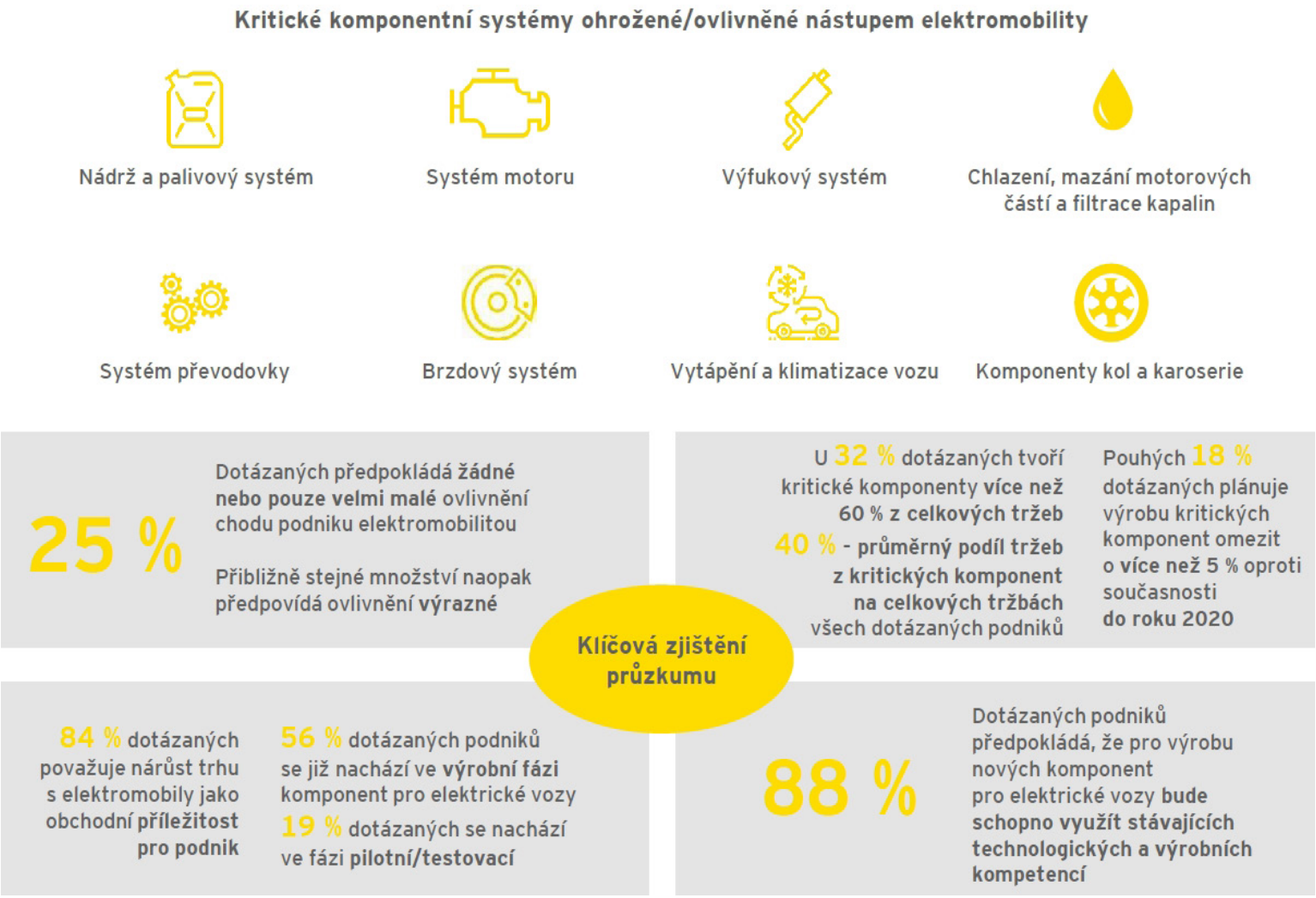
20. týden 2018

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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



Automobilový průmysl a elektromobilita

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) uspořádalo v Telči konferenci o nastupující elektromobilitě a jejích dopadech do firem autoprůmyslu, které dodávají komponenty automobilkám.

Bohdan Wojnara na konferenci E-mobilita v Telči na úvod řekl: „Ještě na konci minulé dekády by mnoho z nás na elektromobilitu v osobní dopravě, u přepravy zboží nebo u autobusů v městském provozu příliš nevsadilo. Stejně tak na to, že její znovuobjevení a tvrdý tlak na prosazení přijde z Číny. Největší tlak na výrobce v EU nepochází od zákazníků. Určující jsou zejména neustále se zpřísňující regulace emisí CO2 a čím dál tím více do této oblasti promlouvají i městské aglomerace. Ty tlačí evropské výrobce k podstatné elektrifikaci nabízených vozidel. Přitom se nástup elektrifikovaných modelů má dít v podmínkách, kdy nebyly odstraněny vstupní limitující faktory. Je zapotřebí zohlednit, že na elektromobilitu si výrobci mohou vydělat jen prodejem vozů se spalovacími motory, a že tradičním motorům zdaleka neodzvonilo. Nesmíme také zapomínat na skutečnost, že kromě elektromobilů jsou k dispozici další alternativní řešení, jako zemní plyn, syntetická paliva či vodík."

„Mnoho společně působících faktorů naznačuje, že po roce 2020 dojde v ČR a EU k výraznějšímu nástupu elektromobility. V českém automobilovém průmyslu si proto nemůžeme dovolit elektromobilitu přehlédnout. Chci vás ubezpečit, že AutoSAP je aktivním účastníkem mnoha jednání, pracovních skupin a konferencí, na nichž se e-mobilita v Česku řeší. Hájíme zájmy českého autoprůmyslu tak, aby i nadále mohl být hnací silou tuzemské ekonomiky," uzavřel Wojnar.

Společnost EY se Sdružením automobilového průmyslu (AutoSAP) provedla průzkum mezi českými automobilovými dodavateli s cílem zjistit, jaký dopad na ně elektromobilita bude mít. Z dotázaných 25 % předpokládá žádné nebo pouze velmi malé ovlivnění chodu podniku elektromobilitou. Přibližně stejné množství naopak předpovídá ovlivnění výrazné. U 32 % dotázaných tvoří kritické komponenty více než 60 % z celkových tržeb. Pouze 18 % firem plánuje do roku 2020 výrobu kritických komponent omezit o více než 5 % oproti současnosti.

Plných 84 % dotázaných považuje nárůst trhu s elektromobily jako obchodní příležitost pro podnik, přičemž 56 % podniků se již nachází ve výrobní fázi komponent pro elektrické vozy a dalších 19 % dotázaných se nachází v pilotní resp. testovací fázi. Celkem 88 % podniků předpokládá, že pro výrobu nových komponent pro elektrické vozy bude schopno využít stávajících technologie.

více na
www.autoweek.cz

Silniční verze závodního Golfu

Nová vrcholná verze Volkswagen Golf GTI TCR se hlásí k závodnímu vozu Golf GTI kategorie TCR, který je dvojnásobným vítězem mezinárodního mistrovství TCR a letos bojuje ve světovém šampionátu WTCR. Přeplňovaný motor 2,0 TSI, který poskytuje nejvyšší výkon 213 kW (290 k), je kombinován se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou DSG s řazením páčkami pod volantem a uzávěrkou diferenciálu přední nápravy. Atraktivní vzhled vozu podtrhují kovaná 18" kola Belvedere nebo 19" kola z lehké slitiny. Na zádi je nový difuzor, do něhož jsou integrované výfuky Akrapovič. Nejvyšší rychlost je 250 km/h, na přání může být po zásahu do elektronického omezovače zvýšena na 264 km/h. Při hmotnosti 1375 kg dosahuje zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,9 s.
více na www.autoweek.cz

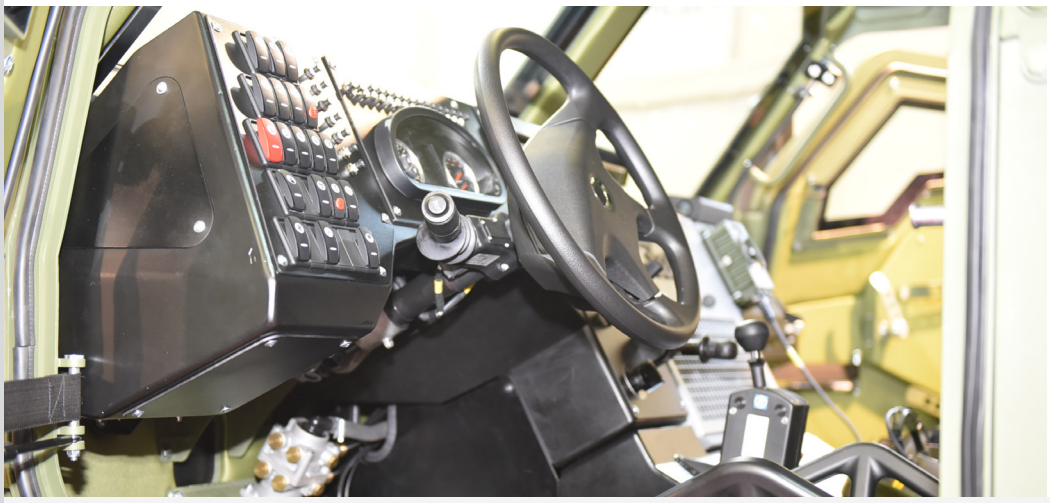
Renault Twingo GT - mini pro radost z jízdy

Renault Twingo GT spojuje základní koncept malého obratného auta s motorem vzadu s elánem přicházejícím ze sportovní divize Renaultu Sport. Tříválec 0,9 l TCe 12V přeplňovaný turbodmychadlem má výkon 80 kW (110 k). Lze jej kombinovat s přímo řazenou pětirychlostní převodovkou nebo dvouspojkovou automatickou EDC. Twingo GT má pozměněné nastavení systému ESC, využívající typické chování vozu s motorem uloženým vzadu, a řízení s variabilním převodovým poměrem. Nové tlumiče jsou kombinované s pružinami s tužším nastavením a přední stabilizátor má větší průměr. Zvýšení stability napomohlo i snížení podvozku o 20 mm a použití 17" kol. Twingo GT s provozní hmotností 1103 kg dosahuje zrychlení z 0 na 100 km/h 9,6 s (10,4 s s převodovkou EDC). Základní cena je 342 900 Kč, s převodovkou EDC 375 900 Kč s pětiletou zárukou Renault.
více na www.autoweek.cz

Taktické obrněné vozidlo 4x4 Gerlach

Zetor není jen značkou v Brně vyráběných traktorů. Prostřednictvím dceřiné společnosti Zetor Engineering Slovakia vyvíjí i techniku pro obranný průmysl. Ta na veletrhu IDEB 2018 v Bratislavě představila projekt taktického obranného vozidla 4x4 Gerlach, jehož koncept spojuje aktuální technické a konstrukční poznatky a zkušenosti z bojových operací posledních let.

Díky tomu, že většina konkurentů z tohoto segmentu jsou vozy, které byly vyvinuty před několika desetiletími, představuje Gerlach zcela novou úroveň ochrany, modularity a komfortu pro nejrůznější možnosti bojového nasazení. Vyniká především unikátní kombinací dosaženého stupně ochrany a vysoké mobility za vysoce konkurenční cenu - v základním provedení od 398 000 eur.



Projekt Gerlach najde uplatnění všude tam, kde probíhá modernizace víceúčelových vozidel 4x4. Gerlach je ideálním řešením pro splnění nejnáročnějších požadavků na modernizaci armád či bezpečnostních složek. Vozidlo se vyznačuje jednoduchou obsluhou a nízkými náklady na servis.

Volitelná balistická a protiminová ochrana umožňuje nakonfigurovat Gerlach až na jednu z nejvyšších úrovní. Bezpečností kabina má ochranu řešenou přídavným modulárním pancéřováním spolu s dvojitou podlahou s protiminovým ochranným štítem ve tvaru V. Mimo obvyklých konfigurací klimatizovaného prostoru pro posádku 2+2 a 2+3 je možný i nadstandardní 2+4.

Vysoké mobility je dosaženo díky vlastnímu unikátnímu konstrukčnímu řešení a použití klíčových komponent od renomovaných dodavatelů. Vůz s rámovou konstrukcí a nezávislým zavěšením kol má hmotnost podle konfigurace 12 t nebo 12,5 t. Při délce 5,65 m, rozvoru náprav 3600 mm a šířce 2,5 m má průměr zatáčení 15,0 m. Motor má výkon 240 kW (326 k). Převodovka je šestistupňová samočinná. Největší rychlost 110 km/h a dojezd s nádrží na 220 l je 800 km (tzn. 27,5 l/100 km).

více na
www.autoweek.cz

Nový Ford Ranger Wildtrak X

Ford představil novou speciální verzi pick-upu Ranger - nový Ranger Wildtrak X s prémiovým celokoženým interiérem. Exteriér se vyznačuje černou maskou chladiče, ochranným rámem za kabinou, střešními ližinami, bočními stupačkami, koly a emblémy Wildtrak. Černý je rovněž sériově dodávaný kryt nákladového prostoru. V interiéru jsou kožená sedadla se stylovým kontrastním prošíváním. Wildtrak X bude nabízen s karoserií Double Cab, motorem 3,2 TDCi/147 kW, šestistupňovou samočinnou převodovkou a pohonem všech kol. Má spotřebu paliva 8,8 l/100 km. Prodejci přijímají objednávky již dnes, ale první vozy budou zákazníkům dodány v srpnu.
více na www.autoweek.cz

AvtoVAZ už vyrábí sedan Lada Vesta Cross

AvtoVAZ těží z růstu ruského trhu - letos prodal o 25,1 % víc vozů Lada než vloni. Nyní ruská automobilka v majetku Renaultu rozšiřuje svou modelovou nabídku o speciální verzi jednoho z nejoblíbenějších vozů na ruském trhu - sedan Lada Vesta Cross. Čtvrtá varianta modelu Vesta - sedan Vesta Cross - se už začala vyrábět v Iževsku. S karoserií sedan vytváří na trhu zcela nový segment.
Crossoverový sedan Vesta Cross vychází z koncepčního vozu, který AvtoVAZ představil v Moskvě v roce 2016, přičemž bylo možné použít i stejné díly instalované už na crossoverovém kombi Vesta SW Cross. Sedan také získal vylepšené pérování a řízení a má zvýšenou světlou výšku na 203 mm. Motory by měly být zážehové 1,6 l/75 kW (102 k) a1,8 l/90 kW (122 k). Převodovky jsou pětirychlostní přímo řazená nebo robotizovaná AMT5 a poháněna jsou jen přední kola.
více na www.autoweek.cz

Další zajímavosti 20. týdne na www.autoweek.cz:
Multifunkční kompetenční centrum v Kvasinách
DKV Box Europe pro jednotné vyúčtování mýta
Neodkládejme nový tendr s rozumnějším zadáním
Převoz ojetých aut organizuje aplikace
Opel uvádí nové služby konektivity Opel Connect

Trendy při nákupu aut

Třetí ročník průzkumu aktuálních trendů při nákupu nových i ojetých vozidel, uskutečněný poradenskou společností EY, ukazuje, že přes rostoucí zájem nákupu přes internet si auta udržují unikátní postavení v porovnání s jakýmkoliv jiným zbožím.

Nákup vozu u autorizovaného prodejce preferuje 77 % Čechů, ovšem před dvěma roky jich bylo 85 %. Zatímco dřív koupi vozu předcházelo 5 až 7 návštěv u dealera, dnes zájemce o auto navštíví autosalon před koupí v průměru 2,3 x, takže prodejce má často jen jedinou příležitost k jeho oslovení!

Ojetý vůz nejčastěji Češi zvažují koupit u autorizovaného prodejce (39 %), do autobazaru by vyrazilo 18 % dotázaných řidičů, 16 % zájemců by vůz koupilo přes internet a dovézt ojetý vůz ze zahraničí by zvažovalo 16 % Čechů. To vůbec neodpovídá skutečnosti, protože u autorizovaných prodejců se prodává jen asi 10 % ojetých aut a nejvíc se při nákupu ojetin využívá internet. Ukazuje to na velký a zatím ne zcela využívaný potenciál, který mají v obchodu s ojetými auty autorizovaní prodejci.

Při výběru prodejce se více než polovina Čechů (52 %) řídí především vlastní zkušeností. Dají ale také na doporučení známých (38 %). Oproti všeobecnému mínění jen 25 % zájemců vychází z informací získaných na internetu, takže prodejci a importéři zákazníkům nenabízejí ty informace, které hledají.

Stále více se i při pořízení auta prosazuje nákup na internetu. Už 8 % zájemců chce při koupi příštího vozu zvolit formu on-line nákupu a dokáže si ji představit 29 % respondentů. Významnou měrou roste zájem o spojení využití konfigurátoru (75 % mužů a 55 % žen) s možností chatu s prodejcem (54 % mužů a 72 % žen). Pouhé 1 % řidičů by bylo ochotných si koupit auto na e-shopu typu Amazon nebo eBay, což je zcela odlišný trend než u jiného zboží. Kupujícím by chyběla možnost osobní prohlídky vozu, testovací jízda a přímý kontakt s prodejcem. I v tom se obchod s auty odlišuje od prodeje jiného zboží. Je na prodejcích, aby s touto skutečností dokázali pracovat a udrželi si kontakt se zákazníky.

Zajímavou informací je i to, že 9 z 10 zájemců o koupi vozu by u autorizovaného prodejce ocenilo přítomnost experta, který by se jim nesnažil auto za každou cenu prodat, ale vůz jim co nejpodrobněji představil a poradil jim.

Budu si moci svůj nový vůz vyzkoušet?

Klasická testovací jízda zůstává nejoblíbenější možností.

81 % respondentů preferuje **jízdu s prodejcem.**

69 % respondentů zvolilo **jízdu bez prodejce.**

95 % zájemců o koupi vozu vyžaduje testovací jízdu.

Liší se ale preference, jak by měla probíhat.*)

*) Respondenti vybírali více možností.

Zážitková centra

43 % respondentů by ocenilo **jízdu ve speciálním zážitkovém centru** s možností vyzkoušet si extrémní řidičské situace (vs. 33% minulý rok).

Virtuální realita

10 % respondentů by uvítalo **3D virtuální testovací jízdu.**

6 % v roce 2017.

9 z 10 respondentů by ocenilo přítomnost automobilového experta u autorizovaného prodejce, který by se nesnažil auto prodat, ale jen vůz se zájmem představit a poradit.

Ačkoliv je klasická testovací jízda stále nejoblíbenější možnost, obliba zkušební jízdy v zážitkovém centru a virtuální testovací jízdy roste.

Očekávání českých automobilových zákazníků při nákupu vozidel

EY

Kde si koupím svůj příští automobil?

Nový vůz

Ideální místo pro koupi nového auta:

Klasické prostory prodejce	Zážitková centra	Nákup online	Nákup v obchodním centru	Jiná
77 %	10 %	8 %	2 %	4 %

Ojetý vůz

- **39 %** respondentů by koupilo ojetý vůz **u autorizovaného prodejce aut.**
- **18 %** respondentů by koupilo ojetý vůz **v autobazaru.**
- **16 %** respondentů by koupilo ojetý vůz **přes internet** (např. inzerát).
- **16 %** respondentů by nechalo **dovézt** ojetý vůz **ze zahraničí.**
- **12 %** respondentů by si ojetý **vůz nekoupilo.**

Průměrný počet návštěv prodejce

- 2,3 **2018**
- 2,4 **2017**
- 2,7 **2016**

Kupující se chystají **navštívit tradiční prodejce méněkrát.**
Nejčastěji plánují **2** návštěvy.
Muži preferují méně návštěv než ženy.
Starší respondenti volí více návštěv.

Počet návštěv podle věku a pohlaví

20 - 29 let	30 - 44 let	45 - 60 let	2,25 u mužů	2,43 u žen
2,28	2,30	2,36		

Klasická autorizovaná provozovna je pro většinu českých řidičů nejčastějším cílem při nákupu nového i ojetého vozu. I přesto počet návštěv showroomu stále klesá.

Očekávání českých automobilových zákazníků při nákupu vozidel

EY

více na
www.autoweek.cz

Výjimečná Cupra Ateca

Nově vytvořená značka Cupra jako svůj první model uvedla přepracované SUV z české produkce Ateca. Kompaktní SUV směřuje tam, kde dosud byly dostupné jen vozy prémiových značek. Kombinuje dynamický design s prostorným interiérem a velkým zavazadlovým prostorem. Má výrazný sportovní charakter a přitom ji lze používat i pro přepravu dětí do školy, jízdu na nákupy nebo cestování s velkým množstvím zavazadel. Sériová výbava Cupry Ateca zahrnuje prostorový kamerový systém s rozsahem snímání 360°, navigační systém s 8" dotykovým displejem i adaptivní tlumiče DCC (Dynamic Chassis Control). Zážehový motor 2,0 TSI s filtrem pevných částic má nejvyšší výkon 221 kW (300 k). Je kombinován se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou DSG se sportovnější charakteristikou a systémem pohonu všech kol 4Drive. Cupra Ateca dosahuje nejvyšší rychlosti 245 km/h a z 0 na 100 km/h dokáže zrychlit za 5,4 s.
více na www.autoweek.cz

Další trolejbus v Praze

Praha už od roku 2010 zkouší elektrobusy a současně nakupuje 300 autobusů na naftu působící podstatně větší znečištění ovzduší než vozidla na zemní plyn. DPP zahájil zkušební provoz nového elektrobusu s dynamickým dobíjením Škoda – SOR 30Tr s cestujícími v úseku Palmovka - Letňany. Přeprava je zdarma. DPP má nový bateriový trolejbus pronajatý na 1 rok. Jedná se o trolejbus s akumulátory z produkce Škoda Electric s karoserií SOR NB12. Elektrovýzbroj je na základě výsledků první fáze testování lépe přizpůsobena požadovanému charakteru provozu. Elektrobus Škoda - SOR 30Tr se nabíjí dynamicky za jízdy prostřednictvím kontejnerové měnírny a na krátkém úseku trolejového vedení pro statické nabíjení při přestávkách přes stacionární galvanický oddělovač.
více na www.autoweek.cz

Krátce

- Korejská vláda spolupracuje s General Motors na záchraně tamní pobočky koncernu GM Korea před bankrotem.
- Po BMW a Mercedesu-Benz (ale i Volvu, Mitsubishi a Jaguaru) také Audi odřeklo účast na autosalonu v Detroitu v lednu 2019.
- Kromě společnosti Airbus dopadne obnovení amerických sankcí proti Íránu především na francouzské automobilky Peugeot a Renault.
- Dlouhodobý nedostatek pracovníků vede japonské automobilky k bezprecedentnímu kroku: začaly angažovat ženy na místa inženýrů.
- Šéf společnosti Uber Khosrowshahi ujistil, že během pár měsíců bude po odstranění chyby v softwaru, která zavinila smrtelnou nehodu, obnoven program testování autonomních vozidel.

Personalia z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Goodyear Dunlop letos zrušil dvě manažerské linie

Evropský Goodyear Dunlop prošel v letošní zimě razantními organizačními změnami. O nové podobě manažerské struktury jsme hovořili s bývalým country manažerem značky Zdeňkem Fořtem. Z firmy odešel k poslednímu prosinci 2017 po velkých organizačních změnách. „Goodyear Dunlop ve střední Evropě zrušil dvě manažerské linie, včetně mojí pozice šéfa pro střední Evropu. Ta nebyla ničím nahrazena, moji bývalí podřízení prostě rovnou reportují centrále společnosti," řekl nám Fořt, který zatím nemá novou pozici a rozhlíží se po dalších manažerských příležitostech. Fořt kromě řízení obchodu a marketingu pro Českou republiku ve společnosti Nissan Sales Central & Eastern Europe dříve působil také v Hyundai Motor Czech.

Nový produktový PR manažer ve Škodě

Ve Škodě bude od 1. června 2018 zodpovědný za vedení Komunikace produktu a techniky a za Komunikaci motosportu nový manažer. Hermann Prax (46) bude v této pozici přímo podřízen Jensi Katemannovi, vedoucímu oddělení Komunikace Škoda Auto. Dosud pracoval v Komunikaci koncernu Volkswagen ve Wolfsburgu. Prax nahradí bývalou produktovou PR manažerku Škody Silke Rosskothen (50), která k 31. březnu 2018 odešla z české automobilky a nastoupila 1. dubna do kolínské centrály společnosti Peugeot Deutschland na pozici vedoucí tiskového oddělení a komunikace.

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:

Situace s filtry pevných částic (DPF)

Filtry pevných částic (DPF) jsou pro Svaz dovozců automobilů (SDA) důležité téma. DPF by neměl být strašákem. V Evropě se filtry pevných částic (DPF resp. FAP) objevily u vozidel na přelomu tisíciletí. U osobních automobilů se u některých modelů objevily s normou Euro 3 (2001), od Euro 5 (cca 2010) jsou již ve výbavě u všech vznětových motorů.
Legislativně se podařilo snížit resp. odstranit možnost nabízet otevřené odstranění DPF, ale na druhou stranu postupy při měření emisí umožňují, aby požadavky splnilo i vozidlo bez DPF. Chybí metodika EU pro jednotnou účinnou kontrolu stavu pohonné jednotky z hlediska emisí. Také ČOI by konečně měla zasáhnout proti jejich prodeji.
Správnou funkci a životnost DPF ovlivňují kvalita paliva, správná a včasná údržba, případně závady palivového systému, používání správného motorového oleje ale i styl jízdy se vznětovým motorem. Není výjimkou, že DPF má životnost blízkou životnosti motoru. Pro jeho správnou funkčnost je ale potřeba udržovat motor v dobré kondici.
Problém s ucpaným a tím nefunkčním DPF ve většině případů není ve filtru samotném, ale je obvykle důsledkem jiné závady. Nejčastěji proto, že pravidelně využívání vozu se vznětovým motorem pouze na krátké jízdy menší rychlostí po městě neumožňuje regeneraci DPF. V České republice kolem 50 % vozidel ujede ročně 10 000 km nebo méně, což je málo pro využití vznětového motoru. Zhoršená činnost DPF ale také může signalizovat poškození čidla tlaku nebo teploty, EGR ventilu apod.

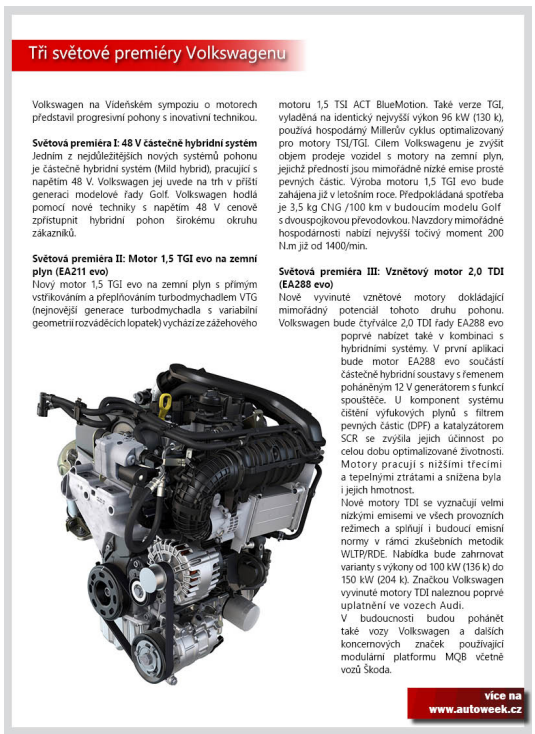
Kroky k nápravě tohoto stavu
Na straně výrobců a dovozců vozidel:
- již realizované programy výhodných akcí a nabídek dílů a oprav
- odstranění mýtů ohledně oprav nefunkčních DPF, osvěta v oblasti správného používání vozu s DPF

Na straně dozorových orgánů:
- kvalitní kontrola v rámci STK/SME i na silnici
- dohled nad subjekty, které nabízejí službu demontáže DPF
- opatření proti nabízení nefunkčních DPF

Text vychází z prezentace představitele SDA Josefa Förstera

více na www.autoweek.cz

Situace s filtry pevných částic (DPF)



Tři světové premiéry Volkswagenu

Volkswagen na Vídeňském sympoziu o motorech představil progresivní pohony s inovativní technikou.

Světová premiéra I: 48 V částečně hybridní systém
Jedním z nejdůležitějších nových systémů pohonu je částečně hybridní systém (Mild hybrid), pracující s napětím 48 V. Volkswagen jej uvede na trh v příští generaci modelové řady Golf. Volkswagen hodlá pomocí nové techniky s napětím 48 V cenově zpřístupnit hybridní pohon širokému okruhu zákazníků.

Světová premiéra II: Motor 1,5 TGI evo na zemní plyn (EA211 evo)
Nový motor 1,5 TGI evo na zemní plyn s přímým vstřikováním a přeplňováním turbodmychadlem VTG (nejnovější generace turbodmychadla s variabilní geometrií rozváděcích lopatek) vychází ze zážehového motoru 1,5 TSI ACT BlueMotion. Také verze TGI, vyladěná na identický nejvyšší výkon 96 kW (130 k), používá hospodárný Millerův cyklus optimalizovaný pro motory TSI/TGI. Cílem Volkswagenu je zvýšit objem prodeje vozidel s motory na zemní plyn, jejichž předností jsou mimořádně nízké emise prostě pevných částic. Výroba motoru 1,5 TGI evo bude zahájena již v letošním roce. Předpokládaná spotřeba je 3,5 kg CNG /100 km v budoucím modelu Golf s dvouspojkovou převodovkou. Navzdory mimořádné hospodárnosti nabízí nejvyšší točivý moment 200 N.m již od 1400/min.

Světová premiéra III: Vznětový motor 2,0 TDI (EA288 evo)
Nově vyvinuté vznětové motory dokládající mimořádný potenciál tohoto druhu pohonu. Volkswagen bude čtyřválce 2,0 TDI řady EA288 evo poprvé nabízet také v kombinaci s hybridními systémy. V první aplikaci bude motor EA288 evo součástí částečně hybridní soustavy s řemenem poháněným 12 V generátorem s funkcí spouštěče. U komponent systému čištění výfukových plynů s filtrem pevných částic (DPF) a katalyzátorem SCR se zvýšila jejich účinnost po celou dobu optimalizované životnosti. Motory pracují s nižšími třecími a tepelnými ztrátami a snížena byla i jejich hmotnost.
Nové motory TDI se vyznačují velmi nízkými emisemi ve všech provozních režimech a splňují i budoucí emisní normy v rámci zkušebních metodik WLTP/RDE. Nabídka bude zahrnovat varianty s výkony od 100 kW (136 k) do 150 kW (204 k). Značkou Volkswagen vyvinuté motory TDI naleznou poprvé uplatnění ve vozech Audi.
V budoucnosti budou pohánět také vozy Volkswagen a dalších koncernových značek používající modulární platformu MQB včetně vozů Škoda.

více na www.autoweek.cz

Tři světové premiéry Volkswagenu

Kia připravuje Sportage Mild-hybrid

Kia Motors ve druhé polovině roku 2018 představí svůj první částečně hybridní pohon (mild-hybrid) pracující se vznětovým motorem a elektrickým obvodem s napětím 48 V. Nové hnací ústrojí EcoDynamics+ snižuje emise CO2 tím, že při akceleraci pomáhá spalovacímu motoru prostřednictvím startér/generátoru MHSG (Mild-Hybrid Starter-Generator) napájeným z přídavné 48 V baterie.
Technologie pohonu EcoDynamics+ přináší ve srovnání s plně hybridními systémy lepší poměr ceny a výkonu. Soustava mHEV používá pro redukci emisí NOx systém selektivní katalytické redukce (SCR) a snižuje emise CO2 až o 4 % podle nové metodiky WLTP.
Prvním modelem, který ještě v roce 2018 nový částečně hybridní pohon se vznětovým motorem EcoDynamics+ nabídne, bude Kia Sportage. V roce 2019 bude následovat Kia Ceed, oba z produkce závodu Kia Motors Slovakia, a poté další modely.
Částečně hybridní (mHEV) technologie Kia využívá kompaktní Li-Ion akumulátor 48 V s kapacitou 0,46 kWh a startér/generátor MHSG (Mild-Hybrid Starter-Generator). Jednotka MHSG je spojena s klínovým hřídelem prostřednictvím řemene. Při akceleraci vypomáhá výkonem až 10 kW. V režimu generátoru systém zpětně získává elektrickou energii pro zpětné dobíjení akumulátoru rekuperací kinetické energie během zpomalování vozidla a při brzdění. Řídící jednotka vypočítává co nejúčinnější využívání dostupné energie se zohledněním zbývající kapacity baterií vozidla. Energii z akumulátoru lze využít i k nové dynamické funkci Stop & Start. Pokud je akumulátor dost nabitý, spalovací motor se při zpomalování nebo při brzdění automaticky vypíná. Jednotka MHSG poté spalovací motor opět hladce spustí v okamžiku, kdy řidič sešlápne plynový pedál.
Díky kompaktním rozměrům se celý systém podařilo začlenit do stávající konstrukce vozidla. DC/DC měnič 48 V akumulátoru umožňuje propojení s palubním obvodem vozu, takže je možné výrazně zmenšit rozměry 12 V baterie, a použití jednotky MHSG znamená zmenšení klasického startéru.
Vznětový mHEV pohon EcoDynamics+ automobilky Kia je možné kombinovat s přímo řazenou i automatickou převodovkou a různým uspořádáním pohonu (předních, zadních, nebo všech kol). Bude dále upraven i pro zážehové motory.

více na www.autoweek.cz

Kia připravuje Sportage Mild-hybrid

DPF pro vozy Škoda za zvýhodněné ceny

Škoda Auto i nadále nabízí svým zákazníkům v síti autorizovaných servisů filtry pevných částic za výrazně zvýhodněné ceny. Kvalitní díly Škoda zajistí bezproblémový provoz vozu, nižší spotřebu paliva, dlouhou životnost a ohleduplnost k životnímu prostředí.
Zvýhodněná nabídka zahrnuje jak DPF z řady Škoda Originálních dílů, tak sortiment kvalitních a ekonomicky výhodných dílů Economy. Ty jsou určeny pro vozy starší čtyř let, přičemž reflektují zůstatkovou hodnotu vozidla. Vnější část Škoda Originálních DPF je vyrobena z nerezu, filtry řady Economy mají žáruvzdornou ocel s protikorozní krycí vrstvou. Keramická vložka Economy DPF filtru však obsahuje stejný podíl drahých kovů jako filtr originální a jeho funkčnost je tedy stejná.
„Filozofií servisních služeb značky Škoda je nabízet zákazníkům kvalitní díly za příznivé ceny. Škoda proto prodlužuje akční nabídku širokého sortimentu zvýhodněných filtrů pevných částic i pro letošní rok," říká Karel Starý, vedoucí servisních služeb Škoda Auto Česká republika.
Doporučené ceny filtrů pevných částic Economy činí 12 900 Kč v případě vrácení starého filtru k ekologické recyklaci. Škoda nabízí zákazníkům výhodné ceny i v případě, že například zakoupili v dobré víře vůz s odstraněným DPF, nebo osazený neoriginálním či emisním požadavkům nevyhovujícím filtrem. Pokud nelze použitý originální filtr z jakéhokoliv důvodu vrátit k dalšímu zpracování, zaplatí zákazník za Economy DPF 16 125 Kč. Filtry pevných částic Economy jsou k dispozici pro modely Octavia, Superb a Yeti s motory 1,6 TDI CR (77 kW) a 2,0 TDI (81, 103 a 125 kW). Stejně tak je mohou zákazníci zvolit pro modely Fabia a Roomster 1,6 TDI (55, 66, 77 kW).
Škoda Originální filtry pevných částic jsou v cenové akci v nabídce pro modely Fabia, Rapid a Roomster s motory 1,6 TDI (77 kW) a 1,9 TDI (77 kW) k dispozici za 16 900 Kč. Pro modely Octavia s motory 1,9 TDI a 1,6 TDI (77 kW) a 2,0 TDI (81 a 103 kW), Superb a Yeti s motory 2,0 TDI o výkonech 81 a 103 kW za 17 900 Kč. Ceny zahrnují DPH a platí v případě odevzdání originálního DPF k recyklaci.
Filtr pevných částic je komplexní a výrobně náročný díl, který pro maximální funkčnost a dlouhou životnost spoléhá na sofistikovaná konstrukční řešení a výrobní procesy. Kvalitní DPF obsahuje komponenty z drahých kovů včetně platiny a paladia, které zajišťují maximální efektivitu čištění spalin prostřednictvím katalyticky-redukční reakce. Vložku filtru tvoří precizně vyrobená voštinová struktura z karbidu křemíku, která zajišťuje optimální propustnost filtru při maximální filtrační schopnosti, dlouhodobě odolává vysokým teplotám a zajišťuje bezproblémovou dlouhou životnost filtru.

více na www.autoweek.cz

DPF pro vozy Škoda za zvýhodněné ceny

Zrod moderního sportovního vozu

K ozdobám závodu FIA Masters Historic Sportscars, který se na Autodromu v Mostě pojede o víkendu 22. až 24. června, budou patřit vozy Cooper Monaco T61M a King Cobra připomínající, že otec a syn Cooperové kdysi změnili nejen podobu vozů formule 1. V roce 1955 přišli s revolučním sportovním automobilem Cooper T39, přezdívaným Bobtail, u něhož motor umístili dozadu před zadní nápravu.
V roce 1955 se Bobtail objevil i v závodech F1 a vzešly z něj první monoposty F2, které se posléze staly základem revolučních monopostů, které triumfovaly v mistrovství světa F1 v letech 1959 a 1960.
V roce 1959 Owen Maddock zkonstruoval nový sportovní Cooper T49 přezdívaný Monaco na připomínku vítězství Maurice Trintignanta s Cooperem-Climax ve Velké ceně Monaca 1958. V jeho trubkovém rámu opět motor umístil před zadní nápravu (nejčastěji to byly čtyřválce Coventry-Climax 1,5 nebo 2,0 l). Pro roky 1960-61 přišla verze T57 (Monaco Mk.II) s prodlouženým rozvorem a mnoha konstrukčními prvky z monopostů F1 Cooper. Obvykle je poháněly čtyřválce Coventry-Climax FPF 2,0 - 2,5 - 2,7 l, ale v USA se do nich instalovaly i velké americké motory V8 Ford, Buick nebo Chevrolet.
V roce 1962 Len Terry navrhl nový T61 (Monaco Mk.III) karosovaný vůz F1 se dvěma sedadly. O rok později přidal verzi T61M s rozšířenou zadní část rámu, aby se do ní dal snáz instalovat motor V8. Speciál T61P byl připraven pro motor Maserati V8 5,0 l. Čtyři z vozů T61M koupil Carroll Shelby, který do nich zabudoval motor Ford V8 4,7 l o výkonu 370 k z vozu Cobra. V této podobě měly vozy hmotnost pouhých 560 kg a dostaly jméno King Cobra.
Vozy Cooper Monaco v rukou soukromých týmů sbíraly nesčetné úspěchy v závodech sportovních vozů ve Velké Británii a USA. Například Roy Salvadori s vozem T61 C. T. Atkinse, poháněným motorem Coventry-Climax FPF 2,7 l, v roce 1963 získal pět prvenství v britských závodech. Dave MacDonald na podzim 1963 vyhrál s vozem King Cobra oba nejvýznamnější americké závody sportovních vozů - LA Times Grand Prix v Riverside a Pacific GP v Laguna Seca a o rok později Parnelli Jones úspěch v Riverside zopakoval.
Vývoj vozů Cooper Monaco měl původně vyvrcholit v podobě sériového vozu Monaco GT (T68), ale tento projekt se pro nedostatek financí nepodařilo realizovat.

více na www.autoweek.cz

Zrod moderního sportovního vozu

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

Situace s filtry pevných částic (DPF)

Filtry pevných částic (DPF) jsou pro Svaz dovozců automobilů (SDA) důležité téma. DPF by neměl být strašákem. V Evropě se filtry pevných částic (DPF resp. FAP) objevily u vozidel na přelomu tisíciletí. U osobních automobilů se u některých modelů objevily s normou Euro 3 (2001), od Euro 5 (cca 2010) jsou již ve výbavě u všech vznětových motorů.
Legislativně se podařilo snížit resp. odstranit možnost nabízet otevřeně odstranění DPF, ale na druhou stranu postupy při měření emisí umožňují, aby požadavky splnilo i vozidlo bez DPF. Chybí metodika EU pro jednotnou účinnou kontrolu stavu pohonné jednotky z hlediska emisí. Také ČOI by konečně měla zasáhnout proti jejich prodeji.
Správnou funkci a životnost DPF ovlivňují kvalita paliva, správná a včasná údržba, případné závady palivového systému, používání správného motorového oleje ale i styl jízdy se vznětovým motorem. Není výjimkou, že DPF má životnost blízkou životnosti motoru. Pro jeho správnou funkčnost je ale potřeba udržovat motor v dobré kondici.
Problém s ucpaným a tím nefunkčním DPF ve většině případů není ve filtru samotném, ale je obvykle důsledkem jiné závady. Nejčastěji proto, že pravidelné využívání vozu se vznětovým motorem pouze na krátké jízdy menší rychlostí po městě neumožňuje regeneraci DPF. V České republice kolem 50 % vozidel ujede ročně 10 000 km nebo méně, což je málo pro využití vznětového motoru. Zhoršená činnost DPF ale také může signalizovat poškození čidla tlaku nebo teploty, EGR ventilu apod.

Kroky k nápravě tohoto stavu
Na straně výrobců a dovozců vozidel:
- již realizované programy výhodných akcí a nabídek dílů a oprav
- odstranění mýtů ohledně oprav nefunkčních DPF, osvěta v oblasti správného používání vozu s DPF
Na straně dozorových orgánů:
- kvalitní kontrola v rámci STK/SME i na silnici
- dohled nad subjekty, které nabízejí službu demontáže DPF
- opatření proti nabízení nefunkčních DPF

Text vychází z prezentace představitele SDA Josefa Förstera

více na
www.autoweek.cz

Tři světové premiéry Volkswagenu

Volkswagen na Vídeňském sympoziu o motorech představil progresivní pohony s inovativní technikou.

Světová premiéra I: 48 V částečně hybridní systém
Jedním z nejdůležitějších nových systémů pohonu je částečně hybridní systém (Mild hybrid), pracující s napětím 48 V. Volkswagen jej uvede na trh v příští generaci modelové řady Golf. Volkswagen hodlá pomocí nové techniky s napětím 48 V cenově zpřístupnit hybridní pohon širokému okruhu zákazníků.

Světová premiéra II: Motor 1,5 TGI evo na zemní plyn (EA211 evo)
Nový motor 1,5 TGI evo na zemní plyn s přímým vstřikováním a přeplňováním turbodmychadlem VTG (nejnovější generace turbodmychadla s variabilní geometrií rozváděcích lopatek) vychází ze zážehového motoru 1,5 TSI ACT BlueMotion. Také verze TGI, vyladěná na identický nejvyšší výkon 96 kW (130 k), používá hospodárný Millerův cyklus optimalizovaný pro motory TSI/TGI. Cílem Volkswagenu je zvýšit objem prodeje vozidel s motory na zemní plyn, jejichž předností jsou mimořádně nízké emise prosté pevných částic. Výroba motoru 1,5 TGI evo bude zahájena již v letošním roce. Předpokládaná spotřeba je 3,5 kg CNG /100 km v budoucím modelu Golf s dvouspojkovou převodovkou. Navzdory mimořádné hospodárnosti nabízí nejvyšší točivý moment 200 N.m již od 1400/min.

Světová premiéra III: Vznětový motor 2,0 TDI (EA288 evo)
Nově vyvinuté vznětové motory dokládající mimořádný potenciál tohoto druhu pohonu. Volkswagen bude čtyřválce 2,0 TDI řady EA288 evo poprvé nabízet také v kombinaci s hybridními systémy. V první aplikaci bude motor EA288 evo součástí částečně hybridní soustavy s řemenem poháněným 12 V generátorem s funkcí spouštěče. U komponent systému čištění výfukových plynů s filtrem pevných částic (DPF) a katalyzátorem SCR se zvýšila jejich účinnost po celou dobu optimalizované životnosti. Motory pracují s nižšími třecími a tepelnými ztrátami a snížena byla i jejich hmotnost.
Nové motory TDI se vyznačují velmi nízkými emisemi ve všech provozních režimech a splňují i budoucí emisní normy v rámci zkušebních metodik WLTP/RDE. Nabídka bude zahrnovat varianty s výkony od 100 kW (136 k) do 150 kW (204 k). Značkou Volkswagen vyvinuté motory TDI naleznou poprvé uplatnění ve vozech Audi.
V budoucnosti budou pohánět také vozy Volkswagen a dalších koncernových značek používající modulární platformu MQB včetně vozů Škoda.

více na
www.autoweek.cz

Kia připravuje Sportage Mild-hybrid

Kia Motors ve druhé polovině roku 2018 představí svůj první částečně hybridní pohon (mild-hybrid) pracující se vznětovým motorem a elektrickým obvodem s napětím 48 V. Nové hnací ústrojí EcoDynamics+ snižuje emise CO2 tím, že při akceleraci pomáhá spalovacímu motoru prostřednictvím startér/generátoru MHSG (Mild-Hybrid Starter-Generator) napájeným z přídavné 48 V baterie.

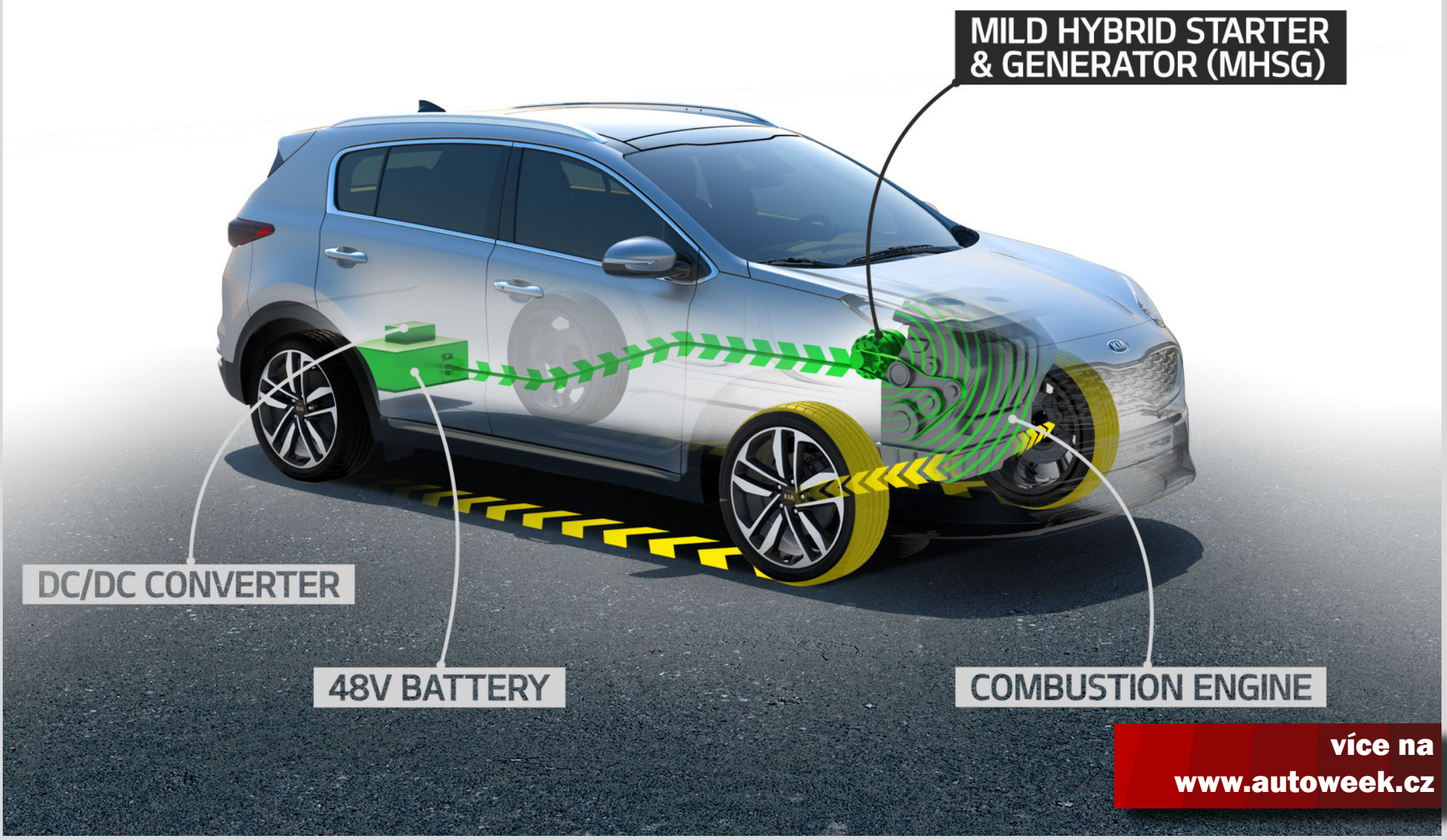
Technologie pohonu EcoDynamics+ přináší ve srovnání s plně hybridními systémy lepší poměr ceny a výkonu. Soustava mHEV používá pro redukci emisí NOx systém selektivní katalytické redukce (SCR) a snižuje emise CO2 až o 4 % podle nové metodiky WLTP.

Prvním modelem, který ještě v roce 2018 nový částečně hybridní pohon se vznětovým motorem EcoDynamics+ nabídne, bude Kia Sportage. V roce 2019 bude následovat Kia Ceed, oba z produkce závodu Kia Motors Slovakia, a poté další modely.

Částečně hybridní (mHEV) technologie Kia využívá kompaktní Li-Ion akumulátor 48 V s kapacitou 0,46 kWh a startér/generátor MHSG (Mild-Hybrid Starter-Generator). Jednotka MHSG je spojena s klikovým hřídelem prostřednictvím řemene. Při akceleraci vypomáhá výkonem až 10 kW. V režimu generátoru systém zpětně získává elektrickou energii pro zpětné dobíjení akumulátoru rekuperací kinetické energie během zpomalování vozidla a při brzdění. Řídicí jednotka vypočítává co nejúčinnější využívání dostupné energie se zohledněním zbývající kapacity baterií vozidla. Energii z akumulátoru lze využít i k nové dynamické funkci Stop & Start. Pokud je akumulátor dost nabitý, spalovací motor se při zpomalování nebo při brzdění automaticky vypíná. Jednotka MHSG poté spalovací motor opět hladce spustí v okamžiku, kdy řidič sešlápne plynový pedál.

Díky kompaktním rozměrům se celý systém podařilo začlenit do stávající konstrukce vozidla. DC/DC měnič 48 V akumulátoru umožňuje propojení s palubním obvodem vozu, takže je možné výrazně zmenšit rozměry 12 V baterie, a použití jednotky MHSG znamená zmenšení klasického startéru.

Vznětový mHEV pohon EcoDynamics+ automobilky Kia je možné kombinovat s přímo řazenou i automatickou převodovkou a různým uspořádáním pohonu (předních, zadních, nebo všech kol). Bude dále upraven i pro zážehové motory.



více na
www.autoweek.cz

DPF pro vozy Škoda za zvýhodněné ceny

Škoda Auto i nadále nabízí svým zákazníkům v síti autorizovaných servisů filtry pevných částic za výrazně zvýhodněné ceny. Kvalitní díly Škoda zajistí bezproblémový provoz vozu, nižší spotřebu paliva, dlouhou životnost a ohleduplnost k životnímu prostředí.

Zvýhodněná nabídka zahrnuje jak DPF z řady Škoda Originálních dílů, tak sortiment kvalitních a ekonomicky výhodných dílů Economy. Ty jsou určeny pro vozy starší čtyř let, přičemž reflektují zůstatkovou hodnotu vozidla. Vnější část Škoda Originálních DPF je vyrobena z nerezu, filtry řady Economy mají žáruvzdornou ocel s protikorozní krycí vrstvou. Keramická vložka Economy DPF filtru však obsahuje stejný podíl drahých kovů jako filtr originální a jeho funkčnost je tedy stejná.

„Filozofií servisních služeb značky Škoda je nabízet zákazníkům kvalitní díly za příznivé ceny. Škoda proto prodlužuje akční nabídku širokého sortimentu zvýhodněných filtrů pevných částic i pro letošní rok," říká Karel Starý, vedoucí servisních služeb Škoda Auto Česká republika.

Doporučené ceny filtrů pevných částic Economy činí 12 900 Kč v případě vrácení starého filtru k ekologické recyklaci. Škoda nabízí zákazníkům výhodné ceny i v případě, že například zakoupili v dobré víře vůz s odstraněným DPF, nebo osazený neoriginálním či emisním požadavkům nevyhovujícím filtrem. Pokud nelze použitý originální filtr z jakéhokoli důvodu vrátit k dalšímu zpracování, zaplatí zákazník za Economy DPF 16 125 Kč. Filtry pevných částic Economy jsou k dispozici pro modely Octavia, Superb a Yeti s motory 1,6 TDI CR (77 kW) a 2,0 TDI (81, 103 a 125 kW). Stejně tak je mohou zákazníci zvolit pro modely Fabia a Roomster 1,6 TDI (55, 66, 77 kW).

Škoda Originální filtry pevných částic jsou v cenové akci v nabídce pro modely Fabia, Rapid a Roomster s motory 1,6 TDI (77 kW) a 1,9 TDI (77 kW) k dispozici za 16 900 Kč. Pro modely Octavia s motory 1,9 TDI a 1,6 TDI (77 kW) a 2,0 TDI (81 a 103 kW), Superb a Yeti s motory 2,0 TDI o výkonech 81 a 103 kW za 17 900 Kč. Ceny zahrnují DPH a platí v případě odevzdání originálního DPF k recyklaci.

Filtr pevných částic je komplexní a výrobně náročný díl, který pro maximální funkčnost a dlouhou životnost spoléhá na sofistikovaná konstrukční řešení a výrobní procesy. Kvalitní DPF obsahuje komponenty z drahých kovů včetně platiny a paladia, které zajišťují maximální efektivitu čištění spalin prostřednictvím katalyticky-redukční reakce. Vložku filtru tvoří precizně vyrobená voštinová struktura z karbidu křemíku, která zajišťuje optimální propustnost filtru při maximální filtrační schopnosti, dlouhodobě odolává vysokým teplotám a zajišťuje bezproblémovou dlouhou životnost filtru.

více na
www.autoweek.cz

Zrod moderního sportovního vozu

K ozdobám závodu FIA Masters Historic Sportscars, který se na Autodromu v Mostě pojede o víkendu 22. až 24. června, budou patřit vozy Cooper Monaco T61M a King Cobra připomínající, že otec a syn Cooperové kdysi změnili nejen podobu vozů formule 1. V roce 1955 přišli s revolučním sportovním automobilem Cooper T39, přezdívaným Bobtail, u něhož motor umístili dozadu před zadní nápravu.

V roce 1955 se Bobtail objevil i v závodech F1 a vzešly z něj první monoposty F2, které se posléze staly základem revolučních monopostů, které triumfovaly v mistrovství světa F1 v letech 1959 a 1960.

V roce 1959 Owen Maddock zkonstruoval nový sportovní Cooper T49 přezdívaný Monaco na připomínku vítězství Maurice Trintignanta s Cooperem-Climax ve Velké ceně Monaca 1958. V jeho trubkovém rámu opět motor umístil před zadní nápravu (nejčastěji to byly čtyřválce Coventry-Climax 1,5 nebo 2,0 l). Pro roky 1960-61 přišla verze T57 (Monaco Mk.II) s prodlouženým rozvorem a mnoha konstrukčními prvky z monopostů F1 Cooper. Obvykle je poháněly čtyřválce Coventry-Climax FPF 2,0 - 2,5 - 2,7 l, ale v USA se do nich instalovaly i velké americké motory V8 Ford, Buick nebo Chevrolet.

V roce 1962 Len Terry navrhl nový T61 (Monaco Mk.III) karosovaný vůz F1 se dvěma sedadly. O rok později přidal verzi T61M s rozšířenou zadní část rámu, aby se do ní dal snáz instalovat motor V8. Speciál T61P byl připraven pro motor Maserati V8 5,0 l. Čtyři z vozů T61M koupil Carroll Shelby, který do nich zabudoval motor Ford V8 4,7 l o výkonu 370 k z vozu Cobra. V této podobě měly vozy hmotnost pouhých 560 kg a dostaly jméno King Cobra.

Vozy Cooper Monaco v rukou soukromých týmů sbíraly nesčetné úspěchy v závodech sportovních vozů ve Velké Británii a USA. Například Roy Salvadori s vozem T61 C. T. Atkinse, poháněným motorem Coventry-Climax FPF 2,7 l, v roce 1963 získal pět prvenství v britských závodech. Dave MacDonald na podzim 1963 vyhrál s vozem King Cobra oba nejvýznamnější americké závody sportovních vozů - LA Times Grand Prix v Riverside a Pacific GP v Laguna Seca a o rok později Parnelli Jones úspěch v Riverside zopakoval.

Vývoj vozů Cooper Monaco měl původně vyvrcholit v podobě sériového vozu Monaco GT (T68), ale tento projekt se pro nedostatek financí nepodařilo realizovat.

více na
www.autoweek.cz