

Magazín pro všechny, kteří se zajímají o služební auta

FLOTILA

5/2022

www.e-[flotila.cz](http://www.e-flotila.cz)

MK ČRE 18694. Cena: 95,- Kč



Vyhlášení nominací ankety FLOTILA ROKU 2022



česká leasingová a finanční
asociace



ESCO

Exkluzivní průzkum – věří čeští
fleetoví manažeři elektromobilitě?

Budoucnost automobilů v EU

Má e-palivo budoucnost?

Změřili jsme degradaci baterie
Kony Electric po 60 000 km





NOVÝ PEUGEOT 308 SW

Plug-in hybrid

Jedinečný

Dojezd až 72 km ve 100% elektrickém režimu – kompletní dobití do 2 hodin –
emise < 26 g CO₂/km

5 LET*
OPTIWAY
SERVIS

PEUGEOT ДОПОМОЖЕ TOTAL Spotřeba a emise CO₂ modelu 308 SW HYBRID v kombinovaném provozu 1,1–1,2 l/100 km, 25–26 g/km. Dojezd až 72 km je měřený dle metody WLTP v městském provozu pro 308 SW HYBRID 180 e-EAT8. Foto je pouze ilustrativní. *Nad rámec běžné dvouleté záruky je o Peugeot 308 SW HYBRID kompletně postaráno v rámci servisní smlouvy OPTIWAY SERVIS na 5 let či do najetí 50 000 km. Více na peugeot.cz.



Zelená se

Po roce opět vyhlášíme nominace naší ankety Flotila roku – tentokrát v již devatenáctém vydání. Anketa o nejlepší firemní auta a služby pro fletové zákazníky pro letošní rok přináší řadu změn a posiluje o nové partnery. Vedle již tradičního partnera společnosti LeasePlan se přidává společnost ČEZ ESCO a Česká leasingová a finanční asociace. Její členové budou volit vítěze v kategorii Fletový manager roku a společně s námi budou rozhodovat i o pořadí v nové kategorii „Cena ze největší přínos ekologičtější“. ČEZ ESCO se naopak stává partnerem kategorie Elektrické auto roku, jejíž vítěz bude vyhlášen v průběhu e-Salonu v Praze – Letňanech na začátku listopadu.

Lehkou obměnou prochází i systém hlasování. O umístění ve dvou hlavních kategoriích, tedy o Flotilovém autě roku a Elektrickém flotilovém autě roku, rozhodli transparentním hlasováním účastníci testovacího dne v Hradci Králové, v dalších přidružených kategoriích zvolí své vítěze fletoví manažeři prostřednictvím internetového hlasování. Jde o kategorie Referentské auto roku, Manažerské auto roku, Prémiové auto roku, Uživatelský vůz roku a samostatnou kategorii NEW ENERGY, která letos čítá nejpobčetnější pole téměř dvaceti nominovaných vozů. Koresponduje to se silící nabídkou automobilek, ale i zvyšujícím se zájmem o nové ekologické varianty mezi firmami. Dokládá to nejen náš aktuální průzkum, ale i naše dřívější články věnující se tématice elektrifikace českých vozových parků. Řada společností se postupně vyznává z toho, že se na snižování uhlíkové stopy zaměřují víc a víc jak v celém svém provozu, tak právě i s ohledem na svůj vozový park. I z tohoto důvodu je toto číslo prošípováno tématy spojenými s elektromobilitou a na problematiku jsme se podívali nejen ve zmíněném průzkumu, ale třeba i v průběhu našich dlouhodobých testů – ať již se Škodou Enyaq iV, anebo modelem Hyundai Kona Electric, který u nás tráví již sedmý měsíc a který jsme proklepli i z pohledu degradace baterie po nájezdu 60 000 km. Přeji pohodové čtení a rozvážný posudek při hlasování v anketě na webu www.e-flotila.cz.

Michal Žďárský, šéfredaktor

AKTUALITY

- 2** Automobilové novinky
- 4** Flotila 5 na 5
- 6** ANKETA FLOTILA ROKU
- 10** NOMINACE AUTOMOBILŮ
- 14** Příchod normy Euro 7
- 22** První jízda – Opel Astra
- 24** První jízda – VW Multivan T7 plug-in hybrid

SPRÁVA FLOTILY

- 28** Průzkum v Czech Top 100
- 32** Konec spalovacích motorů
- 34** Manažer testuje – Škoda Enyaq Coupé RS iV
- 36** Carsharing
- 38** Rozhovor – Tomáš Talaš, Komerční banka
- 40** Rozhovor – Łukasz Jania, Jania Fleet Mobility

TESTY

- 42** CUPRA Formentor
- 44** Subaru Forester
- 46** Dacia Jogger

ELEKTROMOBILITA

- 48** Rozhovor – Martin Klíma, E.ON Energie
- 50** Blokované nabíječky
- 51** Boření mýtů
- 52** TEST – BMW iX3
- 54** Rozhovor – Marek Zamarski, Sectron

DLOUHODOBÝ TEST

- 56** Hyundai Kona Electric po 60 000 km
- 60** Škoda Enyaq iV
- 64** Peugeot 308 1.2 PureTech 130
- 66** Elektrifikované modely Renault

SERVIS

- 68** Cesta vodíkovým autem
- 70** Syntetická paliva

UŽITKOVÉ VOZY

- 72** Aktuality
- 74** TEST – Ford Ranger Stormtrak

Z NAŠEHO WEBU

- 76** Německo plánuje „zlevnit“ elektromobily

- 46** Výchled na budování infrastruktury dobíjecích stanic nám dal Martin Klíma z E.ONu.



- 56** V jakém stavu je akumulátor modelu Hyundai Kona Electric po 60 000 km?



- 70** Zvítězí nad elektromobilitou nová paliva? Přinášíme informace o aktuálním stavu.



PUBLISHER:
Martin Šídlák
martin.sidlak@e-flotila.cz

ŠÉRFREDAKTOR:
Michal Žďárský
michal.zdarsky@e-flotila.cz

VYDAVATELSTVÍ:
Technika s.r.o.
Pod Altánem 99/103
100 00 Praha 10
Tel.: + 420 274 822 868–70
Fax: + 420 274 782 444

PROPAGACE A INZERCE:
Martin Šídlák
Tel.: + 420 602 617 218
Fax: + 420 274 782 444
martin.sidlak@e-flotila.cz

GRAFICKÁ ÚPRAVA, DTP, ÚPRAVA A RETUŠ FOTOGRAFIÍ:
Vladimír Sobotka
vladimir.sobotka@centrum.cz

SPOLUPRACOVNÍCI:
Vojtěch Formánek, Michael Kudela,
Radek Pecák, Roman Švidrnoch, Martin Žemlička

VE ZKRATCE

Dojezd 610 km

Hyundai představil podobu zcela nového modelu IONIQ 6. Přísně aerodynamický streamliner nabídne úctyhodné výkony včetně rekordního dojezdu. S předběžnou spotřebou elektrické energie nižší než 14 kWh/100 km (dle WLTP) bude jedním z nejúspornějších elektromobilů na trhu. Ujede až 610 kilometrů na jedno na-



bití, k tomu slibuje ultrarychlé nabíjení z 10 na 80 % za 18 minut. Baterie o kapacitě 77,4 kWh lze kombinovat se dvěma druhy pohonu: zadních nebo všech kol. Vrcholná verze se dvěma elektromotory nabídne nejvyšší výkon 239 kW a maximální točivý moment 605 Nm. IONIQ 6 s touto konfigurací dokáže zrychlit z 0 na 100 km/h za 5,1 sekundy.

Tankování pod kontrolou

Společnost Eurowag spouští novou mobilní službu, která usnadní život nejen řidičům, ale zejména všem správcům vozových parků. Na trh přichází produkt Eurowag Pay, který umožňuje dispečerům lepší a bezpečnější kontrolu nad platbami, a to v rámci celého vozového parku. V počáteční fázi mohou zákazníci využívat Eurowag Pay na více než 400 stanicích v Rakousku, Belgii, České republice, Německu, Maďarsku, Litvě, Polsku, Slovensku a Španělsku. Do konce roku by měla být dostupná na celkem více než 1 500 stanicích.

Více stanic

DKV Mobility rozšiřuje nabíjecí síť o nabíječky společnosti EnerMia, čímž se počet nabíjecích bodů napříč Evropou rozrůstá již na 310 000 nabíječek zahrnutých do celé akceptační sítě. Všechny nabíječky lze navíc stejně jako čerpací stanice vyhledat v mobilní aplikaci. Kromě transparentního přehledu nákladů nabízí aplikace integrovaný plánovač tras, který zohledňuje parametry, jako jsou například typ vozidla nebo stav baterie. Uživatelé si tak mohou pohodlně naplánovat cestu a zastávky pro dobíjení.



Elektrická ofenzíva

Škoda představila svoji novou identitu a upozornila na urychlení vlastní elektrické ofenzívy. Do roku 2026 jsou v plánu tři nové modely, další budou rychle následovat.

Nová identita zahrnuje nový designový jazyk i nové logo a představena byla společně s novým konceptem VISION 7S. Sedmimístné velké SUV nabízí šest míst ve třech řadách a integrovanou dětskou sedačku na nejbezpečnějším místě uprostřed vozu. Interiér nového koncepčního vozu Škoda VISION 7S se vyznačuje symetrickým „obepínajícím“ designem. Prostorový interiér má dvě různé konfigurace, které nabízejí nový prostoro-



vý zážitek pro samotnou jízdu a odpočinek. V režimu Jízda jsou všechny ovládací prvky v základní poloze a centrální dotykový displej je otočen vertikálně, aby optimálně zobrazoval důležité informace během jízdy. Režim Relax lze aktivovat při nabíjení nebo při zastávce na odpočinek. Studie na bázi modulární platformy pro elektromobily (MEB) koncernu Volkswagen má baterii s kapacitou 89 kWh, která umožňuje dojezd více než 600 km v režimu WLTP.

Samotný pohled na design nového vozu jasně naznačuje, kudy se bude ubírat i podoba dalších modelů. Podíl čistě elektrických vozů na prodeji značky Škoda má v Evropě do roku 2030 vzrůst na více než 70 %. Škoda Auto chce v příštích pěti letech investovat dalších 5,6 miliard eur do elektromobility a 700 milionů eur do digitalizace.

Peugeot 408 na dohled

Peugeot představil svůj nový dynamický fastback, který oživuje název Peugeot 408. Novinka je 469 cm dlouhá, 148 cm vysoká a rozvor vozu sahá na 279 cm. Interiér nabízí štědrý prostor ve



druhé řadě, místo pro kolena činí 188 mm. Velkokorýsý je také zavazadlový prostor s objemem 536 litrů, po sklopení opěradel zadních sedadel tento objem vzroste až na 1611 litrů. Nabídka pohonů zahrnuje dvě plug-in hybridní verze o výkonu 180 a 225 k a benzínový motor o výkonu 130 k. Za několik měsíců od uvedení těchto pohonů na trh zamíří i plně elektrická verze. Nový Peugeot 408 bude uveden na trh už počátkem roku 2023.

Čistě elektrické SUV kupé

ID.5



Volkswagen way to
ZERO

volkswagen.cz/ID5

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ modelu ID.5: 17,1 kWh/100 km, 0 g/km.
Vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.

Zaměřeno na elektromobilitu

Prinášíme další

pokračování našeho testování firemních aut v rámci projektu

5 na 5. I tentokrát se zaměříme na pětici čistě elektrických aut.

Zatímco v minulém díle naší nové rubriky jsme dali šanci elektrickému Citroënu C4, modelu Kia EV6, VW ID.4, Škoda Enyaq iV a Hyundaji Ioniq 5, tentokrát jsme našim testovacím pilotům dali k dispozici modely Peugeot e-208, BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, VW ID.4 GTX a Audi e-tron. Který z nich jim dává největší smysl? Hodnotit budou Milan Káňa z pojišťovny Kooperativa, Michal Klápa ze společnosti Schindler, Štěpán Litera ze společnosti Makro ČR, Jaroslav Krutilek zastupující Českou leasingovou a finanční asociaci a herec Jan Dolanský. Prinášíme první rychlé střípky ze započatého testování.



Postřehy z předchozích dílů naleznete zde včetně financování vybraných vozidel od společnosti ALD Automotive.



První díl s elektromobily



Vozy kategorie SUV

MICHAL KLÁPA + AUDI E-TRON

Ihned při převzetí vozu jsem si řekl, že vozidlo vůbec nevypadá jako elektromobil. Což považuji za jeho silnou stránku, e-tron si nehraje na kosmickou loď, a naopak svým exteriérem budí velkou pozornost svojí typickou krásou pro Audi. Jako jeden z nejhezčích detailů považuji oranžové brzdové třmeny, které ladí s nápisy na vozidle a s oranžovými bezpečnostními



pásy ve vozidle. Ve flotile bych toto vozidlo nainstaloval představenstvu. Často jsou na vozidla Au-

di zvyklí a pokud nemají zkušenosti s elektromobilem, tak to pro ně nebude takový šok.

MILAN KÁŇA + BMW IX3

Pokud bych měl BMW iX3 zhodnotit z pohledu

běžného motoristy, je to první elektromobil, který

bych si dokázal představit v garáži. Při běžné jízdě dokáže bez problému nabídnout dojezd přes 400 km, zejména ve městě a na okreskách využijete okamžitý nástup výkonu, vůz není těžkopádný. Je to praktické a pohodlné SUV a mezi podobně velkými konkurenty i úsporné. A uvnitř je naprosto tiché.



JAN DOLANSKÝ + PEUGEOT E-208

Tak tohle auto mě velice mile překvapilo! Je to takový rychlý, velmi svižný a mrštný střízlík, který ovšem skvěle sedí a člověk se s ním vyřádí. K výbornému dojmu přispěl i vkusně zařízený interiér. Peugeot e-208 GT má vše, co od sportovnějšího auta očekáváte – karbon, kůže a skvělé anatomické sedačky, prostě pecka. Do

města je tohle elektrické auto jako dělané. A ta čer-

vená barva testovanému modelu opravdu slušela!



Nové MG EHS

Plug-in hybrid



Since 1924



150 000 km



od **887 940 Kč**

Vyzkoušejte si nové EHS i vy

Nové MG EHS vám na první pohled ukazuje své SUV schopnosti. Při vývoji v Evropě byla věnována nejvyšší pozornost kvalitě a výběru špičkových materiálů a technologií. Asistenční systém MG Pilot disponuje prvky autonomního řízení a ke sledování prostoru před a kolem vozu využívá nové EHS kombinace kamer a radaru. K pohonu slouží plug-in hybridní hnací jednotka se systémovým výkonem 258 koní a nabíjet můžete při jízdě, při stání, nebo prostřednictvím nabíjecí stanice i domácí zásuvky. Čistě elektrický dojezd na jedno nabití je 52 km. Nové EHS nabízí skvělou kombinaci prvotřídní kvality a bohaté výbavy na vašich cestách.

Kombinovaná spotřeba 1,8/100km, emise CO₂ 43 g/km (dle normy WLTP).
Údaje dle směrnic a nařízení EU nebo předpisů EHK. Obrázky jsou ilustrativní.

www.mgmotor-czech.cz

Flotila roku v novém hávu

Rekordní počet nominací, nový transparentní styl hlasování, nové kategorie a díky **spojení s Testovacím dnem LeasePlan** i největší akce svého druhu v roce 2022 – to je anketa Flotila roku 2022.

Vyhlášíme již 19. ročník tradiční ankety Flotila roku o nejlepší firemní auta a služby pro fleetové zákazníky. Stejně jako loni jsme nachystali testovací den společně s leasingovou společností LeasePlan a na palubě přivítali nové významné partnery – Českou leasingovou a finanční asociaci a společnost ČEZ ESCO, zastřešující kategorii Elektrické auto roku.

Struktura nominací zůstává stejná – hlavními kategoriemi jsou FLOTILOVÉ AUTO ROKU, ELEKTRICKÉ AUTO ROKU A UŽITKOVÉ AUTO ROKU. Dalšími kategoriemi jsou Referentské auto, Manažerské Auto, Prémiové auto a v dnešní době vlastně již povinná kategorie NEW ENERGY, do které spadají všechny modely využívající jakýkoliv alternativní druh pohonu či hybridní technologie. Zatímco o výsledku v hlavní kategorii rozhodovali porotci přímo na dni zasvěcenému testovacím jízdám na polygonu v Hradci Králové, pořadí v dalších kategoriích určí výsledky hlasování odborné veřejnosti na našich webových stránkách www.e-flotila.cz. Do hlavních dvou kategorií ankety náleží veškeré z nominovaných modelů.

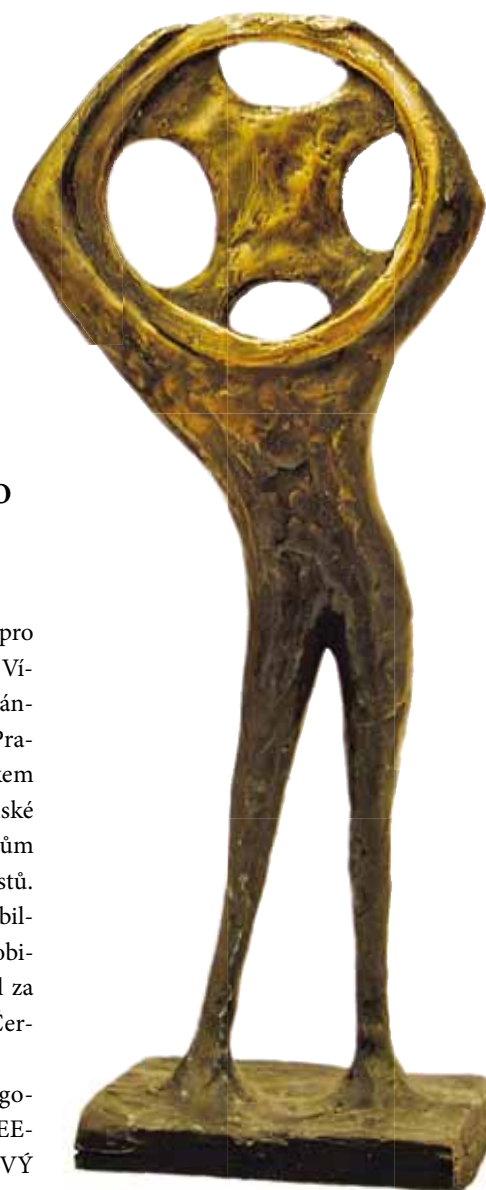


Partnerem Elektrického auta roku se pro tento rok stala společnost ČEZ ESCO. Vítěz této kategorie bude vyhlášen na stránku společnosti v průběhu e-Salonu v Praze - Letňanech, který se koná začátkem listopadu. „Jako největší hráč v tuzemské elektromobilitě rádi dáváme zákazníkům k dispozici zkušenosti našich specialistů. Díky dlouhodobé spolupráci s automobily umíme také integrovat elektromobily do firemních i municipalitních flotil za zajímavých podmínek,“ říká Kamil Čermák, generální ředitel ČEZ ESCO.

Novinkou jsou doplňkové kategorie FLEETOVÝ DEALER ROKU, FLEETOVÝ MANAŽER ROKU, FLEETOVÝ PRODUKT ROKU A CENA ZA NEJVĚTŠÍ PŘÍNOS EKOLOGII. Vítěze v kategorii Fleetový manager roku budou volit členové České leasingové a finanční

FLOTILA ROKU 2022

asociace a společně s námi se zapojí i do hlasování v kategorii Cena za největší přínos ekologii, kam spadají projekty týkající



se obměny vozového parku na ekologická vozidla, velký jednorázový nákup elektrifikovaných vozidel či významné opatření na úsporu nákladů na palivo při provozu fleetového autoparku. „Je nám ctí, že jsme se mohli stát partnerem této tradiční ankety. Věřím, že zástupci našich členských společností, které se významně podílejí na financování firemních vozidel, se do ankety aktivně zapojí,“ říká Jaroslav Krutílek, generální tajemník ČLFA.



FLEETOVÝ PRODUKT ROKU



AUTIX

Prostřednictvím systému AUTiX máte přehled o všech firemních procesech, díky on-line řešení pracujete s daty v reálném čase a máte tak k dispozici aktuální výsledky. Přístup máte kdykoliv a odkudkoliv, v kanceláři, doma, ale i na dovolené v zahraničí. Veškerá data jsou zabezpečena a pravidelně zálohována na cloudech, takže se nemusíte bát jejich ztráty. Systém roste s vámi, můžete ho libovolně rozšiřovat a přizpůsobovat vašim nárokům. Platíte pouze za přístupy do systému a tím vám odpadají nemalé vstupní náklady na nákup systému nebo programu, náklady na pořízování, servis a licenční poplatky vlastních serverů. V poplatku za přístupy do AUTiXu jsou zahrnuty aktualizace systému a náklady na cloudové úložiště dat.



E.ON VEŘEJNÁ DOBÍJEČKA A ONLINE DOBÍJEČKA

Služby umožňují plnohodnotné zapojení dobíjecí stanice do ekosystému E.ON Drive. Zahrnují také obslužný portál pro pravidelný detailní reporting a možnost využití API pro napojení např. na firemní systémy. Integrace elektromobilů je tak výrazně snazší. Veřejná dobíječka navíc na vaší stanici umožní dobíjení zákazníkům E.ON Drive a díky roamingu stovkám tisíc dalších od prakticky všech významných evropských poskytovatelů. S jednou kartou obsluhujete privátní i veřejné stanice, v ČR i v zahraničí.



CHARGE

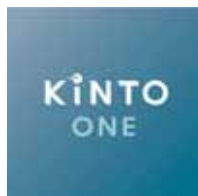
Služba Chargee nabízí firemním zákazníkům ucelené řešení pro dobíjení a správu

elektromobilů. Služba umožňuje dobíjení na vlastní dobíjecí infrastrukturu zákazníka a zároveň nabízí dobíjecí služby v nejširší síti veřejných dobíjecích stanic v rámci jednoho systému. Unikátní služba tak poskytuje řešení, které pokrývá veřejné, firemní i domácí dobíjení a management celého procesu. Systém zahrnuje jednoduchou správu e-flotily a přehledné faktury a reportingy.



KARTA DKV CLIMATE

Karta DKV Climate je tankovací karta, která kromě svých standardních funkcí umožňuje zákazníkům plně kompenzovat emise CO₂ vyprodukované jejich firemními vozidly. Jedná se o mezinárodně uznávaný proces, kdy jsou předem dané prostředky z každého natankovaného litru vynaloženy na certifikované projekty Gold Standard renomovaného partnera myclimate. Klimatická karta tak nabízí kompenzaci emisí CO₂ na nejvyšší úrovni. Firmám umožňuje podílet se na ochraně klimatu a zároveň získat konkurenční výhodu.



KINTO ONE

KINTO One je full service operativní leasing, který obsahuje všechny zásadní služby spojené s provozem a užíváním vozidla. V měsíčních splátkách jsou tak zahrnuty náklady na pojištění, veškerý servis, přezouvání a uschování pneumatik, silniční asistenci, náhradní vozidlo či zákonné poplatky. Délka smlouvy může být 2 až 5 let, nájezd až 180 000 km, produkt je určen pro spotřebitele, podnikatele i firmy a na všechny nové vozy Toyota a Lexus.



EUROWAG EFLEET MANAGEMENT

Produkt nabízí zařízení instalované v elektromobilu se schopností snímat jeho data a jejich následné odeslání přes GSM síť do centrálního software. Ten se stará o vizualizaci a archivaci. Poskytuje kontrolu nad elektromobily ve flotile a usnadní integraci eMobility do prostředí stávajícího vozového parku se spalovacími motory. Zpřístupní cca. 15 informací o stavu elektromobilu (např. SoC, dojezd, čas do nabití, druh nabíjení). Tyto hodnoty jsou následně k dispozici formou trendů a statistik uživateli a fleetovému manažerovi.



EV POWER CARD

Kia EV Power Card je karta služby veřejného dobíjení integrující 3 největší poskytovatele služby veřejného dobíjení na území České republiky. Jedna karta, jedna služba, jedna faktura – to je ve zkratce popis produktu. Využití této karty doporučujeme zejména na území České republiky, a to z důvodů výhodnějších cen. Pro službu veřejného dobíjení v zahraničí doporučujeme druhý produkt, Kia Charge, který poskytuje přístup k téměř 400 000 dobíjecích bodů v Evropě, a to včetně sítě vysokorychlostních dobíjecích stanic Ionity.



MICHELIN ALPIN 6

Doba přezouvání na zimní obutí se bude ➤

pomalu blížit – a pneumatika ALPIN 6 je vyrobená pro dlouhotrvající bezpečnost v náročné zimě. Tato zimní pneumatika nejnovější generace zajišťuje vysokou úroveň bezpečnosti i v náročných podmínkách. Byla vyrobená tak, aby zaručovala dlouhotrvající brzdné výkony a silný záběr na sněhu. Chlubit se může dlouhou životností a skvělými výkony. Navíc nabízí jednoduchý způsob sledování míry opo-

třebení pneumatik pomocí inovativního indikátoru MICHELIN.



SECTRON PŘENOSNÁ NABÍJEČKA

Ne vždy je ekonomicky výhodné instalovat na každé místo, kam jezdíte s elek-

tromobilem, stacionární nabíjecí stanici. Jednu k rodinnému domu, druhou na víkendovou chalupu a třetí ve firmě. Přenosná nabíjecí stanice díky své kompaktní velikosti může cestovat v kufru elektromobilu všude s vámi. A na cílovém místě stačí jen třífázová pětikolíková červená 400 V 32 A zásuvka (CEE 5-pin 400 V 32 A). Přenosná nabíječka má i široké příslušenství v podobě redukci.

FLEETOVÝ DEALER ROKU



AMB PRAHA

Auto MOTOL BENI – osvědčený dealer značky FORD s širokou škálou služeb a profesionálním Transit Centrem – za dlouhodobou koncepční práci.

Podílel se na úspěšném dotažení velkých fleetů pro společnosti Beko či Broker Consulting. Velkou silou fleetového týmu Toyota Tsusho/Lexus Průhonice je i to, že umí perfektně kombinovat nabídky na vozy Toyota a Lexus a dokáže tak obhospodařit celé vozové parky různých velkých firem.



KIA AUTO JEREMIÁŠOVA

Nejvíce prodaných vozů fleetovým zákazníkům z jednoho prodejního místa.

LOUDA AUTO

Společnost Louda Auto patří mezi největší fleetové firmy na českém trhu, loni dodala firemním zákazníkům přes 10 tisíc nových i ojetých vozů. Provozuje i svoji leasingovou společnost CAR4WAY, která nabízí firmám operativní leasing a další služby na klíč, včetně možnosti využití vlastní autopůjčovny CAR4WAY při čekání na dodávku objednaných vozů.



LEXUS PRŮHONICE

Lexus Průhonice byl nominován na fleetového dealera roku za několik uzavřených fleetů, např. pro společnosti Nestlé či Axonia.



VOLKSWAGEN PORSCHE INTER AUTO BRNO

Iniciativa vedoucího prodejce značky Volkswagen osobní vozy v oslovování fleetových zákazníků v Brně a okolí.

CENA ZA NEJVĚTŠÍ PŘÍNOS EKOLOGII

KIA – PŘEDÁNÍ PHEV VOZŮ



Předání flotily plug-in hybridních vozů Kia Ceed SW PHEV Národnímu úřadu pro kybernetickou a informační bezpečnost.

LEXUS



Vozový park Beko – obměna na Lexus NX 450h+, jde o 30 vozidel během následujících tří let.

MITSUBISHI



Program Mitsubishi Charge nabízí univerzální řešení nabíjení EV modelů Mitsubishi prostřednictvím dobíjecích karet systému Mitsubishi Charge poskytovaných zákazníkům zdarma při nákupu vozu.

ŠKODA



ŠKODA

Komerční Banka – elektrifikace vozového parku modely Škoda Enyaq iV. Společnost ŠKODA AUTO dodá ve dvou etapách celkem 131 elektromobilů ENYAQ iV. Budou sloužit jako služební vozidla zaměstnanců, kteří je mohou využívat nejen pro pracovní účely. Současně s tímto krokem se peněžní ústav rozhodl vybudovat 170 nových dobíjecích stanic v Praze a ostatních regionech.

VOLKSWAGEN – PORSCHE INTER AUTO / AUTO HELLER OSTRAVA



Propagace elektromobility osobních vozů značky Volkswagen. Pozitivní online komunikace výhody elektrických vozidel.

MANAŽER ROKU



Tomáš Petermann,
Lexus

Martin Králíček,
Kia



Anna Richterová,
VW Osobní vozy

Jiří Žáček,
VW, Užitkové vozy



Daniel Petkov,
Audi

Petr Schmidt,
SEAT&CUPRA



Kateřina Vaněčková,
Renault&Dacia

Jiří Šubrt,
Mercedes-Benz



LehkýPlan

pro přepravu
vašeho zboží

PEUGEOT Boxer

už za 14 999 Kč
bez DPH měsíčně



Lehká
užitková
vozidla
na operativní
leasing

Operativní leasing od LeasePlan udrží vaše měsíční náklady pod kontrolou a zároveň podpoří maximální provozuschopnost vozidla. Jedna splátka pokrývá rychlý a spolehlivý servis, technickou podporu, včetně náhradních vozů i asistenční služby.

Více u LCV Product Managera Jana Petráně,
jan.petran@leaseplan.com

leaseplango.cz



NOMINOVANÉ VOZY

Referentské



Dacia Jogger



Ford Grand Tourneo Connect



Kia Ceed SW



MINI Countryman

Manažerské



Audi A6



Citroën C5 AIRCROSS



CUPRA Formentor



DS 4

Manažerské auto



Subaru Outback



Škoda Kodiaq



Volkswagen Arteon Shooting Brake



Audi Q8

Prémiové auto



Mercedes-Benz GLE



Ford E-Transit



Peugeot e-Partner



Renault Kangoo Van E-TECH

Užitkové auto roku



Ford E-Transit



Hyundai IONIQ 5



Kia EV6



Kia Niro PHEV

NEW ENERGY



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV



Opel Astra PHEV



Peugeot 308 SW hybrid



Renault Megane E-TECH 100% Elektrický

auto



Opel Astra



Peugeot 308 SW



SEAT Leon ST



Volkswagen Taigo

auto



Hyundai Staria



Kia Sportage



Mercedes-Benz C



Opel Grandland

Prémiové auto



Citroën C5 X



Ford Mustang Mach-E



Lexus ES 300h



Lexus RX 300

NEW ENERGY



Audi A7 plug-in



BMW i4



CUPRA Born



DS 4 E-TENSE plug-in

ENERGY



Lexus NX 450h+



Mercedes-Benz EQB



Mercedes-Benz EQE



MG EHS PHEV



Subaru Forester



Škoda Enyaq Coupé RS iV



Volkswagen ID.5

Díly jsou, ale objednávky klesají

Automobilky v bodu zlomu. Rostoucí inflace a ekonomická nejistota se začaly projevovat i na prodeji aut. **Některé automobilky hlásí citelný pokles objednávek.** Jde opravdu jen o tradiční letní propad?

Podle statistiky Svazu dovozců automobilů registrace osobních aut v Česku v červenci rekordně klesaly, méně aut se prodalo naposledy v roce 2012. Za prvních 7 měsíců je výsledek nejnižší od roku 2014. Podobně je na tom Německo, kde bylo v červenci zaregistrováno 205 900 nových osobních automobilů, což je o 13 % méně, než v červenci loňského roku. Za prvních sedm měsíců roku 2022 to znamená celkem 1,4 milionu nových vozidel, což je o 11 % méně, než v roce 2021.

Nemá smysl porovnávat letní registrace a objednávky s mimoprázdninovými měsíci. Ale srovnání se stejným obdobím předchozích let nevypadá zatím vůbec optimisticky. „Snížený objem přijatých objednávek od firem i jednotlivců pozorujeme od června letošního roku,“ říká mluvčí značky Kia v ČR Kateřina Vaňková Jouglíčková. „Také předběžná srpnová data se zatím pohybují pod úroveň loňského srpna. Stále se ale z našeho pohledu nejedná o nic dramatického. V meziročním porovnání června a července registrujeme 12% pokles objednávek. Srovnáme-li ale prvních 7 měsíců loňského a letošního roku, evidujeme naopak 60% nárůst přijatých objednávek. Letní pokles si vysvětlujeme vlivy jako je zdražování, vysoká míra inflace, vysoké úrokové sazby, ale i zvyšující se ceny energií.“

Podle prodejního ředitele Peugeotu Filipa Lapky znače v posledních třech měsících počet objednávek nových vozů výrazně klesl: „A s jistotou můžeme říct, že problém není jen v nedostatku výrobních komponentů. Důvodem poklesu je i to, že zákazníci se obávají sociálně-ekonomických dopadů inflace, vývoje cen energií apod. Dále se na poklesu objednávek podílí i nárůst cen nových vozů.“

Pokles objednávek a pokles návštěvnosti na dealerstvích zaznamenal i Volkswagen.



„Rozhodně vnímáme to, že lidé jsou nyní v nejistotě a určitým způsobem to koresponduje s informacemi ze západní Evropy,“ říká Martin Kadečka, vedoucí prodeje Volkswagen osobní vozy. „Důležitým faktem je ale také „postcovidový boom“ nákupu zájezdů k moři, kde podle informací cestovních kanceláří došlo téměř ke 40% navýšení v porovnání s dobou předcovidovou. Z tohoto důvodu cítíme určitý letní výkyv sezonnosti, což tady mnoho let nebylo. Určitý pokles nových objednávek je ale způsobený i dostatečnou bohatou skladovou zásobou. Ti zákazníci, kteří mají zájem pořídit si nový vůz, vybírají ty s dodáním ihned. A stav příjmu objednávek je také nadále ovlivněn i výrobní situací. Máme v porovnání s jinými podobnými trhy Evropy stále jeden z největších

objemů nevyřízených objednávek. Vzhledem k celkovému počtu objednávek tak máme možnost do následujícího období vzhlížet s optimismem.“

Většina značek je ale zatím zdrženlivá. „Do začátku prázdnin jsme žádný pokles v počtu objednávek nezaznamenali. Přes léto je sice návštěvnost našich showroomů jako každý rok nižší, je to však důsledkem letních prázdnin a dovolených,“ uvádí mluvčí Hyundai David Pavlíček. Všichni tak vyhlížejí září, zda se zákazníci do autosalonů vrátí. V září ovšem může přijít další zdražení, které prodeji nových aut nepomůže. Už zdražila například Škoda, jejíž elektrický model Enyaq v základní výbavě je o 55 tisíc korun dražší. Částečně je to sice kompenzováno bohatší výbavou, určitý signál o budoucím vývoji cen to ale dává. ■

NASTARTUJTE SVÉ PODNIKÁNÍ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Cenové
zvýhodnění



Benefitní program
pro zaměstnance



Individuální nabídka
financování

Pořídte si alespoň 2 vozy během 12 měsíců a staňte se naším velkoobtěratelem.

Spolehněte se na vozy s nejvyšším hodnocením bezpečnosti od nezávislé organizace Euro NCAP a získajte zvýhodněné podmínky jejich nákupu, nabídku financování šitou na míru nebo třeba benefitní program pro své zaměstnance.

Vybírat můžete ze široké nabídky vozů ŠKODA. Více informací o nabídce naleznete na skoda-auto.cz.

skoda-auto.cz



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
ŠKODA FABIA: 5,0–6,1 l/100 km, 113,5–137,8 g/km



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



[/skodacr](https://www.instagram.com/skodacr)



[/skodacz](https://twitter.com/skodacz)



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

Elektromobilitě naproti?

Evropský parlament schválil **postupný zákaz prodeje nových aut** se spalovacími motory. Už o deset let dříve ale může vstoupit v platnost emisní norma Euro 7.



Stávající emisní norma Euro 6 platí od září 2014. Ta reguluje emise znečišťujících látek a v případě oxidů dusíku (NO_x) stanovuje hranici 80 mg/km. CO₂ norma poté stanovuje emise samotného CO₂. Postupným zpřísněním platí v jejím rámci pro osobní auta limit CO₂ 95 g/km. Pokud automobilky překročí tyto emise v průměru všech svých prodaných aut za rok, musí platit pokuty.

Norma Euro 7 by limity měla dále zpřísnit. Podle některých návrhů například až na 30 nebo méně mg NO_x na kilometr. Za současné technologie by automobilky takových hodnot nemohly u spalovacích motorů dosáhnout. Původně přitom měla nová norma platit už od roku 2025.

Jednání v Evropském parlamentu na toto téma bylo ale už několikrát odloženo. Jasně ani není, v jaké podobě bude návrh představen.

„Nejspíše v polovině října dojde k představení návrhu Komise, který vzejde z konzultací různých zúčastněných stran, které se na přípravě odborných podkladů podílely,“ říká Michal Hrubý, analytik think tanku Europeum. „Jednat se muselo především o technických detailech k měření samotných emisí, o otázkách zahrnu-

tí nových typů emisních látek do měření nebo podmínek během testování – např. otázka měření emisí při studeném startu, zahrnutí emisí vznikajících při brzdění a opotřebením brzdících kotoučů, jakým způsobem řešit otázku on-board monitoringu nebo jakým způsobem sladit navrhované normy s dostupnými technologiemi jako mild-hybrid a hybrid.“

Nejasnosti ale panují kolem přesné výše nových limitů pro různé kategorie emisí. V úvahách se objevily například hodnoty 30 nebo 20 mg NO_x na kilometr. Mezi regulované emise mají být nově zařazeny i další, dosud neměřené skleníkové plyny. Komise ale návrh k projednání nepodala a několikrát jeho vydání odložila. Jakékoli zpřísnění ale bude znamenat jediné – cena nových aut se spalovacím motorem poroste a individuální mobilita tak bude méně dostupnější.

„Hlavní dopad v případě přijetí předpokládaného znění Euro 7 bude, že bude třeba nová auta pro roce 2026-27 vybavit hybridním řešením nebo předeřhátím motoru, aby se dokázal spalovací motor dostat na požadované hodnoty emisí,“ říká Petr Knap, vedoucí partner pro oblast automotive v EY Česká republika. „Hlavní vliv bude na dostupnost vozů, proto-

že jejich cena poroste s dalším „zesložitěním“ pohonu ve spalovacím motoru. Vozy se spalovacími motory se tak i tímto zdražením mohou dostat na či nad cenu srovnatelných elektrických vozů. Může se dále zvyšovat zájem o ojeté vozy a logicky už jen rostoucí cena nových vozů pak bude působit na nárůst cen ojetých vozů – tyto trhy fungují ve vzájemné vazbě. Dalším rizikem je, že se bude dále zvyšovat propast mezi „západní“ a „východní“ Evropou z pohledu kvality/lokálních emisí/stáří průměrných vozů na silnicích – dále v neprospěch „Východu“.

Další otázkou je, odkdy by norma Euro 7 měla začít platit. Návrh bude muset projít hlasováním a schválením skrz Radu EU i Evropský parlament. Následně by ji projednávaly jednotlivé členské státy Evropské unie.

„Problémem je, že pokud by byl návrh Komise EU představen třeba až ke konci letošního roku, je dost složité říct, kdy by vůbec došlo na samotné projednávání jak na úrovni EU, tak států. Je skoro nemožné, aby pak Komise přišla s nějakým příliš přísným nařízením, pokud by navíc chtěla regulaci zavádět od roku 2025,“ domnívá se Michal Hrubý.

Martin Šidlák

CITROËN



5 LET
ZNAČKOVÁ ZÁRUKA

NOVÉ SUV C5 AIRCROSS VELKORYSÝ JAKO VY



ODPRUŽENÍ A SEDADLA
ADVANCED COMFORT
3 PLNOHODNOTNÁ SEDADLA
OBJEM ZAVAZADELNÍKU AŽ 1 630 L

OD
675 000 Kč

HODNOCENÍ ZÁKAZNÍKY 3.5/5

CITROEN-ADVISOR.CZ



Polovina evropských nabíječek je jen ve dvou zemích

Aktuální analýza dat Evropského sdružení výrobců automobilů ukazuje, že polovina všech nabíjecích míst pro elektromobily v EU je soustředěna pouze ve dvou zemích – v Nizozemsku a v Německu.

V Nizozemsku je veřejně přístupných nabíjecích stanic 90 tisíc, v Německu 60 tisíc. Tyto dvě země přitom tvoří méně než 10 % rozlohy celé EU. Druhá polovina všech nabíječek je rozptýlena ve zbývajících 25 zemích, které pokrývají 90 % rozlohy regionu.

Rozdíl mezi zeměmi na vrcholu a na konci žebříčku je obrovský. Nizozemsko - země s největší dobíjecí infrastrukturou - má téměř 1 600krát více nabíjecích míst než země s nejmenší infrastrukturou (Kypr s pouhými 57 nabíjecími místy). Jen samotní Nizozemci mají tolik nabíjecích stanic jako 23 členských států dohromady. Například šestkrát větší země, jako je Rumunsko, má pouze 0,4 % všech nabíjecích míst v EU. Česká republika je na 14. místě se zhruba 2100 dobíjecími body.

Nedávná studie ukazuje, že k dosažení navrhovaného 55% snížení emisí CO₂ u automobilů by bylo do roku 2030 zapotřebí až 6,8 milionu veřejných dobíjecích míst – to by proti současnému stavu znamenalo více než 22násobný nárůst – aktuálně jich je cca 307 000.

V Česku by měl počet nabíjecích stanic narůstat, otázkou je, jak rychle. „Koncepční plán má na starosti primárně ministerstvo dopravy, které respektuje cíle vlády a EU,“ říká Pavel Lux ze společnosti Praž-

ská energetika (PRE). „Obdobný plán se však netvoří v rovinně konkrétních lokalit, nýbrž na úrovni krajů, dálniční síť apod. Čísla a plány jsou následně diskutována s pracovní skupinou při Národním akčním plánu čisté mobility a Národním akčním plánu chytrých sítí – smart grid.“

Výstavba nových dobíjecích stanic je podporována prostředky rozdělovanými v rámci Operačního programu Doprava spravovaného Ministerstvem dopravy ČR. „Právě tento resort dosud podpořil výstavbu více než dvou tisíc dobíjecích bodů, z toho 500 rychlodobíjecích, z nichž část je ještě ve výstavbě. V příštích letech chce investice do nabíjecí infrastruktury ještě

znásobit, a to až na úroveň 6 miliard,“ říká mluvčí společnosti ČEZ Martin Schreier.

Hustota dobíjecí sítě je jedním z hlavních argumentů pro zvýšení počtu registrací elektromobilů. Do konce května jich bylo podle asociace ACEA v Česku zaregistrováno 1318, což představuje 1,6% podíl ze všech nově registrovaných vozů od začátku roku. Podstatná část připadá na firemní zákazníky. „Firmy v Česku plánují počet elektromobilů ve svých flotilách do tří let ztrojnásobit. Jak ukázal poslední průzkum Arval Mobility Observatory 2022, pro třetinu z nich je ale jedním z hlavních argumentů hustota dobíjecí sítě,“ říká Tomáš Kadeřábek, konzultant leasingové společnosti Arval.

Dlouhodobější jasnou koncepcí by uvítali i prodejci elektromobilů. „Řešíme především individuální mobilitu koncových zákazníků a fleetových klientů. Samozřejmě s nákupem elektromobilu je tak nabídka konzultace možností řešení domácího nabíjení. Koncepční rozvoj veřejné dobíjecí infrastruktury zastřešený státem bychom ale samozřejmě uvítali, protože tyto služby jsou nedílnou součástí používání elektromobilu. Pokud má stát zájem navýšit počet uživatelů elektromobilů, tak toto je jeden ze způsobů, jak to může podpořit,“ uvedl Martin Kadečka, vedoucí prodeje Volkswagen osobní vozy. ■

TOP 5
ZEMĚ S NEJVĚTŠÍM POČTEM NABÍJECÍCH STANIC

	Nizozemsko	90 284
	Německo	59 410
	Francie	37 128
	Švédsko	25 197
	Itálie	23 543

TOP 5
ZEMĚ S NEJMENŠÍM POČTEM NABÍJECÍCH

	Kypr	57
	Malta	98
	Litva	207
	Estonsko	385
	Lotyšsko	420



Kdy jindy než teď. Audi now.

Pořídte si nyní Audi A6 na operativní leasing.

A6



19 699 Kč | měsíčně
bez DPH

Audi
Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

www.audi.cz



**Kompletní
pojištění Audi
Platinum**



**Servis a záruka
vozu po celou
dobu financování**



**Atraktivní
paket
Gravity**



**Nulové
počáteční
investice**

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Audi A6 40 TDI 150 kW 5 tróni v ceně 1 461 900 Kč. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 25 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 19 699 Kč bez DPH. Tato nabídka platí pouze pro podnikatele. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, dále obsahuje povinné a havarijní pojištění: 10% spoluúčasti, pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč a pojištění GAP. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou smluvní vztah. Kombinovaná spotřeba a emise CO₂: 5,2-9,0 l / 100 km, 136-205 g/km. Foto je pouze ilustrativní. Akční nabídka platí do vyčerpání zásob.

Bude, ale za kolik?

V rámci směrnice schválené Evropským parlamentem se objevila i povinnost členských zemí zavést **jednodenní dálniční známky** i pro osobní vozidla. Vyplatí se ale v ČR?

Hlavním cílem směrnice, na které se pracovalo už od roku 2017, je, aby kamiony platily poplatky za používání silnic a dálnic podle počtu najetých kilometrů, nikoli paušálními denními poplatky. Nebo-li aby byl v EU povinný systém mýta. To má nastat do osmi let. Takový krok je logický a dobrovolně na něj přechází řada států včetně České republiky.

Kamiony by rovněž do budoucna měly platit mýto nejen podle kilometrů, ale i podle objemu emisí, které vyprodukují. Tenhle ekologický aspekt ale poněkud předběhl svou dobu, protože na úrovni EU ještě nejsou stanoveny emisní skupiny vozidel, podle kterých by se výše plateb určovala.

V rámci směrnice se ale prosadila i jedná velká změna, týkající se osobních aut. A to zavedení jednodenní dálniční známky. Česko v rámci Rady EU tuto směrnici podpořilo. Pro zajímavost - proti bylo například Rakousko, zdrželo se Slovensko.

„Hlavní přínos směrnice je v tom, že systém poplatků bude nastaven férově podle toho, kolik dané vozidlo projede. Z dlouhodobého hlediska by měla zvýhodňovat hlavně udržitelnou kamionovou dopravu (ale i osobní dopravu) a zpoplatňovat užívání dálnic i podle toho, kolik emisí jejich vozidla vypustí. Rakouskem a některými některými politickými skupinami v Evropském parlamentu byl ale kritizován velký počet výjimek,“ říká Žiga Faktor, vedoucí bruselské kanceláře think-tanku Europeum. „Výjimky se budou moci vztahovat na poplatky, které nejsou vybírány přímo státy, ale koncesionáři. Zároveň je tam prostor pro zachování denních poplatků pro kamiony v určitých extrémně vytížených oblastech. Tyto výjimky nicméně budou možné pouze po schválení

všemi ostatními členskými zeměmi. Zatím jsem žádné takové žádosti nepozoroval, ale rozhodně je lze očekávat.“

Řidiče osobních aut bude ale nejvíce zájmat možnost nákupu jednodenní dálniční známky. Smysl takového opatření bude závislý na její ceně. Kratší dálniční známky si totiž typicky kupují lidé při cestě na dovolenou. Dnes stojí v Česku 10denní 310 korun, roční 1500 korun. Podle směrnice má denní známka stát maximálně 9 % ceny té roční. Což je v případě Česka 135 Kč. V praxi ale člověk nejede na dovolenou na jeden den, ale musí mít známku i na cestu zpátky. Při maximální možné ceně jednodenního poplatku by tak celkově ušetřil 40 korun. Jiné je to ale v přípa-

dě, kdy lidé vyrazí v létě na dovolenou delší než 10 dní, pak bude úspora větší.

„Jednodenní známku ocení všichni ti, kdo vyjíždějí za hranice na kratší dobu, nebo kdo jenom několik hodin přejíždějí přes území jednoho státu. Stejně tak nebudou muset platit devět dní navíc ti, kteří vyjedou třeba do Vídně na jeden den na vánoční trhy. Změna ale pomůže i těm Čechům, kteří nemají koupenou dlouhodobou dálniční známku v ČR a kteří se nechystají za hranice – za jednodenní výlet autem třeba do Prahy nebudou muset platit více, než skutečně potřebují,“ doplňuje Vendula Kazlauskas z Asociace pro mezinárodní otázky.

Kolik ale čeští řidiči finálně zaplatí, zatím není jasné. Jednodenní známka bude zavedena od roku 2024 a momentálně není v Česku schválena výše ani ročního poplatku za používání dálnic. „Platí, že podle evropských předpisů nesmí přesáhnout cena jednodenní dálniční známky devět procent ceny ročního poplatku. Bude tak záležet, jakou cenu bude mít v době zavedení jednodenních známek ta roční,“ řekl Martin Brychta, tiskový mluvčí ministerstva dopravy.

Martin Šidlák





VŠE, CO POTŘEBUJETE.

BMW Service Inclusive



Uvolněte se a užijte si každou jízdu.

S flexibilními balíčky BMW Service Inclusive se už nebudete muset zabývat servisními náklady.



Věrný kamarád

Moderátor **Vojtěch Bernatský** využil nabídku magazínu Flotila a vyzkoušel Volkswagen Tiguan. Přinášíme proto trochu netradiční test tohoto modelu.

O motorech, technických parametrech aut a vlastně všem, co se skrývá pod kapotou toho moc nevím. U výběru mého osobního vozidla jsem dal většinou na radu zkušenějších kamarádů, vlastní intuici a pocit uspokojení z vnitřního vybavení auta. Moje hodnocení model Volkswagen Tiguan bude tedy jemně řečeno méně tradiční," říká Vojtěch Bernatský.

VW Tiguan jsme vyzkoušeli při naší rodinné cestě k rakouským jezerům, věřil jsem, že to bude zážitek navíc a ve výsledku byl. Ale pěkně od začátku. Dva nejmenší členové naší smečky byli nadšení od první chvíle, kdy do auta nasedli. Pochvalovali si velký prostor na nohy, vyšší posed a krásný rozhled. Všechny tyto benefity povýšila i krásná a nezaměnitelná vůně nového auta.

My s manželkou jsme – a budu upřímný – byli zpočátku přeci jen kritičtější. Nebyla to ta rozvláčná, korábovitá jízda jako na lodi a specifický odpich, který zažíváme u našich postarších rodinných Audi A6. Navíc jsme při balení zjistili, že bychom potřebovali přeci jen trochu větší kufr. Prostě byla to v tomhle případě láska až na druhý dojem.

Postupem času a s větším počtem najetých kilometrů jsme s naším stříbrným krasavcem nacházeli stále příjemnější řeč a ze známých se stávali větší a větší kamarádi. Už na hranicích jsme ocenili nadhled příznačný pro SUV a také pohodlí, svižnost a dynamiku jízdy. Intuitivní a jednoduché ovládání palubního počítače neboli středové konzole se všemi potřebnými parametry naší cesty. Nadchlo nás také jeho

rychlé napojení na mobilní telefon a s tím spojené všechny bonusy včetně plochy pro nabíjení.

A pak ta spotřeba. Za celou cestu do Solnohradska a zpět to bylo přesně 5,9 l na 100 km! Tohle jsem vážně, ale vážně nečekal. Při cestě zpátky mě navíc můj nový kamarád hned dvakrát upozornil, že vykazují známky únavy a že bych si měl dát pauzu na kafe. A měl pravdu. Zpočátku jsme spolu často řešili, jestli jedu správně uprostřed pruhů. Postupem času a s častějším používáním blinkrů při jejich přejíždění jsme ovšem našli dokonalou společnou řeč.

Díky našemu novému rodinnému příteli jsem si tedy uvědomil, že některé věci se prostě dělat mají a musejí. Když k tomu přidám dokonalou parkovací kameru a hlavně novou manželčinu zálibu nebo spíš vášeň v otevírání kufru nohou skrz čidlo nebo klíčkem na dálku, musím říct, že se nám asi bude stýskat. Snad se ještě někdy potkáme, kamaráde. ■



Technologie, která vás rozhýbe.

Nová Kia XCeed
a XCeed Plug-in Hybrid.



Movement that inspires

Každý náš pohyb, ať je jakkoliv malý nebo velký, utváří způsob našeho života. Tím, že se neustále pohybujeme, odemykáme dveře bohatým zážitkům. Nová Kia XCeed GT-line a její elektrifikovaný protějšek vás povedou od jednoho zdroje inspirace k druhému, a to díky technologii navržené k tomu, aby vás vysvobodila z nehybnosti.

Pro starou i novou dobu

V roce 1991 sjel z linky poslední trabant. O kus dál v Německu naopak začala výroba modelu Opel Astra.

Přežije tenhle model i v nové elektrické době, nebo ho čeká osud německého bakelitového soudruha?

Trabant a Astra byly tehdy, před třiceti lety, svým způsobem symboly staré a nové doby. Jedna epocha končila, druhá začínala. V automobilovém světě dnes stojíme možná také na prahu nové doby – elektrické. Opel má sice ve znaku blesk, tak by měl mít k elektřině blízko. Ale jde o kouzlo nechtěného, nemá s elektřinou jako takovou nic společného. Blesk ve znaku je totiž poctou nákladnímu vozu Blitz (blesk), který po válce pomohl Opelu postavit se na nohy. Symbol proto odkazoval i na Z, poslední písmeno v názvu vozu.

Šestá generace Opelu Astra se pokusila rozkročit mezi dvě výše zmíněné epochy.

Nevzdává se nejen benzínového, ale dokonce ani dieselového motoru. Příští rok naopak nabídne i ryze elektrický pohon. Na rozhraní toho všeho se pohybuje plug-in hybrid, který spojuje spalovací a elektrický svět. Právě ten bych si ale ze všech nabízených pohonů vybral až na posledním místě.

VLASTNÍ CESTOU

Ale popořádku. Nový Opel Astra je pro mě nejpříjemnějším překvapením mezi automobilovými novinkami prvního pololetí roku 2022. Poctivě navržený hatchback, kterému se kromě elektromobility povedlo překonat dvě hlavní úskalí sou-

časného automobilového světa. Dokázal totiž udržet na uzdě mnohdy bez rozmyslu zaváděnou digitalizaci a dostatečně se odlišit od sourozeneckých modelů ze stejného koncernu Stellantis.

Na stejné platformě jsou totiž z logického důvodu úspory nákladů postavena i další auta, především Peugeot 308, ale třeba i DS 4 nebo Citroën C5 X. Všechno to jsou ale vzhledově a ve velké míře i koncepčně velmi odlišné vozy. K Opelu Astra má nejbližší Peugeot 308, ale na první pohled byste to nepoznali. Francouz vsadil spíš na kulatější tvary, které Astra v aktuální generaci naopak opustila ve prospěch ostře řezaných linií.

Dominantou je přední maska chladiče nazývaná Opel Vizor, kterou jako první dostalo malé SUV Mokka. Úzké světlomety dávají vozu trochu přísný pohled, ale k celkovému ostrému střihu vozu to sedí. Z boku je zase na pohled hezký výrazně skloněný C-sloupek karoserie, vzadu vyso-



ko umístěné brzdové světlo. Pokud zvolíte kontrastně lakovanou střechu, vůz to opticky snižuje a dává mu ještě dynamičtější nádech.

I pro koncepci interiéru zvolil Opel vlastní cestu. Na rozdíl od hodně členěné palubní desky Peugeotu 308 je ta v astry jednoduchá, ale efektní. Její dominantou je dvojice na sebe navazujících 10palcových digitálních displejů, které plynule navazují na výdechy klimatizace. Ty přehledně ukazují jak informace palubních přístrojů, tak infotainmentu.

S potěšením chválím, že Opel to s digitalizací nepřehnal, takže klimatizace se ovládá klasicky tlačítky, nikoli přes dotykovou obrazovku. Uživatelsky vstřícné jsou třeba i takové detaily, že mezi řidičem a spolujezdcem je dvojice USB vstupů, ale v kombinaci jednoho klasického a jednoho moderního USB-C. S moderními telefony lze auto propojit bezdrátově prostřednictvím Apple CarPlay a Android Auto. Proti tomu trochu zamrzí pár detailů, které se už úsporným opatřením v rámci koncernu nevyhnuły, takže třeba tlačítko přepínání jízdních režimů nebo páčky pod volantem jsou stejné jako v Peugeotu 308. Ale to je detail, který běžný uživatel nebude vnímat.

ČTYŘI VARIANTY POHONU

Pro pohon slouží benzínové tříválcové 1.2 o výkonu 110 nebo 130 koní, dieselový čtyřválec 1.5 130 koní a plug-in hybridní agregát 180 koní, který brzy doplní ještě výkonnější varianta 225 koní. V příštím roce přibude ještě kompletně elektrický pohon.

Měli jsme možnost otestovat všechny stávající pohonné jednotky. Benzín je dobrý, diesel skvělý. Na delší test jsme ale obdrželi plug-in hybridní motorizaci. Spalovací motor 1.6 Turbo dává výkon 110 kW/150 k, elektromotor dosahuje výkonu až 81 kW/110 k, celkový systémový výkon je pak výsledných 133 kW/180 k, protože obě jednotky nedosahují vrcholných výkonů ve stejný okamžik. Poháněná jsou přední kola, a to skrze 8rychlostní automat.

Auto s plug-in hybridním pohonem je příjemně dynamické, ale umí být i vel-

mi tiché. Benzínový tříválec je rozhodně hlučnější. Elektromotor se spalovacím motorem spolupracují bez vzájemných hádek. Standardně je nastaven na režim Hybrid, ale můžete přepnout i do režimu Sport, nebo Electric. V tom elektrickém



▲ Interiér astry je poněkud chladný a německy strohý.



▲ Potěší minimalistický ovladač automatické převodovky.



▲ Teprve zezadu má nová generace astry ten správný šmrnc.

slibuje baterie o kapacitě 12,4 kWh elektrický akční rádius papírově až 60 km, v realu se nám podařilo ujet přibližně 45 km. Většinu času ale strávíte v hybridním režimu, kdy se vám spolupráce obou agregátů odmění příjemnou spotřebou mezi 5 a 6 litry.

Přestože je celý systém bezproblémově funkční, nevybral bych si ho. Zrychlení 7,6 sekundy je sice citelně lepší než u tří-

válce, ale zase ne tolik, jak by člověk čekal, protože vyšší výkon je kompenzován o přibližně 300 kilogramů vyšší hmotností. Baterie také zmenšuje objem zavazadlového prostoru, který tak u hybridu činí 352 proti standardním 422 litrům. A to už je pro potřeby rodiny podprůměrná hodnota. V neposlední řadě ani cena o 300 tisíc korun vyšší pro mě dostatečně nevyváží výhody plug-in hybridního motoru.

Raději bych proto sáhl po benzínu nebo naftě. Astra má totiž výborný podvozek. Přední kola nové astry jsou zavěšena na vzpěrách McPherson, vzadu je náprava s vlečenými rameny a torzní příčkou. Na tom není nic neobvyklého, co by neměla i jiná auta, konstruktérům se ale všechno podařilo výborně „poštelovat“. Německé naladění je o něco tužší a sportovnější než u Peugeotu 308, ale stále se pohybuje na ideální hranici mezi agilitou a komfortem. V zatáčkách je auto velmi stabilní a málo se naklání, ale zvládá i všechny typy nerovností.

Plug-in hybridní astra stojí od 710 700 Kč bez DPH, základní cena benzínové 1.2 je pak 446 270 Kč bez DPH. Dříve ceny, za které se dalo koupit i o třídu větší auto, dnes bohužel čím dál víc standardní cenovka, zvláště u nových modelů. Volkswagen Golf 1.0 TSI 81 kW startuje na 498 200 Kč bez DPH, 1.4 TSI plug-in hybrid pak na 795 780 Kč bez DPH a má menší kufr (380 litrů). „Předkrizových“ cen se naopak ale drží Hyundai, jehož model i30 byl v době uzávěrky v akci za cenu od 313 960 Kč bez DPH. I ten ale s 395 litry zavazadlového prostoru na astru ztrácí. Škoda Scala pak naopak vede se 467 litry a cenou od 345 370 Kč. Kromě golfu ale žádný konkurent nenabízí plug-in hybridní pohon.

Martin Šidlák

OPEL ASTRA 1,6 TURBO PHEV

Délka/šířka/výška	4374/1860/1442 mm
Rozvor	2675 mm
Zavazadlový prostor	352 l
Max. systémový výkon	133 kW
Max. točivý moment	360 Nm
Max. rychlost	225 km/h
Zrychlení na 100 km/h	7,6 s
Průměrná spotřeba dle výrobce	1,1 l / 100 km
Cena od	710 735 Kč (bez DPH)

Šokující spotřeba

Plug-in hybridnímu pohonu obecně moc nefandíme a k testu **Volkswagenu Multivan** jsme proto přistupovali s předsudky, výsledná spotřeba ale stála za to.



Sedmá generace Volkswagenu Multivan nabídne postupně nejširší paletu pohonů ve své historii. Kromě benzínové nebude chybět ani dieselová varianta, někde mezi tím stojí plug-in hybridní pohon, který jsme otestovali.

Plug-in hybridní multivan je postaven na kombinaci osvědčeného zážehového čtyřválcového 1.4 TSI o výkonu 110 kW a synchronního elektromotoru o výkonu 85 kW. Celkový výkon soustavy je 160 kW a maximální točivý moment 350 Nm. Pohon využívá sadu lithium-iontových akumulátorů s využitelnou kapacitou 10,4 kWh. To vše stačí na zrychlení na stovku za rovných devět sekund.

Kdykoli je to možné, rozjíždí se Multivan eHybrid v režimu „E-Mode“ – tedy výhradně elektricky a s nulovými emisemi. Výjimkou jsou situace, kdy teplota akumulátorů klesne pod minus 10 stupňů Celsia nebo je příliš nízký stav jejich nabití. Dojezd s elektrickým pohonem je papírově 46 až 50 kilometrů a jízda na elektřinu je možná až do rychlosti 140 km/h.

Nádrž na benzin má pouze 45 litrů, takže jsme plug-in hybridní multivan přebírali s trochou skepse. Dojezd na benzin

ukazoval 420 kilometrů na benzin a 50 kilometrů na elektřinu. Tu jsme vypotřebovali prakticky hned první den popojížděním po Praze. Před námi ale byla cesta do rakouských Alp. Na tu jsme vyrazili s baterií nabitou pouze na 13 %, které si „vzal“ Barrandovský most. Po prvních sto kilo-



Video z našeho testu shlédněte ZDE

metrech se ale začaly dít věci. Akumulátorová baterie se za jízdy po dálnici částečně dobíjela rekuperací a motorem. Mnichovem jsme proto projeli už zase jen na elektřinu. Ještě lépe pak auto fungovalo v samotných Alpách, kdy na střídacích se kopcovitých úsecích rekuperovalo tak efektivně, že bez externího nabíjení

nepřekročila spotřeba pět litrů na sto kilometrů. Na jednu nádrž a jedno nabití jsme tak ve finále celkově ujeli 650 kilometrů se spotřebou pod 7 litrů, což skoro odpovídá udávanému WLTP dojezdu 700 kilometrů.

Pomáhá tomu chytrý software, který využívá mapové podklady a GPS s informacemi o průběhu trasy. Díky prediktivní hybridní strategii například pozná vjezd do obce a s předstihem se v režimu „Hybrid“ připraví na použití elektromotoru. Řidič může být upozorňován například na včasné zpomalení před zatáčkou. Při zapnutém adaptivním tempomatu to vše dělá multivan zcela automaticky.

U Volkswagenu Multivan tak neplatí to, co dosud o většině plug-in hybridů platilo – jízda bez nabíjení neznámá brutálně vysokou spotřebu, naopak. Spotřeba je opravdu nízká, systém funguje perfektně. Nějaké nevýhody se ale samozřejmě najdou. Proti spalovací 1.5 TSI se zvýšila hmotnost o cca 150 kilogramů, takže se zároveň snížila nosnost. Naopak příjemným překvapením je cena. Zatímco Multivan 1.5 TSI startuje s cenovkou bez DPH už pod milionem korun, tak plug-in hybrid koupíte od 1 187 501 Kč.

Martin Šidlák



◀ **Palubní deska** v mnohém připomíná aktuální Golf. Centrální obrazovku doplňuje digitální přístrojový štít.

▶ **Zmizela velká a těžká lavice** ve třetí řadě, všechna sedadla jsou nyní samostatná.



◀ **Nově vyvinutý** multifunkční stůl slouží ve složeném stavu jako držák nápojů a úložný prostor.

▶ **Dvoubarevné lakování** testovanému plug-in hybridu náramně slušelo.



Elektromobilů už je v Praze moc

Zaparkovat v Praze prakticky kdekoli a zdarma. **To je výhoda řidičů aut s „elektrickou“ značkou EL.** Praha ale teď plánuje tuto výhodu omezit.

Návrh počítá s tím, že by se parkování vozů s EL značkou vztahovalo pouze na osoby s místem trvalého pobytu v Praze a subjekty se sídlem v Praze. Důvodem je údajně stálá přeplněnost zón parkovacího stání a nutnost parkování v nich dále regulovat. Rozsah a forma zvýhodnění bude „předmětem prověřování legislativních možností, které hlavní město má“. Majitelé elektromobilů by se pak zřejmě museli do parkovacího systému registrovat, jinak by jen podle SPZ nešlo odlišit, kdo bydliště či sídlo firmy v Praze má a kdo ne.

„Podporuji užívání elektromobilů pro pohyb po městě, dokonce jeden náš služební na městské části často využívám, ale Praha bohužel není nafukovací,“ uvedl v této souvislosti jeden z předkladatelů, zastupitel Tomáš Portlík. „Původní záměr nechat parkovat zdarma všechny bezemisní nebo nízkoemisní vozy bez rozdílu místa pobytu byl naprosto správný, ale doba se posunula. Tento typ automobilů se velmi rozšířil a my musíme primárně myslet na Pražany, kteří zde bydlí, a na podnikatele, kteří v Praze podnikají, a zaparkovat zkrátka potřebují.“

Jakkoli si řada lidí kupuje elektromobil, protože se jim jednoduše líbí, vyhovují jim jeho technické parametry nebo takto bojují proti „klimapeklu“, pro nemalou část zákazníků je při nákupu elektromobilu velmi podstatným motivačním faktorem parkování zdarma po celé Praze. O tom svědčí i fakt, že nadpoloviční většina elektromobilů je registrována v Praze a středních Čechách. Když jsme si tyto statistiky loni vyžádali od Svazu dovozců automobilů, bylo to 66 procent.

Nepochybně je to dáno i kupní silou a tím, že v Praze má sídlo hodně firem. Rovněž aut pořízovaná na operativní leasing jsou registrována v Praze, kde síd-

lí leasingové společnosti. Ty plánovaná změna neohrozí. Samozřejmě jen do doby, než se zastupitelé usnesou, že i „pražských“ elektromobilů je v Praze moc. Ale nyní v Praze podnikají nebo bydlí i lidé se sídlem či trvalým bydlištěm mimo Prahu. Typicky se to týká okolí metropole, ze středních Čech dojíždí mnoho lidí a právě jim je elektromobil často prodáván jako vůz s úplně ideálními vlastnostmi.

Magistrát a městské části mají samozřejmě právo rozhodovat o parkování podle svého uvážení a souhlasu zastupitelů. Logicky není ani jejich úkolem podporovat prodej elektroaut, ovšem pokud jim jde



o čistší prostředí v hlavním městě, je lepší, když do ní Středočeši budou jezdit elektromobily. V každém případě, pokud by tento návrh prošel, nemůže se pak nikdo divit, že to na prodej elektromobilů v Česku bude mít negativní dopad.

Potvrzuje to třeba Radka Matthey z českého zastoupení Peugeotu: „Toto rozhodnutí magistrátu by pravděpodobně mělo dopad na prodej elektrifikovaných vozů, i když si ho netroufám kvantifikovat v procentech. Obecně platí, že přidají-li se benefity, zájem roste, uberou-li se, klesá, a zřejmě by to fungovalo i v tomto případě. Nicméně by to znamenalo ubrání benefitů tam, kde skoro žádné nejsou,

zejména srovnáme-li to s ostatními evropskými státy.“

„Přibližně před třemi lety se zpřísnila kritéria možnosti parkování na modrých zónách měst pro klasické hybridy. To byla v té době u zákazníků dost podstatná motivace, proč si pořídit vozidlo s hybridním pohonem,“ připomíná Martin Kadečka, vedoucí prodeje Volkswagen osobní vozy. „Dnes je situace už přece jen trochu dále a lidé řeší i jiná témata, například kombinaci elektromobilu s domácí fotovoltaikou vč. možnosti zpětného čerpání energie z vozidla. Omezení parkování v Praze podle zveřejněného návrhu by však měl na prodeje hybridních i plně elektrických vozidel bohužel negativní dopad.“

„V případě prodeje elektrických vozů značek BMW a MINI tvoří převážnou část firemní zákazníci, a to zejména z Prahy. Navrhovaná změna by se jich tedy dotkla spíš okrajově, nicméně pro ostatní zákazníky by to již znatelně bylo a při rozhodování o typu pohonu nového vozu to může mít značný vliv,“ říká i David Haidinger z BMW.

Ani leasingovým společnost se tento nápad nelíbí, přestože by se jejich klientů omezení netýkalo. „Tento chystaný krok nepovažujeme za ideální,“ říká generální ředitel společnosti Arval Aleš Polák. „Cílem Arvalu je podporovat elektromobilitu, což tento krok nesplňuje. Již nyní je elektromobilita na úrovni státu podporována v evropském srovnání podprůměrně. Omezení, o kterém magistrát hlavního města uvažuje, podle našeho názoru vyvolá k elektromobilům další negativní emoce. Z našeho průzkumu Arval Mobility Observatory vyplývá, že skoro čtvrtina firem uvažuje o elektromobilech proto, že s nimi mohou bez omezení jezdit do nízkoemisních zón, s čímž se pojí také parkování. Neměla by se proto hledat omezení, které české firmy od elektroaut odradí.“

Martin Šidlák



NOVÁ ALFA ROMEO TONALE HYBRID. LIVE UNPREDICTABLY*

JOIN THE TRIBE



*Změňte kurz! Přidejte se do rodiny. Kombinovaná spotřeba: 5,2–6,2 (l/100km). Emise CO₂: 130–155 (g/km). Použité fotografie jsou pouze ilustrační. Podrobné informace u autorizovaných prodejců Alfa Romeo a na www.alfaromeo.cz.

Ředitelé jezdí v Mercedesech a BMW

Oslovili jsme významné společnosti v Česku a přinášíme přehled o tom, **jak jsou české firmy nakloněny elektrickým vozům** a čím jezdí jejich generální ředitelé.

Velké nadnárodní korporace začínají postupně doplňovat své flotily elektrickými modely. Ty obvykle tvoří čtvrtinu jejich vozového parku (bez započtení nákladních vozidel). Vyplývá to z průzkumu časopisu Flotila, který zpracoval odpovědi čtyř desítek největších českých firem.

Mnoho firem nemá ve flotile ani jeden elektromobil a často jsou to velké firmy se stovkami zaměstnanců. Důvodem je obvykle vyšší pořizovací cena a nevhodnost elektromobilů při cestách na delší vzdálenosti.

Firem zcela bez elektrických vozů se v naší anketě objevilo hned několik. Například největší český prodejce koupelen a kuchyní Siko, který má přes 50 prodejen v Česku a na Slovensku, nemá v parku jediný elektromobil a ve střednědobém horizontu o nich ani neuvažuje. Podobná situace je i u stavební firmy Metrostav, která má obrát 35 miliard ročně. Ani nadnárodní firma Yusen Logistics nebo stavební firma Cemix nepoužívají v České republice ani jeden firemní elektromobil.

Pragmatické důvody shrnuje tiskový mluvčí Generali České pojišťovny, která provozuje 65 převážně naftových firemních vozidel, Jan Marek: „Do budoucna

oblast elektrifikace v souvislosti s naší firemní flotilou pečlivě promyšlíme. Ohled chceme brát nejen na ekologické a ekonomické hledisko, ale také budeme zohledňovat potřeby uživatelů takových vozidel i logiku jejich používání. Vzpomenout můžeme až absurdní případy, kdy používání PHEV bylo v podstatě fiaskem, protože auta řidiči nedobíjeli, ale využívali převážně benzinového motoru. Ekologický přínos takových vozidel byl nakonec přesně opačný než zamýšlený. Touto cestou se určitě vydat nechceme.“

Mnoho velkých firem je k elektromobilům opatrných a využívá ji zatím jen v malém procentu případů. Vzhledem k velkému vozovému parkům se tak ale mnohdy jedná o stovky vozidel.

Energetický gigant ČEZ aktuálně provozuje necelou stovku nízkoemisních vozidel, což jsou necelá 2 procenta z absolutního počtu fleetových vozidel. „Již nyní máme objednány vyšší desítky nízkoemisních vozidel a v uvedeném období plánujeme jejich masivnější zavádění vč. rozvoje nezbytné dobíjecí infrastruktury. Cílový stav 2026 bude někde na úrovni kolem 30 %, tzn. cca 1500 ks této techniky. Nicméně současná doba, vize k naplnění green dealu a jiných okolností může na-

še plány výrazněji měnit,“ doplnil tiskový mluvčí Lukáš Noga.

„Vývoj elektromobility a dalších alternativních paliv a pohonů sledujeme a analyzujeme, ale v horizontu dvou či tří let budou stále základ naší flotily tvořit vozidla na tradiční paliva,“ řekl Pavel Heřmanek z koncernu Agrofert. Firma podle něj koupila jen několik elektromobilů a v rámci celého vozového parku tak jde podle jeho slov zatím o zanedbatelné procento.

Ale ani technologické firmy na tom nejsou s elektromobilitou kdovíjak vpředu.

„Zatím elektromobily nevyužíváme. V rámci projektu společenské odpovědnosti a udržitelnosti se tématem elektromobility zabýváme. V rámci firemní flotily využíváme takové typy vozů, které jsou nejvhodnější pro konkrétní činnost, hlavně pro dopravu zboží zákazníkům. V rámci dopravy zboží využíváme vozy Mercedes, v rámci firemních vozů značku Škoda,“ uvedla na dotaz Flotily Olga Dolínková, tisková mluvčí firmy HP Tronic, která vlastní značky DATART, Euronics, Eta a e-shopy Kasa.cz.

„Česká internetová jednička Seznam.cz má ve vozovém parku dva elektromobily. Jsme fandové elektromobility, ale v nejbližší době nebudeme tento počet nijak ▶



měnit. Pro způsob využití drtivě většiny našich firemních aut zatím ještě elektromobily nejsou vhodné,“ uvedl na náš dotaz Jiří Linder, správce autoparku Seznam.cz. O něco lépe z pohledu bezemisních vozů je na tom světově proslulá firma Avast. „Náš vozový park aktuálně obsahuje přibližně 20 procent aut na elektrický pohon. Pokud bychom zahrnuli i hybridní vozidla, pak bychom se dostali na zhruba 30 procent,“ uvedla tisková mluvčí Dominika Kašarová.

Lépe je na tom z pohledu elektromobility třeba banka Moneta. Z celkem 288 firemních vozidel je 71 elektromobilů, přičemž do konce roku 2023 by dle plánu měla být u této banky polovina ze všech automobilů elektrická.

Velké plány má s elektrickým pohonem i plzeňský Prazdroj. Nyní testují elektromobily v rámci flotily pro manažery, do flotily 650 automobilů chtějí zařazovat nízkoemisní vozy. Kromě nedávno nově nakupovaných nákladních automobilů s emisním standardem Euro 6d hodlá firma zkusit elektrická nákladní vozidla o celkové hmotnosti 16 tun.

Velké plány má i leasingová společnost Arval. „V současnosti máme v našem vozovém parku v kategorii elektromobilů a plug-in hybridů celkem 27 vozů. Jejich počet postupně navyšujeme tak, že si nová auta zaměstnanci objednávali již jen elektrická nebo plug-in hybridní. Do budoucna tedy budou tvořit 100 %



naší flotily,“ nastiňuje budoucnost ředitel Arval CZ Aleš Polák.

Budoucnost nově pořizovaných automobilů bude v horizontu deseti let výhradně elektrická, vyhnout se jí nepůjde. Nutno dodat, že v té době bude použita technika elektromobilů zase o kus dá-

le, což by mohlo snížit současné objektivní nedostatky elektromobilů.

„Ze strany firem vidíme čím dál tím větší zájem o elektrifikované modely. Za všechny můžeme zmínit z poslední doby například velkou flotilu elektrických vozů Enyaq iV pro Komerční banku, nebo alternativní pohony včetně plug-in hybridních vozů a elektromobilů pro Coca-Colu. Do budoucna očekáváme navyšování podílu těchto vozů ve fleetech velkých společností,“ řekl pro Flotilu Pavel Jína, tiskový mluvčí tuzemského zastoupení Škoda Auto.

Součástí našeho průzkumu byla otázka, jakým vozidlem jezdí nejvyšší představitel dané společnosti. Nejčastější odpovědi byly modely od BMW – řada 5, X5 a 7, někdy v hybridním provedení. Druhým nejčastějším modelem byl Mercedes-Benz třídy S. Minoritní pak byly modely od Tesly a elektrická auta obecně. Předpokládáme, že u vysoce postavených manažerů se to za pár let změní. První takovou vlašťovkou je třeba společnost Alza. Její vozový park nejenže zahrnuje 13 elektromobilů, ale předseda představenstva jezdí elektromobilem značky Tesla model X.

Martin Žemlička

Elektromobilita má u nás zelenou

Elektromobilita je důležité téma nejen pro společnost Volkswagen Financial Services. Je to především klíčová otázka pro celou českou a evropskou ekonomiku, která bude v budoucnu řešit svou mobilitu.

Volkswagen Financial Services zaznamenává postupně rostoucí poptávku po elektrických vozidlech od zákazníků. V tuto chvíli jde zejména o společnosti, které se zabývají energetickými a technologickými oblastmi. Chceme jít samozřejmě s tímto trendem, a proto jim nabízíme výhodné financování a další doplňkové služby spojené s využíváním elektrického vozidla. Mezi tyto služby patří například výhodnější pojištění pro elektrická vozidla, dobíjecí karty nebo servis, který je dokonce levnější, než u spalovacích motorů.



Václav Vacek E-mobility manager,
Volkswagen Financial Services

Dále se Volkswagen Financial Services zaměřuje i na oblast financování domácích dobíjecích stanic, ke kterému v budoucnu přibude poradenství zaměřené na dotace. Víme, že služby, které nabízíme, jsou již v tuto chvíli pro naše klienty atraktivní, nicméně do budoucna je chceme dále rozšiřovat a nabízet nadstandardní služby v rámci financování elektrických vozidel.

Neustále sledujeme trendy a vývoj v oblasti elektrických vozidel a snažíme se na ně reagovat. A to jak v oblasti financování, tak i doplňkových služeb. Důležité je pro nás i odbourávání obav a předsudků vůči elektromobilitě, s nimiž se můžeme u českých zákazníků někdy setkat. Elektromobilita je totiž naše společná budoucnost a musíme být na ni připraveni.

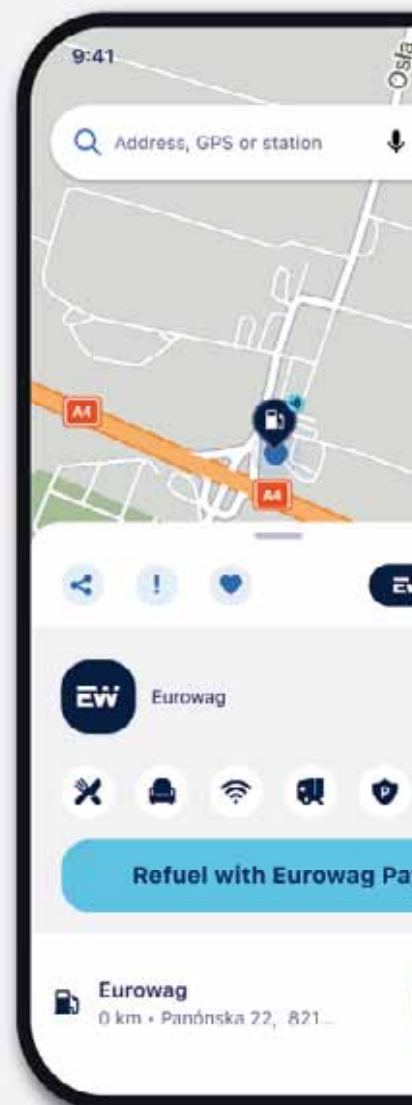
Nový způsob placení a pohonné hmoty:

Eurowag Pay

Řidiči už nemusí ztrácet čas hledáním karty nebo platebního terminálu. Podívejte se, jak vypadá platba přes Eurowag Pay, kterou najdete přímo v aplikaci Eurowag.



Stáhněte si naši aplikaci
Eurowag app ještě dnes



Co všechno Eurowag Pay umí?

- 1 Platby na jedno kliknutí** – při tankování nemusíte fyzicky vyndavat kartu, aplikace zvládne platbu za vás.
- 2 Nové bezpečnostní funkce** – biometrický scan nebo PIN kód
- 3 Historie nákupů** – Všechny platby jedné aplikaci.
- 4 Ochrana proti krádeži** – aktivace pumpy pouze pomocí aplikace.

Už na **400** stanicích!



Kostky jsou vrženy

Červnové schválení Evropského parlamentu o konci prodeje nových spalovacích motorů **pohřbilo snahy o jejich další vylepšování.**

Už dnes pracují na hraně svých fyzikálních možností. Na řadě jsou elektromobily.



Od roku 2035 již nebudou v EU registrována žádná nová vozidla se spalovacím motorem a významně se to dotkne i vozových parků a jejich provozu. Řečeno k tématu bylo hodně a pečlivě jsme se mu věnovali i na našich diskusních forech. Je to hodně ambiciózní cíl, který bude bolet automobilky i zákazníky a který pohřbívá jeden z divů moderního světa, totiž spalovací motor. Nerozporujeme, že elektromobilita přinese čistší vzduch zejména ve velkých městech a je reálné i to, že s postupujícím vývojem budou realitou elektromobily s dojezdem jako u naftových motorů a s dobou nabíjení třeba půl hodiny. Jenže to je příliš vzdálená budoucnost. Zatím chybí infrastruktura, elektromobilů zatím jezdí málo a chybí i rychlé nabíječky s jasně danými možnostmi při jejich rezervování a používání. Jinými slovy, vydat se dnes napříč Evropou s elektromobilem je podle všeho poněkud výstřední zábavou. A to přesto, že většina dnešních elektromobilů má krásný design, prostornost i skvělé jízdní vlastnosti.

Záměr elektrifikovat evropské motoristy už nelze zastavit, třebaže ho ještě musí ratifikovat jednotlivé země. Jde jen o to, kdy reálně začne platit. Výrobci vozidel už do vývoje a výroby investovali miliardy eur, takže i kdyby se celý návrh Evropské unie zrušil, automobilky a na ně nabalené vývojové a výrobní společnosti to už teď stálo tolik peněz, že by nejspíš od elektromobility neuhnuly tak jako tak. A některé automobilky by k podobnému termínu výroby aut se spalovacími motory ukončili sami, bez tlaku z EU. Jiné i dřív, ostatně řada z nich už to dříve sama proklamovala.

Příkladem je bezpočet. Jedním z nich je třeba Ford. Ten již v roce 2021 oznámil záměr prodávat v EU čistě elektrické osobní modely v roce 2030, u užitkových vozů plánuje do roku 2030 prodávat dvě třetiny své produkce v podání bezemisních modelů (tedy BEV, PHEV, HEV). Zároveň v průběhu loňského roku Ford oznámil investice v řádech miliard dolarů do mo-

dernizace továren a vývoje nových modelů a technologií, a to jak v Evropě, tak v USA.

„Do roku 2026 plánujeme v Evropě prodávat 600 000 elektromobilů ročně,“ uvedl pro Flotilu tiskový mluvčí Petr Burian z českého zastoupení Fordu.

Mladoboleslavská automobilka to komentuje ještě otevřeněji. „Evropský parlament vyslal jasný a očekávaný signál pro ochranu klimatu: Obrat k elektromobilitě je nezvratný. Je to jediný ekologicky, technologicky a ekonomicky smysluplný způsob, jak co nejrychleji nahradit spalovací motory,“ uvedl pro magazín Flotila tiskový mluvčí Škoda Auto Pavel Jína.



„Pro Česko je životně důležité, aby mu vlak elektromobility neujel. Ve vrcholící soutěži o bateriovou gigafactory ale bohužel nejsme favority. Zejména nemáme dostatečně připravenou vhodnou průmyslovou zónu, která by dokázala takový projekt pojmout. V zásadě platí, že čím větší projekt, tím menší šance na jeho brzké umístění v Česku. Reálně zde spíše může vzniknout několik menších projektů, které ale svým rozsahem nebudou odpovídat tomu, co očekáváme u tzv. gigafactory,“ upozornil pro Flotilu automobilový expert české kanceláře KPMG Jan Linhart.

ZADNÍ VRÁTKA?

Otázkou také je, zda se toto rozhodnutí, které vejde v realitu za třináct let, ještě neupraví. V balíčku Fit for 55 je totiž reviz-

ní klauzule, která říká, že Evropská komise nejprve v roce 2026 posoudí, zda je dostatek dobíjecích stanic, baterií i samotných elektromobilů. Teoreticky se tedy ještě může stát, že se termín 2035 odsune jednoduše proto, že na něj evropské firmy a domácnosti nebudou připravené.

Současný návrh Evropského parlamentu navíc nezakazuje provoz automobilů se spalovacím motorem po roku 2035. I poté si budete moci koupit ojetý automobil a nadále jej i provozovat. Samozřejmě, chudší lidé budou nejspíš donekonečna opravovat své třicet let staré octavie s naftovými motory, což zamýšlené ekologii v ničem nepomůže. A až se rozpadnou na prach, budou lidé chodit pěšky, což je sen některých levicových politiků. A pokud by chtěly vlády systémově omezit provoz „spalováků“, mají k tomu samozřejmě téměř neomezené možnosti. Když ještě razantněji zdaní pohonné hmoty a litr benzínu bude stát 100, nebo klidně 200 korun, nikdo na něj jezdit nebude.

„Pro české předsednictví nebude vůbec jednoduché získat pro odklad zákazu potřebnou většinu. Navíc je dnes už jisté, že situace v reálné ekonomice tuto regulaci v mnoha případech předběhne. Existují totiž automobilky jako Volvo, nebo celé země jako Velká Británie, které spalovací motory zakáží už od roku 2030,“ myslí si viceprezident Svazu průmyslu Radek Špicar.

Málo se to ví, ale klasické spalovací motory budou moci vznikat a být prodávány v Evropě i po roce 2035. V tuto chvíli se jedná o výhradně malosériové výrobce automobilů, což dle definic používaných v rámci starého kontinentu znamená maximální produkci 10 tisíc vozidel ročně. Tento dodatek prosadila Itálie. Ferrari, Lamborghini ale i další supersportovní značky z jiných zemí se do této výjimky celkem bez problémů dokáží napasovat. A ve hře je i využití syntetického benzínu či nafty, což je téma, kterému se v tomto čísle magazínu Flotila věnujeme na samostatné dvoustraně v sekci SERVIS.

Martin Žemlička

Chybí mi jen televize

Nejvýkonnější model v nabídce mladoboleslavské automobily vyzkoušel šéf marketingu televizního operátora Telly. A byl z něj nadšen.



Technici televize Telly využívají ke svým výjezdům v rámci svěřeného regionu Dacie Logan v počtu nižších desítek vozů. Management společnosti jezdí různými automobily dle svých individuálních potřeb. O využití elektroaut ve firmě doposavad nikdo neuvažoval, avšak do budoucna považují takové řešení za vhodné. Tím spíš po posledním testu modelu Enyaq Coupé iV.

„Páni, to je krásné auto,“ obdivuje ladné křivky enyaqu manažer Jan Schöppel, který již roky vede marketing internetové televize Telly, hned poté, co vyjde na ulici z kanceláří Florentinum. V rušné pražské ulici Na Poříčí stojí zaparkovaný posled-

ní model Škody a díky svým obřím rozměrům, krásné červené metalické barvě Velvet Red a konečkonců i elegantní zkosené linii střechy budí zaslouženou pozornost. Kolem nás se na centimetr prosmýkne tramvaj, takže hned poté je čas konečně vyrazit.

„Řízení je velice citlivě nastavené,“ všimá si Jan Schöppel, který ročně najezdí lehce přes deset tisíc kilometrů. „V nízkých rychlostech je příjemně lehké a ve vyšších zase přirozeně tuhne,“ dodává. Když poprvé sešlápne plyn, je nadšený z obrovského zátahu, který tato verze poskytuje. Obzvláště při akceleraci je zátah mimořádný a ukazuje se jedna z výhod elektromobilu – maximální točivý

moment je dostupný od nulových otáček. Verze RS má totiž točivý moment masivních 460 newtonmetrů a tak není divu, že 300koňové SUV je na „stovce“ za pouhých 6,5 sekundy i při poměrně vysoké hmotnosti 2 255 kilogramů. To už stačí k pořádnému zaražení do sedaček a cestující se slabším žaludkem se přitom mohou cítit poněkud nekomfortně.

Dalším pozitivem zkoušeného vozu je ticho při jeho provozování. Odhlučnění je na špičkové úrovni a mnoho hluku dovnitř neproniká ani při jízdě na dálnici (nejvyšší rychlost je omezena při 180 km/h). Elektromobily jsou obecně tak tiché, že ve městě musí vydávat zvuk, aby na svou přítomnost upozornily chodce. „To-



„Páni, to je krásné auto,“ obdivuje ladné křivky enyaqu manažer Jan Schöppel, který již roky vede marketing internetové televize Telly.



hle je proti mému dieslovému Fordu Focus úplně jiná liga,“ dodává.

I na obrovských 21 palcových kolech je komfort odpružení vynikající. Enyaq krásně pluje přes nerovnosti a nerozhodí jej ani typická česká okreska. Verze RS má poháněna všechna čtyři kola a pro každou nápravu je zde jeden motor. Konstrukterům se podařilo výtečně naladit i to, jak při přidání, respektive ubrání plynu v zatáčkách tlačí tu přední, tu zadní náprava – aby se auto pěkně stáčelo do oblouku a mělo i dostatek trakce na předních kolech.

Základní dojezd při plných bateriích je 400 kilometrů. Je to ale hrubá hodnota, protože při rychlé jízdě se baterie vy-

bije mnohem dříve. Při dobíjení z klasické sítě 230 V je ale „tankování energie“ tuze zdoluhavé. Na sedm kilometrů jízdy dobijete baterii přesně za hodinu, takže kompletní dobítí zabere přibližně dva dny. V případě wallboxů nebo veřejných dobíjecích stanic je to ale něco úplně jiného a enyaq může mít 80 procent kapacity už za pár hodin. Vyzkoušeli jsme 150 kW nabíječku a ta zvládala dobít energii na 12 kilometrů jízdy za pouhou minutu.

„Infotainment vypadá skvěle. Jako fanoušek moderních technologií oceňuji, že má parádní grafiku i spoustu funkcí. Navigace je velice přehledná a má moderní grafiku. Líbilo se mi také ovládání pomocí virtuální asistentky Laury, byť ne

vždy zvládne pokyny správně interpretovat a člověk si s ní zatím moc nepopovídá,“ všímá si Jan Schöppel. „A jestli mi něco chybělo? Asi jedině televize, ale chápu, že to z bezpečnostních důvodů není možné,“ směje se.

Když si sedne dozadu, všímá si, že místa nad hlavou přeci jenom není tolik jako v klasickém enyaqu. „Při svých 185 centimetrech mám hlavu skoro zabořenou ve stropu, musel jsem se v sedačce trochu posunout. Ale před kolena je místa hodně. Co stojí za pochvalu, jsou přední sedačky, které jsou dokonalé. Mají skvělý tvar, výtečné boční vedení a hlavně jsou pohodlné i při delší jízdě,“ všímá si.

Martin Žemlička



Sdílet poolové vozy lze snadno a efektivně

Zabýváte se ve vaší firmě otázkami snižování uhlíkové stopy a udržitelného rozvoje? **Přemýšlíte, jak zlepšit využití firemní flotily?** Ideálním řešením pro vás může být systém sdílení firemních automobilů.

V našem nedávném průzkumu vyšlo najevo, že snižování uhlíkové stopy už řeší mnohem více českých firem, než by se mohlo zdát. Stejně tak i restrukturalizaci vozového parku pod vlivem koronavirové krize, anebo prostě jen smýšlí o změně systému fungování vozového parku s ohledem na zvyšující se důležitosti ESG (zkratka slov Environment, Social a Governance, tj. základních hodnot pro udržitelný rozvoj firem, organizací a celé společnosti).

Cest ke změně může být hned několik, nabízí se nahrazení části flotily automobily na alternativní pohon, anebo právě přechod na systém sdílení vozidel.

CARSHARING RYCHLE A SNADNO

Ale nastavit takový systém ve firmě svépocí nemusí být vůbec snadné. Proto je na trhu řada možností a firem, které podobné řešení nabízejí. Jedním z takových je například Car Sharing, který v roce 2019 vyvinula společnost PRINCIP a. s., člen rodiny EUROWAG provozující telematický systém Webdispečink. Zákazníci společnosti mají ve vozidlech namontované GPS jednotky, které zasílají na servery data o stavu vozu.

Díky tomu je možné mít soustavný přehled nejen o poloze vozidel, ale také o jejich aktuální kondici (např. stav paliva a nabití, najeté km, aj.). Díky jednotce ve

vozidle je možné s vozidlem komunikovat, čehož hojně využívá právě carsharingové řešení.

Pro běžného uživatele, který si přeje zapůjčit vozidlo, stačí mít pouze nainstalovanou mobilní aplikaci Car Sharing, přihlásit se kdykoli do systému a vytvořit si rezervaci na potřebné místo a čas. V závislosti na nastavení pravidel, týkajících se uživatelů a vozidel, administrátorem uživatel buď čeká na schválení rezervace nadřízeným/schvalovatelem, nebo je rezervace automaticky schválena. Systém sám patnáct minut před zahájením zápůjčky ze skupiny vozů dostupné v daném čase a místě uživateli přiřadí (podle algoritmu, který si firma předem zvolí) to nejvhodnější vozidlo, jež nejlépe splní požadavky zadané v rezervaci. Při výběru vhodného vozidla mohou být zohledněna aktuální nahlášená poškození, u elektrovozidel aktuální stav nabití a odhad dojezdu, počet najetých kilometrů. Je možné vytvořit přiřazovací algoritmus na míru potřebám zákazníka.

Jakmile systém přiřadí rezervaci konkrétní vozidlo, uživatel může využít v telefonu navigaci až ke dveřím vozu a zahájit zápůjčku. Odemkne si a převezme vůz pomocí mobilní aplikace. Během tohoto procesu může být uživatel vyzván k odsouhlasení některých kontrol, může fotograficky zdokumentovat vozidlo, odmítnout vůz či nahlásit poškození. Všechny jízdy, které od tohoto okamžiku uživatel s vozidlem uskuteční, se automaticky zapíší do elektronické knihy jízd. Uživatel je v těchto jízdách vedený jako řidič a jako účel jízdy je zapsán text zvolený uživatelem při vytváření rezervace. Klíčky a doklady pro používání vozidla jsou přítomny ve vozidle. Není tedy třeba žádné další logistiky či asistence kolegů z autoprovozu. Všechna sdílená vozidla jsou k dispozici 24 h denně. Při vracení vozu se systém u elektromobilů a hybridů zeptá, zda je vozidlo připojeno do nabíječky. Pokud uživatel ve vozidle něco zapomněl, má ještě 30 minut po ukončení zápůjčky možnost se do vozu vrátit a zapomenutou věc si vyzvednout. Propásne-li toto časové okno, v mobilní aplikaci je možné nahlásit zapomenutý předmět správci vozového parku kdykoli.

Je jedno, kde firemní vozidla parkujete. Car Sharing si díky komunikaci pomocí bluetooth, která probíhá pouze lokálně mezi jednotkou ve vozidle a mobilním telefonem, umí poradit s místy, kde není žádný signál GSM nebo wifi, jako jsou podzemní garáže.

INFORMACE NA MÍRU

Webové rozhraní pro správu poolových vozidel nabízí dokonalý přehled o rezervacích, autech a uživateli. Umožňuje definovat různá pravidla, ať už jde o automatické schvalování rezervací, omezení určité skupiny vozidel pouze pro určitou skupinu lidí, možnost definovat kontroly k odsouhlasení při převzetí vozidla, nebo možnost vytvořit uživatelskou strukturu pro schvalování rezervací a zástup ve schvalování. Každá firma si tak systém sdílení vozů může přizpůsobit podle svých aktuálních potřeb.



Propojení s Fleet management systémem Webdispečink, který je mateřskou lodí Car Sharing aplikace, přidává obrovskou výhodu sběru a snadné správy dalšího množství dat o firemní flotile a z nich vyplývajících statistik a analýz, které mohou vést k dalším optimalizacím a úsporám v oblasti provozu firemních vozů.

NA VLASTNÍ KŮŽI

Skupina Moneta používá již z velké části elektromobily a pro sdílení vozidel mezi zaměstnanci využívají služeb aplikace Car Sharing. Zeptali jsme se Zdeňka Chvojky, manažera autoprovozu, jaké vidí výhody vnitrofiremního sdílení automobilů, jeho hlavní benefity a vhodnost pro elektromobilitu: „Car Sharing od Eurowagu používáme již více než 2 roky, sdílíme 94 vozidel (z toho 70 elektrických) v rámci centrály a poboček po celé republice. Jeho nasazením jsme zredukovali flotilu o 62 vozidel. Aplikace Car Sharing řídí dle cíle cesty optimální přiřazení a využití elektrických a konvenčních vozidel. Průměrný měsíční nájezd vozidla ve flotile se zvýšil o 20 %. Rezervace a vyzvednutí vozidla se po nasazení Car Sharingu velmi zjednodušila. Nevyžaduje již vyzvedávání klíčů od aut na autoprovozu a auta jsou pro uživatele dostupná 24 hodin denně po sedm dní v týdnu. Novým benefitem, který Car Sharing zaměstnancům přináší, je možnost rezervace vozidla mimo pracovní dobu a o víkendech pro soukromé použití. V rámci ESG strategie plánujeme mít do konce roku 2023 ve flotile 50 % elektrických vozidel.“

Přechod firemní flotily ke sdílení vnitrofiremních vozidel může mnoha firmám pomoci zefektivnit využívání vozů a snížit celkové náklady s provozem firemní flotily spojené. Výhodou aplikace Car Sharing může navíc být i to, že produkt nabízí česká firma s převážně československým týmem, který vyrábí a vyvíjí vlastní HW i SW v Česku, tudíž má vývojové centrum plně pod svou kontrolu při zázemí společnosti EUROWAG.

Adéla Nováková

Komerční banka vsadila na elektromobily

Vozový park Komerční banky přivítá 131 enyaqů, které budou zaměstnanci využívat nejen k pracovním účelům. Banka se navíc rozhodla vybudovat 170 nových dobíjecích stanic v Praze a ostatních regionech. Více nám v rozhovoru prozradil

Tomáš Talaš, manažer zaměstnaneckých služeb.

Proč jste se rozhodli pro nákup čistě elektrických vozidel a proč padla volba právě na model Enyaq iV?

Nákupu předcházelo výběrové řízení s posuzováním řady hledisek. Důležitý pro nás byl dojezd (minimálně 250 km na jedno nabití), cena a velikost auta. Poslední parametr jsme posuzovali především z důvodu poskytnutí možnosti využívat auta i pro soukromé účely zaměstnanců.

Souvisí nákup elektrických modelů se snahou o snižování uhlíkové stopy ve vaší společnosti? Jak se tomuto tématu dál věnujete?

Máme závazek, že od roku 2026 budeme uhlíkově neutrální, a přechod na elektromobily je jeden z logických kroků při jeho plnění. Postupně chceme mít celou flotilu tvořenou pouze těmito vozy.

Jaké jste měli zkušenosti s provozem elektrických či hybridních vozidel před nákupem modelů Škoda Enyaq iV?



Do doby pořízení enyaqů jsme měli „pouze“ pětiletou zkušenost s Nissan Leaf.

Z kolika vozidel a jakých značek se skládá váš současný vozový park?

V současné době máme sedm elektroaut Nissan Leaf, 66 kusů Škoda Enyaq iV, jedno Audi A6 a 310 různých modelů Škoda (Rapid, Scala, Octavia). Dalších 65 enyaqů bude dodáno v průběhu září.

Na jakých pozicích a za jakým účelem budou modely Enyaq iV primárně operovat?

V současné době máme Škody Enyaq pro pool, tedy auta mohou využívat všichni zaměstnanci Komerční banky. Manažerská auta budeme obměňovat za elektromobily od příštího roku. V tomto případě ještě není rozhodnuto, který model budeme pořizovat.

Jaká je vaše vize provozu ekologických vozidel do budoucna?

Cílem je přechod se kompletní flotily na elektromobily.

Vsadili jste pro někoho možná překvapivě na model Enyaq iV 60 s menší baterií, přemýšleli jste i o jiných variantách?

Jak už jsem uvedl, jedním z nejdůležitějších parametrů je reálný dojezd. Vzhledem k počtu vozů jsme ale pochopitelně posuzovali i cenovou nabídku. Všechna auta

Postupně chceme mít celou naši flotilu tvořenou pouze elektrickými vozy. Zapadá to do naší strategie být od roku 2026 uhlíkově neutrální.

jsme při testování zkoušeli na dálnicích na cestách mimo dálnice a také jsme testovali maximální dojezd. Rozdíl v dojezdu nebyl tak velký jak byl cenový a také podle našeho vyhodnocení spadá 97 % všech našich jízd do 150 km za den. Proto je kapacita baterie pro naše účely dostatečná.

Jaké jsou dosavadní zkušenosti a reakce vašich řidičů?

Velmi pozitivní. Sledujeme velké množství výpůjček pro soukromé účely – měsíčně 65. Navíc velkým fanouškem enyaqů, respektive elektromobility jako takové, je i náš generální ředitel Jan Juchelka.

Jak řešíte nabíjení vozidel ve firmě? A jaké plány máte do budoucna?

Vybudovali jsme nabíjecí stanice v centrálních budovách a na školicím středisku. Máme plán budování dobíjecích stanic po celé republice, kde máme pobočky. Pokud najdeme prostor na našem pozemku chceme vybudovat veřejnou dobíjecí stanici. V současné době máme řídicí systém, který nám určuje, jaké auto se má dobíjet. Systém je propojený s rezervačním systémem, kdy systém vyhodnocuje jak je jaké auto nabitě a přiděluje podle požadavku délky cesty. Systém také umí rozpoznat domácí dobíjení a umíme i vyúčtovat vůči zaměstnancům, takže jsme se současným stavem maximálně spokojeni.

Michal Žďárský



Efektivní a hospodárná správa vozového parku

Většina prodeje automobilů stále míří do firem a k živnostníkům. Vhodná správa vozového parku prostřednictvím specializovaných společností může přinést více výhod, než jen vyjednání atraktivních podmínek pronájmu nebo leasingu automobilů. **Łukasz Jania, předseda představenstva společnosti Jania Fleet Mobility,** nám v rozhovoru vysvětluje, v čem taková činnost vlastně spočívá.

Na jaké služby se zaměřuje vaše společnost?

Naším klientům nabízíme outsourcing oddělení vozového parku, který nejenže uleví zaměstnancům, ale také poskytne profesionální servis, poradenství a maximální snížení nákladů na údržbu firemních vozů. Je to trend dnešní doby, kdy větší na firem nemusí na přepravu dokumentů zaměstnávat vlastní řidiče, ale využívá služeb kurýrních společností, stejně jako firmy nezaměstnávají na úklid kancelářských prostor jednotlivé lidi, ale úklidové firmy. Podobně je to s účetnictvím a lidskými zdroji.

Outsourcing se ve správě vozového parku objevil před několika desítkami let a spočíval především v tom, že si firma pronajala vozidlo pro jiného provozovatele. Veškeré záležitosti spojené s běžnou službou, jako je servis, pojištění, likvidace škod nebo výměna pneumatik, byly a jsou na straně společnosti, která vozidlo pronajímá. V té době šéfové mnoha společností z oblasti CFM (Car Fleet Management), a to i v případě podniků vlastních velké vozové parky, tvrdili, že není potřeba, aby vozový park spravoval člověk. Po několika letech se však ukázalo, že takový člověk je potřeba, ale tato pozice byla již dávno zrušena. Tehdy se lidé začali poohlížet po společnostech z oblasti správy vozového parku. Tento model je v současné době velmi oblíbený v západní Evropě.

A co menší podnikatelé, kteří mají ve firmě několik desítek vozidel?

V případě menších vozových parků se o ně často stará majitel - vždyť každý člověk se v autech vyzná, nebo si to alespoň myslí. Správa vozového parku však není jen o vyjednávání při nákupu nových vozů. Později uživatelé často volají svému šéfovi s různými problémy, např. kde vyměnit olej v autě, co dělat v případě havárie, poruchy apod. Takových problémů s postupem času přibývá, a přesto by se měl podnikatel soustředit na rozvoj podniku, nikoli na správu firemních automobilů. Proto jsou tyto povinnosti často delegovány na jinou osobu ve fir-

S pomocí outsourcingu je firma v závislosti na velikosti a formě financování vozidla schopna ušetřit 10 až 20 % nákladů na provoz vozidla.

mě: asistentku, administrativu apod. Tito lidé mezitím vykonávají svou základní práci a často nevědí, jak řídit vozový park. Proto předáním těchto povinností profesionální společnosti pro správu vozidel vyřešíte všechny výše uvedené problémy. Společnost získává péči zkušeného správce vozového parku, který je všem uživatelům vozidel k dispozici na telefonu. Takový správce spravuje vozidla bez ohledu na formu jejich financování, tj. bez ohledu na to, zda se jedná o dlouhodobý pronájem, leasing, nebo

nákup za hotové. V každém z těchto případů jsou zajištěny všechny provozní aspekty.

Může se stát, že se o vozový park stará majitel, jeho asistent, někdo z administrativy nebo oddělení dopravy bez patřičných kompetencí. Naše společnost má tým vysoce kvalifikovaných zaměstnanců, oddělení Back Office, které se stará o údržbu systému, analýzu dat a tvorbu zpráv, a také oddělení autorizace oprav a likvidace pojistných událostí. Náš manažer vozového parku pracuje v týmu a má podporu i od ostatních manažerů vozového parku ve společnosti. Je třeba si uvědomit, že jeden správce vozového parku na plný úvazek není schopen sám zvládnout velký vozový park, a na druhou stranu ve firmách často spravuje vozový park příliš mnoho lidí, což generuje velmi vysoké a zbytečné náklady. Kromě toho má placený správce vozového parku jeden měsíc dovolené ročně. V naší společnosti dochází k zastupitelnosti zaměstnanců, takže služba je nepřetržitá.

Samozřejmě, v tomto případě bude postaráno o provozní záležitosti, ale co strategické cíle?

Jednou z důležitých záležitostí je takzvaná „politika vozového parku“ nebo „pravidla pro používání služebních vozidel“. Otázkou je, zda byl takový dokument ve firmě podnikatele dříve vytvořen. Externí společnost nejenže připraví a doporučí změny stávající dokumentace, ale také na základě referenčních údajů dokáže poradit s výběrem modelů automobilů a jejich financováním, které jsou pro potřeby podnikate-



le nevhodnější. Zákazník navíc získá celý balík dalších „výhod“, jako jsou: pravidelné reporty, systém s přístupem k datům, aplikace pro uživatele vozů a přístup k nákupním skupinám pro služby vozového parku.

Taková služba je asi hodně nákladná a značně zatěžuje rozpočet podnikatele?

Naše zkušenosti ukazují, že externí společnost je schopna v závislosti na velikosti a formě financování vozidla ušetřit 10 až 20 % nákladů na provoz vozidla. Na základě našich zkušeností, po analýze dat zákazníka, dáváme záruku, že ročně vygenerujeme minimálně tolik úspor, kolik stojí naše služba, takže zákazník má vlastně takovou službu zdarma a navíc jeho vozový park funguje efektivně a účelně.

Vaše společnost letos slaví 10. výročí. Můžete uvést příklady velkých společností,

kteří se rozhodly outsourcovat svůj vozový park a nechat jej spravovat společností Jania Fleet Mobility?

Nerad bych jmenoval nějaké konkrétní firmy, protože ne každá společnost si to může přát, ale mohu říci, že mezi naše klienty patří velké společnosti z telekomunikačního, farmaceutického, maloobchodního i výrobního sektoru. K této skupině se v blízké budoucnosti připojí mnoho dalších menších i větších společností.

Takže Jania Fleet Mobility si nemůže stěžovat na nedostatek práce a nových zákazníků?

Určitě ne. Přestože žijeme v těžké a složitě době, zaznamenali jsme rostoucí zájem o naše služby. Obracejí se na nás společnosti vlastníci několik set vozidel, ale i mnohem menší. Společnosti, jako je Jania Fleet Mobility, mají osvědčené metody,

kteří pomáhají optimalizovat náklady na údržbu vozového parku již ve fázi jednání s dodavateli a následného provádění úkolů spojených se správou, servisem, opravami vozidel, výměnou pneumatik, pojištěním a palivovými kartami. K tomu se přidávají reporty o nákladech a možném zneužití zaměstnanců. Stojí za zmínku, že spoléhání se na profesionálního správce vozového parku umožňuje zákazníkovi nejen mít „klid na duši“ a nestarat se o firemní vozy, ale také maximálně optimalizovat provozní náklady společnosti. Pokud zákazník financuje vozový park na základě dlouhodobého pronájmu, společnost Fleet Mobility se stará o dohled nad smlouvou s poskytovatelem operativního leasingu, podporuje uživatele a stará se o efektivní využívání firemních vozů a zajištění mobility zaměstnanců. Všechny tyto činnosti vedou k měřitelným úsporám pro společnost klienta. ■



Óda na pět válců

Na jedné straně z koncernu VW vypadávají ekologická auta se sexappealem tramvaje, na druhé straně ale pořád dokáže vyrobit takovéhle auto, které **umí v řidiči probudit emoce a vášně** pro rychlost a řízení.

Formentor je první model, kterým značka Cupra kompletně dospěla, respektive osamostatnila se od značky SEAT. Přiznávám, že v momentě, kdy pod novou značkou jen upravovala některé již existující modely seat, jsem v úspěch značky moc nevěřil. Cupra Ateca je sice na svezení zajímavé auto, ale kolik lidí by si všimlo, že to není jen sportovně velmi zdařile upravený seat, ale úplně nová značka? A proč by si toho vůbec někdo všimát měl?

S formentorem, navíc v testované variantě VZ5, je to ale jinak. Je to totiž mnohem lepší auto, než čekáte. Crossover, kterých je dnes na automobilovém trhu asi tolik jako much na medvědím trusu, se totiž mimořádně povedl už designově. Jeho vzhled řada lidí přirovnává k Lamborghi-

ni Urus. Svěbytný design, který se na silnici liší víc než jen málo známým logem na kapotě, vyniká nejvíc při pohledu z boku a zezadu, kde čtyři koncovky výfuku slibují neobvyklé řidičské zážitky. V případě VZ5 nejdou přehlédnout rovněž broušená 20" kola z lehké slitiny v barvě mědi s pneumatikami Goodyear Eagle F1 SuperSport o rozměru 255/35R20 nebo brzdy s šestipístkovými třmeny Akebono, speciálně vyvinutými pro tento model.

Co vlastně znamená označení VZ5? VZ je zkratkou španělského slova Veloz s významem rychlý, pětka pak značí, že pod kapotou je uložen pětiválcový motor TSI 2,5 litru, který poskytuje nejvyšší výkon 390 koní. Cupra VZ5 vznikne jen v počtu 7000 kusů. Jestli to je dané pouze výrobní kapacitou, záměrem udělat z vozu tro-

chu exkluzivní zboží, nebo se víc aut nevejde do interních ekologických limitů, zůstane nejspíš tajemstvím, protože zástupci automobilky na to oficiálně odpovídat nechťejí.

Interiér už pro toho, kdo zná aktuální nabídku modelů značky Seat, respektive i jiných koncernových vozů, tak originální jako vnější design nebude, protože řada prvků, zejména grafika přístrojového štítu a infotainmentu, je prakticky shodná. Ale u VZ5 to přebíjí sportovní volant se startovacím tlačítkem na jedné straně a přepínačem jízdních režimů na straně druhé. Na první pohled a posez zaujmou nová skořepinová sedadla CUPBucket čalouněná kůží.

Po usazení je ale třeba rychle probudit k životu pětiválcový benzinový agregát TSI o objemu 2,5 litru, který najde-

te už jen v pár modelech Audi. Ve VZ5 je naladěna na zmíněný nejvyšší výkon 390 koní (287 kW) mezi 5700 a 7000 otáčkami. Maximální točivý moment 480 N.m je k dispozici již od 2250 otáček. Agregát má hliníkový blok válců a používá systém variabilního zdvihu výfukových ventilů. Specifické je pořadí zapalování válců 1-2-4-5-3. Standardem je pohon všech kol a 7stupňová automatická převodovka DSG s pádly pod volantem. Ačkoli je motor vybaven jen jedním turbodmychadlem, je nástup jeho výkonu lineární až někam k 7000 otáčkám.

To všechno ale po většinu času jen pokojně dříme, a formentor se chová jako běžné SUV či crossover, který je přiměřeně tichý a na rozbitých silnicích sice trochu tužší, ale jinak celkem komfortně naladěný. Jen spotřeba atakující hranici 10 litrů a rychle ubíhající okolní krajina vám budou přidat trošku podezřelé. Opravdová bestie se v autě – a potažmo vlastně i v řidiči – probouzí až po prudkém sešlápnutí plynového pedálu. Motor zaburácí, auto vyrazí vpřed a předjede v podstatě koho chce. Hovoří o tom hodnoty zrychlení 4,2 sekundy a nejvyšší rychlosti 250 km/h. Je to velmi návykové a nebezpečné pro řidičovo bodové konto.

Ale vrcholný zážitek přichází až ideálně na uzavřené trati, kde nikoho kromě sebe neohrozíte. Už jen zvuk motoru po přepnutí do režimu Cupra (kromě toho jsou k dispozici ještě režimy Comfort, Sport,



▲ Cupra se v interiéru nezapře. Potěší sportovní volant se startovacím tlačítkem a přepínačem jízdních režimů.



▲ Pětiválcový motor opravdu nadchne. U Formentoru VZ5 je naladěna na 390 koní.

Drift, Individual a Offroad) zní fantasticky. Bručivý baryton, který se všem petrolheadům velmi dobře poslouchá.

Podvozek s víceprvkovou nápravou vzadu a vzpěrami McPherson vpředu byl proti verzi VZ 310 k snižení o 10 milimetrů. Systém adaptivních tlumičů DCC mění nastavení pro každé kolo zvlášť. VZ5 ale neumí jezdit rychle jen v přímce. Vrcholnou technickou vychytávkou je totiž systém Torque Splitter. Elektrohydraulicky ovládaný systém používá pro zadní kola dvě nezávislé spojky, které umožňují nezá-

vislé rozdělování točivého momentu mezi zadní kola. Při průjezdu zatáčkou může docházet k přenosu hnací síly mezi pravým zadním a levým zadním kolem. Na minimum to potlačuje nedotáčivost a řidiči tak nic nebrání už na vrcholu zatáčky přidat plyn a vyrazit rychle vpřed.

Ačkoli i v tomto případě řidiče hlídá stabilizační systém, do řízení příliš nezasahuje. Ale určitě je dobře, že tam je. Pokud řidič není zkušeným drifterem, kvůli vysokému výkonu pětiválce se při vypuštěných emocích snadno dostane na hranu auta nebo až za ni a ať se systémy jmenují, jak chtějí, poletí vůz ze silnice ven.

Existuje ale ještě režim Drift. Ten už se hodí opravdu jen pro pokročilé, protože ESC je v tomto případě kompletně deaktivováno a pomocí Torque Splitter technologie může být veškerá hnací síla přenášena jen na jedno zadní kolo. Kdo to umí, dokáže díky tomu s vozem projet zatáčku řízeným smykem.

Formentor samozřejmě není úplně dokonalý. Prostor pro hlavu cestujících vzadu je poněkud omezen jinak elegantní linií střechy a zavazadlový prostor o objemu 410 litrů není tak velkorysý jako u některých konkurenčních SUV kupé. Ale aut, která umí být komfortním avantgardním společníkem na běžných cestách a zároveň umí v zatáčkách driftovat, na trhu moc nenajdete. Musíte ale mít nejen odvalu a zkušenosti, ale i nejméně 1 545 372 Kč bez DPH.

Martin Šidlák



CUPRA FORMENTOR VZ5 2.5 TSI 4DRIVE

Cena od 1 545 372 Kč (bez DPH)

MOTOR

Zážehový přeplňovaný pětiválec

Maximální výkon 287 kW/5700–7000 ot./min.

Max. točivý moment 480 Nm/2250–5700 ot./min.

DYNAMIKA A SPOTŘEBA

Maximální rychlost 250 km/h

Zrychlení 0–100 km/h 10,9 s

Kombinovaná spotřeba 9,3 l/100 km

Emise CO₂ 212 g/km

ROZMĚRY

Délka/šířka/výška 4450/1839/1511 mm

Rozvor 2680 mm

Zavazadlový prostor 410 l

Pohotovostní hmotnost 1685 kg

ODHAD ZŮSTATKOVÉ HODNOTY *47 %

EUROTAX

* Odhad zůstatkové hodnoty EurotaxGlass s. Czech, číslo vyjadřuje procento z ceny dané specifikací kace vozu, starší vozu 4 roky, nájezd 120 000 km. Uváděna výkuptní hodnota při prodeji vozu.

Nejen lesa pán

Prodejní stálice v nabídce Subaru prošla pro letošní rok drobnou modernizací. Subaru Forester jeho jméno **předurčuje pro to, aby vládl mimo zpevněné cesty** ve službách lesníků. Nezklame ale ani mimo les.

Subaru Forester je na trhu od roku 1997 a za těch 25 let se ho v Evropě prodalo více než 357 000 kusů. Původně začínal jako větší kombík, dnes je klasickým SUV. Oficiálně se prodává v páté generaci, ale Subaru ho pravidelně vylepšuje, nejen jednou za generaci, jak je obvyklé u většiny konkurence.

Forester se nedá splést s žádným jiným modelem na trhu, a to ani z vlastní stáje. Nemá líbivý zakulacený vzhled masově prodávaných SUV, ale spíš ostře řezané rysy drsnáka ze staré školy. Loňské vylepšení pro modelový rok 2022 přineslo i dlouhou řadu změn, které sice zásadně nemění

vzhled auta, ale stojí za povšimnutí. Změnil se design předního nárazníku i masky chladiče, nový je design světel střešního spoileru, pátých dveří a difuzeru. Přibýly dvě nové metalické barvy a 18palcové leštěné hliníkové disky s tmavou metalizací na vnitřní hraně disku. Na první pohled nepoznatelnou, ale důležitou funkční změnou prošly i ostřikovače, které pokrývají větší plochu čelního skla včetně prostoru, za kterým je umístěna kamera systému EyeSight. Mimochodem – praktický ostřikovač má i zadní parkovací kamera.

Zavazadlový prostor má jeden z nejširších vstupních otvorů ve své třídě, elektricky ovládané páté dveře už se nezdvíha-

jí tak nekonečně pomalu jako u předchozí generace. Kufr nabízí skutečně velký objem 509 litrů, byť kvůli baterii hybridního pohonu pod jeho podlahu umístíte jen roletku. Se sklopenými opěradly zadních sedadel se objem zavazadlového prostoru zvětší až na 1779 l a vznikne ložná plocha dlouhá až 1,98 m. Novinkou jsou vysoko umístěné háčky v zavazadlovém prostoru pro pověšení tašek. Udrží až tři kilogramy.

Lehce retro působí oproti velké části dnešních aut také interiér, ale z mého pohledu je to spíš výhoda než naopak. Na palubní desce je hodně tlačítek s trošku postarším vzhledem, ale pro ovládání je to parádně funkční, člověk se nemusí za jíz-



dy „hrabat“ v palubním menu, ale všechny nejpoužívanější funkce jdou řešit stiskem jednoho tlačítka, aniž by člověk příliš sklouzával pohledem ze silnice. Centrální dotyková obrazovka ale zároveň nechybí, jenže i ona má velká a přehledná virtuální tlačítka pro snadnou volbu funkcí. Rovněž klimatizace se ovládá klasicky.

Pro část lidí je trochu překvapivý pohon. Tzv. e-boxer kombinuje dvoulitrový benzinový agregát (tradičně plochý boxer s protiběžnými písty) s malým elektromotorem umístěným přímo v převodovce na ose klikového hřídele. Spalovací motor má výkon 110 kW, elektrický pouze 12,3 kW. Nejde tedy o klasický hybrid jako třeba u Toyoty, ale ani o mild-hybrid. Elektromotor pomáhá spalovacímu motoru, ale umožňuje i krátkou jízdu čistě na elektrinu. Konkurenční mild-hybridy pracují většinou s napětím 48V, Subaru 118V. To vše při stálém pohonu všech kol. Prostě všechno je trochu jinak než u ostatních.

Pro zákazníka ale není tak důležité technické řešení, spíš jak to celé funguje. Jako

celek velmi dobře, předovka Lineatronic je nastavená lépe než dřív a umožňuje celkem hladký chod, plynule dávkuje točivý moment. Ovšem auto by si zasloužilo přece jen o něco vyšší celkový výkon, o čemž hovoří údaj o zrychlení z nuly na sto za 11,8 sekundy.

Hlavní výhodou foresteru jsou jeho jízdní vlastnosti. Na zpevněné silnici je dostatečně komfortní, metrů tun baterií navíc mu dává nízké těžiště, takže se nelekne ani zatáček. Ovšem nepřekonatelný je v jízdním režimu X-Mode. Dokáže využít i tu nejmenší možnou trakci a kluzký povrch zvládá s bravurou, kterou mu můžou konkurenti pořád závidět.

Modelový rok 2022 přinesl v neposlední řadě úpravu technologické „vlajkové lodi“ Subaru, systému EyeSight. Zdokonalený kamerový bezpečnostní systém 4. generace se vyznačuje téměř zdvojnásobeným zorným polem a jeho součástí je ne méně než 11 bezpečnostních funkcí, z nichž jsou 3 nové. Jedná se o automatické nouzové řízení, adaptivní tempomat s funk-

cí centrování v jízdním pruhu a prevenci vybočení z jízdního pruhu, která dokáže rozpoznat jízdní pruh nejen podle dělicích čar, ale například také podle okraje vozovky či trávy vedle ní. Předkolizní brzdový systém nyní poskytuje rozšířenou podporu pro předcházení kolizím na křižovatkách.

Že tyhle řidičovy druhé oči společně s dalšími bezpečnostními prvky fungují, dokazuje to, že forester vyhrál Grand Prix Award za nejvyšší získané skóre 96,5 bodu v programu Japan New Car Assessment Program (JNCAP). V nárazových testech společnosti Euro NCAP získala 5. generace vozu nejvyšší možné hodnocení pěti hvězdami.

Subaru Forester s cenovkou začínající na částce 764 463 Kč bez DPH tak si ce nepatří mezi zrovna nejlevnější SUV, ale nabízí mimořádně dobré jízdní vlastnosti nejen v terénu, což z něj dělá jedno z nejpraktičtějších aut své kategorie na trhu.

Martin Šidlák



▲ **Interiér** poskytuje dostatek prostoru pro pět cestujících, nad hlavou i pro kolena je místa dost.



▲ **Zavazadlový prostor** má jeden z nejširších vstupních otvorů ve své třídě.



Na palubní desce je hodně tlačítek s trošku postarším vzhledem, ale pro ovládání je to funkční.

SUBARU FORESTER E-BOXER

Cena od 764 463 Kč (bez DPH)

MOTOR

Zážehový plochý čtyřválec

Maximální výkon 110 kW/5600–6000 ot./min.

Max. točivý moment 194 Nm/4000 ot./min.

DYNAMIKA A SPOTŘEBA

Maximální rychlost 188 km/h

Zrychlení 0-100 km/h 11,8 s

Kombinovaná spotřeba 8,1 l/100 km

Emise CO₂ 185 g/km

ROZMĚRY

Délka/šířka/výška 4625/1815/1730 mm

Rozvor 2670 mm

Zavazadlový prostor 509 l

Pohotovostní hmotnost 1737 kg

ODHAD ZŮSTATKOVÉ HODNOTY *57%

Pracant v obleku

Tvrdit, že vozy Dacia jsou laciné, je klišé. Nejnovější kombík jogger potvrzuje vstup Dacie mezi značky, jejichž auta si lidé nekupují pouze pro jejich výhodnou cenu, ale proto, že je chtějí.



Tvary karoserie joggeru plně zapadají do trendů 21. století. Kombík o přibližné délce Škody Octavie druhé generace působí díky oplastování a zvýšenému podvozku skoro jako expediční SUV. Masivní příď je společná s modelem Sandero, který byl několik měsíců nejprodávanějším vozem v celé Evropě (a nyní je na druhém místě za Peugeotem 208). Zád pak díky vertikálnímu provedení světel nezapře inspiraci ve vozech Volvo. Snad z bočního pohledu by si jogger mohl vysloužit kritiku, protože karoserie od B sloupku dále vypadá jako naroubovaná z většího automobilu. Ovšem právě díky tomu má jogger tak prostorný interiér. Na každý pád oproti zavalitému předchůdci, modelu Lodgy, je design karoserie obrovským krokem vpřed.

Zavazadlový prostor je obří, zejména do výšky. V případě 7místného provedení je zde dost místa pro dva dospělé, testovaný vůz byl však 5místný a tak celý prostor nad zadní nápravou bylo možné využít pro náklad. Kufr je poctivě čalouněný (až na samotné páté dveře). Co nám vadilo, byl sklon podlahy u zadních sedaček, pod

kteří rády zapadají menší předměty (stejný problém mělo i lodgy). Menší postavy se tam ani nezvládnou natáhnout. Velkou nevýhodou je bohužel také provedení zadních sedaček, které z vozu nelze zcela vyjmout, pouze sklopit jejich opěradla. Takže v autě neustále zabírají místo. Osobní dodávky typu Citroën Berlingo, VW Caddy a spol. nebo různá MPV mají ve variabilitě interiéru výraznou výhodu. Samozřejmě jsou ale dražší.

Vepředu řidič a spolujezdec najde moderně tvarovanou palubní desku z tvrdých plastů, kterou vhodně ozvláštňuje měkký textilní pás, za který by se nemusela stydět ani prémiová automobilka. Líbila se nám jednoduchost ovládání všech systémů, infotainment zvládá Android Au-



to i Apple Carplay. Při každodenním užívání nám vadil pouze nekvalitní obraz couvací kamery. Svůj účel však splní. Jogger už netrpí ani dřívější bolestí všech dacií: nepohodlnými předními sedačkami s krátkým sedákem.

Při dálničním cestování jsme ocenili dobré odhlučnění, není problém cestovat dlouhodobě 130 km/h nebo dokonce trochu rychleji. Limitem je pouze motor. 100koňový přeplňovaný tříválec spalující krom benzínu i LPG, tedy zkvapalněný ropný plyn, má i s nenaloženým 1,5tunovým vozem dost práce a v kopcích je pro udržení sto třicítky potřeba pravidelně podřazovat. Není to nicméně nic, co by bylo nutně na překážku, protože splynutí s běžným provozem zvládá jogger samozřejmě zcela bez problémů. Líbil se nám chod pedálů, řadičí páky i nastavení posilovače řízení – vše jde velmi lehce a s jízdou nebude mít problém žádný řidič či řidička. Jen je třeba dát při parkování pozor na přece jen už poněkud delší rozvor.

Positivní stránkou „plynového“ motoru je spotřeba. Jezdili jsme za 8,7 l LPG/100 km, což by při cenách platných ke konci května 2022 odpovídalo spotřebě přibližně 3,8 l benzínu/100 km. A to je samozřejmě skvělá hodnota. Bonusem k 40litrové nádrži na LPG je plnohodnotná 50litrová na benzin, takže celkový dojezd bez tankování činí zhruba 1200 kilometrů (ačkoliv samozřejmě budete chtít jezdit hlavně na LPG).

Dacia Jogger je prostorné, úsporné a také pohledné rodinné kombi za cenu, která nemá konkurenci. Dovedli bychom si představit širší vybavení bezpečnostními asistenty (kvůli jejich absenci získal jogger pouze jednu hvězdičku v testu EuroNCAP), kvalitnější materiály v interiéru, lepší variabilitu sedaček, sklápěcí klíček (hands-free karta je až od nejvyšší výbavy Extreme) nebo vyšší výkon motoru, nicméně za danou cenu je jogger opravdu dobrou nabídkou. Bonusem je robustní podvozek zvyklý na rumunské cesty, proti kterým jsou ty naše pohádkou. Záruka na celý vůz je standardně na 3 roky nebo 100 000 km.

Vojtěch Formánek



O pohonu LPG řidič neví a pokud nechce, nemusí se o jeho obsluhu nijak starat. Spíná se sám. V případě potřeby lze ale samozřejmě ručně přepnout na benzín.



◀ **Dacia dlouhodobě bojuje** s krátkými sedáky. Bohužel ani zde to není ideální. Doporučujeme vyzkoušet.

▼ **Vzadu je místa dostatek** i na nohy, ačkoliv jsou ukotvená relativně vepředu. Nejsou posuvná a bohužel ani vyjímatelná.



▲ **Zavazadlový prostor je obří.** Chtělo by to odolnější podlážku – pod nákladem se trochu promačká.

DACIA JOGGER COMFORT TCE 100 LPG

Cena od 329 339 Kč (bez DPH)

MOTOR

Zážehový přeplňovaný tříválec

Maximální výkon (LPG/benzín) 74/67 kW

Max. točivý moment (LPG/benzín) 170/160 Nm

DYNAMIKA A SPOTŘEBA

Maximální rychlost (LPG/benzín) 175/172 km/h

Zrychlení 0–100 km/h (LPG/benzín) 12,3/12,5 s

Spotřeba (LPG/benzín) 6,0/7,6 l/100 km

Emise CO₂ (LPG/benzín) 135/118 g/km

ROZMĚRY

Délka/šířka/výška 4547/1784/1632 mm

Rozvor 2897 mm

Zavazadlový prostor 485/1579 l

Provozní hmotnost 1558 kg

Užitečná hmotnost 532 kg

ODHAD ZŮSTATKOVÉ HODNOTY *64 %

EUROTAX
* Odhad zůstatkové hodnoty EurotaxGlass s. Czech, číslo výdruje procento z ceny dané specifikací kace vozu, stáří vozu 4 roky, nájezd 120 000 km. Uváděna výkuptní hodnota při prodeji vozu.

Chceme se zaměřit na ultrarychlé dobíjení

Jaká je strategie e.onu při budování dobíjecích stanic? Kde se objeví nové výkonné dobíjecí huby a jaké další nástrahy bude třeba ještě překonat?

Odpovídal nám **Martin Klíma, vedoucí oddělení Mobility.**

V červnu jste spustili mezinárodní roaming. Co všechno to pro klienty znamená a v jakých zemích ho lze využít?

Ano, od června jsme spustili zahraniční roaming, který máme rozdělený do více fází, přičemž v té první umožňujeme našim zákazníkům nabíjet ve všech sousedních státech. V praxi to tedy znamená, že všechny zahraniční stanice jsou viditelné v naší mobilní aplikaci, kde lze ověřit nejen cenu, ale i zda je stanice volná, nebo obsazená. Všechny transakce se pak ukládají do his-

torie přímo v mobilní aplikaci, takže máte přehled o útratě plně pod kontrolou. Měsíčně pak dostanete jednu fakturu, kde jsou vyúčtované všechny jednotlivé státy, ve kterých nabíjení probíhalo, a podnikatelé si za danou zemi mohou uplatnit i vratku DPH.

Co všechno spuštění takové služby obnáší a proč takové služby nemohli klienti využít už dříve?

Samotné technické řešení je jednoduché a měli jsme vyzkoušeno již před několi-

ka lety, že je plně funkční. Nicméně pokud chcete službu přeshraničního roamingu svým zákazníkům umožnit a přitom postupovat zcela v souladu s legislativou, musíte se jako společnost registrovat k odvodu DPH v každé jednotlivé zemi, ve které budete nabíjení poskytovat. S tím jsou spojené velmi vysoké náklady nejen na registraci, ale na následná povinná hlášení k DPH, která v každé konkrétní zemi musíme provádět. I přes velmi vysoké náklady, které jako provozovatel s tímto ře-

šením máme, věříme, že zákazníci službu budou využívat a odstraní se tak další z bariér elektromobility.

Jakým vývojem prošla domácí infrastruktura veřejných dobíjecích stanic, kolik jich máte v provozu nyní a jaký je výhled do budoucna?

Pokud bych hovořil obecně o celém stavu dobíjecích stanic v ČR, tak za poslední dva roky se postavilo opravdu velké množství dobíječek po celém území ČR a dnes je tedy cestování elektromobilem o poznání snadnější, než kdy dříve. V naší síti máme aktuálně více než 209 veřejných stanic, přičemž dalších 130 jich je ve výstavbě. Do budoucna se chceme zaměřovat především na ultrarychlé dobíjení, které vhodně doplní naši stávající síť. Určitě se budeme soustředit i na posílení stávajících lokalit, protože mít v lokalitě pouze jeden stojan je v současné době naprosto nedostatečné.

Je vaší strategií tedy primárně výstavba rychlých DC dobíjecích stanic, spíš než rozvoj většího počtu pomalých AC?

Naše strategie jsou především rychlé DC dobíjecí stanice. Standardní AC stanice nabíjíme pro prodej a zapojení do naší sítě skrze produkt Veřejná dobíječka.

Chystáte výstavbu výkonných dobíjecích hubů, kde všude se na ně výhledově mohou zákazníci těšit? Jak složité je plánování výstavby a výběr lokalit?

První dobíjecí huby s instalovaným výkonem 3x 300kW začneme realizovat na konci roku 2023 podél hlavních tranzitních tahů. Lokality již máme vybrané, bude se jednat celkem o 12 lokalit, namátkou mohu zmínit Hradec Králové, Brno, České Budějovice, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Prahu, atp.. Plánování výstavby je vždy relativně náročný proces, protože se snažíte skloubit několik parametrů v jeden „ideální“. Samozřejmě víme, kde je dobré výstavbu realizovat a kde se pohybuje nejvíce vozidel, nicméně v praxi se pak musíte domluvit s majitelem pozemku a ještě doufat v možné připojení v dostatečném termínu, což je zásadní pro všechny projekty financované z veřejných zdrojů.

Nemohou současný rozvoj elektromobility přibrzdit rostoucí ceny energií? Jaká bude vaše cenová politika do budoucna? Chystáte se v dohledné době měnit ceník, podobně jako to nedávno udělali někteří jiní velcí dodavatelé?

Ceny energií jsou samozřejmě nyní na rekordních hladinách a v momentě, kdy musíme takto vysoké ceny platit na vstu-

Naší strategií je výstavba rychlých DC dobíjecích stanic. První dobíjecí huby s instalovaným výkonem 3x 300 kW začneme realizovat na konci roku 2023 podél hlavních tranzitních tahů.



pu, logicky se musí projevit i na výstupu. Právě z tohoto důvodu jsme nedávno náš ceník upravovali.

Na jaký elektromobil sážete vy osobně? Kolik čistě elektrických kilometrů ročně najezdíte? Chystáte nějakou změnu vozidla? Jaký model Vás v poslední době

zaujal a je třeba nějaký, který vás naopak zklamal?

Já jezdím již dva roky s modelem Kia e-Niro, ročně najezdím více než 30 000 km. Změnu vozidla chystám právě s ohledem na výstavbu UFC hubů, kde budeme potřebovat dané technologie testovat a zde již bohužel můj vůz nedostačuje. V poslední době jsem testoval opravdu hodně elektromobilů a jako nejvhodnější pro mé potřeby mi vychází Kia EV6 díky kombinaci 800V architektury a velmi rychlého dobíjení. Zklamání vidím u tradičního výrobce vozidel, koncernu VW, nicméně jedná se spíše o výtky směrem k technologické stránce vozu, hlavně nabíjecí výkon, spotřeba a infotainment. Každopádně věřím, že s postupnými upgrady se situace výraznělepší.

Kudy se bude podle vás ubírat elektromobilita v následujících letech? Kam se pohne infrastruktura, ceny energií i produkty samotné? Anebo jinak... Kudy byste chtěl, aby odvětví v následujících 5 až 10 letech kráčelo?

V příštích letech bude obrovský tlak na zrychlení výstavby dobíjecích stanic v kontextu CO₂ omezení, které EU pro automobilky připravila. Co je nutné vyřešit je přívětivé uživatelské prostředí a to se netýká pouze nás provozovatelů, ale je to společný cíl i pro automobilky. V praxi dnes vidíme, že každý uživatel musí pro cestu mít nainstalovaných několik aplikací a to je nepřijatelné. Dále bychom se měli zaměřit na výstavbu dobíjecích stanic s fyzickými platebními terminály, aby opravdu kdokoli mohl bez jakéhokoli omezení pohodlně cestovat. Určitě zde bude velká výzva i pro distributory, protože na rozdíl od let minulých, kdy jsme v jedné lokalitě instalovali maximálně 150 kW, se v příštích letech budeme bavit o více než desetinásobku a to už samozřejmě s sebou nese zcela jinou náročnost. Pokud to shrnu, výzev je před námi opravdu mnoho a odvětví jako takové zažívá opravdu velmi extenzivní růst. My jsme zde od toho, abychom dělali cestování elektromobilem co nejpříjemnější, a tuto roli budeme plnit i nadále.

Michal Žďárský

Otázka značení

Jedním z nejrozšířenějších řidičských nešvarů svědčících hlavně o aroganci řidičů je **nedovolené parkování na vyhrazených místech**. Pro různá vyhrazená místa ale platí různá pravidla.



Na invalidech nebo místech pro nástup požární techniky apod. si dovolí stát málokdo. Může za to být pokuta 5 až 10 000 Kč a automaticky 2 body. Stejný postih ale platí i pro toho, kdo neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením.

Ale dnes existuje i řada dalších míst vyhrazených třeba rodinám s dětmi, ženám, starším řidičům nebo elektromobilům. A to řada řidičů ignoruje. Platí zde totiž jiná pravidla než u stání pro invalidy. Jak upozorňuje dopravní expert Roman Budský, u podobných stání se vyskytuje jeden specifický problém. Nepostačuje totiž pouze daný symbol namalovaný ve stání na vozovce, vždy musí být současně umístěna i svislá dopravní značka. Symbol na vozovce je pouze doplňující. Takže pokud na takovém místě pro elektromobily bez dopravní značky stojí třeba automobil i se spalovacím motorem, nic neporušuje.

„Pakliže se jedná o stání na vyhrazeném parkovišti označeném svislou dopravní značkou IP 12 „Vyhrazené parko-

viště“ s dodatkovou tabulkou, pro koho je parkoviště vyhrazeno, jedná se o nerespektování dopravního značení, které nemá svou samostatnou skutkovou podstatu jako u osob se zdravotním postižením,“ vysvětlila IDNES vrchní komisařka Policie ČR Hana Rubášová. „Zde hrozí uložení pokuty policistou v příkazním řízení do výše 2000 Kč nebo ve správním řízení do 2500 Kč a za toto jednání nejsou body.“

Spor trochu panuje v otázce, zda má městská či státní policie právo v takové věci rozhodovat, když jde v případě třeba obchodních domů o soukromý pozemek. Podle Romana Budského ale i tyto plochy spadají většinou do kategorie „účelová komunikace“, takže i zde platí pravidla silničního provozu jako třeba přednost zprava. „O odstranění vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti, rozhodne policista, nebo strážník obecní policie. Odstranění je na náklady provozovatele odtažovaného vozidla,“ dodává Hana Rubášová.

Ale co v případě, že na takovém místě stojí elektromobil, který ale nenabíjí. Na internetu lze najít i dřívější vyjádření po-

licie, že pokud je na svislé dopravní značce „Vyhrazené parkoviště“ doplňkový symbol č. 211 „Elektromobil“, není zde stání elektromobilu bez dobíjení přestupkem. Aby o něj šlo, musela by na takovém místě být umístěna dodatková tabulka určená pro nabíjecí stanice elektromobilů.

Aktuální informace policie to ale popírá. „Dopravní značka IJ7 „Čerpací stanice“ označuje nejbližší čerpací stanici pohonných hmot, popřípadě směr nebo vzdálenost k ní. V případě čerpací stanice alternativních paliv nebo dobíjecí stanice elektromobilů lze na značce uvést příslušný určený symbol. Tato dopravní značka ale neurčuje vyhrazené stání, je pouze informativního charakteru,“ řekla Flotile Hana Rubášová.

Nebo-li stání se spalovacím autem na místě vyhrazeném pro elektromobily je přestupkem, jen když je symbol na silnici doplněn i příslušnou dopravní značkou. Naopak stání elektromobilu, který nenabíjí, na vyhrazeném místě přestupkem nikdy není. V každém případě jde ale o bezohlednost k ostatním řidičům.

Martin Šidláček

Vybuchující baterie a neekologický provoz

Elektromobilitu obestírá celá řada mýtů a polopravd. **Vybrali jsme některé z nejkřiklavějších,** abychom je uvedli na pravou míru.

FIRMÁM SE ELEKTROMOBILY NEVYPLATÍ, JSOU MOC DRAHÉ A NENÍ MOŽNÉ JE POŘÍDIT NA OPERATIVNÍ LEASING.

Rychlý rozvoj elektromobility přináší na trh čím dál pestřejší nabídku modelů a k tomu i pokles cen. V současnosti se tak již mnohdy dostanete s pořízovací cenou pod milion korun. Proti srovnatelným modelům se spalovacími motory se sice elektromobily cenově pohybují stále řádově o stovky tisíc korun výše, ale pokud připočtete náklady na servis a zejména palivo, tak se tento rozdíl stírá. V elektromobilech je totiž například méně mechanických součástí, které se navíc pomaleji opotřebovávají, a také u nich nemusíte měnit pravidelně olej. Elektromobily jsou však zvýhodněny i tím, že nepotřebují dálniční známku a některá města, jako je Praha, umožňují jejich parkování na modrých zónách zdarma. Přestože cena elektřiny v posledních měsících výrazně roste, totéž platí i o benzínu a naftě, takže elektřina i nadále zůstává výhodnější. K pořízení elektromobilu je také možné využít operativní leasing. Například Kia Czech v rámci služby Kia Lease nabízí na operativní i full-service leasing všechny své hybridní i elektrické modely včetně své vlajkové lodi, modelu EV6.

ELEKTROMOBILY NEJSOU TAK EKOLOGICKÉ. NEPROSPĚJÍ UHLÍKOVÉ STOPĚ NAŠÍ FIRMY.

Musíme oddělovat výrobu a následný provoz. Při výrobě jakéhokoliv auta se spotřebuje velké množství nerostných surovin a energie a vyprodukuje se množství odpadu. Přesto však mnoho studií dokazuje, že v rámci celého životního cyklu jsou elektromobily k životnímu pro-



Jakub Řehounek
Business Development Manager, Kia Czech

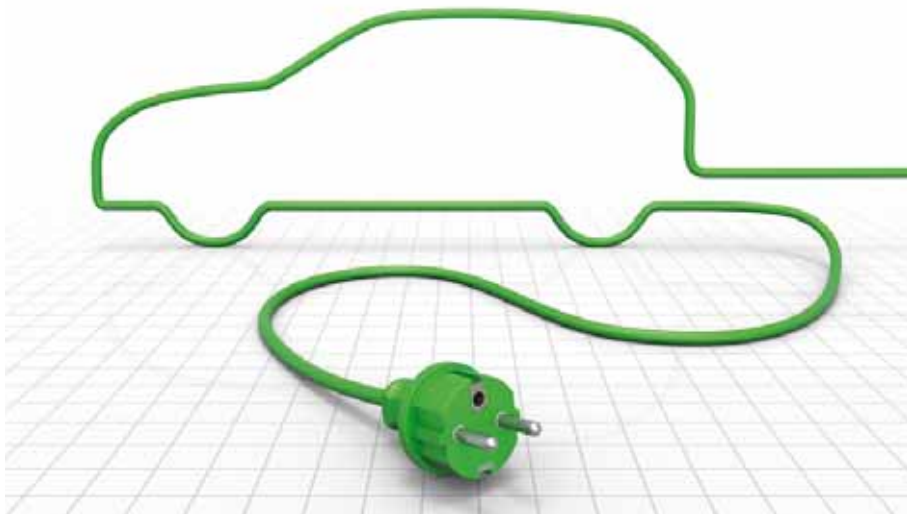
středí šetrnější. Říká se, že výfuk každého elektromobilu je v nejbližší elektrárně. To ale není pravda, protože v současné době všichni provozovatelé veřejných dobíjecích stanic využívají výhradně takzvané zelené zdroje, tedy elektřinu prokazatelně vyrobenou z obnovitelných zdrojů.

Pro firemní či domácí dobíjení je pak vhodná investice do vlastních střešních fo-

tovoltaických panelů, které dodají dostatek energie pro dobíjení elektrického vozidla. Kia Czech ve spolupráci se společností E.ON nabízí svým zákazníkům nejen instalaci domácích dobíječek, tzv. wallboxů, ale i pomoc s pořízením solárních panelů včetně vyřízení žádosti o dotaci.

ELEKTROMOBILY JSOU NEBEZPEČNÉ. JEJICH BATERIE MOHOU EXPLODOVAT.

Žádné auto bez ohledu na pohon není sto procentně bezpečné. Vždy záleží na jeho stavu a vnějších okolnostech. Elektromobily ale rozhodně nejsou méně bezpečné, než vozy s klasickými motory. Kromě toho, že musí splňovat stejné bezpečnostní normy jako jakékoli jiné vozidlo, musí na bezpečnostní standardy dosáhnout i jejich akumulátory. Před schválením proto procházejí podrobným testovacím procesem. Elektromobily navíc disponují celou řadou specifických bezpečnostních prvků, například dokážou v případě detekce nárazu nebo zkratu kompletně vypnout elektrický systém. ■



Ze stejné planety

Zatímco iX je výrazně futuristickým elektromobilem, BMW iX3 je **na první pohled ze „stejné planety“** jako benzínový nebo diesellový sourozenci X3. Vyzkoušeli jsme jeho modernizovanou verzi.

Některé značky vyrábějí elektromobily jako samostatné modely, jiné nabízejí pod stejnou karoserií více pohonů. BMW dělá oboje. Vedle futuristického BMW iX stojí BMW iX3, což je vlastně klasická X3, u které si můžete vybrat motor benzínový, diesellový, plug-in hybridní nebo ryze elektrický. Je to nejspíš cesta hlavně pro ty, kterým se líbí klasické tvary mnichovských vozů a pro elektřinu se rozhodli z jiných důvodů, než aby to dávali na první pohled okatě najevo.

Jak dlouho v tom výrobce bude pokračovat, je otázkou, každopádně BMW iX3 se loni dočkalo mírné modernizace už po

roce prodeju, protože facelift dostala po čtyřech letech „výchozí“ X3. Vizuálně výraznější je tak nyní maska chladiče ve tvaru ledvinek, která je větší než dříve a má jednoduchý rámeček. Nový tvar dostaly světlomety, které jsou přibližně o deset milimetrů nižší než dříve. Vůz je standardně dodáván s M sportovním paketem, který reprezentuje zejména nově tvarovaný design předního a zadního nárazníku.

V interiéru elektrický pohon zdůrazňuje jen decentní modré doplňky jako třeba startovací tlačítko a rozšířený počet záložek v infotainmentu o informace o nabíjení či proudění energie. Jinak interiér sám o sobě zůstává kombinací luxusu, preciz-

nosti a praktičnosti. Zejména intuitivnost ovládání systému iDrive i ostatních funkcí včetně klimatizace je skutečně na vrcholu nabídky dnešního automobilového světa.

Kufr je proti spalovací verzi menší jen o 40 litrů (výsledných 510), pod podlahou je místo na uložení kabelů. Sklopním zadních opěradel (dělených v poměru 40:20:40) získáte až 1560 litrů. Nechybí ani průvlak na lyže. V prostoru zadních sedadel naopak zůstal středový tunel, který klasické elektromobily nemají, což přece jen omezuje jízdu pěti cestujících.

Elektrický motor produkuje maximální výkon 210 kW a z nulových otáček nej-





▲ **Přehlednost a funkčnost** palubní desky a ovladačů patří u BMW mezi nejlepší v prémiové třídě.

▼ **Na nejrychlejší nabíječe** se BMW iX3 nabije na 80 % zhruba za 40 minut.

▼ **Kufřík** je proti spalovací verzi menší jen o 40 litrů, má výsledných 510 litrů.



vyšší točivý moment 400 Nm. Z nuly na sto se dostanete za 6,8 sekundy. BMW tradičně umí nastavení podvozku, a nejenom je tomu i v případě iX3. I přes nemalou hmotnost je díky nízkému těžišti auto v zatáčkách velmi stabilní, ve spojení s přesným řízením je jízda pořád radost, jak člověk u vozu této značky očekává. Auto se při změně směru zbytečně nenaklání a adaptivní podvozek tlumí víceméně všechny nerovnosti, i když někdy se tužší sportovní nastavení tlumičů přece jen nějakou tou tupou ránou projeví.

Baterie je umístěna v podlaze a má využitelnou kapacitu 74 kWh. Konstrukce s tzv. gravimetrickou hustotou energie skladovacího systému dává oproti bateriovým článkům používaným v současných elektricky poháněných modelech BMW dalších 20 procent kapacity navíc. BMW iX3 tak má udávanou spotřebu 18,6-19 kWh/100 km a dojezd až 460 kilometrů. My jsme se v letním testu dostali dokonce na průměr 17,5, a to jsme rozhodně neby-

li brzdou provozu. Bezproblémový dojezd kolem 400 kilometrů by tak určitě nebyl problém.

Stejně výkonné diesellové BMW X3 je ve sprintu na stovku rychlejší, a za o něco nižší cenu nabídne i pohon všech kol. Tenhle fakt je zbytečně skrývat. Na druhou stranu tenhle test není o tom, jestli je diesel lepší než elektřina, ale zaměřuje se na to, co v BMW iX3 dostanete, když už se rozhodnete pro elektřinu.

U elektromobilu je třeba najít nějaký kompromis mezi vahou, výkonem a dojezdem. BMW u iX3 vsadilo na to, že ani X3 není off-road a aspoň do lehkého terénu se podívá málokdo. Do iX3 proto nepřidalo další elektromotor a větší baterie, čímž by jen zvýšilo celkovou hmotnost. Drtivě většině zákazníků to bude stačit, já bych ale přesto pohon všech kol ocenil. Nikoli pro jízdu v terénu, ale v zimě.

Ale úvaha BMW je logická. Jeden elektromotor poskytne i víc než dostatečné zrychlení. Přimáčknutí do sedadel je pro

mnoho lidí opojné, ale především společující se většinou nechtějí krajinou pohybovat rychlostí lidských dělových koulí. A dojezd kolem 400 kilometrů je také rozumným kompromisem. Zkrátka BMW to udělalo asi nejlepe, jak to šlo.

Martin Šidlák

BMW iX3

Cena od 1 481 570 Kč (bez DPH)

MOTOR

Maximální výkon 210 kW

Max. točivý moment 400 Nm

DYNAMIKA A SPOTŘEBA

Maximální rychlost 180 km/h

Zrychlení 0–100 km/h 6,8 s

Kapacita baterie 74 kWh

Homologovaný dojezd 450–459 km

Prům. spotřeba dle výrobce 18,6–19 kWh/100 km

ROZMĚRY

Délka/šířka/výška 4734/1891/1668 mm

Rozvor 2864 mm

Zavazadlový prostor 510 l

Pohotovostní hmotnost 2185 kg

ODHAD ZŮSTATKOVÉ HODNOTY *60 %

EUROTAX
* Odhad zůstatkové hodnoty EurotaxGlass s. Czech, číslo vyjadřuje procento z ceny daně specifi kace vozu, stáří vozu 4 roky, nájezd 120 000 km. Uváděna výkupní hodnota při prodeji vozu.

Vsadili jsme na elektro a neměnili bychom

Společnost SECTRON vsadila na obměnu spalovacích firemních aut za elektromobily. V rozhovoru nám ředitel společnosti Marek Zamarski prozradil, co je k tomu vedlo, a jak vychází srovnání nákladů na provoz se současným spalovacím autem.



Proč jste se rozhodli elektrifikovat váš vozový park?

Naše společnost již od roku 2017 pozorovala strmý nárůst požadavků na komunikační řešení plynoucí od výrobců nabíjecích stanic. Toto téma nás velmi zajímalo, kladli jsme jim mnohé otázky kolem provozu vozidel, nabíjení i dostupnosti elektrické energie pro tento segment trhu, což nás vedlo k rozhodnutí, že nechceme být jen dodavatelem jedné komponenty pro nově vznikající trh, ale chceme se do něj zapojit v širším měřítku. Abychom chápali potřeby potencionálních zákazníků, rozhodli jsme se postupně obměnit naše spalovací auta za elektromobily a zažít si všechny aspekty na vlastní kůži.

Jaká vozidla máte ve firemní flotile?

Aktuálně používáme šest elektromobilů: Audi e-tron, tři modely Volkswagen ID.4, Volkswagen ID.3 a Kiu e-Niro. Dosluhující tři spalovací auta jsou Škoda Octavia a dva modely Škoda Fabia Combi.

Kolik vás elektrické auto stálo a čerpali jste na něj některé dotace?

U referentských vozů se pořizovací cena pohybovala kolem 900 tis. bez DPH. S nákupem nám pomohla dotace v rámci programu OP PIK – Nízkouhlíkové technologie – Elektromobilita, která pokryla 30 % této investice. Tím se nákup elektromobilů srovnal s pořizovacími náklady na vozidlo obdobné kategorie se spalovacím motorem.

Vyplatila by se investice bez dotace?

V dnešní době již není cenový rozdíl mezi luxusním vozem v elektrické nebo spalovací verzi, což platí také pro vozidla střední třídy s vyšším výkonem motoru a bohatou výbavou. U referentských vozů je potřeba najít úspory elektromobilů ze-

jména v provozních nákladech na palivo a servis. Dle našich dosavadních zkušeností lze na PHM ušetřit 75 % nákladů a u servisu je úspora 80 %, tudíž při nájezdu 40 000 km ročně je elektromobil pro svého provozovatele levnější než spalovací auto, náklady jsou předvídatelnější, kromě ekologického faktoru je svezení dynamičtější a příjemnější. Navzdory dostupnému výkonu v celém spektru otáček se jízdní styl našich řidičů zklidnil.

Chcete tedy říci, že jízda elektromobilem je bezpečnější?

Konstruktivně určitě, baterie uložená v tuhém rámu v podvozku vozidla má velmi kladný vliv na polohu těžiště a tedy jízdní vlastnosti. Stejně tak zvyšuje tuhost karosérie což potvrzují i nárazové testy. Elektromobily jsou jak z hlediska komfortu posádky, tak z hlediska jízdních asistentů velmi dobře vybavené, tudíž aktivní bezpečnost je na nejvyšší možné úrovni. Největší vliv má však jízdní styl řidiče, kde do našich návyků výrazně zasahuje rekuperace, kterou řidiči spalovacích aut vůbec neznají. Tento nový způsob získávání energie zpět z pohybu vozidla učí řidiče jezdit průměrnou rychlostí, plynule a předvídat brždění, což dovolí výrazně lépe využívat kinetickou energii. Ve výsledku je jízda příjemnější, bez stresů a s nižší spotřebou paliva.

Za kolik elektrické auto jezdí a jaké má provozní náklady?

Provozní náklady vozidla jsou závislé nejen na stylu jízdy, ale zejména na ceně elektřiny používané k dobíjení. Zde se můžeme setkat s rozpětím od dobíjení zdarma u obchodních center nebo hotelů a restaurací poskytujícím tuto službu jako benefit pro svoje zákazníky, po dražší rychlonabíječky u dálnice s cenou kolem 10 Kč za kWh. Do mixu nejvýraznější promlouvá nabíjení v práci nebo doma, které u většiny elektromobilistů tvoří cca 80 %, což mohu ze statistik našich firemních elektromobilů potvrdit. Průměrná cena dobíjení se v naší flotile pohybovala kolem 3 Kč/kWh, což při spotřebě 18 kWh/100 km znamená provozní náklady na úrovni 54 Kč na 100 km.



Jak jsou vozidla poruchová?

Výrazné zjednodušení pohonného ústrojí oproti spalovacímu autu, stejně jako absence vícestupňové převodové skříně nebo rozvodu pohonu všech kol dává elektromobilům značný potenciál k úspoře servisních nákladů. S přechodem na elektromobily můžete zcela zapomenout na výměnu olejů, filtrů, svíček, rozvodů, vý-

„K obměně docházelo postupně, dnes už jsou elektromobily standardní součástí našeho vozového parku.“

fuku a jiných mechanických částí typických pro spalovací auta. Stejně tak brzdy a brzdové obložení mají díky rekuperaci několikanásobně vyšší životnost. Náklady na stěrače, vodu do ostříkovačů, pneumatiky nebo rozbité přední sklo kamínkem, což se nám už také stalo, jsou u elektromobilů stejné jako u spalovacích vozidel. Zde nečekejte žádnou senzaci nebo zkla-

mání. Když to shrnu, servisní náklady se u našich firemních vozidel snížily o 80 %, místo typické servisní prohlídky s výměnou oleje a filtrů za 10 000 Kč jsou nyní prohlídky za 2 000 Kč při stejných servisních intervalech.

Měli vaši řidiči s elektromobilitou problém? Jak přijali nové vozy?

Ačkoliv je SECTRON technologickou firmou, nové hračky jsou náš každodenní chleba, máme mezi sebou konzervativní kolegy, kteří tyto změny přijímají rezervovaně a s rozvahou. Určitě bylo dobrým krokem, že jsme všechny zaměstnance seznámili s naším záměrem, všichni měli možnost projet se elektromobily pořízenými v první vlně a do ostrého provozu je dostalo vedení společnosti a kolegové s největším nájezdem kilometrů. Vzájemné sdílení pozitivních i negativních prvních zkušeností nám pomohlo překonat nedůvěřivost a obavu z dojezdu nebo nabíjení. Dnes už jsou elektromobily standardní součástí našeho vozového parku, stejně jako dobíjení považujeme oproti tankování fosilních paliv za uživatelsky přívětivější, levnější a ekologičtější.

V případě zájmu se mohou čtenáři v oblasti elektromobility obrátit na náš odborný tým ze společnosti SECTRON. ■

Stav baterie po 60 000 km

Stárnutí akumulátorů u ojetých elektromobilů je největším strašákem elektromobility. **Je obava z velké degradace akumulátorů oprávněná?** A jak je na tom testovaná Kona Electric?

O degradaci baterií elektromobilů už jsme se v několika článcích dříve věnovali, a to i na konkrétních případech aut z auto-bazarů. Jak se ukazuje, nebude to možná tak špatné, jak se většina laické veřejnosti domnívá, a ukazují to i záruky jednotlivých výrobců co se životnosti a povolené degradace týká. Na paškál si tentokrát vezmeme Hyundai Kona Electric, který právě prochází naším dlouhodobým testem. S vozem podnikáme dlouhé jízdy napříč Evropou v rámci projektu e-rallye. Aktuálně máme na našem voze po návratu z Lisabonu v Portugalsku najeto 19 000 km a pro proklepnutí baterie vozu s nájazdem 60 000 km využijeme dat z redakce magazínu fDrive.

TROCHA TEORIE

Kapacita trakčního akumulátoru se udává v kilowatthodinách, zkratka je [kWh]. U elektromobilů se udávají dvě hodnoty kapacity. Celková kapacita udává množství energie, které může nový akumulátor pojmout, zatímco využitelná kapacita udává kapacitu akumulátoru, kterou je možné využít k provozu vozidla. Je většinou zhruba o pět procent nižší, než kapacita celková. U modelu Kona Electric je to konkrétně 67,5 oproti 64 kWh, tedy rozdíl 3,5 kWh. Tato rezerva je nutná k tomu, aby nedošlo k takzvanému hlubokému vybití, při kterém se akumulátor nenávratně zničí.

SoH (State of Health – Zdravotní stav) označuje stav akumulátoru elektromobi-



Výkon 150 kW elektrického motoru koně zaručuje nadstandardní dynamický projev.

lu, neboli úroveň jeho degradace. Je to poměr mezi maximální kapacitou testovaného akumulátoru v daném okamžiku a maximální kapacitou toho samého akumulátoru, když byl nový. SoH se vyjadřuje v procentech. Pokud je akumulátor nový a v perfektním stavu, jeho hodnota SoH je 100 %. Po najetí mnoha desítek a stovek tisíc kilometrů procento SoH klesá. To znamená, že akumulátor již není v perfektním stavu a maximální kapacita je již o něco menší, než maximální kapacita akumulátoru nového. Jednoduše řečeno se do akumulátoru vejde méně energie a dojezd vozidla bude menší. U elektrických vo-



zidel jde velmi jednoduše a velmi přesně změřit stav trakčního akumulátoru. Nejlépe pomocí originální diagnostiky, která se zapojí do OBD zásuvky vozidla.

DŮVODY STÁRNUTÍ

Prvním a hlavním důvodem je tzv. cyklické stárnutí, kterým se označuje zhoršování kvality akumulátoru při používání elektromobilu, tedy během opakovaných cyklů nabíjení a vybíjení. Cyklické stárnutí úzce souvisí s kilometrickým nájezdem konkrétního vozidla.

Stárnutí působením času je druhým důvodem stárnutí. Na vině jsou degradační chemické procesy, které způsobují stárnutí, i když je auto v klidu. Akumulátor pro-

stě stárne, i když se nepoužívá. Například 20letý elektromobil pravděpodobně již nebude mít perfektní baterii, i když bude mít doslova nulový kilometrický nájezd.

Třetím důvodem degradace mohou být jiné okolnosti, například časté používání vozidla při extrémních teplotách, velmi dynamický styl jízdy způsobující prudké zahřívání akumulátoru nebo časté vybíjení téměř do nuly. Je zajímavé, že často uváděný nepříznivý vliv rychlého nabíjení na životnost akumulátorů se v praxi většinou neprokázal.

KONA ELECTRIC 64 KWH

Akumulátor elektromobilu Hyundai Kona 64 kWh se skládá z 5 modulů. Tři mo-

duly jsou podélně pod podlahou, zbylé dva jsou naskládané na sobě pod zadními sedadly a jsou orientované příčně. Každý modul, který je umístěn podélně pod podlahou, se skládá z 20 článků, zbylé dva moduly pod sedadly z 19. Celkem tedy ve voze pracuje 98 článků.

Akumulátor je chlazen speciální teplovodivou kapalinou, která proudí uvnitř chladicích desek pod jednotlivými moduly. Chlazení je rozvětvené do tří dílčích smyček. První prochází jedním krajním podlahovým a jedním naskládaným modulem, druhá smyčka je pod druhým krajním a druhým naskládaným modulem a třetí smyčka obsluhuje prostřední podlahový modul. Teplovodivá kapalina ▶



Centrální displej může ukazovat přesně to, co si budete přát. Nastavení je čistě individuální dle preferencí řidiče.



▲ **K ovládní** pohonu slouží pouze tato jednoduchá a jasná tlačítka. Co víc si přát.

▼ **Díky informacím** na přístrojovém štítu máte vždy přehled jak o jízdě, tak i o rychlosti nabíjení.



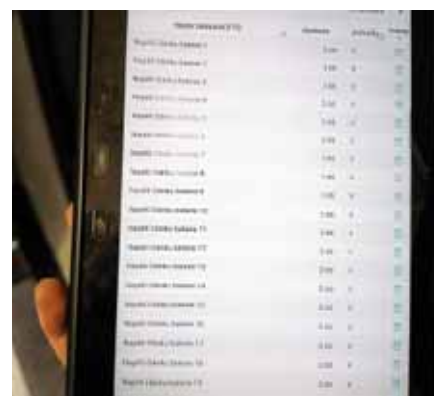
moduly nejen chladí při vysokých teplotách, ale také ohřívá při nižších teplotách. Zahřívání akumulátoru umožňuje při nízkých teplotách maximální rekuperaci při brzdění a také využití vyšších nabíjecích výkonů na rychlodonabíjecích stojanech. Teplodivnou kapalinou v tomto případě ohřívá topné těleso o výkonu 2 kW.

PO 60 TIS KM

Abychom zjistili, v jakém stavu je akumulátor vozu s nájездem 60 000 km, zajeli jsme do autorizovaného servisu Hyundai

Auto Kout Centrum v Brandýse nad Labem. Nejdříve se originální diagnostikou změřilo napětí na jednotlivých článcích, rozdíl mezi jednotlivými články a pak celkový stav akumulátoru tohoto elektromobilu. A výsledek? Všechny 98 článků akumulátoru mělo stejné napětí. Rozdíl mezi článkem s nejvyšším a nejnižším napětím byl takřka neměřitelný, menší než jedna setina voltu. V akumulátoru nebyl článek s trvale horšími parametry, než měly ostatní články. Kvalita všech článků byla absolutně vyrovnaná.

Nejdůležitější údaj, který ukázala originální diagnostika na svém displeji, byla hodnota SoH neboli celkového stavu akumulátoru. Test ukázal, že po ujetí 60 000 kilometrů je degradace neměřitelná, menší než 0,1 %. SoH je na hodnotě 100 %. Stav akumulátoru je perfektní, stárnutí neměřitelné. Pokud jsme v jednom testu dosáhli při plně nabitém akumulátoru dojezd 670 km, po ujetí 60 000 km bude dojezd našeho vozu při plně nabitém akumulátoru a stejných podmínkách (styl jízdy, teplota, atd.) stejných 670 kilometrů.



▲ **Všech 98 článků** akumulátoru mělo i po nájездu 60 000 km stejné napětí.

◀ **Testovaná Kona Electric** za sebou má i náročnou službu v hlubokých mrazech.

Výborný výsledek měření potvrdil vysokou kvalitu akumulátoru a také jeho pokročilý teplotní management, v tomto případě speciální teplovodivou kapalinou. Moderní teplotní management výrazně prodlužuje životnost akumulátorů ve srovnání s dřívějšími konstrukcemi, které teplotní management neměly buď vůbec, nebo ne na tak vysoké úrovni.

S autem jsme jezdili 13 měsíců, v létě i v zimě, krátké i dlouhé vzdálenosti. Drtivá většina nabíjení byla na veřejných rychlonabíječkách DC nabíjením o výkonu až 74 kW, pouze několikrát se nabíjelo pozvolným AC nabíjením a jednou jedinkrát z domácí 220V zásuvky. Ani v našem případě se nepotvrdila „pověra“, že rychlé nabíjení elektromobilům škodí.

JAKÁ JE PŘEDPOKLÁDANÁ ŽIVOTNOST BATERIÍ?

Stoprocentní stav SoH akumulátoru samozřejmě neznamená, že akumulátor nestár-

TĚŽKÝ ŽIVOT PŘI E-RALLYE



S naší Konou Electric z dlouhodobého testu objíždíme i evropské podniky seriálu FIA ecoRally Cup 2022. Za sebou máme cesty například do Valencie či Lisabonu a chystáme se ještě na řadu dalších (Slovinsko, Španělsko, Monte Carlo, Itálie). Na jednotlivé podniky jezdíme po ose a v průběhu cesty využíváme výhradně rychlých hyperchargerů a co nejvíc saháme na nabíjecí maximum tohoto modelu, který umožňuje výkon až 77 kW. Při naší poslední cestě napříč Evropou jsme se zaměřili jak na náklady při využití hyperchargerů, tak ale i na ztráty v průběhu nabíjení. Článek z naší cesty na Eco-Rally Portugal naleznete na našem webu ZDE:



ne, že životnost bude nekonečně mnoho najetých kilometrů. Zázraky se bohužel nedějí. Věc se má jinak. Po najetí 60 000 km samozřejmě klesla celková kapacita o několik desetin procent, možná dokonce o jedno až dvě procenta. Palubní elektronika však toto nepatrné snížení celkové kapacity zatím nepřenesla do využitelné kapacity, která zůstala stejná. Originální diagnostika změnila SoH využitelné kapacity, a ta je stále 64 kWh. Po najetí dalších desítek tisíc kilometrů samozřejmě přijde chvíle, kdy SoH již nezůstane na hodnotě 100 procent a využitelná kapacita začne pomalu klesat.

Závěrem jde tedy konstatovat, že není třeba se bát nízké životnosti akumulátorů moderních elektromobilů. Budou spolehlivě sloužit mnoho set tisíc kilometrů a po vyřazení vozidla z provozu pak tyto akumulátory mohou najít svůj druhý život jako levné úložiště energie fotovoltaických panelů například u rodinných domů.

Zoltán Pultzner, Michal Žďárský



Nové tankovací karty pro váš fleet

Výhodné tankování u 1 400 čerpacích stanic v ČR a 67 000 stanic v celé Evropě. Bez zbytečného papírování, s náklady a emisemi pod kontrolou. Napište si o nabídku ještě dnes.

dkv-mobility.com/cz



YOU DRIVE, WE CARE.



Na konec to nejlepší

Dlouhodobý test enyaqu jsme zakončili zápůjčkou **nejsilnější verze iV 80X**. Ta jen potvrdila předchozí zjištění.

V průběhu posledních tří měsíců jsme postupně otestovali všechny dostupné verze modelu Enyaq iV. Tedy kombinaci vozu s menší 58 kWh baterií a motoru o výkonu 132 kW, model iV 80 s větší baterií o užité kapacitě 77 kWh i s větším výkonem 150 kW a nakonec tedy provedení iV 80X s výkonem 195 kW, znovu s největší baterií 77 kWh a navíc v tomto případě s dvojicí elektromotorů a tím i pohonem všech kol.

Už loni na podzim jsme si při dlouhé cestě do Monte Carla u tohoto modelu osahali jeho základní vlastnosti. Výkonu a síly má samozřejmě na rozdávání, spotřeba se pak hodně liší v závislosti na stylu jízdy. V technických tabulkách výrobce naleznete hodnoty v průměru oscilující mezi 17 a 18 kWh/100 km a tím pádem odpovídající dojezd 509 km. Realita

je samozřejmě o chlupek jiná. Naše průměrná spotřeba se nakonec usadila na 20 kWh na sto, při častější zastoupení dálniční jízdy jsme pak museli počítat s hodnotou 21,3 kWh. Při klidnější se ale jde pohybovat i se spotřebou okolo 16, v extrému i 14 kWh.

Co nás velmi mile překvapilo už loni na erzetách rallye Monte Carlo, to je podvozek auta a nastavení pohonu. Pokud správně zvolíte nájezdovou rychlost a následně dokážete auto v ostrých vracečkách udržet pod plynem, enyaq krásně vykrouží celou zatáčku, udrží stopu a překvapí vypočítatelnou přetáčivostí podpořenou v tu chvíli preferovaným točivým momentem směro-



Malou kapličku přístrojového štítu jsme zprvu kritizovali. Dlouhodobý test ale ukázal, že i zde je vše v pořádku.

vaným na zadní kola. Opravdu smekáme, protože sourozenecké koncernové vozy se takto rozhodně nechovají.

Za zmínku stojí i rychlejší nabíjení, které si nyní ve svém maximu umí sáhnout až na 135 kW, to varianta iV60 umožňuje jen 120 kW, což je ale i tak vcelku solidní hodnota. Teda byla by, pokud by nabíjecí křivka umožnila vyšší nabíjecí maximum držet přeci jen o něco déle. Náš poslední test ukázal, že na hodnotu 135 kW se auto dokáže dostat jen na vcelku výrazně omezenou dobu, za ideálních podmínek a především pouze v pásmu od nízkého stavu nabití akumulátoru a už od 50ti procent nabíjecí výkon postupně výrazně klesá.

Přesto je Enyaq iV jinak po všech stránkách vydařený elektromobil s vysokou užitnou hodnotou a velkorysým vnitřním prostorem, se kterým lze už v současné době velmi dobře fungovat. Na běžné ježdění bohatě vystačí verze iV 60, pro obchodní cestující bude lepší verze iV 80 s větším akumulátorem i dojezdem. Obě verze se cenově liší minimálně o 105 000 Kč bez DPH, což není malý rozdíl. Pro fajnšmekry pak silnější varianta iV 80X, se kterou si lze užít i vcelku solidní zába-
vu za volantem. Ta je oproti verzi iV 80 dražší minimálně o 82 500 Kč bez DPH,

Jedna karta vládne všem

V průběhu dlouhodobého testu jsme otestovali i službu Chargee, která je určena firemním zákazníkům. Ti s její pomocí dosáhnou na širokou síť nabíjecích stanic a mohou využít i dalších reportingových a fleetových služeb.

O nabídce jsme si povídali s **Petrem Jiřikovským, ředitelem společnosti CleverPower.**

Představíte nám ve zkratce službu Chargee?

Chargee propojuje svět elektromobility spojením vlastníků dobíjecích stanic a řidičů elektromobilů. Uživatelům Chargee umožňuje dobít na území celé České a Slovenské republiky, rozšiřuje možnosti dobíjení také do ostatních států Evropy a to vše v síti firemních, domácích a veřejných dobíjecích stanic. Pro všechny typy dobíjení stačí mít jednu RFID kartu, anebo naši mobilní aplikaci.

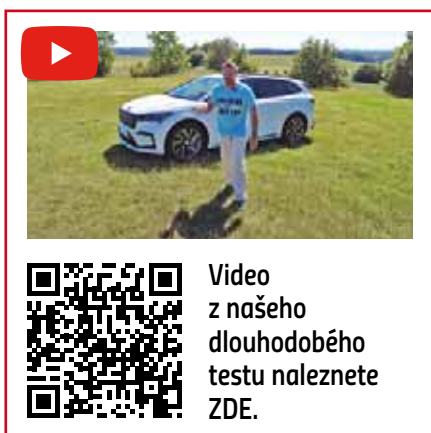
Pro koho je služba určena?

Dobíjecí služby Chargee jsou určeny firmám a jejich flotilám, které plánují pře-

chod, nebo již začali s přechodem na elektromobilitu. Nezáleží na tom, jak velká firma je, či kolik elektromobilů má. Na základě požadavků si firma může vybrat z předem nabízených produktových balíčků tak, aby jí vyhovoval. Zákazníkem Chargee může být jakýkoliv podnikatelský subjekt mající IČO.

Co všechno umí fleetovému zákazníkovi nabídnout?

Dobíjecí řešení Chargee je koncipováno tak, aby pokrylo všechny potřebné typy dobíjení, o které by se firma měla zajímat. S jednou kartou a jednou aplikací dokáží řidiči (zaměstnanci) firemních elektromobilů dobít ve firemních ▶



Video z našeho dlouhodobého testu naleznete ZDE.

což už je za více výkonu a pohon 4x4 asi i smysluplnější příplatek. Samozřejmě, na vrcholu už dnes stojí verze RS novější karosářské varianty Coupé iV 80X, ale to je příběh na jiné vyprávění. O tom zase někdy příště.

Michal Žďárský



ŠKODA ENYAQ iV 80X

Cena testovaného vozu 896 611 Kč bez DPH

MOTOR

Maximální výkon 195 kW

Max. točivý moment 425 Nm

DYNAMIKA A SPOTŘEBA

Maximální rychlost 160 km/h

Zrychlení 0-100 km/h 6,9 s

Kapacita baterie 77 kWh

Homologovaný dojezd 509 km

Průměrná spotřeba (dle výrobce) .. 16,9–18,4 kWh/100 km

ROZMĚRY

Délka/šířka/výška 4649/1879/1616 mm

Rozvor 2770 mm

Zavazadlový prostor 570 l



garážích, na veřejných dobíjecích stanicích v České republice i v zahraničí a také u sebe doma v garáži, nebo před domem. Chargee dokáže velmi elegantně spojovat a rozlišovat různé dobíjecí sítě a škálovat je dle potřeb firmy. Díky Chargee budou mít firemní řidiči dobíjecí kartu a přístup do mobilní aplikace Chargee Fleet pro ještě větší komfort. V aplikaci mají k dispozici mapu dobíjecích bodů a mohou se k nim i pomocí aplikace navigovat. Kromě uživatelského rozhraní pro zaměstnance Chargee nabízí také pro vedení firmy, fleet manažera či správce vozových parků online Portál pro správu e-flotily.

Co všechno nalezneme v aplikaci?

Mobilní aplikace je rychlá a intuitivní. Řidiči v ní naleznou širokou síť dobíjecích stanic s detaily o počtu dobíjecích bodů a jejich aktuální obsazenosti. Celou síť stanic je možné filtrovat podle rychlosti dobíjení, typu a přítomnosti kabelu nebo dostupnosti samotných stanic, ke konkrétní nabíjecí stanici je pak možné zahájit navigaci. Řidiči mají možnost iniciace dobíjení (krom RFID kartičky) také z mapy v mobilní aplikaci, nebo pomocí QR kódu na stanici.

Z jaké sítě nabíjecích stanic lze nabíjet?

Zahrnuje síť Chargee i nějaké další vlastní nabíjecí stanice?

S Chargee kartou mohou řidiči dobíjet v sítích v České a Slovenské republice i v zahraničí. V České republice mohou dobíjet v síti stanic Chargee (stanice v dealerské síti ŠKODA AUTO, VW, SEAT, AUDI, Porsche), Polyfazer a u předních energetických poskytovatelů PRE, ČEZ a E.ON. Na Slovensku mohou řidiči dobíjet v síti Greenway a ZSE (Západoslovenská energetika), a v Polsku v síti Greenway. V nejbližší době již také budou moci držitelé Chargee dobíjet v nejrychlejší dobíjecí síti IONITY za zvýhodněné ceny, které svým zákazníkům Chargee nabízí. V této síti lze najít stanice s výkonem až 350 kW. Chargee v oblasti fleetu spolu s koncernovým řešením Powerpass v oblasti retailu dělá maximum pro to, aby dokázali, že jízda elektromobilem není trápení a strach z dojezdu.



Kolik taková síť nabízí v ČR stanic a jak se bude rozrůstat?

Aktuálně Chargee nabízí svým řidičům necelých 4 200 dobíjecích bodů v České republice, Slovensku a Polsku. Po integraci superrychlé dobíjecí sítě IONITY se počet dobíjecích bodů vyšplhá nad 6 000 a otevře tak uživatelům Chargee dobíjecí stanice v západní a severní Evropě. V plánu je však zpřístupňování dalších trhů a integrace dalších partnerů na již přítomných trzích.

Co ještě umí Chargee fleetovému zákazníkovi nabídnout?

Pro vedení firem, fleet manažera či správce vozových parků má Chargee připravený online Portál pro správu e-flotily. Komplexní přehled o flotile a celém procesu dobíjení je důležitý pro efektivní správu. Portál je dostupný nepřetržitě (24/7) pomocí internetového prohlížeče a přináší 100 % kontrolu nad každou dobitou kWh, přehlednou fakturaci, sledování nákladů a reporting například i podle různých nákladových středisek. Díky němu lze online monitorovat všechny elektromobily, jejich řidiče i vydané dobíjecí karty. To vše si v portálu správce může pohodlně na-

stavovat a měnit. Díky portálu má firma k dispozici detailní reporting a precizní kontrolu nad náklady za dobíjení. Ví totiž přesně který řidič, kdy, s kterým vozidlem, kolik kWh (min) a za kolik Kč dobil. Výše uvedené funkce jsou přitom dostupné i pro tzv. „poolová“ vozidla sdílená mezi různými řidiči.

Jak probíhá platba za nabíjení? Lze službu nějak sdílet v rámci firmy či více aut?

Platba za dobíjení probíhá na bázi měsíční fakturace. Firemní řidiči dobíjejí v průběhu celého měsíce. Na konci měsíce dostane firma (její fleet manažer či správce) kompletní přehled provedených transakcí.

Co musím pro získání Chargee splňovat?

Chargee je aktuálně dostupné pouze pro právnické osoby s IČO. Proces registrace a smlouvy je velmi jednoduchý. Zákazník si vybere jeden z nabízených produktových balíčků a dobíjecích sítí. Následně vyplní pro Chargee vstupní formulář s údaji o firmě, řidičích, administrátorech, vozidlech a dle těchto dat Chargee připraví návrh smlouvy. Po podpisu obou stran jednete do tří pracovních dnů již s dobíjecí kartou a mobilní aplikací Chargee Fleet. ■

CHARGEUP

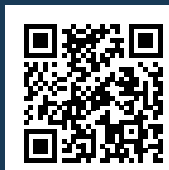


Dobíjecí stanice pro každého

Kompletní dodávka a provoz
dobíjecích stanic



chargeup.cz



Kráska bez nesnází

Peugeot 308 je krásné auto, dobře jezdí a vybírat můžete **mezi benzínovým, dieselovým i plug-in hybridním pohonem**. Tři měsíce teď bude naším společníkem v dlouhodobém testu.

Udělat dobrý hatchback či kombík nižší střední třídy je samozřejmě v dnešní době extrémně složité. Jde o tradiční auta, která mohou sloužit jako rodinná, stejně dobře jako služební. Tento segment si sice v posledních letech udržuje v Evropě stabilní prodeje, jsou ale třikrát nižší než u SUV, takže v oblasti nákladů nemají vývojáři rozhodně volnou ruku. Navíc je to rybník, kde loví tak zavedené štiky jako Ford Focus, Volkswagen Golf nebo Škoda Octavia.

Peugeot 308 se přesto v této konkurenci dokázal prosadit. Všechno jeho předcho-

zích generací se prodalo více než 7 milionů kusů. Získal 42 mezinárodních ocenění včetně titulu Car Of The Year v roce 2014. V posledním evropském ročníku se jako jediné neelektrické auto dostal do finále.

MODELKA SE LVÍMI DRÁPY

Peugeot 308 na to jde od designu, který je v posledních letech silnou stránkou značky. Vzhledově zaujme nová generace na první pohled. Novinka dostala delší kapotu a velmi výrazné blatníky. Z jednoduchých hladkých boků vystupují ostré hrany nad předním a zadním kolem. Masce chladiče dominuje nový znak automobilky.

Zvýrazňuje ho mřížka, která se k němu postupně sbíhá. Za znakem v podobě lva se skrývá radar pro asistenční systémy. Technologie krytu radarové antény využívá indium, kompatibilní s radarovými vlnami.

V ostře řezané čelní masce jsou vždy umístěny LED světlomety, za příplatek poprvé s Matrix technologií vykrývání jednotlivých segmentů, aby vůz neoslňoval ostatní. Vzadu jsou rovněž LED světlomety, a to v podobě pro značku typických lvích drápů.

U takto dramaticky výrazných aut je samozřejmě vždy otázka, jak bude nebo nebude design časem zastarávat, nyní ale novou 308 na silnici nepřehlédnete a hodně lidí se za ní otočí. Netroufám si úplně říct, jestli budou všichni jeho vzhled považovat za krásný, ale rozhodně je auto jiné, než ostatní, a to ho dělá automaticky zajímavým.



Třistaosmička zaujme na první pohled. Elegantní a agresivní vzhled se nám stále ještě neokoukal.

Oproti minulé generaci se o 55 mm na současných 2675 mm zvětšil rozvor. Auto jako takové je o 110 mm delší (4367 mm), současně ale o 20 mm nižší. Spolu s posunutím čelního skla vzad se tak při pohledu z boku opticky prodloužila kapota. Větší rozvor znamená mezigeneračně i víc místa na nohy pro cestující vzadu a slušný zavazadlový prostor 412 litrů. V případě hybridu 361 litrů.

KOSMICKÁ LOŽ

Kapitolou samou o sobě je interiér. Typický pro Peugeoty posledních let, tedy divoký, kosmický, úplně jiný než u ostatních aut. Malý volant máte skoro v klíně a přístrojový štít je až nad ním, nikoli v průhledu v jeho horní polovině. Na první seznámení to vypadá opravdu divoce, ale už jsem v mnoha modelech značky s touto koncepcí najezdil tisíce kilometrů a vůbec mi to nevadí.

Líbit se to ale nemusí zdaleka všem a je potřeba si na to trochu zvyknout. Digitální přístrojový 10" panel, ve vyšších výbavách se zajímavým trojrozměrným zobrazením, doplňuje 10" středový dotykový displej. Každý je ale umístěn v jiné výškové úrovni a mezitím a kolem je spousta linií a plošek v různém provedení od klasického černého plastu po lesklé povrchy. To je možná už trochu moc.

Že udělal Peugeot 308 pokrok v konektivité a elektronických udělátkách, není žádné překvapení, bez toho by to dnes nešlo. Takže telefony Android i Apple jdou zrcadlit bezdrátově nebo kabelem, auto má spoustu vlastních digitálních funkcí a asistentů. Obrazovka během jízdy výrazně lépe reagovala na dotyk, než jak jsem zvyklý z jiných současných vozů koncernu Stellantis, kde je často nutné volbu opakovat, nebo provedení pokynu trvá citelně dlouho. I grafika mapy je mnohem povedenější.

Opravdová hitparáda se ale jmenuje i-toggles. Od úrovně výbavy Allure se pod centrální obrazovkou objevují plně konfigurovatelné virtuální přepínače. Je možné tam snadno nastavit virtuální tlačítka pro přímou volbu, ale nikoli jen těch základních funkcí, ale přímo konkrétních voleb.



Ridič je za malým volantem příjemně obklopen. Výhled přes kapličku přístrojů je bezproblémový.



◀ Místa na zadních sedadlech je tak akorát.

▼ Zavazadlový prostor nabídne v této kategorii poměrně slušných 412 litrů.



Například pokud často telefonujete, můžete sem umístit ovladač pro přístup k telefonu, ale také třeba jen předvolbu na jedno konkrétní číslo.

PARÁDNÍ SVEZENÍ

Nabídka motorů zahrnuje tři výkonové verze benzinového agregátu 1,2, dvě verze dieselového 1,5 a nově dva plug-in hybridy o výkonech 180 nebo 225 koní. V příštím roce by měl nabídku doplnit i plně elektrický pohon. My jsme dostali benzinovou motorizaci o výkonu 130 koní s manuální převodovkou. Zkušenosti s užíváním zhodnotíme v dalším čísle v pokračování dlouhodobého testu.

Martin Šidlák

PEUGEOT 308 1.2 PURETECH 130

Cena od 512 400 Kč (bez DPH)

MOTOR

Zážehový přeplňovaný tříválec

Maximální výkon 96 kW/5500 ot./min.

Max. točivý moment 230 Nm/1750 ot./min.

DYNAMIKA A SPOTŘEBA

Maximální rychlost 210 km/h

Zrychlení 0-100 km/h 9,6 s

Kombinovaná spotřeba 5,6 l/100 km

Emise CO₂ 130 g/km

ROZMĚRY

Délka/šířka/výška 4367/2062/1441 mm

Rozvor 2675 mm

Zavazadlový prostor 412 l

Pohotovostní hmotnost 1364 kg



▼ **Až na volič** automatické převodovky je palubní deska obou modelů velmi podobná.

▼ **V arkaně** se podařilo vytvořit prostor pro zavazadla o velikosti 513 litrů.

▼ **Renault Arkana** chce zaujmout dynamickou karoserií ve stylu SUV coupé.



Do třetice všeho dobrého

Třetím dílem končí seriál dlouhodobého testování elektrifikovaných renaultů. Po ryze elektrickém a plug-in hybridním meganu jsme otestovali **dva modely s klasickým hybridem** – arkanu a captur.

Nejprve k oběma modelům – po ciliu jde o dva nejprodáványější renaulty v Česku. Arkanou se výrobce vydal na dosud neprobádanou cestu oslovit zákazníky karoserií ve stylu SUV coupé, s kterým dlouhodobě slaví úspěch BMW X6. Konstrukteři si ale dali záležet na tom, aby nabídli rozumný kompromis mezi sportovním vzhledem a velkým vnitřním prostorem.

A povedlo se. Jestliže vpředu je nad sedadly 877 mm, vzadu to není o mnoho méně – 862 mm. V autě dlouhém 4568 mm se povedlo vytvořit i nadprůměrný prostor pro zavazadla – standardně 513 litrů.

U našeho hybridu je to přece jen o něco méně – 480 litrů.

Captur je proti tomu klasické malé SUV konkurující třeba Škodě Kamiq. Čelní maska má na můj vkus trochu překombinovaný tvar světlometů (stejně jako arkanu). Co naopak vzhledu pomáhá, je možnost zvolit kontrastně lakovanou střechu jako v případě našeho vozu. Captur si zachoval to, čím kdysi excelovala Škodovka, a to posuvnou zadní lavici. Díky ní se může objem zavazadlové prostoru měnit od 404–536 litrů. Při posunu sedadel zcela dopředu zůstává pro kolena opravdu jen minimum místa.

Prakticky totožné jsou interiéry obou modelů. Středu palubní desky vévodí samostatně stojící centrální dotyková obrazovka. Ta má podle výbavy úhlopříčku buď 9,3, nebo 7 palců, je přehledná a celkem rychle reagující. Klimatizace se ale ovládá klasicky tlačítky a otočnými ovladači. Takže regulovat teplotu, intenzitu ofuku nebo zapnout vyhřívání sedadel jde jednoduše přímou volbou bez nutnosti proklikávání nějakým digitálním menu. Intuitivní je i ovládání funkcí na volantu, přičemž audio funkce se ovládají na samostatné páčce pod volantem. Jakkoli oba vozy sdílejí prakticky totožnou palubní desku včetně třeba výdechů klimatizace, trochu překvapivě měl každý z nich úplně jiný tvar páky automatické převodovky.

Do testu jsme ale tuto dvojici vzali kvůli hybridnímu pohonu. Pod zadními sedadly je umístěna baterie, která napájí elektromotor připojený k 1,6litrovému benzinové-

mu motoru. Vše doplňuje startér-generátor a inovativní multi-mode bezespojková převodovka, jejíž technologie byla vyvinuta pro vozy Formule 1. Dohromady dosahuje soustava kombinovaného výkonu 105 kW. Maximální točivý moment spalovacího motoru je 148 Nm, elektromotoru až 205 Nm.

Systém startuje na elektřinu (alespoň v létě to tak bylo) a snaží se na ni jezdit, jak to jen jde. Neplatí to jen pro popojíždění po městě, pohonu svědčí třeba i kopcovitá krajina a okresní cesta. Z kopce se kus baterie dobije, do kopce zase elektřina použije. Výsledná spotřeba je tak nižší, než když auto jede po rovině konstantně devadesátkou.

Rozjezd je plynulý, na rozdíl od některých jiných hybridů. Spalovací motor se při jízdě připojuje plynule a bez rušivých projevů. Jen při prudkém sešlápnutí plynového pedálu nebo při stoupaní do táhlého kopce je připojení benzinového motoru trochu zvukově nepříjemné. Ale podobný projev by měl i klasický tříválcový benzinový motor, jen by se hladina hluku zvyšovala postupně a ne skokově, jako u hybridu.

Celková dynamika ale není valná. Arkana zrychlí na stovku za 10,8, captur za 10,6

sekundy. Hlavním pozitivem je úspora paliva. Vynikne to ve srovnání se stejnými modely v jiných motorizacích. Captur s rýze benzinovým agregátem TCe 140 (podobných 103 kW) zrychlí s automatem za 9,2 s, arkana za 9,8 s.

Jestliže hybridy jsou zhruba o sekundu pomalejší, jsou naopak o litr úspornější,

Model Captur je klasické malé SUV, konkurující třeba Škodě Kamiq.

ší, což už je citelná úspora. Na rozdíl od mild-hybridů, kde se úspora pohybuje na hranici statistické chyby. Dohromady jsme s oběma modely ujeli několik tisíc kilometrů a dosáhli průměrné spotřeby mezi 5,2–5,4 l/100 km, což jsou skvělé hodnoty a rozhodně jsme pro jejich dosažení nebyli překážkou silničního provozu.

Na výběr jsou tři jízdní režimy, které mění nastavení plynu, řízení i zobrazení digitálního displeje. Úplně ideální je automatický režim MySense. V režimu Eco ještě ztrácíte na už tak nevalné dynamice, v režimu Sport zase počítač nutí auto držet otáčky motoru dlouho nahoře, ale protože nemáte k dispozici pádla pro manuální změnu převodových stupňů, stejně si nepodradíte v případě potřeby a celý Sport tak nějak ztrácí smysl.

A vyplatí se hybrid koupit? Pokud se vám líbí oba modely jako takové, stejně jako importérem nastavené ceny, pak ano. U arkany je rozdíl proti výkonově zhruba stejné benzinové variantě TCe 140 EDC jen 20 tisíc korun (hybrid 683 000 vs. benzin 663 000 Kč). Jde ovšem o cenu v případě započítání výkupního bonusu za starý vůz. Jinak je rozdíl 40 000 Kč (743 vs. 703 tisíc). U capturu je to podobné, protože nejlevněji koupíte tento model za 426 000 Kč (TCe 90), hybrid je k dispozici až ve vyšším stupni výbavy Tekno, a to za 659 000 Kč. Stejně vybavená verze TCe 140 EDC vyjde na 619 000 Kč.

Martin Šidlák

Vzhledu Renaultu Captur pomáhá kontrastně lakovaná střecha.



▲ S klasickým hybridem Renault teprve začíná, ale povedlo se mu to velmi dobře.

▲ Přestože má captur velkou dotykovou obrazovku, klimatizace se ovládá klasicky tlačítky.

▼ Objem zavazadlového prostoru je možné měnit v rozmezí od 404–536 litrů.





Čistíme vzduch

V běžném provozu na českých silnicích jsme vyzkoušeli **vodíkový automobil Hyundai Nexo**. A vyzkoušeli si i plnění na první veřejné stanici v Ostravě.

Využití vodíku jako zdroje energie pro pohon automobilu budí vášně. My jsme si chtěli „osahat“ vodíkový elektromobil na vlastní kůži. Zvolili jsme pro to cestu do Ostravy. Auto jsme vyzvedávali v Praze a celkem nás čekalo skoro 750 km. Během testu jsme si chtěli otestovat, jestli nás vodíková technologie nějak limituje v porovnání se spalovacím autem a samozřejmě nás zajímala i spotřeba a uživatelský komfort.

Při předávání auta nám utkvěla v hlavě věta: „... auto je jako každé jiné, není třeba žádného extra školení kromě ukázání, jak se plní...“. Realita to potvrdila. Nexo jako takové je komfortní rozměrný kočár. Jak vpředu, tak vzadu je hodně místa

pro posádku. Ovládací prvky jsou na širokém středovém panelu, který působí hodně robustně, ale vše je po ruce. Auto bylo při předání plně natlakované vodíkem (tlak 700 barů) a palubní počítač ukazoval dojezd 569 km.

DÁLNIČNÍ ČÁST CESTY

Část cesty z Prahy přes Brno a Olomouc do Ostravy byla nejnudnější. Skoro prázdná dálnice nám umožňovala mít takřka neustále tempomatových 134 km/h. Díky tomu jsme získali představu o spotřebě jak během stoupání na Vysočinu, tak při klesání k Brnu i po mírně zvlněné části do Lipníka a následně do Ostravy. Průměrná spotřeba vodíku cestou do Ostravy byla 1,3

kg na 100 km. V Ostravě jsme využili první veřejnou plnicí stanici v areálu Vitkovice. Dojeli jsme se zbývajícím tlakem 180 barů a natlakování na 450 barů bylo otázkou pár minut. Než jsme vyndali věci z auta a udělali fotky, auto již bylo naplněné na více než polovinu kapacity. Poté jsme šli na schůzky a nechali auto na plničce.

Zbývajícím naplnění do cca 95 % kapacity, odpovídající tlaku 665 barů, trvalo zhruba 40 minut. Delší doba plnění je zapříčiněna v současnosti používanou technologií plničky, která je pořád v pilotním provozu. Jakmile bude plnička v plném provozu, bude plnění rychlejší.

Plnění na 450 barů znamená dojezd něco málo přes 350 km. Pokud uživatel chce

plnohodnotně cestovat vodíkovým elektromobilem, potřebuje samozřejmě plnicí stanice, které umožňují auto natlakovat na 700 barů kontinuálně. Potom se plnicí doba zkracuje na větší jednotky minut.

Ostravu jsme opouštěli s dojezdem 467 km. Do Prahy to bylo 370 km a schválně jsme jeli po okresních silnicích a na závěr cesty se vrátili na dálnici D11 do Prahy. Při klidné jízdě je spotřeba neuvěřitelně nízká – kolem 0,4 kg na 100 km. Do Prahy jsme dojeli ve chvíli, kdy palubní počítač ukazoval možný dojezd 111 kilometrů. Cestou jsme se nedojezdu neobávali. Průměrná spotřeba byla 1,3 kg vodíku na 100 km jízdy.

CELKOVÉ DOJMY

Auto se chová jako standardní elektromobil – plynulý provoz, tichý, živý v nižších rychlostech. Ve vyšších rychlostech se kvůli hmotnosti a slabšímu motoru „zadýchává“. Výkon motoru 120 kW není ideální na 1 900 kg hmotnosti. V serpentínách Jeseníků a Orlických hor jsme však žádné omezení necítili.

Jak hodnotíme uživatelský komfort auta? Ač středový panel vypadá jako z Boeingu, tak všechny ovládací prvky jsou na svém místě. Testované vozidlo bylo již téměř dva roky staré, bylo to vidět na zastaralejší verzi infotainmentu. Aktuální provedení modelu Nexo má již nové provedení displeje přístrojového panelu a také



Interiér modelu Nexo působí moderně, jinak je tu ale vše úplně normální.



- ▲ I v případě plnění jde o velmi snadnou a přirozenou záležitost.
- ▼ Statistiky pohonu lze sledovat na příslušném ukazateli displeje.



Dokonce i pod kapotou vypadá vše jako u běžného automobilu.

infotainment se zcela přepracovanou grafikou, uspořádáním, a hlavně online službami Bluelink včetně dálkové správy vozu přes mobilní aplikaci.

Během jízdy jsme pročistili celkem 472 tisíc litrů vzduchu, což odpovídá množství vzduchu potřebného pro 36 lidí na den. To spalovací auto nedokáže. Pokud bychom auto plnili na komerčních plnicích vodíku, kde je v západních zemích cena necelých 13 EUR za kg, celková cena za cestu by byla něco málo přes 3 tisíce Kč. To nákladově znamená něco víc než 4 Kč na kilometr.

TECHNICKÉ OKÉNKO

Kapacita trakční baterie je 1,56 kWh a pracuje s napětím 240 V. Maximální poskytovaný výkon je 40 kW. Tato baterie snižuje spotřebu vodíku. Battery Management System trakční baterie se chová jako u hybridu, nikdy baterii nenechá zcela nabít a současně ani úplně vybit. Minimální vybití je na 15–20 % SoC. Elektromobil s vodíkovým palivovým článkem po zapnutí vozu jede první úsek, než naběhne palivový článek, vždy právě na energii z trakční baterie. Takže i v případě potřeby vysokého výkonu se trakční baterie nechá vybit jen do 15–20 % kapacity. Pak je výkon dostupný již jen na výkon poskytovaný palivovým článkem. Špičkový výkon motoru je 120 kW a nejvyšší točivý moment je 395 Nm.

Objem nádrží na vodík je celkem 156,6 litrů. Nádrže jsou tři a jsou stejné. Jedna nádrž má tedy 52,2 litrů. Celkový objem odpovídá 6,33 kg vodíku při tlaku 700 barů.

V ČR zatím chybí infrastruktura vodíkových plnicích stanic. Vodíkové plnicí stanice se plánují postavit. Uvidíme ovšem, kdy budou tyto projekty realizované. Vodík je součástí udržitelné společnosti – je to prvek, který se jako zdroj energie dá použít jakkoliv. Ať už na pohon auta, nebo k akumulaci energie. Samozřejmě je třeba, aby výroba vodíku byla z obnovitelných zdrojů.

Jsmo rádi za osobní zkušenost cestování s vodíkovým autem. Ukázalo nám, že je součástí čisté mobility a své místo na trhu si do budoucna může najít.

Petr Beneš



Záchrana pro spalovací motory

Nad spalovacími motory se stahují mračna a pokud nedojde k nečekané změně, **od roku 2035 si nový automobil s klasickým motorem nekoupíte.**

Jiskřičkou naděje by mohla být syntetická paliva.

Syntetická paliva mají výrazně menší ekologickou stopu než klasická fosilní paliva a mohla by se stát něčím, co zachrání klasické spalovací motory. Nyní využívaná paliva vznikají rafinací ropy; v případě syntetických (umělých) paliv jde o chemickou reakci vodíku a oxidu uhličitého. Pokud se při jejich výrobě používá tzv. zelená energie, jde o palivo vyráběné k přírodě šetrným způsobem. Druhým velkým benefitem je, že při spalování jdou z výfuku vozu výrazně nižší emise škodlivin, zejména síry a aromatických uhlovodíků.

Navíc – pro provoz syntetických paliv stačí jen mírné úpravy na stávajících spa-

lovacích agregátech. Při provozu lze pak nadále využívat klasický benzín, respektive naftu, nebo palivo mixovat – fosilní se syntetickým.



„V našem oboru považujeme syntetická paliva za reálnou budoucnost udržitelné mobility. Jejich spalování produkuje výrazně čistší emise a vhodný výrobní proces z nich dělá uhlíkově neutrální palivo,“ zní oficiální stanovisko České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPO).

Nic ale není černobílé. I syntetické palivo má své nedostatky. Především k jeho výrobě potřebujete více surovin. O dborníci uvádějí, že k výrobě jednoho litru je potřeba pětinasobné množství vstupních surovin. Z toho vyplývá, že takové palivo je i výrazně dražší, což v době, kdy litr benzínu či nafty stojí padesát korun, může budít obavy. Porsche udává, že současná cena litru syntetického benzínu činí závratných 1 000 korun, ale cílem je dostat se na cenu 2 dolary za litr (cca 50 korun).

„Syntetická paliva se mohou vyrábět z více zdrojů. Například ze surovin, které jsou biogenního původu na bázi rost-

linných odpadů. Dají se vyrábět i ze zemědělských produktů. Produkovat je lze také z průmyslových odpadů – ze staré pryže, pneumatik, z polymerních plastů či odpadního oxidu uhličitého). Tam, kde najdeme uhlík a vodík dohromady, jsme schopni z toho vyrobit alternativní paliva,“ řekl letos v červnu České televizi prorektor Ústavu technologie ropy a alternativních paliv VŠCHT Milan Pospíšil.

Technologie jsou tak dostupné již nyní a jde „jen“ o to, jak vyrobit syntetické palivo s rozumnými náklady a jak jej následně distribuovat. Ve vývoji syntetického benzínu patří k leaderům německý výrobce sportovních vozů Porsche. Vůči klasickému palivu lze snížit mix CO₂ o 85 procent. Na produkci syntetického benzínu Porsche spolupracuje s dalšími energetickými subjekty a do projektu se zapojila také německá vláda. Samotný proces výroby není náročný, uvádí automobilka.

„Na ochranu klimatu je třeba pohlížet komplexně. Proto musíme být z hlediska technologií otevření. Elektromobilita je důležitá stopa. Zároveň je na světě více než miliarda stávajících vozidel. Ta budou na silnicích jezdit ještě desítky let. E-paliva jsou v tomto ohledu účinným, doplňkovým řešením. Mohou umožnit všem vozidlům podílet se na snižování emisí



K výrobě syntetického paliva je potřeba více vstupních surovin a tudíž je takové palivo i výrazně dražší.

CO₂ – bez ohledu na typ pohonu. Musíme nabídnout možnost i majitelům stávajících vozidel,“ uvedl šéf Porsche Oliver Blume.

Neznámou jsou pak bruselští úředníci. Zatím totiž není jasné, zda e-fuel povolí coby „zelenou“ alternativu, nebo zda se svým tažením rozhodli automobily se spalovacím motorem po roce 2035 vymýtit. Technologicky by tomu ale nic nemělo bránit.

„ČEPRO podporuje nasazení syntetických kapalných paliv, a to z řady důvodů. Mezi hlavní patří právě možnost využití stávající infrastruktury. Technologie naší společnosti je v určitém rozsahu připravena na manipulaci se syntetickými kapalnými palivy již dnes. V případě rozšiřování těchto paliv jsme připraveni investovat do úprav technologií další prostředky,“ uvedl pro Flotilu Marek Roll z marketingového oddělení ČEPRO.

„Od února začala pro velkoobchodní zákazníky firma nabízet motorovou naftu s HVO, což je uměle vyráběný syntetický produkt, který má mnohem lepší vlastnosti než klasická fosilní nafta. Oproti motorové naftě s obsahem FAME má menší tendenci vázat vzdušnou vlhkost, nepodléhá biologickému rozkladu a má lepší oxidační vlastnosti,“ dodal Roll.

Martin Žemlička



VE ZKRATCE

Šetrnější provoz

Sedm německých logistických, výrobních a obchodních společností zařadí do svých flotil 27 těžkých nákladních vozidel XCIENT Fuel Cell s elektrickým pohonem na vodík. Na nákup nákladních vozidel bude využit vládní dotační program. Vozidla XCIENT Fuel Cell pro německé zákazníky budou vybavena systémem palivo-



vých článků na vodík o výkonu 180 kW, který je složen ze dvou sad palivových článků, z nichž každá poskytuje výkon 90 kW. Sedm nádrží na vodík pojme celkem 31 kg tohoto paliva. Dalším zdrojem elektrické energie jsou tři sady akumulátorů s kapacitou 72 kWh. Předpokládaný maximální dojezd bez doplňování paliva je 400 km.

Bronco míří do Evropy

Ford oznámil, že na evropský trh uvede další americkou legendu – off-road Ford Bronco. Vyznačuje se extrémní průchodností terénem a bude se dodávat výhradně s pohonem 4x4. Bronco může být vybaveno dvoustupňovou elektronickou rozvodovkou s možností řazení za jízdy, nebo dvoustupňovou mechanickou rozvodovkou se samočinným režimem. V něm systém přepíná mezi pohonem dvou a čtyř kol podle potřeby. Čtyřdveřové Bronco bude na vybraných evropských trzích k dispozici v přísně omezeném počtu kusů od konce roku 2023.

ID. Buzz Cargo zná ceny

Elektrická novinka a designově zajímavá dodávka již odhalila svůj ceník. Předprodej již běží na plné obrátky, oficiální zahájení prodeje je naplánováno na konec letošního roku. Uživatelská verze bude v době uvedení na trh k dispozici s baterií s využitelnou kapacitou 77 kWh a s motorem nabízejícím 150 kW. Spotřeba elektrické energie podle metodiky WLTP činí 20,4 kWh/100 km a dojezd sahá na 425 km. Základní cena byla stanovena na 1 189 110 Kč bez DPH.

Elektrické Kangoo Van stojí pod milion a ujede 300 km

Na český trh vstoupil osobní model **Renault Kangoo a užitková verze Renault Kangoo Van E-Tech s čistě elektrickým pohonem**. Výhodou je znovu rychlé AC nabíjení až 22 kW.

Renault svou elektrifikovanou dodávkou navazuje na loňský start modelu Kangoo Van, který se stal držitelem titulu „International Van of the Year 2022“. Nový Kangoo Van E-Tech s čistě elektrickým pohonem nabízí inovace a vybavení nového Kangoo Van se spalovacím motorem. Jedná se o systém „Open Sesame by Renault“ nabízející boční vstup v délce 1,45 m, či inovativní vnitřní střešní nosič „Easy Inside Rack“.

Nový Renault Kangoo Van E-Tech elektrický má také stejné praktické vlastnosti jako jeho dvojče se spalovacím motorem, tedy až 3,9 m³ nákladového prostoru (4,9 m³ v prodloužené verzi, která bude k dispozici na podzim 2022), 600 kg užitečného zatížení (800 kg u prodloužené verze) a může utáhnout přívěs o hmotnosti 1 500 kg.

Díky nové lithium-iontové baterii o využitelné kapacitě 45 kWh nabízí dodávka dojezd až 300 km v cyklu WLTP. Novinka je vybavena motorem o výkonu 90 kW a nabízí i režim Eco omezující výkon a maximální rychlost vozidla za účelem optimalizace dojezdu, což je vhodné zejména v případě převozu lehčích nákladů.

Pro dobíjení baterie nabízí Kangoo Van E-Tech elektrický možnost vybrat si z 3 typů nabíjecích zařízení. Standardně je vy-



baven třífázovou 11 kW nabíječkou, vhodnou pro všechny typy domácího nabíjení. Za příplatek je k dispozici 22 kW nabíječka pro rychlé nabíjení ve veřejných nabíjecích stanicích a také 80 kW nabíječka pro rychlé nabíjení na stejnosměrný proud, umožňující dosáhnout dojezdu 170 km (cyklus WLPT) za 30 minut.

Cena základního provedení Advance s pravými posuvnými dveřmi a nosností 612 kg při nabíjení AC 11 kW činí 765 000 Kč bez DPH. Vyšší linie Extra začíná na 789 000 Kč bez DPH a přidává například automatickou klimatizaci či tempomat a zejména možnost doplatit 10 000 Kč bez DPH za 22kW AC nabíječku, nebo 25 000 Kč bez DPH za 85kW DC nabíjení.



Vodíková dodávka

Dlouhodobým cílem značky Peugeot je výrazně snížit lokální emise svých vozů. Jakožto jeden z prvních výrobců standardně nabízí na vybraných evropských trzích elektrickou dodávku poháněnou vodíkovým palivovým článkem: Peugeot e-Expert Hydrogen. Palivový článek umožňuje rychlé dobíjení, což otevírá možnost intenzivního využití bez emisí. K doplnění vodíku potřebného k ujetí několika set kilometrů v plně elektrickém režimu stačí pouhé tři minuty. Palivový článek vozu Peugeot e-Expert Hydrogen je



napájen z nádrže tvořené třemi nádobami s kapacitou 4,4 kg vodíku pod tlakem 700 barů. Palivový článek je kombinován s dobíjecí lithium-iontovou baterií s kapacitou 10,5 kWh a výkonem 90 kW. Primárně slouží k napájení motoru palubní třífázová nabíječka o výkonu 11 kW, umístěná v motorovém

prostoru. Tyto dva zdroje energie společně napájejí elektromotor o výkonu 100 kW a točivém momentu 260 Nm. Vůz má z hlediska objemu nákladu stejné vlastnosti jako diesellová a bateriová elektrická verze. Objem nákladového prostoru až 6,1 m³ a užitečné zatížení až 1 100 kg.



Caddy na CNG

Do nabídky značky Volkswagen Užitékvozy se vrací model Caddy CNG. Motor TGI na stlačený zemní plyn je k dispozici pro prodlouženou verzi Caddy Maxi. A to jak pro osobní, tak pro užitkové varianty. Ceny začínají od 721 484 Kč bez DPH. Motor TGI poskytuje nejvyšší výkon 96 kW/130 k a v porovnání s pohony na naftu nebo benzin vypouští do ovzduší výrazně méně emisí.

Nový Amarok oficiálně

Světovou premiéru má za sebou nový Volkswagen Amarok. Na trh bude uveden se čtyřdveřovou dvojkabinou (DoubleCab) i jako SingleCab. Nový Volkswagen Amarok je o 96 mm delší, než předchůdce. Rozvor náprav je o 173 mm delší. Pro novou generaci byly vyvinuty čtyři turbodiesely a jeden přeplňovaný zážehový motor. Od výkonu 154 kW budou všechny verze modelu Amarok uvedeny na trh s novou 10stupňovou automatickou převodovkou v sériové výbavě. Do Česka novinka dorazí v první polovině příštího roku.



Bouře nad obzorem

Kdo hledá zvýšený vůz v off-road stylu, **v ceníku pick-upu Ford Ranger najde to pravé**. A nejlépe v sekci nejhonosnější výbavy zvané Stormtrak.

Zvenku vypadá Stormtrak vskutku majestátně. Tmavě červená (příplatková) metalíza mu sluší, celek skvěle doplňují vkusné černé polepy, černo-červená maska, efektní (rovněž černá) kola a chromované náslapy na prazích. Zaparkuje-li Stormtrak vedle luxusních SUV, působí přinejmenším stejně opulentně, ačkoliv samozřejmě stavbou karoserie nezapře, že jde o pick-up.

Interiér se nese v podobně „naleštěném“ duchu – kožené sedačky s emblémy Stormtrak, kožený multifunkční volant, červené švy na palubní desce, které vhodně ladí s barvou karoserie. Nutno ale zmínit, že vnitřek nedosahuje ergonomických kvalit osobních fordů. Vadilo nám hlavně umístění ovladačů klimatizace, které je až dole na středovém panelu a není na ně pořádně vidět. Zvolená teplota je navíc zobrazována pouze na středovém displeji infotainmentu. Chyběl nám také podélné posuvný volant. Je ale třeba přihlídnout k tomu, že

testovaná generace rangeru se vyrábí už od roku 2011. Nová generace, která přichází na trh tento rok, bude výrazně modernější. První kusy však k zákazníkům poputují až v prosinci, do té doby je třeba vybírat ze skladových kusů testované generace.

Samotná kabina typu DoubleCab, tedy se čtyřmi dveřmi, nabízí dostatečný prostor pro pět cestujících. Se dvěma nevýhodami, které plynou z koncepce vozu. První – opěradla zadních sedadel jsou na poměry osobních aut hodně kolmá. Druhá – jediný prostor pro zavazadla je zadní korba.

Ta samozřejmě nabízí ponteciálně daleko více místa než obyčejný „kufr“ u vozů kombi či SUV, nicméně přístup do ní je poněkud obtížnější – korba je rozlehlá a umístěná vysoko, takže jsme se často uchylovali k tomu, že jsme drobnější věci vykládali z boku po našlápnutí si na zadní pneumatiku. Trochu pomůže příplatková posuvná přepážka, která je ovšem nepraktická ve chvíli, kdy chcete naložit něco del-

šího. Aby na náklad nepršelo, je zde elektricky výsuvný kryt z hliníkových lamel, který ale zase omezuje výšku prostoru. Pro rodinné využití jednoznačně doporučujeme pořídit tzv. hardtop kryt, který pick-up předělá v zásadě na kombík. Je v nabídce oficiálního příslušenství.

Z hlediska pracovního využití korby, tedy převozu náradí, stavebních dílů, plodin, zemědělského materiálu a tak dále, je vše v pořádku. Zvolili bychom jen odolnější povrchovou úpravu lišt na vrších bočních stěn – použitý černý plast se snadno poškrábe.

Vůz poháněl vrcholný motor současně nabídky, přeplňovaný vznětový dvoulitr o výkonu 157 kW. Zrychlení 0–100 km/h za 9 s nevypovídá o nijak přehnané dynamice, ve skutečnosti ale s ním auto působí velmi silně a nedostatek rychlosti rangeru rozhodně nehrozí. Motor je i velmi dobře odhlučněný a při jízdě neruší. Dobře s ním spolupracovala 10stupňová automatická převodovka, která si občas neodpustí nějaké to zaváhání při přeřazení, ale obecně jde o skříň, která vozu sedí, protože vždy drží motor ve vhodných otáčkách. Za celý test, během kterého jsme ujeli ve



Pracoviště řidiče působí luxusně. Velkolepý výhled na rozměrnou kapotu jen tak nějak osobní SUV nenabídne.



▲ **Sedadla jsou „americký“** široká a pohodlná. Jistou exkluzivitu jejich designu dodává emblém Stormtrak.

▲▲ **Vzadu** je dostatek místa pro dospělé, jen opěradla jsou kolmější, než je zvykem u osobních aut.

▶ **Vše kolem pohonu 4x4** se volí elektronicky pomocí těchto ovladačů. Včetně redukce.





smíšeném provozu přibližně 600 km, dosáhla spotřeba 9,4 l nafty na 100 km, což odpovídá údajům výrobce.

Většinu času jsme jezdili čistě na pohon zadních kol. Ve spojení s celoročními pneumatikami Hankook Dynapro s poměrně hrubým vzorkem stačí pohon na „zadek“ i na lehčí terén. Při potřebě překonání větších terénních zlomů či bahna připojitelný pohon předních kol zajistí, že se ranger může srovnávat s čistými off-roady. Ostatně stejně jako další konkurenční pick-upy; právě do terénu je tento typ vozů určen. Pro jistotu má ranger i uzávěrku mezinápravového diferenciálu, přičemž vše se nastavuje elektronicky pomocí kulatého voliče vedle řadicí páky.

Při jízdě po zpevněných silnicích dá účelová konstrukce podvozku i v luxusní speciifikaci Stormtrak pocítit, že jde stále hlavně o pick-up určený pro práci v terénu.

Řízení s velkým převodem je při manévrování ve městě trochu na obtíž a při rychlejší jízdě může zase někomu chybět přesnost, na kterou je zvyklý z osobních SUV. Odpružení je naladěno také off-roadově – ranger se houpe a rychlejší jízda zatáčkami není něco, co by si řidič užíval. Zároveň ve městě dá posádce pocítit nerovnosti, která osobní auta utlumí. Naopak dálnice mu sedí – v rychlosti kolem 130 km/h je ranger stabilní a dobře odhlučněný.

Ford Ranger Stormtrak je schopný pick-up, který obstojí při práci i při běžném rodinném cestování, jen je třeba se smířit s určitými kompromisy. Vyzařuje auru luxusního vozu, při jízdě však dá pocítit svůj užitkový původ. Pokud je právě univerzální, praktické, ale zároveň noblesně vypadající auto tím, co hledáte, Ranger Stormtrak je připraven.

Vojtěch Formánek



FORD RANGER STORMTRAK XL 2.0 ECOBLUE

Cena od864 000 Kč (bez DPH)

MOTOR

Vznětový přeplňovaný čtyřválec

Maximální výkon157 kW/3750 ot./min.

Max. točivý moment500 Nm/1750–2000 ot./min.

DYNAMIKA A SPOTŘEBA

Maximální rychlost180 km/h

Zrychlení 0–100 km/h9,0 s

Spotřeba8,6–9,2 l/100 km

Emise CO₂226–241 g/km

ROZMĚRY

Délka/šířka/výška5362/1860/1815 mm

Rozvor3220 mm

Provozní hmotnost2211 kg

Užitečná hmotnost1059 kg

Navštivte naše webové stránky, nebo nám dejte like na facebookovém profilu FLOTILA a získejte přístup k řadě témat z automobilového světa nejen z oblasti flotilového provozu. Na našem webu www.e-flotila.cz jsme přinesli i následující články.

Německo plánuje „zlevnit“ elektromobily. Novou daní na spalovákky

Německo má recept, jak zařídit, aby elektromobily byly levnější, než auta se spalovacím motorem. Změny poměru cen chce dosáhnout zdaněním uživatelů benzínových a dieselových aut. Podle listu Handelsblatt plánuje ministr hospodářství Robert Ha-

beck novou sankční daň pro spalovací auta, kterou chce nazvat „klimatickou daň“. Mělo by jít o poplatek závislý na emisích CO₂ při registraci nových automobilů v kombinaci s pokračováním dotací na elektromobily. Výsledkem by mělo být, že „elektromobily stejné kategorie by byly levnější, než srovnatelné automobily se spalovacím motorem“.

Více informací v článku ZDE



Telematika: České firmy jsou na špičce, využívají ji nejvíc v EU



Tuzemské firmy jsou nadprůměrné v používání nástroje telematika. Podle průzkumu Arval Mobility Observatory pracuje s telematikou 52 % českých firem, což představuje nárůst o 17 % v posledních třech letech. Takřka o dvacet procent tak převyšují průměr zemí EU. Společnosti takové systémy používají pro snazší lokalizaci vozidel a zlepšení jejich bezpečnosti, zvýšení efektivity provozu vozových parků a také snížení nákladů. Podle aktuálního průzkumu tak činí polovina z dotazovaných firem, které tyto nástroje využívají. Dvě pětiny firem mají telematiku ke zlepšení efektivity provozu.

Více informací v článku ZDE



Operativní leasing: Průměrná smlouva vzrostla na 39 měsíců

Operativní leasing je stále oblíbeným způsobem financování nákupu nového auta zejména u firem, ale i tento trh prochází změnami. Délka jeho trvání se podle dat společnosti Toyota za poslední období zvýšila až o třetinu a smlouva nyní trvá průměrných 39 měsíců.

Jedním z důvodů prodlužování doby leasingu je nedostatek nových vozů na trhu kvůli vysoké poptávce a s tím spojené prodlužující se dodací lhůty. Nedostatek vozů v posledních letech způsobily mimo jiné chybějící díly a také vážnou logistiku.

Více informací v článku ZDE



ORGANIZÁTOR



SPOLUORGANIZÁTOR



MÍSTO KONÁNÍ



GENERÁLNÍ PARTNER



e-SALON

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

10.-13. 11. 2022

WWW.e-SALON.CZ

PARTNER VELETRHU



POWERED BY



Nový Hyundai TUCSON Plug-in Hybrid.

Pro lepší budoucnost.



Financování
s miniúrokem* od **0,99%**

0,99%

Nízké splátky
s miniúrokem



Nejvýhodnější Hyundai
pojištění s možností
nulové spoluúčasti



Sada zimních
pneumatik
zdarma



Slevová tankovací
karta na 5 let

Hyundai TUCSON Plug-in Hybrid se pyšní dojezdem až 62 km čistě na elektřinu. Disponuje výkonem 265 koní pro maximální efektivitu a současně bezkonkurenční potěšení z jízdy. Přidejte stylový exteriér, prvotřídní asistenční systémy a máte všestranné a pozitivně nabitě SUV, vyráběné v Česku. Široká paleta moderních pohonných jednotek zahrnuje vedle Plug-in hybridu také hybridní, benzínové a dieselové verze. www.hyundai.cz

Cílem Hyundai je dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2045.



5 LET Záruka
bez omezení km

5 LET Hyundai
Assistance

8 LET Záruka
na baterii/160 000 km



Hyundai TUCSON – kombinovaná spotřeba 1,4–6,6 l / 100 km, emise CO₂ 31,4–149 g/km (údaje dle WLTP).

*Reprezentativní příklad financování Hyundai Tucson Smart 1,6 T-GDI s programem Hyundai Finance: pořizovací cena 639 990 Kč vč. DPH, výše úvěru 191 997 Kč, akontace 70 % (447 993 Kč); pevná úroková sazba 0,99 % p. a., RPSN: 20,30 % p. a.; 1.–24. měsíční splátka úvěru 8 083 Kč; měsíční splátka pojištění 1 561 Kč; měsíční splátka včetně pojištění 9 644 Kč; poplatek za poskytnutí úvěru 0 Kč; délka úvěru 2 roky. Celková částka k uhrazení (jistina, úroky, hav. pojištění, pov. ručení, poplatky) 231 456 Kč, pojištění obsahuje havarijní pojištění a povinné ručení (spoluúčast 10 %, min. 10 000 Kč). Platnost nabídky je do 30. 9. 2022 nebo do odvolání. Poskytovatelem úvěrového financování a zadavatelem reklamy na finanční produkt je společnost ESSOX s.r.o. Příklad financování je orientační. Poskytovatelem pojištění je společnost UNIQA pojišťovna, a.s.