3. týden 2017

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

pokud chcete něco navíc, stáhněte si jako pdf

Nový rekord ve výrobě motorových vozidel v ČR

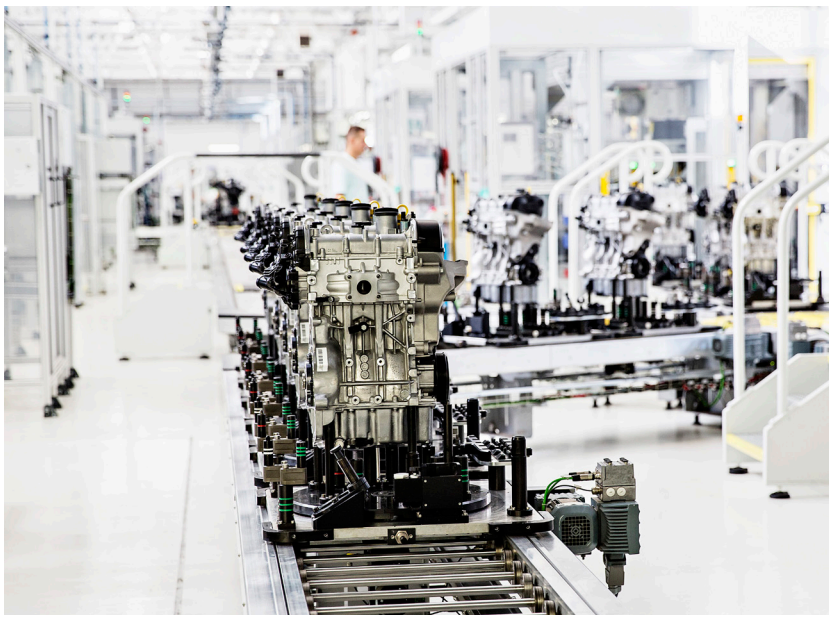
Za rok 2016 bylo v České republice podle údajů Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) vyrobeno více než 1,35 milionu motorových vozidel, tedy v porovnání s rokem 2015 o 8 % víc.

Loňský rok byl pro automobilový průmysl historicky nejlepší. Objem produkce automobilů rostl vloni zhruba dvojnásobným tempem ve srovnání s růstem průmyslu jako celku. Automobilový průmysl podstatně podpořil celkovou průmyslovou výrobu a zároveň je významným a konkurenceschopným exportérem. Kromě rekordní produkce osobních automobilů došlo k výraznému oživení výroby nákladních automobilů v automobilce Tatra Trucks.

V souvislosti s růstem objemu produkce u finálních výrobců lze předběžně předpokládat rovněž pozitivní výsledek u dodavatelských firem, které představují téměř polovinu produkce automobilového průmyslu v ČR. Meziroční zvýšení jejich hospodářského výsledku ale bude pravděpodobně poněkud nižší než u finálních výrobců na úrovni 5-6 %.

Výroba osobních automobilů opět tvořila hlavní část objemu vyrobených motorových vozidel, a to počtem přesahujícím 1,344 milionu kusů osobních vozů. Největší podíl na celkové produkci v ČR si zachovala Škoda Auto s 56,9 %, na druhém místě Hyundai Motor Manufacturing s 26,7 % a třetí TPCA s 16,4 %. Výroba meziročně vzrostla o 8,3 %, tj. 103 016 vozidel.

Růst výroby zaznamenaly všechny tři tuzemské automobilky. Škoda Auto zvýšila produkci (vč. vozů značky Seat) o více než 12,5 % (na rekordních 765 171 kusů). HMMC zvýšila výrobu o více než 4,7 % (358 400 kusů - nejvíce v dosavadní historii). Kolínská TPCA dosáhla meziročně růstu o 0,7 % (220 611 kusů). Je ale třeba připomenout, že mezi vozy vyrobené v ČR se započítávají i automobily, pro něž se pohonné jednotky (motory a převodovky) dovážejí ze zahraničí. Škoda Auto naopak vyváží i samotné motory a převodovky a HMMC exportuje převodovky.



Export meziročně vzrostl u všech tří automobilek: u Škoda Auto o 7,1 %, HMMC o 13,9 % a TPCA o 8,0 %. V případě Škody Auto se sice nově už nezapočítávají vozy dodávané ve formě dílů (CKD), ale jde o celkový prodej vozů Škoda ve světě bez vozů prodaných v ČR, tedy vč. vozů vyrobených v zahraničí. Do exportních statistik se tedy mj. započítávají i vozy Citigo vyráběné v Bratislavě.

Růst automobilového průmyslu bude letos pokračovat, i když tempo růstu bude zhruba poloviční, protože kromě TPCA výrobní závody produkující osobní vozy se už dostávají na limity možností dalšího růstu. V případě TPCA se negativně projevuje pokles zájmu evropských zákazníků o městská miniauta, takže nelze očekávat návrat k rekordní produkci minulých let.

výrobce	výroba v ČR 2016	výroba v ČR 2015	export 2016	export 2015
Škoda Auto	765 171	679 907	1 039 684	970 496
Hyundai Motor Manuf. Czech	358 400	342 200	342 703	300 951
TPCA Czech	220 611	219 054	220 161	203 797
osobní celkem	**1 344 182**	**1 241 161**	**1 602 548**	**1 475 239**
Tatra Trucks	1 326	850	933	555
nákladní celkem	**1 326**	**850**	**933**	**555**
Iveco Czech Rep.	3885	3728	3991	3901
SOR Libchavy	454	742	239	301
KH Motor Centrum	49	47	0	0
autobusy celkem	**4388**	**4517**	**4230**	**4202**

více na
www.autoweek.cz

GoPro pro Jaguar F-TYPE modelový rok 2018

Modernizovaná podoba Jaguaru F-Type modelový rok 2018 dostala nový vzhled s Full LED světlomety a moderní technikou. Světovou novinkou je aplikace ReRun, vyvinutá ve spolupráci se společností GoPro, která vytváří HD video se záznamem jízdních údajů. Kombinuje záběry z kamery GoPro s klíčovými jízdními údaji. Jaguar F-Type je standardně vybaven multimediálním systémem Touch Pro, který přináší intuitivní ovládání ve stylu tabletu, inteligentní funkce navigace jako Share ETA a online služby, jako jsou dopravní zpravodajství a aktuální předpovědi počasí. Modelová řada byla rozšířena tak, že kromě osmirychlostní samočinné převodovky a pohonu zadních kol RWD zahrnuje i přímo řazené převodovky a inteligentní pohon všech kol AWD.
Modernizovaný F-Type se na trhu objeví koncem března 2017 s cenami začínajícími na 1 811 249 Kč.
více na www.autoweek.cz

Trump s ojetinou

V průběhu roku 2016 americké magazíny zveřejňovaly fotografie zcela nové kamuflované limuzíny Cadillac. I když to nebylo oficiálně potvrzeno, předpokládalo se, že v souladu s tradicí limuzínu nové generace dostane nový president Donald Trump při příležitosti svého uvedení do úřadu. Jenže se tak nestalo a presidentskou kolonu, včetně vozidla s číslem 1, tvořily jen limuzíny generace 2009 vyrobené ještě pro Baracka Husseina Obamu. Kdy bude nová limuzína uvedena do služby v Bílém domě zatím není zcela jisté, nicméně by se tak mělo stát ještě v průběhu letošního roku.
více na www.autoweek.cz

Krátce

- U Porsche zaměstnali prvních 11 migrantů ze 13, kteří absolvovali výcvik, dva pokračují v učení.
- BMW Group chce rozšířit společný nákup komponent se společností Daimler.
- Úřad presidenta Hollanda oznámil, že si stát ponechá podíl ve společnosti PSA Group.
- V roce 2018 by měl vyjet první elektromobil vzešlý ze spolupráce VW s čínskou společností Jianghuai Auto.
- Aliance Renault Nissan je s více než 400 000 dodanými vozidly i nadále zdaleka největším výrobcem elektromobilů na světě.

Osvědčený recept v podání Opelu

Opel Crossland X nahradí malé MPV Meriva a v segmentu crossoverů s označením X se připojí k modelu Mokka X. Crossland X vzešel ze spolupráce GM s PSA Peugeot Citroën. Opel novinku označuje jako městský crossover CUV (Crossover Utility Vehicle). Jeho představením Opel spouští produktovou ofenzivu 7 v 17, v jejímž rámci bude v roce 2017 na trh uvedeno celkem sedm nových modelů a verzí. Opel Crossland X se oficiálně představí v Berlíně už 1. února. Následovat budou tři verze nové Insignie, elektromobil Ampera-e, nová osobní verze vanu Vivaro a větší crossover Grandland X.

Na rozdíl od modelu Opel Mokka X, který může být vybaven pohonem všech kol, Crossland X je svým charakterem i vnějšími rozměry (je o 16 cm kratší než Astra) předurčen pro městský provoz a nebude nabízen s pohonem 4x4. Crossland X používá stejnou platformu jako příští generace vozů Peugeot 2008 nebo Citroën C3 Picasso. Opel jej bude vyrábět ve španělské Zaragoze společně s novou generací vozů francouzských značek.

Crossland X je dlouhý 4212 mm a vysoký 1590 mm. Základní objem zavazadlového prostoru je 410 l. Zadní dělená sedadla lze posouvat v podélném směru o 150 mm a zvětšit tak prostor pro nohy nebo objem zavazadelníku až na 520 l, sklopením zadního sedadla lze získat objem až 1255 l.

Dotykový monitor 8“ přístrojů Radio R 4.0 IntelliLink a Navi 5.0 IntelliLink, podporujících Apple CarPlay i Android Auto, je integrovaný do středové konzole. Smartfony lze nabíjet i indukčně. Na přání dodávaný telematický systém Opel OnStar poskytuje bezpečnostní a informační funkce a funguje jako Wi-Fi hotspot. V zimních měsících řidič ocení vyhřívaný volant a vyhřívané přední okno.

Bezpečnost a pohodlí zvyšují moderní technologie a asistenční systémy - tempomat s omezovačem rychlosti, asistenční systém varování před kolizí s detekcí chodců a funkcí samočinného brzdění nebo adaptivní světlomety AFL s LED diodami. Kamera Opel Eye je základem pro další asistenční systémy, jako jsou čtení dopravních značek, asistent varující před nechtěným vyjetím z jízdního pruhu nebo systém varování před objekty v mrtvém úhlu. K dalším bezpečnostním prvkům výbavy na přání patří couvací kamera, která zvětšuje úhel výhledu směrem dozadu za vůz na 180°.

více na
www.autoweek.cz

Alfa Romeo začala přijímat objednávky na Stelvio

Alfa Romeo začala přijímat objednávky na své první SUV (či spíš crossover) Stelvio ve verzi First Edition. Stelvio je dlouhé 4687 mm, má rozvor 2818 mm a objem zavazadlového prostoru 525 l. Verzi First Edition pohání nový přeplňovaný zážehový čtyřválec 2,0 GME Turbo s elektrohydraulickým ovládáním ventilů MultiAir. Dosahuje výkon 206 kW (280 k) a točivý moment 400 N.m. Převodovka je osmirychlostní samočinná a vůz má pohon všech kol Q4 AWD. First Edition nabízí infotainment s 3D navigací od Magneti Marelli s 8,8" HD displejem. Sdružené přístroje nahrazuje 7" TFT displej. Bezpečnostní systémy reprezentuje mj. elektromechanický brzdový systém IBS, systém autonomního nouzového brzdění, výstražný systém před čelním střetem a varování před opuštěním jízdního pruhu.

více na www.autoweek.cz

Mini Countryman vyrostl

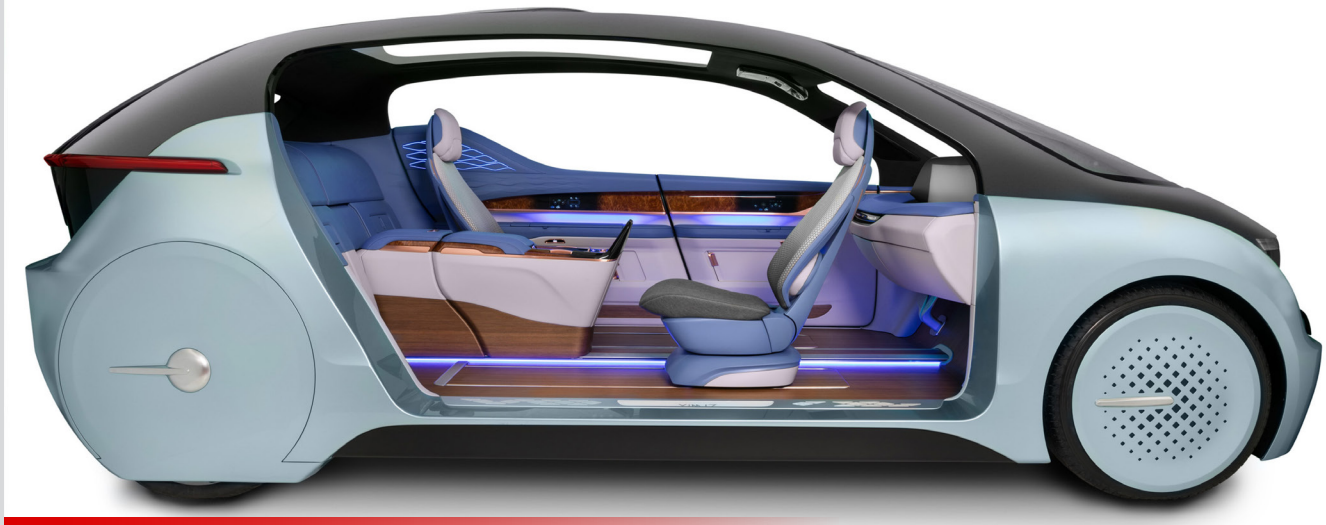
Od uvedení na trh v roce 2010 Mini po celém světě prodalo 550 000 vozů současného modelu Countryman, což bylo mnohem více, než kolik automobilka původně plánovala. Nový Countryman je větší, což by mělo rozšířit okruh zájemců o tento vůz. Nový Mini Countryman využívá platformu BMW Group UKL. S délkou 4300 mm je o 203 mm delší a rozvor náprav vzrostl na 2775 mm. Pro Countryman bude k dispozici i pohon všech kol s rozšířenou nabídkou motorizací. V únoru bude zahájen prodej základní verze a v červnu se přidá i Plug-in hybridní. Základní cena je 664 300 Kč.

více na www.autoweek.cz

Další aktuality 2. týdne z rubriky Užitková a nákladní vozidla:

Metalický 3D tisk pro lehčí motory Renault Trucks

DB Schenker a MAN se dohodly na projektu seskupování vozidel, tzv. platooningu



Nejsme jen výrobce

Společnost Yanfeng Automotive Interiors (YFAI) je největším dodavatelem automobilových interiérů na světě. V České republice má výrobní závod v Žatci a buduje zcela nový v Plané nad Lužnicí. Kde a jak se vlastně tato společnost tak rychle stala vedoucím globálním dodavatelem ve svém oboru, jsme se ptali Dr. Ing. Olivera Beckera, výkonného ředitele pro inovační procesy vývoje pokrokových produktů a prodej společnosti Yanfeng Europe Interior Systems Management.

Můžete nám na úvod společnost představit?

„Yanfeng Automotive Interiors je globálním lídrem v oblasti automobilových interiérů. Firma Johnson Controls se rozhodla diverzifikovat své portfolio a před dvěma roky oddělila k prodeji svou automobilovou divizi. Společnost YFAI, založená v roce 2015, je společným podnikem Yanfeng Automotive Trim Systems, stoprocentní dceřiné společnosti HASCO, patřící do skupiny výrobců komponent SAIC Motor, a společnosti Adient, globálního lídra v oboru výroby autosedaček (dříve divize autosedaček patřící firmě Johnson Controls)."

Jste tedy dodavatelem interiérů pro významné automobilky po celém světě?

„Ano, jsme dodavatelem pro automobilový průmysl. Zaměřujeme se na pět hlavních produktových okruhů činnosti - přístrojové panely, dveřní panely, centrální konzole, podstropní konzole a dekorativní čalounění. To vše dodáváme globálně prakticky všem významným OEM."

Máte vlastní výzkumná a vývojová střediska. Jak vypadá vaše spolupráce s automobilkami - pracujete na jejich zakázku nebo jim nabízíte výsledky vlastního vývoje?

„To je velmi dobrá otázka. Při vývoji pracujeme na našich vlastních představách, jak by budoucí interiér měl vypadat. Nejsme tedy jen výrobce, ale automobilkám nabízíme naše návrhy, jak by například přístrojový panel resp. celý interiér mohl vypadat a jak bychom jej pro ně mohli vyrábět. Ale oni samozřejmě přicházejí s vlastní představou, co by pro své zákazníky chtěli a co by podle jejich představ mohli zákazníci požadovat. Na základě toho dáváme obě představy dohromady.

Do našich návrhů samozřejmě začleňujeme identitu klienta, například podle stylu Mercedesu, BMW nebo GM, a pracujeme ve shodě se strategií příslušné značky. Návrhu podoby toho, jak by mohl budoucí interiér vypadat, říkáme proces definování produktu. Pro významné zákazníky tyto návrhy připravujeme dva roky před tím, než začnou zadávat konkrétní objednávky interiéru. Přesně tak jsme to dělali pro novou generaci vozů Mercedes-Benz nebo BMW. Na základě našeho návrhu se rozhodovali o konečné podobě."

Máte výrobní závody na Slovensku i v České republice. Můžete nám je trochu víc přiblížit?

„Především musím zdůraznit, že jsme šťastní, že jsme v těchto dvou zemích, ale také v Maďarsku. Rozšiřujeme závod v Plané nad Lužnicí, kde aplikujeme systém, kterému říkáme Internet věcí, s čímž se počítalo už při výstavbě nové továrny. Je výhodnější budovat tzv. chytrou továrnu od počátku než dodatečně upravovat a modernizovat již stávající provozy. Budujeme zde továrnu připravenou pro Průmysl 4.0. Výroba může být jen tehdy nejefektivnější, pokud máme k dispozici veškerá data on-line a můžeme aktivně zasahovat. Toto bude poprvé implementováno v našem novém závodě."

více na
www.autoweek.cz

Davosu byly pootevřeny dveře k vodíkové budoucnosti

Třináct předních společností z oblasti energetiky, dopravy a průmyslu spojilo své síly k podpoře využití vodíku v dopravě. Cílem globální iniciativy je prosadit vodík mezi klíčová řešení energetické transformace. Vodík jako čisté palivo nebo zdroj energie neuvolňuje v místě použití žádný CO2 a může hrát důležitou roli v přechodu na čistý nízkouhlíkový energetický systém. Rada bude dávat doporučení zákonodárcům, podnikatelům v oblasti vodíku, mezinárodním agenturám a občanské společnosti. Členové iniciativy potvrdili svoji ochotu zvyšovat investice do vývoje a komercionalizace vodíku a palivových článků. Celková hodnota těchto investic se odhaduje na 1,4 miliardy eur ročně.

více na www.autoweek.cz

Nabroušený i modernizovaný Yaris

Na březnovém autosalonu v Ženevě Toyota předvede výkonnou sportovní verzi modelu Yaris. Současně s tím ukáže modernizovanou podobu tohoto modelu. Nový sportovní Yaris vychází ze třídveřové verze. Pohánět jej bude zážehový motor (pravděpodobně čtyřválec 1,4 l) s výkonem přes 155 kW (210 k). Modernizací vzhledu současně projde celá modelová řada Yaris. Malý hatchback s délkou 4115 mm a rozvorem 2550 mm, dostane novou čelní partii, nové řešení zádě a oživený interiér. Kromě úprav vnější podoby Yaris dostane technická vylepšení s cílem zvýšit celkovou úroveň pohodlí i ovladatelnost. Úpravy se týkají celé modelové řady Yaris včetně úspěšné hybridní verze.

více na www.autoweek.cz

Další aktuality 2. týdne z rubriky Autoservis:

První letos otevřená plnicí stanice CNG
Komplexní řešení pro opravy automobilů 3M a Festool
Češi mohli v roce 2016 vybírat z více než milionu ojetých vozů
Allianz vloni odhalila víc podvodů
Škoda E-shop slaví rekordní rok 2016

Personalia z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Český Bosch mění strukturu managementu

Klaus Peter Fouquet řídí Rakousko

Aktivity společnosti Robert Bosch pro Česko, Slovensko a Rakousko vedl od dubna 2015 Klaus Peter Fouquet. Řídil distribuční společnosti Robert Bosch odbytová (Česko), Robert Bosch (Slovensko) a Robert Bosch AG (Rakousko). V letošním lednu ale došlo k zúžení jeho kompetencí. Přestal řídit ČR a Slovensko a zůstává jen ve funkci jednatele společnosti Robert Bosch AG ve Vídni a je dále zodpovědný za odbyt Bosch ve střední a východní Evropě. Klaus Peter Fouquet předtím působil jako prezident společnosti Robert Bosch Ltd, kde byl odpovědný za obchody Bosch Group ve Velké Británii. V minulosti zastával různé vedoucí pozice v oblastech nákupu, logistiky, controllingu a podnikového plánování v Německu a Turecku. Pro Bosch pracuje od roku 1987.

ČR a Slovensko povede Milan Šlachta

Bosch jmenoval v lednu nového ředitele regionálních společností Robert Bosch odbytová Praha, Robert Bosch Bratislava. Milan Šlachta (47) přichází do pozice reprezentanta koncernu jako zkušený manažer společnosti. Pro Bosch pracuje v různých funkcích od roku 1994. Posledních osm let působil v pozici obchodního ředitele a jednatele ve společnosti skupiny Bosch v Českých Budějovicích, která se zabývá výrobou automobilové techniky a jejím vývojem. Předtím zastával různé vedoucí pozice v oblastech financí, controlingu a podnikového plánování v Čechách a v Německu. Ing. Milan Šlachta vystudoval na ČVUT v Praze obor dopravní a manipulační technika a obor ekonomika a řízení strojírenského podniku.

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:
Anna Rybecká (anna.rybecka@seznam.cz)
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.

Pokud si AutoTablet stáhnete ve formě pdf, získáte ještě:

Bezdemontážní čištění DPF a dekarbonizace motorů

Společnost I.O.B. uvádí na český trh nové technologie a produkty americké společnosti BG Products pro bezdemontážní dekarbonizaci motorů a bezdemontážní čištění filtrů pevných částic DPF.
Již po ujetí 10 000 km lze pozorovat usazování karbonu (částic uhlíku) na ventilech, v sacím traktu, spalovacím prostoru či v okolí EGR ventilu (pokud je jím vůz vybaven). Dalším místem, kde lze úsady citelně rozpoznat, je filtr pevných částic (DPF). Velmi tvrdé úsady karbonu zapříčiňují opotřebení stěn válce, vodítek ventilů, vstřikovačů. Úsady na sedlech ventilů a pístních kroužcích vedou ke snížení kompresního tlaku v motoru. Úsady na pístu mění negativně kompresní poměr a zanesený vstřikovač není schopen efektivně rozprášit palivo. Karbon, který se dostává mezi pístní kroužek a stěnu válce, vydírá válec a v tomto opotřebení zůstává motorový olej, který shoří ve spalovací komoře. Tím se vytvářejí stále houževnatější úsady a dochází i k zanášení filtru pevných částic.
Pokud se situace s usazováním karbonu neřeší, může kromě zvýšené hladiny škodlivých emisí nastat pokles výkonu motoru, roste spotřeba paliva a následně je ohrožena životnost motoru. Protože vše přichází postupně, řidič si změn, spojených s tvorbou karbonových úsad, včas nevšimne.
Ještě před několika lety byla jediným spolehlivým řešením kompletní demontáž motoru a mechanické čištění jednotlivých součástek. Přitom hrozilo mechanické poškození. Dnes dominuje účinná bezdemontážní dekarbonizace. Přípravky BG Products na rozdíl od jiných, využívajících hořlavý PBA (polybutenamine), pracují s PEA (polyetheramine) s mnohem vyšší teplotou hoření, takže se mohou dostat do celého palivového systému a fungují i ve vysokých teplotách.
Majitel vozu může sám použít speciální přípravek. Ten se sice aplikuje do nádrže paliva, ale nejedná se o aditivum, palivo jen dopravuje účinnou látku na místo, kde působí. Účinnějším řešením, zejména při silném znečištění spalovacích prostorů, je komplexní profesionální dekarbonizace pomocí speciálních přístrojů BG Econo ISC. Celý proces trvá 1,5 hodiny.
Novou technologií v této oblasti je zbavení úsad z filtrů pevných částic DPF. Celý proces probíhá za chodu motoru. Během 180 minut se efektivně a bezpečně odstraní okolo 90 % nahromaděných uhlovodíkových úsad (sazí). Neodstraňuje se ale popel, protože ten odstranit nelze - pokud úsady obsahují 90 % popela, pak tento proces nelze aplikovat, resp. nepřinese očekávaný výsledek.
Čištění filtru pevných částic technologií BG Products se uskutečňuje přímo na voze. Výsledkem procesu je výrazné zlepšení hodnot při měření emisí (hodnoty kouřivosti se blíží hodnotám nového DPF filtru) a sekundárně dochází k navrácení výkonu motoru a snížení spotřeby paliva.
Unikátní patentovaná technologie předchází drahé výměně zanesených filtrů pevných částic a nebezpečnému mechanickému „vytloukání". Kompletní dekarbonizace systému vč. DPF stojí 7000 Kč.

více na www.autoweek.cz

Bezdemontážní čištění DPF a dekarbonizace motorů

Na Slovensku opět vyrobili přes milion aut

Podle Sdružení automobilového průmyslu Slovenské republiky (ZAP SR) slovenský automobilový průmysl v roce 2016 počtem vyrobených vozidel opět překročil milionovou hranici.
Automobilky Kia Motors Slovakia, PSA Peugeot Citroën Slovakia a Volkswagen Slovakia ohlásily celkovou výrobu 1 049 024 aut, což představuje nový rekord (v roce 2015 to bylo 1 038 503 vozidel).
V roce 2016 Volkswagen Slovakia zkompletoval 394 474 automobilů. Kia Morors Slovakia oznámila výrobu 339 500 automobilů a 612 900 motorů, což je oboje historický rekord. Trnavská automobilka PSA Groupe Slovakia uzavřela rok 2016 s výrobou 315 050 vozidel značek Citroën a Peugeot.
Výsledek automobilového průmyslu potvrzuje klíčovou roli tohoto sektoru pro slovenské hospodářství. Podíl výroby automobilů na celkové průmyslové výrobě dosáhl 44 % a na průmyslovém exportu se automobilový průmysl podílel 35 %. Slovensko již několik let vede světový žebříček v počtu vyrobených aut na 1000 obyvatel - vloni si toto prvenství udrželo počtem 191 vozidel.
Přitom Slovensko má všechny předpoklady pro další růst. V závodě VW Slovakia v Děvínské Nové Vsi budou ještě letos dokončeny montážní hala a karosárna pro výrobu vozů Porsche Cayenne. Zde se koncem roku začne vyrábět třetí generace tohoto SUV. Dosud se zde montovaly pouze kompletně zařízené karoserie, které se vlakem převážely ke kompletaci do Lipska.
V závodě PSA Groupe v Trnavě by se měly koncem roku 2018 začít vyrábět i motory. Především by ale měly na podzim 2018 začít vyjíždět první vozy z další nově budované automobilky společnosti Jaguar Land Rover v Nitře. Ta by se 2800 zaměstnanci měla v první fázi vyrábět 150 000 vozů ročně.

Ani to by nemělo být vše, protože slovenské Ministerstvo hospodářství jedná o vybudování výrobního závodu na východě Slovenska s dosud neupřesněným výrobcem nákladních automobilů.
Také na Slovensku ale musí řešit problém zajištění dostatečného počtu kvalifikovaných zaměstnanců. V roce 2015 bylo v automobilovém průmyslu na Slovensku zaměstnáno 129 000 lidí a celkově je na automobilový průmysl vázáno více než 250 000 pracovních míst.

více na www.autoweek.cz

Na Slovensku opět vyrobili přes milion aut

Osm milionů vozů Audi s pohonem quattro

Z montážní linky nového výrobního závodu v Mexiku sjelo jubilejní osmimilionté Audi s pohonem všech kol, model Q5 s technikou quattro ultra. V současnosti jsou modelové řady Audi Q7, A4 allroad quattro, A6 allroad quattro, A8, R8 a všechny verze S a RS vybaveny pohonem všech kol quattro sériově. Pro všechny ostatní modelové řady se dodává na přání.
V roce 2015 se rozhodlo pro model s pohonem quattro 44 % všech zákazníků Audi na celém světě. V České republice bylo pohonem quattro v roce 2016 vybaveno 60,68 % registrovaných vozů Audi.
Audi nabízí pohon všech kol quattro v různých verzích. U kompaktních modelových řad s motorem uloženým vpředu napříč je před zadní nápravou umístěna hydraulicky ovládaná a elektronicky řízená vícelamelová mezinápravová spojka. U sportovního vozu R8 s motorem uloženým uprostřed před zadní nápravou je vícelamelová spojka součástí přední nápravy.
V mnoha modelech Audi s motorem uloženým vpředu podélně je použit samosvorný mezinápravový diferenciál s planetovým soukolím. Pro některé verze s vysokým výkonem je k dispozici diferenciál na zadní nápravě, který aktivně rozděluje točivý moment mezi zadní kola prostřednictvím dvou planetových soukolí s regulací otáček a elektrohydraulicky ovládanými vícelamelovými spojkami.
Nejnovějším systémem z vývoje značky Audi je pohon všech kol quattro s technikou ultra určený pro vozy s motorem uloženým vpředu podélně. V režimu pohonu všech kol rozděluje elektronicky řízená vícelamelová spojka na výstupu z převodovky točivý moment variabilně mezi obě nápravy. Odpojovací spojka v rozvodovce zadní nápravy může navíc přerušit spojení se zadními koly. Řídící jednotka systému sestavuje na základě mnoha dat model jízdní situace, která nastane za půl sekundy. Pokud například rozpozná, že vnitřní kolo při průjezdu zatáčkou brzy dosáhne hranice adheze, zajistí připojení pohonu všech kol s dostatečným předstihem.
Systém pohonu všech kol quattro debutoval na autosalonu v Ženevě v roce 1980 v první generaci stejnojmenného modelu, který byl vyvinut především pro účast ve světových rallye. V roce 1986 Audi nahradilo první generaci mezinápravového diferenciálu s manuálně ovládanou uzávěrkou diferenciálem Torsen, který rozděloval točivý moment variabilně. V roce 2005 přišel mezinápravový diferenciál s planetovým soukolím a asymetrickým základním rozdělováním točivého momentu.

více na www.autoweek.cz

Osm milionů vozů Audi s pohonem quattro

Zemřel otec automobilových legend

Paolo Stanzani sehrál hlavní roli při zrodu automobilové legendy jménem Lamborghini. Právě on byl tím, kdo zkonstruoval nejslavnější modely, které vyjely z automobilky v Sant'Agata Bolognese.
Paolo Stanzani se narodil v Boloni v roce 1936. Na univerzitě v Boloni vystudoval strojařinu a v roce 1963 jej angažoval Ferruccio Lamborghini do nové automobilky, kterou tento výrobce traktorů a klimajednotek právě zakládal.
Stanzani do Sant'Agata Bolognese přišel 30. září 1963. Stál u zrodu prvních modelů 350 GT, 400 GT a Islero. Především ale společně s Giampaolou Dallarou, Marcellem Gandinim (jako šéfdesignérem karosárny Bertone) a testovacím řidičem Bobem Wallacem vytvořili automobil, který je dodnes považován za jeden z nejkrásnějších v celé automobilové historii.
Stanzani s Dallarou pro Lamborghiniho navrhovali automobily, které měly konkurovat Ferrari. Šlo o klasické sportovní vozy s motorem V12 vpředu a pohonem zadních kol 350 GT, 400 GT a Islero. Bez vědomí majitele firmy mladíci pracovali na projektu vozu s motorem V12 uloženým napříč před zadní nápravou. Když mu projekt v roce 1966 předvedli, byl nadšen a rozhodl se vůz vyrábět. Zrodil se tak automobil, který značku Lamborghini vyčlenil z řady malých italských výrobců. V roce 1966 představili první superauto původně nazvané P400, které posléze vstoupilo do historie pod jménem Miura.
Po odchodu Dallary se Stanzani v roce 1967 stal generálním ředitelem a technickým ředitelem Automobili Ferruccio Lamborghini. Pod jeho vedením vznikly úžasné modely Espada, Jarama, Miura S, Miura SV, Urraco a poté další automobilová legenda Countach, na niž opět spolupracoval s Marcelem Gandinim.
S Gandinim se Stanzani setkal ještě jednou, při návrhu automobilu pro jinou slavnou značku - Bugatti. Společně vytvořili model EB110, s jehož pomocí se v roce 1991 zaniklá značka díky Romanu Artioli mu na čtyři roky probudila k životu. Je paradoxem, že jak Lamborghini, tak i Bugatti jsou dnes v majetku koncernu Volkswagen.
Vynikající konstruktér Paolo Stanzani zemřel ve věku 80 let.

Otcové Miury: Stanzani, Gandini a Dallara

více na www.autoweek.cz

Zemřel otec automobilových legend Paolo Stanzani

Africká jízda pro radost

Před odjezdem na 9. ročník Africa Eco Race 2017 Tomáš Tomeček zdůrazňoval, že jeho hlavním cílem je dojet s radostí. To se mu podařilo a navíc jeho Promet/Czechoslovak Group tým v mnohem větší konkurenci obhájil celkové 3. místo v kategorii kamionů.
Devátý ročník pouštního závodu nabídl dvanáct náročných etap a nejlepším možným způsobem připomněl odkaz zakladatele Rallye Paříž – Dakar Thierryho Sabine. Se 3600 měřenými kilometry a minimem přejezdů se jedná o nejtěžší terénní soutěž na světě.
Jaký byl letošní ročník nejtěžšího distančního pouštního závodu na světě s cílem v Dakaru?
„Letošní ročník byl velmi rychlý. Jeli jsme na hranici možností našich i naší Tatry. Od prvních kilometrů bylo zřejmé, že to letos bude velmi těžké. Jelo se opravdu rychle a s vědomím, že pokud chceme pomýšlet na dobrý výsledek, tak si nemůžeme dovolit žádnou chybu," popisuje Tomeček.
Sportovní ředitel soutěže René Metge připravil spolu se svým týmem technicky náročnou trať, která klade vysoké nároky na práci navigátorů. „Organizátoři odvedli letos skvělou práci, roadbooky podle kterých jedeme, byly prostě perfektní. Co se navigace týče, tak se nám letos dařilo, byť to chvílemi nebylo vůbec jednoduché," říká navigátor Ladislav Lála.
Vyrovnané výkony pomohly posádce Tomeček/Lála odrazit stíhací jízdu druhého ruského Kamazu. „Kamazy jsou úplně jiná liga. Jejich tovární tým má 40 lidí, kteří pracují s perfektní vojenskou organizací. Každou noc připravili prakticky nové auto," konstatoval navigátor Ladislav Lála.
V 10. etapě, nejhezčí a nejtěžší z celé rallye, zajel Tomeček nejlepší čas mezi kamiony. „Pro Tatru platí, že čím horší terén, tím lépe. Dunová etapa nám sedla a je jen škoda, že takových nebylo více," vysvětluje Tomeček.
Kromě vlastní účasti poskytuje Tomáš Tomeček organizátorům i dva kamiony Tatra balai, terénní odtahovky, které dnem i nocí pomáhají všem, kdo se dostanou do problémů. Posádky obou Tater si na závěrečném briefingu vysloužily pochvalu od ředitelství závodu a potlesk od všech závodníků.
Jak se projevil větší počet soutěžících? „V bivaku přibylo asi 30 % posádek, ale zůstala přátelská rodinná atmosféra, jaká se jinde vytrácí. Větší počet startujících se ale projevil větším počtem nehod, takže sběrné Tatry měly víc práce," konstatoval Tomeček.

více na www.motorsport-ing.cz

Africká jízda pro radost Tomáše Tomečka

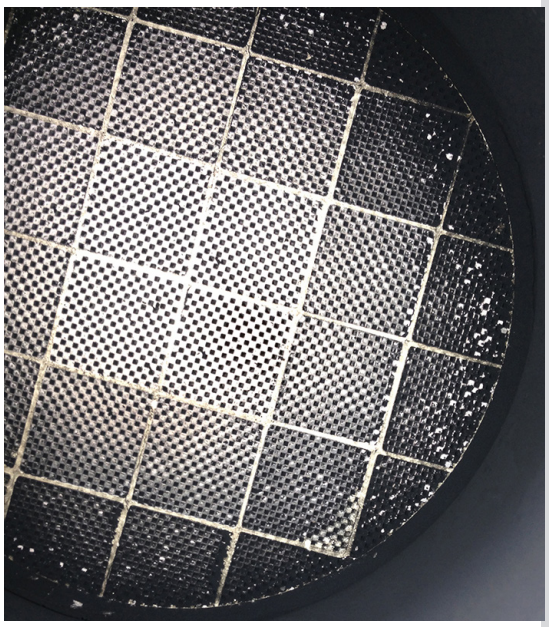
Bezdemontážní čištění DPF a dekarbonizace motorů

Společnost I.O.B. uvádí na český trh nové technologie a produkty americké společnosti BG Products pro bezdemontážní dekarbonizaci motorů a bezdemontážní čištění filtrů pevných částic DPF.

Již po ujetí 10 000 km lze pozorovat usazování karbonu (částic uhlíku) na ventilech, v sacím traktu, spalovacím prostoru či v okolí EGR ventilu (pokud je jím vůz vybaven). Dalším místem, kde lze úsady citelně rozpoznat, je filtr pevných částic (DPF). Velmi tvrdé úsady karbonu zapříčiňují opotřebení stěn válce, vodítek ventilů, vstřikovačů. Úsady na sedlech ventilů a pístních kroužcích vedou ke snížení kompresního tlaku v motoru. Úsady na pístu mění negativně kompresní poměr a zanesený vstřikovač není schopen efektivně rozprášit palivo. Karbon, který se dostává mezi pístní kroužek a stěnu válce, vydírá válec a v tomto opotřebení zůstává motorový olej, který shoří ve spalovací komoře. Tím se vytvářejí stále houževnatější úsady a dochází i k zanášení filtru pevných částic.

Pokud se situace s usazováním karbonu neřeší, může kromě zvýšené hladiny škodlivých emisí nastat pokles výkonu motoru, roste spotřeba paliva a následně je ohrožena životnost motoru. Protože vše přichází postupně, řidič si změn, spojených s tvorbou karbonových úsad, včas nevšimne.

Ještě před několika lety byla jediným spolehlivým řešením kompletní demontáž motoru a mechanické čistění jednotlivých součástek. Přitom hrozilo mechanické poškození. Dnes dominuje účinná bezdemontážní dekarbonizace. Přípravky BG Products na rozdíl od jiných, využívajících hořlavý PBA (polybutenamine), pracují s PEA (polyetheramine) s mnohem vyšší teplotou hoření, takže se mohou dostat do celého palivového systému a fungují i ve vysokých teplotách.



Majitel vozu může sám použít speciální přípravek. Ten se sice aplikuje do nádrže paliva, ale nejedná se o aditivum, palivo jen dopravuje účinnou látku na místo, kde působí. Účinnějším řešením, zejména při silném znečištění spalovacích prostorů, je komplexní profesionální dekarbonizace pomocí speciálních přístrojů BG Econo ISC. Celý proces trvá 1,5 hodiny.

Novou technologií v této oblasti je zbavení úsad z filtrů pevných částic DPF. Celý proces probíhá za chodu motoru. Během 180 minut se efektivně a bezpečně odstraní okolo 90 % nahromaděných uhlovodíkových úsad (sazí). Neodstraňuje se ale popel, protože ten odstranit nelze - pokud úsady obsahují 90 % popela, pak tento proces nelze aplikovat, resp. nepřinese očekávaný výsledek.

Čištění filtru pevných částic technologií BG Products se uskutečňuje přímo na voze. Výsledkem procesu je výrazné zlepšení hodnot při měření emisí (hodnoty kouřivosti se blíží hodnotám nového DPF filtru) a sekundárně dochází k navrácení výkonu motoru a snížení spotřeby paliva.

Unikátní patentovaná technologie předchází drahé výměně zanesených filtrů pevných částic a nebezpečnému mechanickému „vytloukání". Kompletní dekarbonizace systému vč. DPF stojí 7000 Kč.

více na www.autoweek.cz

Na Slovensku opět vyrobili přes milion aut

Podle Sdružení automobilového průmyslu Slovenské republiky (ZAP SR) slovenský automobilový průmysl v roce 2016 počtem vyrobených vozidel opět překročil milionovou hranici.

Automobilky Kia Motors Slovakia, PSA Peugeot Citroën Slovakia a Volkswagen Slovakia ohlásily celkovou výrobu 1 049 024 aut, což představuje nový rekord (v roce 2015 to bylo 1 038 503 vozidel).

V roce 2016 Volkswagen Slovakia zkompletoval 394 474 automobilů. Kia Morors Slovakia oznámila výrobu 339 500 automobilů a 612 900 motorů, což je oboje historický rekord. Trnavská automobilka
PSA Groupe Slovakia uzavřela rok 2016 s výrobou 315 050 vozidel značek Citroën a Peugeot.

Výsledek automobilového průmyslu potvrzuje klíčovou roli tohoto sektoru pro slovenské hospodářství. Podíl výroby automobilů na celkové průmyslové výrobě dosáhl 44 % a na průmyslovém exportu se automobilový průmysl podílel 35 %. Slovensko již několik let vede světový žebříček v počtu vyrobených aut na 1000 obyvatel - vloni si toto prvenství udrželo počtem 191 vozidel.

Přitom Slovensko má všechny předpoklady pro další růst. V závodě VW Slovakia v Děvínské Nové Vsi budou ještě letos dokončeny montážní hala a karosárna pro výrobu vozů Porsche Cayenne. Zde se koncem roku začne vyrábět třetí generace tohoto SUV. Dosud se zde montovaly pouze kompletně zařízené karoserie, které se vlakem převážely ke kompletaci do Lipska.

V závodě PSA Groupe v Trnavě by se měly koncem roku 2018 začít vyrábět i motory. Především by ale měly na podzim 2018 začít vyjíždět první vozy z další nově budované automobilky společnosti Jaguar Land Rover v Nitře. Ta by se 2800 zaměstnanci měla v první fázi vyrábět 150 000 vozů ročně.

Ani to by nemělo být vše, protože slovenské Ministerstvo hospodářství jedná o vybudování výrobního závodu na východě Slovenska s dosud neupřesněným výrobcem nákladních automobilů.

Také na Slovensku ale musí řešit problém zajištění dostatečného počtu kvalifikovaných zaměstnanců. V roce 2015 bylo v automobilovém průmyslu na Slovensku zaměstnáno 129 000 lidí a celkově je na automobilový průmysl vázáno více než 250 000 pracovních míst.

více na
www.autoweek.cz

Osm milionů vozů Audi s pohonem quattro

Z montážní linky nového výrobního závodu v Mexiku sjelo jubilejní osmimilionté Audi s pohonem všech kol, model Q5 s technikou quattro ultra. V současnosti jsou modelové řady Audi Q7, A4 allroad quattro, A6 allroad quattro, A8, R8 a všechny verze S a RS vybaveny pohonem všech kol quattro sériově. Pro všechny ostatní modelové řady se dodává na přání.

V roce 2015 se rozhodlo pro model s pohonem quattro 44 % všech zákazníků Audi na celém světě. V České republice bylo pohonem quattro v roce 2016 vybaveno 60,68 % registrovaných vozů Audi.

Audi nabízí pohon všech kol quattro v různých verzích. U kompaktních modelových řad s motorem uloženým vpředu napříč je před zadní nápravou umístěna hydraulicky ovládaná a elektronicky řízená vícelamelová mezinápravová spojka. U sportovního vozu R8 s motorem uloženým uprostřed před zadní nápravou je vícelamelová spojka součástí přední nápravy.

V mnoha modelech Audi s motorem uloženým vpředu podélně je použit samosvorný mezinápravový diferenciál s planetovým soukolím. Pro některé verze s vysokým výkonem je k dispozici diferenciál na zadní nápravě, který aktivně rozděluje točivý moment mezi zadní kola prostřednictvím dvou planetových soukolí s regulací otáček a elektrohydraulicky ovládanými vícelamelovými spojkami.

Nejnovějším systémem z vývoje značky Audi je pohon všech kol quattro s technikou ultra určený pro vozy s motorem uloženým vpředu podélně. V režimu pohonu všech kol rozděluje elektronicky řízená vícelamelová spojka na výstupu z převodovky točivý moment variabilně mezi obě nápravy. Odpojovací spojka v rozvodovce zadní nápravy může navíc přerušit spojení se zadními koly. Řídicí jednotka systému sestavuje na základě mnoha dat model jízdní situace, která nastane za půl sekundy. Pokud například rozpozná, že vnitřní kolo při průjezdu zatáčkou brzy dosáhne hranice adheze, zajistí připojení pohonu všech kol s dostatečným předstihem.

Systém pohonu všech kol quattro debutoval na autosalonu v Ženevě v roce 1980 v první generací stejnojmenného modelu, který byl vyvinut především pro účast ve světových rallye. V roce 1986 Audi nahradilo první generaci mezinápravového diferenciálu s manuálně ovládanou uzávěrkou diferenciálem Torsen, který rozděloval točivý moment variabilně. V roce 2005 přišel mezinápravový diferenciál s planetovým soukolím a asymetrickým základním rozdělováním točivého momentu.

více na
www.autoweek.cz

Zemřel otec automobilových legend

Paolo Stanzani sehrál hlavní roli při zrodu automobilové legendy jménem Lamborghini. Právě on byl tím, kdo zkonstruoval nejslavnější modely, které vyjely z automobilky v Sant'Agata Bolognese.

Paolo Stanzani se narodil v Boloni v roce 1936. Na univerzitě v Boloni vystudoval strojařinu a v roce 1963 jej angažoval Ferruccio Lamborghini do nové automobilky, kterou tento výrobce traktorů a klimajednotek právě zakládal.

Stanzani do Sant'Agata Bolognese přišel 30. září 1963. Stál u zrodu prvních modelů 350 GT, 400 GT a Islero. Především ale společně s Giampaolou Dallarou, Marcellem Gandinim (jako šéfdesignérem karosárny Bertone) a testovacím řidičem Bobem Wallacem vytvořili automobil, který je dodnes považován za jeden z nejkrásnějších v celé automobilové historii.

Stanzani s Dallarou pro Lamborghiniho navrhovali automobily, které měly konkurovat Ferrari. Šlo o klasické sportovní vozy s motorem V12 vpředu a pohonem zadních kol 350 GT, 400 GT a Islero. Bez vědomí majitele firmy mladíci pracovali na projektu vozu s motorem V12 uloženým napříč před zadní nápravou. Když mu projekt v roce 1966 předvedli, byl nadšen a rozhodl se vůz vyrábět. Zrodil se tak automobil, který značku Lamborghini vyčlenil z řady malých italských výrobců. V roce 1966 představili první superauto původně nazvané P400, které posléze vstoupilo do historie pod jménem Miura.

Po odchodu Dallary se Stanzani v roce 1967 stal generálním ředitelem a technickým ředitelem Automobili Ferruccio Lamborghini. Pod jeho vedením vznikly úžasné modely Espada, Jarama, Miura S, Miura SV, Urraco a poté další automobilová legenda Countach, na níž opět spolupracoval s Marcelem Gandinim.

S Gandinim se Stanzani setkal ještě jednou, při návrhu automobilu pro jinou slavnou značku - Bugatti. Společně vytvořili model EB110, s jehož pomocí se v roce 1991 zaniklá značka díky Romanu Artiolimu na čtyři roky probudila k životu. Je paradoxem, že jak Lamborghini, tak i Bugatti jsou dnes v majetku koncernu Volkswagen.

Vynikající konstruktér Paolo Stanzani zemřel ve věku 80 let.

Otcové Miury: Stanzani, Gandini a Dallara

více na
www.autoweek.cz

Africká jízda pro radost

Před odjezdem na 9. ročník Africa Eco Race 2017 Tomáš Tomeček zdůrazňoval, že jeho hlavním cílem je dojet s radostí. To se mu podařilo a navíc jeho Promet/Czechoslovak Group tým v mnohem větší konkurenci obhájil celkové 3. místo v kategorii kamionů.

Devátý ročník pouštního závodu nabídl dvanáct náročných etap a nejlepším možným způsobem připomněl odkaz zakladatele Rallye Paříž – Dakar Thierryho Sabine. Se 3600 měřenými kilometry a minimem přejezdů se jedná o nejtěžší terénní soutěž na světě.

Jaký byl letošní ročník nejtěžšího distančního pouštního závodu na světě s cílem v Dakaru?

„Letošní ročník byl velmi rychlý. Jeli jsme na hranici možností našich i naší Tatry. Od prvních kilometrů bylo zřejmé, že to letos bude velmi těžké. Jelo se opravdu rychle a s vědomím, že pokud chceme pomýšlet na dobrý výsledek, tak si nemůžeme dovolit žádnou chybu," popisuje Tomeček.

Sportovní ředitel soutěže René Metge připravil spolu se svým týmem technicky náročnou trať, která klade vysoké nároky na práci navigátorů. „Organizátoři odvedli letos skvělou práci, roadbooky podle kterých jedeme, byly prostě perfektní. Co se navigace týče, tak se nám letos dařilo, byť to chvílemi nebylo vůbec jednoduché," říká navigátor Ladislav Lála.

Vyrovnané výkony pomohly posádce Tomeček/Lála odrazit stíhací jízdu druhého ruského Kamazu. „Kamazy jsou úplně jiná liga. Jejich tovární tým má 40 lidí, kteří pracují s perfektní vojenskou organizací. Každou noc připravili prakticky nové auto," konstatoval navigátor Ladislav Lála.

V 10. etapě, nejhezčí a nejtěžší z celé rallye, zajel Tomeček nejlepší čas mezi kamiony. „Pro Tatru platí, že čím horší terén, tím lépe. Dunová etapa nám sedla a je jen škoda, že takových nebylo více," vysvětluje Tomeček.

Kromě vlastní účasti poskytuje Tomáš Tomeček organizátorům i dva kamiony Tatra balai, terénní odtahovky, které dnem i nocí pomáhají všem, kdo se dostanou do problémů. Posádky obou Tater si na závěrečném briefingu vysloužily pochvalu od ředitelství závodu a potlesk od všech závodníků.

Jak se projevil větší počet soutěžících? „V bivaku přibylo asi 30 % posádek, ale zůstala přátelská rodinná atmosféra, jaká se jinde vytrácí. Větší počet startujících se ale projevil větším počtem nehod, takže sběrné Tatry měly víc práce," konstatoval Tomeček.

více na
www.motorsport-ing.cz