16. týden 2018

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

Země V4 spojují své síly

Sdružení automobilového průmyslu ČR uspořádalo v Praze druhé setkání představitelů automobilového průmyslu zemí Visegrádské 4 V4 Automotive Summit. Automobilový průmysl je ve všech čtyřech zemích V4 klíčovou oblastí při tvorbě HDP a současně je jedním z nejvýznamnějších v rámci celé EU, protože se zde produkuje více než 20 % všech osobních automobilů a je zde i významná produkce spalovacích motorů a mnoho dodavatelských firem.

Automobilový průmysl do zemí V4 přináší investice, stará se o podporu technického vzdělávání a je i základem vývoje a výzkumu. Všechny čtyři země disponují velmi dobrou infrastrukturou i kvalitními pracovníky, což je pro investory přitažlivé. Pokud tomu tak má být i v budoucnosti, pak je nezbytná spolupráce veřejného sektoru těchto zemí.

Setkání v Kaiseršternském paláci uvedl president AutoSAP Bohdan Wojnar. Upozornil na kontrast mezi tím, co automobilky podporují, a co jezdí na evropských silnicích a zákazníci od automobilek požadují. „Musíme se připravit na dramatickou proměnu vozového parku, přičemž nástup elektromobility je nevratný. Jenže podíl vozidel s elektrickým pohonem je stále velmi malý. Sami výrobci bez podpory státní správy nemohou emisní cíle splnit. Poptávku nelze vyvolat bez potřebné infrastruktury a podpory ze strany států a měst. Budoucí rozvoj mobility bude vyžadovat významná legislativní rozhodnutí a ta nesmějí penalizovat výrobce," řekl Bohdan Wojnar.

Summit moderoval bývalý dlouholetý generální tajemník sdružení evropských automobilek ACEA a člen poradní skupiny Evropské komise Ivan Hodáč. Ten shrnul současnou situaci v zemích V4:

1) situace v automobilovém průmyslu v zemích V4 je velmi dobrá, ale bez potřebných investic do klíčových oblastí to tak nemusí zůstat

2) jsou nezbytné především investice do lidí, protože ti jsou klíčem k udržení konkurenceschopnosti i v budoucnosti

3) strategický význam má spolupráce, lepší komunikace a častější návštěvy odpovědných lidí v Bruselu.

Za připomenutí stojí, že jakékoliv dotace na podporu elektromobility nakonec vždy zaplatí všichni daňoví poplatníci.

Více o závěrech summitu na str. 13 (jen v pdf verzi)

Automobilový průmysl V4	Podíl AP na HDP země	Zaměstnanců v AP	Produkce vozidel	Vozový park	EV celkem	Nová EV v 2017
Česká republika	9 %	159 000	1 421 300	6 154 003	7 900	307
Slovensko	13 %	130 000	1 025 000	2 478 850	3 623	209
Polsko	3,8 %	180 000	689 700	17 875 600	45 889	439
Maďarsko	10 %	167 000	506 000	3 471 997	7 500	749

více na
www.autoweek.cz

Nová Škoda Q pro Čínu

Škoda připravuje třetí SUV speciálně podle požadavků čínských zákazníků. Vůz, zatím známý pod kódovým jménem Model Q, bude představen krátce před autosalonem v Pekingu. Podle vyjádření šéfa Škody Auto Bernharda Maiera půjde o automobil určený nikoliv pro největší čínské megapole, ale především pro obyvatele měst 3. až 5. velikosti. Vůz nevznikl na platformě MQB (na rozdíl od připravovaného evropského městského SUV, jehož předobrazem je studie Vision X), ale na starší a levnější platformě PQ jako čínská verze modelu Rapid. Škoda v Číně ještě letos uvede také verzi Kodiaq GT s pětimístnou karoserií. S tou se v Evropě nepočítá, protože zde Škoda Auto nemá pro její výrobu potřebnou výrobní kapacitu.
více na www.autoweek.cz

Bratislavský autosalon láká k návštěvě

Autosalon v Bratislavě i letos potvrzuje své postavení největší automobilové přehlídky ve střední Evropě. Konat se bude 24. do 29. dubna. Přinese evropskou premiéru Volkswagenu Touareg (tento vůz se vyrábí v Bratislavě). Jako každý rok přinese autosalon v Bratislavě výstavní premiéry vozů, které byly nedávno odhaleny v Ženevě. Na autosalon poprvé přichází asijská značka elektromobilů ZhiDou. Největším lákadlem bude studie dvoumístného supersportu Mercedes-AMG Project ONE. V expozici Mercedes-Benz bude i historicky první automobil Benz Patent Motorwagen, který si v roce 1886 dal patentovat Carl Benz. Společně s 28. Autosalonem v Bratislavě proběhne i 24. výstava autopříslušenství a servisní techniky Autoservis. Základní vstupné je ve středu, čtvrtek, pátek a neděli 8 eur, v sobotu 10 eur. Parkovné pro osobní vozy a motocykly 6 eur.
více na www.autoweek.cz

Krátce

- Zatímco Evropu Subaru WRX STI musí kvůli emisím opustit, pro americký trh se připravuje nová, ještě výkonnější verze.
- Zánik automobilových dealerství do 20 až 25 let předpověděl na kongresu v Detroitu známý provokatér Bob Lutz.
- Spor mezi VW a bosenským dodavatelem nekončí - Prevent obvinil Volkswagen z ilegálního shromažďování osobních dat zaměstnanců.
- Revoluce v zavádění autonomního řízení nemůže podle produkčního šéfa GM Marka Reusse přijít z Detroitu, protože tam na to není dost talentovaných inženýrů.
- Tesle ještě nedokázala plně zvládnout výrobu Modelu 3 a už připravuje sériovou produkci elektrického crossoveru Model Y, kterou chce spustit v listopadu 2019.

Nový roadster ze Smržovky

Malá firma Kaipan ze Smržovky představila novou generaci svého roadsteru. Na konci roku 2010 byla kvůli přísnějším emisním normám ukončena výroba modelu Kaipan 57. V lednu 2018 byl schválen pro sériovou výrobu nový Kaipan 57a, který plní emisní normu Euro 6. Vychází z Kaipanu 57, avšak má upravený motor, nový podvozek, jiná světla a detaily karoserie, kotoučové brzdy s ABS, anatomické sedačky a řadu dalších vylepšení. I když je stále podobný Lotusu Seven a svému předchůdci 57, jedná se o nový vůz plnící všechny předpisy EU.

Kaipan 57a pohání zážehový motor Volkswagen/Škoda Octavia 1,8 Turbo. Největší výkon je 110 kW a točivý moment 210 N.m. Převodovka je pětirychlostní přímo řazená Ford Sierra a pohon zadních kol.

Rám svařovaný z ocelových trubek nese karoserii z kombinace kompozitních materiálů a hliníkového plechu. Vůz je dlouhý 3650 mm a pohotovostní hmotnost je 744 kg. Díky tomu Kaipan 57a dosahuje zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,9 s a nejvyšší rychlost 180 km/h. Kombinovaná spotřeba 7,4 l/100 km.

Kaipan 57a se vyrábí zakázkovým způsobem po složení zálohy. Každé vozidlo je jedinečný originál. Základní cena hotového vozu je 1 280 000 Kč s dodací lhůtou 6 měsíců.

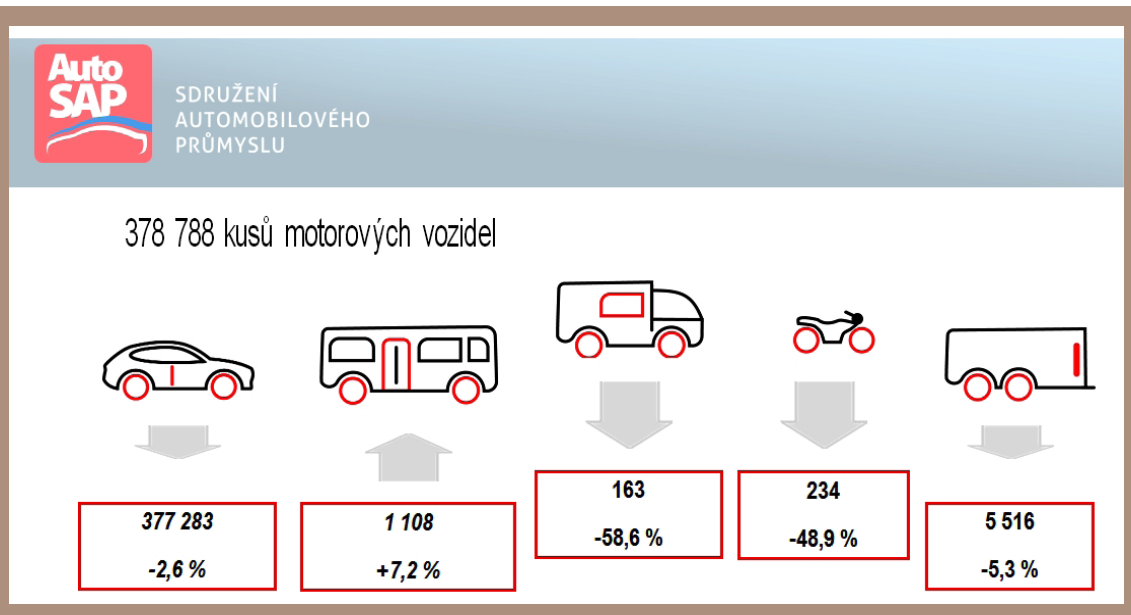
Další možností, jak získat Kaipan 57a, je formou tzv. stavebnice. Základní typ C zahrnuje rám, karoserii, přední a zadní ramena, rám předního okna a některé další díly. Cena této stavebnice je 174 000 Kč. Typ D je jako typ C s většinou ostatních potřebných dílů kromě motoru, převodovky a kol. K tomu kompletní návod na výrobu dalších komponent a jejich sestavení. Cena je 359 600 Kč. Další variantou je typ F - sestavený nenalakovaný vůz, ve kterém není pohonná jednotka, je však pro její osazení připraven. Cena je 710 000 Kč. Vozidlo musí být po sestavení osazeno pouze schváleným motorem VW/Škoda 1,8 Turbo 20V (např. z vozu Škoda Octavia). Po sestavení se automobil přiveze do továrny Kaipan, kde je zkontrolován a pak je mu vydán technický průkaz.

více na
www.autoweek.cz

Modernizace pro Hyundai H-1

Hyundai zmodernizoval modelovou řadu víceúčelových vozidel H-1. H-1 Tour nyní splňuje emisní normu Euro 6c. Hyundai H-1 má nově navrženou příď s horizontálně uspořádanými světlomety. Poskytne vyšší úroveň jízdního komfortu. Kromě toho může být nyní obraz zadní kamery zobrazován na ploše vnitřního zpětného zrcátka. Hyundai H-1 se dodává se vznětovým motorem 2,5 A2-VGT. Osobní verze H-1 Tour má nejvyšší výkon 125 kW (170 k). Alternativou jsou další dvě výkonové varianty - standardní s 85 kW (116 k) a výkonnější 100 kW (136 k). Stejná nabídka je i pro užitkové verze H-1 Van. Řada Hyundai H-1 zahrnuje verze pro přepravu až osmi osob a se zavazadlovým prostorem o objemu 842 l. Nákladový prostor skříňové verze H-1 Van je od 2511 l u verze se dvěma řadami sedadel do 4426 l u verzí se dvěma nebo třemi sedadly.
více na www.autoweek.cz

Očekávané zpomalení tempa výroby vozidel



Za první tři měsíce roku 2018 se v ČR vyrobilo celkem 378 788 motorových vozidel. Výroba osobních automobilů stále tvoří hlavní část objemu vyrobených motorových vozidel. Výrobci osobních automobilů vyprodukovali celkem 377 283 vozů, takže výroba meziročně poklesla o 2,6 % (10 059 kusů). Škoda Auto zvýšila produkci o 2,5 % na 238 266 kusů, což je o téměř 6000 více než vloni. Hyundai veškeré letošní snížení výroby (nevýrobní dny) koncentroval do prvního čtvrtletí a dále už plánuje výrobu obvyklým tempem. Letošní cíl výroby je 330 000 automobilů. Automobilka Hyundai v 1. Q dokonce mírně překročila plán o 1,5 %. Kolínská TPCA vyrobila podobně jako loni více než 56 000 kusů (-1,4 %). Export osobních vozidel meziročně poklesl o 2,8 % (o 10 233 ks).
více na www.autoweek.cz

Další zajímavosti 16. týdne na www.autoweek.cz:
Škoda Originální příslušenství
Chytré propojení díky Bosch
Meyle-Original senzory rozdílu tlaku pro DPF
Ford uvedl značku Omnicraft
Pojištění pro umělou inteligenci

Valeo v Praze vytváří budoucnost

Skupina Valeo navrhuje a vyrábí produkty v oblastech elektrifikace, autonomních vozidel a digitální mobility, které budou zaujímat stále významnější postavení ve vozidlech budoucnosti, která už není moc vzdálená - více než 12 milionů aut je vybaveno automatickými parkovacími systémy Valeo.

V České republice Valeo vyvíjí nové technologie, které pomáhají ve vývoji elektrických, autonomních i propojených automobilů, které budou cenově dostupné a přizpůsobitelné individuálním potřebám každého uživatele. Cílem vývoje nejsou vlastní autonomní automobily. Valeo chce být dodavatelem nejvyspělejších technologií, které prezentuje na zkušebních vozidlech včetně plně autonomních předváděcích vozů.

Vývoj autonomního automobilu spočívá v postupném zavádění automatizovaných funkcí. Výchozím bodem této revoluce jsou senzory, které vozidlům umožňují zjistit a pochopit informace o prostředí, v němž se pohybují. Valeo nabízí nejširší spektrum senzorů zahrnující ultrazvukové snímače, kamery, laserové skenery LiDAR či radary. S technologií SCALA je Valeo prvním a zatím jediným výrobcem, který LiDAR sériově vyrábí - jako úplně první jej použilo Audi v nové generaci modelu A8.

V roce 2013 v Praze začal vývoj senzorů, softwaru a systémů pro automatizované řízení a parkování. V roce 2017 bylo centrum přesunuto do nové budovy, která je obklopena zkušební tratí na testování automatických parkovacích systémů. Přes 700 zaměstnanců zajišťuje kompletní vývojový proces od analýzy požadavků zákazníků přes software, hardware, mechanický návrh až po testování na zkušební dráze. Nově otevřená budova poskytuje kapacity pro dalších 250 inženýrů. Výzkumné a vývojové centrum v Praze je plně autonomní. Pracuje vysoce efektivně, protože vše potřebné je zde pod jednou střechou vč. výroby prototypů a prostoru pro testování.

Součástí centra je od roku 2013 i zkušební dráha v Milovicích na bývalém vojenském letišti. Umožňuje počáteční testování softwaru, automatických parkovacích systémů, autonomních scénářů nouzového brzdění i rychlostní testování radarů, laserových senzorů a funkcí, jako jsou udržování v jízdním pruhu nebo adaptivní tempomat.

více na
www.autoweek.cz

Jaguar F-Pace SVR

Jaguar F-Pace dostává nejrychlejší a nejvýkonnější variantu SVR s upraveným podvozkem a vylepšenou aerodynamikou. Jaguar F-Pace SVR bude možné objednat od května za předběžnou cenu od 2 606 300 Kč. Jaguar F- Pace SVR pohání dmychadlem přeplňovaný zážehový V8 5,0 l vyvinutý divizí Special Vehicle Operations (SVO). Maximální výkon 404 kW (550 k) představuje nárůst o 44 % ve srovnání s dosud nejvýkonnější variantou F- Pace S. Maximální točivý moment je 680 N.m. Jaguar F- Pace SVR zrychlí z 0 na 100 km/h za 4,3 s a dosahuje nejvyšší rychlost 283 km/h. F- Pace SVR je první variantou této řady vybavená elektronicky řízeným aktivním diferenciálem na zadní nápravě (EAD). Zároveň nabízí inteligentní systém pohonu všech kol IDD s vektorováním točivého momentu.

více na www.autoweek.cz

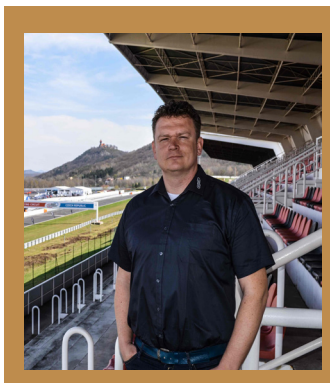
Volkswagen Amarok s novým motorem

Volkswagen Užitkové vozy po představení konceptu Amarok Exclusive uvádí jeho sériovou verzi. Motor V6 TDI má proti dosud nabízeným 165 kW výkon 190 kW (258 k), k němuž přidává dalších 10 kW funkce přechodného zvýšení plnicího tlaku. Maximální točivý moment je 580 N.m. Amarok s novým vrcholným motorem je ve verzích Highline i Aventura vybaven stálým pohonem všech kol 4Motion a osmistupňovou automatickou převodovkou. Amarok Aventura kromě toho dostal nové stylistické prvky, mezi něž patří i nová 20" kola. Sériová výbava zahrnuje mj. bi-xenonové světlomety s LED pro denní svícení. První pick-upy Amarok s motorem 190 kW budou k dispozici od poloviny června, ale zákazníci je mohou objednávat již nyní. Amarok Highline s novým motorem je za 1 018 610 Kč bez DPH, Amarok Aventura za 1 237 567 Kč bez DPH. Základní verze Amarok Trendline s motorem V6 o výkonu 120 kW stojí 691 904 Kč bez DPH.

více na www.autoweek.cz

Personalia z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL



Na autodrom se vrací ředitel Ivo Diviš

Novým výkonným ředitelem společnosti Autodrom Most se stal jednačtyřicetiletý Ivo Diviš. Jeho úkolem je zajistit další rozvoj, obnovu a modernizaci areálu autodromu s důrazem na kvalitní péči o zákazníky a partnery. „Prioritou je příprava stavebně technických řešení investičních záměrů a také komunikace s veřejností včetně tematiky eliminace hlukové zátěže. Ve firmě už jsem působil v letech 1999 až 2003, a to jako zástupce sportovního ředitele a posléze projektový manažer v té době nově budovaných výcvikových ploch polygonu," uvedl. Diviš přebírá veškeré kompetence bývalého generálního ředitele Jiřího Voloveckého. Na funkci rezignoval ze zdravotních důvodů, nadále však zůstává poradcem předsedy představenstva společnosti Autodrom Most Josefa Zajíčka.

Personální změny ve vedení ČSOB Leasing

ČSOB Leasing mění představenstvo společnosti. Libor Bosák po devíti letech končí v čele největší české leasingové společnosti a odchází ze skupiny ČSOB. Nový předseda představenstva a generální ředitel Pavel Prokop se chce ve své nové roli zaměřit zejména na růstovou strategii společnosti, chce podpořit efektivitu obchodu ve všech zákaznických segmentech. Prokop do nové pozice přichází z role výkonného ředitele řízení segmentů Vztahového bankovnictví ČSOB. Z firmy odchází rovněž další člen představenstva Josef Rosenkranz. Ve spolupráci s novým vedením aktuálně probíhají na obsazení jeho pozice rozhovory a výběrová řízení. Nový člen bude znám v průběhu května.

Změna v komunikaci VW

Změnu ve vedení koncernu Volkswagen následuje i změna ve vedení jeho komunikace. Podle očekávání nového koncernového šéfa Herberta Diesse následuje i jeho mluvčí Peik von Bestenbostel (59). Do čela globální komunikace koncernu tedy přichází bývalý šéf komunikace Škoda Auto. Stávající šéf komunikace značky Volkswagen, byl s okamžitou platností jmenován viceprezidentem pro globální komunikaci s odpovědností za veškerou komunikaci ve společnosti Volkswagen AG a nadále i pro značku Volkswagen. Peik von Bestenbostel začínal jako novinář a poté pracoval u BMW a Siemensu. Ve Wolfsburgu poté vedl firemní a obchodní komunikaci Volkswagen Group než byl v roce 2010 jmenován vedoucím komunikace značky Škoda. V dubnu 2017 se stal vedoucím komunikace značky Volkswagen, v jejímž vedení už tehdy byl Herbert Diess.

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

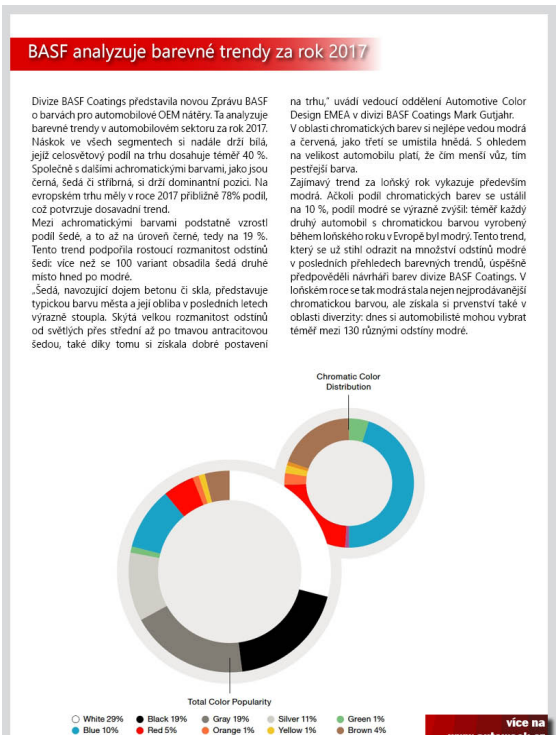
Partner organizace:

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

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

Hyundai pomáhá vzdělávat hasiče

Byton se představil v Miláně



BASF analyzuje barevné trendy za rok 2017

V4 Automotive Summit

Toyota Gazoo TS050 Hybrid

ODHLÁŠENÍ ODBĚRU NEWSLETTERU: *https://www.autoweek.cz/cs-news_letter*

Hyundai pomáhá vzdělávat hasiče

Některé prvky, zvyšující pasivní ochranu cestujících v případě nehody, mohou znamenat velké riziko pro záchranáře. Hasiči proto získali dva vozy Hyundai pro nácvik vyprošťovacích manévrů.

V případě srážky jde o sekundy. Zasahující jednotka nemá mnoho času rozmýšlet se nad jednotlivými kroky, protože i sebemenší chyba může mít fatální následky. Musí přitom být připravena na to, že například nenaplněné airbagy či pyropatrony předepínání bezpečnostních pásů mohou při snaze o záchranu posádky havarovaného vozu představovat velké nebezpečí. Nosná struktura moderních automobilů je díky použití vysokopevnostních ocelí odolnější. To znamená vyšší ochranu cestujících, ale komplikuje práci záchranářů, pokud se potřebují dostat do havarovaného vozu.

Čeští hasiči mají nyní k dispozici jedinečné pomůcky pro nácvik záchranných prací. Nošovická automobilka Hyundai jim totiž věnovala dva vozy. Záchranný hasičský sbor si automobily Hyundai Tucson a ix35 upravil tak, že odkrývají zásadní prvky nosné struktury karoserie. Tím se staly unikátní učební pomůckou, na níž se záchranné sbory seznamují s anatomií automobilů pro snazší vyprošťování a na níž si mohou nacvičit, které části karoserie se dají snáze přestřihnout hydraulickými nůžkami a které jim naopak odolají. Automobilka jim je prodala za symbolickou jednu korunu.

Spolupráce automobilek se záchranáři se v posledních letech výrazně zlepšila. Záchranářům se daří získávat od automobilek doporučení, kde je vhodné v případě zásahu střihat nosnou strukturu i kde jsou ve voze umístěny komponenty představující potenciální riziko, jako jsou baterie nebo iniciační systémy pro airbagy. Dnes už mají hasiči k dispozici katalogy v tištěné i elektronické podobě, aby se mohli předem připravit a zásah byl co nejefektivnější (což nutně nemusí znamenat nejrychlejší).

„U nás v Nošovicích si dobře uvědomujeme, jak důležitou roli ve společnosti hasiči zaujímají. Své uznání bychom jim rádi vyjádřili například právě tímto darem," popsal Petr Vaněk z HMMC.

více na
www.autoweek.cz

Byton se představil v Miláně

Nová automobilka Byton se sídlem v Číně představila svůj koncept prémiového SUV s elektrickým pohonem na týdnu designu v Miláně. Jde o projekt, který ukazuje, že by v automobilovém průmyslu už brzy mohlo být ledacos trochu jinak.
První prototyp byl vyroben v nové továrně v Nanjingu. Podle šéfa společnosti Byton Carstena Breitfelda je už vše připraveno i k zahájení sériové výroby, aby vozidlo plně plnilo požadavky legislativy. Výroba a prodej v Číně začne v roce 2019, do Evropy se Byton chystá v roce 2020.
Nová společnost sice má sídlo v Číně, nicméně její konstrukční centra jsou v Mnichově a v Silicon Valley a kompletní vedení tvoří zkušení manažeři z různých světových automobilek, především lidé, kteří u BMW pracovali na projektech i3 a i8.
Koncept je navržen tak, aby se cestujícím maximálně zpříjemnil pobyt ve voze mj. i využitím informačního systému napojeného na cloud Byton Life. Byton má k dispozici systém autonomního řízení Level 4, tedy bez potřeby zásahu řidiče, od společnosti Aurora. Asistenční systémy využívají hardware od Aurory včetně kamerových, ultrazvukových a radarových čidel a laserového skeneru. Systém umožňuje průběžnou aktualizaci podle toho, co bude přinášet vývoj a umožňovat legislativa.
Byton SUV je dlouhý 4850 mm a nabídne dva systémy pohonu - s jedním elektromotorem 200 kW pohánějícím zadní nápravu nebo dvěma, na každé nápravě s jedním, s největším systémovým výkonem 350 kW. Li-Ion akumulátory jsou součástí nosné struktury vozu. S kapacitou 71 kWh pro pohon zadních kol má vůz dojezd 400 km, ve verzi 4x4 s 95 kWh je to 520 km.
Interiéru dominuje dotykově ovládaný panel Shared Experience Display široký 1250 mm a vysoký 250 mm. Je složený ze tří displejů. Nejdůležitější informace pro řidiče se zobrazují na displeji 8“ ve středu volantu. Cestující vzadu mají k dispozici dva velké dotykové displeje.
Byton chce změnit i způsob prodeje. V Miláně představil koncept značkových obchodů, které budou nabízeny tradičním automobilovým dealerům.

více na
www.autoweek.cz

BASF analyzuje barevné trendy za rok 2017

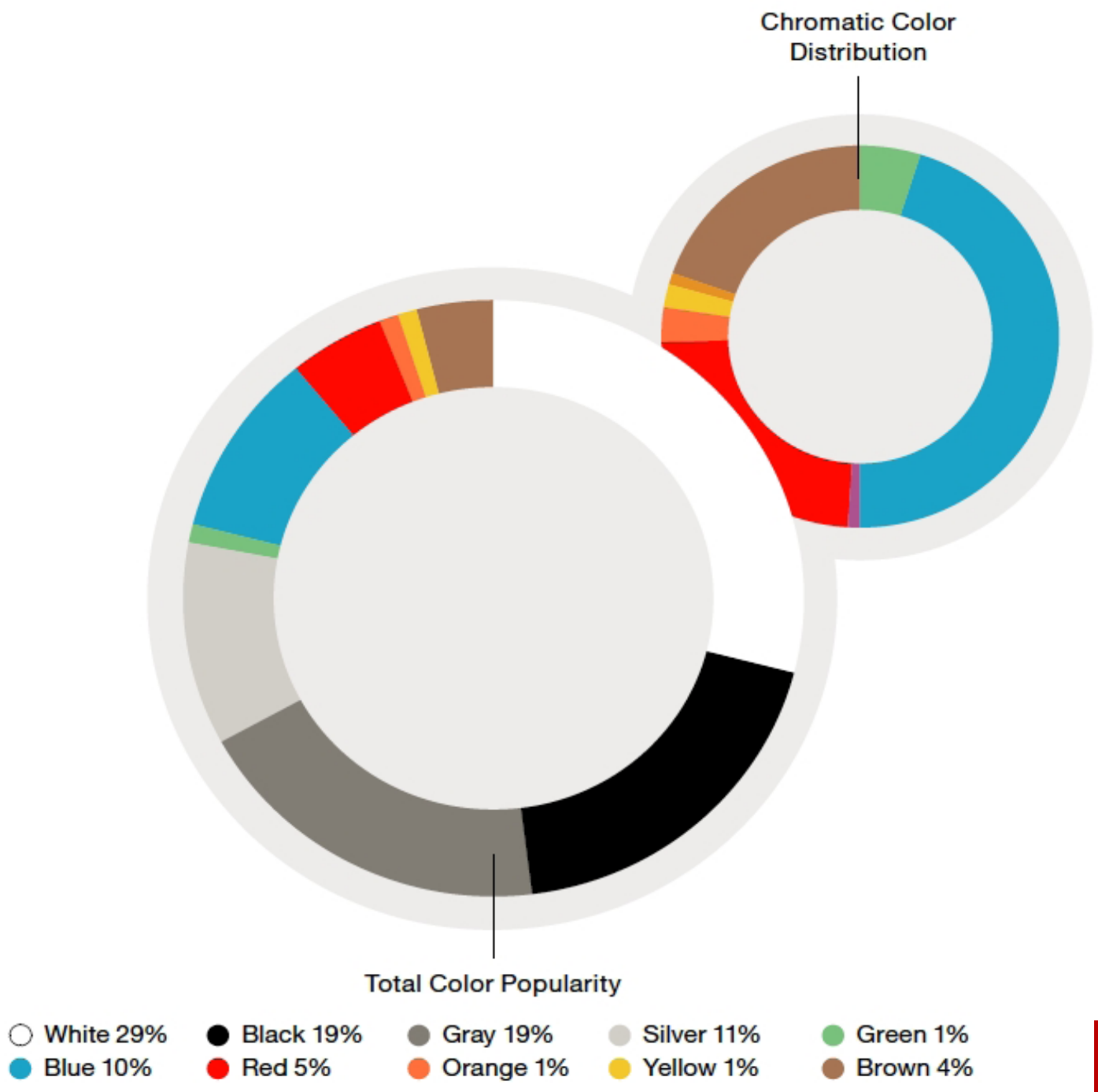
Divize BASF Coatings představila novou Zprávu BASF o barvách pro automobilové OEM nátěry. Ta analyzuje barevné trendy v automobilovém sektoru za rok 2017. Náskok ve všech segmentech si nadále drží bílá, jejíž celosvětový podíl na trhu dosahuje téměř 40 %. Společně s dalšími achromatickými barvami, jako jsou černá, šedá či stříbrná, si drží dominantní pozici. Na evropském trhu měly v roce 2017 přibližně 78% podíl, což potvrzuje dosavadní trend.

Mezi achromatickými barvami podstatně vzrostl podíl šedé, a to až na úroveň černé, tedy na 19 %. Tento trend podpořila rostoucí rozmanitost odstínů šedi: více než se 100 variant obsadila šedá druhé místo hned po modré.

„Šedá, navozující dojem betonu či skla, představuje typickou barvu města a její obliba v posledních letech výrazně stoupla. Skýtá velkou rozmanitost odstínů od světlých přes střední až po tmavou antracitovou šedou, také díky tomu si získala dobré postavení na trhu," uvádí vedoucí oddělení Automotive Color Design EMEA v divizi BASF Coatings Mark Gutjahr.

V oblasti chromatických barev si nejlépe vedou modrá a červená, jako třetí se umístila hnědá. S ohledem na velikost automobilu platí, že čím menší vůz, tím pestřejší barva.

Zajímavý trend za loňský rok vykazuje především modrá. Ačkoli podíl chromatických barev se ustálil na 10 %, podíl modré se výrazně zvýšil: téměř každý druhý automobil s chromatickou barvou vyrobený během loňského roku v Evropě byl modrý. Tento trend, který se už stihl odrazit na množství odstínů modré v posledních přehledech barevných trendů, úspěšně předpověděli návrháři barev divize BASF Coatings. V loňském roce se tak modrá stala nejen nejprodávanější chromatickou barvou, ale získala si prvenství také v oblasti diverzity: dnes si automobilisté mohou vybrat téměř mezi 130 různými odstíny modré.



více na
www.autoweek.cz

V4 Automotive Summit

Sdružení automobilového průmyslu přivítalo v Praze účastníky mezinárodní konference visegrádských zemí o budoucnosti automobilového průmyslu V4 Automotive Summit „Driving Competitiveness of V4 Countries“. Tématy byly v současnosti projednávaný legislativní návrh Evropské komise pro regulaci emisí CO2 po roce 2020 a podmínky pro reálný rozvoj čisté mobility.

Jednání pomohlo vyjasnit a zdůraznit stanoviska zúčastněných zemí k dopadům navrhovaných emisních cílů CO2 z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel pro roky 2025 a 2030 na průmysl zemí V4. AutoSAP vítá a podporuje veškeré efektivní a ekonomicky realizovatelné aktivity vedoucí k co možná nejrychlejšímu snižování emisí v dopravě. Navržené cíle pro osobní automobily a dodávky musejí však být stejně ambiciózní jako realistické, shodly se partnerské automobilové asociace zemí V4. Je třeba zodpovědně nastavit jak ambice, tak načasování, jinak bude mít uvedená legislativa pro český autoprůmysl, o který se opírá česká ekonomika, nepříznivé následky.

Sdružení automobilového průmyslu zemí V4 vyzývají instituce EU, aby přijaly ambiciózní, ale současně realistické cíle týkající se emisí CO2 pro nová vozidla po roce 2020. Vzhledem k tomu, že přechod na čistou mobilitu vyžaduje víc než výrobu méně znečišťujících vozidel. Zavedení dostatečné infrastruktury alternativních paliv je jedním z hlavních předpokladů realistického přijetí trhem.

Návrh nařízení předložený Komisí, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla, není plně technologicky neutrální a může ztížit plynulý, nákladově efektivní a sociálně přijatelný přechod na nízkoemisní mobilitu. Abychom umožnili takový přechod, vyzýváme instituce EU, aby se soustředily na cíl pro rok 2030 a aby byl tento cíl realistický, tj. aby byl stanoven na úrovni 20 %. Jelikož cílové limity emisí nebudou výrobcům známy do roku 2022, dodatečný cíl v roce 2025 jim nedává dostatečný časový prostor ani nezohledňuje realitu trhu.

Dosažení cílů bude do značné míry záviset na tom, jak zákazníci přijmou vozidla s alternativními pohony. Klíčovou roli v této věci hraje infrastruktura pro alternativní paliva. Nařízení by proto mělo zahrnovat mechanismus umožňující přizpůsobení cíle pro rok 2030 tržní realitě.

Udržení konkurenceschopnosti odvětví do budoucna vyžaduje spolupráci všech zainteresovaných subjektů, ať již ze soukromého, či veřejného sektoru. Tato spolupráce se nemůže omezit pouze na jednu zemi, ale měla by vycházet ze silných stránek regionu V4.

více na
www.autoweek.cz

Toyota Gazoo TS050 Hybrid

Toyota Gazoo Racing nastoupí do mistrovství světa ve vytrvalostních závodech FIA WEC jako jediný tovární tým v nejvyšší kategorii LMP1 s jasným cílem - konečně vybojovat vítězství na 24 hodin Le Mans. Boj o titul v supersezoně 2018-2019 se dvěma podniky Le Mans začne 5. května na okruhu Spa-Francorchamps a skončí v Le Mans 15. - 16. června 2019.
Předsezónní program zahrnoval 21 000 km v rámci čtyř třídenních testů a 30hodinový úvodní test. Tým přitom nacvičoval i řešení krizových situací včetně jízdy na třech kolech.
Toyota Gazoo Racing bude jediným továrním týmem v kategorii LMP1. S hybridním pohonem bude čelit soupeřům ze soukromých týmů, kteří budou mít k dispozici o 69 % víc paliva. Po odchodu Audi a Porsche FIA chtěla motivovat soukromé týmy s vozy bez hybridního pohonu k návratu do kategorie LMP1 a proto je po technické stránce zvýhodnila. Podle nových předpisů mají k dispozici 210,9 MJ na kolo závodu v Le Mans oproti 124,9 MJ pro vůz TS050 Hybrid, který může využívat 8 MJ hybridního elektrického pohonu.

Omezení se týká i průtoku paliva na 80 kg/h u vozů TS050 Hybrid proti 110 kg/h u nehybridních vozů LMP1, které mohou být navíc o 45 kg lehčí.
Toyota Gazoo Racing chce prokázat hospodárnost a výkon hybridního pohonu i za takových podmínek. Vůz TS050 Hybrid již během loňského nejrychlejšího kola v historii Le Mans spálil o 35 % méně paliva než během týmové premiéry ve WEC v roce 2012. K dosažení tohoto zlepšení je klíčová rekuperace kinetické energie při brzdění pomocí výkonných motorgenerátorů na obou nápravách. Pokrok, dosažený v technologii jeho pohonu, přispívá i k rozvoji technologií pro sériová vozidla.

Toyota Gazoo TS050 Hybrid
Délka 4650 mm
Nádrž paliva 35,2 kg
Motor V6, 2,4 l, dvojité přeplňování, přímé vstřikování, 368 kW (500 k)
Hybridní jednotka 368 kW (500 k)

více na
www.autoweek.cz