30. týden 2017

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

pokud chcete něco navíc, stáhněte si jako pdf

Český autoprůmysl v 1. pololetí 2017 nadále rostl

Po rekordním roce 2016 pokračoval růstový trend také v prvních letošních šesti měsících. Český automobilový průmysl, zejména výroba osobních automobilů, nadále zůstává hybnou silou tuzemského průmyslu, odbytu i exportu.

Prezidenta AutoSAP Bohdana Wojnara naplňují dosavadní letošní výsledky pro nejbližší období optimismem: „Český autoprůmysl pokračuje v solidním růstu a dále táhne českou ekonomiku, a to navzdory aktuálním problémům s nedostatkem pracovních sil. Vzhledem k zájmu o naše výrobky na klíčových trzích očekávám dobrý vývoj i ve druhém pololetí roku 2017."

Celkem bylo za 1. pololetí roku 2017 vyrobeno 756 468 osobních automobilů. Oproti 1. pololetí roku 2016 to znamená nárůst výroby +5,1 % (+36 973 vozů). Vyvezlo se 698 982 aut, tzn. 92 % produkce. Export meziročně vzrostl o 4,8 % tj. o 31 854 vozů.

Tatra Trucks za 1. pololetí roku 2017 celkem vyrobila 776 nákladních vozidel, což oproti 1. pololetí roku 2016 znamená nárůst výroby o 46,7 % (+247 ks). Také výroba převyšuje úroveň minulého roku. Odbyt dvou největších výrobců Iveco Czech Republic a SOR Libchavy se opírá především o export. Celkem bylo za 1. pololetí roku 2017 vyrobeno 2318 autobusů. Oproti 1. pololetí roku 2016 to znamená nárůst výroby o 4,8 % (+106 ks).

Největší výrobce aut na světě: změna v čele

Aliance Renault-Nissan se společně s Mitsubishi Motors poprvé v historii dostala na nejvyšší příčku pořadí největších výrobců automobilů na světě s prodejem za první pololetí roku 2017 5 268 079 vozidel. V porovnání se součtem loňských prodejních výsledků za první pololetí dosáhla zvýšení o 7 %. Loňská jednička Volkswagen AG je na druhém místě s prodejem 5 156 900 vozidel díky růstu jen o 0,8 %. Toyota Motor je při růstu o 2,7 % třetí s prodejem 5 129 000 aut.

výrobce	výroba 2017	podíl	výroba 2016	2017/2016
Škoda Auto	459 526	60,7 %	404 926	+13,5 %
HMMC (Hyundai)	188 800	25,0 %	187 700	+0,6 %
TPCA	108 142	14,3 %	126 869	-14,8 %
CELKEM	**756 468**	**-**	**719 495**	**+5,1 %**

více na www.autoweek.cz

Nový Phantom VIII: pro každého jiný

Rolls-Royce představil nový Phantom. Nejluxusnější automobil světové produkce posouvá možnosti personifikace na zcela novou, skutečně uměleckou úroveň. Nový Phantom VIII se prvním zákazníkům začne dodávat během příštího roku. Základní cena se bude pohybovat na hranici 400 000 liber, tedy kolem 11,5 milionu Kč.

Dosud se vozy Rolls-Royce nové generace vyráběly na platformách převzatých od BMW Group. Nový Phantom VIII se bude vyrábět v Anglii s využitím vlastní hliníkové platformy. Pohánět jej bude modernizovaný motor V12 6,75 l přeplňovaný dvěma turbodmychadly. Jeho výkon vzrostl na 420 kW (563 k) a točivý moment na 900 N.m. Vůz je vybaven stereokamerami systému Flagbear, které analyzují silnici před vozem, a podle toho se nastavuje vzduchové pérování, aby se vůz lépe vypořádal s nerovnostmi silnice. Systém řízení všech kol usnadňuje manévrování v malé rychlosti.

více na www.autoweek.cz

Prezident republiky převzal Kodiaq

Prezident republiky Miloš Zeman na Pražském hradě převzal nový vůz Škoda Kodiaq. Předání se zúčastnili představitelé společnosti Škoda Auto, která automobil zapůjčila. Vůz prezidentu republiky předal šéf prodejní organizace Škoda Auto Česká republika Luboš Vlček.

více na www.autoweek.cz

Krátce:

BMW bude vyrábět Mini s elektrickým pohonem v Anglii a nikoliv v Nizozemsku nebo Německu.

Ruský výrobce terénních vozidel UAZ připravuje rozšíření prodeje do Afriky a Latinské Ameriky.

Výrobce oblečení a průmyslového zboží Benetton nabídl Audi miliardu eur za Ducati.

Novým ředitelem pro design ve Ford of Europe se stal Amko Leenarts, jeho předchůdce Joel Piaskowski odchází do ústředí v USA.

Člen představenstva BMW zodpovědný za prodeje BMW Ian Robertson odejde v červnu 2018 do důchodu, nahradí ho Pieter Nota, přicházející od Philipsu.

Evropská komise vyšetřuje německé automobilky

Evropská komise s německým Spolkovým antimonopolním úřadem (Bundeskartellamt) vyšetřuje německé automobilky kvůli kartelovým dohodám při jednání s dodavateli systémů pro snižování emisí. Podle německých médií vyšetřovatelé získali dokumenty i svědecké výpovědi svědčící o tom, že mezi automobilkami existovala dohoda o společném postupu. Pokud by to byla pravda, pak se jedná o jeden z největších případů kartelových dohod v rámci EU.

Evropská komise zajistila dokumenty týkající se automobilek Volkswagen, Audi, Porsche, BMW a Daimler. Německé automobilky se měly už od 90. let domlouvat na společném postupu při využívání nových technologií, nákladech na ně a přístupu k jejich dodavatelům. Technici uvedených společností byli zapojeni do 60 výzkumných programů a v pracovních skupinách měli dohadovat společná technická řešení, vybírat pro ně dodavatele a stanovovat nákupní ceny.

Přesně před rokem Spolkový antimonopolní úřad vyšetřoval BMW, Daimler, VW, ale také Bosch a ZF na základě podezření o kartelové dohodě týkající se nákupu oceli pro automobilový průmysl.

Spolkový antimonopolní úřad vyšetřování automobilek potvrdil, ale současně zdůraznil, že to neznamená, že by se dopustily něčeho nezákonného, protože až do ukončení vyšetřování platí presumpce neviny. Vyšetřování každopádně bude mít nepříznivý dopad na postavení německých automobilek při nadcházejícím jednání se Spolkovou vládou ohledně budoucnosti používání vznětových motorů, stejně jako při všech jednáních o budoucím snižování emisí v rámci EU.

V extrémním případě mohou společnosti dostat pokutu ve výši 10 % obratu (VW AG měla v roce 2016 obrat ve výši 217 miliard eur). Postih ale v tomto případě nemá smysl - vždyť šlo o to, že technici německých automobilek vzájemnou spoluprací hledali cesty, jak co nejefektivněji splnit předpisy a najít to nejvýhodnější technické řešení v zájmu jejich zákazníků.

více na
www.autoweek.cz

Sportovní Opel Insignia GSi

Opel Insignia GSi je sportovní sedan s dynamicky naladěným adaptivním podvozkem FlexRide. Těží z předností nové generace Insignie - lehké konstrukce s nízkým těžištěm. Sportovnímu charakteru odpovídají designové prvky, které současně zlepšují aerodynamiku zvýšením přítlaku. V interiéru vynikají nová sportovní sedadla Opel s integrovanou opěrkou hlavy a nastavováním bočních částí.

Insignii GSi pohání turbodmychadlem přeplňovaný zážehový čtyřválec 2,0 l s největším výkonem 191 kW (260 k). Insignia GSi se standardně dodává s pohonem všech kol Twinster AWD s aktivním rozdělováním točivého momentu (Torque Vectoring) mezi zadní kola. Díky kratším pružinám má Insignia GSi o 10 mm nižší světlou výšku a speciální sportovní tlumiče redukují naklánění karoserie v zatáčkách.

Insignia GSi bude mít premiéru v září na autosalonu IAA ve Frankfurtu nad Mohanem a objednávat ji bude možné od druhé poloviny října.

více na www.autoweek.cz

Budou neupravené motory TDI vyřazeny z provozu?

Koncern Volkswagen po celém světě prodal 11 milionů vozidel značek Volkswagen, Audi, Škoda a Seat poháněných motory TDI EA189, u nichž software umožňovalo podvádění při měření emisí. V Evropě bylo těchto vozů prodáno 8,5 milionu. Volkswagen byl nucen dotčená auta svolat do servisů ke změně softwaru a dalším úpravám. Tuto úpravu dosud v Evropě absolvovalo 5,5 milionu vozidel, z toho 1,8 milionu v Německu. Velké množství řidičů ale tuto úpravu odmítá, protože se obávají, že jejich vůz ztratí na výkonu nebo vzroste jeho spotřeba. Spolkový úřad KBA, který v Německu dohlíží na dodržování standardů v automobilovém průmyslu, proto hodlá vydat pokyn, aby se vozům Volkswagen, Audi, Škoda a Seat, u nichž bude zjištěno, že úpravou softwaru neprošly, odebrala registrace. Tato vozidla poté nebudou smět vyjet na německé silnice. Podle KBA musejí majitelé absolvovat tuto úpravu i v případě, že bude mít nepříznivý vliv na parametry jejich vozu. Současně upozorňuje, aby si ti, kteří tato vozidla koupili jako ojetá, prověřili, zda touto úpravou prošla.

více na www.autoweek.cz

Volkswagen Crafter - skok v technice

Nový Crafter vyniká velkým počtem variant pohonu i karosářských verzí. Po skončení 20 let trvající spolupráce s Mercedesem-Benz novou generaci Volkswagen vyvinul a vyrábí zcela samostatně. Novým Crafterem chce stanovit nová měřítka kvality užitkových vozů. Vynikající funkčnost kombinuje s větším objemem nákladového prostoru při optimalizovaných vnějších rozměrech.

Vzhledem ke komplexnosti nabídky Crafteru prodej začal v dubnu skříňovými verzemi, valníkem a podvozky, od roku 2018 se přidá kombi. Všechny varianty, zahrnující dvě délky rozvorů, tři délky, tři výšky karoserie a krátké nebo prodloužené kabiny, budou dostupné do podzimu 2018. K dispozici je pohon předních kol, pohon všech kol 4Motion a od července i pohon zadních kol.

V interiéru je ve standardní výbavě mnoho odkládacích prostor, schránek a přihrádek. Praktická je 230 V/300 W zásuvka, a dvě 12 V zásuvky. Unikátní je sedadlo ergoComfort-první s certifikátem AGR mezi užitkovými vozy, ve variantě ergoActive vybavené masážní funkcí. Nový Crafter je vybaven nejnovější generací audio a navigačních systémů představených pro modelovou řadu Transporter. Zajímavostí je integrované rozhraní pro správu vozového parku FMS.

Nový Crafter se zvýšenou celkovou hmotností z 5,0 na 5,5 t nabízí největší objem nákladového prostoru ve skříňovém provedení 18,4 m3 s maximální délkou 4855 mm. Manipulaci s nákladem usnadňuje 1311 mm široký otvor bočních posuvných dveří. Nákladový prostor je vybaven připevňovacími oky, lištami, otvory pro připevnění vestaveb a LED osvětlením.

Nový motor 2,0 TDI EA 288 Nutz s katalyzátorem SCR má verze o výkonu 75 kW (102 k), 103 kW (140 k) a TDI BiTurbo se 130 kW (177 k). Nové řízení s elektromechanickým posilovačem umožňuje, že nový Crafter může nabízet inovativní asistenční funkce.

Cena začíná na 513 000 Kč bez DPH, ale důležité je snížení celkových provozních nákladů (TCO) o 10 % v porovnání s třetí generací a výrobcem poskytovaná záruka na 2+2 roky resp. 200 000 km. Standardní výbava zahrnuje mj. odkládací přihrádky pod stropem kabiny, klimatizaci kabiny, elektricky ovládaná zrcátka, rádio vč. USB a Bluetooth, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, asistent pro jízdu v bočním větru a multikolizní brzdu.

více na
www.autoweek.cz

Zahájena výroba kompaktního SUV Škoda Karoq

Škoda Auto v závodě Kvasiny zahajuje sériovou výrobu nového kompaktního SUV Karoq. Sedmá modelová řada se bude zákazníkům dodávat od října. Škoda Auto do rozšíření závodu v Kvasinách pro výrobu vozů SUV od roku 2015 investovala 11 miliard korun. Závod v Kvasinách je s 8000 pracovníky největším průmyslovým zaměstnavatelem v Královéhradeckém kraji. V následujících letech bude jeho kapacita postupně růst až na 295 000 vozů ročně. Vedle nového vozu Karoq se v současné době v Kvasinách vyrábějí vozy Škoda Superb, Superb Combi a Kodiaq a Seat Ateca.
více na www.autoweek.cz

ČVUT má elektromobil od ČEZ ESCO

Vozový park Českého vysokého učení technického doplnil elektromobil Nissan eNV200 zapůjčený od ČEZ ESCO. Univerzita vůz využije k rozvozu obědů pro svou menzu na pražském Strahově. Zápůjčku zrealizoval projekt Elektromobilita ČEZ, jehož cílem je podpora rozvoje tohoto způsobu dopravy v České republice.
více na www.autoweek.cz

Další aktuality 30. týdne na www.autoweek.cz:

Vize 2021: čtyři strategické pilíře růstu Hyundai Motor Europe

Škoda Auto modernizovala výrobu

Automatický sklad menších dílů AKL ve Škoda Auto Kvasiny

Obrněnci Tatra Titus pro Armádu ČR

Ministr obrany převzal další nové vozy Tatra Force

DB Schenker přivezl tým F1 Mercedes-AMG Petronas Motosport

Pražské bezplatné elektrobusy najely 60 000 km

Napříč Finskem projela sauna v autobusu Scania

Komplexní katalog kabinových filtrů Valeo

Toughbook Panasonic 2 v 1 ve stylovém firemním provedení

Personalia z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Po čtvrtstoletí přichází změna

Po 25 letech Aleš Holan opouští značku Shell. „Zajištění úspěšného přechodu české a slovenské divize Shell Lubricants pod křídla společnosti AutoMax Group na začátku roku 2013 bylo pro mě novou výzvou a následně i jedinečnou zkušeností. Nyní cítím, že se tato mise naplnila. Rozhodl jsem se proto k polovině roku 2017 ukončit své pracovněsmluvní závazky se společností AutoMax Group tak, abych se mohl věnovat novým profesním výzvám", uvádí Aleš Holan.

Úspěšnou kariéru spojenou s ikonickou žluto-červenou mušlí zahájil Aleš Holan v roce 1991 ve společnosti Shell Czechoslovakia jako obchodní zástupce. Během 25 let prošel řadou manažerských obchodních a marketingových pozic v rámci střední a východní Evropy. Do konce roku 2012 působil jako obchodní ředitel a místopředseda představenstva společnosti Shell Czech Republic. Následně pracoval jako obchodní ředitel ve společnosti AutoMax Group, která se na začátku roku 2013 stala oficiálním dovozcem a distributorem olejů a maziv Shell pro Českou republiku a Slovensko. Aleš Holan vystudoval strojírenství na VUT v Brně a získal titul MBA na University of Pittsburgh.

Zemřel novinář Ing. Petr Baubín

Ve věku 52 let zemřel po dlouhé nemoci dlouholetý novinář a publicista, člen Klubu motoristických novinářů Ing. Petr Baubín. Kromě jiného byl dlouholetým spolupracovníkem jako redaktor a inzertní manažer magazínu Autoservis. Své technické vzdělání a znalosti z oblasti aftermarketu uplatňoval i jako učitel. Poslední dobou mu zdravotní stav už nedovoloval věnovat se novinářské ani učitelské práci, ale až do posledních dní vedl svůj blog na iDnes.cz. Naše připravovaná spolupráce na textech se zaměřením na ojetá auta se už bohužel nerealizuje.

Petr Baubín vystudoval strojírenskou technologii na VŠSE v Plzni se specializací na technologii tváření. Jeho velkou zálibou byla vědeckofantastická literatura.

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

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

Technické zpracování:
Tomáš Rybecký (t.rybecky@gmail.com)
Luděk Šipla

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

Jen v PDF ještě najdete:

Bosch Mobility Experience 2017: Mobilita pro metropole
Lausitzring se promění v testovací areál pro autonomní vozidla
Až začne pršet, hloubka dezénu rozhodne o vašem bezpečí
Historie: 100 let užitkových Fordů
Motorsport: Peugeot podruhé vítězí v Silk Way Rally

Partner organizace:

Mobilita pro metropole

Bosch Mobility Experience 2017 v Boxbergu byla tradiční prezentace nových technických řešení s novým jménem. Letos Bosch představil technická řešení pro vyšší kvalitu života ve městech.

Věčnost strávené hledáním parkovacího místa (třetinu dopravy ve městech představuje hledání místa pro parkování), neefektivní doručení posledních pár metrů, silnice přeplněné soukromými vozy - to jsou dnes dopravní problémy ve velkých městech. Bez chytré dopravy a nového modelu mobility nebude v budoucnosti fungovat žádné megaměsto.

Budoucnost podle společnosti Bosch leží v chytrých městech. Jenom v období do roku 2020 bude trh smartcities vykazovat růst 19 % každý rok a dosáhne 700 miliard eur. V roce 2025 by mělo být na světě 80 metropolí proměněno v chytré města.

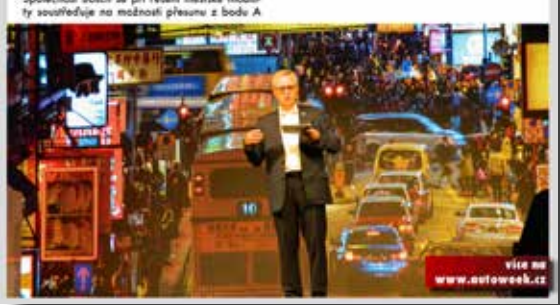
„Svými technologickými řešeními může Bosch pomoct zlepšit kvalitu života v megaměstech. Je nejvyšší čas, aby se využily příležitosti přinášené konektivitou k tomu, aby byl městský provoz chytřejší," říká člen představenstva a vedoucí oblasti Mobility Solutions Robert Bosch Rolf Bulander.

Společnost Bosch se při řešení městské mobility soustřeďuje na možnosti přesunu z bodu A do bodu B bez zbytečného stresu. Aby to bylo dosažitelné, budou muset být veřejná doprava, auta, autonomní doručovací vozidla a ostatní způsoby dopravy mezi sebou dokonale propojeny.

„To vše ale může fungovat jen při flexibilním plánování veškerého cestování. Pro dopravu ve městech to znamená, že to nebude vždy vlastním autem. V příští dekádě se automobily stanou naším třetím prostředím života - vedle domova a pracoviště. Ve městech budoucnosti budou součástí řešení problému kvality ovzduší elektromobilita ale i spalovací motory," říká Bulander.

Už nyní činí elektrokola ze společnosti Bosch lídra na trhu s pohonnými jednotkami pro nejúspěšnější elektrické vozidla světa. Také u tří- a čtyřkolových vozidel Bosch vyvinul kompaktní elektrické hnací ústroji. Po světě už jezdí pět milionů elektromobilů využívajících komponenty Bosch.

Již dnes běží celosvětově 14 pilotních projektů společnosti Bosch souvisejících s chytrými městy. Kromě propojeného parkování a řízení flotil zahrnují také elektromobilitu a multimodální dopravu.



Lausitzring se promění

Vedení společnosti DEKRA oznámilo, že od 1. listopadu 2017 převezme závodní areál EuroSpeedway, známý víc jako Lausitzring (ludický okruh). DEKRA zde od roku 2003 provozuje testovací areál DTC. Nyní své aktivity dále rozšíří, protože závodní trať bude proměněna ve zkušební areál zaměřený na testování autonomních vozidel. Půjde o zdaleka největší areál tohoto druhu v Evropě.

V první fázi DEKRA do přestavby investuje okolo 30 milionů eur. Vybudovány budou dva městské okruhy, okruh odpovídající venkovské krajině a rychlostní ovál bude využit pro simulaci dálnice. Navíc jsou pro další využití ideální rozsáhlé zaplošťované plochy. DEKRA bude pracovat na zázemí pro komunikaci V2V (Vehicle-to-Vehicle) i V2X (Vehicle-to-Infrastructure). Proměna by měla být dokončena do konce roku 2018. EuroSpeedway má 48 zaměstnanců. K těm by se mělo přidat dalších 70 specialistů. Logistické a technické zabezpečení tratě je na vynikající úrovni.

Areál u obce Klettwitz nedaleko Drážďan byl vybudován v prostoru bývalého povrchového hnědouhelného dolu. Byl otevřen v roce 2000. Pořádaly se zde závody kampionátů jako DTM, ADAC GT Masters i amerického Champ Car. Třikrát se zde také konal letecký závod Red Bull Air Race.

EuroSpeedway je dvoumílový rychlostní ovál trojúhelníkového tvaru se třemi zatáčkami. Uvnitř oválu je několik zatáček umožňujících vytvoření různých variant silničního okruhu - automobilového se 14 zatáčkami a délkou 4,345 km nebo motocyklového se 13 zatáčkami a délkou 4,297 km. Vedle areálu pro motorsport je testovací rychlostní ovál se dvěma rovinkami a dvěma klopenými zatáčkami.

Rozhodnutí organizace DEKRA vybudovat nedaleko za našimi hranicemi areál pro testování autonomních vozidel je velkou ranou pro plány ministra dopravy Dana Ťoka. Ten chtěl podobný areál vybudovat u nás rovněž v prostoru určeném pro rekultivaci po těžbě. Jenže Lausitzring bude připraven k použití daleko dříve, než se u nás stačí vyřídit potřebná povolení.

Až začne pršet, hloubka dezénu rozhodne o vašem bezpečí

Aquaplaning je při jízdě za mokra častou příčinou dopravních nehod. Způsobuje ho příliš rychlá jízda za intenzivního deště a nedostatečná hloubka dezénu, který nestíhá odvádět vodu zpod pneumatiky. Pneumatika v takovém případě ztrácí kontakt s vozovkou, neodvaluje se, ale začne plavat. S ubývající hloubkou dezénu klesá odolnost vůči aquaplaningu. Už při hloubce dezénu pod 3 mm se vodní sloupec tlačí mezi pneumatiku a vozovku a působí výrazné prodloužení brzdné dráhy. Continental proto doporučuje vyměnit pneumatiky s hloubkou dezénu 3 mm a nižší za nové.

Jednotný legislativní standard v Evropě stanovuje minimální hloubku dezénu letních pneumatik na 1,6 mm. Při tomto limitu však již vodní sloupec velice snadno zabrání plášti v kontaktu s vozovkou, brzdná dráha se zásadně prodlužuje a roste riziko vzniku aquaplaningu. S 1,6 mm vzorkem se brzdná dráha z 80 km/h při zůstatkové rychlosti 44 km/h protáhne až o 18,6 m oproti novým pneumatikám, což představuje délku osi čtyř automobilů. I v případě, když zbývají 3 mm, je vzdálenost potřebná k úplnému zastavení v porovnání s novými pneumatikami o 9,5 m delší. Doporučenou minimální hloubku vzorku 3 mm znázorňuje u pneumatik koncernu Continental speciální ukazatel TWI.

„Pokud se rozhodnete ujet platíš až na zákonný limit 1,6 mm, za dešťě výrazně snižte rychlost," radí Juraj Ilkovič, šéf divize Marketing Continental Barum.

Ani ta nejlepší nová pneumatika v hlubokém vodním sloupci ve velké rychlosti aquaplaningu nezabrání. Snažte se proto vyhýbat kalužím a pozorujte svoji stopu, zda je dostatečně patrná. Nástup aquaplaningu řidič pocítí rázem v řízení. Nesmí panikařit, prudce brzdit a otáčet volantem. Základem zvládnutí krizové situace je uvolnění plynu a vyšlápnutí spojky. Auto samo zpomalí a pneumatiky se dostanou na pevný podklad. V dešti na dálnici je proto lepší vypnout tempomat.

100 let užitkových Fordů

O legendárním Fordu Model T jste nepochybně již slyšeli. Ale co Model TTF Je sice méně známý, ale přesto velmi významný. Svůj první užitkový vůz, Model TT, uvedl Ford přesně před sto lety. První užitkový Ford s nosností 1 t Model TT konstrukčně vycházel z legendárního osobního Modelu T. Převzal z něj kabinu i motor, ale dostal delší a robustnější rám pro zvýšení nosnosti. Na základní podvozek si zákazníci mohli přiobjednat korbu a vozit nejrůznější zboží od dopisů až po pohonné hmoty. V kabině bylo místo pro řidiče a jednoho spolujezdce. Motor se spouštěl klikou. Zákazníci toužící po vyšším jízdním komfortu si mohli namísto sériově dodávaných plných pryžových kol připlatit za moderní pneumatky plněné vzduchem.

Model TT byl nejprve uveden na americký trh, ale mnoho se jich vyrobilo i v Evropě v britském Manchesteru. Od 27. července 1917 až do ukončení výroby v roce 1928 bylo vyrobeno 1,3 milionu Fordů TT. Poté byly nahrazeny výkonnějším Modelem AA s lasi o nosnosti 1,5 t. V roce 1933 přišel Model BB a v roce 1935 první pick-up Model 50 poprvé poháněný motorem V8. Do roku 1941, než přešel na vojenskou výrobu, Ford vyrobil 4 miliony užitkových vozidel. Zkušenosti s výrobou vojenských vozidel s pohonem všech kol (Ford byl největším producentem vojenských jeepů) uplatnil při uvedení pick-upů řady F, jejichž první generace přišla v roce 1948.

V Evropě Ford začal s výrobou užitkových vozidel s modelem FK v Německu v roce 1953 a modelem Thames ve Velké Británii v roce 1954. Německý model byl v roce 1980 přejmenován na Taunus Transit. V roce 1965 byla uvedena první generace řady Transit jako první společný projekt britského a německého Fordu. V současnosti je Ford nejprodávanější značkou užitkových vozů v Evropě. Zákazníkům nabízí paletu modelů zahrnující Transit, Transit Custom, Transit Connect, Transit Courier a Ranger. V zámoří kraluje trhu užitkových vozidel s pick-upy F-150 a řadou větších vozidel až po F-750 Super Duty. Vozy řady F jsou už více než 40 let nejprodávanějšími užitkovými vozidly v USA.

Peugeot podruhé vítězí v Silk Way Rally

Cyril Despres a David Castera proměnili druhý start v Silk Way Rally ve druhé vítězství. S Peugeotem 3008 DKR vyhráli po ujetých 9599 km z Ruska do Číny, z nichž 4094 km byly měřené úseky.

Francouzská značka vyjížděla z Moskvy se třemi vozy: jedním novým Peugeotem 3008 DKR Maxi a dvěma Peugeoty 3008 DKR, které v lednu triumfovaly při Rallye Dakar. Představením Peugeotu 3008 DKR Maxi při ostré soutěžní jízdě si inženýři Peugeotu Sport potvrdili, že se jejich práce ubírá správným směrem. Sébastien Loeb s ním první týden vedl, ale v době, kdy měl více než hodinový náskok, havaroval. Despres po Loebově nehodě převzal vedení a až do cíle jel bezchybně.

Vítěz letošní Rallye Dakar a nejúspěšnější jezdec v historii Dakaru Stéphane Peterhansel o šance na vítězství přišel první týden, když po nehodě ztratil dvě hodiny. V závěrečných etapách plnil roli Despresova „anděla strážného" a byl mu nablízku pro případ jakýchkoli problémů.

Bruno Famin, ředitel Peugeot Sport/týmový manažer Peugeot Total: „Jak jsme očekávali, nebo možná dokonce více než jsme očekávali, si Silk Way Rally vybrala od soutěžících obrovskou daň. Dva naše vozy postihly nehody a mnoho soutěžících čelilo stejným problémům, takže to bylo velmi náročná soutěž. To je přesně to, co vyhledáváme, protože své vozy připravujeme na Dakar."

Cyril Despres: „Byla to fantastická soutěž, obrovské dobrodružství. Vyjet z Moskvy a dojet do Číny... to je skutečně úžasná akce. Během celé soutěže jsme neudělali větší chyby, což bylo rozhodující, stejně jako to, že jsme měli spolehlivý vůz."

1. Despres (F)/Castera (F), Peugeot 3008 DKR 41 h 46 min 25 s, 2. Lavieille (F)/Gorcin (F) BAIC Motor BJ40L +1 h 04 min 39 s, 3. Han Wei (CHN)/Liao (CHN), Geely SMG Buggy +1 h 11 min 29 s, 4. Amos (F)/Delaunay (F), Ford TRX08LMOD +2 h 12 min 12 s, 5. Peterhansel (F)/Cottret (F), Peugeot 3008 DKR +2 h 37 min 27 s.

Mobilita pro metropole

Bosch Mobility Experience 2017 v Boxbergu byla tradiční prezentace nových technických řešení s novým jménem. Letos Bosch představil technická řešení pro vyšší kvalitu života ve městech.

Věčnost strávená hledáním parkovacího místa (třetinu dopravy ve městech představuje hledání místa pro parkování!), neefektivní doručení posledních pár metrů, silnice přeplněné soukromými vozy - to jsou dnes dopravní problémy ve velkých městech. Bez chytré dopravy a nového modelu mobility nebude v budoucnosti fungovat žádné megaměsto.

Budoucnost podle společnosti Bosch leží v chytrých městech. Jenom v období do roku 2020 bude trh smartcities vykazovat růst 19 % každý rok a dosáhne 700 miliard eur. V roce 2025 by mělo být na světě 80 metropolí proměněno v chytrá města.

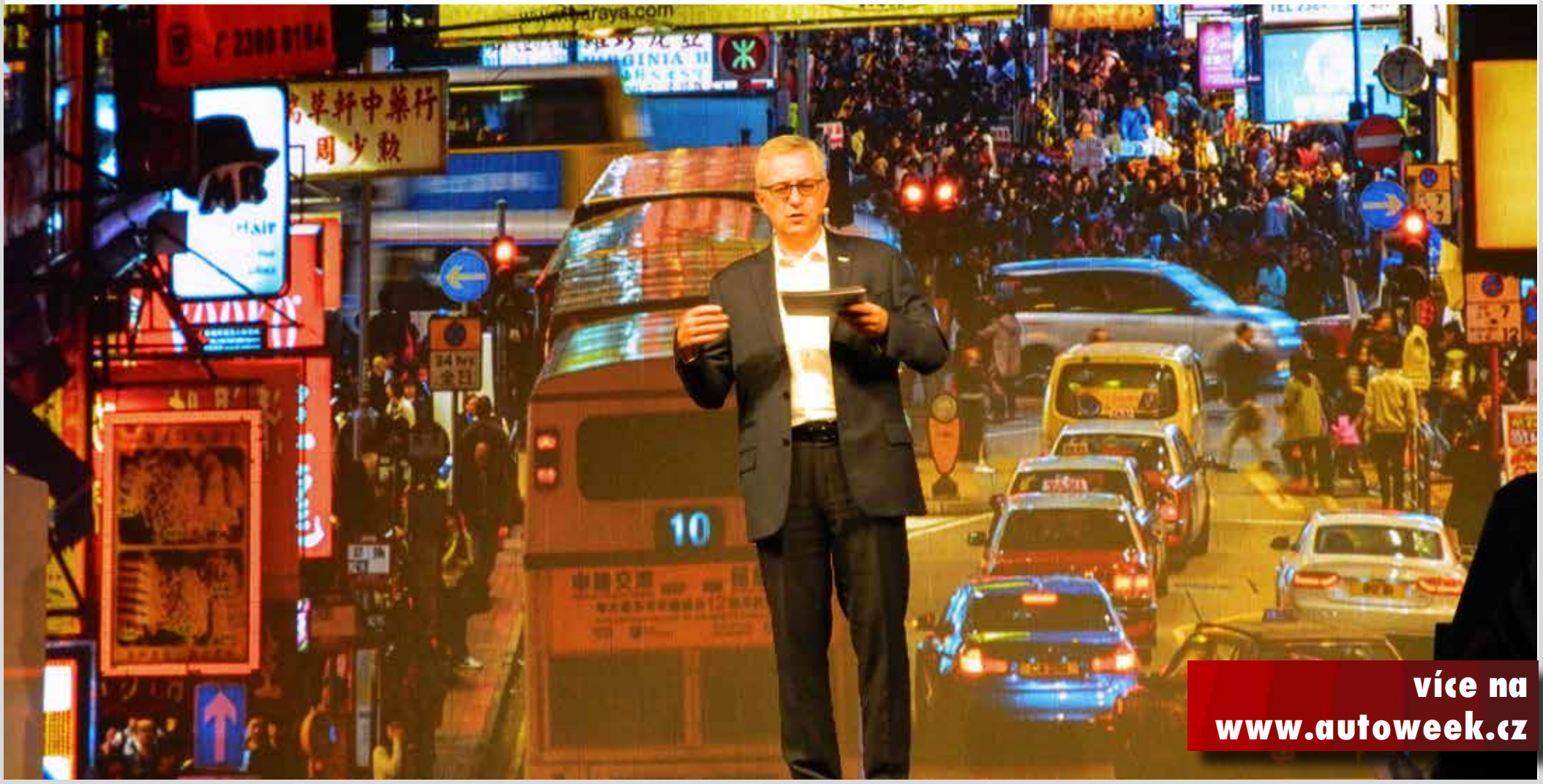
„Svými technologickými řešeními může Bosch pomoct zlepšit kvalitu života v megaměstech. Je nejvyšší čas, aby se využily příležitosti přinášené konektivitou k tomu, aby byl městský provoz chytřejší," říká člen představenstva a vedoucí oblasti Mobility Solutions Robert Bosch Rolf Bulander.

Společnost Bosch se při řešení městské mobility soustřeďuje na možnosti přesunu z bodu A do bodu B bez zbytečného stresu. Aby to bylo dosažitelné, budou muset být veřejná doprava, auta, autonomní doručovací vozidla a ostatní způsoby dopravy mezi sebou dokonale propojeny.

„To vše ale může fungovat jen při flexibilním plánování veškerého cestování. Pro dopravu ve městech to znamená, že to nebude vždy vlastním autem. V příští dekádě se automobily stanou naším třetím prostředím života - vedle domova a pracoviště. Ve městech budoucnosti budou součástí řešení problému kvality ovzduší elektromobilita ale i spalovací motory," říká Bulander.

Už nyní činí elektrokola ze společnosti Bosch lídra na trhu s pohonnými jednotkami pro nejúspěšnější elektrické vozidlo světa. Také u tří- a čtyřkolových vozidel Bosch vyvinul kompaktní elektrické hnací ústrojí. Po světě už jezdí půl milionu elektromobilů využívajících komponenty Bosch.

Již dnes běží celosvětově 14 pilotních projektů společnosti Bosch souvisejících s chytrými městy. Kromě propojeného parkování a řízení flotil zahrnují také elektromobilitu a multimodální dopravu.



více na
www.autoweek.cz

Lausitzring se promění

Vedení společnosti DEKRA oznámilo, že od 1. listopadu 2017 převezme závodní areál Euro-Speedway, známý víc jako Lausitzring (Lužický okruh). DEKRA zde od roku 2003 provozuje testovací areál DTC. Nyní své aktivity dále rozšíří, protože závodní trať bude proměněna ve zkušební areál zaměřený na testování autonomních vozidel. Půjde o zdaleka největší areál tohoto druhu v Evropě.

V první fázi DEKRA do přestavby investuje okolo 30 milionů eur. Vybudovány budou dva městské okruhy, okruh odpovídající venkovské krajině a rychlostní ovál bude využit pro simulaci dálnice. Navíc jsou pro další využití ideální rozsáhlé asfaltované plochy. DEKRA bude pracovat na zázemí pro komunikaci V2V (Vehicle-to-Vehicle) i V2X (Vehicle-to-Infrastructure). Proměna by měla být dokončena do konce roku 2018. EuroSpeedway má 48 zaměstnanců. K těm by se mělo přidat dalších 70 specialistů. Logistické a technické zabezpečení tratě je na vynikající úrovni.

Areál u obce Klettwitz nedaleko Drážďan byl vybudován v prostoru bývalého povrchového hnědouhelného dolu. Byl otevřen v roce 2000. Pořádaly se zde závody šampionátů jako DTM, ADAC GT Masters i amerického Champ Car. Třikrát se zde také konal letecký závod Red Bull Air Race.

EuroSpeedway je dvoumílový rychlostní ovál trojúhelníkovitého tvaru se třemi zatáčkami. Uvnitř oválu je několik zatáček umožňujících vytvoření různých variant silničního okruhu - automobilového se 14 zatáčkami a délkou 4,345 km nebo motocyklového se 13 zatáčkami a délkou 4,297 km. Vedle areálu pro motorsport je testovací rychlostní ovál se dvěma rovinkami a dvěma klopenými zatáčkami.

Rozhodnutí organizace DEKRA vybudovat nedaleko za našimi hranicemi areál pro testování autonomních vozidel je velkou ranou pro plány ministra dopravy Dana Ťoka. Ten chtěl podobný areál vybudovat u nás rovněž v prostoru určeném pro rekultivaci po těžbě. Jenže Lausitzring bude připraven k použití daleko dřív, než se u nás stačí vyřídit potřebná povolení.

více na
www.autoweek.cz

Až začne pršet, hloubka dezénu rozhodne o vašem bezpečí

Aquaplaning je při jízdě za mokra častou příčinou dopravních nehod. Způsobuje ho příliš rychlá jízda za intenzivního deště a nedostatečná hloubka dezénu, který nestíhá odvádět vodu zpod pneumatiky. Pneumatika v takovém případě ztrácí kontakt s vozovkou, neodvaluje se, ale začne plavat. S ubývající hloubkou dezénu klesá odolnost vůči aquaplaningu. Už při hloubce dezénu pod 3 mm se vodní sloupec tlačí mezi pneumatiku a vozovku a působí výrazné prodloužení brzdné dráhy. Continental proto doporučuje vyměnit pneumatiky s hloubkou dezénu 3 mm a nižší za nové.

Jednotný legislativní standard v Evropě stanovuje minimální hloubku dezénu letních pneumatik na 1,6 mm. Při tomto limitu však již vodní sloupec velice snadno zabrání plášti v kontaktu s vozovkou, brzdná dráha se zásadně prodlužuje a roste riziko vzniku aquaplaningu. S 1,6 mm vzorkem se brzdná dráha z 80 km/h při zůstatkové rychlosti 44 km/h protáhne až o 18,6 m oproti novým pneumatikám, což představuje délku asi čtyř automobilů. I v případě, když zbývají 3 mm, je vzdálenost potřebná k úplnému zastavení v porovnání s novými pneumatikami o 9,5 m delší. Doporučenou minimální hloubku vzorku 3 mm znázorňuje u pneumatik koncernu Continental speciální ukazatel TWI.

„Pokud se rozhodnete sjet pláště až na zákonný limit 1,6 mm, za deště výrazně snižte rychlost," radí Juraj Ižvolt, šéf divize Marketing Continental Barum.

Ani ta nejlepší nová pneumatika v hlubokém vodním sloupci ve velké rychlosti aquaplaningu nezabrání. Snažte se proto vyhýbat kalužím a pozorujte svoji stopu, zda je dostatečně patrná. Nástup aquaplaningu řidič pocítí rázem v řízení. Nesmí panikařit, prudce brzdit a otáčet volantem. Základem zvládnutí krizové situace je uvolnění plynu a vyšlápnutí spojky. Auto samo zpomalí a pneumatiky se dostanou na pevný podklad. V dešti na dálnici je proto lepší vypnout tempomat.

více na
www.autoweek.cz

100 let užitkových Fordů

O legendárním Fordu Model T jste nepochybně již slyšeli. Ale co Model TT? Je sice méně známý, ale přesto velmi významný. Svůj první užitkový vůz, Model TT, uvedl Ford přesně před sto lety. První užitkový Ford s nosností 1 t Model TT konstrukčně vycházel z legendárního osobního Modelu T. Převzal z něj kabinu i motor, ale dostal delší a robustnější rám pro zvýšení nosnosti. Na základní podvozek si zákazníci mohli přiobjednat korbu a vozit nejrůznější zboží od dopisů až po pohonné hmoty. V kabině bylo místo pro řidiče a jednoho spolujezdce. Motor se spouštěl klikou. Zákazníci toužící po vyšším jízdním komfortu si mohli namísto sériově dodávaných plných pryžových kol připlatit za moderní pneumatiky plněné vzduchem.

Model TT byl nejprve uveden na americký trh, ale mnoho se jich vyrobilo i v Evropě v britském Manchesteru. Od 27. července 1917 až do ukončení výroby v roce 1928 bylo vyrobeno 1,3 milionu Fordů TT. Poté byly nahrazeny výkonnějším Modelem AA s šasi o nosnosti 1,5 t. V roce 1933 přišel Model BB a v roce 1935 první pick-up Model 50 poprvé poháněný motorem V8. Do roku 1941, než přešel na vojenskou výrobu, Ford vyrobil 4 miliony užitkových vozidel. Zkušenosti s výrobou vojenských vozidel s pohonem všech kol (Ford byl největším producentem vojenských jeepů) uplatnil při uvedení pick-upů řady F, jejichž první generace přišla v roce 1948.

V Evropě Ford začal s výrobou užitkových vozidel s modelem FK v Německu v roce 1953 a modelem Thames ve Velké Británii v roce 1954. Německý model byl v roce 1960 přejmenován na Taunus Transit. V roce 1965 byla uvedena první generace řady Transit jako první společný projekt britského a německého Fordu. V současnosti je Ford nejprodávanější značkou užitkových vozů v Evropě. Zákazníkům nabízí paletu modelů zahrnující Transit, Transit Custom, Transit Connect, Transit Courier a Ranger. V zámoří kraluje trhu užitkových vozidel s pick-upy F-150 a řadou větších vozidel až po F-750 Super Duty. Vozy řady F jsou už více než 40 let nejprodávanějšími užitkovými vozidly v USA.

více na
www.autoweek.cz

Peugeot podruhé vítězí v Silk Way Rally

Cyril Despres a David Castera proměnili druhý start v Silk Way Rally ve druhé vítězství. S Peugeotem 3008 DKR vyhráli po ujetých 9599 km z Ruska do Číny, z nichž 4094 km byly měřené úseky.

Francouzská značka vyjížděla z Moskvy se třemi vozy: jedním novým Peugeotem 3008 DKR Maxi a dvěma Peugeoty 3008 DKR, které v lednu triumfovaly při Rallye Dakar. Představením Peugeotu 3008 DKR Maxi při ostré soutěžní jízdě si inženýři Peugeotu Sport potvrdili, že se jejich práce ubírá správným směrem. Sébastien Loeb s ním první týden vedl, ale v době, kdy měl více než hodinový náskok, havaroval. Despres po Loebově nehodě převzal vedení a až do cíle jel bezchybně.

Vítěz letošní Rallye Dakar a nejúspěšnější jezdec v historii Dakaru Stéphane Peterhansel o šance na vítězství přišel první týden, když po nehodě ztratil dvě hodiny. V závěrečných etapách plnil roli Despresova „anděla strážného“ a byl mu nablízku pro případ jakýchkoli problémů.

Bruno Famin, ředitel Peugeot Sport/týmový manažer Peugeot Total: „Jak jsme očekávali, nebo možná dokonce více než jsme očekávali, si Silk Way Rally vybrala od soutěžících obrovskou daň. Dva naše vozy postihly nehody a mnoho soutěžících čelilo stejným problémům, takže to byla velmi náročná soutěž. To je přesně to, co vyhledáváme, protože své vozy připravujeme na Dakar.“

Cyril Despres: „Byla to fantastická soutěž, obrovské dobrodružství. Vyjet z Moskvy a dojet do Číny... to je skutečně úžasná akce. Během celé soutěže jsme neudělali větší chyby, což bylo rozhodující, stejně jako to, že jsme měli spolehlivý vůz.“

1. Despres (F)/Castera (F), Peugeot 3008 DKR 41 h 46 min 25 s, 2. Lavieille (F)/Garcin (F) BAIC Motor BJ40L +1 h 04 min 39 s, 3. Han Wei (CHN)/Liao (CHN), Geely SMG Buggy +1 h 11 min 29 s, 4. Amos (F)/Delaunay (F), Ford TRX08LMOD +2 h 12 min 12 s, 5. Peterhansel (F)/Cottret (F), Peugeot 3008 DKR +2 h 37 min 27 s.

více na
www.autoweek.cz