číslo 4, září 2026, cena 140 Kč
www.business-car.cz

BUSINESS CAR

ŘÍZENÍ A SPRÁVA FIREMNÍCH AUTOMOBILŮ

TEST AUT PRO MANAŽERY

Za kolik jezdí prestižní modely?



Jaký akumulátor je nejlepší?





Elektromobilita se zbavuje zažitých mýtů

Hlasujte na
www.fleetderby.cz

FLEET DERBY
2027

ZCELA NOVÉ
MGS9 PHEV

Již od **999 990** Kč



Zjistit více

- 7 SEDADEL
- ZAVAZADLOVÝ PROSTOR AŽ 2 093 L
- AUDIOSYSTÉM BOSE S 12 REPRODUKTORY

MGS9 PHEV vám dává prostor pro život v plném tempu

Víc místa, víc pohodlí a víc možností. Sedm míst ve třech plnohodnotných řadách, panoramatická střecha, masážní sedadla a třízónová klimatizace. Aby si cestu užil každý. Díky plug-in hybridnímu pohonu s přeplňovaným motorem 1,5 l zvládne navíc až 100 km čistě na elektřinu.

Find your *more*

Kombinovaná spotřeba MGS9 PHEV 2,4 l/100 km, emise CO_2 54 g/km.
Uváděné hodnoty jsou vypočteny za zkušebních podmínek. Tyto údaje slouží pouze pro účely srovnání a nemusejí odrážet výsledky v reálném provozu.
Skutečný dojezd se může lišit v závislosti na různých faktorech, jako jsou povětrnostní podmínky, styl jízdy, zatížení vozidla nebo dodatečně nainstalované příslušenství.



Budoucnost nemá jednu zásuvku

Evropská unie se již řadu let snaží urychlit přechod k bezemisní mobilitě. V jednotlivých členských státech proto vznikají nejrůznější regulační nástroje, které mají zvýhodnit vozidla s nižšími emisemi a naopak znevýhodnit automobily považované za méně šetrné k životnímu prostředí. Na papíře to dává logiku. Méně emisí, nižší spotřeba fosilních paliv a rychlejší obměna vozového parku směrem k čistším technologiím. Realita je ale tradičně složitější.

Jakmile totiž regulace překročí hranici, kterou je trh ochoten akceptovat, začnou se její dopady ubírat nečekaným směrem. Místo rychlejší obnovy vozového parku může přijít pravý opak. Lidé i firmy si začnou déle ponechávat starší automobily, protože ekonomika pořízení nového vozu přestane dávat smysl. V některých zemích už dnes sledujeme jev, který ekonomové označují jako „havanský efekt" – stárnoucí vozový park, rostoucí význam trhu ojetých vozů a odkládání nákupu nových automobilů. Pro fleetový sektor je to mimořádně důležité téma.

Firmy dnes čelí souběhu několika tlaků. Na jedné straně stojí ESG strategie, očekávání zákazníků a požadavky na snižování emisí. Na druhé straně ekonomická realita, zůstatkové hodnoty, provozní náklady a potřeby zaměstnanců. Elektrifikace už není otázkou, zda přijde. Otázkou je, jak rychle, v jakém rozsahu a za jakých podmínek bude pro konkrétní firmy dávat smysl. Právě proto podle mého názoru končí éra univerzálního řešení.

Ještě před několika lety se automobilový svět přel o to, který pohon zvítězí. Diesel, benzin, hybrid nebo elektromobil. Dnes se ukazuje, že takto jednoduchá odpověď neexistuje. Každý způsob pohonu má své místo, své výhody i limity. Jiné požadavky má obchodník najíždějící padesát tisíc kilometrů ročně, jiné servisní technik a jiné manažer pohybující se převážně po městě.

Flotilový manažer coby stratég mobility

Role flotilového manažera se tak zásadně mění. Už nejde pouze o výběr vozidel a kontrolu nákladů. Stává se z něj stratég mobility, který musí hledat rovnováhu mezi ekonomikou provozu, potřebami uživatelů, dostupnou infrastrukturou i dlouhodobými cíli společnosti.

Zkušenosti z evropských trhů ukazují jednu důležitou věc: dlouhodobě fungují především taková řešení, která dokážou sladit ekologické ambice s ekonomickou realitou. Jakmile začne jedna z těchto složek výrazně převažovat, dostavují se vedlejší efekty, které mohou původní cíl oslabit.

Kombinace technologií je správnou cestou

Budoucnost firemních flotil proto pravděpodobně nebude patřit jednomu vítěznému pohonu. Bude patřit chytré kombinaci technologií a schopnosti vybrat správné vozidlo pro správný účel. A právě v tom bude spočívat největší umění moderního fleet managementu.



BUSINESSCAR
ŘÍZENÍ A SPRÁVA FIREMNÍCH AUTOMOBILŮ

Odborný magazín pro řízení a správu firemních automobilů v České republice

ročník XVII, číslo 4/2026

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

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

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

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

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

Jazykový korektor:
Miroslav Brotánek

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

Tisk:
UNIPRESS, spol. s r. o.

MK ČR E 19700

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

OBSAH ČÍSLA 4/2026

3
ÚVOD

4
OBSAH

6–18
AKTUALITY
Stručné zprávy z automobilového trhu

20–21
OTÁZKY PRO…
André Warmuth – Volkswagen Financial Services



22–23
OTÁZKY PRO…
Jaromír Heřmanský – F Automobil Import

24–25
OTÁZKY PRO…
Vít Junek – Astana Motors Czech

26–27
FLEET DERBY 2027
Nominace automobilů



28–46
PŘÍLOHA MANAŽERSKÉ VOZY
Alfa Romeo Giulia
Audi A6 V6
BYD Seal U
CUPRA Terramar
DS N°8
Ford Ranger Raptor
Hyundai Ioniq 9
Chery Tiggo 9
Kia EV9
Mercedes-Benz G 580 EQ 4Matic
MG HS Hybrid+
Mitsubishi Outlander PHEV
Peugeot 5008
Subaru Forester
Škoda Superb
Volvo ES90
Volkswagen ID.7 Tourer

48–49
PŘEDSTAVUJEME
Škoda Peaq



50–51
PŘEDSTAVUJEME
Volkswagen ID.3 Neo



52–53
PŘEDSTAVUJEME
Volkswagen Užitkové vozy

54–57
ELEKTROMOBILITA
Vývoj a konstrukce akumulátorů



58
TECHNICKÉ INOVACE
Zásuvku, nebo pistoli?



PARTNEŘI MAGAZÍNU:

PEUGEOT BOXER



POSLEDNÍCH 200 VOZŮ

ZA 499 000 Kč BEZ DPH

ZÁRUKA 5 LET / 200 000 KM

PEUGEOT DOPORUČUJE TotalEnergies

Spotřeba a emise CO_2 v kombinovaném provozu Boxer: 7,5–10,4 l/100 km, 198–275 g/km. Pětiletou záruku/200 000 km je možné získat pouze při pořízení nového užitkového vozu Peugeot. Detailní specifikace služby Exteded Care Premium najdete na www.peugeot.cz. Nabídka je platná pouze pro podnikatele do vyprodání 200 ks vozu Boxer L2H1 BlueHDi 120 MAN6. Foto je pouze ilustrativní.

Audi Q8 zlevnilo až o 774 tisíc

Audi rozšiřuje akční edici Perfection na modely Q8, Q8 TFSI e a SQ8. Nejlevnější Q8 začíná na 1 649 900 Kč bez DPH, nejvyšší zvýhodnění dosahuje 31 %, tedy až 774 000 korun. Nabídka se vztahuje na skladové vozy i individuální objednávky do výroby a pokrývá dieselové, plug-in hybridní i vrcholné sportovní verze. Pro fleet je podstatná především kombinace vysoké slevy a možnosti volby pohonu bez omezení na jednu motorizaci. Edice tak míří i na zákazníky, kteří dříve kvůli ceně zůstávali u modelu Q7.



C5 Aircross vyráží za zákazníky

Citroën vyráží s novým C5 Aircrossem na českou roadshow, kde si zájemci mohou vůz prohlédnout i vyzkoušet bez návštěvy klasického showroomu. Druhá generace stojí na platformě STLA Medium a nabízí hybridní, plug-in hybridní i čistě elektrický pohon. Akce zamíří do několika míst po celé republice a ukáže rozdíly mezi jednotlivými verzemi v praxi. Zajímavá je možnost porovnat během jedné návštěvy více pohonů a snáze zvolit konfiguraci odpovídající reálnému využití vozu.



BAIC X7 bez příplatkové loterie

BAIC X7 vstupuje na český trh s jedinou výbavou ALL IN, která už v základu zahrnuje vyhřívání, ventilaci a masáž předních sedadel, panoramatickou střechu, 360° kameru i adaptivní tempomat. Zážehový čtyřválec 1.5 Turbo nabízí výkon 130 kW a točivý moment 305 Nm, spolupracuje se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou a pohání přední kola. Zavazadlový prostor má objem 480 litrů, zadní sedadla lze sklopit do roviny a komfort podporuje víceprvková zadní náprava. To vše bez nutnosti dokupovat další pakety.



Hyundai TUCSON.

Nyní ještě výhodněji již za 599 990 Kč.



Operativní leasing již od
6 288 Kč
bez DPH vč. služeb

MADE IN CZ

Stylové a všestranné SUV, Hyundai TUCSON z Nošovic, nastavuje nové standardy mimořádně bohatou základní výbavou. Třeba 12″ navigací s bezdrátovým Apple CarPlay, parkovací kamerou, 17″ alu koly nebo bezklíčovým přístupem i startováním. V nabídce je benzínová verze, hybrid nebo plug-in hybrid. TUCSON pořídíte nejvýhodněji v limitované edici GO Czech! a GO Czech Plus! – s možností automatické převodovky nebo pohonu 4×4 za ½ ceny. Nepropásněte skladové vozy TUCSON již od 599 990 Kč při využití výkupního bonusu a financování Hyundai Finance.

HYUNDAI

5 LET Záruka bez omezení km

TUCSON – kombinovaná spotřeba 5,0–7,8 l/100 km, emise CO_2 137–178 g/km dle WLTP.
Akční nabídka operativního leasingu platí do 30. 9. 2026 nebo do odvolání.

CUPRA zlevňuje kombi i SUV

CUPRA upravila české ceny modelů Leon Sportstourer a Terramar, u vybraných verzí dosahuje úspora až 90 000 Kč. Zlevnění se týká především elektrifikovaných motorizací a má posílit jejich pozici vůči klasickým spalovacím verzím i konkurenci. Leon Sportstourer nadále sází na praktickou karoserii kombi, terramar na prostornější SUV. Nižší pořizovací cena se promítá přímo do financování i celkových nákladů na provoz. Změna se proto projeví nejen při hotovostním nákupu, ale i ve výši měsíčních splátek.



Sandero dostává full-hybrid

Dacia poprvé nabízí modely Sandero a Sandero Stepway s full-hybridním pohonem Hybrid 155. Systém nevyžaduje externí nabíjení, vykazuje spotřebu od 4,2 l/100 km a ve městě dokáže většinu času jezdit s vypnutým spalovacím motorem. České ceny začínají na 482 900 Kč. Oproti verzi LPG s automatickou převodovkou si však zákazník připlatí více než 70 000 Kč, takže vedle spotřeby bude rozhodovat i reálný nájezd a návratnost vyšší pořizovací ceny. Hybrid oproti LPG nabídne nižší spotřebu, návratnost investice však nebude automatická.



Přepis auta raději ověřte on-line



Podepsaná smlouva ani předané klíče převod automobilu definitivně neuzavírají. Dokud není nový vlastník zapsán v registru, mohou původnímu majiteli nadále chodit pokuty, výzvy k úhradě parkovného nebo náklady na odtah. Stav lze zdarma zkontrolovat na Portálu dopravy, který potvrzuje dokončení zápisu. V červenci přes něj vzniklo více než 16 300 žádostí o změnu vlastníka a elektronické podání má o 20 % nižší správní poplatek.

Dongfeng rozšiřuje mage a chystá větší SUV

Dongfeng rozšiřuje českou nabídku modelu Mage o vyšší výbavu E3 za 649 900 korun, tedy o 30 000 Kč více, než stojí verze E2. Přidává šest airbagů, adaptivní tempomat, asistenty pro jízdu v pruhu, automatické nouzové brzdění, 20“ kola a vyhřívaná přední sedadla, přičemž sedadlo řidiče je navíc ventilované. Pohon zůstává beze změny: přeplňovaný benzinový motor 1,5 nabízí 145 kW a 305 Nm a spolupracuje se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou. Značka zároveň připravuje plug-in hybridní verzi Mage a větší SUV Huge, čímž rozšíří nabídku elektrifikovaných modelů i své působení ve vyšším segmentu.



Kia K4 Sportswagon

Opravdu velký vůz pro rodinu i podnikání.

Již od
Kč 469 980



Movement that inspires

Objevte zcela novou Kia K4 Sportswagon, která v sobě mistrně spojuje sportovní design s dynamickým charakterem jízdy. Na každé cestě se můžete opřít o moderní technologie, které zvyšují vaši bezpečnost a usnadňují ovládání vozu, a úsporné spalovací motory, které vám nabídnou dynamiku, ať jedete kamkoliv. Velkorysý interiér se zavazadlovým prostorem o objemu 604 litrů zajistí pohodlí pro rodinu i dost místa pro vaše podnikání.
Objednejte si testovací jízdu ještě dnes!

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 (WLTP). Kia K4 Sportswagon: 5,8–7,1 l/100 km, 130–161 g/km. Uvedená cena 469 980 Kč platí pro model K4 Sportswagon Comfort 1.0 T–GDI GPF 6MT, 115 k, modelový rok 2026 a zahrnuje slevu 20 000 Kč, sezonní bonus 10 000 Kč a výkupní bonus 30 000 Kč. Nabídka platí do 31. 10. 2026 nebo do odvolání. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com.

Billboardy dostaly nová pravidla

Od 1. července 2026 se změnila pravidla pro reklamní zařízení podél silnic a dálnic. Novela pracuje s novou definicí zastavěného území, takže větší roli při povolování billboardů získávají obce. U dálnic však nadále platí bezpečnostní omezení a ochranná pásma. Změna vyvolala diskusi o tom, zda může vést k návratu reklamy blíže ke komunikacím. Pro zadavatele to znamená nutnost sledovat nejen typ silnice, ale i místní územní pravidla, která se mohou mezi jednotlivými obcemi lišit.



Marco Polo si Mercedes staví sám



Mercedes-Benz modernizuje model Marco Polo a obytnou přestavbu si nově vyrábí ve vlastní režii. Hlavní novinkou je přepracovaná výklopná střecha, změny se však dotkly i dalších prvků obytné části a jejich integrace do vozu. Přesun výroby má automobilce zajistit lepší kontrolu nad kvalitou, dodacími procesy i případnými reklamacemi. Pro zákazníka je podstatné, že Marco Polo zůstává továrně integrovaným camperem se zárukou i servisním zázemím sítě Mercedes-Benz.

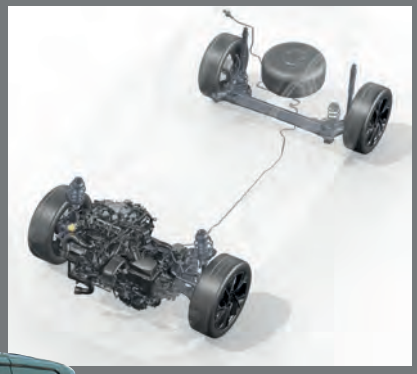
PV5 Passenger přidává další sedadla

Kia rozšiřuje elektrický model PV5 Passenger o šestimístné a sedmimístné uspořádání interiéru. Modulární van tak vedle rodin míří také na shuttle služby, hotely nebo firemní přepravu větších skupin osob. Variabilnější interiér rozšiřuje možnosti využití stejné platformy bez nutnosti přechodu k většímu užitkovému vozu. Pro provozovatele bude rozhodující především reálný dojezd při plném obsazení, rychlost nabíjení a poměr mezi počtem sedadel, komfortem cestujících a objemem zavazadlového prostoru.



LPG drží hlavně Dacia

Český trh nových vozů na LPG po rekordním roce 2025 mírně zpomalil, stále však zůstává velmi silný. V roce 2023 se registrovalo 3502 vozů, v roce 2024 už 4589 a loni rekordních 6455. Za první pololetí roku 2026 přibylo 2730 automobilů, z toho více než 2600 připadlo na značku Dacia. Renault rozšiřuje nabídku a DR Automobiles přidává výkonnější čtyřválce. LPG tak dál funguje bez dotací i domácího nabíjení. Právě jednoduché tankování zůstává jeho hlavní konkurenční výhodou oproti elektrifikovaným pohonům.



CHERY

CHYTRÁ VOLBA
PRO VÁŠ VOZOVÝ PARK

Tiggo 7 HEV Comfort

529 000 Kč bez DPH*



TIGGO 7

Chery Super Hybrid

Síla a úspornost v jednom. Systémový výkon 165 kW, kombinovaná spotřeba 5,7 l/100 km a dojezd až 880 km. Bez nutnosti externího dobíjení. Pro efektivní každodenní provoz i dlouhé pracovní cesty.

Záruka 7 let

Jistota na roky dopředu. Záruka 7 let nebo 150 000 km na celý vůz. Na akumulátor, elektromotor a řídicí elektroniku dokonce 8 let nebo 160 000 km. Pro snazší plánování nákladů vašeho vozového parku.

Bezpečnost

Bezpečí na každém kilometru. Sedm airbagů a rozsáhlá sada asistenčních systémů ADAS již ve standardní výbavě. Adaptivní tempomat, nouzové brzdění, sledování mrtvého úhlu a pomoc s udržením v jízdním pruhu podporují řidiče na každé cestě.

Bohatá výbava

Komfort už v základní výbavě. Full LED světlomety, dvojice 12,3" displejů, bezdrátové připojení Apple CarPlay a Android Auto nebo dvouzónová klimatizace. K tomu vyhřívaná přední sedadla, vyhřívaný volant a bezklíčový přístup.

cherymotor.cz/fleet

*Pro individuální fleetovou nabídku nás kontaktujte.

Kia rozšiřuje nabídku o seltos a modernizovaný xceed



Kia v Česku rozšiřuje nabídku crossoverů dvěma novinkami. Druhá generace modelu Seltos se v Evropě představuje poprvé, stojí na platformě K3 a s motorem 1.6 T-GDI může mít pohon předních nebo všech kol. Ceny začínají na 654 980 Kč, vrcholná verze X-Line 4×4 stojí od 889 980 Kč. Standardem jsou LED světlomety, dvouzónová klimatizace, bezklíčový přístup a dvojice 12,3palcových displejů, hybridní verze dorazí později. Modernizovaný xceed zůstává věrný benzinovým motorům. Verze 1.0 T-GDI o výkonu 85 kW startuje v akci na 469 980 Kč, nabídku doplňuje mild-hybrid se sedmistupňovou automatickou převodovkou DCT a čtyřválec 1.6 T-GDI s výkonem 110 nebo 132 kW. Všechny verze mají pohon předních kol a zavazadlový prostor o objemu 426 litrů.

X-Trail přidává výbavy N-Trek a Tekna



Nissan rozšiřuje nabídku modernizovaného modelu X-Trail o výbavy N-Trek a Tekna. První sází na odolnější interiér určený aktivním rodinám, druhá posouvá vůz směrem k vyššímu komfortu. Obě verze využívají elektrifikovaný systém e-POWER a v rámci akční nabídky lze získat pohon všech kol e-4ORCE bez příplatku. Zajímavostí výbavy N-Trek jsou snadno omyvatelné materiály sedadel vhodné pro děti, sportovní vybavení i domácí mazlíčky. Technika přitom zachovává elektrický charakter jízdy bez nutnosti externího nabíjení.

MGS9 PHEV vyráží na českou tour

MG přiveze novou vlajkovou loď MGS9 PHEV do Česka až začátkem září, zájemci si ji ale budou moci prohlédnout dříve během letní roadshow. Zamaskované velké plug-in hybridní SUV se zastaví na sedmi místech po celé republice. Automobilka zatím nezveřejnila kompletní českou specifikaci, potvrzuje však jeho postavení na vrcholu nabídky značky. Roadshow má zvýšit povědomí o novince ještě před premiérou a umožnit prohlídku vozu v reálné velikosti.



Elektrifikace musí stát na TCO

Elektrifikace firemních flotil nemůže dlouhodobě stát pouze na dotacích. Klíčové jsou celkové náklady vlastnictví (TCO), správně nastavené nabíjení a práce s řidiči, protože nevhodně zvolený provozní profil dokáže ekonomiku elektromobilu rychle zhoršit. Firmy by proto měly před nákupem důkladně analyzovat nájezdy, možnosti domácího či firemního nabíjení i způsob využívání vozidel. Dotace mohou investici urychlit, neměly by však nahrazovat poctivý výpočet skutečných provozních nákladů.



Nové Q7



Nová definice **legendy**

Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO_2: 7,2–8,29 l/100 km, 188–217 g/km.

audi.cz

Autoškolu lze trénovat zdarma

Nová bezplatná aplikace umožňuje žákům autoškol procvičovat otázky a připravovat se na závěrečné testy přímo v telefonu. Cílem je zpřístupnit aktuální testové úlohy v jednodušší a přehlednější formě a umožnit průběžné opakování mimo výuku. Uživatelé si mohou ověřovat znalosti dopravních předpisů, značek i modelových dopravních situací a sledovat vlastní úspěšnost. Digitální příprava sice nenahrazuje praktický výcvik, může ale snížit počet chyb způsobených nedostatečnou znalostí teorie.



U škol je nejhorší třetí hodina

V září pravidelně roste počet dopravních nehod v okolí škol, přičemž nejrizikovější část dne přichází kolem třetí hodiny odpoledne. Kombinuje se návrat dětí ze školy, odpolední kroužky, zvýšený pohyb chodců i dopravní špička. Riziko dále zvyšuje parkování rodičů v blízkosti přechodů a omezený výhled. Pro firemní řidiče i rozvážkové služby je důležité počítat s nižší rychlostí provozu, neočekávaným pohybem dětí a delšími průjezdními časy.



Renault rozdává výbavu navíc

Renault spustil akci Letní dny pro modely Symbioz, Austral, Espace a Rafale. U modelů Symbioz, Espace a Rafale přidává bez příplatku panoramatickou střechu a osmiletou konektivitu Airnity v hodnotě 42 000 Kč, u australu jde o bonus v hodnotě 30 000 korun. Nabídku lze kombinovat s dalšími slevami, které podle modelu přesahují 200 000 korun. Nejvyšší celkové zvýhodnění tak vzniká spojením nižší pořizovací ceny a atraktivní výbavy bez příplatku.



Inster Lounge přidává komfort



Hyundai rozšiřuje nabídku městského elektromobilu Inster o verzi Lounge zaměřenou na vyšší komfort a kvalitnější zpracování interiéru. Přidává kombinaci látkového a koženého čalounění, výraznější dekory, 17palcová kola a bohatší výbavu. Variabilní interiér s posuvnými zadními sedadly přitom zůstává zachován. Česká verze využívá elektromotor o výkonu 84 kW a baterii s kapacitou 49 kWh, dojezd má dosahovat přibližně 360 km. Objednávky budou spuštěny ve druhé polovině roku. Verze Lounge tak nepřináší vyšší dojezd, ale především hodnotnější celkové provedení vozu.



Nový Compass e-Hybrid, WLTP kombinovaná spotřeba 5,8–5,9 l/100 km, WLTP kombinované emise CO_2 132–133 g/km. Na všechny vozy poskytuje Jeep svým zákazníkům zákonnou dvouletou záruku a dodatečné 3 roky smluvní záruky (do 100 000 km) Extended Care Premium, dvouletou záruku na lak a sedmiletou na prorezivění karoserie. Na vysokonapěťovou baterii u vozu s elektrickým pohonem je poskytována záruka 8 let nebo 160 000 km. Během základní dvouleté záruky není nijak omezen počet najetých kilometrů a navíc je 24 hodin denně v celé Evropě k dispozici speciální asistenční služba. Podmínkou poskytování záruky je dodržení Návodu k použití a údržbě vozidla a předepsaných servisních prohlídek. Více informací o zárukách získáte přímo u autorizovaných prodejců Jeep. Výše popsaná smluvní záruka Extended Care Premium (dodatečné 3 roky) se nevztahuje na velkoodběratele.

www.jeep.cz

Ioniq 3 jde po firemních rozpočtech

Hyundai otevřel české objednávky na nový Ioniq 3. Kompaktní elektromobil nabídne dvě velikosti baterií, dojezd až 496 km a zavazadlový prostor o objemu 441 litrů. Pro firmy a podnikatele začíná na 529 579 Kč bez DPH, první vozy by měly dorazit ve druhé polovině září. Zajímavostí je 22kW palubní AC nabíječka, která může výrazně zkrátit dobíjení na firemních wallboxech.



Peugeot rozšiřuje síť Professional

Peugeot posiluje českou síť specializovaných center Professional o další provozovny zaměřené na firemní zákazníky a lehká užitková vozidla. Rozšíření přichází v době, kdy prodeje užitkových modelů značky za prvních sedm měsíců meziročně vzrostly o 44,4 %. Model Boxer si polepšil o 59 %, Expert o 63 % a Partner o 7 %. Centra spojují prodej, servis, financování i řešení přestaveb na jednom místě, čímž zkracují administrativu i odstávky vozidel.



Volkswagen má první full-hybrid

Volkswagen zahájil v Česku předprodej svého prvního full-hybridu pro modely Golf a T-Roc. Systém kombinuje motor 1.5 TSI, dva elektromotory a baterii o kapacitě 1,6 kWh. Nabízí výkon 125 kW a točivý moment 309 Nm a umožňuje krátkodobou jízdu čistě na elektřinu bez dobíjení ze zásuvky. Golf Hybrid startuje na 827 000 Kč, t-roc na 980 000 Kč. Ve městě má být spotřeba oproti srovnatelnému mild-hybridu až o 35 % nižší. Slabší verze se 100 kW dorazí na podzim. Výhodou je, že dosažené úspory nejsou závislé na pravidelném dobíjení.



E-OUTBACK

NOVÁ ENERGIE, STEJNÁ DNA



Přijíždí nová éra Subaru. Moderní elektromobily Subaru v sobě spojují vize budoucnosti a legendární tradici. Ať už je vaším cílem maximální dojezd na dlouhých cestách, nekompromisní dynamika v městské džungli, nebo drsný terén. V nabídce našich elektromobilů Subaru najdete vše, co od Subaru milujete a očekáváte – absolutní jistotu pohonu všech kol a bezkonkurenční stabilitu na jakémkoliv povrchu, pověstnou japonskou odolnost a špičkovou bezpečnost. Elektrická Subaru neztratila nic ze své dobrodružné DNA.

Navštivte nás na dealerstvích, subaru.cz, zazij.subaru.cz a subaru-butik.cz.





test drive **Subaru** | Vyzkoušejte sami!

SUBARU

subaru.cze subarucz

SUBARU FINANCE

SUBARU ALL-AROUND SAFETY

SAFE 10 YEARS

Obrázky jsou pouze ilustrativní. Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 modelů Subaru (WLTP): E-Outback 15,3–16,6 kWh/100 km, 0–0 g/km; Solterra 14,6–15,8 kWh/100 km, 0–0 g/km; Uncharted 13,7–15,7 kWh/100 km, 0–0 g/km

Jaguar ukázal sériový interiér Type 01

Jaguar poprvé ukázal interiér připravovaného modelu Type 01 a překvapivě zachoval řadu prvků původního konceptu. Kabinou prochází výrazná středová páteř rozdělující interiér na čtyři samostatné zóny. Řidič sedí nízko a před sebou má velmi štíhlou palubní desku s integrovaným infotainmentem. Materiály i barevné provedení se inspirují travertinem a prémiovými textiliemi. Kompletní sériový vůz bude odhalen 6. října v New Yorku. Interiér potvrzuje, že produkční verze zůstane výrazně odlišná od současných modelů Jaguar.



Volkswagen zlevňuje šest modelů

Volkswagen upravuje české ceny šesti klíčových modelů a snižuje vstupní ceny nejžádanějších osobních vozů. Golf nově startuje na 589 000 Kč, pod hranici jednoho milionu korun se dostává také větší tayron. Zvýhodnění se týká více karosářských verzí i pohonů a má posílit konkurenceschopnost v retailovém i firemním segmentu. Pro fleetové zákazníky je důležité, že nižší ceníková cena ovlivňuje financování, pojištění i celkové náklady vlastnictví.



Forthing T5 sází na cenu a výbavu

Forthing T5 vstupuje na český trh s akční cenou 549 900 Kč pro prvních 100 zákazníků. Přeplňovaný zážehový motor 1.5 Turbo nabízí výkon 125 kW a točivý moment 280 Nm, standardem je sedmistupňová dvouspojková převodovka. Výbava zahrnuje panoramatickou střechu, 360° kameru, 15,6palcový infotainment a elektricky nastavitelná sedadla s vyhříváním, ventilací i masážní funkcí. Záruka může dosáhnout 2+4 let nebo 200 000 km. Po skončení akce cena vzroste. Nabídka tak stojí na kombinaci příznivé ceny, silného motoru a výbavy, kterou obvykle nabízejí až výrazně dražší SUV.





Velké výhody pro malé firmy

Vy řídíte, my zařídíme

Mějte náklady pod kontrolou

Využijte širokou servisní síť

Spolehněte se na odbornou péči

Splácejte podle svých možností

Jako firemní zákazníci máte správu svého vozového parku jednoduše pod jednou střechou, **a to již při odběru 2 vozů.** Pořiďte si je za zvýhodněnou cenu a získejte navíc **balíček benefitů.** Díky důkladné péči našich profesionálů můžete zapomenout na zbytečnou administrativu a posunout své podnikání na novou úroveň. Více informací Vám rádi sdělíme u některého z našich autorizovaných prodejců nebo na webu skoda-auto.cz.

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 vozu Škoda Octavia a Octavia Combi: 4,2–7,2 l/100 km; 110–163 g/km

skoda-auto.cz

/skodacz /skodacr /skodacz škoda čr

Michal Busta, foto archiv

Leasing už neprodává jen auto, ale i jistotu

Financování automobilů se mění spolu s tím, jak se mění samotní zákazníci. André Warmuth, který od března vede Volkswagen Financial Services společně s Vratislavem Strašilem, v rozhovoru vysvětluje, jak se proměňuje role finančních společností, proč klienti stále častěji volí operativní leasing a co rozhoduje o jejich loajalitě. Do Česka přitom přináší zkušenosti z několika zahraničních trhů.



André Warmuth, jednatel společnost Volkswagen Financial Services

Po svých posledních zkušenostech z vedení Volkswagen Bank Greece máte možnost porovnat český trh s řeckým. V čem spatřujete nejzajímavější rozdíly?

Trh v Řecku je výrazně citlivější na cenu a zákazníci zde častěji volí menší vozy a obchod stojí mnohem více na osobních vztazích. Velká část firem je rodinná a loajalita zákazníka může být silnější ke konkrétnímu dealerovi než k automobilové značce. Také financování se vyvíjí jinou cestou. Trh byl tradičně založený na hotovosti, následovaly klasické úvěry a nyní rychleji roste financování s poslední navýšenou splátkou. To postupně otevírá cestu i leasingu, protože zákazník si zvyká na situaci, kdy automobil nemusí dlouhodobě vlastnit.

Zkušenost z rozdílných trhů chci využít při své české misi. Nemám velký zájem o čistě administrativní manažerskou práci. Zajímá mě prostředí, ve kterém lze něco změnit a kde lze nápady skutečně převádět do praxe a posouvat věci dopředu. Česká republika má velmi dobře nastavený trh a silný fleetový byznys a zároveň zde působí jedna z nejúspěšnějších značek celé skupiny Volkswagen. O to zajímavější je hledat, kde ho můžeme ještě posunout.

Český automobilový trh vstoupil do letošního roku růstem. To je pozitivní zpráva.

Z pohledu našeho byznysu nemusí být rychlý růst trhu automaticky nejlepší variantou. Pokud se během krátké doby prodá příliš mnoho aut, pokud byly prodány za cenu, která neodpovídá reálné tržní hodnotě, později se ve větším množství vrátí na sekundární trh. To vytváří tlak na ceny ve druhém a třetím životním cyklu vozu, což má následně dopad na první cyklus. Pro nás je důležité, aby se zůstatkové hodnoty vyvíjely zdravě a předvídatelně.

Posouvá se role finančních společností od jednorázového financování k budování dlouhodobých vztahů se zákazníky?

Pokud bychom nabízeli pouze standardní úvěr, přesvědčíme zákazníka pro jednu transakci a potom s ním máme jen minimum kontaktů a ztratíme možnost sledovat, jak se jeho potřeby v čase mění. My chceme pracovat s celým životním cyklem auta. Financování, pojištění, servis i následná výměna vozu spolu souvisejí. Právě takový model vytváří dlouhodobější vztah s klientem a současně ho přirozeně udržuje v ekosystému autorizované servisní a dealerské sítě, což ve výsledku přináší výhody i samotnému zákazníkovi.

Jak se dnes mění očekávání zákazníků od financování aut? Chtějí ještě nést rizika spojená s budoucí hodnotou vozu a jeho vrácením?

Zákazníci chtějí kratší cykly a chtějí auta měnit častěji. Současně stále méně stojí o to, aby sami nesli riziko budoucí hodnoty vozidla a riziko rychlosti poklesu hodnoty vozu. To je u operativního leasingu jeden z podstatných argumentů a zároveň jedna z hlavních rolí operativního leasingu. Kratší životní cyklus získává na významu také u elektromobilů, jejichž technologie se rychle mění.

Operativní leasing má ale dlouhodobě citlivé místo – stav vozidla při jeho vrácení. Právě obava z dodatečných nákladů může ovlivňovat rozhodování klienta. Data Volkswagen Financial Services za rok 2025 přitom ukazují, že rozdíl mezi celkovými náklady na poškození a částkou účtovanou zákazníkům je značný. U 6491 vrácených vozů zaznamenala společnost 100 678 případů poškození. Z celkových nákladů 651 milionů korun připadlo na neakceptovatelná poškození účtovaná klientům zhruba 80 milionů, tedy jen 12 procent.

Jak tedy k otázce nadměrného opotřebení přistupovat tak, aby zákazník na konci leasingu neodcházel s pocitem křivdy?

U leasingu pracujete s klientem opakovaně a důvěra je mimořádně důležitá. Pokud zákazník získá pocit, že se s ním při vracení auta nezacházelo férově, můžete velmi rychle ztratit vztah, který jste několik let budovali. Proto mají význam jasná pravidla známá od začátku smlouvy a možnost stav vozu zkontrolovat před jeho definitivním vrácením.

Proměňuje se způsob, jakým zákazníci financování porovnávají? Je pro ně stále rozhodující pořizovací cena nebo výše měsíční splátky?

Zajímavé je, že patrný rozdíl je i mezi generacemi. Část dříve narozených klientů se stále silně orientuje podle pořizovací ceny nebo ti progresivnější podle výše splátky, zatímco zákazníci zvyklí pracovat s daty více sledují celkové náklady na provoz a vlastnictví.

Ve fleetu musíme přemýšlet především v TCO. Měsíční splátka je samozřejmě důležitá, ale sama neříká, kolik firmu auto skutečně stojí. Přidává se servis, pojištění, administrativa, odstávky vozu nebo jeho budoucí hodnota. Právě zde vzniká rozdíl mezi pohledem finanční společnosti a dealera. Dealer zná své zákazníky velmi dobře, ale často pracuje s několika konkrétními příklady, které si pamatuje. My máme k dispozici data za větší počet klientů. Potřebujeme oba pohledy spojit a podle toho nastavovat produkty. Vyšší pořizovací cena navíc nemusí automaticky znamenat vyšší celkové náklady. Díky příznivějším provozním nákladům nebo vyšší zůstatkové hodnotě může být takový vůz z pohledu TCO naopak výhodnější.

Elektromobilita je často označována za největší transformaci automobilového odvětví posledních let. Jaké změny přináší poskytovatelům financování?

Za hlavní transformační faktor automobilového financování nepovažuji elektromobilitu, ale digitalizaci. V našem oboru někdy vezmeme starý off-line proces, přesuneme ho na obrazovku a řekneme, že jsme ho digitalizovali. Skutečná digitalizace ale musí zákazníkovi nebo nám šetřit čas a peníze. Ideálně by měl klient být schopen celý proces vyřídit digitálně, pokud si to přeje.

Volkswagen Financial Services už dnes zpracovává více než 70 procent zákaznických interakcí digitálně a pro firemní zákazníky rozvíjí systém FleetCARS. Další prostor vidím v práci s daty a umělou inteligencí. Ta přitom nemusí paradoxně znamenat méně osobní přístup. Člověk si zákazníky přirozeně rozdělí do několika základních skupin. Dobře natrénovaný AI model může pracovat třeba s 27 různými kategoriemi a pro každou zvolit vhodnější způsob komunikace. Pokud data používáme dobře, digitalizace nám umožní být osobnější, ne méně osobní.

Na trh nyní vstupuje řada čínských značek. Cena jejich vozů bývá atraktivní. Co rozhoduje o tom, zda jste připraveni takovou značku financovat?

Novým značkám chybí historie, hustá dealerská a servisní síť, a především ověřená data o vývoji zůstatkových hodnot a o tom, jak se bude vyvíjet jejich technologie. Můžete přijít s velmi dobrou cenou nového auta, ale u leasingu zároveň potřebujeme vědět, jakou bude mít vůz hodnotu za tři nebo čtyři roky, jak rychle ho dokážeme servisovat, zda bude značka dlouhodobě stabilní a zda budou bez problémů dostupné náhradní díly a jak bude fungovat trh ojetin. Vybudovat celý tento systém nějakou dobu trvá a tento proces nelze uspěchat.

Právě propojení výrobce, financování, autorizovaného dealerského servisu a následného prodeje vozu považujeme za jednu z výhod značkových finančních společností, jako je Volkswagen Financial Services.

Od Topolina k Ducatu

Fiat patří letos mezi nejrychleji rostoucí automobilové značky na českém trhu. Vedle nových modelů sází na dostupné motorizace, prodlouženou záruku i silnou pozici v segmentu lehkých užitkových vozů a obytných vestaveb. O důvodech letošního růstu, připravovaných novinkách i výhledu dalších značek skupiny, tedy Jeep a Alfa Romeo, jsme hovořili s ředitelem českého zastoupení Jaromírem Heřmanským.

Michal Busta, foto archiv



Fiat letos v Česku roste mimořádným tempem. Za prvních osm měsíců vzrostly registrace osobních vozů o 88 % a užitkových o 72 %. Co za tak výrazným růstem stojí?

Růst je výsledkem několika faktorů. Na trh jsme uvedli nové modely a zároveň rozšířili nabídku spalovacích motorů s manuální převodovkou, o které je mezi zákazníky stále velký zájem. Oproti elektrifikovaným verzím s automatickou převodovkou navíc nabízejí znatelně nižší pořizovací cenu. Důležitým argumentem je i sedmiletá záruka, která je u osobních vozů limitována nájezdem 100 000 km a u užitkových 200 000 km. Takže jde o kombinaci atraktivního produktu, konkurenceschopné ceny a dlouhé záruky, která zákazníkům dodává jistotu a navíc zvyšuje zůstatkové hodnoty.

Které modely vás letos nejvíce překvapily? Byla to Grande Panda?

Řekl bych, že ne. Od Grande Pandy máme naopak ještě vyšší očekávání, zejména díky dostupnějším benzinovým verzím s manuální převodovkou, které mohou oslovit širší okruh soukromých i firemních zákazníků. Největším překvapením je pro nás model Topolino. Dlouho jsme zvažovali, zda ho na český trh vůbec uvést.

Segment elektrických vozidel kategorie L6e, která mohou řídit už patnáctiletí, je přitom v Česku stále poměrně okrajový…

Přesně tak. I proto jsme s uvedením topolina na český trh poměrně dlouho váhali. Přesto zájem předčil naše očekávání. Pomáhá tomu i aktuální akční nabídka v rámci Fiat Days, kdy zákazníci získají osmiletou záruku a vůz mohou pořídit za 259 900 Kč, tedy se slevou 30 000 Kč.

Na jaké další novinky se mohou zákazníci těšit?

Klíčovými novinkami budou modely Fiat Grizzly a Grizzly Fastback. Věříme, že oba vozy posílí naši pozici na trhu a významně přispějí k dalšímu růstu prodejů. Jsou postavené na společné platformě a s délkou do 4,5 metru míří do segmentu, ve kterém má Fiat dlouhodobě silnou pozici. Grizzly bude rodinně zaměřené SUV s důrazem na prostor a praktičnost, zatímco fastback nabídne dynamičtější design a sportovněji laděný charakter.

Připravujeme také řadu úprav napříč modelovou řadou v souvislosti s přechodem na emisní normu Euro 7. S tím budou spojeny další technické a produktové novinky.

Topolino překvapilo i samotný Fiat

Elektrické topolino patří do kategorie L6e, takže ho mohou řídit už patnáctiletí. Měří pouhých 2,53 metru, váží 487 kg, disponuje výkonem 6 kW a dosahuje maximální rychlosti 45 km/h. Akumulátor s kapacitou 5,4 kWh zajišťuje dojezd až 75 km podle WLTP. V rámci kampaně Fiat Days je nyní k dispozici za 259 900 Kč s osmiletou zárukou.



Zmínil jste zvýhodněný model Topolino v rámci Fiat Days. I nadále tedy pokračujete v nabídce zvýhodněných modelů v rámci svých kampaní?

Ano. Na jaře jsme během druhého ročníku roadshow představili elektrické modely Fiat Professional. Vybrané verze modelů e-Scudo a e-Doblò bylo možné pořídit za stejnou cenu jako srovnatelné dieselové varianty.

Od začátku září do konce října pak probíhá akce FIAT a FIAT PROFESSIONAL DAYS. Zákazníci mohou vybírat ze skladových vozů i objednávat vozy do výroby za zvýhodněné ceny. Součástí nabídky je rozšířená osmiletá záruka, u osobních modelů s limitem 100 000 kilometrů, u užitkových vozů nabízíme také osmiletou záruku, nicméně s nájezdem až 200 000 km. V případě Fiat Professional se akce vztahuje na modely Ducato, Scudo, Doblò a Ulysse.

Můžete prozradit, jak výhodně lze užitková auta v rámci kampaně Fiat Professional Days pořídit?

Například Fiat Ducato ve verzi L2H1 nyní začíná na 509 900 korunách bez DPH. Model Doblo Easy je k dispozici od 389 000 korun bez DPH a rodinný van Fiat Ulysse se vznětovým motorem 2.2 JTD od 699 000 Kč bez DPH. Jde o jedny z nejatraktivnějších cen v letošní nabídce Fiat Professional.

Fiat Ducato je dlouhodobě jedním z nejčastějších základů pro obytné vestavby. V čem podle vás spočívá jeho úspěch?

Hlavním důvodem je mimořádně dobře využitelný vnitřní prostor. Ducato si zachovává velkou šířku i výšku v celé délce karoserie, což je pro obytné vestavby klíčové. Významnou roli hraje také jeho příznivý poměr mezi užitnou hodnotou a pořizovací cenou.

Mezi firmy, které na modelu Ducato postavily svůj byznys, patří i český výrobce obytných vestaveb FullVans. Jak se vaše spolupráce vyvíjí?

Nadále naši spolupráci výrazně rozšiřujeme. Nejde už jen o dodávky vozidel, kterých bude letos přes sedmdesát, ale také o servis a další služby pro zákazníky obytných vestaveb. Pracujeme například na rozšíření servisních kompetencí společnosti FullVans, což zákazníkům zjednoduší péči o vůz a přinese vyšší komfort.

Pro výrobce obytných vestaveb i firemní zákazníky jsou klíčové dodací lhůty. Jaká je dnes situace u vozů Fiat?

Situace je dnes výrazně lepší než v letech po covidu. Výroba běží bez omezení a navíc máme značnou část nabídky skladem, a to jak u osobních, tak užitkových vozů. U osobních modelů se dodací lhůty z výroby obvykle pohybují mezi dvěma a třemi měsíci, u některých specifických nebo lépe vybavených verzí mohou dosáhnout přibližně čtyř měsíců. Většinu užitkových vozidel jsme pak schopni dodat z výroby do tří měsíců, často i rychleji.

A jak se daří ostatním značkám, které máte na starosti, tedy Jeepu a Alfa Romeo?

U Alfa Romeo nyní čekáme na nástupce modelů Giulia a Stelvio. Vedle elektromobilů však značka nově počítá i s hybridními a spalovacími verzemi. Modely Giulia a Stelvio jsou aktuálně v nabídce s dieselovou motorizací. V nabídce ale máme stále i benzinové verze Quadrifoglio s legendárním šestiválcem.

Radost nám dělá také model Junior, který postupně přivádí ke značce nové zákazníky.

Roste i Jeep. Prodeje táhnou především nový Compass a Avenger, jenž aktuálně prochází modernizací.

Michal Busta, foto archiv

Bitva o evropského zákazníka? Cesta vede přes důvěru

Než se Vít Junek stal obchodním ředitelem značky Chery pro český trh, stál u několika zajímavých projektů automobilového byznysu. Působil u prémiové značky Infiniti v době jejího spojení s formulí 1, podílel se na vstupu Tesly do České republiky a zkušenosti sbíral také při rozvoji značky elektrických užitkových vozů Maxus. Dnes stojí před další výzvou – vybudovat pozici automobilky Chery na českém trhu.



Vít Junek, obchodní ředitel značky Chery

Za sebou máte zkušenosti s několika značkami, které na českém trhu začínaly prakticky od nuly. Co je v těchto počátcích nejdůležitější?

Především důvěra zákazníků a silná dealerská a servisní síť. Produkt je samozřejmě důležitý, ale sám o sobě nestačí. Každá značka si musí své místo na trhu postupně vybudovat. Z předchozích projektů jsem si odnesl i poměrně pragmatický pohled na jednotlivé typy pohonů. Jsem přesvědčený, že budoucnost není o jedné technologii, ale o možnosti volby. Právě na tom stavíme i nabídku Chery.

Jak je dnes poskládaná modelová nabídka Chery a kam se bude ubírat dál?

Dnes nabízíme benzinové, hybridní i plug-in hybridní pohony. Tiggo 4 sází na hybridní techniku, Tiggo 7 nabízí benzin, hybrid i plug-in hybrid a Tiggo 8 je k dispozici s benzinovým nebo plug-in hybridním pohonem. Na vrcholu nabídky stojí Tiggo 9, plug-in hybrid s pohonem všech kol. Díky akumulátoru o kapacitě 34 kWh ujede na elektřinu přibližně 150 kilometrů.

Příští rok nabídku doplní první elektromobil Chery Q, kompaktní městský vůz s překvapivě prostorným interiérem a předním zavazadlovým prostorem. Elektromobilita je pro nás důležitá, zároveň ale chceme zákazníkům zachovat možnost volby pohonu.

Daří se vám už pronikat také do firemních flotil? Můžete zmínit některé zajímavé spolupráce nebo typ zákazníků, kteří o vozy Chery projevují největší zájem?

Z pohledu firemních zákazníků dnes registrujeme největší zájem právě o model Tiggo 7. Už jsme se úspěšně zapojili do několika výběrových řízení, podepsali jsme smlouvu se společností Bolt. Například dva vozy Tiggo 7 dnes slouží u Městské policie Znojmo.

Zajímavá byla také účast v tendru na dodávku více jak tří set vozidel pro státní organizaci, kde jsme skončili na druhém místě. Rozhodl jediný parametr, konkrétně požadavek na světlou výšku vozu. I to je pro nás ale potvrzení, že dokážeme konkurovat zavedeným značkám a uspět i ve velkých veřejných zakázkách.

Proč by měl fleetový manažer zařadit Chery do užšího výběru vedle zavedených evropských, korejských nebo japonských značek?

Jednou z hlavních výhod je jednoduchost nabídky. Naše vozy přicházejí prakticky v plné výbavě, takže zákazník nemusí složitě vybírat mezi desítkami příplatkových paketů.

Pro fleetové manažery to znamená jednodušší správu vozového parku, přehlednější specifikace vozidel a méně času stráveného konfiguracemi. Zároveň zákazník získává velmi bohatou výbavu za konkurenceschopnou cenu.

Jednou z obav zákazníků bývá dostupnost nových vozů. Jak jsou na tom modely Chery s dodacími lhůtami a skladovými zásobami?

Dodací lhůty jsou jednou z našich silných stránek. V České republice aktuálně držíme skladové zásoby přesahující 400 vozů, takže většinu modelů dokážeme dodat dealerovi zhruba do jednoho týdne. Řadu vozidel navíc drží skladem i samotní dealeři.

V případě individuální objednávky do výroby se dodací lhůta pohybuje okolo tří měsíců.

Významnou roli při rozhodování zákazníků dnes hraje financování a operativní leasing. Na jaké partnery sázíte?

V současnosti nejintenzivněji spolupracujeme s ČSOB Leasing, díky čemuž dokážeme nabídnout konkurenceschopné podmínky financování. Současně rozvíjíme spolupráci i s dalšími partnery, abychom dokázali pokrýt potřeby co nejširšího spektra zákazníků.

Pro operativní leasing jsou zásadní především zůstatkové hodnoty. Ty odrážejí důvěru trhu ve značku i kvalitu samotného produktu. U nové automobilové značky je jejich budování dlouhodobý proces, kterému věnujeme velkou pozornost. Do budoucna proto počítáme také s programem certifikovaných ojetých vozů, který podpoří sekundární trh a zároveň přinese další obchodní příležitosti našim dealerům.

Firemní zákazníky zajímá hlavně předvídatelnost nákladů. Jaké podmínky záruky a servisu nabízíte?

Na všechny modely poskytujeme záruku sedm let nebo 150 000 kilometrů. Servisní interval je nastaven na 15 000 kilometrů, případně jeden rok.

Současně se snažíme zákazníkům nabídnout služby, které minimalizují odstávku vozidel. Patří mezi ně možnost náhradního vozu nebo individuální řešení servisních potřeb podle konkrétního zákazníka.

Mnoho nových značek naráží na nedostatek zkušeností v servisu. Jak zajišťujete připravenost dealerů a techniků?

Servis je pro nás naprosto klíčový. Máme vlastní oddělení aftersales, které zajišťuje technickou podporu, náhradní díly, servisní procesy i školení techniků. Dobře si uvědomujeme, že zejména firemní zákazníci hodnotí značku nejen podle auta samotného, ale také podle kvality a dostupnosti servisu.

Budou mít fleetoví zákazníci k dispozici také nějaké nadstandardní služby nebo individuální programy?

Ano. Budujeme specializovaný fleetový servisní program. Jeho součástí by měly být například prioritní termíny servisních zásahů nebo dedikovaný servisní kontakt.

Firemní zákazník by tak měl mít jednoho konkrétního partnera, který zná jeho vozový park a dokáže řešit požadavky rychle a efektivně. Právě minimální administrativní zátěž a rychlost servisu považujeme za klíčové faktory spokojenosti fleetových klientů.

Na novou značku máte už nyní slušně pokrytou republiku dealerskou a servisní sítí. Jak ji plánujete dál rozšiřovat?

V současnosti u nás máme 18 prodejních a servisních míst. Další tři provozovny jsou ve fázi jednání. Každý náš dealer zároveň poskytuje autorizovaný servis. Ještě letos bychom se rádi dostali přibližně na dvacet zastoupení, což považujeme za optimální.

Firmy se u nových značek často obávají, že automobilka z trhu odejde a zákazníci zůstanou bez podpory…

Tomu rozumím. Proto je důležité vnímat nejen samotnou značku Chery, ale také sílu a stabilitu jejího zastoupení. Oficiálním importérem pro český trh je společnost Astana Motors, silná automobilová skupina s dlouholetými zkušenostmi se značkou Chery, včetně výroby pro místní trh, i s budováním automobilových značek na mezinárodních trzích. Naším cílem je dlouhodobý rozvoj značky v České republice, nikoliv krátkodobý projekt.

Chery už nevyrábí jen v Číně. Je vstup do Španělska signálem, jak chce značka uspět v Evropě?

Rozhodně ano. Chery investovala do obnovení bývalé továrny Nissan v Barceloně, kde vyrábí vozy pro značku Ebro a připravuje i lokální produkci modelů Omoda a Jaecoo. Zároveň zde otevřela evropské vývojové centrum. To jasně ukazuje, že její ambicí není Evropu pouze zásobovat auty, ale stát se součástí evropského automobilového průmyslu.

FLEET DERBY

NOMINOVANÉ VOZY ROZDĚLENÉ PODLE KATEGORIÍ

Ekologické vozy (PHEV)


BYD Seal 6 DM-i Touring


DS N°4


Hyundai Santa Fe


Chery Tiggo 7


Chery Tiggo 8


Jaecoo 7 SHS


MG HS Hybrid+


MG ZS Hybrid+


Nissan Qashqai


Omoda 9 SHS

Elektromobily


Alpine A 390


Audi Q6 e-tron


BYD Seal


BYD Sealion 7


Citroën ëC3 Cargo


CUPRA Raval


DS N°8


Fiat Grande Panda Electric


Ford Capri


Ford Puma Gen E


Hyundai Ioniq 5


Hyundai Ioniq 9


Kia EV5


Leapmotor B10


Leapmotor C10


Leapmotor T03


MG4 EV Urban


MGS5 EV


Mistubishi Eclipse Cross


Nissan Micra


Opel Grandland Electric


Peugeot E-5008


Renault Scenic


Renault Twingo


Subaru E-OUTBACK


Subaru Solterra


Škoda Epiq


Škoda Peaq


Volvo ES90


Volvo EX60

Volkswagen ID.3 Neo

Manažerské vozy

Audi A6 Avant

BYD Seal

Ford Capri

CUPRA Terramar

DS N°8

Fiat Ulysse

Hyundai Ioniq 5

Fiat Ulysse

Chery Tiggo 9

Jaecoo 8 SHS

Omoda 9 SHS

Peugeot 408

Subaru E-OUTBACK

Škoda Peaq

Volvo ES90

VW ID.7 Tourer

VW Tayron

HLASUJTE NA WWW.FLEETDERBY.CZ

Užitkové vozy do 3,5 t


Citroën ëC3 Cargo


Ford Tourneo Custom


Ford Transit Custom


Kia PV5 Cargo

SUV vozy a crossovery


Alpine A 390


Audi Q7


BYD Sealion 7


Citroën C5 Aircross


CUPRA Terramar


Dacia Bigster


FIAT 600


Ford Explorer


Hyundai Ioniq 9


Hyundai Santa Fe


Chery Tiggo 7


Chery Tiggo 8


Jaecoo 7 SHS


Jeep Compass


Leapmotor B10


Leapmotor C10


MG HS Hybrid+


MGS5 EV


Mitsubishi ASX


Mitsubishi Grandis


Nissan X-Trail


Opel Grandland Electric


Peugeot E-5008


Renault Scenic


Subaru Crosstrek


Volvo EX60


VW Tayron


VW T-Roc

Referentské vozy


BYD Dolphin G DM-i


Citroën C3 Aircross


CUPRA Raval


Ford Puma Gen E


Fiat Grande Panda


Chery Tiggo 4


Kia EV2


Kia K4 SW

Leapmotor T03

MG ZS Hybrid+

MG4 EV Urban

Mitsubishi ASX

Nissan Micra

Opel Astra

Opel Frontera

Peugeot 308 SW

Renault Twingo

SEAT Leon SP

Škoda Octavia

Michal Busta, foto archiv

Manažerská liga

Kalkulačka versus charisma

Testujeme aktuální vlajkové lodě jednotlivých značek. V této kategorii ale nehrají náklady na provoz tak zásadní roli jako u menších, levnějších automobilů. Kromě zůstatkových hodnot a skutečné spotřeby si všímáme i jiných aspektů, jako je například charisma nebo radost z řízení.

U některých značek jsou navíc zajímavé plány, jak si dále představují vývoj manažerských automobilů a zda jejich budoucí modely budou čistě elektrické, nebo nabídnou více druhů pohonů. Právě nízký zájem o elektromobilitu nutí automobilky měnit velkolepé plány a ukvapený přechod k elektromobilům přibrzďují. Nejvíce je to patrné právě v prémiovém segmentu a celkově pak u značek skupiny Stellantis či Toyoty.

Nejžádanější motorizace

U každého modelu jsme se snažili vybírat nejpoptávanější motorizace. Při měření skutečné spotřeby s testovanými auty jezdil stále stejný řidič po stejném okruhu, který zahrnuje jízdu po městě (30 %), dálnici (30 %) a okresní silnici (40 %). Spotřebu měříme také při ustálené rychlosti 90 a 130 km/h. Naměřená spotřeba je vždy „očištěna“ od nepřesností palubních počítačů, které v průměru proměřují o 0,2 l/100 km, což je výrazné zlepšení. Elektromobily pak proměřují více, což ale není až tak dáno nepřesností palubního měření jako spíš rozdílem mezi spotřebovanou a dodanou elektrickou energií, který způsobují ztráty při nabíjení. Skutečná spotřeba je tak vyšší v průměru o necelé 2 kWh/100 km.

Zůstatkové hodnoty jsou stabilní

Kalkulaci zůstatkových hodnot dodala společnost Eurotax. Nutno poznamenat, že zůstatkové hodnoty byly ve srovnání s loňským či předloňským rokem téměř shodné. Po „covidových“ otřesech jsou tedy opět stabilní. Není bez zajímavosti, že u manažerských automobilů starších tří let s nájezdem 90 000 km byly v roce 2022 zůstatkové hodnoty vyšší o 3 až 7 %, v roce 2021 byl nárůst oproti „předcovidovému“ období ještě výraznější – o 6 až 12 %.

Vlajkové lodě přebírají elektromobily?

Mezi manažerské automobily patří největší a nejdražší modely značek, které většinou poháněly nejvýkonnější verze spalovacích motorů. To se sice v posledních letech začalo rychle měnit, nicméně i v prémiovém segmentu automobilky v elektromobilitě přibrzdily. Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) a Evropská asociace dodavatelů CLEPA poslaly dopis předsedkyni Evropské komise Ursule von der Leyenové. V dopise tvrdí, že splnit emisní cíle pro roky 2030 a 2035 je v dnešním světě nereálné. Argumentují, že plán je idealistický a nebere v potaz geopolitické, ekonomické a technologické limity. Hlavními důvody odporu jsou nízký zájem zákazníků o elektromobily, vysoké náklady na výrobu, energie, homologaci a přechod na nové technologie. Důležitá je i příliš velká závislost na Asii v oblasti akumulátorů a komponent. I těchto vývojových trendů si v rámci této přílohy všímáme a případné změny kurzu zmiňujeme.



Michal Busta, foto autor

Alfa Romeo Giulia

Dlouhý rozvor, kola v rozích karoserie a motor uložený za přední nápravou přispívají k ideálnímu rozložení hmotnosti 50 : 50. To je recept na výjimečné jízdní vlastnosti.



Nová giulia měla být původně čistým elektromobilem, Alfa Romeo však změnila plány a vedle elektrických verzí nabídne také hybridní a spalovací motory. Protože na novou generaci si ještě počkáme, usedli jsme znovu za volant té současné.

Změna strategie si vyžádala rozsáhlé úpravy vývoje, což posunulo příchod obou novinek. Současná giulia a stelvio proto zůstanou v nabídce minimálně do roku 2027. O to zajímavější jsou první informace o jejich nástupcích. Giulia se má proměnit z klasického sedanu v praktičtější liftback či fastback se zvýšenou karoserií, zatímco nové stelvio má povyrůst a posunout se blíže větším prémiovým SUV. Oba modely přitom mají i nadále sázet na tradiční řidičský charakter, kterým si Alfa Romeo získala své fanoušky.

Popisovat giulii by asi bylo nošením dříví do lesa. Mladší zájemci po testovací jízdě nejspíš zkritizují zastarale působící infotainment, malé displeje nebo množství fyzických tlačítek. Pro skutečné srdcaře je ale giulia návratem do starých časů v tom nejlepším slova smyslu. A právě to je něco, co už dnešní generace vyrůstající na dotykových obrazovkách možná nikdy úplně nepochopí.

Giulia, stejně jako stelvio, řidičsky prakticky nestárne. Po velmi dlouhé době, kdy jsme si ji znovu vypůjčili, jsme si uvědomili, že tohle auto ani po letech neztratilo nic ze svého kouzla. Po každodenním soužití s moderními „počítači na kolech“, jak lze mnohá současná auta bez nadsázky označit, najednou zjistíte, že vám obří displeje vlastně vůbec nechybí. Místo zkoumání menu a nastavování konektivity s telefonem si jednoduše užíváte samotnou jízdu, volnost pohybu. A právě o tom Alfa Romeo vždy byla.

Nabídka motorů se pod tlakem přísnějších emisních předpisů výrazně zúžila a zážehové dvoulitry z ceníku zmizely. S výjimkou vrcholné šestiválcové verze QV s výkonem 382 kW tak zákazníci mohou volit pouze mezi dvěma vznětovými čtyřválci 2.2 JTD. Základní provedení nabízí 118 kW a pohon zadních kol, silnější verze disponuje výkonem 154 kW a standardně využívá pohon všech kol Q4. Ten při běžné jízdě upřednostňuje zadní nápravu. Při klidném tempu tak není problém jezdit v kombinovaném provozu jen kolem 5,7 l/100 km. Jakmile ale přijde na svižnější jízdu, horší trakci nebo průjezd zatáčkou, systém plynule a prakticky nepostřehnutelně připojí přední kola. V extrémních situacích dokáže přenést až přibližně 50 % výkonu na přední nápravu, základní filozofie však zůstává nezměněna: giulia si má za volantem zachovat charakter klasické zadokolky.

A pokud by se vám dnes giulia zdála drahá, pak vězte, že ve skutečnosti představuje velmi zajímavou nabídku. Dlouhodobě zvýhodněná verze se zadním pohonem startuje na částce 1 099 000 Kč. Provedení Q4 aktuálně zvýhodněno není a vyjde na 1 329 000 Kč. Zajímavostí je, že když giulia před deseti lety vstupovala na český trh, srovnatelná verze stála přibližně 1 279 000 Kč. Jenže hodnota české koruny podle oficiálních údajů klesla o 29 %!

SPOTŘEBA V RÁMCI TESTU (l/100 km)		
Město/mimo město	**Při ustálené rychlosti 90/130 km/h**	**Kombinovaná**
6,1/4,8	4,2/6,1	5,8

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY		
Počet ujetých km	**Stáří**	**Zůstatková hodnota (Eurotax)**
90 000 km	3 roky	53,30 %
150 000 km	3 roky	46,70 %
210 000 km	3 roky	40,20 %

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	**ZÁPORY**
Jízdní vlastnosti, trakce pohonu 4x4	Absence zážehových motorů kvůli nové emisní normě
Radost z jízdy, nestárnoucí design	Zadní sedadla posunutá hluboko mezi podběhy zhoršují nastupování
Spotřeba	Větší poloměr otáčení u verze 4x4 (12,5 m)

ALFA ROMEO GIULIA 2.2 JTDM Q4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
Motor, převodovka	Vpředu podélně uložený vznětový čtyřválec pohání všechna kola. Zdvihový objem 2143 cm³, nejvyšší výkon 154 kW při 3500 1/min, nejvyšší točivý moment 470 Nm při 1750 1/min. Osmistupňová samočinná převodovka ZF.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4650/1860/1438 mm, rozvor 2820 mm. Objem zavazadlového prostoru 480 l.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 1445/505 kg, hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1600/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 235 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,8 s, spotřeba paliva WLTP kombinace 5,4–5,8 l/100 km a emise.
CENA s DPH	1 329 000 Kč

Michal Busta, foto autor

Audi A6 V6

Výrazně inovovaný vznětový šestiválec spotřebou i zrychlením směle konkuruje plug-inům



Audi do nabídky vrací třílitrový vznětový šestiválec, který míří přesně do segmentu, kde elektrické pohony zatím narážejí na své limity, a to do firemních flotil s vysokým ročním nájezdem.

Novou generaci A6 hodnotíme jako jednu z nejpovedenějších v historii modelové řady. S novým šestiválcem se nyní řadí na špičku segmentu. Pod kapotu se dostala nejnovější evoluce známého motoru 3.0 V6 TDI (EA897 evo4), který nabízí výkon 220 kW a točivý moment 580 Nm.

Zásadní technologický posun představuje systém MHEV plus. Ten už dávno neslouží pouze jako pomocný startér, ale aktivně se zapojuje do pohonu vozu. Systém tvoří generátor pohonu, řemenový startér-generátor a lithium-železo-fosfátový akumulátor. Díky tomu dokáže vůz v určitých situacích jet čistě na elektřinu. Při akceleraci pak poskytuje dodatečný výkon 18 kW a 230 Nm, při zpomalování dokáže rekuperovat až 25 kW energie.

Výsledkem je nižší citlivost na jízdní styl. Při ustálené rychlosti 90 km/h si šestiválec řekne o zhruba 5 l/100 km, zatímco čtyřválci 2.0 TDI jsme naměřili 4,6 l/100 km. Na dálnici při 130 km/h se spotřeba obou motorizací vyrovnává na přibližně 6,8 l/100 km. Při vyšších rychlostech nebo větším zatížení má však šestiválec navrch. Podrobnější údaje o spotřebě naleznete v příslušné tabulce.

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU (l/100 km)		
Město/mimo město	**Při ustálené rychlosti 90/130 km/h**	**Kombinovaná**
7,0/5,7	5,0/6,8	6,6

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY		
Počet ujetých km	**Stáří**	**Zůstatková hodnota (Eurotax)**
90 000 km	3 roky	52,10 %
150 000 km	3 roky	45,50 %
210 000 km	3 roky	38,80 %

Elektrický kompresor, digitální světlomety i HVO

Výraznou technickou novinkou je elektricky poháněný kompresor, který spolupracuje s klasickým turbodmychadlem. Výsledkem je dvoustupňové přeplňování, jež eliminuje tradiční prodlevu vznětových motorů po rychlém sešlápnutí plynového pedálu.

Další technickou zajímavostí je nová generace digitálních Matrix LED světlometů využívajících technologii micro-LED. Ty přinášejí nejen vyšší světelný výkon, ale také pokročilé bezpečnostní funkce. Nabízejí nezvykle široký osvětlený prostor před vozem, takže je v noci dobře patrný i pohyb zvěře v okolí silnice. Světlomety navíc promítají důležité informace přímo na vozovku, například varování před kluzkým povrchem. K dispozici jsou jako součást vyšších výbavových stupňů nebo paketů.

Pro firemní flotily je zajímavá i možnost využívat palivo HVO100, tedy syntetickou naftu splňující normu EN 15940. Ta může snížit emise CO_2 o 70 až 95 % oproti klasické naftě. Pro fleet management to představuje jednoduchý způsob, jak snížit uhlíkovou stopu bez nutnosti přechodu na elektromobilitu.

Náklady 17 Kč/km

Servisní intervaly jsou variabilní, zpravidla kolem 30 000 km nebo jednoho roku. Při nájezdu 210 000 km vychází pravidelný servis zhruba na 117 000 Kč včetně DPH, tedy v průměru 16 700 Kč na jednu prohlídku. Nejnáročnější servisní úkon přichází kolem 180 000 km a stojí necelých 27 000 Kč. Při běžném flotilovém nájezdu 30 000 km ročně, tedy 90 000 km za tři roky, vycházejí celkové náklady přibližně na 17 Kč/km.

AUDI A6 AVANT 2.0 TDI QUATTRO ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
Motor, převodovka	Vpředu podélně uložený vznětový šestiválec pohání všechna kola. Zdvihový objem 2967 cm³, výkon 220 kW při 3600–3750 1/min, točivý moment 580 Nm při 1500–3620 1/min. Výkon elektromotoru MHEV až 18 kW a 230 Nm. Sedmistupňová dvojspojková převodovka S tronic.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4999/1875/1472 mm, rozvor 2927 mm. Zavazadlový prostor 0,503/1,534 m³.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 2155/550 kg, hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 2100/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 250 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,3 s, kombinovaná spotřeba dle WLTP 6,0 l/00 km.
CENA s DPH	1 989 900 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	**ZÁPORY**
Jízdní vlastnosti při zachování vysokého komfortu	Nová generace je vybavenější a dražší o 170 000 Kč
Technická vyspělost motoru V6. Spotřeba se blíží verzi 2.0 TDI.	Cena příplatkových výbav
Schopnost spalovat i syntetickou naftu HVO100	Vyšší cena pravidelného servisu
Trakce pohonu všech kol	

Marek Tomíšek, foto autor

BYD Seal U

Největší hybridní SUV značky zvládne cestu k moři bez tankování



Jeden z prvních modelů, které čínská značka BYD uvedla po vstupu na český trh, patří zároveň k jejím nejdůležitějším vozům. Velké pětimístné SUV využívá plug-in hybridní pohon Super DM-i a v české nabídce značky představuje vrchol mezi elektrifikovanými modely.

BYD Seal U láká především na kombinaci prostorného interiéru a mimořádně dlouhého dojezdu. Automobilka udává hodnotu až 1125 km, k níž přispívá především nadprůměrně objemná šedesátilitrová palivová nádrž. Významnou roli hraje také trakční akumulátor s kapacitou 26,6 kWh. V praxi tak vůz zvládne na elektřinu ujet 110 až 120 kilometrů, což je mezi plug-in hybridními SUV nadstandardní hodnota.

S délkou 4775 mm se Seal U řadí mezi rodinná SUV střední třídy a velikostí odpovídá například nové Škodě Kodiaq. Ve srovnání s českým konkurentem však zaostává objemem zavazadlového prostoru. Ten činí 425 litrů, což je o více než 300 litrů méně než u plug-in hybridní verze kodiaqu.

Výkon, pohon všech kol nebo maximální dojezd

Seal U DM-i je nabízen ve třech provedeních: Boost, Comfort a Design. První dvě disponují výkonem 160 kW a pohonem předních kol. Testovaná varianta Comfort využívá větší akumulátor s kapacitou 26,6 kWh, zatímco Boost a Design si vystačí s 18,3 kWh. Vrcholné provedení Design navíc přidává pohon všech kol a systémový výkon 238 kW.

Bez ohledu na zvolenou variantu nabízí Seal U DM-i solidní dynamiku a vyvážené jízdní vlastnosti. Podvozek ve všech případech využívá zadní víceprvkovou nápravu. Výsledkem je komfortní jízdní projev i jisté vedení stopy v zatáčkách a na nekvalitním povrchu.

Základem pohonného ústrojí je zážehová patnáctistovka. Verze Boost a Comfort používají atmosféricky plněný motor s výkonem 72 kW, zatímco vrcholné provedení Design spoléhá na přeplňování a výkon 96 kW. Nejdelší kombinovaný dojezd v nabídce však poskytuje právě verze Comfort.

Během testu na převážně dálniční trase do Zadaru vykázal vůz průměrnou spotřebu 5,6 l/100 km. K výsledku přispělo efektivní hospodaření s energií uloženou v akumulátoru během celé cesty. Při jízdě výhradně v elektrickém režimu by se akumulátor vyčerpal již v první části trasy a následná spotřeba benzinu by byla vyšší.

Při jízdě s vybitým akumulátorem jsme naměřili kombinovanou spotřebu 6,5 l/100 km, což je vzhledem k velikosti a hmotnosti vozu velmi dobrá hodnota.

Za zmínku stojí také skutečnost, že Seal U DM-i nepoužívá klasickou vícestupňovou převodovku. Všechny rozjezdy obstarává elektromotor. Spalovací motor po většinu času vyrábí jen elektřinu, při jízdách po dálnici se ale připojuje k pohonu předních kol. Konstrukce pohonného ústrojí tak obsahuje méně mechanicky namáhaných komponent než konvenční pohonné soustavy.

Servisní interval je stanoven na 20 000 kilometrů nebo jeden rok.

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU při jízdě s vybitým akumulátorem (l/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
7,1/6,4	5,8/8,3	6,5

CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Jízdní vlastnosti, radost z řízení	Pouze plug-in hybridní motorizace
Dlouhý dojezd na elektřinu	Objem zavazadlového prostoru
Prostor pro cestující	Hmotnost přívěsu 750 kg (verze 4x4 1300 kg)
Efektivní pohon i na dlouhých trasách	Pohon 4x4 jen u nejvyšší verze
Poměr ceny a užitné hodnoty	

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota (Eurotax)
90 000 km	3 roky	49,00 %
150 000 km	3 roky	41,50 %
210 000 km	3 roky	33,2 %

BYD SEAL U DM-I COMFORT ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

Motor, převodovka	Vpředu napříč uložený zážehový atmosférický čtyřválec objemu 1984 cm^3 o výkonu 72 kW při 6000 1/min pohání přední kola společně s elektromotorem. Hybridní systém má nejvyšší výkon 160 kW. Převodovka je redukční.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4775/1890/1670 mm, rozvor 2765 mm. Zavazadlový prostor 0,450 m^3.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 1995/410 kg, hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 750/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 170 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,9 s, kombinovaná spotřeba dle WLTP 0,4 l/100 km. Bez nabíjení baterie 5,6 l/100 km.
CENA s DPH	1 029 000 Kč

Michal Busta, foto autor

CUPRA Terramar

Největší SUV značky nezklame ani karavanisty. Utáhne přívěsy o hmotnosti až 2,2 tuny.



Terramar pootevírá mladé značce CUPRA dveře do luxusního segmentu. Spojuje dynamiku, exkluzivní design a špičkové technologie, aniž by opustil jedinečnou identitu značky a její sportovní DNA.

Novinka staví na platformě MQB Evo koncernu Volkswagen a je úzce spjatá s modely jako Volkswagen Tiguan nebo Audi Q3. Jen rebelštější podvozek i řízení jsou laděny sportovněji. Samozřejmostí je pětiprvkové uchycení zadní nápravy multilink. Vpředu najdeme vzpěry typu MacPherson s novým spodním příčným ramenem a s větším záklonem rejdového čepu, který v rejdu zvyšuje odklon kol pro lepší stabilitu v zatáčkách. Sportovní verze VZ má pak standardně k dispozici novou generaci adaptivních tlumičů DCC.

S délkou 4519 mm je terramar o něco kratší než nový tiguan, přesto nabízí shodný rozvor náprav, a tedy i srovnatelnou nabídku prostoru v interiéru. Zaujme především nadprůměrnou šířkou a velkorysým zavazadlovým prostorem. Místo pro nohy cestujících na zadních sedadlech naopak patří spíše k průměru třídy. Pochvalu si zaslouží variabilita zadních sedadel, která je u terramaru standardem. Sedadla lze podélně posouvat v rozsahu 15 cm a nechybí ani možnost nastavení sklonu opěradel.

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU (l/100 km)		
Město/mimo město	**Při ustálené rychlosti 90/130 km/h**	**Kombinovaná**
9,5/7,0	6,5/8,9	9,1

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY		
Počet ujetých km	**Stáří**	**Zůstatková hodnota (Eurotax)**
90 000 km	3 roky	56,50 %
150 000 km	3 roky	49,30 %
210 000 km	3 roky	42,10 %

Zatáčení i motory, které baví

Ať už si zvolíte kteroukoli motorizaci, terramar potěší vynikající jízdní stabilitou a chutí zatáčet. V porovnání s menším a dravějším formentorem je samozřejmě znát vyšší stavba karoserie s výše umístěným těžištěm a komfortněji naladěný stabilizační systém, který zasahuje o něco dřív a s větší razancí. Řízení je i tak zábavné.

Pod kapotou najdete pouze zážehové motory 1.5 a 2.0 TSI, které kombinují různý výkon (od 110 do 200 kW) a některé i elektrickou výpomoc v podobě mild-hybridu a plug-inu nové generace.

Testovanou verzi VZ poháněl nejvýkonnější zážehový dvoulitr TSI čtvrté generace naladěný na 195 kW. Čtyřválec dělá radost v širokém spektru otáček. Oproti slabší variantě se 150 kW je ale o více než 1 l/100 km žíznivější. Obě verze jsou standardně k dispozici s pohonem všech kol. V kombinovaném režimu jsme jezdili za 9,1 l/100 km. S neposednou pravou nohou pak hravě překročíte 10 l/100 km.

Rozvody netřeba řešit

Za zmínku stojí dvouspojkové převodovky DSG. CUPRA ve všech motorizacích včetně základní verze 1.5 TSI využívá spojky pracující v olejové lázni. Na rozdíl od „suchých“ spojek se tak výrazně prodlužuje životnost a snižují náklady na servis z pohledu opotřebitelných dílů.

Servisní intervaly jsou nastaveny po 30 000 km nebo jednom roce. Při nájezdu 210 000 km vyjdou pravidelné servisní prohlídky na 75 000 korun s DPH, což je s ohledem na delší servisní interval nízká částka.

Všechny zážehové motory nyní už nemají stanoven interval výměny rozvodového řemene a kladek. Jsou konstrukčně navrženy pro dlouhou životnost. Výrobce jen doporučuje kontrolu ozubeného řemenu po 300 000 km nebo po 15 letech provozu. Standardní záruka je 5 let nebo 100 000 kilometrů.

CUPRA TERRAMAR ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
Motor, převodovka	Vpředu napříč uložený zážehový přeplňovaný čtyřválec objemu 1984 cm³ o výkonu 195 kW při 5000 1/min pohání všechna čtyři kola. Sedmistupňová samočinná dvouspojková převodovka DSG.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4519/1869/1584 mm, rozvor 2680 mm. Zavazadlový prostor 0,508–0,642 m³.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 1750/540 kg, hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 2200/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 243 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,9 s, kombinovaná spotřeba dle WLTP 8,4–8,8 l/100 km.
CENA s DPH	1 484 900 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	**ZÁPORY**
Jízdní vlastnosti, radost z řízení	Absence vznětového motoru
Trakce pohonu všech kol	Jen průměrný prostor v oblasti kolen vzadu
Vysoká variabilita zadních sedadel	Absence mechanických tlačítek u ovládání ventilace
Hmotnost přívěsu až 2,2 t	Oproti ceně při uvedení verze VZ zdražila o 100 000 Kč

Michal Busta, foto archiv

DS N°8



Za příplatek je možné zvolit černě lakovanou střechu a kapotu

DS N°8 je novou elektrickou vlajkovou lodí značky DS Automobiles a zároveň prvním modelem značky navrženým od počátku výhradně jako elektromobil. Pro český trh jsou aktuálně klíčové zejména výbavové stupně Pallas a Étoile, doplněné limitovanou edicí DS N°8 Comfort Edition a trojicí elektrických pohonných variant.

Karoserie kombinuje proporce fastbacku a SUV kupé. DS N°8 není žádný drobeček. Na délku měří 4834 mm a má téměř třímetrový rozvor (2905 mm). Aerodynamika patří mezi jeho silné stránky. Součinitel odporu vzduchu dosahuje hodnoty c_x 0,24, k čemuž přispívají zapuštěné kliky dveří, zakrytovaný podvozek, aerodynamicky optimalizovaná kola i aktivní vstupy vzduchu.

V nabídce nechybí pohon všech kol

Základní testovaná verze FWD Standard Range disponuje elektromotorem o výkonu 169 kW. V kombinaci s akumulátorem o využitelné kapacitě 73,7 kWh slibuje podle metodiky WLTP dojezd až 550 km a kombinovanou spotřebu 15,7 kWh/100 kilometrů. Na našem testovacím okruhu jsme v kombinovaném provozu naměřili spotřebu 18,5 kWh/100 km a dojezd 400 km.

Verze FWD Long Range využívá větší akumulátor s využitelnou kapacitou 97,2 kWh a výkon elektromotoru zvýšený na 180 kW. Přestože je vůz těžší, spotřeba energie je prakticky shodná.

Vrcholná varianta AWD Long Range, kterou jsme testovali již dříve, kombinuje akumulátor s kapacitou 97,2 kWh, dvojici elektromotorů a pohon všech kol. Nabízí systémový výkon 257 kW a schopnost táhnout přívěs o hmotnosti až 1600 kg. Ve srovnání s verzí FWD Long Range je však její spotřeba přibližně o 2 kWh/100 km vyšší. Dojezd tak klesá zhruba o 50 km na 470 km.

Všechny verze jsou standardně vybaveny třífázovou palubní nabíječkou o výkonu 11 kW, za příplatek je k dispozici 22kW provedení. Stejnosměrné rychlonabíjení podporuje výkon až 160 kW. Dobití akumulátoru z 20 na 80 % kapacity trvá přibližně 31 minut u verze Standard Range a 27 minut u verzí Long Range.

Součástí standardní výbavy je tepelné čerpadlo, předehřev akumulátoru, funkce V2L, režim One Pedal umožňující jízdu s intenzivní rekuperací až do úplného zastavení vozidla. Rekuperaci lze měnit ovladači za volantem.

Podvozek je naladěn především na komfort, nezalekne se však ani svižnějšího tempa. Cestující na zadních sedadlech mají nadprůměrný prostor pro kolena i dostatek místa v oblasti ramen. Kvůli splývavé střešní linii je však prostor nad hlavou omezenější, takže postavy s výškou nad 180 cm mohou pociťovat nedostatek místa.

Záruky a servisní jistota

DS N°8 se dodává s prodlouženou zárukou na pět let nebo 100 000 km. Na trakční akumulátor se vztahuje záruka osm let nebo 160 000 km při zachování minimálně 70 % původní kapacity.

Součástí nabídky jsou služby MyDS, DS Assistance, osobní asistent DS a servisní smlouvy včetně programu Complete Care Plus, který může zahrnovat pravidelnou údržbu i výměnu opotřebovaných dílů.

SPOTŘEBA V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
20,5/17,3	16,5/22,8	18,5

CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Design, kvalitní materiály, odhlučnění	Cena verze 4x4
Jízdní komfort, anatomie sedadel	Spotřeba a dojezd při nízkých teplotách
Rozsáhlá možnost individualizace	Méně prostoru nad hlavou vzadu

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota (Eurotax)
90 000 km	3 roky	52,60 %
150 000 km	3 roky	45,80 %
210 000 km	3 roky	39,20 %

DS N°8 ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

Motor, převodovka	Synchronní elektromotory s permanentním magnetem pohání přední kola, nejvyšší výkon 169 kW, točivý moment 343 Nm. Stálý redukční převod.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4834/1920/1574 mm, rozvor 2904 mm. Zavazadlový prostor 0,62/1,873 m³.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 2132/508 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1200/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 190 km/h (omezena), zrychlení z 0 na 100 km/h za 7,7 s. Spotřeba kombinovaná WLTP 15,7 kWh/100 km, maximální dojezd 550 km (WLTP), využitelná kapacita akumulátoru 73,7 kWh.
CENA s DPH	1 590 000 Kč

Michal Busta, foto autor

Hyundai Ioniq 9

Záruka je 5 let bez omezení ujetých kilometrů. Na akumulátor je 8 let nebo 160 000 km s garancí minimálně 70 % kapacity.



Hyundai Ioniq 9 kombinuje dlouhý dojezd, rychlé nabíjení, prostorný interiér a vysokou úroveň komfortu. Sedmimístné SUV představuje zajímavou alternativu k sesterskému modelu Kia EV9. Jde o největší a nejprostornější elektromobil postavený na prodloužené platformě E-GMP, která byla dosud vyhrazena menším modelům Ioniq 5 a Ioniq 6.

Porovnáme-li oba modely, tak Hyundai Ioniq 9 je o něco prostornější nežli Kia EV9. V oblasti loktů je širší o tři centimetry a na zadních sedadlech nabízí o šest centimetrů více místa pro kolena. Kia EV9 působí oproti hyundai sportovněji. Má tužší naladění podvozku a ve verzi 4×4 nabízí o 57 kW vyšší výkon. Kia navíc nabízí dvě kapacity akumulátoru (76 a 100 kWh), zatímco hyundai sází na jedinou, zato mimořádně velkou (110 kWh). Hyundai Ioniq 9 a Kia EV9 tak představují dvě odlišné interpretace velkého a mimořádně komfortního elektrického SUV.

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
23,8/22,7	18,3/30,8	26,1

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota (Eurotax)
90 000 km	3 roky	54,70 %
150 000 km	3 roky	47,40 %
210 000 km	3 roky	40,10 %

Ujede 400 km. V létě více, v mrazu méně

I když hyundai využívá nejvyspělejší techniku, dojezd negativně ovlivňuje velká čelní plocha, hmotnost přesahující 2,7 tuny a rozměrný interiér, který je nutné chladit či vytápět. Při teplotě 12 °C, kdy bylo potřeba interiér temperovat jen lehce, jsme v kombinovaném režimu naměřili spotřebu 23,9 kWh/100 km, což je na dvoumotorovou verzi s pohonem všech kol velmi slušná hodnota. Dojezd v tomto případě činil téměř 460 km. Jakmile však teplota výrazně klesne pod bod mrazu, projeví se nevýhoda velkého interiéru náročného na vyhřátí. Přestože je tepelné čerpadlo součástí standardní výbavy, spotřeba stoupá a v mrazech snadno atakuje 30 kWh/100 km, a to i s předehřátým interiérem. V takových podmínkách je reálné počítat s dojezdem kolem 350 km.

Ioniq 9 díky 800V platformě umožňuje nabíjení výkonem až 250 kW. Takto výkonné stanice jsou u nás zatím spíše výjimkou. Hodnoty 239 kW jsme ani s předehřevem nedosáhli, ale výkon kolem 200 kW si akumulátor držel v nezvykle širokém rozsahu – od 19 do 59 %. Nabíjení z 10 na 80 % jsme zvládli za rovných 30 minut, přičemž výrobce uvádí o šest minut kratší čas. Nabíjení z třífázového wallboxu trvalo z 10 na 100 % zhruba osm hodin.

Dalším benefitem je možnost napájet externí spotřebiče přes zásuvku 230 V s příkonem až 3,6 kW (funkce V2L). Vůz lze také propojit s domácí energetikou nebo vracet elektřinu zpět do sítě prostřednictvím inteligentního řízení výkonem až 11 kW.

Levný servis, dražší díly

Náklady na pravidelný servis jsou nízké. Interval je 30 000 km nebo dva roky a po ujetí 210 000 km vyjde celková částka jen na 75 500 Kč. U cen některých náhradních dílů ioniq doplácí na moderní technologie. Například vyhřívané čelní sklo stojí 42 240 Kč, adaptivní LED světlomet 43 200 Kč a přední aktivní kapota 72 840 Kč. Většinu těchto položek však v případě poškození hradí havarijní pojištění nebo povinné ručení viníka.

HYUNDAI IONIQ 9 ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

Motor, převodovka	Dva synchronní elektromotory s permanentním magnetem pohánějí všechna kola (přední 66 kW, zadní 160 kW), celkový výkon obou motorů 226 kW, točivý moment 605 Nm. Stálý redukční převod.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 5060/1980/1790 mm, rozvor 3130 mm. Zavazadlový prostor 0,052/0,338/0,908/2,419 m³.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 2653 až 2803/572 až 722 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 2500/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 200 km/h (omezena), zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,7 s. Spotřeba kombinovaná WLTP 20,6 kWh/100 km, maximální dojezd 501–532 km (WLTP), využitelná kapacita akumulátoru (Li-Pol) 110 kWh.
CENA s DPH	2 054 990 (fleetová cena: 1 828 942 Kč)

CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Jízdní komfort, výkon a zrychlení	Pořizovací cena a tedy i vyšší ztráta hodnoty a vyšší cena pojištění
Přívěs až 2,5 t	Spotřeba a dojezd při nízkých teplotách
Mimořádný vnitřní prostor, standardně 7 míst	Ceny některých náhradních dílů
Technologická vyspělost, schopnost napájet externí spotřebiče až 11 kW	Provozní hmotnost 2,7 t

Mario Rychtera, foto Michal Busta

Chery Tiggo 9

Tiggo 9 se v Česku prodává výhradně jako plug-in hybrid s pohonem všech kol. Základní výbava je mimořádně štědrá.



Chery vstoupilo na český trh rovnou s několika SUV, nad nimi však stojí Tiggo 9. Téměř 4,81 metru dlouhá vlajková loď nabízí standardně sedm míst, pohon všech kol, plug-in hybrid se systémovým výkonem 315 kW a jedinou výbavu Unique. Za 1 189 000 Kč tak zákazník neřeší konfigurátor ani příplatkové pakety. Dostane sedmimístnou, mimořádně vybavenou verzi s bohatou výbavu i zárukou.

Rozvor 2800 mm se odráží hlavně v prostoru druhé řady. Ta je elektricky posuvná a po stisku tlačítka se odklopí pro snazší přístup dozadu. Ani třetí řada není jen nouzová – opěradla lze polohovat a nechybějí držáky nápojů. Ale i tak jako plnohodnotná vyhoví hlavně dětem, dospělým bude vadit především méně prostoru pro nohy a nízko umístěné sedáky nad podlahou. Za třetí řadou sedadel navíc pro zavazadla zbývá jen 143 litrů. Po jejím sklopení ale objem vyskočí na 819 litrů a při využití pouze předních sedadel až na 2065 litrů.

Tiggo 9 přitom s výbavou rozhodně nešetří. Přední sedadla jsou elektricky nastavitelná, vyhřívaná, ventilovaná a masážní; spolujezdec má navíc elektrickou opěrku lýtek. Vyhřívání a ventilaci mají také krajní místa druhé řady. Standardem jsou panoramatická střecha, 20palcová kola, audiosystém Sony se 14 reproduktory, průhledový displej s rozšířenou realitou, 540° kamerový systém nebo 50W bezdrátové nabíjení telefonu.

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

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

CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Cena s ohledem na vyspělý pohon a bohatou výbavu	Nelze vybírat jiný pohon ani motorizaci
Spotřeba, dojezd na elektřinu	Vyšší hmotnost
Vysoká variabilita zadních sedadel	Nezvyklé ovládání infotainmentu
Sedmimístná verze je součástí výbavy	

Výkonu má na rozdávání

Technicky je Tiggo 9 ještě zajímavější. Přeplňovaný benzinový čtyřválec 1.5 T GDI s výkonem 105 kW a 215 Nm spolupracuje se třemi elektromotory. Celá soustava poskytuje 315 kW a 580 Nm, přes třírychlostní hybridní převodovku 3DHT pohání všechna kola a 2233 kg těžké SUV rozjede z 0 na 100 km/h za 5,4 sekundy.

Samotný výkon je ale možná méně podstatný než akumulátor NMC s celkovou kapacitou 34,46 kWh. Ta je na plug-in hybrid nezvykle vysoká a podle WLTP vystačí na 147,6 km čistě elektrické jízdy. V rámci testu jsme se po městě o okresních silnicích této hodnotě přiblížili (140 km), v kombinovaném režimu – tedy včetně dálnice – jsme pak na elektřinu ujeli 120 km. V mrazech a při zapnutém topení se pak bude dojezd pohybovat kolem 100 km. To jsou špičkové hodnoty. Po vybití akumulátoru výrobce udává kombinovanou spotřebu 6,9 l/100 kilometrů a společně se sedmdesátilitrovou nádrží dojezd až 1050 km. My jsme náš testovací okruh, který vede městem, po okreskách a dálnici absolvovali za 7,4 l/100 km.

AC nabíjení končí na poměrně skromných 6,6 kW, mnohem zajímavější je proto možnost využít DC stojan s výkonem až 71 kW. Při 40 kW se akumulátor ze 30 na 80 % dobije za 18 minut. Přes funkci V2L lze navíc z vozu napájet externí zařízení výkonem 3,3 kW.

Jediná výbava Unique zahrnuje tři roční servisní prohlídky. Na vůz platí záruka sedm let nebo 150 000 km, na trakční akumulátor, elektromotory a elektroniku osm let nebo 160 000 km.

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota (Eurotax)
90 000 km	3 roky	47,10 %
150 000 km	3 roky	40,10 %
210 000 km	3 roky	32,00 %

CHERY TIGO 9 PHEV ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

Motor, převodovka	Vpředu napříč uložený zážehový přeplňovaný čtyřválec objemu 1499 cm³ o výkonu 105 kW a točivém momentu 215 Nm společně se třemi elektromotory pohání všechna čtyři kola. Celkový výkon soustavy činí 315 kW a 580 Nm. Třístupňová samočinná převodovka.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4810/1925/1741 mm, rozvor 2800 mm. Zavazadlový prostor 0,143–0,819–2,065 m³.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 2383/578 kg, hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1500/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 180 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,4 s, kombinovaná spotřeba dle WLTP 6,9 l/100 km.
CENA s DPH	1 189 000 Kč

Michal Busta, foto autor

Kia EV9



Kvůli mohutnému interiéru, který je potřeba vytápět, je dojezd v zimě s větším akumulátorem kolem 350 km

Pětimetrová délka, třímetrový rozvor a sedm míst. Tak lze stručně charakterizovat Kiu EV9, která patří mezi největší i nejhbitější osobní elektromobily. Do prodeje přichází verze GT, která díky pohonu všech kol a výkonu 374 kW pokoří 100 km/h za 4,6 s.

Kia EV9 je mimořádně velké a všestranné SUV s vysoce variabilním interiérem. I v základní výbavě nabízí sedmimístné uspořádání, sedadla v prvních dvou řadách jsou vždy vyhřívaná a ventilovaná, sedadla řidiče a spolujezdce disponují relaxačním režimem pro odpočinek během nabíjení. Třetí řada sedadel je součástí rovné podlahy zavazadlového prostoru. Po jejich vyklopení se do nich bez větších problémů usadí i dospělí cestující, objem pro zavazadla se zmenší na 308 litrů. Pod přední kapotou lze využít další devadesátilitrový prostor pro kabely či zavazadla. Verze s pohonem 4x4 kvůli motoru vpředu nabízí objem 52 litrů.

K dispozici jsou dvě varianty. Levnější pohání jeden elektromotor o výkonu 160 kW (350 Nm) a má menší akumulátor. S využitelnou kapacitou 76 kWh lze ujet lehce přes 300 km. Z klidu na 100 km/h kia zrychlí za 9,4 sekundy, dosáhne maximální rychlosti 185 km/h a stojí 1,6 milionu korun. Za příplatek 150 000 korun je možné získat znatelně větší akumulátor (100 kWh), se kterým lze ujet o 100 km dál.

Alternativou je dvoumotorová sestava s pohonem všech kol a výkonem 283 kW (700 Nm). Sprint na 100 km/h se zkrátí na 5,3 sekundy. Nejvyšší rychlost je zvýšena na 200 km/h. U této varianty je také výjimečná schopnost táhnout přívěsy o hmotnosti až 2,5 tuny. Za slabší verzi zapřáhnete jen 900 kg.

Na podzim dorazí ještě výkonnější čtyřkolka GT. Má 374 kW, uhání až 220 km/h a bude stát 2,32 milionu korun.

Dojezd výrazně ovlivňuje topení

Testovali jsme verzi s pohonem všech kol o výkonu 283 kW. I přes řadu fines, jako je nízký koeficient aerodynamického odporu c_x 0,28, odpojitelný pohon všech kol prostřednictvím spojky, inteligentní rekuperaci elektrické energie, tepelné čerpadlo a nadprůměrný akumulátor s využitelnou kapacitou 100 kWh, je dojezd stále jen průměrný. V jarních měsících jsme v kombinovaném režimu naměřili spotřebu 25,7 kWh/100 km a dojezd 390 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 předehřátým interiérem před startem. V takových případech počítejte s dojezdem kolem 330 km. O 150 kg lehčí verze s jedním motorem a stejným akumulátorem pak ujela o 46 km dál.

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 62 %. Po dosažení 80 % pak nabíjecí výkon výrazně klesá. Nabití z 10 na 80 % je otázkou 25 minut.

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

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
23,5/22,8	18,7/33,0	25,7

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota (Eurotax)
90 000 km	3 roky	55,50 %
150 000 km	3 roky	48,20 %
210 000 km	3 roky	41,10 %

KIA EV9 4X4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

Motor, převodovka	Dva elektromotory pohánějí všechna kola, celkový výkon 283 kW, točivý moment 700 Nm. Stálý redukční převod.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 5010/1980/1750 mm, rozvor 3100 mm. Zavazadlový prostor 0,308/0,707/2,318 m³.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 2648/592 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 2500/750 kg.
Výkony	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.
CENA s DPH	1 814 980 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Solidní dojezd, výkon a zrychlení	Vyšší cena se propisuje do zůstatkové hodnoty i vyšší ceny pojištění
Přívěs až 2,5 t	Pohotovostní hmotnost 2,5 t
Velký vnitřní prostor	Spotřeba a dojezd při nízkých teplotách
Díky akční ceně je meziroční zlevnění o 95 000 Kč	
Schopnost napájet externí spotřebiče až 11 kW	

Michal Busta, foto archiv

Mercedes-Benz G 580 EQ 4Matic

Elektrické G trumfne spalovací verzi trakcí pohonu i schopností otočit se na místě o 360 stupňů



Mercedes-Benz začal stavět elektromobily na elektrické platformě EVA, ale nový elektrický Mercedes G 580 EQ je něco jiného. V prvé řadě je to „géčko“ se vším všudy a až pak elektromobil. V terénu nejenže dokáže to, na co jsme u „géčka“ zvyklí, ale ještě spalovací sourozence navzdory vyšší hmotnosti v trakci předčí.

Mercedes-Benz G 580 EQ si rozhodně nebudete kupovat kvůli nízké spotřebě, tedy podobně jako „spalovací géčko“. Toto auto má jiné kvality, a to je hlavně prostupnost terénem, která je mimořádná.

Kromě délky, která odpovídá kombíkům střední třídy, je mercedes třídy G nadprůměrně velký ve všech směrech. Na šířce ale velkou část dělají široké blatníky a na délce kapota. Celkovou výšku pak navyšuje i vysoká světlá výška (250 mm) vozu. Pro posádku tedy zbývá přibližně tolik místa jako v podprůměrně prostorném voze střední třídy. Zavazadlový prostor o objemu 620 litrů pak odpovídá průměrnému kombíku střední třídy, ale navíc je dobře využitelný díky pravidelnému tvaru.

Terénní schopnosti především

Čím si vás ale tento elektrický mercedes získá, je průchodnost terénem. O pohon se starají čtyři elektromotory v kolech, které dohromady dávají výkon 432 kW, což více než třítunové monstrum vystřelí na stokilometrovou rychlost za 4,7 s. Hlavní výhodou ale je, že každý elektromotor přenáší točivý moment na své kolo a přesně tam, kde je potřeba. Trakce v terénu se tedy nedá srovnávat s ničím, na co jsme zvyklí. Výjimečná konstrukce nabízí další impozantní údaje. Světlá výška je 250 mm, elektrický pohon umožňuje brodivost 850 milimetrů a boční náklon 35 stupňů!

Další zajímavostí elektrické verze je systém G-Turn, tedy schopnost otočit se na místě o 360 stupňů. V tomto režimu se otáčí kola opačným směrem a výrazně to usnadňuje manévrování v terénu.

Spotřebuje hodně

Vyšší hmotnost, unikátní pohon se čtyřmi motory a neaerodynamická karoserie ledacos o spotřeba napoví. Zatímco při 90 km/h elektromotory spotřebují už dost vysokých 28 kWh/100 km, při 130 km/h je to téměř 50 kWh/100 km. Čím jedete rychleji, tím více roste spotřeba neaerodynamické karoserie mimo předpoklady.

Akumulátor má využitelnou kapacitu 116 kWh, se kterou má „géčko“ podle cyklu WLTP ujet až 473 km. Při vyšších teplotách a tedy s vypnutým topením lze ujet i přes 350 km, což odpovídá kombinované spotřebě 33 kWh/100 km. „Géčko“ jsme ale vyzkoušeli i při teplotách okolo nuly a zapnutém topení. Dojezd pak klesá ke 300 km.

Nabíjet je teoreticky možné výkonem až 200 kW u stejnosměrného a 11 kW u střídavého proudu. Z 10 na 80 % se akumulátor s aktivovanou tepelnou přípravou nabije za 34 minut. V již zmíněných zimních teplotách jsme se však dostali krátkodobě nejvýše na 187 kW.

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
33,4,1/31,5	28,4/48,2	37,5

CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Mimořádné terénní schopnosti	Cena
K dispozici je elektrická i spalovací verze	Spotřeba a jen průměrný dojezd
Systém G-Turn umožňuje otočení na místě o 360°	Vyšší pohotovostní hmotnost
Schopnost tahat přívěsy o hmotnosti 3,5 t	Celkové náklady na provoz (TCO)

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota (Eurotax)
30000	3 roky	51,40 %
90000	3 roky	45,80 %
150000	3 roky	40,10 %

MERCEDES-BENZ G 580 EQ 4MATIC ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

Motor, převodovka	U kol uložené 4 asynchronní motory pohání všechna kola, celkový výkon 432 kW, točivý moment 1164 Nm. Stálý redukční převod.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4624/1913/1986 mm, rozvor 2890 mm. Zavazadlový prostor 0,620 m³.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 3010/415 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 3500/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 180 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 4,7 s. Spotřeba 27,7–30,3 kWh/100 km (WLTP), maximální dojezd 473 km (WLTP), využitelná kapacita akumulátoru 116 kWh.
CENA S DPH	3865950 Kč

Michal Busta, foto autor

MG HS Hybrid+

MG nabízí sedmiletou záruku do 150 000 km. Servisní intervaly jsou stanoveny na 24 000 km nebo jeden rok.



MG HS je největší model, který značka v Česku prodává. Nabízí nejen překvapivě velký vnitřní prostor, ale také zajímavou nabídku motorizací a převodovek. Jako prostorné manažerské SUV chce konkurovat zavedeným značkám.

Nové MG HS dokáže potrápit i špičku segmentu nejen poměrem ceny a užitné hodnoty, ale také technickou vyspělostí.

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

Verze modelu MG HS	Město/ mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
1.5 TGI	8,5/6,2	5,6/8,0	7,8
1.5 TGI Hybrid+	6,1/5,5	5,3/7,8	6,3

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota (Eurotax)
90 000	3 roky	52,30 %
150 000	3 roky	45,30 %
210 000	3 roky	39,10 %

Středně velké SUV o délce 4,7 metru nabízí kvalitně zpracovaný interiér s nadstandardním prostorem na zadních sedadlech. Sklon opěradel sice nelze měnit, jejich úhel je však pohodlný a sedáky jsou dostatečně vysoko nad podlahou (35 cm), což zajišťuje komfort i na delších cestách. Pokud bychom největší MG HS srovnali s největší Škodou Kodiaq, v prostoru pro cestující až tolik nezaostává. Šířka interiéru je shodná, pro nohy je vzadu k dispozici o 4 cm méně místa. Zásadní rozdíl je však v zavazadlovém prostoru, kde je kodiaq bezkonkurenční. Díky pohonu všech kol navíc utáhne přívěsy o hmotnosti až 2,3 tuny, zatímco MG HS 1500 kg. Na druhou stranu nabízí i ručně řazenou převodovku a s motorem 1.5 TGI/125 kW dokáže cenu stlačit na 624 990 Kč. Nejlevnější Kodiaq 1.5 TSI 110 kW vyjde na 995 000 Kč.

MG HS jízdně nezklame. Zadní náprava má nezávislé zavěšení a podvozek dobře filtruje nerovnosti. Řízení je přesné, ale zpětná vazba ve volantu je slabší. Stabilizační systém zasahuje zbytečně brzy a příliš horlivě.

Vyspělá technika, nízká spotřeba

K dispozici je verze se zážehovým čtyřválcem 1.5 TGI (125 kW, 624 990 Kč), hybridní provedení (165 kW, 724 990 Kč) a plug-in hybrid (200 kW, 869 990 Kč). Spotřebu jsme podrobně změřili u prvních dvou motorizací a výsledné hodnoty jsou uvedeny v příslušné tabulce. Zajímavé je, že hybridní verze by měla ve srovnání s benzinovým motorem podle normy WLTP v kombinovaném režimu ušetřit 2 l/100 km. V praxi jsme na našem testovacím okruhu zahrnujícím městský provoz, okresní silnice i dálnici naměřili rozdíl 1,5 l/100 km.

MG nabízí vyspělou techniku. Motory i převodovky jsou vlastní konstrukce. Dvouspojková samočinná převodovka pracuje s mokrými spojkami a oddělenými olejovými náplněmi pro převody, spojky i ovládání. Převodovka navíc pracuje pouze s osmiprocentní ztrátou, což je hodnota téměř srovnatelná s manuální převodovkou. Olej pro převody i spojky se mění po 96 000 km.

Technická vyspělost je patrná také u hybridu a plug-in hybridu, které využívají přeplňovaný čtyřválec 1,5 l pracující v Millerově cyklu. Akumulátor má kapacitu 1,83 kWh, respektive 21,4 kWh a plug-in hybrid dokáže bez problémů ujet 80 až 90 km pouze na elektřinu. Systém využívá přibližně 82 % kapacity akumulátoru; při poklesu pod 18 % se automaticky přepíná do hybridního režimu. MG HS navíc dokáže napájet externí zařízení.

MG HS 1.5 TGI HYBRID+ ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

Motor, převodovka	Vpředu napříč uložený zážehový přeplňovaný čtyřválec společně s elektromotorem pohání přední kola, zdvihový objem 1496 cm^3, výkon 105 kW, výkon elektromotoru 146 kW, souhrnný výkon 165 kW. Samočinná dvojspojková převodovka.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4670/1890/1663 mm, rozvor 2735 mm, světlá výška 213 mm. Zavazadlový prostor 0,507/1,484 m^3.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 1660/475 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1500/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 190 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 7,9 s. Spotřeba kombinovaná dle WLTP 5,5 l/100 km, emise CO_2 kombinované 126 g/km.
CENA s DPH	724 990 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Technická vyspělost	Absence pohonu 4x4
Vnitřní prostor, dílenské zpracování	Zbytečně horlivý stabilizační systém
Solidní jízdní vlastnosti, komfort cestování	Nižší hmotnost brzděných přívěsů
Cena, celkové náklady na provoz	Zadní opěradla nelze polohovat

ZCELA NOVÉ
MGS9 PHEV

Již od **999 990** Kč



Zjistit více

- 7 SEDADEL
- ZAVAZADLOVÝ PROSTOR AŽ 2 093 L
- AUDIOSYSTÉM BOSE S 12 REPRODUKTORY

MGS9 PHEV vám dává prostor pro život v plném tempu

Víc místa, víc pohodlí a víc možností. Sedm míst ve třech plnohodnotných řadách, panoramatická střecha, masážní sedadla a třízónová klimatizace. Aby si cestu užil každý. Díky plug-in hybridnímu pohonu s přeplňovaným motorem 1,5 l zvládne navíc až 100 km čistě na elektřinu.

Find your *more*

Kombinovaná spotřeba MGS9 PHEV 2,4 l/100 km, emise CO_2 54 g/km.
Uváděné hodnoty jsou vypočteny za zkušebních podmínek. Tyto údaje slouží pouze pro účely srovnání a nemusejí odrážet výsledky v reálném provozu.
Skutečný dojezd se může lišit v závislosti na různých faktorech, jako jsou povětrnostní podmínky, styl jízdy, zatížení vozidla nebo dodatečně nainstalované příslušenství.

Michal Busta, foto autor

Mitsubishi Outlander PHEV



Na nový outlander se vztahuje mimořádně dlouhá záruka 8 let nebo 160 000 km

Mitsubishi se po dvouleté pauze vrací do segmentu manažerských SUV střední třídy s novou generací outlanderu. Větší a výhradně plug-in hybridní model cílí na firemní zákazníky, kteří ocení styl, moderní technologie a úspornost. Drsnější design podtrhuje jeho schopnost zvládat i náročnější terén.

Stejně jako modely aliančních značek Renault a Nissan využívá outlander modulární platformu CMF-CD, avšak plug-in hybridní pohon si Mitsubishi ponechalo vlastní. Vychází z řešení známého z předchozí generace outlanderu a menšího Eclipse Cross PHEV včetně motoru 2.4 MIVEC. S délkou 4,72 m, šířkou 1,86 m a rozvorem 2,7 m nabízí prostorný interiér s atraktivními proporcemi. Interiér kombinuje prémiové materiály a kvalitní zpracování zejména ve vrcholné výbavě Instyle+. Díky karoserii SUV je dostatek místa nejen na kolena, ale i nad hlavami cestujících vzadu. Zavazadlový prostor má jen průměrných 495 litrů, ale nakládat je možné až po střechu.

SPOTŘEBA PŘI JÍZDĚ S VYBITÝM AKUMULÁTOREM V RÁMCI TESTU (l/100km)		
Město/mimo město	**Při ustálené rychlosti 90/130 km/h**	**Kombinovaná**
7,1/5,9	5,4/8,0	7,1

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY		
Počet ujetých km	**Stáří**	**Zůstatková hodnota (Eurotax)**
90 000 km	3 roky	56,00 %
150 000 km	3 roky	48,90 %
210 000 km	3 roky	42,00 %

Na elektřinu ujede 80 km

Jedinou motorizací na našem trhu je plug-in hybrid s maximálním systémovým výkonem 306 koní (225 kW), který kombinuje čtyřválcový benzinový motor 2,4 MIVEC (100 kW) a dva synchronní elektromotory – přední (85 kW) a zadní (100 kW). Pohon všech kol S-AWC (Super All Wheel Control), oba elektromotory bez mechanické vazby, reaguje rychleji než klasické systémy a na různých površích dokáže efektivněji rozdělovat pohon na kola s vyšší adhezí.

Vůz nemá klasickou převodovku: do rychlosti cca 80 km/h zajišťují pohon výhradně elektromotory, zatímco spalovací motor pracuje v sérii jako generátor. Ve vyšších rychlostech může benzinový motor pohánět vůz přímo přes stálý převod.

Akumulátor o kapacitě 22,7 kWh umožňuje podle WLTP čistě elektrický dojezd až 111 km ve městě a 84 km v kombinovaném cyklu. V praxi jsme mimo dálnici při defenzivním jízdním stylu ujeli lehce přes 100 km na elektřinu a v kombinovaném režimu pak 80 km. V zimě je dojezd nižší. Pohybuje se kolem 70 km.

Nabíjení je možné střídavým proudem (AC) s výkonem jen 3,4 kW, což je dnes podprůměrné. Plné nabití tak trvá 6,5 hodiny. Výhodou je DC nabíjení s výkonem 40 kW, které umožní nabití na 80 % za 32 minut. Ovšem jen přes konektor CHAdeMO, který se v Evropě postupně vytrácí. Lze ale využít adaptér. Většina uživatelů však stejně nabíjí doma nebo v práci, protože veřejné stanice jsou dražší.

Spotřeba závisí na chuti dobíjet

Při jízdě s vybitým akumulátorem jsme naměřili kombinovanou spotřebu 7,1 l/100 km, což odpovídá úsporným vznětovým motorům. Výsledná spotřeba tak záleží na četnosti nabíjení. Pokud tedy budeme nabíjet každých 200 km, bude výsledná spotřeba kolem 3,6 l/100 km. Adaptivní systém rozděluje výkon na přední a zadní nápravu podle rychlosti, zatáček a adheze bez ohledu na stav akumulátoru. Pohon všech kol je tak dostupný za všech okolností, protože vůz si vždy ponechává rezervu energie, případně ji rychle doplňuje nabíjením ze spalovacího motoru.

MITSUBISHI OUTLANDER PHEV ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
Motor, převodovka	Vpředu napříč uložený zážehový atmosférický čtyřválec s přímým vstřikováním pohání přední kola, zdvihový objem 2360 cm^3, výkon 100 kW při 5000 1/min, přední elektromotor 85 kW, zadní elektromotor 100 kW. Souhrnný výkon všech motorů 225 kW. Elektromechanický převod + jeden stálý převod pro vyšší rychlosti.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4720/1862/1746 mm, rozvor 2705 mm. Zavazadlový prostor 495/1404 l.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 2145/520 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1600/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 170 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 7,9 s. Spotřeba kombinovaná dle WLTP 0,8 l/100 km, CO_2 19 g/km. Celková kapacita akumulátoru 22,7 kWh, nabíjení 3,4 kW, dojezd WLTP 86 km.
CENA s DPH	1 198 950 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	**ZÁPORY**
Design, jízdní vlastnosti, vnitřní prostor	Jen průměrný zavazadlový prostor
Dojezd na elektřinu	Nabíjení AC pouze výkonem 3,4 kW
Zůstatkové hodnoty, záruka 8 let/160 000 km	Rychlonabíjení pouze konektorem CHAdeMO
Pohon 4x4 je standardem	
Meziroční zlevnění o 89 000 díky akční ceně	

MITSUBISHI MOTORS
Drive your Ambition

OUTLANDER PHEV

Black Edition



- Výkon 306 koní
- Luxusní interiér
- Limitovaná edice

www.mitsubishi-motors.cz

Kombinovaná spotřeba 0,8 - 2,7 l/100 km, emise CO_2 19 – 60 g/km (dle normy WLTP).
Údaje dle směrnic a nařízení EU nebo předpisů EHK.

AŽ **8** LET ZÁRUKA / 160 000 km

Michal Busta, foto autor

Peugeot 5008

Peugeot 5008 nabízí mimořádně prostorný interiér a vysokou variabilitu sedadel



Peugeot si na novém modelu 5008 dal záležet. Je větší, nabízí až sedm míst k sezení, moderní technologie a širokou škálu pohonů včetně čistě elektrické verze. V rámci testu jsme porovnali variantu se spalovacím motorem a elektrickým pohonem.

Velkou předností nové generace modelu 5008 není pouze znatelný nárůst rozměrů (délka +15 cm, rozvor +5 cm), ale také široká nabídka pohonných jednotek. Za cenu od 749 000 Kč je k dispozici verze se spalovacím motorem o výkonu 100 kW a lehkou elektrickou podporou 16 kW v podobě mild-hybridního systému. Nad ní stojí výrazně dražší plug-in hybrid s výkonem 165 kW za 1 080 000 Kč nebo čistě elektrická verze s jedním elektromotorem za 1 070 000 Kč. Vrchol nabídky představuje varianta se dvěma elektromotory, pohonem všech kol a systémovým výkonem 239 kW za 1 130 000 Kč.

Nejdostupnější mild-hybridní verze nabízí spíše průměrnou dynamiku, překvapí však nízkými pořizovacími i provozními náklady (TCO). Škoda jen, že v nabídce chybějí další spalovací motorizace. Přeplňovaný tříválcový motor 1,2 o výkonu 100 kW má zejména s plně naloženým vozem více práce. Na druhou stranu vyniká velmi nízkou spotřebou paliva. Výrobce podle metodiky WLTP udává kombinovanou spotřebu 5,9 l/100 km a v reálném provozu je možné se této hodnotě přiblížit. Na našem standardním testovacím okruhu jsme naměřili spotřebu 6,4 l/100 km.

A na stejném okruhu jsme prověřili také čistě elektrickou variantu. Jednomotorová verze s výkonem 157 kW a akumulátorem o využitelné kapacitě 73 kWh dosáhla v kombinovaném provozu spotřeby 22,2 kWh/100 km. Bez dobíjení jsme ujeli lehce přes 300 km. Podrobné výsledky měření jsou uvedeny v příslušné tabulce.

Servisní intervaly jsou u všech motorizací včetně elektrických verzí nastaveny na 25 000 km. Výrazný rozdíl však panuje v celkových servisních nákladech. Zatímco u elektrické verze dosahují po ujetí 200 000 kilometrů částky 35 620 Kč, u variant se spalovacím motorem jsou přibližně trojnásobné. Po ujetí 200 000 km tak majitel zaplatí za pravidelný servis celkem 94 240 Kč.

Vyplatí se elektromobil, nebo spalovací verze?

Odpověď závisí na řadě proměnných, především na ceně elektrické energie. Při využívání veřejných rychlonabíjecích stanic se cena může pohybovat mezi 15 a 25 Kč za kilowatthodinu. V takovém případě budou náklady na provoz vyšší než u spalovací verze. Pokud však bude vůz pravidelně nabíjen doma nebo ve firmě, kde lze počítat s cenou okolo 6 Kč/kWh, vychází provoz elektromobilu výrazně levněji. V takovém případě může řidič na každém ujetém kilometru ušetřit přibližně jednu korunu.

Elektrická verze je však oproti mild-hybridní variantě dražší přibližně o 320 000 korun. Pokud zohledníme rozdíl v pořizovací ceně i nižší servisní náklady elektromobilu, návratnost vyšší investice nastane po ujetí více než 200 000 km.

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU l/100 km (el.verze kWh/100 km)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
7,5/5,7 (22,5/18,8)	5,3/7,6 (17,1/27,8)	6,4 (22,2)

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota (Eurotax)
90 000 km	3 roky	53,60 %
150 000 km	3 roky	46,90 %
210 000 km	3 roky	40,10 %

PEUGEOT 5008 – 1.2I MILD-HYBRID/EL. VERZE (ÚDAJE V ZÁVORKÁCH PATŘÍ ELEKTRICKÉ VERZI) ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

Motor, převodovka	Vpředu napříč uložený zážehový přeplňovaný tříválec objemu 1199 cm^3 o výkonu 100 kW v kombinaci se synchronním elektromotorem o výkonu 16 kW (napříč uložený elektromotor s permanentními magnety pohání přední kola, výkon 157 kW). Samočinná dvouspojková převodovka (jednostupňová samočinná).
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4791/1895/1694 mm, rozvor 2901 mm. Zavazadlový prostor 0,259/0,748/1,815 m^3.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 1780/650 (2293/527) kg, hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1000/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 198 (170) km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 11,3 (9,7) s, kombinovaná spotřeba dle WLTP 5,9 l/100 km (17,9 kWh/100 km). Využitelná kapacita akumulátoru 73 kWh.
CENA s DPH	749 000 Kč (1 070 000 Kč)

CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Jízdní vlastnosti	Dojezd elektrické verze v mrazech
Prostorný interiér, vysoká variabilita zadních sedadel	Nízká hmotnost pro přívěs (1000 kg)
Možnost vybírat z více druhů pohonů	Absence vznětového motoru
Spotřeba zážehového motoru	

Michal Busta, foto autor

Subaru Forester

Subaru se s Toyotou řadu let v USA přetahuje o titul nejspolehlivější značky na trhu. Podobně je to i v Evropě. Subaru má i díky tomu velmi vysoké zůstatkové hodnoty.



Je to půldruhého roku, co na český trh vstoupila šestá generace Subaru Forester. Ta zaujme jízdními vlastnostmi, trakcí všech kol, ale také cenou, která se stále drží pod hranicí jednoho milionu korun. V segmentu středně velkých SUV s pohonem všech kol ve standardní výbavě jde dnes už téměř o raritu.

Tento model má navíc jednu významnou výhodu. Subaru u něj i nadále počítá se spalovacím motorem, což ocení zejména zákazníci požadující skutečně univerzální vůz včetně schopnosti tahat těžké přívěsy. Právě v této disciplíně narážejí elektromobily na své limity. Jak ukázaly naše testy, při tažení přívěsu o hmotnosti 1,6 tuny se jejich dojezd zkracuje zhruba na polovinu. Po necelých 200 kilometrech, tedy přibližně každé dvě hodiny jízdy, je nutné začít hledat vhodnou nabíjecí stanici. Tím však komplikace nekončí. U většiny nabíjecích stanic je třeba přívěs odpojit, aby nabíjecí kabel dosáhl k vozu, případně aby dlouhá souprava neblokovala provoz.

Subaru Outback je rovněž oblíbeným manažerským vozem. V Evropě však elektrická verze E-Outback spalovací verzi už postupně nahrazuje.

I šestá generace foresteru staví na osvědčené modulární platformě SGP a s předchůdcem sdílí shodný rozvor náprav, světlou výšku i mild-hybridní dvoulitrový boxer. Výrazněji narostla pouze délka (+30 mm) a šířka (+15 mm). Kouzlo novinky tkví v detailech – vše známé je pečlivě vylepšeno. Nejvíce potěší podvozek, který příkladně žehlí terénní nerovnosti, je mimořádně komfortní a zároveň nezklame ani při svižné jízdě na kvalitním asfaltu či rozbité okresce. Jízdně řadíme nový forester k tomu nejlepšímu, co segment SUV s klasickými pružinami a tlumiči aktuálně nabízí. Vylepšení se dočkaly také asistenční systémy, intuitivní infotainment a bezpečnostní systém EyeSight poslední generace se třemi kamerami a pěti novými funkcemi. Ten měl premiéru v modelu Crosstrek.

V Evropě je dostupná jen slabší mild-hybridní verze s dvoulitrovým motorem s přímým vstřikováním benzinu. Při vývoji mild-hybridního systému byl kladen důraz na spolehlivost a životnost. Motor se v praxi velmi často vypíná – nejčastěji při zpomalování nebo jízdě ustálenou rychlostí. Automobilka uvádí, že v městském provozu dokáže ušetřit přes 10 % paliva. To potvrzují i výsledky našeho měření uvedené v příslušné tabulce.

Mimořádná trakce pohonu 4×4

Forester se mimo silnice opírá o světlou výšku 220 mm a krátké převisy karoserie, což umožňuje bezpečný průjezd terénem. Pokud hrozí ztráta trakce některého z kol, lze prostřednictvím ovladače systému X Mode na středovém tunelu zvolit jeden ze dvou terénních režimů. Subaru již nespoléhá na mechanické závěry či mezinápravový diferenciál, ale na soustavu elektronicky řízených spojek, které společně s brzdami zajišťují optimální trakci všech kol. Režim pro těžší terén se po překročení rychlosti 40 km/h automaticky deaktivuje.

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU (l/100 km)		
Město/mimo město	**Při ustálené rychlosti 90/130 km/h**	**Kombinovaná**
9,2/7,2	6,5/9,2	8,9

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	**ZÁPORY**
Jízdní schopnosti a bezpečnost	Kratší servisní intervaly (15 000 km)
Jízdní vlastnosti při tažení přívěsu	Omezený výběr motorizací
Nadprůměrný vnitřní prostor, polohovatelná zadní opěradla	Průměrný objem zavazadlového prostoru
Mimořádně vysoká zůstatková hodnota	

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY		
Počet ujetých km	**Stáří**	**Zůstatková hodnota (Eurotax)**
30 000 km	3 roky	64,60 %
90 000 km	3 roky	57,90 %
150 000 km	3 roky	50,80 %
210 000 km	3 roky	43,50 %

SUBARU FORESTER e-BOXER 2.0 I ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
Motor, převodovka	Vpředu podélně uložený zážehový čtyřválec s protilehlými válci pohání všechna kola, objem 1995 cm^3, výkon 100 kW při 5600 1/min, točivý moment 182 Nm při 4000 1/min. Synchronní střídavý motor s permanentním magnetem, výkon 12,2 kW, točivý moment 66 Nm. Samočinná bezestupňová převodovka CVT.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4670/1815/1730 mm, rozvor 2670 mm. Zavazadlový prostor 0,508/1,731 m^3.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 1768/417 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1870/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 188 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 12,2 s. Spotřeba kombinovaná dle WLTP 8,1 l/100 km. CO_2 185 g/km.
CENA s DPH	985 000 Kč

Michal Busta, foto autor

Škoda Superb

Superb může táhnout přívěsy o hmotnosti až 2,2 tuny. Při jízdě s přívěsem si zachovává vysokou směrovou stabilitu.



Současná, čtvrtá generace modelu Škoda Superb, která bude pravděpodobně jednou z posledních se spalovacími motory, i nadále nabízí širokou paletu zážehových a vznětových pohonných jednotek včetně dvojice plug-in hybridních verzí. V nabídce nechybí ani varianty s pohonem všech kol a zákazníci mohou vybírat mezi karoseriemi liftback a kombi.

Základní cenová hladina zůstává příznivá. Superb lze pořídit se zážehovým motorem 1.5 TSI o výkonu 110 kW od 935 000 korun, případně se vznětovým čtyřválcem 2.0 TDI o stejném výkonu od 995 000 Kč. Provedení kombi je ve všech případech dražší o 40 000 Kč.

Modely Škoda tradičně nabízejí nadprůměrné vnitřní rozměry a superb není výjimkou. Přestože patří do segmentu střední třídy, nová generace vůbec poprvé přesahuje délkou hranici 4,9 metru.

Mezigeneračně se zvětšil také zavazadlový prostor. Kombi nyní nabízí objem 690 litrů, tedy o 40 litrů více než dříve. Obdobného navýšení se dočkal také liftback, jehož zavazadelník pojme 645 litrů.

Jednou z předností nového superbu zůstává ergonomie ovládání. Na rozdíl od některých konkurentů nesází výhradně na dotykové ovládání. Přestože počet fyzických tlačítek poklesl, vůz využívá trojici otočných ovladačů Smart Dials, které umožňují intuitivní nastavení nejčastěji používaných funkcí, například klimatizace, vyhřívání nebo ventilace sedadel. Interiér působí hodnotným dojmem díky kvalitnímu zpracování i použitým materiálům.

Silná nabídka pro fleetové zákazníky

Zatímco řada konkurentů od vznětových motorů postupně ustupuje, superb nadále staví na jejich významné roli v nabídce. Motor 2.0 TDI je k dispozici ve variantách se 110 a 142 kW, přičemž silnější provedení je standardně spojeno s pohonem všech kol. Sedmistupňová dvouspojková převodovka DSG je standardem napříč celou modelovou řadou.

Během testu jsme vyzkoušeli obě základní motorizace o výkonu 110 kW. Zážehový motor 1.5 TSI vykázal pouze o 0,6 l/100 km vyšší spotřebu než stejně výkonný dvoulitrový turbodiesel. Významný podíl na tom má mild-hybridní technologie, která je součástí standardní výbavy této motorizace.

Díky palivové nádrži o objemu 66 litrů nabízí superb velmi dlouhý akční rádius. S verzí 2.0 TDI lze bez problémů překročit hranici 1100 kilometrů na jedno tankování, zatímco varianta 1.5 TSI zvládne více než 1000 kilometrů.

V kombinovaném provozu jsme naměřili spotřebu 5,8 l/100 km u verze 2.0 TDI a 6,4 l/100 km u motoru 1.5 TSI. Další silnou stránkou modelu představují tažné schopnosti. Na trhu dnes není mnoho osobních vozů, které zvládnou táhnout přívěs o hmotnosti přes dvě tuny. Zatímco základní motorizace 1.5 TSI utáhne až 1600 kg, ostatní verze nabízejí nejvyšší povolenou hmotnost brzděného přívěsu od 2,0 do 2,2 tuny.

Při testu s obytným přívěsem o hmotnosti 1600 kg dosáhla verze 2.0 TDI 142 kW s pohonem všech kol průměrné spotřeby 11,6 l/100 km. Varianta 1.5 TSI vykázala spotřebu 14,8 l/100 km.

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY

Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota (Eurotax)
90 000 km	3 roky	60,10 %
150 000 km	3 roky	52,50 %
210 000 km	3 roky	45,10 %

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

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
7,1/5,0	4,4/6,7	6,4

ŠKODA SUPERB COMBI 1.5 TSI ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE

Motor, převodovka	Vpředu napříč uložený zážehový přeplňovaný čtyřválec pohání přední kola, zdvihový objem 1498 cm^3, výkon 110 kW při 5000–6000 1/min, točivý moment 250 Nm při 1500–3500 1/min. Samočinná dvouspojková převodovka, mild-hybridní pohon.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4902/1849/1482 mm, rozvor 2837 mm. Zavazadlový prostor 0,561/1,822 m^3.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 1575/624 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1600/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 222 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,3 s. Spotřeba kombinovaná dle WLTP 5,3–5,9 l/100 km, emise CO_2 kombinované 122–134 g/km.
CENA S DPH	975 000 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ

KLADY	ZÁPORY
Jízdní vlastnosti a komfort	Absence ručně řazené převodovky
Vnitřní prostor, pohodlná zadní sedadla	
Spotřeba motorů TSI i TDI	Cena výkonnějších motorizací
Zůstatkové hodnoty	
Schopnost tahat přívěsy o hmotnosti až 2,2 t	

Michal Busta, foto autor

Volvo ES90

Na vůz se vztahuje záruka 3 roky/100 000 km, na akumulátor pak 8 let/160 000 km. K dispozici je dále tříletá asistenční služba. Nejvýkonnější verze nabízí dva motory s výkonem 500 kW. Jízdní dynamika je mimořádná.



Volvo patří mezi značky, které navzdory zpomalujícímu tempu elektromobility pokračují v rozšiřování elektrické nabídky. Novinka ES90 navíc nejde tradiční cestou SUV. Kombinuje prvky sedanu, liftbacku a crossoveru a vytváří vlastní, obtížně zařaditelnou kategorii.

Technicky vychází z velkého SUV EX90. Měří pět metrů na délku a díky rozvoru přes tři metry nabízí mimořádně prostorný interiér. Největší předností je prostor pro kolena na zadních sedadlech, naopak svažující se střecha snižuje místo nad hlavou, a tak cestující s výškou nad 185 cm se mohou cítit stísněně.

Zavazadlový prostor s objemem 442 litrů nepatří mezi rekordmany, ale liftbacková záď výrazně usnadňuje nakládání. Po sklopení zadních opěradel vznikne rovná ložná plocha dlouhá 170 cm.

Interiér sází na tradiční skandinávský minimalismus. Dominantou je 14,5palcový vertikální displej systému Google Automotive. Fyzických ovladačů zůstalo minimum, prakticky jen otočný ovladač hlasitosti.

Některá řešení působí efektněji než prakticky. Schránka před spolujezdcem se otevírá pouze přes displej a ovládání zadních oken vyžaduje přepínání mezi přední a zadní dvojicí spínačů. Naopak aktivace adaptivního tempomatu dvojitým zařazením režimu Drive patří k příjemně intuitivním detailům.

Zaručený dojezd přes 500 km

ES90 využívá moderní 800V architekturu umožňující nabíjení výkonem až 350 kW. Dobití z 10 na 80 % zabere přibližně 22 minut.

Základní verze s pohonem zadních kol nabízí výkon 245 kW, akumulátor o kapacitě 90 kWh a dojezd až 662 km podle metodiky WLTP. Čtyřkolky využívají větší akumulátor o kapacitě 103 kWh a systémový výkon 335 nebo 500 kW. Testovali jsme vrcholnou variantu, která zvládne sprint z 0 na 100 km/h za čtyři sekundy a podle WLTP ujede až 706 kilometrů.

V kombinovaném provozu jsme naměřili spotřebu 18,6 kWh/100 km, což v praxi znamenalo reálný dojezd přibližně 550 kilometrů na jedno nabití. Při plně využívané klimatizaci v letních vedrech, případně v zimním provozu, spotřeba stoupá ke 20 kWh/100 km. I tehdy však lze počítat s dojezdem kolem 500 kilometrů, což je vzhledem k výkonu i pohonu všech kol velmi dobrý výsledek.

Přestože ES90 váží přibližně 2,6 tuny, působí za volantem lehčím dojmem. Podvozek účinně maskuje hmotnost vozu, stabilizační systém není zbytečně přísný a při razantnější jízdě nechává řidiči určitý prostor. Komfort dále zvyšuje standardně dodávaný vzduchový podvozek, který zároveň umožňuje zvětšit světlou výšku mimo zpevněné cesty. U slabších verzí je za příplatek.

Kritizujeme řešení světel. Po vystoupení z vozu se potkávací světla vždy přepnou do parkovacího režimu a nelze je ponechat svítit například při řešení nehody nebo jiné mimořádné situace v noci. Podobně naprogramovaný software má ale i řada jiných elektromobilů.

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)		
Město/mimo město	**Při ustálené rychlosti 90/130 km/h**	**Kombinovaná**
20,8/16,1	14,9/22,9	18,6

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY		
Počet ujetých km	**Stáří**	**Zůstatková hodnota (Eurotax)**
90 000 km	3 roky	53,50 %
150 000 km	3 roky	46,60 %
210 000 km	3 roky	40,00 %

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	**ZÁPORY**
Mimořádně komfortní a prostorné	Méně prostoru nad hlavou vzadu
Jízdní vlastnosti	Po vystoupení nelze ponechat svítit potkávací světla
Trakce pohonu 4x4	Provozní hmotnost 2,6 t
Spotřeba, dojezd	

VOLVO ES90 TWIN MOTOR ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
Motor, převodovka	Synchronní elektromotory s permanentním magnetem pohání všechna kola, celkový výkon 500 kW, točivý moment 870 Nm. Stálý redukční převod.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 5000/1942/1546 mm, rozvor 3102 mm. Zavazadlový prostor 0,442/1,445 m³, frunk 0,027 m³.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 2132/508 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 2000/750 kg.
Výkony	Nejvyšší rychlost 180 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 4,0 s. Spotřeba kombinovaná WLTP 17,1 kWh/100 km, maximální dojezd 679 km (WLTP), využitelná kapacita akumulátoru 103 kWh.
CENA s DPH	2 109 900 Kč

Michal Busta, foto autor

Volkswagen ID.7 Tourer

Nízký koeficient čelního odporu 0,24 se propisuje do mimořádně nízké spotřeby na dálnici



Elektrická alternativa k modelu Passat se Volkswagenu opravdu povedla. ID.7 Tourer dnes patří k nejpřesvědčivějším elektrickým kombi na trhu. Díky prostornosti, efektivitě a příznivé ceně mu v podstatě konkuruje pouze dražší BMW i5 Touring.

Volkswagen ID.7 lze díky vyspělé technice, bohaté základní výbavě a délce bezmála pěti metrů považovat za novou vlajkovou loď značky. K dispozici je nejen jako elegantní liftback, ale také v podobě praktického kombi Tourer, které je dokonce o něco větší než nový passat.

Při porovnání rozměrů obou modelů disponuje ID.7 výrazně delším rozvorem náprav (+125 mm), je také vyšší (+32 mm) a mírně delší (+24 mm).

Zajímavé je rovněž cenové srovnání s passatem. Nejlevnější elektrické kombi ID.7 Tourer stojí 1 136 000 Kč, nabízí solidní základní výbavu a elektromotor o výkonu 150 kW. Akumulátor má kapacitu 59 kWh. Srovnatelně vybavený Passat 1.5 TSI s výkonem 110 kW vyjde na 1 065 000 Kč. Cenový rozdíl tak činí pouze 71 000 Kč. Dynamika obou vozů je přitom velmi podobná. Znatelně lehčí passat zrychlí z 0 na 100 km/h za 8,9 sekundy, zatímco ID.7 potřebuje 9,2 sekundy.

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU (kWh/100 km)		
Město/mimo město	**Při ustálené rychlosti 90/130 km/h**	**Kombinovaná**
16,5/15,1	14,8/20,6	16,5

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY		
Počet ujetých km	**Stáří**	**Zůstatková hodnota (Eurotax)**
90 000 km	3 roky	56,00 %
150 000 km	3 roky	48,80 %
210 000 km	3 roky	41,40 %

Nápadně nízká dálniční spotřeba

Základní verze nabízí výkon 150 kW a akumulátor s využitelnou kapacitou 59 kWh. Během testu jsme po plném nabití ujeli přibližně 350 km, zatímco v zimních podmínkách dojezd klesal ke 300 km. Součástí standardní výbavy je navíc tepelné čerpadlo.

Za příplatek 214 000 Kč lze získat znatelně lepší výbavu, vyšší nabíjecí výkon (175 kW namísto 160 kW, nabití z 10 na 80 % za 28 minut), ale především výkonnější elektromotor s výkonem 210 kW a větší akumulátor s využitelnou kapacitou 77 kWh. Dojezd se tím prodlouží přibližně o 110 km.

Velmi příjemně nás překvapila také spotřeba při dálniční rychlosti 130 km/h, která dosáhla pouhých 20,6 kWh/100 km. V rámci našich testů jde o mimořádně nízkou hodnotu, jíž se dosud přiblížil pouze Hyundai Ioniq 6. Výborná dálniční efektivita se promítla také do kombinované spotřeby 16,5 kWh/100 kilometrů. S mírně zapnutým topením jsme tak na jedno nabití ujeli 465 km.

V běžném provozu lze bez topení při jízdě po okresních silnicích a ve městě překonat hranici 500 km. Naopak v zimě se zapnutým vytápěním klesá dojezd přibližně na 400 až 430 km. Přestože výrobce uvádí u liftbacku oproti verzi Tourer nižší spotřebu o 0,4 kWh/100 km, během testování jsme takový rozdíl nezaznamenali.

Za další příplatek 84 000 Kč je k dispozici vrcholná výbava doplněná akumulátorem s využitelnou kapacitou 86 kWh. S ním lze hranici 500 km překonávat celkem snadno. Při teplotě -7 °C jsme bez předehřevu interiéru ujeli 410 km. Stejný akumulátor využívá také sportovně laděná verze GTX s pohonem všech kol. Kvůli dvojici elektromotorů však její dojezd klesl přibližně o 55 km. Cena tohoto provedení se již blíží hranici 1,8 milionu korun.

VOLKSWAGEN ID.7 TOURER, 77 kWh ZÁKLADNÍ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE	
Motor, převodovka	Vzadu uložený elektromotor s permanentním magnetem pohání zadní kola, výkon 210 kW, točivý moment 500 Nm. Stálý redukční převod.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4961/1862/1543 mm, rozvor 2971 mm. Zavazadlový prostor 0,532 m³.
Hmotnosti	Provozní/užitečná hmotnost 2208/442 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1200/750 kg.
Výkony	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.
CENA s DPH	1 350 000 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	**ZÁPORY**
Komfortní a tiché cestování	Cena verze 4x4 1,76 mil. Kč
Dojezd, mimořádně nízká spotřeba při 130 km/h	Nižší hmotnost přívěsu u základní verze (1000 kg)
Zůstatkové hodnoty, cena základní verze	Vyšší provozní hmotnost verze 4x4 (2,4 tuny)
Meziroční pokles ceny o 20 000 Kč	



Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 modelu ID.7 Tourer: 14,3 – 16,7 kWh/100 km; 0 g/km.
Vyobrazený vůz je ilustrativní a obsahuje prvky příplatkové výbavy. Více na volkswagen.cz

Mario Rychtera, foto archiv

Sedm míst na vrcholu

Škoda Peaq posouvá elektrickou nabídku značky do segmentu velkých SUV. Nabídne až sedm míst, dojezd podle WLTP přes 640 km, pohon zadních nebo všech kol a zavazadlový prostor, který překonává všechny současné modely značky.



Nová vlajková loď nabízí mimořádný vnitřní prostor. Nejlevnější verze vyjde na 1,15 mil. korun.

Peaq je prvním elektromobilem značky v segmentu velkých SUV a zároveň jejím největším a nejprostornějším SUV. Téměř třímetrový rozvor se promítá především do prostoru pro cestující, přičemž Škoda počítá s využitím všech tří řad i dospělými. Ani sedmimístné uspořádání přitom neznamená zásadní omezení zavazadlového prostoru. Za třetí řadou zůstává 299 litrů, po jejím sklopení objem vzroste na 935 litrů. Dalších 37 litrů nabízí prostor pod přední kapotou, takže nabíjecí kabely nemusejí zabírat místo v zavazadlovém prostoru. V interiéru je navíc více než 33 litrů dalších odkládacích schránek.

Interiér zároveň ukazuje, že peaq nemá být pouze praktickým rodinným SUV. Jako první Škoda dostává infotainment s vertikálně orientovaným 13,6palcovým displejem a platformou Android. Nová je také kombinace dotykového ovládání s fyzickými prvky na středové konzole. Samostatné ovladače zůstávají pro nastavení teploty, intenzity ventilace i hlasitosti. Základní balíček on-line služeb má být zdarma po dobu deseti let, rozšířený balíček Premium tři roky. Nechybí vzdálená správa nabíjení prostřednictvím aplikace MyŠkoda ani chlazené bezdrátové nabíjení dvou telefonů s výkonem 25 W.

Vrchol komfortní výbavy představuje paket Relax. Přidává elektricky ovládaná sedadla s certifikací AGR, masážními funkcemi a výsuvnými oporami nohou, dvojici polštářů, rozkládací stolek a wellness aplikaci se šesti programy kombinujícími klimatizaci, ambientní osvětlení a masáže. Součástí je rovněž audiosystém Sonos se 16 reproduktory a výkonem 755 W. Na přání lze objednat tepelné čerpadlo nebo adaptivní podvozek DCC.

Dva akumulátory, tři výkony

Technickým základem je platforma MEB+ a na výběr budou dvě velikosti trakčního akumulátoru. Peaq 60 používá akumulátor s kapacitou 63 kWh, z níž je využitelných 59 kWh. Zadní elektromotor poskytuje



Na rozdíl od enyaqu tu najdeme sedm sedadel pro dospělé cestující

150 kW a 350 Nm. Zrychlení z 0 na 100 km/h zvládne vůz za 8,4 sekundy a podle výbavy ujede 389 až 458 km.

Peaq 90 dostává větší akumulátor s kapacitou 91 kWh, respektive 86 kWh využitelných, což je dosud nejvyšší hodnota u elektrické Škody. Zadní elektromotor disponuje výkonem 210 kW a točivým momentem 545 Nm. Zrychlení z 0 na 100 km/h trvá 7,1 sekundy a dojezd podle konfigurace dosahuje 550 až 646 km. Výbava Selection stojí od 1 325 000 Kč.

Vrcholný Peaq 90x přidává asynchronní elektromotor na přední nápravě, a tedy pohon všech kol. Systémový výkon 220 kW umožňuje zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,7 sekundy, dojezd činí 523 až 612 km. Verze se zadním pohonem mohou táhnout brzděný přívěs o hmotnosti 1,8 t, čtyřkolka až 2 t.

Z pohledu firemních uživatelů proto nemusí být nejsilnější varianta automaticky nejvýhodnější. Peaq 90 se zadním pohonem nabízí nejdelší dojezd celé řady a nižší pořizovací cenu, zatímco 90x přidává především pohon všech kol a vyšší tažnou kapacitu.

Rozdíl v kapacitě akumulátorů se překvapivě téměř neprojevuje v době rychlého nabíjení. Peaq 60 zvládne zvýšit stav nabití z 10 na 80 % za 27 minut, verze s 91kWh akumulátorem potřebuje 28 minut. Oba akumulátory používají články NMC a vyrábějí se v Mladé Boleslavi.

Novinkou je také možnost řízení jedním pedálem. Po přepnutí voliče do režimu B dokáže rekuperace vůz zpomalit až do úplného zastavení a podle automobilky může pokrýt více než 95 % brzdných situací. Také proto jsou na zadní pětiprvkové nápravě použity servisně nenáročné bubnové brzdy, zatímco vpředu má peaq kotoučové brzdy a zavěšení McPherson.

Peaq podporuje rovněž obousměrný tok energie. Prostřednictvím funkce V2L může napájet externí spotřebiče a s kompatibilním stejnosměrným wallboxem Ambibox dokáže pomocí V2H dodávat elektřinu do budovy. U firemního vozu tak může velký trakční akumulátor najít využití i mimo samotnou jízdu.

První výsuvné kliky i chytrá střecha

Design navazuje na stylistický směr Modern Solid a studii Vision 7S. Peaq ale přináší také několik prvků, které dosud žádná Škoda nenabízela. Poprvé používá výsuvné kliky dveří a elektrochromatickou panoramatickou střechu s devíti samostatně ovládanými segmenty. Prosklená plocha přesahuje 2,1 m² a při zahájení výroby bude tato střecha dostupná pouze pro verzi Sportline, ostatní provedení ji dostanou později. Zapuštěné kliky spolu s dalšími aerodynamickými úpravami pomáhají snížit součinitel odporu vzduchu na 0,249.



Palubní deska má poprvé vertikálně orientovaný displej s úhlopříčkou 13,6 palce

Bezpečnostní výbava odpovídá pozici vlajkové lodi. Standardem je deset airbagů, Front Assist, hlídání mrtvého úhlu, asistent průjezdu křižovatkou a prediktivní tempomat. Na přání bude k dispozici Travel Assist 3.0 schopný reagovat také na semafory, automatické parkování na dálku nebo panoramatický kamerový systém s funkcí virtuálně průhledné karoserie. Nová kamera umístěná u vnitřního zpětného zrcátka navíc sleduje oči řidiče a vyhodnocuje jeho pozornost a únavu.

TECHNICKÉ ÚDAJE – ŠKODA PEAQ

Verze	Peaq 60	Peaq 90	Peaq 90x
Motor	Synchronní elektromotor s permanentními magnety		Zadní – synchronní elektromotor s permanentními magnety, přední – asynchronní elektromotor
Výkon (kW)/otáčky	150	210	220
Poháněná kola	Zadní		Všechna
Zrychlení 0–100 km/h (s)	8,4	7,1	6,7
Nejvyšší rychlost (km/h)	160	180	
Kombinovaná spotřeba (kWh/100 km)	15	15,2	16
Kapacita akumulátoru (kWh)	63	91	
Dojezd WLTP (km)	453	638	605
Nabíjení AC/DC (kW)	11/160	11/199	
Rozměry (délka, šířka výška – mm)	4874/1867/1664		
Rozvor (mm)	2985		
Provozní hmotnost (kg)	2156–2279	2334–2449	2407–2529
Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného	1800/750		2000/750
Objem zavazadlového prostoru (l)	37/935/2150		
Cena Peaq Selection (Kč)	1 150 000	1 325 000	1 395 000
Cena Peaq Exclusive Selection (Kč)		1 525 000	1 595 000
Cena Peaq Sportline (Kč)		1 450 000	1 520 000

Mario Rychtera, foto archiv

Druhý pokus s mnohem lepšími kartami

Volkswagen ID.3 byl pro značku přelomovým modelem v oblasti elektromobility. Přesto nebyl bez chyb. Kritika směřovala především na kvalitu některých materiálů v interiéru a složitější ovládání. Nyní přichází modernizované provedení.



Přepracovaná příď dostala čistší tvary, světelnou lištu a u vyšších výbav také osvětlené logo Volkswagen

Novinka nese název Neo a přichází s přepracovaným interiérem, novým infotainmentem i vylepšenou technikou. Výrazně se zrychlilo nabíjení a vrcholná verze nyní nabízí dojezd přes 600 kilometrů. Na českém trhu je ID.3 Neo dostupný se třemi kapacitami akumulátoru a výkony od 125 do 170 kW. Základní provedení stojí 749 000 Kč.

Rozměry se oproti původnímu modelu prakticky nezměnily. ID.3 Neo měří na délku 4265 mm a rozvor náprav zůstal na hodnotě 2770 mm.

Kvalitnější interiér a lepší ergonomie

Největší změny se odehrály v interiéru. Volkswagen zapracoval na kvalitě použitých materiálů i ergonomii ovládání. Nový volant se vrací ke klasickým tlačítkům, před řidičem zůstává digitální přístrojový štít s úhlopříčkou 10,25 palce a centrální displej infotainmentu narostl na 12,9 palce. Součástí výbavy je bezdrátové rozhraní Apple CarPlay a Android Auto, čtyři porty USB-C i hlasový asistent IDA s podporou umělé inteligence.

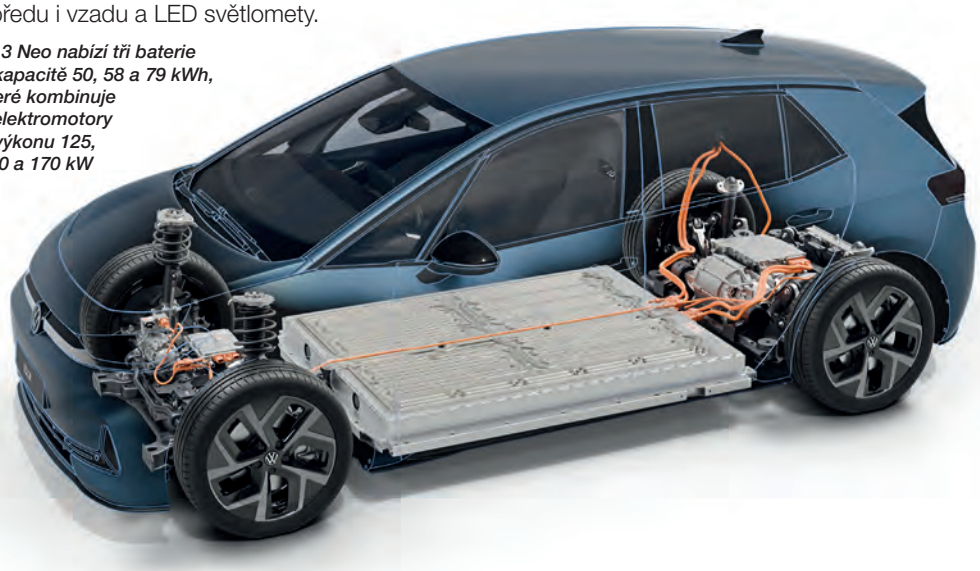
Díky dlouhému rozvoru nabízí ID.3 Neo nadprůměrný prostor pro cestující vzhledem ke kompaktním vnějším rozměrům. Zavazadlový prostor má objem 383 litrů, po sklopení zadních opěradel naroste na 1336 litrů.

Již základní výbava Trend zahrnuje adaptivní tempomat, systém Front Assist, monitoring mrtvého úhlu, asistenta pro odbočování na křižovatkách, parkovací senzory vpředu i vzadu a LED světlomety.

Tři kapacity akumulátoru

Všechny verze využívají elektromotor uložený u zadní nápravy, pohon zadních kol a jednostupňovou převodovku. Maximální rychlost je omezena na 160 km/h.

Základ nabídky tvoří akumulátor s využitelnou kapacitou 50 kWh spojený s elektromotorem o výkonu 125 kW. Na vrcholu stojí verze s akumulátorem o kapacitě 79 kWh a výkonem 170 kW. V provedení Life stojí 1 079 000 korun, ve výbavě Style pak 1 179 000 Kč.



ID.3 Neo nabízí tři baterie o kapacitě 50, 58 a 79 kWh, které kombinuje s elektromotory o výkonu 125, 140 a 170 kW

TECHNICKÉ ÚDAJE – VOLKSWAGEN ID.3 NEO			
Verze	**50 kWh, 125 kW**	**58 kWh, 140 kW**	**79 kWh, 170 kW**
Motor	Synchronní elektromotor s permanentními magnety		
Výkon (kW)	125	140	170
Točivý moment (Nm)	350		
Poháněná kola	Zadní		
Zrychlení 0–100 km/h (s)	8,6	8	7,1
Nejvyšší rychlost (km/h)	160		
Kombinovaná spotřeba (kWh/100 km)	14–15,6	13,9–15,5	14,3–15,7
Kapacita akumulátoru (kWh)	50	58	79
Dojezd WLTP (km)	378–416	447–492	578–629
Nabíjení AC/DC (kW)	11/100	11/105	11/183
Rozměry (délka, šířka výška – mm)	4265/1809/1552		
Rozvor (mm)	2770		
Provozní hmotnost (kg)	1964/421	1963/422	2041/464
Objem zavazadlového prostoru (l)	383–1336		
Cena Trend (Kč)	749000		
Cena Life (Kč)	829000 Kč	919000	1079000
Cena Style (Kč)	919000	1019000	1179000

Právě největší akumulátor přináší nejvýraznější technický posun. Volkswagen uvádí dojezd až 601 km podle metodiky WLTP a maximální výkon DC nabíjení 183 kW. Verze s akumulátory o kapacitě 50 a 58 kWh podporují rychlonabíjení výkonem až 105 kW. Všechny varianty lze nabíjet střídavým proudem výkonem 11 kW.

Rozdíly mezi jednotlivými verzemi proto nespočívají pouze v dojezdu. Vrcholná varianta nabízí vedle větší energetické zásoby také výrazně kratší dobu strávenou u rychlonabíjecích stanic.

Nové funkce pro každodenní provoz

Novinkou je podpora technologie V2L (Vehicle-to-Load). Prostřednictvím adaptéru lze z trakčního akumulátoru napájet externí zařízení s výkonem až 3,6 kW, například elektrické nářadí, elektrokola nebo další vybavení využívané při práci v terénu.

ID.3 Neo nově podporuje také intenzivnější rekuperaci, která umožňuje ovládání vozu téměř jedním pedálem. Rekuperační systém dokáže vůz v běžném provozu zpomalit až do úplného zastavení. V nabídce nechybí ani pokročilé asistenční systémy včetně Connected Travel Assist, head-up displeje s rozšířenou realitou, kamerového systému Area View nebo Park Assist Pro.



Moderního ducha doprovází grafika budíků ve stylu devadesátých let

Zajímavá volba pro firemní flotily

Standardní záruka činí tři roky nebo 90 000 kilometrů. Za příplatek ji lze prodloužit až na pět let a 150 000 km. Servisní balíček na pět let nebo 150 000 km stojí 15 900 Kč.

Modernizovaný ID.3 Neo působí ve srovnání s původním modelem výrazně dospělejším dojmem.



Nový interiér sází na přehlednější ovládání, 10,25“ digitální přístrojový štít a 12,9“ infotainment Innovision

Mario Rychtera, foto archiv a autor

Všechny novinky ještě před Hannoverem

Volkswagen Užitkové vozy v Berlíně ukázal, že budoucnost firemní mobility nestojí jen na nových modelech a pohonech. Stále důležitější roli budou hrát data, konektivita, automatizace a digitální služby, které mají zjednodušit správu vozových parků i každodenní práci v terénu.



ID. Buzz Cargo se poprvé nabízí s dlouhým rozvorem, větším nákladovým prostorem a také jako elektrická čtyřkolka 4MOTION

Volkswagen představil také vizi propojeného ekosystému vozidel, digitálních služeb a servisu. Fleetoví manažeři získají detailnější přehled o vytížení vozů, jejich technickém stavu nebo plánování servisu.

Nová služba Connect Pro pracuje s provozními daty vozidel a umožní jejich propojení se stávajícími systémy správy flotil. V Česku aktuálně běží pilotní provoz, plné spuštění se očekává na přelomu roku.

Caddy dostal nový interiér, cargo plug-in hybrid

Modernizovaný caddy přiváží přepracovaný interiér s novým 12,9“ infotainmentem, digitálním přístrojovým štítem a rozšířenými funkcemi Travel Assist. Nabídka motorů zahrnuje diesely 75 a 90 kW, benzinovou verzi 85 kW a plug-in hybrid se systémovým výkonem 110 kW.

Pro firmy bude nejzajímavější Caddy Cargo Maxi eHybrid. Nabízí nákladový prostor 3,7 m³ a elektrický dojezd až 117 km. Nabíjení podporuje výkon 11 kW AC a 40 kW DC.

Multivan mění především pracoviště řidiče

Modernizovaný multivan dostal novou palubní desku, přepracované ovládání klimatizace a vylepšený systém Travel Assist. Vrcholem nabídky zůstává eHybrid 4MOTION s výkonem 180 kW a elektrickým dojezdem až 94 km. Zadní nápravu pohání samostatný elektromotor, díky čemuž funguje pohon všech kol bez mechanického propojení náprav.



Multivan dostal nový kokpit a modernizované asistenty, vrcholem nabídky zůstává plug-in hybridní 4MOTION se systémovým výkonem 180 kW

California přebírá techniku multivanu

Stejnými úpravami prošla také california. Novinkou je lehká nafukovací kuchyň pro verzi Beach, kterou lze používat uvnitř i vně vozu.

California eHybrid 4MOTION nabízí systémový výkon 180 kW, elektrický pohon všech kol a elektrický dojezd až 90 km.



Crafter rozšiřuje pracovní možnosti třístranným sklápěčem s korbou o ploše 7,6 m²

ID. Buzz Cargo se poprvé prodlužuje

Největší novinkou elektrické řady je ID. Buzz Cargo s dlouhým rozvorem. Nákladový prostor narostl na 4,4 m³ a ložná délka dosahuje 2,45 m. V nabídce bude zadní pohon i verze 4MOTION s výkonem až 250 kW.

Novinkou je také ID. Buzz Pro 4MOTION, který výrazně zvýšil povolenou hmotnost přívěsu až na 1800 kg.

Transporter nabídne šest míst, valník i elektrickou čtyřkolku

Nový transporter s dvojkabinou a valníkem kombinuje šest míst k sezení s velkou ložnou plochou. Nabídne diesely o výkonu 81 a 110 kW i elektromobily se 100 až 210 kW. Pohon všech kol bude dostupný pro diesel i elektrické verze. Maximální hmotnost brzděného přívěsu dosahuje 2,4 tuny.

Crafter dostal třístranný sklápěč

Volkswagen rozšířil nabídku modelu Crafter o verzi s třístranným sklápěčem určenou pro stavebnictví a komunální služby. Korba o ploše 7,6 m² umožňuje vyklápění do obou stran i dozadu.

Čtyřkolka už neznamená automaticky diesel

Volkswagen zdůraznil, že pohon 4MOTION dnes nabízí napříč pěti modelovými řadami a stále častěji také v elektrifikované podobě. Elektrické portfolio již nezahrnuje pouze ID. Buzz, ale i e-transporter a e-caravelle s výkony od 100 do 250 kW.

Connect Pro přesouvá správu flotily přímo do auta

Connect Pro umožňuje sledovat stav vozidel, plánovat servis nebo spravovat vzdálené aktualizace elektromobilů. U modelu Caddy přidává i digitální knihu jízd, monitoring nákladů a analýzu spotřeby.

Chytrý crafter sám pozná, co ve výbavě chybí

Volkswagen představil koncept inteligentního nákladového prostoru pro crafter. Elektronicky označené nářadí a materiál bude vůz automaticky kontrolovat před výjezdem a upozorní na chybějící vybavení. Systém zároveň pomůže lokalizovat ztracené nástroje a monitorovat náklad proti krádeži.

ID. Buzz bez řidiče zatím Česko nečeká

Nejdále do budoucnosti míří autonomní ID. Buzz AD vyvíjený s partnery MOIA a Mobileye. Vozidlo využívá soustavu kamer, lidarů a radarů a umožňuje automatizovanou jízdu úrovně 4 ve vybraných lokalitách. Testování probíhá v několika evropských i amerických městech.



Transporter kombinuje až šest míst, valníkovou nástavbu a nově také elektrický pohon všech kol

Amarok přidává edici Dark Label

Amarok rozšiřuje nabídku o speciální edici Dark Label s černými designovými doplňky, 20palcovými koly a tmavě laděným interiérem. Nová varianta doplňuje výbavy Style, PanAmericana a Aventura a již nyní je dostupná také na českém trhu.



Amarok Dark Label sází na černé doplňky, 20palcová kola a tmavě laděný interiér, přičemž už je dostupný i v Česku

Jiří Kaloč, foto archiv

Hledání svatého grálu. Který akumulátor je nejlepší?

Akumulátory pro elektromobily procházejí poměrně bouřlivým vývojem. Už nejde jen o snahu dosáhnout vyšší kapacity. Hledá se rovnováha mezi cenou, bezpečností a dostupností surovin. Zatímco dříve byl hlavním cílem co nejdelší dojezd, dnes jsou trendem dostupná elektromobilita a udržitelnost.



Když na počátku 20. století první elektrické kočáry prohrály souboj se spalovacími motory, nebylo to kvůli funkčnosti elektromotoru nebo nedostatku nápadů, ale kvůli hmotnosti a limitům tehdejších akumulátorů. Těžké olověné články nabízely jen skromný dojezd a jejich nabití trvalo věčnost. Trvalo pak téměř celé století, než komercializace lithium-iontové technologie v 90. letech otevřela dveře moderní elektromobilitě. A vývoj pokračuje překotným tempem i nadále. Firmy z Číny, Koreje, Evropy, Japonska i USA se předhánějí v tom, kolik energie dokážou uložit do jednoho kilogramu akumulátorového článku, tedy jak vysoké energetické hustoty lze dosáhnout v mřížkách anody a katody, aniž by byla ohrožena bezpečnost nebo životnost.

Tekutý, nebo pevný elektrolyt?

Současnému trhu dominují dva odlišné směry. Na jedné straně stojí niklové chemie (NCM/NCA) určené pro dlouhé dojezdy a prémiové 800V architektury, na straně druhé cenově dostupné a mimořádně odolné lithium-železo-fosfátové (LFP) akumulátory, které díky strukturální integraci zažívají obrovský rozmach v nejdostupnějších elektromobilech.

Svatým grálem elektromobility jsou akumulátory s pevným elektrolytem (solid-state), o nichž se hovoří už řadu let, dosud je ale nikdo nedovedl k masové sériové výrobě. Rok 2026 však může být zlomový. Na obzoru už nestojí jen laboratorní přísliby, ale také postupný náběh akumulátorů s polotuhým elektrolytem (semi-solid-state) s hustotou okolo 350 Wh/kg (například v projektech NIO a Gotion) a dokončený vývoj článků s pevným elektrolytem, které mají přinést vyšší bezpečnost, bleskové dobíjení a výrazný posun v energetické hustotě. V sériové výrobě by se mohly objevit už příští rok.

Vraťme se však k technologiím, které jsou k dispozici už dnes. Současný trh ovládají LFP akumulátory díky své bezpečnosti a nízké ceně, byť vykazují nižší energetickou hustotu. Zajímavý posun představují LMFP akumulátory s přídavkem manganu, které zvyšují napětí i hustotu energie o 15 až 20 % při zachování nízké ceny a vysoké bezpečnosti. To umožňuje i levnějším elektromobilům nabídnout dojezd přes 500 km bez nutnosti použití drahého niklu a kobaltu.

Další zajímavou a ještě dostupnější alternativou jsou sodíkové (Na-ion) akumulátory, které se začínají objevovat v nejlevnějších modelech. Sodík je levný, tyto akumulátory nepotřebují lithium, velmi dobře fungují v mrazu a jsou v podstatě nehořlavé. Prvním sériovým elektromobilem se sodíkovým akumulátorem na světě se stalo městské mini Yiwei EV koncernu JAC, ve kterém má podíl i Volkswagen. S kapacitou akumulátoru 23,2 kWh nabízí tento čtyřdveřový prcek dojezd okolo 230 km.

Způsoby uložení a řízení AI

Nejde však jen o chemické složení akumulátorů. Mění se také způsob jejich integrace do vozidla. Namísto vkládání článků do modulů a modulů do bloků se články integrují přímo do konstrukce vozu (Cell-to-Chassis).





Výsledkem je nižší hmotnost, více prostoru pro články a vyšší tuhost karoserie. Tento přístup prosazují například Tesla, BYD nebo Volvo.

Stejně důležitý je i řídicí software. Pokročilé systémy správy akumulátorů (Battery Management System, BMS) využívají umělou inteligenci k predikci opotřebení a optimalizaci nabíjení, což může prodloužit životnost akumulátoru až o 50 %. V Evropské unii se zároveň zavádí digitální sledování původu materiálů a uhlíkové stopy každého akumulátoru prostřednictvím takzvaného bateriového pasu, což usnadní následnou recyklaci.

Čína: naprostá dominance

Globálnímu trhu s akumulátory pro elektromobily dnes jednoznačně dominují čínské a jihokorejské společnosti. Čínští výrobci těží z kontroly nad celým dodavatelským řetězcem, od těžby surovin až po zpracování kovů, a ovládají více než 60 % světového trhu. První dvě místa drží s výrazným náskokem čínské společnosti CATL (39 %) a BYD (16 %), třetí je korejské LG (9 %). V první desítce najdeme výhradně čínské a korejské firmy s jedinou výjimkou, japonským Panasonicem. Tomu patří sedmé místo s podílem 3,7 %. Evropského ani amerického výrobce v těchto statistikách nenajdete. Čínským, korejským a japonským firmám totiž patří dohromady 95 % světové produkce akumulátorů pro elektromobily.

Největším světovým výrobcem akumulátorů pro elektromobily a systémy pro ukládání energie je čínská společnost CATL (Contemporary Amperex Technology Co. Limited). Firma vznikla v roce 2011, sídlí v čínském Ning-te a dodává lithium-iontové i sodíkové akumulátory předním světovým automobilkám. Zaměřuje se na vývoj článků s vysokou energetickou hustotou, rychlým nabíjením (například technologie Shenxing nebo Qilin) a dlouhou životností.

Evropské automobilky jsou na akumulátorech od CATL silně závislé, což čínskému gigantovi zajišťuje značný vliv. Spolupráce se posunula od prostého nákupu článků k zakládání společných podniků a hlubší technologické integraci. CATL investuje do továren v Evropě, aby splnil unijní pravidla původu. Vedle závodu v německém Durynsku buduje také továrnu v maďarském Debrecínu s plánovanou kapacitou 100 GWh.

CATL je hlavním partnerem pro modely Mercedes-Benz EQ a úzce spolupracuje na nové generaci elektromobilů „Neue Klasse“ od BMW. Se Stellantisem dokonce založil společný podnik, který staví novou továrnu na LFP akumulátory v Zaragoze. Mezi jeho odběratele patří také Volkswagen a Volvo.

Čínská společnost zároveň uzavřela partnerství s německým strojírenským gigantem Schaeffler na společném vývoji řídicích jednotek akumulátorů (BMS). S automobilkami Renault a Volvo navíc spolupracuje na standardizaci správy životního cyklu akumulátorů a ve spolupráci s Octopus Energy plánuje přinést do Evropy technologii rychlé výměny akumulátorů určenou především pro nákladní dopravu.

CATL se profiluje jako technologický lídr, který kombinuje různá chemická složení článků pro odlišné segmenty trhu. Vedle levných Na-ion akumulátorů s hustotou až 175 Wh/kg a rozšířených LFP akumulátorů s vylepšenou chemií nabízí CATL pro prémiové a výkonné elektromobily již třetí generaci akumulátorů Qilin, které využívají pokročilé nikl-mangan-kobaltové (NMC) složení s integrací přímo do šasi vozu. Tyto akumulátory dosahují hustoty až 280 Wh/kg, což umožňuje reálný dojezd až 1000 km. Akumulátory Qilin najdete například v modelech Zeekr 001 a 009 od koncernu Geely nebo v Xiaomi SU7.

V souvislosti s firmou CATL je třeba zmínit také pokročilý vývoj takzvaného kondenzovaného akumulátoru s polotuhým elektrolytem a hustotou energie až 500 Wh/kg. Zde už lze uvažovat o využití v civilním letectví.







V laboratořích CATL zároveň probíhá příprava výrobních linek na akumulátory s pevným elektrolytem. Dlouhodobým vědeckým cílem je technologie lithium-vzduch, která odbourává těžké kovy v katodě a svou teoretickou kapacitou dramaticky překonává všechna dnešní řešení.

Konkurenční BYD se letos soustředí spíše na extrémně rychlé nabíjení a masovou dostupnost než na honbu za co nejdelším dojezdem, nicméně jeho nová generace akumulátorů Blade 2.0 je impozantní. Přestože jde o technologii LFP, umožňuje u prémiových modelů (např. Denza Z9 GT) dojezd přes 1000 km. BYD se zároveň zaměřuje na budování infrastruktury pro ultrarychlé dobíjení a letos představil nabíjecí stanici s výkonem 1,5 MW. Společnost rovněž oznámila plány na uvedení akumulátorů s pevným elektrolytem v roce 2027, přičemž pro jejich výrobu připravuje vlastní rozsáhlé výrobní kapacity.

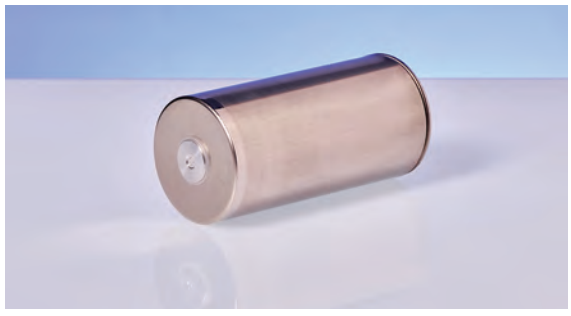
Evropa: snaha o vlastní vývoj

Evropské automobilky sice stále odebírají většinu akumulátorů od čínských výrobců, zároveň však masivně investují do vlastního vývoje a výroby. Strategie skupin Volkswagen a Stellantis jsou si v cílech podobné, tedy v dosažení větší nezávislosti a snížení nákladů, liší se však technickým přístupem.

Volkswagen vsadil na vysokou míru standardizace prostřednictvím své dceřiné společnosti PowerCo a vyvíjí jednotný formát článku, který bude do roku 2030 využívat až 80 % všech modelů koncernu. To znamená, že samotná forma článku zůstane stejná, zatímco jeho chemické složení se bude měnit podle jednotlivých segmentů. Nejlevnější modely (např. nový ID. Polo) dostanou LFP akumulátory bez kobaltu a niklu, střední třída (např. ID.4 a ID.7) by měla využívat LMFP akumulátory s obsahem manganu a prémiové modely Audi a Porsche dostanou NMC akumulátory s vysokým podílem niklu. Společnost PowerCo rozjíždí svou první gigafactory v německém Salzgitteru, následovat budou závody ve Valencii (Španělsko) a Ontariu (Kanada). Budoucnost vidí Volkswagen rovněž v akumulátorech s pevným elektrolytem a v této oblasti spolupracuje s americkým start-upem QuantumScape.

Stellantis (Peugeot, Fiat, Opel, Jeep, Chrysler a další) zvolil cestu strategických partnerství a investic do různorodých technologií, aby nebyl závislý na jediném řešení. Společně s Mercedesem a TotalEnergies proto vytvořil podnik ACC (Automotive Cells Company), který staví gigafactory ve Francii, Německu a Itálii. Zaměřuje se především na vysoce výkonné NMC články pro platformy STLA.

Stellantis prostřednictvím své divize Ventures investoval také do francouzské společnosti Tiamat, která vyvíjí dostupné sodíkové články, a zároveň do americké firmy Factorial Energy, jež chce dovést do sériové výroby akumulátory s pevným elektrolytem. V současnosti probíhá testovací provoz flotily







vozidel Dodge Charger Daytona vybavených akumulátory s pevným elektrolytem a energetickou hustotou 390 Wh/kg.

Japonsko: paleta technologií od Toyoty

Pozadu nezůstává ani největší světová automobilka Toyota, která sází na vlastní vývoj. Její strategie je unikátní v tom, že nevyvíjí pouze jeden typ akumulátoru, ale celou škálu technologií, které mají pokrýt vše od levných městských vozů až po luxusní sedany a SUV.

Toyota rozdělila vývoj klasických akumulátorů s tekutým elektrolytem (LFP a NMC) do tří kategorií (Performance, Popularisation a High-Performance) a zároveň investovala značné prostředky do vývoje akumulátorů s pevným elektrolytem. Automobilka ostatně drží světové prvenství v počtu patentů na tuto technologii a očekává se, že první modely Lexus s těmito akumulátory se objeví v letech 2027 až 2028. Akumulátory s pevným elektrolytem od Toyoty míří na hodnoty energetické hustoty kolem 450 až 500 Wh/kg. Toyota zároveň vyvíjí novou generaci platforem s velmi nízkým součinitelem odporu vzduchu (c_x 0,20) a mimořádně efektivními elektromotory.

V USA působí výrazná vlna start-upů a nových značek, které konkurují Tesle. Společnosti jako Factorial Energy, QuantumScape nebo Solid Power soupeří ve vývoji akumulátorů s pevným elektrolytem. Značky jako Lucid ukazují extrémní efektivitu díky 900V architektuře a vlastnímu systému pohonu. Rivian po boku Tesly přechází u základních modelů na LFP chemii, čímž snižuje výrobní náklady. Další start-up, Sila Nanotechnologies, se snaží nahrazovat grafit v anodách křemíkem, což zvyšuje energetickou hustotu stávajících lithium-iontových článků.

Korea: vlastní vývoj, výroba druhou stranou

Korejská skupina Hyundai Motor (značky Hyundai a Kia) volí pragmatickou strategii. Sama vyvíjí akumulátorové sady a vlastní chemická složení, samotnou výrobu článků však svěřuje specializovaným gigantům. Primárními dodavateli článků jsou LG Energy Solution, SK On a Samsung SDI. Pro cenově dostupné modely na čínském trhu pak odebírá články také od společnosti CATL.

Hyundai disponuje rozsáhlým vývojovým centrem v jihokorejském Ulsanu, kde navrhuje systémy správy akumulátorů (BMS), chlazení, architekturu akumulátorových paketů i chemické složení článků. Namísto nákupu na volném trhu zakládá se zmíněnými výrobci společné továrny (například s LG Energy Solution v Indonésii a USA), čímž si zajišťuje přímý dohled nad výrobou i náklady.

Hyundai a Kia využívají kombinaci dvou hlavních typů chemie podle určení konkrétního elektromobilu. Základ pro drtivou většinu modelů (Ioniq 5, Ioniq 6, Kia EV6 nebo EV9) tvoří NMC akumulátory. Ty poskytují vysokou energetickou hustotu a podporují extrémně rychlé nabíjení v rámci 800V architektury. V současnosti automobilka nasazuje především pokročilou variantu NMC811 s vysokým podílem niklu. U cenově dostupnějších modelů (např. Hyundai Kona Electric v některých verzích nebo městská Kia Ray EV) se využívají LFP akumulátory. Jde o vlastní generaci LFP akumulátorů s vyšší energetickou hustotou.

V případě akumulátorů s pevným elektrolytem zvolil Hyundai střízlivější přístup než například Toyota. Komerční nasazení neplánuje dříve než v roce 2030. Vedení koncernu otevřeně přiznává, že kolem velkosériové výroby pevných elektrolytů stále panuje vysoká míra technologické i nákladové nejistoty. Dokud nebude technologie solid-state ekonomicky smysluplná, zaměří se Hyundai na další zdokonalování stávajících NMC a LFP chemických systémů.



Jiří Kaloč, foto archiv

Zásuvku, nebo pistoli?

Elektromobilita se postupně zbavuje zažitých mýtů o krátkém dojezdu, nedostatečné infrastruktuře i vysokých pořizovacích nákladech. Moderní elektromobily dnes běžně nabízejí reálný dojezd přes 400 kilometrů, jejich ceny se přibližují vozům se spalovacími motory a veřejná dobíjecí síť roste rekordním tempem. Přesto mnoho řidičů své rozhodování stále staví na obavách z výjimečných situací, nikoli na tom, jak automobil skutečně používají.

Právě na tento rozpor se zaměřil společný průzkum společností E.ON a Volkswagen. Jeho výsledky ukázaly, že více než čtyři z deseti českých řidičů by mohli přejít na elektromobil prakticky bez změny životního stylu. Přesto zůstává podíl elektromobilů mezi nově registrovanými vozy v České republice výrazně pod evropským průměrem.

Málo zkušeností, mnoho předsudků

Nejde při tom o odmítání elektromobility jako takové. Elektromobil si osobně vyzkoušelo jen 14 % českých řidičů, zatímco téměř tři čtvrtiny by tuto zkušenost uvítaly. Pouze malé procento respondentů technologii kategoricky odmítá. Právě nedostatek praktických zkušeností se ukazuje jako jeden z hlavních důvodů přetrvávajících pochybností.

Výsledky průzkumu zároveň potvrzují, že řada motoristů přeceňuje význam situací, se kterými se setkává jen výjimečně. Celých 78 % respondentů má obavy z cest delších než 300 kilometrů, přestože většina jejich každodenních jízd probíhá na výrazně kratších trasách.

Respondenti byli rozděleni do šesti skupin podle způsobu využívání automobilu. Téměř 29 % tvoří lidé pravidelně dojíždějící v rámci regionu a dalších 12 % představují převážně městští řidiči. Právě pro tyto skupiny by elektromobil znamenal minimální změnu zaběhnutých návyků. Dalších 45 % řidičů by jej mohlo bez větších omezení využívat za předpokladu pravidelného nabíjení doma, v práci nebo na jiném běžně dostupném místě. Naopak pouze necelé jedno procento motoristů pravidelně absolvuje dlouhé dálniční trasy vyžadující časté rychlonabíjení.

Zajímavým výstupem společné iniciativy E.ON a Volkswagenu není pouze samotný průzkum, ale také snaha odstranit bariéry prostřednictvím osobní zkušenosti. Volkswagen proto nabízí program ID. for all, který umožňuje zájemcům zapůjčit si elektrické i plug-in hybridní modely na několik dní až týdnů a vyzkoušet si jejich fungování v běžném provozu. Právě osobní zkušenost totiž často mění pohled na elektromobilitu více než technické parametry nebo internetové debaty.

Nabíjení už není hlavní problém

Podobná situace panuje i v oblasti nabíjení. Přestože 41 % respondentů považuje veřejnou síť za nedostatečnou, v České republice dnes funguje více než 7700 veřejných dobíjecích bodů a jejich počet dále roste. Významným investorem je právě E.ON, který každoročně rozšiřuje svou síť o další stanice. Současným trendem jsou zejména ultrarychlé dobíjecí huby umožňující pohodlné cestování i na delší vzdálenosti. Standardem se navíc stává platba běžnou platební kartou.

Za největší překážku rozvoje elektromobility stále považují čeští řidiči pořizovací cenu. Situace se však rychle mění. Ceny některých elektrických modelů se již přibližují srovnatelným spalovacím vozům a při započtení nižších provozních nákladů může být celkové vlastnictví elektromobilu ekonomicky velmi zajímavé. Významnou roli zde hraje také dostupnost domácího nebo firemního nabíjení a nabídka dobíjecích tarifů, které pomáhají držet náklady na kilometr pod úrovní vozidel využívajících fosilní paliva.



E.ON na řadě míst začíná budovat ultrarychlé nabíjecí stanice o výkonu 300 a 400 kW

Elektromobilita samozřejmě není univerzálním řešením pro každého. Dalšímu rozšíření stále brání například omezené možnosti nabíjení u obyvatel bytových domů nebo budoucí vývoj cen elektrické energie. Data ze společného průzkumu E.ON a Volkswagenu však naznačují, že potenciál elektromobility v České republice je výrazně vyšší, než ukazují současné registrace vozidel. Pro stále větší část řidičů totiž představuje praktické i ekonomicky smysluplné řešení už dnes.



Řada mýtů o elektromobilitě postupně padá. Přesto není univerzálním řešením pro každého.



Velké výhody pro malé firmy

Vy řídíte, my zařídíme

Mějte náklady pod kontrolou

Využijte širokou servisní síť

Spolehněte se na odbornou péči

Splácejte podle svých možností

Jako firemní zákazníci máte správu svého vozového parku jednoduše pod jednou střechou, **a to již při odběru 2 vozů.** Pořiďte si je za zvýhodněnou cenu a získejte navíc **balíček benefitů.** Díky důkladné péči našich profesionálů můžete zapomenout na zbytečnou administrativu a posunout své podnikání na novou úroveň. Více informací Vám rádi sdělíme u některého z našich autorizovaných prodejců nebo na webu skoda-auto.cz.

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 vozu Škoda Octavia a Octavia Combi: 4,2–7,2 l/100 km; 110–163 g/km

skoda-auto.cz

/skodacz /skodacr /skodacz škoda čr



Elektrické GLA, kombinovaná elektrická spotřeba: 17,6–14,8 kWh/100 km; kombinované emise CO_2 0 g/km.
Spotřeba energie a hodnoty emisí CO_2 byly naměřeny podle metodiky WLTP a jsou uváděny v souladu s nařízením (ES) 715/2007.
Údaje se nevztahují na konkrétní vozidlo a nejsou součástí nabídky, slouží výhradně pro porovnání s jednotlivými typy vozidel.