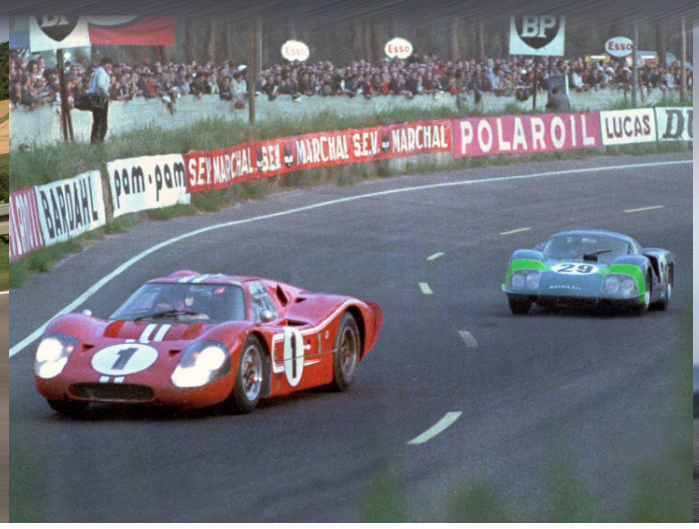
32. týden 2017

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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

Konec spolupráce Škoda Auto a Tata Motors

Škoda Auto a Tata Motors ukončily konkrétní jednání o strategickém partnerství. Škoda Auto od podpisu dohody v březnu letošního roku ověřovala možnosti spolupráce se společností Tata Motors. Obě společnosti nyní dospěly k závěru, že v současné době se technické ani ekonomické synergie nedají realizovat v požadovaném rozsahu. Škoda Auto bude pokračovat ve vývoji vozu pro asijské trhy se snahou zvrátit pokles prodeje v Indii, který kontrastuje s jejím posilováním jinde ve světě.

Neúspěch jednání znamená další fiasko VW Group ve snaze vyvinout levné auto pro rozvíjející se trhy především v Asii, protože už před časem skončila neúspěchem snaha o spolupráci se Suzuki Motor.

Podle dohody měla být využita platforma AMP (Advanced Modular Platform) společnosti Tata s komponentami VW, především elektronickými systémy. Jenže se ukázalo, že dosažení potřebné úrovně bezpečnosti a emisí by vyžadovalo příliš velké investice. Proto se vedení VW a Škody Auto rozhodlo pro použití platformy MQB-A. Jenže to neodpovídá představám indické strany.

Tata Motors plánuje uvedení nové řady modelů na bázi platformy AMP v roce 2019. Škoda Auto bude i nadále pokračovat ve vývoji vozu pro asijské trhy s využitím platformy MQB-A.

„Vyhodnotili jsme technickou proveditelnost a míru synergií zamýšleného partnerství a došli jsme k závěru, že strategické přínosy jsou pro obě strany nižší než prahové hodnoty. Na základě intenzivních diskusí obě společnosti dospěly k závěru, že zamýšlené oblasti partnerství nemusí poskytnout požadované synergie. Zůstáváme nicméně pozitivní na to, abychom prozkoumali budoucí příležitosti spolupráce se skupinou Volkswagen," uvedl generální ředitel Tata Motors Guenter Butschek.

Indický trh je specifický tím, že na něm s polovičním podílem dominuje společnost Maruti Suzuki (v roce 2016 vykázala prodej 1 394 972 vozů a tržní podíl 48 %). Jejím jediným vážnějším konkurentem je Hyundai se 17 % podílu na trhu. Indická Mahindra je třetí s podílem jen 8 % a Tata Motors je pátá s podílem jen 5 %, když vloni v Indii prodala 142 962 vozidel.

Prodej vozů Škoda v Indii

rok	prodej
2007	14 001
2008	16 051
2009	14 535
2010	20 019
2011	30 005
2012	**34 265**
2013	22 563
2014	15 538
2015	15 829
2016	**13 022**

více na
www.autoweek.cz

Moderní podoba luxusu

Značka Jaguar uvedla řadu vylepšení svého luxusního sedanu XJ pro modelový rok 2018. Mezi ta hlavní patří zejména použití inovované techniky, konektivity a nejnovějších bezpečnostních prvků. XJ je vrcholem modelové řady sedanů značky Jaguar. Jaguar u tohoto modelu využívá lehkou architekturu s vysokým podílem hliníku. Jaguar XJ modelový rok 2018 bude v prodeji od 30. října 2017, jeho cena začíná na 2 307 591 Kč vč. DPH.

Modelovou řadu XJ nově rozšířila vrcholná verze XJR575 s řadou designových doplňků interiéru a karoserie. Tato verze vzešla z divize Special Vehicle Operations. Její motor 5,0 V8 Supercharged přeplňovaný mechanicky poháněným dmychadlem Twin-Vortex má výkon 423 kW (575 k) a největší točivý moment 700 N.m.

více na www.autoweek.cz

Nový Ford Fiesta se představí na Friends Festu

Ford Fiesta přichází ve zcela nové generaci. Tu český Ford poprvé oficiálně představil na multižánrovém open-air festivalu Friends Fest v Pardubicích, určeném pro všechny, kteří obdivují vše americké. Nová Fiesta od začátku zákazníkům nabídne výběr ze čtyř variant: základní Trend, stylové Titanium, sportovně laděné ST-Line a luxusní Vignale. V příštím roce nabídku rozšíří ještě crossover Fiesta Active a sportovní Fiesta ST. Jako první model značky Ford dostala Fiesta systém detekce chodců a prémiový audiosystém B&O Play. Inovativní infotainment Sync 3 má dotykový displej až 8". U zážehových variant Ford sází zejména na tříválce EcoBoost 1,0. Výkonové rozpětí zážehových motorů sahá od 51 do 103 kW (70 do 140 k). V nabídce ale nebude chybět ani úsporný turbodiesel.

více na www.autoweek.cz

Další aktuality 32. týdne na www.autoweek.cz:

Unikátní myčka WashTec s laserovou show u Benziny

Autodrom Most nabízí školení pro cesty do Německa

Soudní spory žadatelů blokují vznik nových STK!

Extratřída s ještě vyšší úrovní

Mercedes-Benz uvedl na český trh modernizovanou podobu luxusních sedanů třídy S přinášející mnoho technických novinek, nové motory a další přiblížení k autonomní jízdě. Už na první pohled je proměna patrná na novém řešení hlavních světlometů Multibeam LED.

Třída S je nejprodávanější luxusní sedan na světě. Od představení současné generace roku 2013 bylo prodáno více než 300 000 těchto vozů. Základní verzí je L, o níž je největší zájem. Menší zájem je o kratší variantu, stejně jako o ještě delší XL, tedy vrcholnou Mercedes-Maybach. Základní podoba vozu je konzervativnější, sportovnější podobu nabízí AMG Line, o níž je mezi kupujícími největší zájem.

Nová generace kamer, radaru a ultrazvukových snímačů posouvá systém Intelligent Drive na ještě vyšší úroveň. Díky tomu dokáže elektronika lépe reagovat na chodce a zvládá menší poloměry zatáček. Adaptivní tempomat Distronic a aktivní asistent řízení podporují řidiče při udržování bezpečného odstupu a dělají řízení komfortnější, protože oba systémy automaticky přizpůsobují rychlost jízdy v zatáčkách a před křižovatkami.

Mercedes-Benz přes velký mediální tlak nechce skončit s turbodiesely. Ostatně u nás 70 % kupujících třídy S volí vznětové motory (a 60 % požaduje pohon všech kol 4Matic). Zásadní novinkou je přechod od motorů V6 k řadovým šestiválcům, a to jak u vznětových, tak i zážehových. Premiéru v modelech S 350 d a S 400 d má nejvýkonnější vznětový motor pro osobní vozy v historii značky Mercedes-Benz. Nové zážehové řadové šestiválce S 450 a S 500 využívají elektrickou síť s napětím 48 V, z níž těží integrovaný spouštěč-generátor ISG, schopný přidat 15 kW výkonu, a elektricky poháněné přídavné dmychadlo eZV. Verze S 560 mají nový motor V8 vybavený deaktivací čtyř válců pomocí systému proměnného časování ventilů Camtronic. Přepracovaný plug-in hybridní pohon ve verzi S 560 e má vyšší kapacitu akumulátorů 13,3 kWh, což prodloužilo dojezd s čistě elektrickým pohonem na 50 km.

Více o Mercedesu třídy S vč. kompletního ceníku najdete na str. 11 (po stažení pdf verze).

více na www.autoweek.cz

Fuso eCanter je už ve výrobě

Společnost Mitsubishi Fuso Truck and Bus zahájila výrobu lehkého nákladního auta na elektrický pohon Fuso eCanter. Fuso je značkou divize Daimler Trucks Asia. V portugalské Tramagale se bude eCanter vyrábět pro evropské a americké trhy zároveň s konvenčními nákladními vozidly Fuso Canter.

Fuso eCanter se montuje na jedné lince s vozem Canter s konvenčním pohonem. Speciální komponenty se montují na paralelních pracovištích. První lehký elektricky poháněný nákladní vůz světa má dojezd do 100 km a uveze náklad o hmotnosti 2 - 3 t. Jeho elektrická síť je napájena ze šesti lithio-ionových akumulátorů 420 V s kapacitou 13,8 kWh. Vyrábí je dceřiná společnost koncernu Daimler firma Accumotive v německém Kamenci. Podle firemních podkladů proti stejnému vozidlu se vznětovým motorem eCanter ušetří na provozních nákladech až 1000 eur na 10 000 km. První zákazníci vozidla dostanou v září.

více na www.autoweek.cz

Suzuki ve Frankfurtu představí Swift Sport

Na 67. ročníku autosalonu IAA ve Frankfurtu nad Mohanem Suzuki oficiálně představí zcela nový Swift Sport. Malý hot-hatch bude podle japonských médií pohánět čtyřválec 1,4 BoosteJet s přeplňováním turbodmychadlem známý už z modelů SX4 S-Cross a Vitara S. Ve Swiftu Sport ho konstruktéři přeladili. Jeho výkon vzrostl na 110 kW (150 k) a nejvyšší točivý moment 245 N.m. Převodovka bude šestirychlostní přímo řazená případně samočinná. Od základní podoby Swiftu se Sport nijak zásadně neliší. Má jen upravený tvar předního nárazníku, plastové nástavce na bočních prazích a vzadu difuzor se dvěma koncovkami výfuku. V interiéru zaujmou především sportovní přední sedadla s integrovanými opěrkami.

více na www.autoweek.cz

Krátce

- Toyota a Mazda se dohodly na rozšíření spolupráce při výrobě v USA a vývoji elektromobilů.
- Evropská komise popřela, že připravuje pro automobilky od roku 2025 zavedení povinné kvóty prodeje elektromotorů, ale němečtí sociální demokraté ji požadují.
- Fiat Chrysler chce mít do roku 2022 polovinu svých modelů s elektrickým pohonem včetně všech Maserati.
- Německý eurokomisař Günther Oettinger požaduje pro německé automobilky za tzv. kartelovou dohodu mnohamiliardovou pokutu.
- Austrálie, kde je v provozu jen 5000 elektromobilů, za 3 miliony dolarů vybuduje 18 dobíjecích stanic na 1800 km dálnice mezi Gold Coast a Cairns City.

Vydařený trik Volkswagenu

Německé automobilky se zavázaly upravit software u vozů poháněných vznětovými motory Euro 5 a Euro 6 a současně vytvořit podmínky k urychlenému odstranění starších vozů z německých silnic.

Nyní svou nabídku německým motoristům zveřejnil také Volkswagen. Prémie, nabízená při odprodeji staršího auta s turbodieselem Euro 4 až Euro 1 a jeho nahrazení koupí nového, dosahuje výše až 10 000 eur. Nabídka platí i pro starší vozy jiných značek, pokud si místo nich klient do konce letošního roku pořídí vůz značky Volkswagen. Na model Golf to je 5000 eur, na Passat 8000 eur a maximální částka 10 000 eur přichází v úvahu jen pro Touareg. Ve snaze podpořit prodej vozidel na elektrický pohon se přidává dalších 2380 eur, na vozy s plug in-hybridním pohonem to je navíc 1785 eur a na auta na zemní plyn 1000 eur. Pro vozy s elektrickým pohonem jsou navíc ještě dotace včetně státních, takže v případě e-Golfu může celková prémie dosáhnout až 11 760 eur, což jeho cenu může snížit až na 24 140 eur. To je stále dvojnásobek ceny základního Golfu při započtení prémie za starší turbodiesel (17 850 - 5000 = 12 850 eur).

Podobné prémie za odprodej starších turbodieselů prodaných před zářím 2009 při koupi nových aut nabízejí i další koncernové značky. Pro vozy značky Škoda to je například až 5000 eur, přičemž toto maximum neplatí jen pro Superb, ale i pro Octavii, jejíž ceny jsou v Německu srovnatelné s Volkswagenem Golf. Na Fabii to je 3000 eur a Rapid 3500 eur. Na vozy poháněné zemním plynem se přidává dalších 1000 eur. Značka Seat nabízí 1750 až 8000 eur.

Za starší turbodiesely tedy VW nabízí poměrně vysoké částky. Jenže je třeba připomenout, že vloni v září Volkswagen poskytoval při prodeji modelu Golf slevu až 32,75 %, což u základní verze tohoto vozu znamenalo přes 5800 eur! V letošním roce se podle serveru meinauto.de poskytuje na nový Golf (základní cena 17 850 eur vč. DPH) běžně sleva 17,55 % proti ceníku, tj. minimálně 3100 eur. U Škody Octavia (základní cena je 17 450 eur) je letos nabízený rabat od 20,9 %, tedy od 3650 eur.

U SUV Touareg pro modelový rok 2016 se vloni nabízela sleva ve výši až 26 %, což představovalo minimálně 13 700 eur, tedy mnohem víc, než nabízená prémie za odkup staršího turbodieselu.

více na
www.autoweek.cz

Elektromobily od E.on pro hotelové hosty

Hosty hotelu Holiday Inn Prague Airport přepraví z letiště do hotelu sedmimístný minibus značky Nissan s elektrickým pohonem. Hosté mají navíc k dispozici elektromobil smart ED, který si mohou vypůjčit na vyjížďky po městě. Oba vozy i tamní dobíjecí stanice jsou v hotelu k dispozici díky spolupráci s energetickou společností E.on. Veřejná nabíječka na letišti, kterou dodala společnost E.on, je v poslední době velmi vytížená, proto je v jednání instalace další nabíječky v prostorách hotelového parkoviště.

více na www.autoweek.cz

Podvody při měření emisí (1. díl)

ÚAMK přináší třídílný seriál nejčastějších podvodů při měření emisí. Situaci popisuje expert na měření emisí a školitel emisních techniků Libor Fleischhans, ředitel Asociace emisních techniků ASEM.

S čím se setkáváte při měření emisí v ČR?

„Setkávám se s výpověďmi, které jsou odlišné od teorie. To znamená, že ty stanice měření emisí, které pracují při STK, dělají 20 až 30 měření emisí denně, což normální opravna nedělá. Ta opravuje auta, a když někdo přijde na emise, tak ho změří jen tak mimochodem, protože pro ně to není výdělečný obchod. Pro stanici, která stojí před vraty STK, to je výdělečný obchod a majitel STK nevydělá 60 %, když vozidlo neprojde emisním měřením.“

Znamená to, že ti lidé nedělají to, co by měli?

„Pokud je někdo motivován, že mají auta procházet, pak ho můžu školit od rána do večera a není to nic platné. Někdy se rozvyprávím o tom, co všechno je možné, a pak se nestačíte divit kolik různých metod je, aby to skutečně frčelo, aby majitel STK byl spokojen.“

A co na to kontrola?

„Kontroly státního odborného dozoru se nechají utáhnout na vařené nudli. Jeden z kontrolorů mi říkal, že nerozpozná vůbec nic. I před jeho očima, když mu měří se sondou mimo výfuk, tak státní odborný dozor ani neví, že tu sondu nemá ve výfuku.“

více na www.autoweek.cz

Personalia z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Šlajs jednatelem společností PACCAR Financial CZ a PACCAR Financial Slovakia

Společnost PACCAR Financial oznámila, že Michal Šlajs byl jmenován jednatelem společností PACCAR Financial CZ s.r.o. a PACCAR Financial Slovakia s.r.o. Michal Šlajs začal pracovat ve společnosti PACCAR Financial CZ na pozici generálního ředitele, kterou zastával od založení společnosti v listopadu 2013. Na základě úspěšného startu značkového financování v České republice stál rovněž u zrodu společnosti PACCAR Financial Slovakia, která odstartovala svoji činnosti na Slovensku v roce 2015. Obě společnosti jsou hlavními partnery pro financování vozidel značky DAF v České i Slovenské republice. Další novou výzvou pro PACCAR Financial je převzetí remarketingu všech použitých vozidel DAF v rámci obou zemí. Cílem je nabídnout našim zákazníkům kvalitní použitá vozidla prostřednictvím dealerské sítě DAF včetně značkového financování a prodloužené záruky First choice.

„Operativní leasing včetně integrovaného servisního balíčku DAF a pojištění je náš dlouhodobě nejúspěšnější finanční produkt, díky němuž se naši zákazníci mohou plně věnovat svému podnikání," říká Michal Šlajs.

Svoboda přešel z RHIAG do Webcomu

Do společnosti WEBCOM nastoupil od 1. 8. 2017 nový ředitel divize incadea. Je jím Jan Svoboda, který přichází ze skupiny RHIAG (vlastnící například Auto Kelly, Elit), kde působil na pozici IT leadera pro střední a jižní Evropu od roku 2011. Jan Svoboda má bohaté zkušenosti s implementacemi informačních systémů na platformě Microsoft a elektronickými řešeními pro zákazníky nebo dodavatele. Nyní mezi jeho klíčové cíle bude patřit nejen posílení týmu WEBCOM automotive a součinnost na probíhajících projektech, ale zejména podpora a rozvoj mezinárodních aktivit v oblasti automotive.

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:

Jen první krok

Mercedes-Benz třídy S - nová měřítka luxusu

Parkování bez řidiče

T-Roc začátkem SUV ofenzivy Volkswagenu

1967 - ten největší: Le Mans

Jen první krok

Dohoda mezi představiteli spolkové vlády, zemských vlád a automobilek, týkající se vznětových motorů (psali jsme o ní před týdnem), vzbudila velký ohlas. Dohodnuté úpravy softwaru se budou týkat 5,3 milionu vozidel, z toho 3,8 milionu vozidel koncernu Volkswagen (z toho ale 2,5 milionu aut už tím prošlo kvůli aféře dieselgate), 0,9 milionu vozů koncernu Daimler a 0,3 milionu vozů BMW Group. Plán se netýká dovezených automobilů. Celkem je v Německu 15 milionů vozidel se vznětovými motory, z toho 2,7 milionu Euro 6, 5,9 milionu Euro 5 a 6,4 milionu Euro 4 až 1.

Úpravy softwaru přijdou asi na 100 eur na auto, zatímco dovybavení vozu pro rozšíření systému zachytávání škodlivých látek ve spalinách by přišlo na 1500 eur na auto. Automobilky slíbily realizovat úpravy co nejrychleji, aby už na konci roku 2018 bylo patrné zlepšení ovzduší.

Představitelé organizace Deutschland Umwelthilfe (DUH) tvrdí, že úpravy softwaru ve skutečnosti přinesou snížení emisí NOx jen okolo 2-3 %. „Výsledky setkání jsou špatnou zprávou pro statisíce lidí, kteří kvůli tomu onemocní a z nichž 10 600 každý rok předčasně zemře kvůli NOx," tvrdí šéf DUH Jürgen Resch. DUH se snažila ovlivnit jednání v Berlíně tím, že před jeho začátkem předala deníku Bild výsledky svých měření, která dokazují, že většina vznětových motorů v reálném provozu neplní emisní limity. Jenže metodika měření DUH není ve shodě s metodikou měření používanou v EU.

„Vzhledem ke značně pošramocené pověsti automobilového průmyslu by automobilky měly zákazníkům lépe vysvětlit, co vlastně znamenají slíbené úpravy softwaru a jak budou ve skutečnosti působit," říká vysoce uznávaný expert na automobilový průmysl Ferdinand Dudenhoffer z centra automobilového výzkumu CAR university Duisburg-Essen. Dudenhoffer varuje před zákazem vznětových motorů - na základě jeho analýzy by úplný zákaz Německo přišel na 15 miliard eur.

Německé automobilky potřebují vznětové motory pro pohon svých nejziskovějších modelů, tedy luxusních sedanů a kombi, stejně jako SUV. Vznětové motory mají vyšší účinnost než zážehové, takže produkují asi o pětinu menší množství CO2.

více na
www.autoweek.cz

Mercedes-Benz třídy S - nová měřítka luxusu

Modernizovaná třída S posouvá měřítka moderního luxusu opět dál. Mimořádný komfort cestování zvyšuje systém předvídavého rozpoznávání nerovností Road Surface Scan a funkce Curve, která zajišťuje naklánění vozidla do zatáčky proti odstředivé síle. Systém nastavení podvozku Active Body Control pracuje se stereokamerou s vyšším rozlišením schopným lépe odlišit stín od skutečné díry.

Interiér přináší novou úroveň komfortu ale i udržování fyzické kondice díky masážním funkcím sedadel. Vytváří prostředí, které přináší zábavu i odpočinek, tedy takové, které se stává dalším místem pro život. Tomu napomáhá i vysoká úroveň konektivity. Světovou novinkou je systém řízení komfortu Energizing. Ten propojuje různé komfortní systémy vozidla, například klimatizaci, dekorační osvětlení, masážní nebo parfémovací funkce, a umožňuje cestujícím sestavit si speciální nastavení podle nálady nebo potřeby. Cestování je díky tomu příjemnější a zvyšuje se pohoda řidiče při řízení.

Uspořádání a nastavení přístrojové desky, tvořené dvěma 12,3“ displeji, je obdobné jako ve třídě E, ale s vyšším rozlišením. Úplně nová generace volantu s komplexním uspořádáním a dotykovým ovládáním využívá základní princip se soustředěním ovládacích prvků orientovaných na řidiče na levé straně a ovládání komfortu a konektivity vpravo. Nový volant je k dispozici ve dvou podobách - standardní a AMG Line.

Telematika NTG 5.5 s hlasovým ovládáním Linguatronic je nově i v češtině. Místo klíčku resp. karty lze získat kód pro odemykání pomocí telefonu Samsung.

Nabídka v České republice zákazníkům umožňuje využívat tzv. harmonizační sady, nabízející rozšířenou základní výbavu buď bez příplatku, nebo za zvýhodněnou cenu.

				rozvor:	3035 mm		3165 mm (L)		3365 mm (Maybach)	
	palivo	výkon	motor	pohon:	4x2	4Matic	4x2	4Matic	4x2	4Matic
S 350 d	N	210 kW	R6 2,9 l turbo		2 340 140	2 438 150	2 468 400	2 565 200	-	-
S 400 d	N	250 kW	R6 2,9 l turbo		2 504 700	2 601 500	2 577 300	2 674 100	-	-
S 450	B	270 kW	R6 3,0 l turbo		2 480 500	2 553 100	2 649 900	2 746 700	-	-
S 500	B	320 kW	R6 3,0 l turbo		2 710 400	-	2 940 300	-	-	-
S 560	B	345 kW	V8 4,0 l biturbo		2 842 290	2 940 300	3 049 200	3 146 000	3 725 590	3 832 070
S 560 e	B+E	270 + 90 kW	V8 4,0 l biturbo + E		-	-	3 034 680	-	-	-
AMG S 63	B	450 kW	V8 4,0 l biturbo		-	-	-	4 455 220	-	-
S 600	B	390 kW	V12 6,0 l biturbo		-	-	4 427 390	-	-	-
S 650	B	463 kW	V12 6,0 l biturbo		-	-	-	-	5 307 060	-
AMG S 65	B	463 kW	V12 6,0 l biturbo		-	-	-	6 399 690	-	-

více na
www.autoweek.cz

Parkování bez řidiče

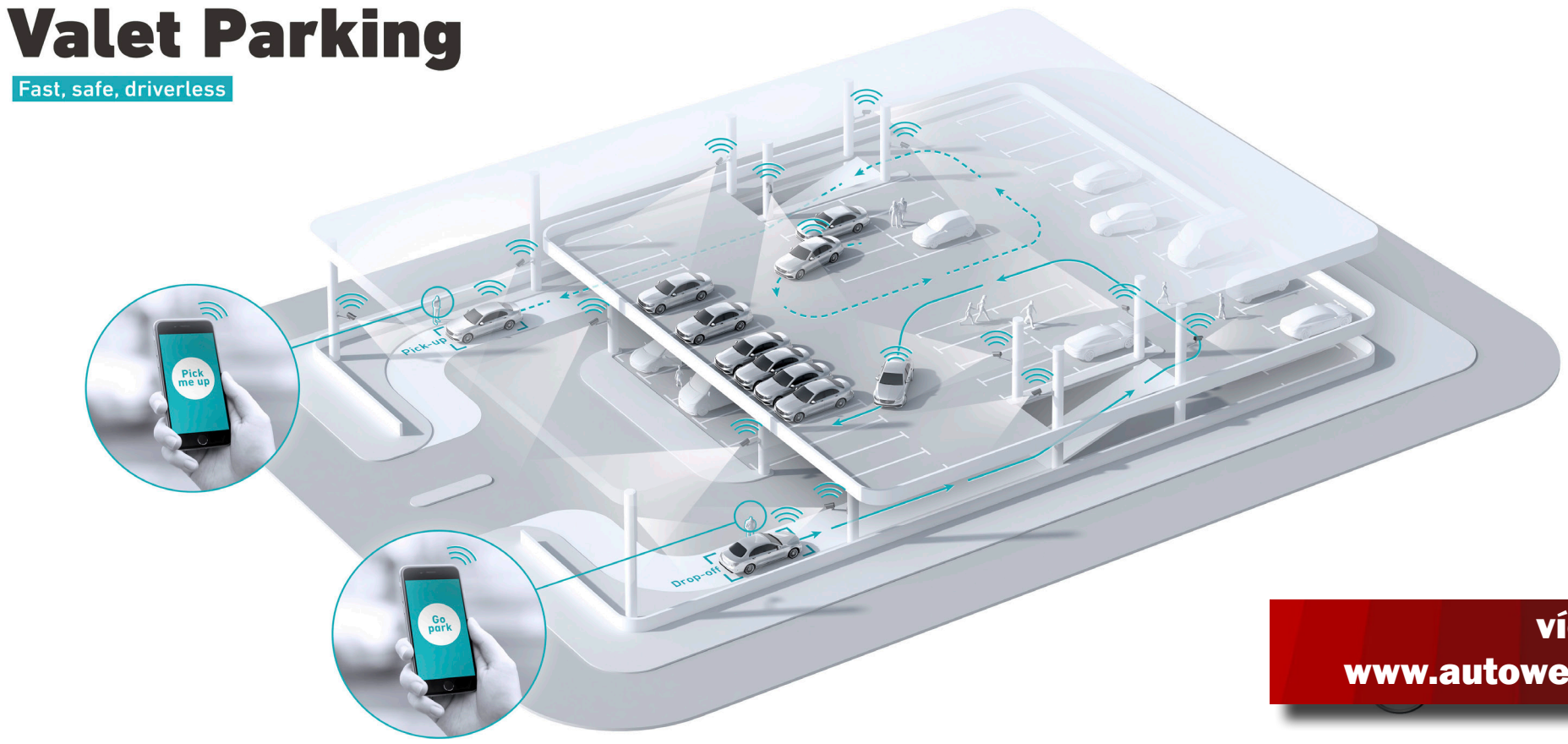
Společnosti Bosch a Daimler v parkovací garáži muzea Mercedes-Benz předvedly parkování bez řidiče v reálných podmínkách. Pomocí povelu přes chytrý telefon mohou řidiči automaticky zaparkovat auta na přidělených místech, aniž by museli dohlížet na pohyb vozu.

Automatizované parkování je důležitým mezníkem na cestě k autonomnímu řízení. Pilotní řešení v parkovací garáži muzea Mercedes-Benz je vůbec prvním světovým řešením založeným na infrastruktuře pro plně automatizovanou parkovací službu v reálných podmínkách - ať už s řidičem za volantem nebo bez něj. Od počátku roku 2018 budou mít návštěvníci v garážích muzea možnost zažít tuto pohodlnou službu na vlastní kůži a ušetřit tak čas, který by strávili parkováním.

Senzory nainstalované v parkovací garáži monitorují při navádění vozidla jízdní koridor a jeho okolí. Technologie ve vozidle bezpečným způsobem převádí příkazy od infrastruktury parkovací garáže v jízdní manévry a v případě potřeby vozidlo včas zastaví. Senzory pro infrastrukturu parkovacích garáží a komunikační technologie jsou od firmy Bosch. Daimler zajišťuje soukromou parkovací garáž muzea a pilotní vozidla.

Po premiéře bude následovat intenzivní fáze testování. Možnost nabízení technologie parkování bez řidiče zákazníkům ještě čeká na konečné schválení ze strany regulačních orgánů. Veřejnost bude moci využít automatizované parkování v parkovacích garážích muzea Mercedes-Benz vůbec poprvé na světě počátkem roku 2018. Díky tomu získá Bosch a Mercedes-Benz zkušenosti v tom, jak si uživatelé poradí s automatizovaným obslužným parkováním.

Stávající parkovací garáže je možné dodatečně vybavit infrastrukturální technologií. Pro provozovatele parkovacích garáží bude parkování bez řidiče znamenat efektivnější využití dostupných parkovacích míst: na stejném prostoru může být zaparkováno až o 20 % více vozidel.



více na
www.autoweek.cz

T-Roc začátkem SUV ofenzivy Volkswagenu

T-Roc bude klíčovým modelem při rozšiřování modelové nabídky Volkswagenu v segmentu SUV a crossoverů. Volkswagen T-Roc jako menší a atraktivnější vůz, než tradičně koncipovaný kompaktní Tiguan, zaplní přetrvávající mezeru v nabídce SUV značky. Po uvedení na trh koncem letošního roku s ním Volkswagen vstoupí do stále populárnějšího segmentu malých městských crossoverů CUV.

T-Roc vychází ze stejnojmenné studie představené v roce 2014. Nyní zveřejněné nehezké náčrty toho o podobě vozu mnoho neříkají. Jeho základem je platforma MQB v podobě blízké Audi Q2 s rozvorem náprav 260 cm, délkou 423 cm a zavazadlovým prostorem 412/1250 l.

T-Roc má pro Volkswagen důležité postavení nejen pro zvyšování objemu prodeje, ale především pro růst ziskovosti, což je velký problém klíčové značky VW Group. Aby novinka uspěla a oslovila mladší zákazníky, dostane do výbavy inovativní digitální vymožeností a nejnovější asistenční systémy.

Kromě modelu T-Roc Volkswagen na příští rok připravuje menší model T-Cross, což bude ekvivalent Seatu Arona. Ve výhledu je také ještě menší crossover odvozený z miniauta up!, vycházející z konceptu Taigun z roku 2012. Celkem chce Volkswagen do konce příštího roku představit neméně než sedm SUV

a crossoverů, ovšem mnohé budou určeny jen pro zámořské trhy, jako například T-Roc s prodlouženým rozvorem, určený výhradně pro Čínu stejně, jako Tiguan s prodlouženým rozvorem. To bude jiný vůz než model Teramont, což je čínská verze amerického modelu Atlas, představeného letos na jaře. V Evropě se bude prodávat podobně koncipovaný sedmimístný Tiguan Allspace. Ten se bude vyrábět ve Wolfsburgu, ale bude mít kratší rozvor než v Mexiku vyráběný Atlas.

Volkswagen T-Roc se oficiálně veřejnosti představí na autosalonu ve Frankfurtu, ale už před tím bude mít velkolepou premiéru 23. srpna, což by měla být akce, která umožní, aby se o značce Volkswagen po řadě negativních zpráv z posledních týdnů mluvilo také pozitivněji.

více na
www.autoweek.cz

1967 - ten největší: Le Mans

Je málo věcí, o nichž panuje taková shoda - v jednom jsou si pamětníci zajedno: největší ročník závodu 24 hodin v Le Mans se jel v roce 1967. Nikdy před tím ani po tom se zde nesešla taková konkurence mezi továrními týmy a jezdci.

V červnu 1967 do Le Mans k 35. ročníku závodu na 24 hodin vyslaly své prototypy tovární týmy Ford, Ferrari, Chaparral s neoficiální podporou GM, Lola-Aston Martin, Mirage, Porsche a Matra, nemluvě o malých prototypech Alpine-Renault. Do jejich kokpitů se posadili nejvěhlasnější specialisté na vytrvalostní závody, podstatná část startovního pole mistrovství světa formule 1 se dvěma bývalými a třemi budoucími mistry světa (včetně budoucího šampiona roku 1967 Dennise Hulma), i nejlepší jezdci z amerických závodů USAC i s posledním vítězem 500 mil v Indianapolisu A. J. Foytem.

Na mezikontinentální bitvu gigantů se přijelo do Le Mans podívat téměř 300 000 diváků! Při tradičním Le Mans startu, kdy jezdci běželi ke svým vozům napříč silnicí, se někteří jezdci zdrželi, protože použili novinku v bezpečnostní výbavě svých vozů - bezpečnostní pásy.

Po prvních zastávkách v boxech se ve vedení objevil červený Ford týmu Shelby řízený Danem Gurneyem a A. J. Foytem. Závod poznamenala kolize v esíčku Tertre Rouge, která vyřadila tři vozy Ford, a porucha převodovky vozu Chaparral, který jel na druhém místě. Za vedoucím Fordem se tak objevilo Ferrari řízené vývojovým inženýrem Mikem Parkesem a vítězem z roku 1963 Lodovicem Scarfiottim, ovšem se ztrátou pěti kol. Manažer Scuderie Franco Lini, původním povoláním novinář, dal pokyn k útoku, ale už bylo pozdě. Ferrari zkrátilo ztrátu jen na tři kola.

Vítězný Ford jako první v historii překonal hranici 5000 ujetých kilometrů a vyhrál průměrnou rychlostí 218,038 km/h. Pro Ferrari bylo útěchou to, že obsadilo 2. i 3. místo. Na 5. místě dojelo Porsche 907, které s dvoulitrovým motorem dosáhlo senzační průměr 201,273 km/h!

Ford během tří po sobě následujících víkendů vyhrál 500 mil v Indianapolisu (s A. J. Foytem), Velkou cenu Nizozemska F1 (při debutu motoru V8 DFV) a 24 hodin Le Mans! Gurney o týden později s vozem Eagle-Weslake vlastní konstrukce vyhrál Velkou cenu Belgie jako první Američan s americkým autem v historii mistrovství světa!

Sportovní prototypy v Le Mans 1967

vůz	motor	plnění paliva	výkon	převodovka	hmotnost
Ford Mk.IV	V8 7,0 l OHV	2 karburátory Holley	395 kW (530 k)	4MT Kar Kraft	1100 kg
Ferrari 330 P4	V12 4,0 l OHC	vstřikování Lucas	330 kW (445 k)	5MT Ferrari	790 kg
Chaparral-Chevrolet 2F	V8 7,0 l OHV	4 karburátory Weber	390 kW (520 k)	3AT GM	795 kg
Lola-Aston Martin T70 Mk.III	V8 5,0 l OHC	vstřikování Lucas	345 kW (460 k)	4MT Hewland	800 kg
Mirage-Ford M1	V8 5,7 l OHV	4 karburátory Weber	325 kW (440 k)	5MT ZF	1060 kg
Porsche 907 /6 LH	B6 2,0 l OHC	vstřikování Bosch	164 kW (220 k)	5MT Porsche	600 kg
Porsche 910/6	B6 2,0 l OHC	vstřikování Bosch	164 kW (220 k)	5MT Porsche	575 kg
Matra-BRM MS630	V8 2,0 l OHC	vstřikování Lucas	183 kW (248 k)	5MT Hewland	840 kg
Alpine-Renault A210	R4 1,5 l DOHC	2 karburátory Weber	103 kW (140 k)	5MT Hewland	670 kg
Alpine-Renault A210	R4 1,3 l OHV	2 karburátory Weber	88 kW (118 k)	5MT Hewland	670 kg

více na
www.autoweek.cz