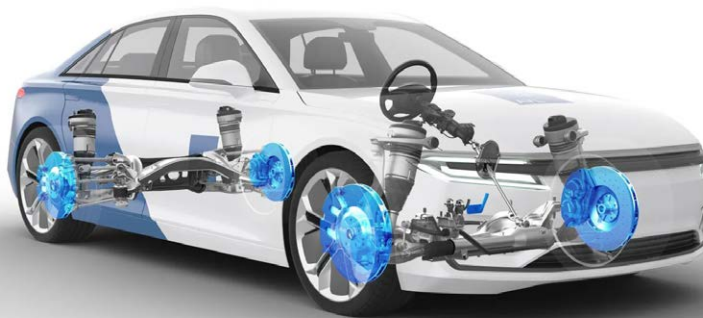
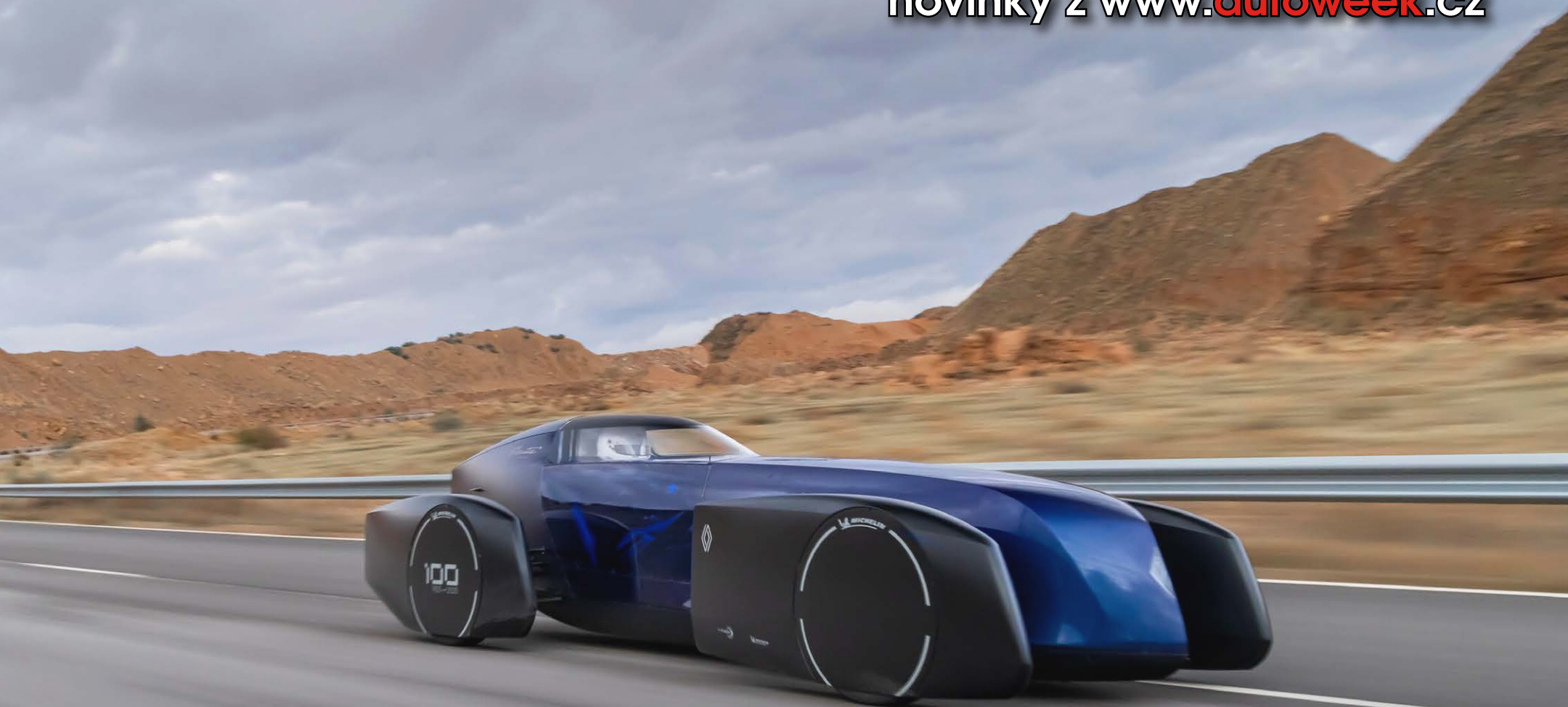


52. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



Pokud chcete něco navíc, klikněte sem a stáhněte si jako pdf.

Když většina nahradí argumenty

Komentář Petera Schwerdtmanna pro Auto-Medienportal.

Debata o zákazu spalovacích motorů již není pouze technickou nebo klimaticky politickou otázkou. Stala se příkladem diskusní kultury, v níž se počítá spíše s vnímanou většinou než s lepšími argumenty. Kdokoli dokáže mobilizovat větší podporu – politicky, mediálně nebo morálně – je považován za toho, kdo má pravdu. Nesouhlas není vyvrácen, ale delegitimován.

Tento vývoj v diskusní kultuře je obzvláště problematický pokud jde o ochranu klimatu. Zde záleží na rychlosti, nikoli na ideologické konzistenci. Emise se musí snižovat – rychle a měřitelně. Diskuse se však stále více zužuje na jediné technologické řešení. Elektrická mobilita s akumulátory je všeobecně považována za jedinou možnost. Pochybnosti jsou odsuzovány jako morálně nepřijatelné a alternativy jsou zdiskreditovány jako nepřijatelná úchylka.

Toto zužování diskuse je posíleno inflačním využíváním vědeckých studií. Téměř žádná politická oblast v současné době produkuje více zpráv, metastudií a odborných prací než nakládání s fosilními palivy. Místo získávání nových poznatků však dominuje výběr: každá strana cituje jen to, co odpovídá jejímu vlastnímu postoji. Věda se tak nestává korektivní silou, ale nástrojem politické legitimizace. Množství důkazů nahrazuje jejich kvalitu.

Dalo by se očekávat, že média zde poskytnou kontext. Ve skutečnosti však většina redakcí k otázce spalovacích motorů versus elektrické mobility zaujala jednoznačný postoj. Hranice mezi analýzou a názorem se rozmazala. Nesouhlasné perspektivy jsou rychle označeny za zastaralé nebo řízené osobními zájmy. To může poskytnout orientaci, ale k řešení složitého problému to přispívá jen málo.

Pařížské referendum proti SUV ukázalo, jak

snadno lze vytvořit většinu. Účast kolem 2 % stačila k prohlášení politického signálu za „vůli lidu“. Mediální pokrytí se zaměřilo na souhlas účastníků, nikoli na masivní neúčast. Číslo se uvádělo, ale nebyla zasazena do kontextu. Výsledek se v mnoha zemích dodnes používá jako argument.

Debata o vodíku je podobně selektivní. V logistice, letectví a lodní dopravě je považován za nepostradatelnou součást dekarbonizace. Pro individuální mobilitu je však odmítán jako příliš drahý a neefektivní. Vodík je však ve všech aplikacích nákladově náročný – stejně jako každá nová technologie v raných fázích. Rozdíl nespočívá ani tak v samotné technologii jako v politické vůli ji rozšiřovat.

Německo dodává přebytečnou elektřinu z větrné a solární energie místo aby ji využívalo k výrobě vodíku využívaného jako úložiště energie, palivo nebo syntetické palivo. Zároveň se omezená dostupnost zeleného vodíku používá jako argument proti jeho použití. Debata končí ještě dříve, než vůbec začne.

Vytváří se tak technologická monokultura. Poskytuje to politickou jasnost a jistotu regulačního plánování. Nese to ale také rizika. Pokud by byl náběh čistě elektrických vozidel pomalejší, než se doufalo, budou chybět účinné krátkodobé alternativy ke snižování emisí. Právě o tom je třeba otevřeně diskutovat.

Klimatická politika musí vycházet z výsledků, nikoli z prohlášení většiny. Každý, kdo chce rychleji snížit emise v dopravním sektoru, musí počítat s technickou rozmanitostí: elektrické pohony s akumulátory, palivové články, vodík ve spalovacích motorech, syntetická a biopaliva. To, které řešení převáží, by nemělo být rozhodnuto křikem ale efektivitou.

Transformace mobility nebude přímočará. Pokud má být úspěšná, musí zůstat otevřená.



Jim Farley vyzývá EU k akci

„Naléhavě potřebujeme regulační rámec pro Evropu, který poskytne realistický a spolehlivý desetiletý plánovací horizont. Dnešní uhlíkové povolenky a povinné



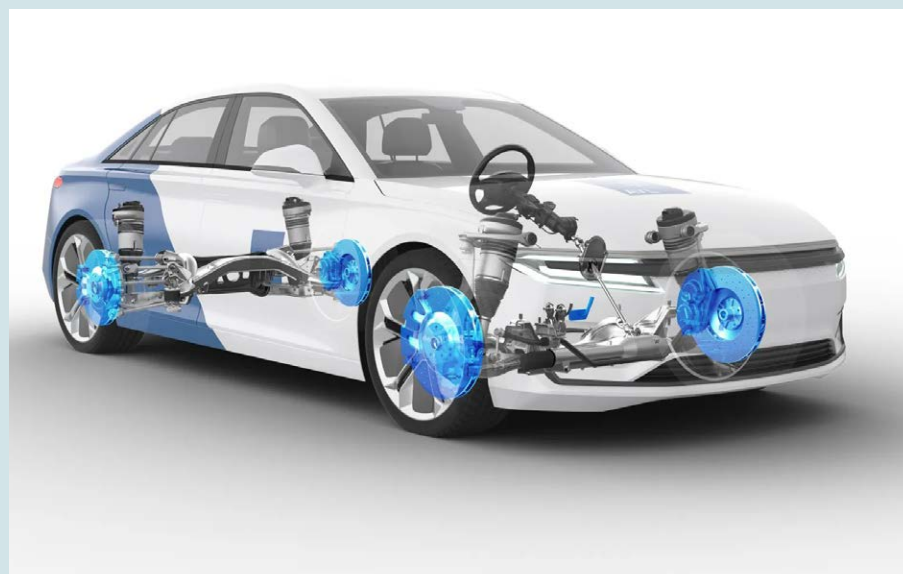
harmonogramy elektrifikace jsou odtržené od reality spotřebitelské poptávky a obzvláště omezující s ohledem na příliv států dotovaného dovozu elektromobilů z Číny, strukturálně navrženého tak, aby podkopával evropskou pracovní sílu a výrobu. Zákonnodárci EU by si měli uvědomit rozdíl mezi regulací a realitou, protože elektromobily v současnosti tvoří 16 % evropského prodeje automobilů, což je výrazně méně než 25% podíl požadovaný Bruselem pro tento rok, a měli by udělat naléhavý reset, aby se Evropa nestala muzeem výroby 20. století,” prohlásil Farley pro Financial Times.

Nový rok, nové předpisy

Každý rok přináší nová nařízení. Rok 2026 nebude výjimkou. Pro všechny nově registrované osobní automobily bude od 1. ledna 2026 platit druhá fáze emisní normy Euro 6e. Ke konci roku, od 29. listopadu 2026, vstoupí v platnost pro nové osobní automobily (snovým typovým schválením) emisní norma Euro 7. Tato norma se vztahuje i na ultrajemné částice a poprvé reguluje i emise vznikající opotřebením pneumatik a brzd. U elektromobilů a plug-in hybridů vstoupí v platnost požadavky na životnost akumulátorů: po pěti letech nebo 100 000 km musí být úložná kapacita akumulátoru stále alespoň 80 % původní hodnoty; po osmi letech nebo 160 000 km alespoň 72 %.

Dalším důležitým datem pro technické vybavení nových vozidel bude 7. červenec 2026. Od tohoto data musí být nově registrovaná vozidla vybavena asistentem nouzového brzdění na ochranu chodců a cyklistů, varovným systémem

pro snížení soustředění řidiče a asistentem pro nouzové udržování v jízdním pruhu, který musí být instalován i ve vozidlech s hydraulickým posilovačem řízení (tento systém je od 7. července 2024 povinný pro všechny ostatní osobní automobily). Od 1. ledna musí být nová vozidla vybavena automatickým propojeným systémem nouzového volání NG-eCall, který reaguje v nouzových situacích rychleji a dokáže poskytnout více dat než dosavadní generace eCall.





Lexus ES míří na trh v ČR

Nová generace sedanu Lexus ES míří na český trh. Model ES je nedílnou součástí nabídky značky Lexus už od jejího vstupu na trh v roce 1989. V České republice se od roku 2019 prodalo víc než 900 vozů sedmé generace, což dokládá význam tohoto modelu.

Nová generace ES je postavena na přepracované podvozkové platformě TNGA ve formátu GA-K, umožňující používat nejen hybridní, ale i čistě elektrický pohon díky možnosti použití nových náprav eAxle. Celková délka narostla o 165 mm na 5140 mm, zatímco rozvor náprav se oproti současné generaci protáhl o 80 mm na 2950 mm. Pozoruhodný přitom je průměr zatáčení jen 11,62 m. Objem zavazadlového prostoru je 494 l.

ES je vybaven novým digitálním kokpitem, do něž je začleněn 12,3" displej jako přístrojový panel. Nový multimediální systém LexusConnect MM24 poprvé využívá 14" displej a aplikaci LexusLink+.

Varianta ES 300h dostala přepracovaný hybridní systém 6. generace s řadovým čtyřválcem 2,5 l s maximálním výkonem 148 kW (201 k), a to buď s pohonem předních nebo všech kol.

Elektrický pohon je v nabídce ve dvou podobách - ES 350e s pohonem předních kol a maximálním výkonem 165 kW (224 k) nebo

ES 500e s pohonem všech kol Lexus DIRECT4 se dvěma elektromotory a maximálním výkonem 252 kW (343 k). Dojezd je až 530 km. Zajímavým prvkem je palubní nabíječka umožňující AC nabíjení výkonem 22 kW. DC nabíjení je výkonem až 150 kW.

Cena hybridní verze ES 300h s pohonem předních kol začíná s akční cenou 1 499 000 Kč. Elektrickou variantu ES 350e lze pořídit za akční cenu od 1 649 000 Kč. Zajímavostí je výbava Luxury Top orientovaná pro uživatele dávající přednost jízdě na zadním sedadle.

Jako první se budou dodávat vozy s elektrickým pohonem, jejichž výroba začne v březnu 2026, a testovací vozy u prodejců by měly být k dispozici v červnu. Hybridní verze se začne vyrábět v květnu a u prodejců se objeví v září. Během roku 2026 bude probíhat i doprodej vozů stávající generace.



Renault ustavil rekord v účinnosti

Elektrický demonstrační vůz Renault Filante Record 2025 ujel 1008 km za 9 hodin a 52 minut průměrnou rychlostí 102 km/h se spotřebou 7,8 kWh/100 km se standardním sériovým akumulátorem o kapacitě 87 kWh. Kromě celkem sedmi minut pro dvě střídání řidičů, kterými byli Laurent Hurgon, Constance Léraud-Reyserová a Arthur Ferriere, jel demonstrační vůz bez zastavení. V cíli měl stále 11 % zbývajících kapacity, což by mu umožnilo ujet dalších 120 km rychlostí přes 100 km/h. Renault Filante Record 2025 je vybaven plně elektronickým řízením a brzdami (Steer-by-wire a Brake-by-wire). K dalšímu snížení hmotnosti přispívají ultralehké materiály, jako jsou uhlíková vlákna, hliníkové slitiny a Scalmalloy (slitina na bázi hliníku vyrobená 3D tiskem). Aerodynamicky



optimalizovaná karoserie a přídatné díly minimalizují spotřebu materiálu. Michelin dodal speciální pneumatiky s mimořádně nízkým valivým odporem. Tato pojízdná laboratoř pro testování účinnosti elektrického pohonu má hmotnost pouze 1000 kg.

Modernizované Seaty Ibiza a Arona mají české ceny

Malé modely značky Seat s modernizovaným designem a kvalitnějším interiérem mohou čeští zákazníci již objednávat. V modernizované podobě budou oficiálně uvedeny na trh v lednu



2026. Modernizovaný malý hatchback Seat Ibiza je na českém trhu nabízen se zážehovými motory, jejichž výkony pokrývají rozsah od 59 kW (80 k) do 110 kW (150 k). Akční verze Ibiza Base s motorem 1,0 MPI/59 kW (80 k) a pětirychlostní přímo řazenou převodovkou stojí 399 900 Kč. Městský crossover Arona je k dispozici výhradně s přeplňovanými zážehovými motory TSI ve variantách 1,0 TSI/70 kW (95 k) resp. 85 kW (115 k) a 1.5 TSI/110 kW (150 k). Základní cena verze Arona Reference 1,0 TSI/70 kW (95 k) byla stanovena na 493 900 Kč. Seat zahájil výrobu obou modernizovaných modelů už v továrně v Martorellu. V roce 2027 budou uvedeny i mild hybridní verze modelů Ibiza a Arona.

Citroën Elo naznačuje návrat minivanu

Citroën na autosalonu v Bruselu poprvé veřejně představí koncepční vůz Elo, jenž se ohlašuje jako návrat MPV, samozřejmě s elektrickým pohonem. Elo je poněkud nekonvenční zkratka odvozená od označení „Rest, Play and Work“ (odpočinek, hra a práce), přičemž název modelu tvoří vždy druhá písmena. Koncept má sice malé vnější rozměry, nicméně s rozvorem náprav 274 cm (o 1 cm delší než u podstatně většího C5 Aircross) vytváří vnitřní prostor jako ve voze vyššího segmentu. Designéři vytvořili interiér, který plně těží z výhod elektrické mobility. Vzadu je dostatek místa pro tři cestující za řidičem sedícím uprostřed. Pod zadní lavicí jsou skryta další dvě sedadla, která lze snadno umístit vedle řidiče. Elo byl vyvinut ve spolupráci s francouzským specialistou na volný čas a sport Decathlon. Pro informační



a zábavní systém vyvinuli inženýři Citroënu nový displej, který má být výrazně levnější než konvenční head-up displej. Na vývoji se podílela jako partner i společnost Goodyear jako dodavatel chytrých pneumatik. Pokud by se koncepční vůz v budoucnu dostal do modelové řady, měl by mít dojezd alespoň 400 km a konvenční boční dveře.

Peugeot naznačuje budoucnost

Peugeot definuje svou plně elektricky poháněnou studii Polygon jako kompaktní koncepční vůz, který nabízí konkrétní pohled do budoucích vozidel značky. Tato budoucnost by ovšem měla nastat za pouhé dva roky, protože nově vyvinutý systém řízení Hypersquare by měl být použit v prvních nových sériových modelech již v roce 2027. S novým



systémem řízení Hypersquare se Peugeot loučí se standardním kulatým volantem. Budoucnost přichází s obdélníkovým volantem a elektronicky řízeným přenosem síly řízení Steer-by-wire bez mechanického spojení mezi mechanismem řízení a koly. Maximální otočení je možné o 170° v obou směrech, zatímco konvenční systémy vyžadují plné otočení volantu víc než o tři otáčky. Kromě nové technologie řízení nabízí koncept Polygon také pohled na nový design kokpitu značky bez displejů na přístrojové desce, protože čelní sklo se stává obrazovkou, která zobrazuje všechny informace. Design konceptu Polygon nabízí také náznak nové podoby přední části připravovaných modelů značky. Pneumatiky Goodyear jsou vybaveny technologií Slightline, která poskytuje řidiči informace o stavu pneumatik a vozovky v reálném čase.

Pirelli Cyber Tyre – držitel ocenění SafetyBest 2026

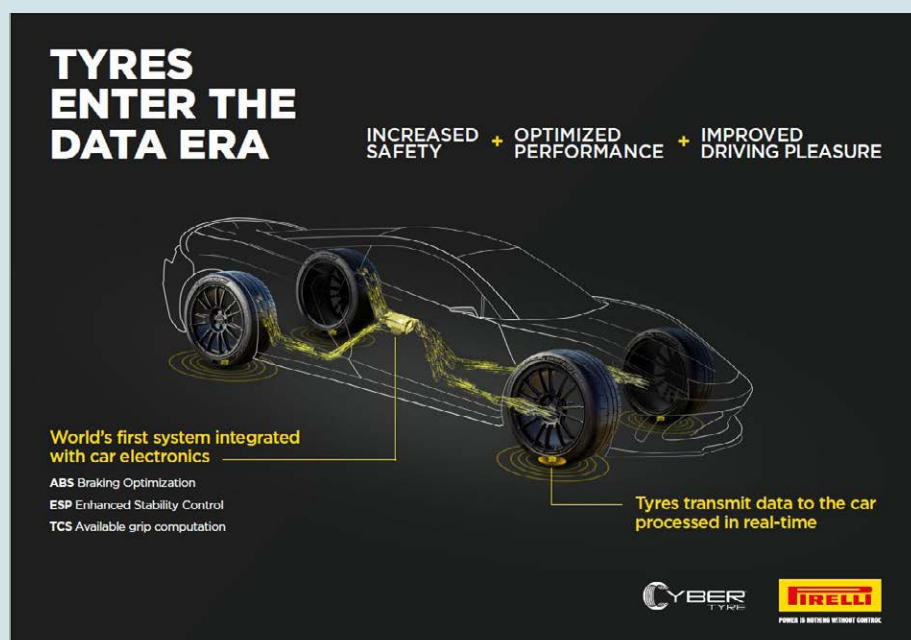
Pirelli Cyber Tyre získala ocenění SafetyBest 2026 za největší přínos k bezpečnosti od evropské organizace AutoBest. Cyber Tyre je vůbec první inteligentní systém na světě, který dokáže sbírat data přímo z pneumatik, analyzovat je pomocí proprietárního softwaru a algoritmů společnosti Pirelli a v reálném čase je předávat elektronice vozidla.

Technologie Cyber Tyre dává pneumatikám novou roli. U softwarově definovaných vozidel je dostupnost přesných dat v reálném čase klíčová. Cyber Tyre poprvé umožňuje přenos dat o stavu pneumatik a povrchu vozovky do elektroniky vozidla. Tím zvyšuje bezpečnost, výkon i efektivitu.

Díky senzorům, umístěným uvnitř běhounu, dokáže systém Cyber Tyre měřit klíčové parametry, jako jsou tlak, teplota, opotřebení běhounu či zatížení pneumatiky. Ty jsou následně zpracovávány pomocí algoritmů společnosti Pirelli a odesílány do řídicí jednotky vozidla, která na jejich základě optimalizuje činnost elektronických systémů, například ESP, ABS nebo kontroly trakce. Ve spolupráci se společností Bosch

Engineering je systém plně integrován do elektronické architektury vozidla.

Kromě funkcí přímo v automobilu umožňuje systém Cyber Tyre také komunikaci V2V (Vehicle-to-Vehicle) a V2I (Vehicle-to-Infrastructure), čímž přispívá



k rozvoji inteligentních silnic a chytrých měst. Shromážděná data mohou sloužit k efektivnějšímu plánování, řízení i údržbě městské mobility. Různé formy konektivity V2X (Vehicle-to-Everything) zároveň umožňují pokročilé varovné funkce pro vozidla i řidiče – například informování o aktuálním stavu vozovky, interakci se semaforem a dopravními značkami nebo optimalizaci veřejné dopravy a správy vozových parků. Tato technologie tak představuje důležitý krok směrem k plně autonomnímu řízení.

Technologie Cyber Tyre je již komerčně dostupná a používá se v několika špičkových modelech. Společnost Pirelli tuto technologii dál rozvíjí pro prémiové automobily s cílem postupně rozšiřovat její využití pro širší okruh vozidel a nové funkce propojené prostřednictvím konektivity V2X.



Zemřel majitel CarTecu Karel Kadlec

Ve věku 65 let po krátké nemoci zemřel zakladatel a majitel společnosti CarTec Group Karel Kadlec. Karel Kadlec zahájil svůj úspěšný profesní život ve finančnictví. Společnost CarTec založil v roce 2003 jako zastoupení značky BMW v Ostravě. Původně malá rodinná firma se během víc než dvaceti let vypracovala v jednoho z nejvýznamnějších prodejců automobilů a motocyklů v České republice. Společnost provozuje pobočky v Ostravě, Liberci, Praze, Olomouci a Brně a je dnes největším dealerem BMW a Mini v České republice. V roce 2016 společnost otevřela oficiální zastoupení Rolls-Royce Motor Cars v Praze. V září 2024 rozšířila své portfolio o oficiální zastoupení značky Aston Martin. Karel Kadlec vždy dbal na rodinný charakter firmy

a na co nejlepší péči o zákazníky. Řídil se krédem „Rozdíl je v přístupu“, které provázelo jeho podnikatelskou aktivitu od samého počátku. V roce 2021 se stal držitelem titulu Podnikatel roku Moravskoslezského kraje. Vedení společnosti přebírá jeho dcera Karin Kadlecová, která dosud působila ve vedení ostravské pobočky firmy.



Hejral tiskovým mluvčím Leapmotoru

Emil Frey letos v ČR odstartoval oficiální prodej vozidel značky Leapmotor. V tuzemsku je nabízí několik dealerů. O PR servis značky se dosud staral její country manažer Lukáš Hošek, ale od prosince má import tiskového mluvčího. Hošek dokázal vybudovat dealerské zastoupení v sedmi významných městech ČR. „Do konce roku 2025 se chceme rozšířit do Plzně,



Českých Budějovic, Liberce. Na konci roku 2026 chceme mít v ideálním případě 15 dealerů, nicméně rozvoj dealerské sítě budeme pečlivě řídit a chceme mít jako partnery regionálně silná zastoupení v oblasti prodeje i marketingu.“ uvedl šéf značky. Leapmotor má v ČR ambice. V roce 2026 je plán 800 prodaných vozidel a cíl pro rok 2027 je nastavený na 1300 vozů. Výkony značky v oblasti novinářského PR ale zatím byly slabší. To se má ale změnit, mluvčím značky je od 1. prosince Martin Hejral. „Vedle svého angažmá u Opelu vám nově budu zprostředkovávat obvyklý „novinářský servis“ také pro Leapmotor. Budu vás také zásobovat tiskovými informacemi Leapmotor a rád vás čas od času vás pozvu na prezentaci spojenou s uváděním nových modelů Leapmotor na český trh,“ napsal redakcím Hejral.

AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:

Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)

Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)

RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:

Ing. Tomáš Rybecký (t.rybecky@gmail.com)

Luděk Šipla

Partner organizace:



Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.

UPOZORNĚNÍ

Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na

https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

vladimir.rybecky@gmail.com

Po zrušení odběru redakce nemá dotýčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:



Filosa zpochybňuje dlouhodobé investice v Evropě



Umělá inteligence v automobilech



PF 2026



Filosa zpochybňuje dlouhodobé investice v Evropě

Generální ředitel společnosti Stellantis označuje revidovaný plán EU za nejasný pro dlouhodobé investice v Evropě vzhledem k postupnému vyřazování spalovacích motorů od roku 2035.

Generální ředitel společnosti Stellantis Antonio Filosa pro Financial Times uvedl, že revidovaná pravidla Evropské komise pro emise vozidel postrádají jasnou strategii růstu pro automobilový průmysl v EU, což skupině ztěžuje zdůvodnění dalších investic v Evropě.

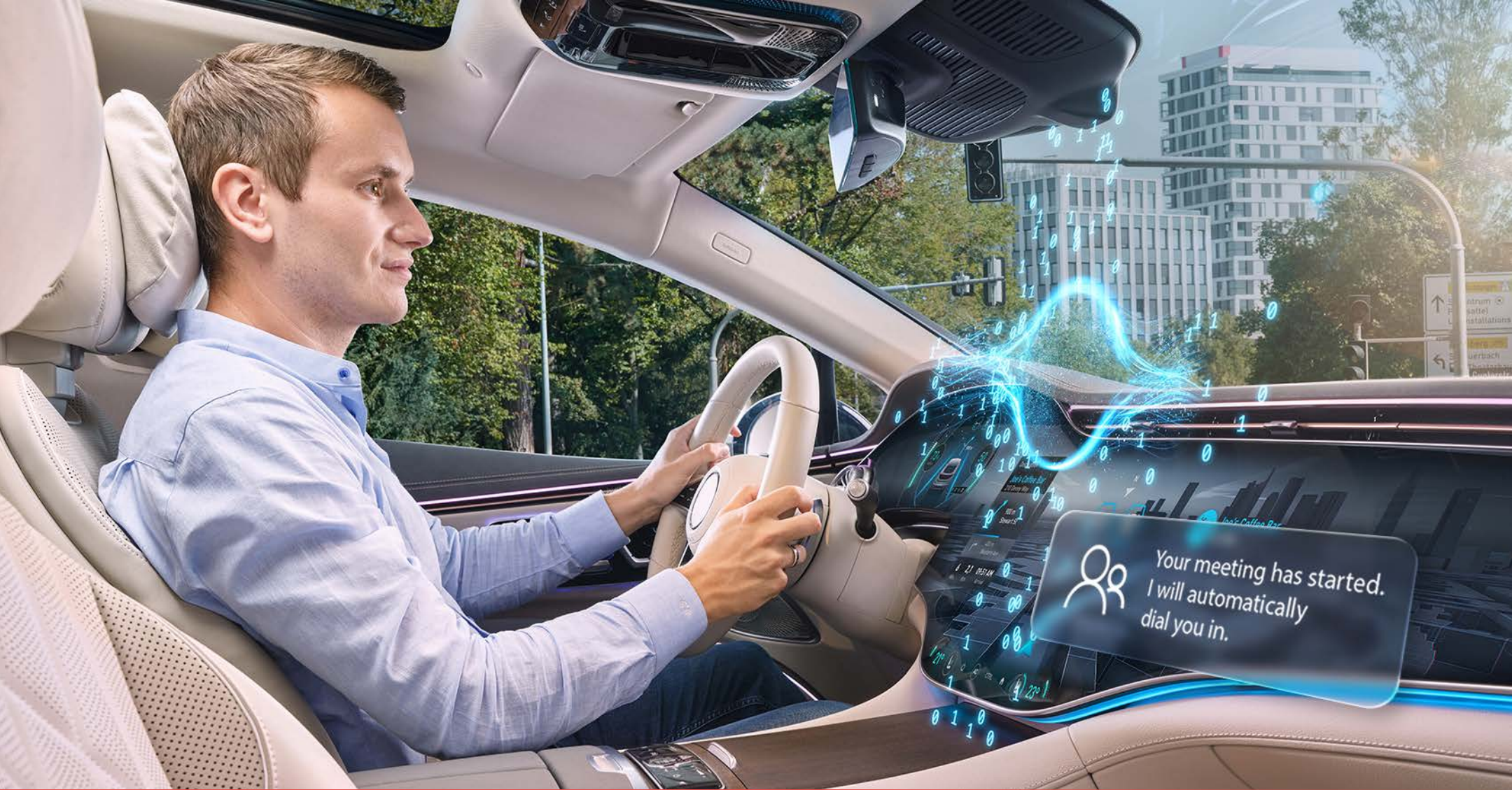
Filosa řekl: *„Tento návrh neplní svůj účel. Nejsou zde žádná z naléhavých opatření potřebných k návratu evropského automobilového sektoru k růstu. Bez růstu je velmi obtížné uvažovat o dalších investicích. A bez dalších investic je obtížné vybudovat odolný dodavatelský řetězec, který je nezbytný pro evropská pracovní místa, evropskou prosperitu a evropskou bezpečnost.“*

Filosa už dřív naznačil, že by Stellantis mohl zvýšit své investice v Evropě, pokud by se zmírnil plán postupného vyřazování spalovacích motorů od roku 2035. Evropská komise potvrdila, že do roku 2035 zruší požadavek, aby automobilky do roku 2035 snížily emise z výfukových plynů

na nulu. Podle revidovaného přístupu budou automobilky moci nadále produkovat emise až do výše 10 % úrovně z roku 2021 a nadále prodávat některé modely se spalovacími motory a hybridní modely. Budou však muset tyto emise kompenzovat používáním „zelené“ oceli a udržitelných paliv.

Filosa uvedl, že pro nové investice v Evropě nebyly splněny podmínky. Kritizuje, že balíček nabízí příliš malou okamžitou podporu pro elektrifikaci lehkých užitkových vozidel. Dodal: *„Toto je opatření, jehož náklady nemusí umožnit objem výroby automobilů, které by sloužily většině našich občanů.“*

Politika EU je v kontrastu s vývojem v USA, kde prezident Donald Trump ruší klimatická opatření, včetně pobídek pro elektromobily a pravidel pro emise z vozidel. Tyto změny přispěly k rozsáhlému rušení programů elektromobilů u Fordu a General Motors a zároveň vedly k novým závazkům k produkci hybridů a dalších modelů se spalovacími motory. Také společnost Stellantis uvedla, že v příštích čtyřech letech plánuje v USA utratit 13 miliard dolarů.



Umělá inteligence v automobilech

Automobilový průmysl prochází transformací, přičemž software a umělá inteligence (AI) se stávají klíčovou součástí jízdy a pobytu ve voze. Bosch podniká rozhodný krok k zavedení AI do vozidel, čímž proměňuje kokpit v inteligentního a proaktivního společníka. Na veletrhu spotřební elektroniky CES 2026 v Las Vegas představí svou novou platformu pro rozšíření AI, vysoce výkonnou výpočetní jednotku s podporou AI pro realizaci inteligentních kokpitů a předvede kokpit s umělou inteligencí.

Díky novému kokpitu Bosch s umělou inteligencí se vozidlo mění z dopravního prostředku v inteligentního učícího se partnera, který rozumí rutinám, preferencím a kontextu řidiče.

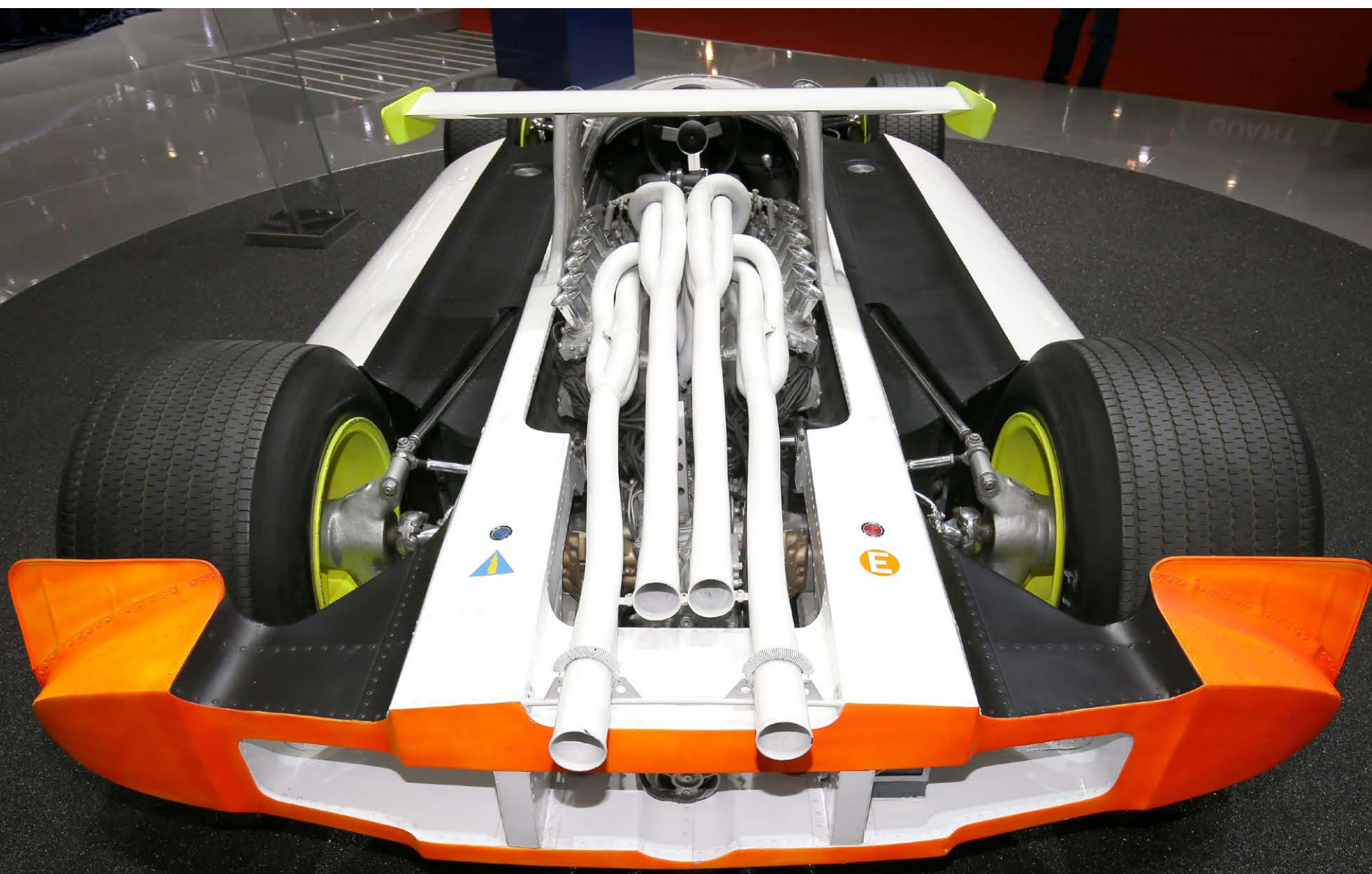
Klíčovým způsobem využití je proměna neproduktivního času, stráveného v autě, na čas pracovní. Společně s Microsoftem tak Bosch mění automobil v mobilní kancelář aniž by tím byla snížena bezpečnost jízdy. Díky integraci Microsoft Foundry a specializovaných funkcí pro kokpit poskytuje toto řešení plynulý přístup k sadě aplikací Microsoft 365. Ty lze inteligentně propojit s dalšími systémy vozidla tak, aby prioritou zůstala

bezpečnost a minimalizovalo se rozptylování řidiče. Ten se může například pomocí intuitivního hlasového příkazu připojit k hovoru v aplikaci Microsoft Teams, což systém přiměje k proaktivní aktivaci adaptivního tempomatu.

Nová platforma umožňuje dovybavit dnešní vozidla bez nutnosti měnit stávající hardware nebo systémovou architekturu. Jádrem platformy je výkonný čip Nvidia Drive AGX Orin (SoC). Využívá platformu Nvidia CUDA, což výrobcům umožňuje snadno integrovat vlastní AI modely. Jednotka se připojuje přes standardní rozhraní pro napájení a ethernet.

K urychlení vývoje Bosch také využívá softwarové sady od Nvidia, včetně rámce Nvidia NeMo pro správu životního cyklu AI. To umožňuje integraci pokročilých aplikací, jako jsou zpracování senzorů v reálném čase a vizuálně-jazykové modely (VLM). Schopnosti uvažování a řeči, zajišťované modely Nvidia Nemotron, navíc přinášejí pochopení kontextu a přirozenou konverzaci.

S využitím Microsoft Foundry Bosch navrhuje a spravuje AI ve vozidle tak, aby byl asistent v kokpitu vždy aktuální a škálovatelný.



**Přejeme našim čtenářům
v roce 2026
mnoho úspěchů a hlavně víc klidu.**