18. týden 2017

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

Peugeot 301 přichází v modernizované podobě

Model 301 působí v nabídce Peugeotu trochu skrytě. Přitom jde o velmi úspěšné auto, které si po celém světě dokáže nacházet své zákazníky a má i na našem trhu určitě velký potenciál. Od uvedení na trh v roce 2012 se po celém světě už prodalo více než 400 000 kusů. Jeho význam pro Peugeot podtrhuje skutečnost, že 70 % jeho kupujících jsou zákazníci, pro které jde o první model této značky.

Peugeot 301 je určen pro širokou škálu zákazníků, pro které jde o pragmatickou volbu, protože pro ně koupě vozu představuje velkou investici. Peugeot 301 je pro ně výhodnější alternativou ke koupi ojetého vozu. Je ideální volbou pro rodiny s dětmi, ale také třeba pro taxikáře.

Klasicky tvarovaný tříprostorový sedan nabízí díky velmi dlouhému rozvoru náprav (2652 mm při délce vozu 4445 mm) velký vnitřní prostor pro pohodlné svezení i na zadních sedadlech s dostatkem místa pro zavazadla - objem zavazadlového prostoru je 506 l, sklopením opěradel dělených zadních sedadel jej lze zvětšit až na 1332 l s délkou 1621 mm a šířkou 1032 mm.

Od ledna 2017 se ve španělském Vigu vyrábí modernizovaná podoba tohoto vozu. Přináší výrazně oživený modernější a solidněji působící vzhled mnohem bližší ostatním modelům značky. Zcela byla přepracována příď vozu s novou maskou, novým tvarem nárazníků, v nichž jsou integrovány LED světlomety pro denní svícení. Změnil se i design zadních svítilen. Velké proměny se dočkal interiér s modernějším designem umožňujícím použití nových technologií.

Motory v nabídce jsou dva zážehové - základní tříválec 1,2 PureTech/60 kW (82 k) a čtyřválec 1,6 VTi/85 kW (115 k), kombinovatelný i s automatickou převodovkou EAT6 od firmy Aisin. Doplňuje je extrémně úsporný turbodiesel 1,6 BlueHDi/73 kW (100 k) s kombinovanou spotřebou 3,5 l/100 km. Je vybaven nejúčinnějším systémem zachytávání NOx selektivní katalytickou redukcí SCR.

Základní akční cena za verzi 1,2 PureTech 82 Active je 275 000 Kč. **Kompletní ceník a technická data na str. 10 (jen v pdf verzi)**

více na www.autoweek.cz

Fiesta v březnu předstihla Golf

Volkswagen Golf v březnu letošního roku ztratil postavení nejprodávanějšího automobilu v Evropě. Ukazují to právě zveřejněné statistiky společnosti JATO Dynamics. Naposledy Golf ztratil vedoucí postavení v březnu 2010. Důvodů je několik. Jednak Golf už po letech dominance čelí přirozenému poklesu zájmu kupujících. Volkswagenu se podařilo vyprázdnit sklady s verzí před modernizací, zatímco faceliftovaná podoba ještě nedosáhla plné kapacity výroby. Dalším významným aspektem je dramatický růst zájmu o Volkswagen Tiguan, takže mnozí dosavadní zájemci o Golf přecházejí k tomuto SUV. Tato změna ovšem bude určitě jen krátkodobá, protože Volkswagen brzy naplní sklady modernizovaným Golfem a Ford bude nucen s příchodem nové generace modelu Fiesta změnit svou současnou prodejní strategii postavenou na velkých slevách.

Výrazný pokles prodeje mezi tradičními bestsellery vykázaly i Peugeot 308 a Škoda Octavia.

více na www.autoweek.cz

Ceny nového Nissanu Micra na českém trhu

Už je možné objednávat nový Nissan Micra u dealerů značky Nissan. Cena začíná na 259 000 Kč. Nová Micra má výrazný vzhled a kabina má už v základní výbavě dvoubarevné provedení a materiály měkké na dotek. Micra přichází se třemi motory - dvěma zážehovými, a to 1,0 l/54 kW (73 k) a 0,9 l s turbodmychadlem a výkonem 66 kW (90 k) a vznětovým 1,5 l/66 kW (90 k).

Některé asistenční systémy nejsou novinkou pouze pro Micru, ale pro celý segment, např. inteligentní systém upozornění na vybočení z jízdního pruhu, který v případě potřeby dokáže jemnými korekcemi vrátit vůz do správného směru jízdy, automatické přepínání světel, automatické nouzové brzdění s rozpoznáváním chodců nebo panoramatický kamerový parkovací systém s monitorováním pohybujících se objektů za vozidlem.

více na www.autoweek.cz

Rozšíření Motorového centra Škoda Auto

Škoda Auto rozšířila své Motorové centrum, otevřené v roce 2014, o nejmodernější válcovou laboratoř s emisním centrem. Zařízení je potvrzením pokračujícího vývoje motorů v Mladé Boleslavi s tradicí dlouhou 128 let, což je ojedinělé i v celosvětovém měřítku. Měření emisí zde má historii dlouhou přes 60 let, protože Škoda byla jednou z prvních automobilek zabývající se touto problematikou. Náročné testy probíhají v souladu s aktuálně platnými normami.

Nová laboratoř bude mít rovněž důležitou úlohu ve vývoji a testování motorů. Mohou se zde měřit a optimalizovat i vozy s hybridním a čistě elektrickým pohonem (také u elektromobilů je potřeba přesně měřit spotřebu elektrické energie při předepsaných měřicích cyklech). Klíčovým zařízením vysoce moderní laboratoře je válcová zkušebna simulující jízdní odpory testovaného vozidla. Do roku 2019 zde vzniknou další dvě válcová zkušební zařízení.

V novém emisním centru se budou prověřovat všechny možné kombinace pohonných jednotek podle nejrůznějších emisních standardů, které platí po celém světě, přičemž mezi těmito předpisy není žádná shoda - liší se metodikou, používanými palivy i požadavky na motory. V nové laboratoři se bude ve třísměnném provozu ročně realizovat 2600 těchto měření za rok a tento počet se bude později ještě rozšiřovat. V současné době se požaduje měření při 24 °C, ale celý objekt je už budován s ohledem na připravované rozšíření požadavku o teploty 14 °C, což je průměrná teplota v EU, a -7 °C.

Investovat se zde muselo i do vybavení pro zcela novou metodiku měření emisí v reálném provozu RDE (Real Drive Emissions Test), vyžadující přesnou kalibraci. Měření RDE mají přísně definované podmínky, vyžadující splnění 30 kritérií. Úplné proměření každé kombinace motoru a převodovky vyžaduje 4 až 5 týdnů. Přitom při tomto testu se přesně měří jen emise NOx a pevné částice.

Otevřením emisního centra jih investice do vývojových kapacit nekončí. Bude se i nadále pokračovat v investicích do vybavení a příprav na změny, které při měření emisí lze očekávat po roce 2020.

více na
www.autoweek.cz

Nový Koleos na český trh

Renault uvádí na trh novou generaci SUV Renault Koleos se základní cenou 699 900 Kč za verzi Zen Energy dCi 130 4x2. Koleos se bude nabízet také v exkluzivní výbavě Initiale Paris. První vozy zákazníkům v České republice dorazí v září 2017.

Na výběr jsou dva turbodiesely Energy dCi 130 (1,6 l/96 kW) a Energy dCi 175 (2,0 l/128 kW) a Koleos nabízí i pohon všech kol. SUV s délkou 4673 mm a rozvorem náprav 2705 mm má zavazadlový prostor o objemu 530 l/1677 l.

více na www.autoweek.cz

Renault Kadjar s novým motorem

Nabídku modelu Renault Kadjar obohatil motor 1,6 TCe s maximálním výkonem 120 kW s cenou začínající na 609 900 Kč. Je kombinován výhradně se šestirychlostní přímo řazenou převodovkou a pohonem předních kol. Renault u modelu Kadjar nabízí rovněž další limitovanou edici Adventure, vycházející z výbavy Zen, k níž přidává automatickou dvouzónovou klimatizaci, multimediální systém R-Link 2 nebo 17" kola z lehkých slitin. Cena začíná na 529 900 Kč.

více na www.autoweek.cz

Další aktuality 18. týdne na www.autoweek.cz:

Vozy BMW pro společnost Essens Europe
Hyundaie Tucson pro Povodí Moravy a Lesy ČR
Motorové oleje Petronas v ČR u Auto Kelly
Výměna elektronického ovládání oken Valeo
Tatra na veletrhu FIRECO 2017
Růst zájmu o alternativní pohony u Scanie

Mercedes-Benz Concept A Sedan

Mercedes-Benz na autosalonu v Šanghaji předvedl studii Concept A Sedan jako výhled na novou generaci kompaktních vozů s novými karosářskými variantami.

První kompaktní Mercedes-Benz třídy A debutoval před 20 lety. Překvapil pohonem předních kol, sendvičovým podvozkem a netradičním designem s vysokou stavbou karoserie. S katastrofálním výsledkem tzv. „Losího testu“ se u Mercedesu vyrovnali s přeladěním podvozku a prvním sériovým použitím elektronického systému stability ESP. Následovaly už jen úspěchy nekonvenčních hatchbacků třídy A a posléze třídy B, která nahradila prodlouženou verzi třídy A.

Aktuální třetí generace kompaktních vozů významně přispívá k úspěšné prodejní bilanci značky Mercedes-Benz i ke snížení věku jejích zákazníků. Od roku 2012 byly na celém světě prodány více než dva miliony kusů pěti modelových řad - tříd A a B, čtyřdveřového kupé CLA a kombi CLA Shooting Brake a crossoveru GLA.

Připravovaná čtvrtá generace kompaktních Mercedesů bude obsahovat až osm různých modelů. K současné nabídce přibude SUV, SUV kabriolet a klasický sedan. Jako první se už příští rok představí hatchback třídy A.

Studie Concept A Sedan ukazuje další vývoj designérského stylu značky Mercedes-Benz. Při délce 4570 mm a výšce 1462 mm má proporce kompaktního prémiového tříprostorového sedanu ve stylu kupé.

Hlavním závodem pro výrobu kompaktních aut s motory uloženými vpředu napříč pro evropské trhy má být maďarský Kecskemét, vzdálený asi 90 km jihovýchodně od Budapešti. Stuttgartská automobilka tam staví už svůj druhý výrobní závod.

více na
www.autoweek.cz

Miliony vozů ze Škoda Auto

Škoda Auto vyrobila miliontý Superb. Jubilejní vůz, liftback ve vrcholné výbavě Laurin & Klement, sjel z linky v závodě ve východočeských Kvasinách. Od uvedení v roce 2001 bylo vyrobeno 136 100 vozů Škoda Superb 1. generace, 2. generace se mezi lety 2008 a 2015 vyrobilo 618 500 vozů. V březnu 2015 přišla na trh současná 3. generace a za dva roky Škoda dosud vyrobila 250 000 vozů.

Zaměstnanci v hlavním závodě společnosti v Mladé Boleslavi vyrobili jedenapůlmiliontý vůz 3. generace modelové řady Octavia. Od uvedení první novodobé generace modelu Octavia před 21 lety se na celém světě pro kompaktní model české automobilky rozhodlo více než pět milionů zákazníků. Počátkem února 2017 byla zahájena výroba modernizovaného provedení s karoseriemi liftback a kombi. Škoda vyrábí tento model jak v ČR, tak i v Číně, Indii, Rusku, na Ukrajině a v Kazachstánu.

více na www.autoweek.cz

Tři roky značky Mototechna Premium

Značka Mototechna Premium, používaná společností AAA Auto pro prodej exkluzivních ojetých automobilů, má za sebou tři roky existence. Pod značkou Mototechna Premium se za tři roky celkem prodalo již 819 aut s průměrnou cenou 915 784 Kč a v celkové hodnotě 750 000 000 Kč. Pohon všech kol mělo 73 % aut, letos to je dokonce 82 %. Nejčastěji kupující volili motor 3,0 TDI (80 % aut mělo vznětový motor) a 92 % aut mělo samočinnou převodovku. Nejprodávanější značkou je BMW a nejprodávanějšími modely BMW X1 a X5. Mezi prodanými vozy byl i Bentley Continental GTC V8 z osobní sbírky zakladatele společnosti AAA Auto A. J. Dennyho s cenou 4 950 000 Kč, Bentley Continental Flying Spur bývalého ředitele Sazky Aleše Hušáka za 900 000 Kč, Hummer H1 s přívěsem na přepravu horkovzdušného balónu, elektromobil Tesla Model S za 2 550 000 Kč nebo Mercedes-Benz G500 Cabrio z limitované Final Edition 200 z roku 2013 za 6 300 000 Kč.

více na www.autoweek.cz

Krátce

-Elektromobily I.D. bude Volkswagen od roku 2020 vyrábět ve Cvikově, kde se kdysi vyráběly Trabanty.

- Britská vláda připravuje šrotovací program pro likvidaci automobilů produkujících nejvíc emisí.

- Volkswagen chce místo nafty propagovat zemní plyn - ve spolupráci s Exxonem a Gazpromem.

- Šéf Zelených ve Spolkovém sněmu Anton Hofreiter po německých automobilkách požaduje, aby do roku 2030 vyráběly jen bezemisní vozidla.

- Na konferenci značky Volkswagen její šéf Herbert Diess označil za perspektivní pohon s palivovými články.

Personalia z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Auto Palace hledá nového ředitele

Auto Palace, jeden z největších dealerů automobilů v ČR, hledá nového generálního ředitele pro český a slovenský trh. Skupina Auto Palace je v současnosti jednou z největších společností prodávající nové a ojeté automobily v České republice.

Post generálního ředitele opustí k 31. 5. 2017 Ralph Howie. Jeho agendu převezme dočasně Niek Hertsenberg, nynější šéf divize Car Distribution and Retail celé skupiny AutoBinck. V agendě nového generálního ředitele bude zodpovědnost za vedení firmy v České

republice a na Slovensku. V tuto chvíli probíhá 1. kolo výběrového řízení, do kterého se mohou hlásit uchazeči s několikaletými zkušenostmi na obdobné manažerské pozici, znalostmi automotivního prostředí a s výborným projevem jak v českém, tak i anglickém jazyce.

Ralpha Howieho zlákalo angažmá v Orientu

Společnost Auto Palace opustí na konci května 2017 po čtyřech letech působení její šéf Ralph Howie. Australský manažer prožil v Česku dvacet let především v oblasti prodeje ojetin a nyní míří za další výzvou.

Howieho přivedl do České republiky v roce 1997 bývalý majitel AAA Auto Praha Anthony Denny. Ralph poté strávil v jeho autobazaru na různých pozicích několik let. Pracoval také ve firmách Proauto a Honeco. Skupinu Auto Palace řídí od března 2013.

„Šéf se rozhodl odejít sám a míří za kariérou do Saúdské Arábie, bude opět prodávat auta," řekl portálu Automakers jeden z jeho spolupracovníků.

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

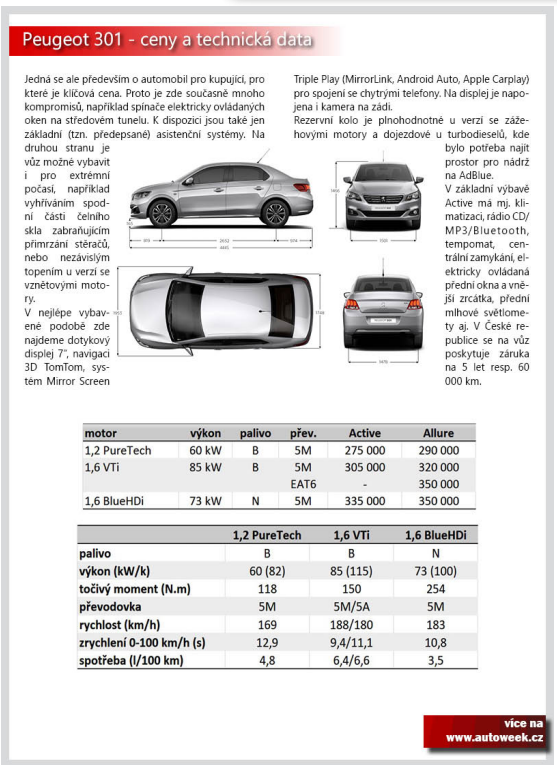
Redakce:
Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)
Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)
RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

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:



Peugeot 301 - ceny a technická data

Jedná se ale především o automobil pro kupující, pro které je klíčová cena. Proto je zde současně mnoho kompromisů, například spínače elektricky ovládaných oken na středovém tunelu. K dispozici jsou také jen základní (tzn. předepsané) asistenční systémy. Na druhou stranu je vůz možné vybavit i pro extrémní počasí, například vyhříváním spodní části čelního skla zabraňujícím přimrzání stěračů, nebo nezávislým topením u verzí se vznětovými motory.

V nejlépe vybavené podobě zde najdeme dotykový displej 7", navigaci 3D TomTom, systém Mirror Screen Triple Play (MirrorLink, Android Auto, Apple Carplay) pro spojení se chytrými telefony. Na displej je napojena i kamera na zádi.

Rezervní kolo je plnohodnotné u verzí se zážehovými motory a dojezdové u turbodieselů, kde bylo potřeba najít prostor pro nádrž na AdBlue.

V základní výbavě Active má mj. klimatizaci, rádio CD/MP3/Bluetooth, tempomat, centrální zamykání, elektricky ovládaná přední okna a vnější zrcátka, přední mlhové světlomety aj. V České republice se na vůz poskytuje záruka na 5 let resp. 60 000 km.

motor	výkon	palivo	přev.	Active	Allure
1,2 PureTech	60 kW	B	5M	275 000	290 000
1,6 VTi	85 kW	B	5M	305 000	320 000
			EAT6	-	350 000
1,6 BlueHDi	73 kW	N	5M	335 000	350 000

	1,2 PureTech	1,6 VTi	1,6 BlueHDi
palivo	B	B	N
výkon (kW/k)	60 (82)	85 (115)	73 (100)
točivý moment (N.m)	118	150	254
převodovka	5M	5M/5A	5M
rychlost (km/h)	169	188/180	183
zrychlení 0-100 km/h (s)	12,9	9,4/11,1	10,8
spotřeba (l/100 km)	4,8	6,4/6,6	3,5

více na www.autoweek.cz

Nekvalitní střešní nosiče kol mohou poškodit karoserii

Spotřebitelský časopis dTest se podíval na střešní nosiče kol. Otestoval jich celkem 17. Na předních příčkách se umístily spolehlivé a bezpečné nosiče za rozumnou cenu. Test odhalil i nosič, jenž se obtížně montuje a při manipulaci může poškodit kolo i auto.

Propastné rozdíly se projevily při sestavování a upevňování nosiče na vůz. Zatímco některé se dají sestavit do tří minut, nejhůř hodnocené modely potřebovaly k sestavení téměř půl hodiny. Problémy se objevily i při nasazování nosiče na střešní příčníky. Zatímco u nejlépe hodnocených nosičů se vše podařilo zvládnout během minuty, u dvou nejhorších modelů trval proces 10 minut.

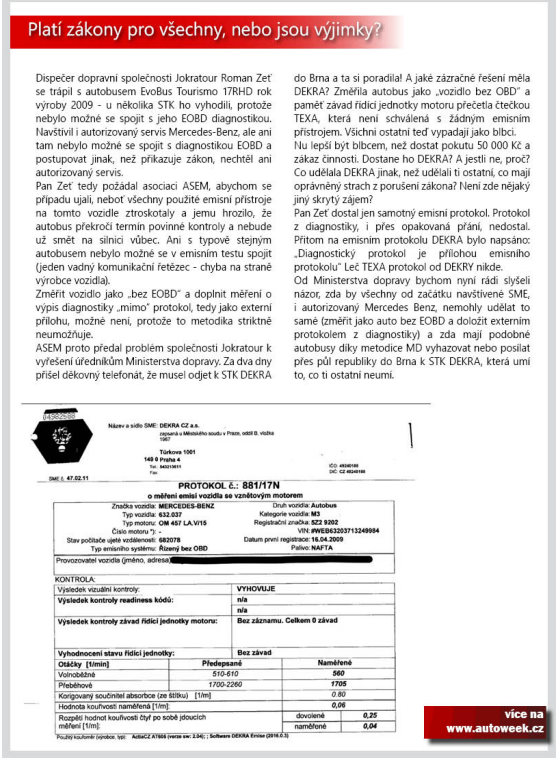
Jedním z nejhůř hodnocených nosičů je model Elite San Remo Black, u něhož i demontáž trvá zhruba 10 minut. Na vině jsou především zbytečně dlouhé zajišťovací šrouby, které kromě nepříjemnosti způsobených nekonečným otáčením mohou při dotahování poškrábat lak na karoserii.

„Jako největší fiasko náš test vyhodnotil model Carface Alu, jehož montáž sice netrvá dlouho, ale zato ho nelze pořádně dotáhnout k příčníku. Abyste vůbec mohli tento nosič plnohodnotně použít, musíte si k němu dokoupit podložky. Tento model dopadl nejhůř také v hodnocení upevnění kol do nosičů," říká šéfredaktorka časopisu dTest Hana Hoffmannová.

Důležitou součástí praktických zkoušek byla jízda s nosičem na střeše vozu - 50 km na dálnici, 50 km po silnicích v kopcích se zatáčkami a 10 km na prašné cestě plné kamenů, štěrku a výmolů. Většina nosičů v tomto testu dopadla obstojně. Nejhorší výsledek vykázal opět Carface Alu. Jelikož ho nebylo možné pořádně dotáhnout, docházelo k jeho nadměrným výkyvům i otírání kol o sebe.

„Portugalská značka Carface v testu prokázala, jak diametrálně se mohou lišit dva modely od stejného výrobce. Zatímco model Alu selhal ve většině zkoušek, model Tour se umístil mezi těmi nejlepšími a může zaujmout i dobrou cenou," doplňuje Hana Hoffmannová.

více na www.autoweek.cz



Platí zákony pro všechny, nebo jsou výjimky?

Dispečer dopravní společnosti Jokratour Roman Zeť se trápil s autobusem EvoBus Tourismo 17RHD rok výroby 2009 - u několika STK ho vyhodili, protože nebylo možné se spojit s jeho EOBD diagnostikou. Navštívil i autorizovaný servis Mercedes-Benz, ale ani tam nebylo možné se spojit s diagnostikou EOBD a postupovat jinak, než přikazuje zákon, nechtěl ani autorizovaný servis.

Pan Zeť tedy požádal asociaci ASEM, abychom se případu ujali, neboť všechny použité emisní přístroje na tomto vozidle ztroskotaly a jemu hrozilo, že autobus překročí termín povinné kontroly a nebude už smět na silnici vůbec. Ani s typově stejným autobusem nebylo možné se v emisním testu spojit (jeden vadný komunikační řetězec - chyba na straně výrobce vozidla).

Změřit vozidlo jako „bez EOBD" a doplnit měření o výpis diagnostiky „mimo" protokol, tedy jako externí přílohu, možné není, protože to metodika striktně neumožňuje.

ASEM proto předal problém společnosti Jokratour k vyřešení úředníkům Ministerstva dopravy. Za dva dny přišel děkovný telefonát, že musel odjet k STK DEKRA do Brna a ta si poradila! A jaké zázračné řešení měla DEKRA? Změřila autobus jako „vozidlo bez OBD" a paměť závad řidiči jednotky motoru přečetla čtečkou TEXA, která není schválená s žádným emisním přístrojem. Všichni ostatní teď vypadají jako blbci.

Nu lepší být blbcem, než dostat pokutu 50 000 Kč a zákaz činnosti. Dostane ho DEKRA? A jestli ne, proč? Co udělala DEKRA jinak, než udělali ti ostatní, co mají oprávněný strach z porušení zákona? Není zde nějaký jiný skrytý zájem?

Pan Zeť dostal jen samotný emisní protokol. Protokol z diagnostiky, i přes opakovaná přání, nedostal. Přitom na emisním protokolu DEKRA bylo napsáno: „Diagnostický protokol je přílohou emisního protokolu" Leč TEXA protokol od DEKRY nikde.

Od Ministerstva dopravy bychom nyní rádi slyšeli názor, zda by všechny od začátku navštívené SME, i autorizovaný Mercedes Benz, nemohly udělat to samé (změřit jako auto bez EOBD a doložit externím protokolem z diagnostiky) a zda mají podobné autobusy díky metodice MD vyhazovat nebo posílat přes půl republiky do Brna k STK DEKRA, která umí to, co ti ostatní neumí.

DEKRA

Název a sídlo SME: DEKRA CZ a.s.
zapsaná u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 1967
Türkova 1001
149 0 Praha 4
Tel. 840318811
Fax:
IČO: 49349188
DIČ: CZ 49349188

SME č. 47.02.11

PROTOKOL č.: 881/17N
o měření emisí vozidla se vznětovým motorem

Značka vozidla: MERCEDES-BENZ
Typ vozidla: 632.037
Typ motoru: OM 457 LA.V15
Číslo motoru *): -
Stav počítače ujetá vzdálenosti: 68078
Typ emisního systému: Řízený bez OBD
Druh vozidla: Autobus
Kategorie vozidla: M3
Registrační značka: 5Z2 9202
VIN: #WEB63203713249694
Datum první registrace: 16.04.2009
Palivo: NAFTA

Provozovatel vozidla (jméno, adresa): [redacted]

KONTROLA:

Výsledek vizuální kontroly:	VYHOVUJE
Výsledek kontroly readiness kódů:	n/a n/a
Výsledek kontroly závad řídící jednotky motoru:	Bez záznamu. Celkem 0 závad
Vyhodnocení stavu řídící jednotky:	Bez závad

Otáčky [1/min]	Předepsané	Naměřené	
Volnoběžné	510-610	560	
Přeběhové	1700-2260	1705	
Korigovaný součinitel absorbce (ze štítku) [1/m]		0.80	
Hodnota kouřivosti naměřená [1/m]		0,06	
Rozpětí hodnot kouřivosti čtyř po sobě jdoucích měření [1/m]:	dovolené	0,25	
	naměřené	0,04	

Použitý kouřoměr (výrobce, typ): AutaCZ AT666 (verze sw: 2.04); ; Software DEKRA Emise (2016.0.3)

více na www.autoweek.cz

Platí zákony pro všechny, nebo jsou výjimky?

Kia podpořila autistické i mentálně postižené děti

Společnost Kia Motors Czech (KMCz) spolu s Nadací Naše dítě dlouhodobě pomáhá tam, kde je to nejvíce potřeba. Za rok 2016 Kia darovala Nadaci Naše dítě částku 446 900 Kč, kterou podpořilo celkem 8938 nových majitelů vozů Kia. Jde o výsledek projektu „Já a Kia pomáháme dětem", díky němuž KMCz za každého majitele nové zakoupeného vozu přispívá nadaci 50 Kč. Příspěvek byl rozdělen mezi čtyři organizace, které se zabývají konkrétní pomocí znevýhodněným dětem.

„Péče o děti, ale i dospělé, s poruchou autistického spektra je velmi vyčerpávající a časově i finančně náročná. Proto bychom k této problematice rádi upoutali více pozornosti médií. I když oblastí, které si zaslouží naši pozornost a podporu, je řada, péče o autistické děti patří mezi ty, na které se pozornost zaměřuje v menší míře," vysvětluje ředitelka Nadace Naše dítě Zuzana Baudyšová.

Autismus je jednou z nejzávažnějších poruch dětského mentálního vývoje. Vrozená porucha některých mozkových funkcí způsobuje, že dítě nedokáže správným způsobem vyhodnocovat informace a kvůli tomu dobře nerozumí tomu, co vidí, slyší a prožívá. Lidé s autismem proto mívají potíže ve vývoji řeči, ve vztazích s lidmi a obtížně zvládají běžné sociální dovednosti. Léčba není možná, důležité je včasné zahájení terapie. V ČR je přes 20 000 lidí s autismem, z toho přes 6000 dětí a mladých lidí do 26 let. Přitom pouze tisíc mladých pacientů využívá určité formy pomoci.

Speciální výchova přitom dokáže zmírnit problematické chování autistických dětí a zvyšuje jejich samostatnost a schopnost přizpůsobit se životu mezi lidmi. Pokud děti trpící autismem nemají přístup ke speciální péči, ocitají se na psychiatrických odděleních s vysokými dávkami psychofarmak a jsou vylučovány z klasických škol, do kterých však vzhledem k úrovni svého intelektu patří.

Finanční podporu v prvním pololetí dostaly organizace APLA Jižní Čechy na aktivní podporu rodin dětí s autismem, Centrum výcviku psů pro postižené Helppes, která je tvůrcem metodiky pro výcvik psů pro lidi s poruchou autistického spektra, Modrý klíč na projekt Bezpečná a bezbariérová zahrada, a Sluneční domov na rehabilitační pobyt u moře pro autistické děti.

více na www.autoweek.cz

Ulice Mostu oživí defilé historických závodních vozů

Historické závodní vozy včetně monopostů formule 1 budou o víkendu 12. a 14. května k vidění nejen na autodromu v rámci The Most Historic Grand Prix, ale i při Spanilé jízdě závodních veteránů ulicemi města Mostu. Kolona projede městem už v pátek 12. května. Cíl bude krátce po půl páté odpoledne na centrálním 1. náměstí. Následovat bude zhruba hodinový program a poté se naleštěné speciály vrátí zpět na autodrom. Program na náměstí začne už v 16:00 hodin.

Účast ve spanilé jízdě přislíbil například i Stephan Rettenmaier s nejstarším vozem závodního pole Maserati 6CM z roku 1937. Z vozů velkých cen pojedou například Cooper Bristol z roku 1953 či Cooper-Climax T43 z roku 1957. Představí se i jezdci s formulemi Junior z let 1958 až 1963. Doplní je sportovní vozy anglických značek Triumph, Morgan a MG vyrobené v letech 1945 - 1981.

Chybět nebudou ani tuzemští jezdci na vozech z domácí produkce. Dorazí například dvojnásobný mistr Evropy v závodech historických aut do vrchu František Čečil s vozem Hakar.

Součástí závodního víkendu je i sraz historických vozidel a jejich výstava na diváckém svahu autodromu v areálu polygonu. Do Mostu se sjedou majitelé 137 automobilových veteránů, z toho devíti Velorexů. Doplní je deset motocyklů. Nejstarším exponátem bude Praga Piccolo z roku 1926, z motocyklů pak jen o čtyři roky mladší BSA S 30.

Pořadatelé si dali záležet i na doprovodném programu pro celé rodiny, který je tradičně zdarma. Vedle akrobatického vystoupení skvělého pilota a účastníka světového šampionátu Red Bull Air Race Master Class Petra Kopfsteina nabídnou řadu dětských atrakcí se soutěžemi o ceny, vyhlídkové lety vrtulníkem či autogramiádu osobností motoristického sportu.

Závodní víkend zahrnuje
The Arburhnot Latham Grand Prix Cars - vozy VC do roku 1961
The Supagard Grand Prix Cars - vozy VC do roku 1966
FIA Lurani Trophy - formule Junior z let 1958-1963
Triumph Competition & British HTGT - britské roadstery a GT
HAIGO - cestovní vozy a formule Easter/Mondial
FAS AČR Czech Trophy

více na www.autoweek.cz

Ulice Mostu oživí defilé historických závodních vozů

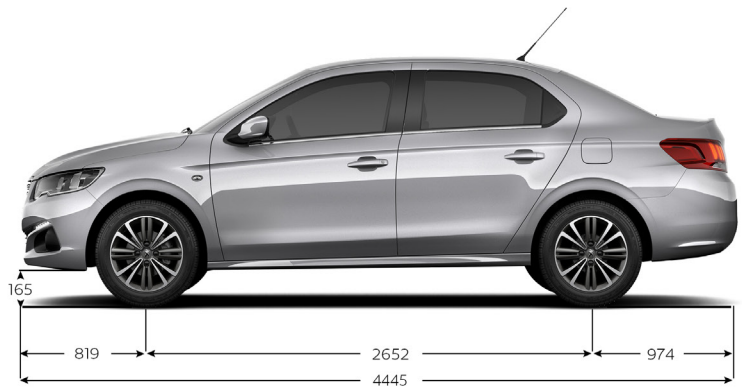
Peugeot 301 - ceny a technická data

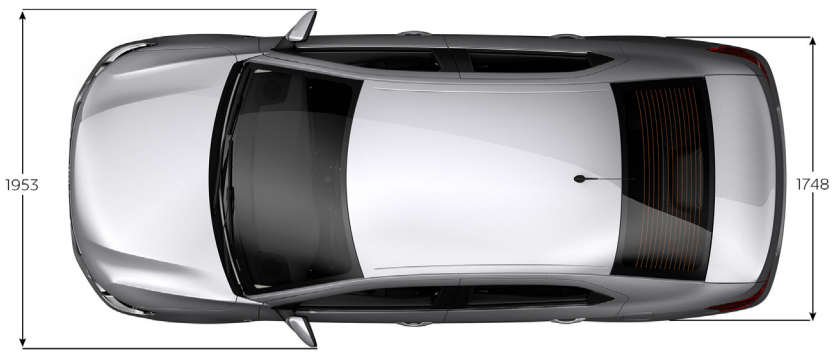
Jedná se ale především o automobil pro kupující, pro které je klíčová cena. Proto je zde současně mnoho kompromisů, například spínače elektricky ovládaných oken na středovém tunelu. K dispozici jsou také jen základní (tzn. předepsané) asistenční systémy. Na druhou stranu je vůz možné vybavit i pro extrémní počasí, například vyhříváním spodní části čelního skla zabraňujícím přimrzání stěračů, nebo nezávislým topením u verzí se vznětovými motory.

V nejlépe vybavené podobě zde najdeme dotykový displej 7", navigaci 3D TomTom, systém Mirror Screen Triple Play (MirrorLink, Android Auto, Apple Carplay) pro spojení se chytrými telefony. Na displej je napojena i kamera na zádi.

Rezervní kolo je plnohodnotné u verzí se zážehovými motory a dojezdové u turbodieselů, kde bylo potřeba najít prostor pro nádrž na AdBlue.

V základní výbavě Active má mj. klimatizaci, rádio CD/MP3/Bluetooth, tempomat, centrální zamykání, elektricky ovládaná přední okna a vnější zrcátka, přední mlhové světlomety aj. V České republice se na vůz poskytuje záruka na 5 let resp. 60 000 km.





motor	výkon	palivo	přev.	Active	Allure
1,2 PureTech	60 kW	B	5M	275 000	290 000
1,6 VTi	85 kW	B	5M	305 000	320 000
			EAT6	-	350 000
1,6 BlueHDi	73 kW	N	5M	335 000	350 000

	1,2 PureTech	1,6 VTi	1,6 BlueHDi
palivo	B	B	N
výkon (kW/k)	60 (82)	85 (115)	73 (100)
točivý moment (N.m)	118	150	254
převodovka	5M	5M/5A	5M
rychlost (km/h)	169	188/180	183
zrychlení 0-100 km/h (s)	12,9	9,4/11,1	10,8
spotřeba (l/100 km)	4,8	6,4/6,6	3,5

více na
www.autoweek.cz

Nekvalitní střešní nosiče kol mohou poškodit karoserii

Spotřebitelský časopis dTest se podíval na střešní nosiče kol. Otestoval jich celkem 17. Na předních příčkách se umístily spolehlivé a bezpečné nosiče za rozumnou cenu. Test odhalil i nosič, jenž se obtížně montuje a při manipulaci může poškodit kolo i auto.

Propastné rozdíly se projevily při sestavování a upevňování nosiče na vůz. Zatímco některé se dají sestavit do tří minut, nejhůř hodnocené modely potřebovaly k sestavení téměř půl hodiny. Problémy se objevily i při nasazování nosiče na střešní příčníky. Zatímco u nejlépe hodnocených nosičů se vše podařilo zvládnout během minuty, u dvou nejhorších modelů trval proces 10 minut.

Jedním z nejhůř hodnocených nosičů je model Elite San Remo Black, u něhož i demontáž trvá zhruba 10 minut. Na vině jsou především zbytečně dlouhé zajišťovací šrouby, které kromě nepříjemností způsobených nekonečným otáčením mohou při dotahování poškrábat lak na karoserii.

„Jako největší fiasko náš test vyhodnotil model Carface Alu, jehož montáž sice netrvá dlouho, ale zato ho nelze pořádně dotáhnout k příčníku. Abyste vůbec mohli tento nosič plnohodnotně použít, musíte si k němu dokoupit podložky. Tento model dopadl nejhůř také v hodnocení upevnění kol do nosičů," říká šéfredaktorka časopisu dTest Hana Hoffmannová.

Důležitou součástí praktických zkoušek byla jízda s nosičem na střeše vozu - 50 km na dálnici, 50 km po silnicích v kopcích se zatáčkami a 10 km na prašné cestě plné kamenů, štěrku a výmolů. Většina nosičů v tomto testu dopadla obstojně. Nejhorší výsledek vykázal opět Carface Alu. Jelikož ho nebylo možné pořádně dotáhnout, docházelo k jeho nadměrným výkyvům i otírání kol o sebe.

„Portugalská značka Carface v testu prokázala, jak diametrálně se mohou lišit dva modely od stejného výrobce. Zatímco model Alu selhal ve většině zkoušek a, model Tour se umístil mezi těmi nejlepšími a může zaujmout i dobrou cenou," doplňuje Hana Hoffmannová.

více na
www.autoweek.cz

Platí zákony pro všechny, nebo jsou výjimky?

Dispečer dopravní společnosti Jokratour Roman Zeť se trápil s autobusem EvoBus Tourismo 17RHD rok výroby 2009 - u několika STK ho vyhodili, protože nebylo možné se spojit s jeho EOBD diagnostikou. Navštívil i autorizovaný servis Mercedes-Benz, ale ani tam nebylo možné se spojit s diagnostikou EOBD a postupovat jinak, než přikazuje zákon, nechtěl ani autorizovaný servis.

Pan Zeť tedy požádal asociaci ASEM, abychom se případu ujali, neboť všechny použité emisní přístroje na tomto vozidle ztroskotaly a jemu hrozilo, že autobus překročí termín povinné kontroly a nebude už smět na silnici vůbec. Ani s typově stejným autobusem nebylo možné se v emisním testu spojit (jeden vadný komunikační řetězec - chyba na straně výrobce vozidla).

Změřit vozidlo jako „bez EOBD“ a doplnit měření o výpis diagnostiky „mimo“ protokol, tedy jako externí přílohu, možné není, protože to metodika striktně neumožňuje.

ASEM proto předal problém společnosti Jokratour k vyřešení úředníkům Ministerstva dopravy. Za dva dny přišel děkovný telefonát, že musel odjet k STK DEKRA do Brna a ta si poradila! A jaké zázračné řešení měla DEKRA? Změřila autobus jako „vozidlo bez OBD“ a paměť závad řídící jednotky motoru přečetla čtečkou TEXA, která není schválená s žádným emisním přístrojem. Všichni ostatní teď vypadají jako blbci.

Nu lepší být blbcem, než dostat pokutu 50 000 Kč a zákaz činnosti. Dostane ho DEKRA? A jestli ne, proč? Co udělala DEKRA jinak, než udělali ti ostatní, co mají oprávněný strach z porušení zákona? Není zde nějaký jiný skrytý zájem?

Pan Zeť dostal jen samotný emisní protokol. Protokol z diagnostiky, i přes opakovaná přání, nedostal. Přitom na emisním protokolu DEKRA bylo napsáno: „Diagnostický protokol je přílohou emisního protokolu“ Leč TEXA protokol od DEKRY nikde.

Od Ministerstva dopravy bychom nyní rádi slyšeli názor, zda by všechny od začátku navštívené SME, i autorizovaný Mercedes Benz, nemohly udělat to samé (změřit jako auto bez EOBD a doložit externím protokolem z diagnostiky) a zda mají podobné autobusy díky metodice MD vyhazovat nebo posílat přes půl republiky do Brna k STK DEKRA, která umí to, co ti ostatní neumí.

04982588

Název a sídlo SME: **DEKRA CZ a.s.**
zapsaná u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 1967

Türkova 1001
149 0 Praha 4
Tel.: **543213611**
Fax:

IČO: **49240188**
DIČ: **CZ 49240188**

SME č. **47.02.11**

PROTOKOL č.: 881/17N

o měření emisí vozidla se vznětovým motorem

Značka vozidla:	**MERCEDES-BENZ**	Druh vozidla:	**Autobus**
Typ vozidla:	**632.037**	Kategorie vozidla:	**M3**
Typ motoru:	**OM 457 LA.V/15**	Registrační značka:	**5Z2 9202**
Číslo motoru *):	**-**	VIN:	**#WEB63203713249984**
Stav počítače ujeté vzdálenosti:	**682078**	Datum první registrace:	**16.04.2009**
Typ emisního systému:	**Řízený bez OBD**	Palivo:	**NAFTA**

Provozovatel vozidla (jméno, adresa) [redacted]

KONTROLA:

Výsledek vizuální kontroly:	**VYHOVUJE**
Výsledek kontroly readiness kódů:	**n/a**
	n/a
Výsledek kontroly závad řídící jednotky motoru:	**Bez záznamu. Celkem 0 závad**
Vyhodnocení stavu řídící jednotky:	**Bez závad**

Otáčky [1/min]	**Předepsané**	**Naměřené**	
Volnoběžné	*510-610*	***560***	
Přeběhové	*1700-2260*	***1705***	
Korigovaný součinitel absorbce (ze štítku) [1/m]		*0.80*	
Hodnota kouřivosti naměřená [1/m]:		***0,06***	
Rozpětí hodnot kouřivosti čtyř po sobě jdoucích měření [1/m]:		dovolené	***0,25***
		naměřené	***0,04***

Použitý kouřoměr (výrobce, typ): **ActiaCZ AT605 (verze sw: 2.04); ; Software DEKRA Emise (2016.0.3)**

více na
www.autoweek.cz

Kia podpořila autistické i mentálně postižené děti

Společnost Kia Motors Czech (KMCz) spolu s Nadací Naše dítě dlouhodobě pomáhá tam, kde je to nejvíce potřeba. Za rok 2016 Kia darovala Nadaci Naše dítě částku 446 900 Kč, kterou podpořilo celkem 8938 nových majitelů vozů Kia. Jde o výsledek projektu „Já a Kia pomáháme dětem“, díky němuž KMCz za každého majitele nově zakoupeného vozu přispívá nadaci 50 Kč. Příspěvek byl rozdělen mezi čtyři organizace, které se zabývají konkrétní pomocí znevýhodněným dětem.

„Péče o děti, ale i dospělé, s poruchou autistického spektra je velmi vyčerpávající a časově i finančně náročná. Proto bychom k této problematice rádi upoutali více pozornosti médií. I když oblastí, které si zaslouží naši pozornost a podporu, je řada, péče o autistické děti patří mezi ty, na které se pozornost zaměřuje v menší míře,“ vysvětluje ředitelka Nadace Naše dítě Zuzana Baudyšová.

Autismus je jednou z nejzávažnějších poruch dětského mentálního vývoje. Vrozená porucha některých mozkových funkcí způsobuje, že dítě nedokáže správným způsobem vyhodnocovat informace a kvůli tomu dobře nerozumí tomu, co vidí, slyší a prožívá. Lidé s autismem proto mívají potíže ve vývoji řeči, ve vztazích s lidmi a obtížně zvládají běžné sociální dovednosti. Léčba není možná, důležité je včasné zahájení terapie. V ČR je přes 20 000 lidí s autismem,

z toho přes 6000 dětí a mladých lidí do 26 let. Přitom pouze tisíc mladých pacientů využívá určité formy pomoci.

Speciální výchova přitom dokáže zmírnit problematické chování autistických dětí a zvyšuje jejich samostatnost a schopnost přizpůsobit se životu mezi lidmi. Pokud děti trpící autismem nemají přístup ke speciální péči, ocitají se na psychiatrických odděleních s vysokými dávkami psychofarmak a jsou vylučovány z klasických škol, do kterých však vzhledem k úrovni svého intelektu patří.

Finanční podporu v prvním pololetí dostaly organizace APLA Jižní Čechy na aktivní podporu rodin dětí s autismem, Centrum výcviku psů pro postižené Helppes, která je tvůrcem metodiky pro výcvik psů pro lidi s poruchou autistického spektra, Modrý klíč na projekt Bezpečná a bezbariérová zahrada, a Sluneční domov na rehabilitační pobyt u moře pro autistické děti.

více na www.autoweek.cz

Ulice Mostu oživí defilé historických závodních vozů

Historické závodní vozy včetně monopostů formule 1 budou o víkendu 12. a 14. května k vidění nejen na autodromu v rámci The Most Historic Grand Prix, ale i při Spanilé jízda závodních veteránů ulicemi města Mostu. Kolona projede městem už v pátek 12. května. Cíl bude krátce po půl páté odpoledne na centrálním 1. náměstí. Následovat bude zhruba hodinový program a poté se naleštěné speciály vrátí zpět na autodrom. Program na náměstí začne už v 16:00 hodin.

Účast ve spanilé jízdě přislíbil například i Stephan Rettenmaier s nejstarším vozem závodního pole Maserati 6CM z roku 1937. Z vozů velkých cen pojedou například Cooper Bristol z roku 1953 či Cooper-Climax T43 z roku 1957. Představí se i jezdci s formulemi Junior z let 1958 až 1963. Doplní je sportovní vozy anglických značek Triumph, Morgan a MG vyrobené v letech 1945 - 1981.

Chybět nebudou ani tuzemští jezdci na vozech z domácí produkce. Dorazí například dvojnásobný mistr Evropy v závodech historických aut do vrchu František Čečil s vozem Hakar.

Součástí závodního víkendu je i sraz historických vozidel a jejich výstava na diváckém svahu autodromu v areálu polygonu. Do Mostu se sjedou majitelé 137 automobilových veteránů, z toho devíti Velorexů. Doplní je deset motocyklů. Nejstarším exponátem bude Praga Piccolo z roku 1926, z motocyklů pak jen o čtyři roky mladší BSA S 30.

Pořadatelé si dali záležet i na doprovodném programu pro celé rodiny, který je tradičně zdarma. Vedle akrobatického vystoupení skvělého pilota a účastníka světového šampionátu Red Bull Air Race Master Class Petra Kopfsteina nabídnou řadu dětských atrakcí se soutěžemi o ceny, vyhlídkové lety vrtulníkem či autogramiádu osobností motoristického sportu.

Závodní víkend zahrnuje

The Arburhnot Latham Grand Prix Cars - vozy VC do roku 1961
The Supagard Grand Prix Cars - vozy VC do roku 1966
FIA Lurani Trophy - formule Junior z let 1958-1963
Triumph Competition & British HTGT - britské roadstery a GT
HAIGO - cestovní vozy a formule Easter/Mondial
FAS AČR Czech Trophy

více na www.autoweek.cz