkswagenu ID.3, nabízí výrazné odlišení v podobě designu, sportovnějšiho naladění podvozku a exkluzivního elektromotoru se 170 kW. V tomto kontextu je škoda, že chybí pohon všech kol.*

První španělský elektromobil se představil v roce 2019 jako koncept Seat el-Born, sériový model dorazil o dva roky později pod značkou Cupra se zjednodušeným názvem Born. Technicky se jedná o dvojče Volkswagenu ID.3, s nímž born sdílí i výrobní závod ve východoněmeckém Cvikově.

Jízdní vlastnosti podpořené sportovním odpružením přinášejí na poměry elektromobilu radost z řízení. Podvozek je příjemně tuhý, ale nikoliv přehnaně tvrdý. Cupra k tomu přidává zajímavější design a za určitých okolností lepší poměr ceny a výbavy.

## Tři výkony, dva akumulátory

Na výběr jsou tři výkonové verze elektromotoru, poháněná jsou vždy zadní kola. Základní verze se 110 kW je ekonomickou volbou s nižší hmotností a kratším dojezdem, má totiž baterii s kapacitou 55 kWh

(využitelných je 45 kWh). Tu v českém ceníku ale nenajdete. Lepší provedení má výkon 150 kW a 62kWh akumulátor (využitelných 58 kWh), vrcholný model má 170 kW a 82kWh akumulátor (využitelných 77 kWh). Jednotlivé verze jsou pojmenovány podle využitelné kapacity baterie, nejsilnější motor je doplněn o přívlastek „e-boost“. Sesterské ID.3 nejvýkonnější variantu v nabídce nemá a velkou baterii volitelně kombinuje se 150kW motorem.

## Cupra versus Volkswagen

Na českém trhu je základem Born 58 s cenovkou 1 259 900 Kč. V průběhu 18 měsíců tak zdražil o 70 000 Kč. Tím se nejlevnější born dostal nad cenu stejně výkonného, ale

SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)		
Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
15,6/16,2	15,9/23,3	17,5

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX		
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	46,10 %
150 000 km	3 roky	40,50 %
210 000 km	3 roky	34,70 %

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Solidní dojezd, jízdní vlastnosti, zrychlení	Cena vyšších výbav
Nadprůměrný výkon elektromotoru	Absence pohonu všech kol
Výrazné odlišení od VW ID.3	Jen průměrné zůstatkové hodnoty

CUPRA BORN e-boost 58 ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Vzadu napříč uložený elektromotor pohání zadní kola, výkon 170 kW při 5300–7000 ot., točivý moment 310 Nm při 0 až 5000 ot. Jednostupňová automatická převodovka.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4324/1809/1540 mm, rozvor 2766 mm. Zavazadlový prostor 0,385 m <sup>3</sup> .
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/úžitková hmotnost 1838/517 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 0 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 160 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,6 s. Spotřeba kombinovaná 15,5–17,4 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd na jedno nabití 375–422 km (WLTP), kapacita baterie 62 kWh (využitelných 58 kWh).
<b>CENA s DPH</b>	1 349 900 Kč



# DS 7 E-Tense

**Skutečné náklady na palivo s vybitým akumulátorem:** 2,80 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba benzínu s vybitým akumulátorem:** 7,1 l/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +19 °C:** 37 km

Plug-in hybridní DS 7 je velmi příjemné SUV stvořené pro dlouhé cesty



DS 7 je vlajkovou lodí značky ve třídě SUV. Na rozdíl od sedanu DS 9 si zachovává pestřejší výběr pohonných jednotek.

Druhý nejprodávanější model prošel rozsáhlou modernizací. Nedávné omlazení DS 7 přineslo elegantnější přední část, ostřejší linie a výraznější světelný podpis tvořený štíhlými LED páskami denního svícení.

Stejně jako model DS 9 lze i DS 7 za příplatek vybavit systémem Active Scan Suspension, který kombinuje adaptivní tlumiče s kamerou pod čelním sklem. Tlumiče díky tomu reagují na změnu povrchu pod koly, a tak s předstihem upraví svoji charakteristiku. Výsledkem je mimořádně komfortní jízda.

Interiér DS 7 lze srovnávat s prémiovými značkami. Všude najdete kvalitní materiály a vynikající dílenské zpracování. Odhlučnění interiéru je znamenité, komfort podtrhuje komfortní podvozek a skvělá sedadla. Vzadu se sedí stejně pohodlně jako vpředu. Výška sedáku je 37 cm nad podlahou a tak podpírá stehna v celé délce.

DS 7 je atraktivní nejen technikou, komfortem a exkluzivními doprovodnými službami, ale i pestrostí motorů a pohonů, které

u ostatních značek rapidně ubývají. Kromě základní verze se vznětovým motorem, který pohání přední kola a stojí rovný milion, tu jsou ještě tři plug-in hybridní verze s pohonem předních nebo všech kol.

## Spotřeba záleží na chuti dobíjet

Testovali jsme středně výkonný plug-in hybrid DS 7 E-Tense 4x4 300 a stejně jako vrcholné provedení DS 7 E-Tense 4x4 360 má poháněna kola obou náprav. Základem je zážehový motor PureTech o výkonu 147 kW spolupracující s elektromotory na přední (81 kW) a zadní nápravě (83 kW). Souhrnný výkon všech tří motorů je 221 kW, což mu propůjčuje skutečně mimořádný temperament.

Všechny plug-in hybridy jsou vybaveny větší, 14,2 kWh baterií umožňující ujet dle metodiky WLTP až 65 kilometrů čistě na elektřinu. Ve městě je to prý až 81 kilometrů. Nám se ani jednu disciplínu splnit nepodařilo. Po okresních silnicích a městě jsme na elektřinu ujeli nejvýše 55 km, což ale není na mohutné SUV špatný výsledek. Pokud si zapnete klimatizaci, klesá dojezd na 50 km. Když mix silnic rozšíříte i o dálnice, dojezd na elektřinu klesne na 37 km.

Aby byly výsledky objektivní, u plug-inů měříme spotřebu paliva vždy se zcela vybitými akumulátory. V tomto případě jsme v kombinovaném režimu naměřili spotřebu 7,1 l/100 km. Pokud známe dojezd na elektřinu, která je v našem případě 37 km, lze jednoduše dopočítat reálnou spotřebu. Pokud plug-in zcela nabijeme každých 100 km, což je při jízdách do práce a zpět reálné, budeme jezdit za 4,5 l/100 km. Když dobíjecí cyklus protáhneme na 300 km, počítáme s 6,2 l/100 km. Pokud akumulátory nabijeme jen jednou za 500 km, budeme jezdit za 6,6 litru benzínu na 100 km.

Právě nabití jednou po 300 km jsme si ověřili i v praxi a dosáhli jsme v režimu hybrid spotřeby 6 l/100 km. Od našeho výpočtu se tak tento výsledek lišil jen o 0,2 l/100 km.

SPOTŘEBA V RÁMCI TESTU – jízda s vybitým akumulátorem (l/100 km)		
Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
7,6/5,9	5,6/8,0	7,1

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX		
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	53,14 %
150 000 km	3 roky	46,50 %
210 000 km	3 roky	39,80 %

DS 7 E-TENSE 300 4X4 PLUG-IN HYBRID ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Vpředu napříč uložený zážehový čtyřválec pohání přední kola, zdvihový objem 1598 cm <sup>3</sup> , výkon 147 kW při 6000 1/min, výkon elektromotoru předního/zadního 81/83 kW. Souhrnný výkon obou motorů 221 kW a točivý moment 520 Nm. Samočinná osmistupňová převodovka.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4593/1891/1652 mm, rozvor 2738 mm. Zavazadlový prostor 0,555/1,752 m <sup>3</sup> .
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 1911/489 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1200/600 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 235 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,9 s. Spotřeba kombinovaná 1,2 l/100 km (WLTP), spotřeba v elektrickém režimu 14,2–15,1 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd na jedno nabití 60 km (WLTP), kapacita baterie 14,2 kWh, objem nádrže 43 l.
<b>CENA s DPH</b>	1 500 000 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Jízdní komfort	Cena verzí 4x4
Vnitřní prostor, prémiové materiály	Hmotnost brzděného přívěsu jen 1200 kg
Spotřeba i s vybitým akumulátorem	
Solidní zůstatkové hodnoty	Hmotnost plug-inu je výrazně vyšší (+330 kg)



# Fiat 600e

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 1,00 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 16,2 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +17 °C:** 315 km



*Fiat 600 nahrazuje oblíbený a povedený crossover 500X. Využívá však už sdílenou techniku skupiny Stellantis. K dispozici je hybridní i elektrická verze.*

Fiat 600e s obrovitými koly vypadá opravdu senzačně. Zvláště v nových italských barvách vyniknou jeho originální tvary odkazující na úspěšnou minulost značky. Navíc svým tvarem klame. Na první pohled byste vůbec neřekli, že jde o crossover. Při pohledu ho prozradí snad jen vyšší světlá výška. Délka karoserie 4,17 m nabízí příjemně prostorný interiér čtyřem cestujícími. V pětimístném uspořádání se musejí cestující uskromnit.

Skvělé je, že novinka není pouze elektrická. Ceny tak díky mildhybridnímu pohonu se 74 kW mohou startovat od 549 900 korun. Čistě elektrická verze je o 270 000 korun dražší, což mimochodem není špatná cena. Za 819 900 korun tak dostanete velmi dobře vybavené auto s reálným dojezdem

přes 300 km a s palivovými náklady koruna na kilometr. Pokud využijete dotaci 200 000 korun na nákup elektromobilu, jsou váhy vyrovnané. Na oba vozy je poskytována velkorysá záruka 5 let nebo 200 000 km.

Stellantis začíná do svých nových modelů montovat výrazně inovovaný systém elektrického pohonu. Poznáte ho především podle výkonnějšího elektromotoru. Původní disponoval 100 kW, nový má 115 kW. Například elektrický Citroën C4 X je k mání s oběma druhy pohonu. Fiat 600e nabízí pouze novější variantu.

Inovovaný akumulátor je z 80 % tvořen niklem a z 20 % manganem a kobaltem. Nová konstrukce vážící 340 kg nabízí vyšší energetickou hustotu s využitelnou kapacitou

51 kWh. Všechny tyto změny se podepsaly na optimalizaci spotřeby a zvýšení dojezdu. Podle metodiky WLTP je kombinovaná spotřeba 15,2 kWh/100 km a dojezd až 409 km. Reálný dojezd je ale o 70 km nižší.

## Po dálnici jen 210 km

V rámci redakčního testu jsme při venkovní teplotě 17 °C na relativně malý akumulátor s využitelnou kapacitou 51 kWh při defenzivní jízdě a vypnuté ventilaci po okresních silnicích a městě ujeli 400 km, což odpovídá spotřebě 12,8 kWh/100 km. To je v rámci redakčního měření jedna z nejnižších hodnot a odpovídá nízké siluete karoserie. Nízké spotřeby jsme přitom dosáhli bez výrazného úsilí. Naše jízda byla jen plynulá, rychlost nepřevyšovala 90 km/h.

Pokud jsme do kombinované spotřeby zahrnuli i dálniční úseky, klesl dojezd na 315 km (16,2 kWh/100 km). Pokud bychom jeli pouze po dálnici rychlostí 130 km/h, vystačí akumulátor na 210 km.

Při naplno zapnuté klimatizaci pak dojezd v kombinovaném režimu vystačil na 300 km (17 kWh/100 km). Při teplotách kolem 0 °C počítejte se spotřebou přes 19 kWh/100 kilometrů. Dojezd pak klesá na 260 km.

Díky schopnosti rychlonabíjení až 100 kW nejsou delší cesty problém. Na 80 % kapacity jste za méně než půl hodiny. Palubní nabíječka pracuje s výkonem 11 kW.

### SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
15,5/15,1	14,6/24,3	16,2

### ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	50,50 %
150 000 km	3 roky	44,10 %
210 000 km	3 roky	37,55 %

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Mimořádný design	Absence uloženého prostoru pod přední kapotou
Spotřeba	Nelze tahat přívěsy
Na výběr elektrický nebo spalovací motor	Průměrně komfortní podvozek
Pohotovostní hmotnost jen 1600 kg	

FIAT 600e ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Vpředu uložený elektromotor pohání přední kola, výkon 115 kW, točivý moment 260 Nm. Stálý redukční převod 8,69.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4171/1781/1523 mm, rozvor 2562 mm. Zavazadlový prostor 0,36/1,231 m³.
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/úžitková hmotnost 1595/505 kg. Přívěs nelze táhnout.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 150 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 9 s. Spotřeba 15,1–15,2 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd 406–409 km (WLTP), kapacita akumulátoru 54 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	889 900 Kč



# Hyundai Kona Electric

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 1,10 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 17,7 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +17 °C:** 365 km

*S ohledem na technické parametry i velikost je kona cenově atraktivní*



*Hyundai Kona je k dispozici jak se zážehovými motory, tak v hybridní nebo elektrické verzi. To ji výrazně usnadňuje cestu k zákazníkům. Vyspělá technika však musí bojovat s rozměrnou karosérií SUV. Přesto nezklame spotřebou ani dojezdem.*

S ohledem na mohutnost vyšší karoserie překvapí nízký koeficient odporu vzduchu 0,27, který stojí i za solidní spotřebou 17,7 kWh/100 km a tedy i dojezdem. Jen pro představu, nová kona oproti své předchozí generaci významně povyroستla. V zá-

vislosti na provedení je minimálně o 150 mm delší, o 25 mm širší, o 20 mm vyšší, rozvor byl prodloužen o 60 mm. Zavazadlový prostor narostl o znatelných 114 l. Nyní mají kony ve všech verzích zavazadlový prostor stejně velký, jen v případě elektrické varianty nelze mít rezervu. Na druhou stranu pod přední kapotou nabízí další prostor, kam se s přehledem vejdu všechny nabíjecí kabely.

## Velikost kol výrazně ovlivňuje dojezd

V ceníku Hyundai Kona startuje cenou 899 990 Kč se 100kW elektromotorem a baterií s využitelnou kapacitou 48,6 kWh. Ta udává dojezd 380 km při spotřebě 14,6 kWh/100 km. Z naměřené spotřeby v rámci testu ale vyplývá, že reálný dojezd je mezi 280 až 310 km.

My jsme testovali silnější verzi, která je sice dražší o 140 000 Kč, na druhou stranu nabízí zdatně výkonnější elektromotor (150 kW) a větší akumulátor (64,8 kWh). Dojezd se dle metodiky WLTP prodlužuje na 510 km při prakticky identické spotřebě. V rámci našeho testovacího okruhu jsme ale naměřili kombinovanou spotřebu 17,7 a dojezd 365 km s 19palcovými koly. Není bez zajímavosti, že s menšími koly dojezd stoupne o zdatných 60 km. Rozdíl valivého odporu mezi širší pneumatikou 235/45 R19 a užší 215/60 R17 je skutečně významný.

V zimě je nutné počítat se spotřebou kolem 20 kWh/100 km a dojezdem 300 až 350 km. Dojezd zde výrazně ovlivňuje topení (od druhé úrovně výbavy má kona tepelné čerpadlo) a skutečnost, zda jste si u připojeného auta před startem předešli interiér.

Na stejnosměrných rychlonabíječkách lze větší akumulátory nabíjet výkonem 102 kW, slabší akumulátory zvládnou jen 74 kW. Čas nabíjení z 10 na 80 % je u obou verzí 41 minut.

Zajímavým benefitem, který se hodí na cestách, je možnost napájet externí příslušenství výkonem až 3,6 kW.

Pro větší bezpečnost je nová kona vyba-vena protikolizním asistentem s podporou úhybného manévru a systémem částečně autonomní jízdy včetně předjíždění. Za zmínku ještě stojí chytrý tempomat spolupracující s navigací i čtením dopravních značek.

Elektrická kona se vyrábí v Nošovicích a tak je možné využít i speciální zvýhodněnou výbavu Czech Edition, která je zlevněna o zdatných 160 000 Kč. S menším akumulátorem stojí 979 990 Kč, s větším pak 1 119 990 Kč

Na celé auto je poskytována tovární záruka 5 let bez omezení ujetých kilometrů. Záruka na akumulátor je 8 let nebo 160 000 km.

### SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
16,5/15,6	15,1/24,7	17,7

### ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EURO TAX

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	49,00 %
150 000 km	3 roky	43,30 %
210 000 km	3 roky	37,30 %

### HYUNDAI KONA ELECTRIC ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

<b>Motor, převodovka</b>	Vpředu uložený elektromotor pohání přední kola, výkon 150 kW, točivý moment 255 Nm. Stálý redukční převod.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4355/1825/1580/ mm, rozvor 2660 mm. Zavazadlový prostor 0,466/1,3 m <sup>3</sup> .
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 1773–1870kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 750/300 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 172 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,1 s. Spotřeba 14,7 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd 510 km (WLTP), využitelná kapacita akumulátoru 65 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	1 039 990 Kč

### CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Vnitřní prostor, komfort cestování	Zbytečně hlasití asistenti
Cena, spotřeba	Nízká hmotnost brzděného přívěsu (750 kg)
Druhý zavazadlový prostor pod přední kapotou	Jen průměrné zůstatkové hodnoty
Možnost napájet externí zařízení do příkonu 3 kW	



# Kia EV9 4x4

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 1,49 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 27,2 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +10 °C:** 370 km

*Kia EV9 je standardně sedmimístná. Za příplatek je možné zadní sedadla otáčet a vytvořit klubové uspořádání.*



*Kia EV9, nová vlajková loď značky, se díky své výjimečnosti probodovala do finále evropského i českého auta roku. Základní cena 1,8 milionu korun může odradit. Na druhou stranu, když kiu vidíte na vlastní oči a svezete se s ní, mrknete na základní výbavu, použité technologie a přihlédnete k její velikosti i kapacitě akumulátoru, cenu lze odůvodnit.*

**P**olemika kolem výběru pohonu je jednoduchá. Levnější varianta je vybavena jedním elektromotorem o výkonu 150 kW s 350 Nm točivého momentu. V této specifikaci vůz zrychlí na stovku za 9,4 sekundy a dosáhne maximální rychlosti 185 km/h.

Alternativou je dvoumotorová sestava s pohonem všech kol a výkonem 283 kW s točivým momentem 700 Nm. Tím se sprint na stovku zkracuje na 5,3 sekundy, což je u auta vážícího přes 2,6 tuny úctyhodná hodnota. Nejvyšší rychlost je zvýšena na 200 km/h. Značnému potenciálu odpovídá i schopnost táhnout brzděný přírůstek do hmotnosti 2500 kg. Za slabší verzi zapřáhnete jen 900 kg.

## Dojezd výrazně ovlivňuje topení

I když Kia EV9 ztělesňuje velmi vyspělou techniku, dojezd negativně ovlivňuje velká čelní plocha, hmotnost, která přesahuje 2,6 tuny, a velikost interiéru, který je potřeba temperovat. I přes řadu fines, jako je nízký koeficient aerodynamického odporu Cx 0,28, odpojitelý pohon všech kol prostřednictvím spojky, inteligentní rekuperaci elektrické energie, tepelné čerpadlo s mimořádnou účinností a nadprůměrný akumulátor s využitelnou kapacitou 99,8 kWh, je dojezd stále jen průměrný. V jarních měsících jsme v kombinovaném režimu naměřili

spotřebu 25,7 kWh/100 km, což na dvoumotorovou verzi s pohonem všech kol není špatné. Dojezd byl necelých 380 km. Když ale začne teplota klesat, projeví se nevýhoda velkého interiéru náročného na vyhřátí, a tak spotřeba letí do výšin a ve větších mrazech snadno atakuje 30 kWh/100 km, a to i s pře-dehřátým interiérem před startem. Při teplotě 6 °C jsme už naměřili 28,8 kWh/100 km. Dojezd se pak pohybuje kolem 340 km. Vyplatí se tedy uskromnit a zapnout si vyhřívání sedadel, a tím výrazně šetřit energii v akumulátoru.

## Mimořádně rychlé nabíjení

Velký akumulátor je možné nabíjet až 240 kW. Této hodnoty jsme sice nedosáhli, ale přes 200 kW se akumulátor nabíjel v nezvykle širokém rozsahu – od 19 do 63 %! Po dosažení 80 % pak nabíjecí výkon výrazně klesal – z 93 kW na 60 kW a při 85 % byl jen 40 kW. Výrobce udává nabití z 10 na 80 % za 24 minut, my jsme tuto disciplínu zvládli za 29 minut bez aktivované tepelné přípravy akumulátoru před samotným nabíjením. To je u tak velkého akumulátoru vynikající hodnota.

Není bez zajímavosti, že auto může externím spotřebičům nebo domu dodávat výkon až 11 kW!

SPOTŘEBA V RÁMCI TESTU Kia EV9 4x4 (kWh/100 km)		
Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
24,6/23,9	18,9/33,3	27,2

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX		
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	57,10 %
150 000 km	3 roky	49,96 %
210 000 km	3 roky	42,80 %

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Solidní dojezd, výkon a zrychlení	Požizovací cena a tedy i vyšší ztráta hodnoty a vyšší cena pojištění
Přívěs až 2,5 t	Vyšší pohotovostní hmotnost 2,6 t
Velký vnitřní prostor	Spotřeba a dojezd při nízkých teplotách
Schopnost napájet externí spotřebiče až 11 kW	

KIA EV9 4X4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Dva elektromotory pohánějí všechna kola, výkon 283 kW, točivý moment 700 Nm. Stálý redukční převod.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 5010/1980/1750 mm, rozvor 3100 mm. Zavazadlový prostor 0,308/0,707/2,318 m³.
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 2648/592 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 2500/750 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 200 km/h (omezena), zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,3 s. Spotřeba kombinovaná WLTP 22,8 kWh/100 km, maximální dojezd 505 km (WLTP), využitelná kapacita akumulátoru 99,8 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	1 909 980 Kč



# Mercedes-Benz EQE SUV

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 1,42 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba 350 4Matic v rámci testu:** 22,9 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd 350 4Matic při teplotě +6 °C:** 410 km

Skutečně výrazný rozdíl v chování podvozku mezi AMG a levnější „čtyřkolkou“ nečekejte. SUV budou zkrátka vždy komfortnější!



*Současně jsme mohli vyzkoušet dva velké modely s pohonem všech kol od Mercedesu. Elektrické EQE SUV v „běžném“ provedení a ve sportovní verzi AMG. Vyšší cenu kompenzuje vyspělá technika, solidní dojezd i zábava při řízení.*

Po limuzínách EQS a EQE se tak na specifické elektrické platformě objevila stejně pojmenovaná SUV. Podobně jako tomu je u dalších Mercedesů EQ, má i EQE SUV velkou konkurenční výhodu v provedení interiéru. Palubní desku může tvořit „hyperobrazovka“ MBUX Hyperscreen. Stojí 216000 korun a sdružuje obrazovku místo přístrojové desky, multimediální systém a OLED obrazovku před spolujezdcem. Všechny tři displeje jsou propojené navzájem, což dává pocit, že palubní deska je zkrátka jen jedna velká obrazovka.

Na českém trhu je EQE SUV k dispozici hned v šesti různých variantách a s podob-

ně velkými akumulátory. Většina má shodnou využitelnou kapacitu baterie na úrovni 90,6 kWh (pouze verze 300 SUV a 350 4Matic SUV mají 89 kWh) a rovněž je lze nabíjet maximálně 170 kilowatty stejnosměrným, respektive 22 kilowatty střídavým proudem. Z deseti na 80 procent se tak dostanete za půlhodinu.

Základ tvoří dvě zadokolky: verze 300 SUV má 180 kilowattů a má dle WLTP ujet až 542 kilometrů. Cena startuje na 2,26 milionu korun, verze 350+ SUV má 215 kilowattů a má ujet 580 kilometrů. Následují čtyřkolky 350 4Matic SUV s výkonem 215 kilowattů, respektive 500 4Matic s výkonem 300 kilowattů a dojezdem 541 kilometrů. Vrchol představují dvě verze s odznáčkem

AMG, slabší 43 AMG má 350 kilowattů, silnější 53 AMG má 460 kilowattů a mají ujet 451 kilometrů. Je úctyhodné, když mohutné SUV zrychlí z 0 na 100 km/h za 3,7 vteřiny a 200 km/h pokoří za 12 s!

## I AMG spotřebou překvapí!

I když elektromobily kategorie SUV kritizujeme za neohospodárnost a plýtvání s energií, musíme uznat, že nás testovaná verze 350 4Matic SUV s výkonem 215 kilowattů dojezdem i spotřebou zaskočila. Náš předpoklad byla kombinovaná spotřeba šplhající ke 30 kWh/100 km. Ale světe, div se, dokonce ani s verzí AMG o výkonu 350 kW jsme se na našem testovacím okruhu v chladnějším počasí (6 °C) nedostali přes 26 kWh/100 km. Dokonce i při dálniční rychlosti 130 km/h se spotřeba drží pod 30 kWh/100 km, což je na takto mohutné a těžké SUV vynikající výsledek. Reálný dojezd u této sportovnější verze AMG leží podle využívání topení mezi 340 až 400 km, slabší verze 350 4Matic má v závislosti na vnější teplotě dojezd 390 až 450 km. Kombinovaná spotřeba je přibližně o 2,5 kWh/100 km nižší. Pokud bychom srovnávali spotřebu mezi oběma verzemi AMG (350 nebo 460 kW), tak je shodná.

Zajímavé jsou také ceny. Nejlevnější verze se zadním pohonem stojí 2,26 milionu korun a nejlevnější verze s pohonem všech kol vyjde na 2,4 milionu korun. Nejdražší jsou pak verze AMG. Slabší stojí 3,08 milionu korun, výkonnější je o více než 300000 korun dražší.

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX		
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90000 km	3 roky	51,61 %
150000 km	3 roky	45,30 %
210000 km	3 roky	38,95 %

SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)			
Model	Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
EQE 350 4Matic 215 kW	18,8/18,5	17,1/27,7	22,9
EQE 43 AMG 350 kW	19,5/18,7	18,4/29,4	25,4

MERCEDES-BENZ EQE SUV 350 4MATIC ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Dva elektromotory pohánějí všechna kola, systémový výkon 215 kW, točivý moment 765 Nm. Jednostupňová samočinná převodovka.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4863/1940/1685 mm, rozvor 3030 mm. Zavazadlový prostor 520/1675.
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 2580/515 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1800/750 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 210 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h 6,6 s. Spotřeba kombinovaná 18,7–22,4 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd 462–549 km (WLTP), využitelná kapacita akumulátoru 89 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	2 417 580 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Bohatá standardní výbava, jízdní vlastnosti	I přes solidní spotřebu jen průměrný dojezd
Podvozek akceptuje sportovnější svezení, limituje ho hmotnost 2,6 tuny	Hmotnost brzděného přívěsu u verzí se zadním pohonem (jen 750 kg)
Hmotnost brzděného přívěsu u verzí 4x4 (1800 kg)	
Prostornost interiéru	Cena verzí AMG



# MG5

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,50 Kč/kWh:** 1,03 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 15,8 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +11 °C:** 370 km

*MG5 překvapí neobvyklou konstrukcí akumulátorů a nízkou spotřebou*



Po letech se na český trh vrátila původně britská značka MG. Evropu nyní opět dobývá pod křídly čínského koncernu SAIC. Kromě benzinových pohonů a hybridů nabízí také elektromobily. Po crossoveru MG4 přichází na český trh prostorné kombi MG5.

Doba elektrická, to jsou především SUV. Automobilky začaly ve velkém montovat baterie právě do nejoblíbenější kategorie aut v Evropě. Vyšší stavba karoserie k tomu vybízí, navíc jsou na SUV tradičně vyšší marže. Výrobci ale tak trochu zapomněli na praktičnost, kterou přináší třeba kombíky. Elektromobilů velikosti Škody Octavia je ale zatím jako šafránu a jejich průkopník je vpravdě netradiční, MG5.

MG5 se řadí spíše mezi menší kompaktní kombi, což dále potvrzuje i velikost zavazadlového prostoru, tedy 479 litrů v pětimístném a 1367 litrů ve dvoustupňovém uspořádání je průměrná hodnota.

## Netradiční akumulátory se solidním dojezdem

MG5 se nabízí ve dvou různých verzích, které se odlišují nejen výkonem, ale i kapacitou a konstrukcí akumulátoru. Dva konstrukčně rozdílné akumulátory bez lithia sice mají nižší energetickou hustotu a menší nabíjecí výkon, ovšem díky plošší nabíjecí křivce nikterak výrazně nezaostávají za lithi-

ovými. Jejich hlavní výhodou je nižší cena a snad i vyšší bezpečnost díky menšímu riziku zahoření při nehodě.

Základní, nejlevnější model má jeden elektromotor o výkonu 130 kW a železo-fosfátový akumulátor s využitelnou kapacitou 46 kWh. Není to příliš, vystačí to ale na dojezd kolem 300 km a dokáže cenu auta stlačit pod 900 000 Kč. V rámci akčních cen je MG5 navíc nabízené s výraznou devadesátitisícovou slevou (799 900 Kč).

Druhá, dražší, testovaná varianta, kterou lze pořídit za akční cenu 899 900 korun, má paradoxně slabší motor, což je škoda. Výkon 115 kW ale i tak díky nižší hmotnosti akumulátoru nabízí stejnou dynamiku jako u levnější verze. Obě pokoří rychlost 100 km/h za 8,3 s. Znatelně lehčí nikl-kořičík-kobaltový akumulátor má vyšší využitelnou kapacitu (57,4 kWh), takže oproti levnější variantě ujede o 70 km dál. Testování probíhalo při teplotě 11 °C. Mimořádně nízkou spotřebu jsme naměřili při jízdě ve městě a po okresních silnicích. S mírně defenzivním jízdním stylem, s topením puštěným na malý výkon a rychlostí do 90 km/h jsme ujeli přes 450 km, což odpovídá spotřebě 12,9 kWh/100 km. Pokud jsme do kombinované spotřeby zahrnuli i dálniční úseky, klesl dojezd na 370 km (15,8 kWh/100 km). Při naplno zapnuté klimatizaci pak dojezd dál klesl na 330 km (17,1 kWh/100 km), při teplotách lehce pod bodem mrazu a zapnutém topení počítejte se spotřebou lehce nad 18 kWh/100 km a dojezdem 310 km.

Pokud se tedy budete vyhýbat dálnicím nebo po nich pojedete rychlostí do 110 km/h, dočkáte se neobvykle vysokého dojezdu.

SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)		
Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
15,0/14,1	13,5/22,8	15,8

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX		
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	49,90 %
150 000 km	3 roky	43,30 %
210 000 km	3 roky	36,64 %

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Nízká hmotnost, jízdní temperament	Verze s výkonnějším a dražším akumulátorem využívá slabší elektromotor
Dojezd, spotřeba	Jen průměrné zůstatkové hodnoty
Záruka 7 let nebo 150 000 km	Očekávali jsme atraktivnější cenu

MG5 – ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Vpředu napříč uložený synchronní elektromotor s permanentním magnetem pohání přední kola, výkon 115 kW, točivý moment 280 Nm. Jednostupňová převodovka s fixním převodem.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4600/1818/1543 mm, rozvor 2659 mm. Zavazadlový prostor 0,479/1,367 m³.
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 1624/455 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívesu 500/500 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 185 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,3 s. Spotřeba kombinovaná 17,5 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd na jedno nabití 400 km (WLTP), kapacita akumulátoru 61,1 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	999 900 Kč (akční cena 899 900 Kč)



# Opel Astra

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 0,99 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 15,9 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +15 °C:** 330 km

Elektrická astra je zlevněna o 90 000 korun. Ceny startují na částce 1 049 990 Kč. Kombi je jen o 20 000 Kč dražší.



*Přestože Opel Astra sdílí stejnou techniku i s Peugeotem, Citroënem nebo DS, poměrně zásadně se od sebe liší především interiérem, vnějším designem, ale i jízdními vlastnostmi. Technické parametry, spotřeba a dojezd jsou ale podobné.*

Všechny současné modely Opelu už sdílejí platformu koncernu Stellantis. Výjimkou není ani Opel Astra. Díky tomu může kromě klasických pohonných jednotek nabídnout také elektrický nebo plug-in hybridní pohon.

Astra má dostatečně prostorný interiér s výjimkou prostoru pro kolena na zadních sedadlech. Bohužel ve srovnání s klasickou astrou se objem zavazadlového prostoru elektrické verze zmenšil o 70 litrů (352 l). Vyplatí se tedy investovat pouhých 20 000 korun do znatelně většího kombi, které nabízí 516 litrů.

## Dojezd výrazně ovlivňuje topení

Stellantis začíná do svých nových modelů montovat nový systém elektrického poho-

nu. Poznáte ho především podle výkonějšího elektromotoru. Původní disponoval 100 kW, nový má 115 kW. Například elektrický Citroën C4 X je k máni s oběma druhy pohonu. Opel Astra ale nabízí výrazně inovovanou verzi.

Nový elektromotor se vyrábí ve Francii a využívá 90 % komponentů z Evropy z důvodu co nejnižší uhlíkové stopy během přepravy komponentů. Předchozí motor společnosti Continental o výkonu 100 kW se částečně vyráběl v Číně. Dále se podařilo zvýšit efektivitu rekuperace, elektromotor nyní pracuje s lepší účinností a nižší tepelnou zátěží.

Nový je i akumulátor, který je z 80 % tvořen niklem a z 20 % manganem a kobaltem. Nová konstrukce vážící 340 kg nabízí vyšší

energetickou hustotu s celkovou kapacitou 54 kWh, z čehož lze využít 51 kWh. Využitelná kapacita původního akumulátoru byla o 5 kWh nižší. K dispozici je také znatelně vylepšený teplotní management, který urychluje nabíjení a prodlužuje životnost akumulátoru.

Všechny tyto změny se podepsaly na optimalizaci spotřeby a zvýšení dojezdu. Podle metodiky WLTP je kombinovaná spotřeba 14,8 až 15,5 kWh/100 km, dojezd v kombinovaném režimu je „papírových“ 390 až 400 km.

V rámci redakčního testu jsme při venkovní teplotě 15 °C na relativně malý akumulátor při mírně defenzivní jízdě, vypnuté ventilaci po okresních silnicích a městě ujeli 420 km, což odpovídá spotřebě 12,4 kWh/100 km. To je v rámci redakčního měření jedna z nejnižších hodnot a odpovídá nízké siluete karoserie. Nízké spotřeby jsme přitom dosáhli bez jakéhokoliv výrazného úsilí. Naše jízda byla jen plynulá, rychlost nepřevyšovala 90 km/h.

Pokud jsme do kombinované spotřeby zahrnuli i část s dálničními úseky, klesl dojezd na 330 km (15,9 kWh/100 km). Pokud bychom jeli pouze po dálnici rychlostí 130 km/h, vystačí akumulátor na maximálně 220 km.

Při naplno zapnuté klimatizaci pak dojezd v kombinovaném režimu vystačil na 305 km (17,1 kWh/100). Při teplotách kolem 0 °C počítejte se spotřebou přes 19 kWh/100 kilometrů. Dojezd pak klesá na 270 km.

### ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	51,80 %
150 000 km	3 roky	44,70 %
210 000 km	3 roky	37,90 %

### SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
15,5/14,2	14,1/23,2	15,9

### CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Nízká hmotnost, solidní jízdní vlastnosti	Absence uložného prostoru pod přední kapotou
Spotřeba	Prostor na zadních sedadlech
Široká nabídka motorů včetně spalovacích	Nelze tahat přívesy

OPEL ASTRA ELECTRIC ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Vpředu uložený elektromotor pohání přední kola, výkon 115 kW, točivý moment 270 Nm. Stálý redukční převod.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4374/1860/1488 mm, rozvor 2675 mm. Zavazadlový prostor 0,352/1,268 m <sup>3</sup> .
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 1736/390 kg. Příves nelze táhnout.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 170 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,2 s. Spotřeba 14,9–15,5 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd 418 km (WLTP), kapacita akumulátoru 54 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	1 049 990 Kč



# Peugeot 408

**Skutečné náklady na palivo s vybitým akumulátorem:** 2,53 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba benzínu s vybitým akumulátorem:** 6,5 l/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +15 °C:** 44 km

Peugeot 408 s přehledem řadíme k nejpovedenějším modelům francouzské značky



Peugeot 408 považujeme za jednu z nejzajímavějších novinek značky. Na trh postupně vstupují jednotlivé deriváty. K zážehové a plug-in hybridní verzi se nyní přidává hybridní a koncem léta dorazí čistě elektrická verze.

Peugeot 408 staví na zcela nové platformě, kterou už využívá také sesterský Citroën C5 X. Oproti Citroënu Peugeot 408 nabízí tužší podvozek s nižším komfortem odpružení. Se zatáčkami se tak vypořádá sportovněji.

Peugeot kvůli rychleji se svažující střeše nabízí omezený vnitřní prostor nad hlavou cestujících vzadu. Není to ale až tak zlé. Pohodlně se tam usadí cestující s výškou do 180 cm. Naopak velmi příjemně překvapí prostor pro kolena cestujících. V tomto ohledu nabízí nejvíce místa ze všech současných peugeotů. Zavazadlový prostor benzinové verze nabízí nadprůměrných 536 litrů, v hybridním provedení je to ale o 65 l méně (471 litrů).

## Základní tříválec nezklame

V Peugeotu 408 jsme stihli vyzkoušet všechny tři pohonné jednotky. Základní zážehový přeplňovaný tříválec 1.2 PureTech

o výkonu 96 kW je nyní k mání i v nižší variantě Allure, a tak je o znatelných 90 000 korun levnější, než tomu bylo při uvedení na trh. Pokud ale budeme počítat i současnou akční cenu, lze Peugeot 408 koupit o znatelných 151 000 korun levněji (679 000 Kč). Tříválec je navíc příjemně úsporný. V kombinovaném režimu jsme s ním jezdili za 6,6 l/100 km. Na předsudky kolem tříválců tedy v tomto případě můžete zapomenout. Stejný motor používá i hybridní verze, která má navíc elektromotor o výkonu 21 kW a akumulátor s kapacitou 890 Wh, z čehož využitelných je pro jízdu 432 Wh. Pomocí motoru se odrazí ve spotřebě, která je nižší o necelý litr a lze v kombinovaném režimu jezdit za 5,9 l/100 km. Zajímavé je, že elek-

tromotor zkrátí sprint na 100 km/h o 1 s (9,4 s) a v praxi je pomoc motoru skutečně znatelná. Hybrid lépe reaguje na přidání plynu a je pružnější.

Další možností je o více než dvě stě tisíc korun dražší, o 300 kg těžší, ale znatelně výkonnější dvojice plug-in hybridních pohonů, která kombinuje zážehový čtyřválec 1.6 PureTech o výkonu 110 nebo 132 kW s 81kW elektromotorem. Celkový výkon slabší verze je tak 133 kW, výkonnější nabízí 165 kW. K dispozici je výhradně osmistupňová samočinná převodovka a pohon předních kol.

Z pohledu spotřeby je plug-in hybrid při jízdě s vybitým akumulátorem přibližně stejně úsporný jako tříválec. Má sice větší objem a vyšší výkon, na druhou stranu ale i při jízdě s vybitým akumulátorem stále funguje jako běžný hybrid. Návrstnost plug-in hybridní verze tak záleží na tom, jak často bude řidič akumulátory externě nabíjet.

Na akumulátor o kapacitě 12,4 kWh lze bez zapnutého topení ujet 49 km. Po dálnici ale rychlostí 130 km/h ujedete 35 km, stejně tak jako v třesnutých mrazech. Kolem 40 km pak ujedete v zimě při teplotách kolem 0 °C.

SPOTŘEBA V RÁMCI TESTU (l/100 km)		
Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
7,0/5,6	5,3/7,0	6,5

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Design, jízdní vlastnosti, vnitřní prostor	Absence verze 4x4
Nízké náklady na provoz	Lehce zmenšený prostor nad hlavou
Cena, výrazné meziroční zlevnění	Přístroje i-cockpit nad volantem nemusí sedět každému
Zůstatkové hodnoty	

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX		
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	59,20 %
150 000 km	3 roky	51,88 %
210 000 km	3 roky	44,55 %

PEUGEOT 408 PLUG-IN HYBRID ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Vpředu napříč uložený zážehový čtyřválec pohání přední kola, zdvihový objem 1598 cm <sup>3</sup> , výkon 110 kW při 4250 1/min, výkon elektromotoru 81 kW při 2500 1/min. Souhrnný výkon obou motorů 133 kW, točivý moment 360 Nm. Samočinná osmistupňová převodovka.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4687/1859/1478 mm, rozvor 2787 mm. Zavazadlový prostor 536/1611 l.
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 1771/449 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1400/750 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 225 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,1 s. Spotřeba kombinovaná dle WLTP 1,4 l/100 km, CO <sub>2</sub> 31 g/km. Nabíjení až 7,4 kW. Kapacita akumulátoru 12,4 kWh (využitelná 9,9 kWh).
<b>CENA s DPH</b>	970 000 Kč (akční cena 940 000 Kč)



# Renault Scenic E-Tech

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 1,15 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 18,4 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +28 °C:** 473 km

*Elektrický scenic překvapí bohatou výbavou, vyspělou technikou a velkým dojezdem. Základní cena je atraktivní.*



*Letošním evropským Autem roku se stal elektromobil Renault Scenic. Nyní vstupuje i na český trh a my jsme mohli vyzkoušet jeho reálný dojezd. Podle metodiky WLTP má ujet úctyhodných 625 km.*

Zcela nový Scenic E-Tech se může pochlubit vyspělou technikou, rychlým nabíjením a nízkou kombinovanou spotřebou. Systém pohonu vychází z menšího Renaultu Megane E-Tech. Když už jsme tento model zmínili také on nás při uvedení na trh

před dvěma lety příjemně překvapil. Na větší akumulátor o využitelné kapacitě 60 kWh jsme v kombinovaném režimu ujeli 360 km při spotřebě 16,6 kWh/100 km. Podvozek je sportovnější a nabízí zábavnější řízení. Zklamal nás jen stísněným vnitřním prostorem na zadních sedadlech. Nový scenic je ale znatelně větší, ale i těžší, a tak jsme mu naměřili o 1,8 kWh/100 km vyšší kombinovanou spotřebu, ale díky většímu akumulátoru jsme s ním ujeli o 105 km dál. Vnitřním prostorem, tedy především šířkou a místem pro kolena, se může dokonce srovnávat s menšími automobily střední třídy. Oproti již zmíněnému megane nabízí na zadních sedadlech o znatelných 7 cm více prostoru pro kolena. Šířka interiéru je větší o 6 cm. Za více prostoru a větší dojezd se ve stejné výbavě připlácí 150 000 korun.

## Reálný dojezd 500 km

Stejně jako elektrický megane, také nový Scenic E-Tech je k dispozici už jen s čistě elektrickým pohonem. V České republice je nabízeno pouze výkonnější, 160kW provedení s akumulátorem typu NMC o využitelné kapacitě 87 kWh. Nabíjet ho lze výkonem až 150 kW. Nabití z 15 na 80 procent zabere 37 minut. Dojezd na jedno nabití je pak dle metodiky WLTP 625 kilometrů při průměrné spotřebě 16,8–17,3 kWh/100 km. K uvedenému dojezdu jsme se ale v běžném provozu nepřiblížili. Pokud scenic budeme používat pouze na okresních silnicích a ve městě, lze ujet kolem 550 km, ale bez výraznějšího používání klimatizace nebo topení. Pokud jsme ale najeli na náš testovací úsek, který zahrnoval i dálnici, spotřeba stoupla na 17,6 kWh/100 km bez využití ventilace, s klimatizací pak 18,4 kWh/100 km. V mrazích ale bude spotřeba ještě o něco vyšší.

V této souvislosti je důležité upřesnit, že test probíhal při vysoké venkovní teplotě +28 °C. Uvedená spotřeba je skutečná, přestože palubní počítač ukazoval spotřebu o 1,2 kWh/100 km nižší (17,2 kWh/100 kilometrů). Skutečnou spotřebu jsme do počítali podle dodané elektrické energie dobíjecí stanic. Mimořádně i u ostatních testovaných elektromobilů se proměřování palubního počítače pohybovalo od 0,8 do 1,6 kWh/100 km. Odchylna je částečně způsobena také energetickou ztrátou při nabíjení akumulátoru.

Cena elektrického scenicu začíná na 1 085 000 Kč. S ohledem na výbavu a mimořádný dojezd jde o atraktivní cenu. Již základní výbava Evolution nabídne důležité tepelné čerpadlo, automatickou dvouzónovou klimatizaci, zadní parkovací kameru, bezklíčkový vstup i startování nebo zrcadlení telefonu.

SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)		
Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
16,1/16,8	15,5/23,4	18,4

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX		
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	55,80 %
150 000 km	3 roky	48,80 %
210 000 km	3 roky	41,80 %

RENAULT SCENIC E-TECH ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Vpředu uložený elektromotor pohání přední kola, výkon 160 kW, točivý moment 300 Nm. Stálý redukční převod.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4470/1864/1589 mm, rozvor 2785 mm. Zavazadlový prostor 0,478 m³.
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/úžitková hmotnost 1811/- kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívesu 1100/750 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 170 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 7,9 s. Spotřeba 16,8–17,3 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd 606 km (WLTP), kapacita akumulátoru 87 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	1 085 000 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Dojezd	Sice objemný, ale užší a hůře využitelný zavazadlový prostor s vysokým nákladovým prahem
Mimořádně výhodný poměr ceny a technické vyspělosti	Absence uloženého prostoru pod přední kapotou
Prostornost interiéru, vysoká užitná hodnota	
Bohatá základní výbava	



# Subaru Solterra

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,50 Kč/kWh:** 1,48 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 22,7 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +10 °C:** 307 km

*Solterra překvapila výjimečně zdařilým podvozkem a trakcí kol v terénu*



*První elektrické subaru je průměrné v dojezdu a spotřebě. Ovšem v terénu exceluje! Je s podivem, že stejně překvapí i při jízdě po vyžehleném asfaltu. Podvozek drží a jen tak nepustí. A navíc je komfortní.*

Subaru není na poli elektromobilů úplným nováčkem, dosud se ale jeho aktivita omezovala na domácí trh a kategorii minivozů. Postavit atraktivní, nebo dokonce výjimečně středně velké SUV je ale výzva. Při vývoji tak napnuly síly dvě spřízněné značky. Subaru a Toyota loni přivedly na svět originální středně velké SUV se zajímavými terénními schopnostmi (světla výška 210 mm, přední a zadní nájezdový úhel 17,7°/25,4°). O terénních schopnostech se mohli novináři přesvědčit a porovnat je s výborným Subaru Foresterem. A světe, div se, i přes vyšší hmotnost a širší letní pneumatiky si solterra vedla bravurně, v podstatě stejně dobře jako forester. A nešlo o jakousi šotolinovou cestičku, ale po vydatných deštích řádně rozbahněnou motokrosovou trať. Elektromotory dostaly zabrat, ale v ko-

nečném výsledku dokázaly velmi precizně přenášet točivý moment na jednotlivá kola. Aktivovaný terénní systém X-Mode tak dokázal vyždímat z trakce maximum možného. Trakce je tedy u solterra o něco lépe rozdělována, jenže je těžší, takže výsledek je velmi podobný. A srovnání s foresterem je tak trochu zavádějící, protože nastavuje laťku hodně vysoko. V daném segmentu SUV je na trhu mezi nejlepšími.

O další překvapení se pak podvozek postará na silnici. Všechny projížděné silniční nástrahy okresních silnic 3. třídy v okolí Českého Brodu zvládla solterra nečekaně komfortně. Solterra se přitom nenechá vyvést z míry ani při vysloveně sportovní jízdě. Vlastně s žádným jiným elektromobilem nebyla jízda komfortnější a jistější. Snad s vý-

jimkou některých prémiových značek, ale za pomoci drahého adaptivního podvozku a aktivních omezovačů náklonu. Na „role-tách“ se v některých zatáčkách sice zbytečně brzy aktivoval stabilizační systém, ten ale lze po stlačení příslušného tlačítka o něco otupit.

## Jen průměrný dojezd

Solterra jsme prověřili v létě a zimě. V obou ročních obdobích nabídla průměrnou spotřebu i dojezd. Je to daň za terénní schopnosti a vyšší světlou výšku, která zvyšuje odpor vzduchu. Je důležité také uvést, že spotřeba dvou elektromotorů výrazně závisela na jízdním stylu řidiče. Po okresní silnici a městském provozu se při defenzivní jízdě a vypnutém topení lze dostat i pod 15 kWh/100 km a v kombinovaném režimu pak lehce pod 20 kWh/100 km. V tabulce jsou ale uvedeny objektivní výsledky po absolvování testovacího okruhu z průměru měření z obou ročních období.

Rychlost nabíjení stejnosměrným proudem je lehce nadprůměrná (150 kW). Z 10 na 80 % se má akumulátor nabit do 30 minut. Nám to ale trvalo o osm minut déle. Nabíjení střídavým proudem je ale pomalé. Palubní nabíječka zvládá pouze sedm kilowatt.

SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)		
Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
17,5/16,1	16,6/28,8	22,7

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX		
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90000 km	3 roky	51,90 %
150000 km	3 roky	45,40 %
210000 km	3 roky	38,90 %

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Vysoká světla výška, trakce kol v terénu	Průměrná spotřeba, dojezd i rychlost nabíjení
Mimořádně zdařilý podvozek, jízdní komfort	
Prostorný interiér	Navzdory pohonu 4x4 možnost táhnout jen 750 kg
Zůstatkové hodnoty	Krátké servisní intervaly (1 rok nebo 15000 km)
Pohotovostní hmotnost	

SUBARU SOLTERRA ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Dva napříč uložené elektromotory pohánějí všechna kola, výkon 2x 80 kW (systémový výkon 160 kW), točivý moment 2x 168,5 Nm. Jednostupňová samočinná převodovka.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4690/1860/1650 mm, rozvor 2850 mm. Zavazadlový prostor 0,452 nebo 0,441 m <sup>3</sup> (dle výbavy).
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 2085/465 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 750/750 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 160 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h 6,9 s. Spotřeba kombinovaná 16,0–17,9 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd 465 nebo 414 km (WLTP), kapacita akumulátoru 71,4 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	1 580 000 Kč



# Škoda Enyaq

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 1,16 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 18,8 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +10 °C:** 407 km



Škoda Enyaq je nyní po modernizaci. Spotřeba řadou úprav lehce klesla. Patrnější je znatelné navýšení výkonu elektromotoru, a tak základní verze 85 pokoří 100 km/h za pouhých 6,7 sekundy.

V nabídce se nově objevuje také verze Tour 50, která díky menšímu akumulátoru (52 kWh) a slabšímu elektromotoru (125 kW) stlačila cenu těsně pod 900 000 korun s DPH.

Škoda místo velkých faceliftů zvolila strategii postupného vylepšování každého modelového ročníku. U předchozího provedení

dostal enyaq vylepšený řídicí software, který umožnil například funkci automatického párování s nabíjecí stanicí. Nyní je akumulátor s kapacitou 82 kWh sice stejný, ale díky možnosti jednoduché ruční aktivace regulace teploty pro následné nabíjení lze zkrátit nabíjení.

Enyaq po faceliftu nabízí dvě kapacity akumulátoru a tři výkonové verze. V Česku tedy základ tvoří nově verze Tour s akumulátorem o využitelné kapacitě 52 kWh, který pohání elektromotor o výkonu 125 kW. Láká na cenu 899 000 Kč s DPH. Reálný dojezd bude lehce nad 300 km.

Testovaná, středně výkonná verze nabízí akumulátor o kapacitě 82 kWh (využitelných je 77 kWh) a elektromotor, jehož výkon se

zvýšil ze 150 na 210 kW. Enyaq je výrazně živější, stokilometrovou rychlost pokoří o 2 sekundy dříve (6,7 s). Vzhledem k nárůstu výkonu se změnilo označení modelu na Enyaq 85 a omezovač maximální rychlosti se posunul ze 160 na 180 km/h. Zde je zajímavé, že díky verzi Tour došlo u této varianty ke zlevnění o znatelných 125 900 korun (cena od 1 129 000 Kč).

V rámci testovacího okruhu jsme Enyaqu 85 naměřili kombinovanou spotřebu 18,8 kWh/100 km a na jedno nabití ujeli lehce přes 400 km.

Zajímavostí je, že stejný výkon, tedy 210 kW, má i dvoumotorová verze, přestože je na přední nápravě vybavena druhým elektromotorem o výkonu 80 kW. Identickou sestavu využívá i Enyaq RS s navýšeným výkonem na 250 kW. Kombinovaná spotřeba je u dvoumotorové varianty vyšší (20,5 kWh/100 km), a tak jsme na plně nabitý akumulátor ujeli o 35 km méně (370 km). Velkou výhodou verze 4x4 je ale možnost tahat přívěsy o hmotnosti až 1400 kg. Verze se zadním pohonem zvládne jen 1000 kg. Při teplotách pod bodem mrazu je pak nutné počítat s nárůstem spotřeby o 2 kWh/100 km a snížením dojezdu o dalších 30 až 40 km.

## Nabito za 29 minut

Nejlevnější verze Enyaq 50 umožňuje rychlonabíjení stejnosměrným proudem DC výkonem až 100 kW. Z 10 na 80 % se akumulátor nabije za 25 minut. Dražší verze 85 umožňuje nabíjení až 175 kW, přičemž dobíjení většího akumulátoru o kapacitě 82 kWh (využitelná kapacita 77 kWh) zabere 29 minut. Pokud jsme neaktivovali systém regulace teploty pro následné nabíjení, prodloužilo se nám nabíjení o 3 až 10 minut. Záleželo na aktuální teplotě akumulátoru, kterou ovlivňuje především jízdní styl, délka jízdy a samozřejmě i venkovní teplota.

Domácí nabíjení střídavým proudem AC je možné pomocí wallboxu s výkonem až 11 kW.

### SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
16,8/17,0	16,4/24,1	18,8

### ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EURO TAX

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	54,50 %
150 000 km	3 roky	47,90 %
210 000 km	3 roky	41,25 %

### ŠKODA ENYAQ 85 ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

<b>Motor, převodovka</b>	Vzadu uložený elektromotor pohání zadní kola, výkon 210 kW, točivý moment 545 Nm. Stálý redukční převod.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4649/1879/1621 mm, rozvor 2770 mm. Zavazadlový prostor 0,585/1,710 m³.
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 2311/588 kg. Přívěs 1400 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 180 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,7 s. Spotřeba 14,9–15,9 Wh/100 km (WLTP), maximální dojezd 562 km (WLTP), kapacita akumulátoru 82 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	1 129 000 Kč

### CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Dojezd, spotřeba, zrychlení	Vyšší spotřeba u verze 4x4 a jen průměrný dojezd v zimě
Prostorný interiér, jízdní vlastnosti	Cena verzí 4x4
Solidní zůstatkové hodnoty	
Design	



# Volkswagen ID.7

**Náklady na elektřinu v aktuální sazbě 6,20 Kč/kWh:** 1,02 Kč/km  
**Dlouhodobá spotřeba elektřiny v rámci testu:** 16,4 kWh/100 km  
**Skutečný dojezd na elektřinu při teplotě +11 °C:** 469 km

Volkswagen se díky ID.7 zařadil mezi nejpovedenější elektromobily



*Elektrická varianta Volkswagenu Passat v testu příjemně překvapila. I když jsme stejný systém pohonu testovali také ve Škodě Enyaq, v nízkém aerodynamickém volkswagenu s koeficientem čelního odporu pouhých 0,23 fungoval mimořádně efektivně a na stejný akumulátor ujel o 62 km více.*

Volkswagen ID.7 je díky vyspělé technice, napěchované základní výbavě a téměř pětmetrové délce označován za novou vlajkovou loď značky. K dispozici je jak v elegantní verzi liftback s praktickými výklopnými dveřmi, tak jako kombi, které se dostane k zákazníkům na sklonku léta.

S ohledem na téměř pětmetrovou délku je překvapující obrovitý rejdl. Poloměr otáčení je jen 10,9 m, což je o 1,1 metru méně než u Volkswagenu Passat. Pokud bychom oba modely srovnali rozměrově, je ID.7 nepatrně větší. Nejvíce narostl rozvor (+125 mm), výška (+32 mm) a délka (+24 mm).

## Rekordně nízká spotřeba na dálnici

O pohon se stará druhá generace elektromotoru APP550, který je integrován do

zadní nápravy. Výkon se podařilo zvýšit ze 150 na 210 kW a točivý moment stoupl z 310 na 545 Nm. Hmotnost elektromotoru se přitom zvýšila jen o 8 kg (98,5 kg). Objednávat už také lze nepatrně výkonnější verzi (250 kW) se dvěma motory a pohonem všech kol GTX. Cena je ale výrazně vyšší (1 845 900 Kč).

Jednomotorová varianta je příjemně temperamentní, stokilometrovou rychlost pokoří za 6,5 sekundy, 150 km/h zvládne za 13 sekund. Po dosažení nejvyšší rychlosti 180 km/h se pak výkon motoru sníží z krátkodobého na trvalý.

Jediný je zatím také akumulátor s využitelnou kapacitou 77 kWh, papírově by s ním měl liftback urazit až 618 kilometrů bez potřeby

nabíjet. V praxi lze s vypnutou ventilací bez větších problémů po okreskách a městě ujet lehce přes 500 km. Pak už nastupuje jízdní styl, který nemá s běžným provozem moc společného.

O nízkém koeficientu čelního odporu 0,23 svědčí i spotřeba, která je při dálniční rychlosti 130 km/h pouhých 20,6 kWh/100 kilometrů. To je v našem testu rekordně nízká hodnota. Této hodnotě se přiblížil jen Hyundai Ioniq 6 (21,1 kWh/100 km) a nízká dálniční spotřeba se propasala i do kombinované spotřeby 16,4 kWh/100 km, a tak jsme na jedno nabití s lehce zapnutým topením ujeli 470 km. Naopak v mrazech se zapnutým tepelným čerpadlem dojezd klesá na 400 až 430 km.

Brzy nabídku doplní ještě verze ID.7 Pro S, která nabídne větší akumulátor s využitelnou kapacitou 86 kWh. Podle metodiky WLTP má ujet 700 km, reálný dojezd se ale bude pohybovat kolem 570 km.

Nabíjet je možné výkonem až 175 kW u stejnosměrného a 11 kW u střídavého proudu. Z 10 na 80 % se akumulátor s aktivovanou tepelnou přípravou nabije za 28 minut. Větší akumulátor pak bude schopen přijmout až 200 kW a z 10 na 80 % by se měl stihnout nabít do 30 minut.

Velkou pochvalu zaslouží nový software multimediálního systému. Na rozdíl od předchůdců je rychlý a velice intuitivní.

SPOTŘEBA ELEKTŘINY V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)		
Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
16,1/15,1	14,7/20,6	16,4

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY AUTOVISTA CZECH SPOLEČNOSTI EUROTAX		
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
90 000 km	3 roky	60,10 %
150 000 km	3 roky	52,60 %
210 000 km	3 roky	45,20 %

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Komfortní a tiché cestování	Cena verze 4x4
Dojezd, rekordně nízká spotřeba při 130 km/h	Nevýrazný design
Zůstatkové hodnoty	Nižší hmotnost přívěsu (1000 kg)
Rychlé nabíjení DC 175 kW	

VOLKSWAGEN ID.7 ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
<b>Motor, převodovka</b>	Vzadu uložený elektromotor s permanentním magnetem pohání zadní kola, výkon 210 kW, točivý moment 500 Nm. Stálý redukční převod.
<b>Rozměry</b>	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4961/1862/1538 mm, rozvor 2966 mm. Zavazadlový prostor 0,532 m <sup>3</sup> .
<b>Hmotnosti</b>	Provozní/užitečná hmotnost 2188/442 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1000/750 kg.
<b>Výkony</b>	Nejvyšší rychlost 180 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,5 s. Spotřeba 14,3–16,1 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd 700 km (WLTP), využitelná kapacita akumulátoru 77 kWh.
<b>CENA s DPH</b>	1 329 900 Kč

# Cesta na výsluní

*Omlazená Škoda Octavia nenabízí převratné technické změny. Za nejdůležitější ale považujeme návrat k pestré paletě verzí, které dostaly octavii na výsluní.*

Zvenčí vás přivítají nové nárazníky a grafika světel



Po delší pauze bude například možné opět objednat i provedení s pohonem všech kol. Pod kapotou se nyní objevují výhradně čtyřválcové, v nabídce dále zůstávají vznětové motory, ručně řazené převodovky, víceprvková zadní náprava nebo sportovní verze RS. Tím vším jde octavia proti trendu současného neuspokojivého vývoje, který jen škrtá, zmenšuje, zjednodušuje a bezhlavě elektrifikuje. Svou pestrou nabídkou octavia nahrává flotilám, pro které má připraveny i atraktivní slevy.

## Velkorysá nabídka motorů

Z nabídky pohonů zmizel zážehový tříválec. Nahrazuje ho čtyřválcové TSI o objemu 1,5 litru s výkonem 85 kW. Spojené je se šestistupňovým manuálem, samočinnou převodovku dostanete k jeho mildhybrid-

nímu derivátu. Stejná sestava je dostupná i pro výkonnější provedení se 110 kW. Silnější dvoulitr se 150 kW je automaticky spojený s převodovkou DSG a pohonem všech kol. Vrcholná motorizace 2.0 TSI se 195 kW je vyhrazena modelu RS. Identickou startovní laťku mají i dvoulitrové diesely. Dodávány jsou s výkony 85 a 110 kW. V prvním případě s manuálem, ve druhém se samočinnou převodovkou. Mluví se také o příchodu plug-in hybridního pohonu. To automobilka ale zatím nepotvrdila.

## Lepší nápravy pro výkonnější motory

Víceprvkových zadních náprav je v nižší střední třídě už jako šafránu. Automobilky se snaží zjednodušovat montáž a snižovat náklady. Na náročnější zákazníky se tak po-

stupně zapomíná. Octavia tak po faceliftu i nadále nabízí kompromis. Doposud představené motory 1.5 TSI a 2.0 TDI s 85 a 110 kilowatty a pohonem předních kol mají ve všech variantách vzadu jednoduchou klikovou nápravu s vlečenými rameny. Víceprvková náprava bude dostupná pro motory 2.0 TSI s pohonem všech kol (150 kW) a výkonné RS se 195 kilowatty.

## Více asistentů, více bezpečí

Na poli bezpečnostních prvků je největší novinkou sofistikovaný asistent únavy řidiče, který mají i modely Superb s Kodiaq. Asistent sbírá informace z různých řídicích systémů, například pro jízdu v pruhu. Díky tomu dokáže rozpoznat krátkodobou nepozornost od dlouhodobé indispozice a vyslat



Octavia se nejvíce změnila uvnitř, kde sází na digitalizaci, moderní infotainment i šikovnější Lauru

varování ve třech intenzitách. Pokud řidič nezareaguje, vůz plynule zastaví a zavolá pomoc.

Druhým pomocníkem je automatické přič- né i podélné parkování. Ve druhém přípa- dě umí octavia i vyjet. Nechybí ani učení se trasy pro autonomní zaparkování, kdy řidič bude zvenčí hlídat vůz skrze chytrý telefon. Bezpečnost podpoří protikolizní asistent při couvání.

## Facelift prozradí před'

Zvenčí poznáte modernizovanou octa- vii především podle upravených nárazní- ků a standardně montovaných LED světel s výraznější grafikou denního svícení. Pří-

platková Matrix LED sestava druhé ge- nerace přizpůsobuje paprsky světelným podmínkám i v mlze. Celkový vzhled vozu se v detailech mění v závislosti na výbavě. V úvodní fázi jsou pouze tři, ale rozrostou se na celkem pět plus dynamické RS. Aktuálně je na výběr devět laků karoserie, ale pokud máte jiný vkus, v nabídce prémiových laků jsou desítky dalších odstínů. Za kombi si připlatíte 40 000 Kč.

## Sbohem analogie

Octavia je poprvé plně digitalizovaná už od základu, protože klasická přístrojová deska s Maxi-DOTem nahrazuje desetipalcový štít podpořený head-up displejem u aktuální vý-

bavy First Edition Ultimate. Sekunduje mu stejně velký infotainment, který lze nahradit zcela novým zařízením s úhlopříčkou 13 palců s přepracovanou grafikou a intuitiv- nějším ovládáním.

## Více hovorů s Laurou

Multimediální zařízení přijímá aktualizace vzduchem a je stabilně připojené k internetu, z čehož profitují nové aplikace. Dokoupit lze vybrané prvky výbavy, například více ba- rev a efektů pro ambientní osvětlení. Mno- hem užitečnější je integrace umělé intelligen- ce do asistentky Laury, která nyní poskytne odpovědi na nespočet dotazů, ale zároveň nemá přístup k osobním údajům o voze nebo uživateli kvůli ochraně dat.

## Méně vystupování z auta

Novinkou je aplikace, s níž lze platit za pohonné hmoty přímo z vozu, nebo služba schopná vyhledat parkovací místo a zpro- středkovat platbu. Vůz dále poskytne infor- mace o dopravní situaci, počasí, zprávách a událostech v kalendáři. Správci vozových parků ocení ovládání zámek chytrým telefo- nem, vzdálené plánování tras nebo zobra- zení a export jízdních dat.

Praktické smýšlení inženýrů při vývoji vozu dokládají inovativní prvky jako zapí- nání všech funkcí vyhřívání jedním tlačít- kem (sedadel, volantu, předního a zadní- ho okna), USB-C konektor s výkonem 45 wattů a automatické odemykání/zamykání vozu s detekcí osob do vzdálenosti 1,5 metru.

### ŠKODA OCTAVIA – TECHNICKÉ ÚDAJE

Verze	1.5 TSI/85 kW	1.5 TSI/110 kW	2.0 TDI/85 kW	2.0 TDI/110 kW
Objem (cm <sup>3</sup> )	1498	1498	1968	1968
Výkon (kW/otáčky)	85/5000–6000	110/5000–6000	85/2750–4250	110/3000–4200
Točivý moment (Nm/otáčky)	220/1500–3000	250/1500–3500	300/1600–2500	360/1600–2750
Poháněná kola	Přední	Přední	Přední	Přední
Převodovka	6st. manuální (7st. samočinná)*	6st. manuální (7st. samočinná)*	6st. manuální	7st. samočinná
Nejvyšší rychlost (km/h)	203	229	214	228
Zrychlení 0–100 km/h (s)	10,4 (10,6)*	8,5	10	8,5
Kombinovaná spotřeba (l/100 km)	5,2–5,7 (4,9–5,4)*	5,2–5,8 (4,9–5,3)*	x	4,3–4,7
Emise CO <sub>2</sub> (g/km)	118–129 (112–122)*	119–131 (111–121)*	x	113–124
Délka/šířka/výška	4698/1829/1470	4698/1829/1470	4698/1829/1470	4698/1829/1470
Rozvor (mm)	2686	2686	2686	2686
Provozní hmotnost (kg)	1504 (1535)*	1511 (1542)*	1584	1623
Hmotnost přívěsu brzděného/ nebrzděného (kg)	1300/670 (1300/690)*	1500/670 (1500/690)*	1500/710	1600/730
Cena Selection (Kč)	629 900 (679 900)*	679 900 (729 900)*	679 900	779 900
Cena Top Selection (Kč)	699 900 (749 900)*	749 900 (799 900)*	749 900	849 900

\* mHEV

# Revoluce užitkových fordů

*Svět užitkových vozů Ford zažívá dosud největší proměnu v historii. S modernizací modelového portfolia přišly elektrifikované i plně elektrické pohony a nabídka doprovodných služeb se díky digitalizaci masivně rozšiřuje.*



*E-transit uveze až 1,011 tuny a utáhne přívěs do hmotnosti 2800 kg. To je v této třídě mimořádné.*

**D**ivize Ford Pro cílí více než kdy jindy na malé a střední podniky s vysokou vytižeností, lépe řečeno, chce jim poskytnout vyspělé flotilové nástroje na úrovni velkých hráčů. Ty jsou z velké části spojené právě s elektromobilitou a digitalizací.

## Management z jednoho místa

Správci vozových parků mají díky vzájemné propojenosti z jednoho místa kontrolu nad plánováním nabíjení všech provozovaných automobilů v závislosti na vytiženosti následujícího dne. Systém dokonce monitoruje nabíjení na veřejných stanicích, ve firmě, i na domácím wallboxu, pokud má zaměstnanec svěřené auto doma. Kdo si



*Objem nákladového prostoru činí 5,8 (L1) až 6,8 m<sup>3</sup> (L2)*

připlatí za dodatečné bezpečnostní zámky, přijde mu upozornění na snahu o vloupání.

Platforma dále poskytuje kompletní tematiku s historií vykonaných cest a údaji o jízdě, takže zaměstnanec, který s vozem nejezdí šetrně nebo nedodržuje rychlostní limity, je ihned odhalen. Součástí modulu je i plánování servisu nebo hlášení škod. Pokud pracovník zjistí například prasklinu na čelním skle, zašle správci spolu s fotografií upozornění a ten ho předá lokálnímu servisu. Díky tomu středisko ví, že se má připravit na pravidelnou prohlídku či zajistit nový díl. Objednávat může on-line i pracovník přímo z vozu, a to hlavně pracovní materiál na další den prostřednictvím asistentky Amazon Alexa.

## Přímá kontrola nad financemi

Novinky ve správě fleetu jsou i objednávání a financování vozů. Platforma FinSimple od Ford Creditu umožňuje elektronicky nakonfigurovat požadovaný vůz a vybrat pro něj vhodný finanční produkt. Pochopitelně tu má správce detaily o všech již provozovaných autech. Tento ekosystém je klientům dostupný prvních 12 měsíců zdarma a následně platí 18 eur měsíčně za každý vůz.

## Nositel pokroku

Všechny výše zmíněné služby podporuje i nově přichází Transit E-Custom, který jsme měli možnost projet během prvních evropských jízd ve Frankfurtu nad Mohanem. Při jeho vývoji Ford použil od základu novou platformu přizpůsobenou všem druhům pohonu. Můžete mít diesel s pohonem přední i obou náprav, plug-in hybrid i čistě elektrickou verzi. Skelet karoserie je o 30 % tužší a jeho nový tvar posiluje kapacitu vnitřních prostor.

Práci s nákladem usnadňují nižší podlaha i boční dveře se šířkou 1030 mm a širokým schůdkem. Do nákladového prostoru o objemech 5,8 (L1) až 6,8 m<sup>3</sup> (L2) lze objednat značkové vestavby posvěcené přímo Fordem. Jde o různé kotvicí systémy, dvojité podlahy s výsuvnými schránkami, regály a mnoho dalšího. Zajímavostí jsou střešní příčníky, které lze sklopit jednou rukou pomocí páčky. Řadu dodatečného příslušenství, například výstražné osvětlení, lze ovládat přes infotainment.

Elektrický custom je poháněn vzadu umístěným elektromotorem s výkony 100, 160 a v případě dynamicky naladěné verze MS/RT nabízí 210 kW. Točivý moment 415 Nm je pro všechny shodný, stejně jako



akumulátor s využitelnou kapacitou 64 kWh pro dojezd až 337 km (MS/RT ujede 275 km). Nabíjení je možné skrze 11kW palubní nabíječku (22 kW za příplatek), která vůz nabije za 6,5 hodiny, nebo 125kW DC stanicí. Ta přidá za 10 minut 82 km dojezdu a nabití z 10 na 80 % zvládne za 39 minut. Výsadou elektrické verze je napájení externího příslušenství 2,3 kW. Hodina provozu sníží dojezd přibližně o tři kilometry.

Elektrická verze disponuje maximální nosností 1011 kg (MS/RT 968 kg) a utáhne brzděný přívěs do hmotnosti 2800 kg, což je v rámci třídy výjimečné. E-Transit Custom přináší poprvé do segmentu tepelné čerpadlo se vstříkovaním páry a záznam jízdních dat v podobě „černé skříňky“.

V interiéru potěší mimořádně pohodlné sedadlo řidiče, které je u verze MS/RT ryze

sportovní. Zploštělý volant padne skvěle do ruky a během pauzy z něj uděláte stolek nebo držák notebooku. Dále tu najdeme digitální zpětné zrcátko, multimediální zařízení SYNC 4 a kvalitní audiosoustavu.

Během jízd ve městě i po okreskách dosáhly všechny verze průměrné spotřeby 19–20 kWh/100 km. Nový podvozek s nezávislým zavěšením zadní nápravy dodává vozu stabilitu a vyhrává boje s výmoly a nerovnostmi. Zážitek z jízdy umocňuje přesné řízení. Ve městě oceníte účinnou rekuperaci, díky níž není třeba šlapat na brzdou. V normálním režimu je maximální rychlost e-transitu omezená na 115 km/h. I 100kW verze nabízí solidní dynamiku, která bude pro většinu uživatelů dostačující. Výkonnější specifikace jsou vhodnější pro častý převoz těžkého nákladu.

FORD E-TRANSIT CUSTOM – ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

Verze	E-Transit 100	E-Transit 160	E-Transit MS/RT
Výkon elektromotoru (kW)	100	160	210
Točivý moment elektromotoru (Nm)	415	415	415
Kapacita baterie (kWh)	64	64	64
Poháněná kola	Zadní	Zadní	Zadní
Nabíjení AC/DC (kW)	11/125	11/125	11/125
Dojezd (km)	325	308	275
Délka/šířka/výška (mm)	5050/2275/1959	5050/2275/1959	5050/2275/1959
Rozvor (mm)	3100	3100	3100
Provozní hmotnost/užitná hmotnost (kg)	2330/970	2338/962	2332/968
Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného (kg)	2300/750	2300/750	2300/750

# Od základu nový

*Dacia Duster je miláčkem soukromé klientely od roku 2010. Ještě v roce 2022 to bylo nejprodávanější SUV v Evropě. Klíčem k úspěchu jsou chytrá řešení s vysokou užitnou hodnotou při zachování příznivé ceny.*



*Přestože se cena dusteru každou generací zvyšovala, stále ve svém kompaktním segmentu patří k nejlévnějším. Konkurenti často zdražovali ještě více.*

**N**ová generace je postavená na nejmmodernější platformě CMF-B, kterou také využívají modely Sandero, Logan a Jogger. Přináší více místa pro posádku i náklad při nezměněných vnějších rozměrech, větší jízdní komfort, lepší pohlcování vibrací i hluku a pojme elektrifikované motory.

Jinak by automobilka nemohla nabídnout Hybrid 140 sestavený z benzínového čtyřválcového 1,6 litru o výkonu 69 kW podpořeného 36kW elektromotorem a startér-gene-

rátorem. Sestava čerpá energii z 1,2kWh baterie a s koly je spojená elektrifikovaným automatem se čtyřmi rychlostmi pro spalovací motor a dvěma pro elektromotor. Díky tomu není potřeba klasické spojky.

Přínosem je nejen dynamický projev, ale především 20% snížení spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub>. Ve městě činí úspora až 40 %, jelikož vůz jede z 80 % na elektřinu.

Alternativou je tříválcový mild hybrid o objemu 1,2 litru se startér-generátorem, který

mu pomáhá při akceleraci a rozjezdech, čímž se ušetří 10 % paliva a emisí. Baterie si vystačí s kapacitou 0,8 kWh. Převodovka je ručně řazená, šestistupňová a je zde možnost volby mezi pohonem předních a všech kol.

Dacia jako jedna z mála zůstává věrná pohonu LPG, a to vzhledem k iniciativě jezdit za drobné. Nízké náklady na palivo navíc promítá i do pořizovací ceny. Nejlevnější duster je k mání právě s alternativním pohonem na benzin a propan-butan. Stojí 429 900 korun.

Vedle nízkých nákladů na kilometr je nespornou výhodou motoru ECO-G 100 dojezd až 1300 km díky 50litrovým nádržím pro LPG a benzin.

Na všechny verze je standardně poskytována tovární záruka na tři roky nebo 100 000 kilometrů. Záleží, co nastane dřív.

## Duster patří do terénu

Duster 4x4 si kupují lidé se zálibou v outdoorových výletech nebo bydlením na hůře dostupných místech. Čtyřkolka je vybavena systémem Terrain Control 4x4 regulujícím točivý moment přenášený na kola v závislosti na zvoleném režimu. Přizpůsobí se jízdě po sněhu, blátu i písku. Průchodnost



*Duster nabízí celou řadu doplňkového vybavení. Zajímavá je vnitřní postel s chytře vyřešeným úložným prostorem.*



Digitalizovaný interiér prošel celkovou ergonomickou proměnou a dostal kvalitnější materiály

terénem posiluje světlá výška 217 mm, i nájezdové úhly až 31° vpředu a 36° vzadu s přechodovým úhlem 24°. Pro lepší přehled zobrazuje infotainment náklony ve dvou osách a přenos výkonu na kola.

## Zapomeňte na oděrky

Praktickému užití je přizpůsobený také exteriér. Například nárazníky jsou vyrobené z barevného plastu, takže je není třeba lakovat a nejsou na nich vidět škrábance. Interiér

verze Extreme přináší snadno omyvatelné čalounění a gumové rohože i pro zavazadlový prostor. Ten má objem 517 až 1696 litrů. Kvůli LPG nádrži pod dvojitým dnem v prostoru rezervního kola je u této verze objem snížen na 453, respektive 1632 litrů.

## Řešení pro každého

Čtveřice výbav je zaměřená na rozpočet, zlatou střední cestu, styl i dobrodružství. I v základu dostanete tempomat, automatické přepínání světel, klimatizaci, zadní

parkovací senzory a základní jízdní asistenty. Ve vyšších liniích najdete automatickou klimatizaci, až osmnáctipalcová kola, couvací kameru, bezklíčkový přístup, desetipalcový infotainment a mnoho dalšího. V příplatkových paketech se nachází navigace, vyhřívaná sedadla spolu s volantem a vyspělejší podpora při parkování. Dále lze vybírat z celé řady doplňkového příslušenství, kde naleznete například kempovou výbavu s dvouúžlkovou vnitřní postelí, střešním stánem a dalším outdoorovým vybavením.

## Dacia stopla honbu za hvězdičkami

Protože se stále přísnější směrnice valí na automobilky jako tsunami ze všech stran, Dacia se rozhodla do svých aut dodávat jen povinnou bezpečnostní výbavu a asistenty, které jsou ve státech EU povinné. Celá řada dalších systémů je sice nepovinná, ale má vliv při udělování hvězdiček za bezpečnost v evropském testu Euro NCAP. Dacia ale tento trend přestala podporovat. Vychází tak vstřícně svým zákazníkům, kteří žádají bezpečný, ale přitom jednoduchý, spolehlivý a cenově dostupný automobil. Dacia tedy zůstává u své DNA, která ji pomohla na výsluní. Vždyť původně se měly dacie prodávat jen ve státech střední a východní Evropy. Svou filozofií ale zaujala i zákazníky na nejnáročnějších trzích.

### TECHNICKÉ ÚDAJE – DACIA DUSTER

Verze	ECO-G 100	TCe 130	HYBRID 140
Objem (cm <sup>3</sup> )	999	1199	1598
Výkon (kW/otáčky)	67 (74)*/4400–4900 (4600–5000)*	96/4500–5500	104/5600
Točivý moment (Nm/otáčky)	160 (170)*/2200–3750 (2000–3500)*	230/2100–3500	148/3600
Poháněná kola	Přední	Přední (všechna)**	Přední
Převodovka	6st. Manuální	6st. Manuální	4st. Samočinná, multimódová
Nejvyšší rychlost (km/h)	163 (168)*	174	160
Zrychlení 0–100 km/h (s)	14 (13,2)*	9,9 (11)**	10,1
Kombinovaná spotřeba (l/100 km)	6,5 (8,0)*	5,5 (6,0)**	5
Emise CO <sub>2</sub> (g/km)	147 (126)*	123 (135)**	113
Délka/šířka/výška	4343/1813/1656	4343/1813/1656	4343/1813/1656
Rozvor (mm)	2657	2657	2657
Provozní hmotnost (kg)	1351–1383	1379–1421 (1465–1511)**	1455–1497
Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného (kg)	1200/675	1500/685 (730)**	750/725
Cena Essential (Kč)	429900		
Cena Expression (Kč)	469900	507 900 (569 900)**	593 900
Cena Journey (Kč)	499900	536 900 (598 900)**	622 900
Cena Extreme (Kč)	499900	536 900 (598 900)**	622 900

\* LPG

\*\* 4x4

# Velkolepý návrat spalovacích motorů

Citroën Berlingo prošel omlazením, a to ne tak ledajakým. Faceliftovaná verze opět nabízí spalovací motory. Více než dva roky byla osobní verze k mání jen s elektrickým pohonem. To se naštěstí změnilo, a tak může kdysi nejprodávanější model Citroënu opět navázat na své rekordní prodeje!



Faceliftovaná verze berlinga kromě elektrického pohonu opět nabízí zážehové a vznětové motory

Berlingo bylo dlouhá léta základem prodeje vozů této značky na českém trhu. Ještě v roce 2019 si berlingo pořídilo bezmála dva a půl tisíce zájemců. S takovým počtem šlo o třicetý nejžádanější vůz vůbec a nejprodávanější auto francouzské značky. O rok později to bylo 1992 aut, rok poté pak navzdory krizi 1161 kusů. Na začátku roku 2022 však výrobce ukončil prodej verzí se spalovacím motorem v osobních verzích. Zákazníci si mohli koupit jen elektrické dodávky nebo v omezeném množství užitkové verze N1. Za dvanáct měsíců loňského roku překonalo berlingo hranici pouze čtyř stovek objednávek.

Ukončení prodeje spalovacích verzí berlingo znamenalo pro Citroën na českém trhu obrovský propad prodeje. Teď se ovšem spalovací verze oficiálně vrací s benzinem i dieselem. „Berlingo je ikonickým vozem značky Citroën a věříme, že verze Profi+ splní očekávání našich zákazníků, vyhoví všem potřebám jak řemeslníků, tak rodin s dětmi a poskytne jim vynikající zážitek z jízdy tak, jak byli zvyklí,“ uvedl ředitel značky v ČR František Neuman.

## Úspěšná modernizace

Citroën nyní přichází s výrazně faceliftovanou verzí. Verze se spalovacími motory pře-

kvapí skvělými jízdními vlastnostmi, zatáčky projíždí s nápadnou lehkostí podobně jako osobní auta. Nová přední část nabízí moderní, expresivní styl a designově berlingo výrazně odlišuje od svých sourozenců. Berlingo si zachovává svou velkou praktičnost a modularitu i verzi umožňující přepravovat až sedm osob.

Dalšími výraznými změnami prošel interiér. Změnila se palubní deska, na které přibýly další odkládací prostory, vylepšena byla sedadla a elektromobil má dojezd dle metodiky WLTP prodloužený na 320 kilometrů. Poprvé v tomto segmentu může mít Citroën Berlingo sedadla Citroën Advanced Comfort®, konektivitu poslední generace s novým desetipalcovým dotykovým displejem, kterým se ovládá systém infotainmentu spojený bezdrátově s Apple CarPlay a Android Auto, nebo indukční nabíječku.

## Mimořádně praktický

Velkou předností berlinga byl vždycky objemný zavazadlový prostor a nadprůměrné



Faceliftovaná verze se z boku změnila minimálně. Před i zád jsou zcela nové.



V horní části se nacházejí praktické stropní schránky

přepravní možnosti. Na tom se nic nemění, zavazadelník má v pětimístném uspořádání objem 675 litrů. Tradiční je nepřeberné množství odkládacích přihrádek. Pod jednou takovou se v zavazadlovém prostoru nachází krycí roletka zavazadelníku, za ní jsou ještě další dvě přihrádky. Schránky se nacházejí třeba i pod nohama zadních pasažérů. Velice praktické pak jsou posuvné zadní dveře – zvláště při příčném parkování vedle jiných automobilů.

## Dvě různé délky

Nový Citroën Berlingo a ë-Berlingo v osobní verzi je k dispozici ve dvou stupních výbavy PLUS a MAX s délkami M nebo XL, která nabízí navíc dvě samostatná sklopná a vyjímatelná sedadla ve třetí řadě a zásuvku 12 V pro třetí řadu sedaček. K objednání je také verze PROFI, osobní verze s homologací N1 v délce M nebo XL, s možností odmontování dělicí přepážky ve výbavě YOU a PLUS. Na pohled zajímavé je také dobrodružně střížené Berlingo XTR. Zajímavé je, že Citroën prodává berlingo se čtyřmi odlišnými nárazníky – jejich podoba závisí na zvolené výbavě.



Nová přístrojová deska nabízí perfektní ergonomii

## Návrat spalovacích motorů

V nabídce pro modernizované provedení jsou motory 1.2 PureTech o výkonu 110 koní a dieselový čtyřválec 1.5 BlueHDI o výkonu 110 a 130 koní. Alternativou zůstává i elektrická verze, která se díky akční slevě 100 000 a státní dotaci 200 000 korun nakonec blíží cenám spalovacích modelů.

## Ceny od 525 000 Kč

Nejlevnější osobní berlingo se zážehovým tříválcem startuje v rámci akční ceny

a v kombinaci s výkupem starého vozu na částce 525 tisíc, za diesel si připlatíte 40 000 korun. Prodloužená verze XL se prodává jenom s dieselem a začíná částkou 625 000 korun.

## Výhodné financování

Citroën nabízí jako ke všem svým ostatním vozům exkluzivní financování – úvěr s 0% navýšením od Citroën Financial Services a prodlouženou flexibilní značkovou zárukou EssentialDrive až na osm let a v rámci akce HAPPY DAYS také bonusový voucher na 10 000 Kč na originální příslušenství Citroën.

### CITROËN BERLINGO: TECHNICKÉ ÚDAJE A CENY

	1.5 BlueHDI 100 k MAN6	1.5 BlueHDI 130 k MAN6	1.5 BlueHDI 130 k EAT8	1.2 PureTech 110 k MAN6
Palivo	diesel	diesel	diesel	benzín
Výkon (kW)	75	96	96	81
Točivý moment (Nm)	250	300	300	205
Maximální rychlost (km/h)	174	185	184	175
Zrychlení na 100 km/h (s)	13,8	11,5	12,3	13
Spotřeba (l/100 km)	4,1	4,3	4,3	5,1
Objem nádrže (l)	50	50	50	60
CO <sub>2</sub> (g/km)	109	113	113	119
Cena od (Kč s DPH)	580 000	652 000	712 000	535 000

# Řidičák na zkoušku po česku!

*Prakticky celý svět se potýká s vysokou nehodovostí řidičů s praxí do dvou let od získání řidičského průkazu. Například v Rakousku z tohoto důvodu před lety zavedli takzvaný řidičák na zkoušku.*



Absolvent autoškoly dostane na úřadě dočasný řidičský průkaz, který vypadá jinak než ten definitivní. S ním může řídit, ale má při tom celou řadu omezení. Například má snížený rychlostní limit, omezený počet spolujezdců, poloviční hranice pro vyboďování a také třeba nesmí za hranice. Do dvou let se pak musí zúčastnit doškolovacího kurzu v autoškolě s přezkoušením a také kurzu na smykovém polygonu. Pokud splní všechny podmínky, je mu po dvou letech vyměněn jeho dočasný řidičský průkaz, tedy takzvaný řidičák na zkoušku, za definitivní.

## Řidičák na zkoušku není řidičákem na zkoušku

Po tomto systému voláme již desítky let. V jedné z posledních novel zákona o silničním provozu byla zavedena novinka. Ten, kdo získá řidičské oprávnění a do dvou let se dopustí dopravního přestupku, za který se udílí šest bodů, se musí podrobit takzvanému školení začínajících řidičů. Tomu Ministerstvo dopravy říká řidičák na zkoušku, ale s řidičákem na zkoušku to ve skutečnosti nemá nic společného. V naší zemi stále absolvent autoškoly získává definitivní

řidičský průkaz, který mu platí bez větších omezení. Ke školení začínajících řidičů se vážou dvě „pikošky“. Ministerstvo dopravy mělo původně v úmyslu zavést školení začínajících řidičů jen pro ty řidiče, kteří získají svoje první řidičské oprávnění, tedy pro takzvané prvožadatele. Do zákona to ale napsalo tak, že se ona povinnost vztahuje na všechny, kteří získají nové řidičské oprávnění. Takže třeba i na řidiče, který si v padesáti letech po třicetileté praxi v řízení nákladního automobilu přijde do autoškoly rozšířit svoje řidičské oprávnění o skupinu D a do dvou let od jejího získání spáchá šestibodový

přestupek. Pak musí do školení začínajících řidičů. Druhá „zajímavost“ spočívá v samotné realizaci školení začínajících řidičů. To obsahuje jednu vyučovací hodinu výuky a tři hodiny praktické jízdy pod dohledem učitele výcviku. Problém je v tom, že pokud se na takové školení dostaví držitel řidičského oprávnění skupiny, kterému ještě nebylo osmnáct let, může jet jen se svým mentorem. Zmíněný dohled učitele nenahrazuje přítomnost mentora, tedy bez mentora není možné výcvik provést. Jak tedy taková jízda bude vypadat? Za volantem bude sedět sedmnáctiletý řidič, vedle něj mentor a na zadním sedadle učitel. Opravdu zajímavě vymyšleno.

Když už je řeč o jízdě s mentorem, v souvislosti s ní se v zákoně vyskytuje řada hluchých míst. Fakt, že se nikdo nezajímá o to, na jaké úrovni jsou mentorovy znalosti pravidel silničního provozu a dovednosti v řízení, je přinejmenším zarážející. Stejně tak skutečnost, že je-li mentorem osoba starší 65 let a nemá platný lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, přesto může dělat mentora. Ale hlavně, nikde není stanovena odpovědnost jednotlivých „členů posádky“. Představme si situaci: vozidlo řízené sedmnáctiletým řidičem v doprovodu mentora se blíží ke křižovatce. Řidič znejistí a sdělí mentorovi, že si není jistý předností v jízdě. Na to mu mentor oznámí, že přednost má on. Řidič tedy pokračuje do křižovatky a v ní se srazí



Občas se vzhledneme v zákonu, který funguje v zahraničí. Pak si ho ale upravíme po česku a vznikne hybrid se spoustou hluchých míst. Takové najdeme i v novele zákona o silničním provozu.

s vozidlem, které ve skutečnosti přednost v jízdě mělo. Otázkou je, kdo má jakou míru zavinení na dopravní nehodě. Řidič se bude hájit argumentem, že má mentora, který je ze zákona povinen v případě potřeby poskytnout mu radu. Jenže zákon již nehovoří o tom, že má odpovědnost mentor, je-li rada evidentně nesprávná. Nezavidím správnému orgánu nebo soudu, až bude poprvé řešit tuhle nelehkou úlohu.

## L17 není L17

Mimochodem, systém získání řidičského oprávnění skupiny B v 17 letech a řízení s mentorem je u nás někdy nazýván systémem L17. Ovšem podobně jako je tomu u řidičáku na zkoušku, ani v tomto případě se o žádný systém L17 nejedná, ten je založen na zcela odlišných principech.

Každý řidič ví, že dodržování pravidel není zrovna silnou stránkou českých řidičů. Agresivity není málo a v silničním provozu se vyskytují jedinci, kteří v něm nemají co dělat v mnohem větší míře, než bychom si přáli. Tak aspoň dopravní předpisy by mohly být v pořádku. Což ale, jak je vidět, bohužel nejsou.



Řidiči s praxí do dvou let mají velmi vysokou nehodovost



Evropské státy přistupují k mladým řidičům značně rozdílně

# Pozvání do parku Bylandia



Bylandia šikovně kombinuje zoo, cirkus, dětské hřiště a historické muzeum, ve kterém je 47 motocyklů, 17 automobilů a 15 traktorů

*O prázdninách řada z nás přemýšlí, kam vyrazit a dopřát si neobvyklý zážitek nebo jak dětem zpestřit prázdniny. Přijměte proto pozvání do Bylandie, nového zábavního parku. Areál velmi šikovně kombinuje automobilové muzeum, zoo se 150 zvířaty, cirkus, dětské a lanové hřiště i výtečnou gastronomii.*

Bylany jsou malou vesnicí u Českého Brodu. V roce 2004 si tu majitelé národního cirkusu Originál Berousek zřídili trvalé zimoviště. V roce 2021 pak otevřeli velký rodinný park spojující prvky zoologické zahrady, muzea a cirkusu.

Hned za vstupní branou se můžete přesvědčit o tom, že všechna zvířata v parku Bylandia považují Berouskovi za členy své rodiny. I proto je velmi ranila nedávná smrt slonice Nairy. Zemřela na stáří, bylo jí 55 let. Tohoto slona přivezli Berouskovi z Polska

v hodně zanedbaném stavu. „Myslím si, že prožila skvělý důchod. Měli jsme k ní všichni velmi blízký vztah. Byla velmi chytrá, hodná a komunikativní. Naira byla jediná slonice v soukromém chovu u nás. Vážila přes pět tun, denně spořádala přes 100 kg zeleniny a 80 kg sena. Jednorázově dokázala vypít 150 až 200 litrů vody. Moc, moc mi chybí,“ sdělil smutně Jiří Berousek mladší.



Motocykl ČZ upravený pro jízdu medvědů. Zahrál si i ve filmu Šest medvědů s Cibulkou.



V šapito Berouskovi předvádějí nádhernou koňskou show a drezuru koní, která je k vidění o víkendech a svátcích od 14:30 h



S Cadillacem De Ville z roku 1970 Berouskovi projeli Ameriku v rámci cirkusového turné. Hned vedle stojí český Tatraplan z roku 1950.



Děti se mohou povozit na velbloudech a koních

Největší část areálu tvoří rozsáhlý zoopark s více než 150 zvířaty, které zastupuje 35 různých živočišných druhů. Je zde několik výběhů pro zvířata, která jsou ustájena v halách a budovách bývalého hospodářského dvora. Můžete zde vidět lamy, velbloudy, medvědy, zebry, koně, lemury, buvoly, papoušky ary, také klokany nebo třeba pštrosy.

## Šapito zdobí koňská drezura

V areálu nemůže chybět ani velké šapito, kde Berouskovi pořádají svá představení. Od roku 2022 představují nádhernou koňskou show, při které vystupují fjordští, andaluští a lipicanští koně. Děti milují nejmenšího poníka Evoje, se kterým vystupuje devítiletá Kristýna Berousková. „Celý průběh vystoupení spočívá v naprosto přirozených pohybech zvířat. Výcvik trvá rok až dva. Záleží, jak moc učenlivé zvíře je,“ dodává Jiří Berousek.

## Zvířecí muzeum

V bývalém barokním špýcharu otevřeli Berouskovi zvířecí muzeum. Vybudovali ho k počtu zvířat, která byla kdysi hvězdami

jejich manéže. Najdete tam například legendárního medvěda Honzu. „Je to medvěd hnědý, otec všech našich odchovaných medvědů, kterých měl šestnáct. Dožil se nádherného věku 31 let, což je mimořádné, protože tito medvědi se běžně dožívají 25 let. A není bez zajímavosti, že ještě ve 29 letech měl poslední mláďata,“ vzpomíná Jiří Berousek.

## Muzeum aut i motocyklů

Kluky potěší muzeum veteránů. Najdete v něm staré traktory i slavná auta českých výrobců včetně legendárního Tatraplanu z roku 1950. Ze zahraničních značek dominují mercedesy. Čestné místo má Cadillac De Ville z roku 1970, který si Berouskovi přivezli ze Spojených států, kde pořádali velkolepé cirkusové turné. „V patře je 47 motocyklů, většinou českých značek. Nechybí například ČZ, ke které mám osobní vztah a vy ji můžete znát z filmu Šest medvědů s Cibulkou. Je upravena pro jízdu medvěda. Z tohoto důvodu má ruční plyn, speciální řídkátka a zvýšené stupačky, protože medvěd má krátké nohy,“ vzpomíná Jiří Berousek starší.

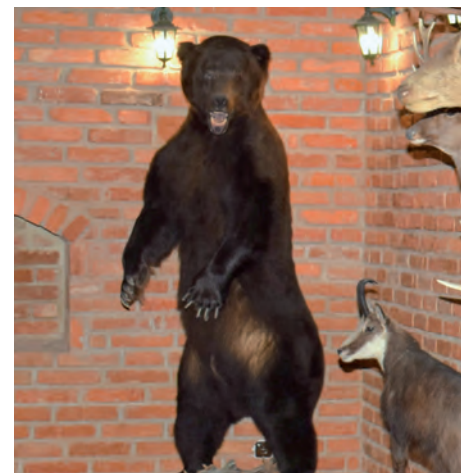


Jiří Berousek se svou milovanou slonicí Nairou

## Zábava hlavně pro děti

Děti se také mohou svést na ponících, koních nebo velbloudech. Kromě zvířat jsou magnetem také nejrůznější atrakce. Dovádět mohou na třípatrovém dřevěném hradu plném tobogánů, tunelů a skluzavek, skákání zajistí vzduchové trampolíny či hopsinky, chybět nesmí ani rozsáhlé lanové centrum Herkules, lanovky nebo válečkové dráhy. Menší děti se mohou povozit ve vláčku. O víkendech a státních svátcích můžete pod velkokapacitním stanem zhlédnout koňskou show. Nechybí ani pestrá nabídka cenově atraktivních jídel. Za ochutnání například stojí vynikající kuřecí kebab s tradiční tureckou recepturou, grilované steaky nebo guláš s čerstvě upečeným chlebem.

Bližší informace naleznete na webové adrese [www.bylandia.cz](http://www.bylandia.cz)



Ve zvířecím muzeu naleznete medvěda hnědého, otce všech odchovaných medvědů, kterých měl šestnáct. Dožil se mimořádných 31 let.

# Český trh na rozcestí



*Ze statistických údajů o registracích nových osobních vozů je stále markantněji patrné, jak se čeští zákazníci (a s nimi i tuzemský automobilový trh) odlišují od většiny evropských zemí.*

V něčem máme dokonce i navrch, konkrétně v podílu drahých vozů. Nejde tedy jen o tak často citovaný povzdech, že Česko má druhý nejnižší podíl registrací elektroaut v EU, ale také o odlišnost oblíbenosti jednotlivých značek a modelů, ve kterých se od Evropy u nás dost různíme.

## Jedničky u nás a v Evropě

Stačí například srovnat to, že v evropských prodejkách se na absolutní špičce prosazuje levná Dacia Sandero, která je u nás letos až na 21. místě, zatímco české lize stále vládne nepoměrně dražší Octavia (té se v Evropě daří také dobře, ale od špičky je přece jen vzdálená). Podobně je to s teslami, které se také perou o evropskou špičku, ale u nás jim patřila do konce května 2024 až 43. (model Y), resp. 82. příčka (model 3). Podobně je tomu i u mnoha dalších modelů.

Automobilový trh v České republice je prostě ve srovnání s většinou ostatních evropských zemí včetně těch nejvyspělejších značně specifický. Například už od nástupu covidu u nás výrazně rostou prodeje dražších automobilů a naopak klesá zá-

jem o vozy menší a levnější. Mezi desítkou v Česku nejprodávanějších značek jsou dokonce tři z kategorie prémiových a jen jedna „levná“.

Po pěti měsících letošního roku je například Mercedes-Benz sedmou u nás prodávající značkou (v některých měsících byl i ještě výš), BMW osmou a největším překvapením je Volvo na devátém místě, zatímco na známé mainstreamové výrobce, kterým patřila dříve místa v první desítce, zbylo postavení méně lichotivé. Navíc tu je stále také Audi a dopředu se derou další dražší značky jako Lexus a Tesla. Trochu překvapivě se až do třetí desítky českých top značek letos propadly například Cupra, Fiat, Honda, Mazda, Mitsubishi, Nissan a další. U některých značek se na tom podepsaly přetrvávající problémy ve výrobě.

## Prodeje ovlivňují jen a pouze zákazníci

Český trh nových osobních vozů je překvapivě bohatý a v rámci EU nadprůměrně zaměřený na dražší výrobky, ale zatím se málo zajímá o ideologicky preferované elektromobily.

Tvrdou realitou je, že mnohé ambiciózní představy EU a automobilek berou v poslední době za své. Stačilo přibrzdit dotace v Německu a mnohé je jinak. Zdá se, že přichází určité vystřízlivění z greendealově orientovaných představ. Jako by u nás víc než jinde platilo známé úsloví o rozevírajících se nůžkách, kdy chudí chudnou a bohatí naopak bohatnou. Jak jinak si vysvětlit, že výrazně rostou prodeje automobilů prémiových značek a levnější modely jsou na úbytě.

## Věrnost značkám už také není tím, co byla

Do pozadí, zejména mezi mainstreamovými modely, ale už i v prémiovém segmentu, se také posouvá význam značek či značkové věrnosti. Jednak se některé značky zaměřily na modely, které už tolik české zákazníky „neberou“, některé ztratily to, čím byly tak zajímavé, a především přišla nová konkurence kvalitních automobilů s delšími zárukami, což je pro mnohé nejen fleetové zákazníky také důležitý argument.

A nabídka? Roste! Vybírat je možné osobní automobily z více než 370 modelů od 117 značek! Velmi pestré je i cenové rozpětí od zhruba tří set tisíc korun až po vozy za desítky milionů.

## Budoucnost plná otazníků

To, že český automobilový trh stojí na rozcestí a pořádně se neví, kudy se bude dál ubírat, je zejména v poslední době patrné skoro na každém kroku. Na jedné straně je jisté, že navzdory nedávným volbám do Evropského parlamentu, které sice trochu otřásl bezemisní ideologií, Green Deal zůstává i nadále hlavní ideologií a cílem Evropy.

Také je jasné, že český trh je objemově zanedbatelný stejně jako počet našich europoslanců, kteří by chtěli prosazovat jakékoli změny. V podstatě schválené zákazy prodeje automobilů se spalovacími motory, emisní povolenky na paliva, zdražování energií, preferování jediné formy „bezemisní“ budoucnosti a mnoho dalších „jistot“, které přináší Green Deal, vyvolává ale stále mnoho otazníků. Nezbyvá nám než doufat, že snad nebude vše tak horké, jak se zatím vaří a servíruje.

# Odborný magazín **BUSINESS CAR**

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 zajišťuje 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**





# ELECTRIC ART EDITION.

Objevte plně elektrické modely  
od Mercedes-Benz s atraktivní výbavou  
v základní ceně a dopřejte si luxus,  
který si zasloužíte.

Zjistěte o edici více:



Mercedes-Benz