39. týden 2015

# AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

pokud chcete něco navíc, stáhněte si jako pdf

# Personální změny ve vedení Volkswagenu

Nástupcem Martina Winterkorna, který rezignoval v důsledku aféry s manipulací s měřením emisí v USA, se podle očekávání stal Matthias Mueller. V Karl-Marx-Stadtu (dnes opět Saská Kamenice) narozený Mueller byl od roku 2007 šéfem produktové strategie a kontroly koncernových značek, takže je jisté, že se o jeho roli v aféře budou zajímat i severoamerické orgány. Po spojení Volkswagenu s Porsche v roce 2010 Mueller odešel do Zuffenhausenu.

Mueller řekl: "Mým prvním úkolem bude obnovit důvěru v koncern Volkswagen tím, že vše vysvětlíme s maximální transparentností a také tím, že se poučíme ze současné situace."

Podle odborového šéfa Bernda Osterloha Volkswagen potřebuje takové klima, kdy se problémy neskrývají, ale otevřeně se o nich komunikuje. Německá média si tato jeho slova vykládají jako otevřenou kritiku odcházejícího šéfa Martina Winterkorna. Podpora odborů byla pro Muellera rozhodující proti jeho nejvážnějšímu protikandidátovi Herbertu Diessovi.

Obchodní ředitel Christian Klinger s okamžitou platností odchází z koncernu VW. Jeho místo zaujme dosavadní šéf Seatu Jürgen Stackmann, který před tím působil jako prodejní a marketingový ředitel ve Škoda Auto. Stackmanna na čele značky Seat vystřídá Luca de Meo. Odcházejí i šéfové vývoje Audi a Volkswagenu Ulrich Hackenberg a Heinz-Jakob Neusser, oba před lety působící ve vývoji VW.

Předseda představenstva Škoda Auto Winfried Vahland převezme nevděčnou roli šéfa nově vytvořeného regionu Severní Amerika (NAR), zahrnujícího aktivity Volkswagenu v USA, Kanadě a Mexiku. Stávající šéf Volkswagenu pro USA Michael Horn nadále zůstává ve své funkci.

Potvrzeno bylo posílení regionálních zastoupení a vytvoření skupiny sportovních značek připojující Bentley a Bugatti k Porsche. Lamborghini a Ducati zůstanou součástí skupiny vedené Audi. Cílem je zjednodušit organizační struktury koncernu.

více na
www.autoweek.cz

# Novým šéfem Škoda Auto se stane Bernhard Maier

V souvislosti s odchodem Winfrieda Vahlanda (58) do čela nově vytvořeného regionálního vedení Volkswagenu pro Severní Ameriku dozorčí rada koncernu Volkswagen jmenovala do čela společnosti Škoda Auto Bernharda Maiera (55). Bernhard Maier byl od roku 2010 členem představenstva Porsche AG s odpovědností za prodej a marketing.

Maier (narozen 29. 12. 1959 ve Schwäbisch Gmündu) se vyučil automechanikem. Po složení mistrovských zkoušek v roce 1984 odešel studovat obchodní management ve městě Calw nedaleko Stuttgartu. Po zaměstnání u počítačové firmy Nixdorf a vedení prodeje aut v prodejní organizaci Walllhäuser Anlagen v roce 1988 nastoupil do prodeje u BMW. Vystřídal několik vedoucích postů v Německu a od roku 1998 vedl projekt Mezinárodní prodejní strategie BMW.

V červnu 2001 nastoupil k Porsche jako šéf prodejní organizace pro Německo, kde úspěšně optimalizoval řízení prodeje. To jej dovedlo do čela Porsche Deutschland.

Od roku 2010 se stal členem představenstva Porsche AG a prodejním a marketingovým šéfem. Jeho hlavním úkolem bylo zavádění koncernové Strategie 2018. Pod jeho dohledem se rozeběhla největší produktová ofenziva v historii značky Porsche, což znamenalo mimořádné zatížení pro celou globální prodejní síť. Za jeho působení pod vedením Matthiase Muellera, který se nyní stává novým šéfem koncernu Volkswagen, se nebývalým způsobem zvýšil prodej vozů Porsche po celém světě.

„Nebylo to pro mne snadné rozhodnutí převzít po více než pěti tvořivých, úspěšných a krásných letech nové úkoly v koncernu. Škoda je něco naprosto výjimečného. Základem této výjimečnosti je velká škodovácká rodina, stejně jako síla a dynamika této značky," řekl Winfried Vahland.

více na
www.autoweek.cz

**Renault uvádí 4Control v novém modelu Mégane GT**

Nový Renault Mégane vychází z modulární platformy CMF C/D jako Nový Espace a Talisman. Má tedy četné prvky výbavy převzaté z vyššího segmentu včetně nastavení podvozku Multi-Sense. Exkluzivní verze Mégane GT nabídne ve světové premiéře v tomto segmentu i systém řízení všech kol 4Control. Technologie 4Control je inovací značky Renault vyvinutou ve spolupráci se společností Aisin. Natáčí zadní kola, čímž nabízí zcela jedinečný zážitek z řízení, neboť umožňuje spojení sportovního stylu a bezpečnosti. V zatáčkách je zaručena dynamika a přesnost, ve vysokých rychlostech také stabilita. Řízení čtyř kol reaguje okamžitě a přináší tak pocit jistoty. Řízení vozidla je přímější, přesnější a klidnější. Systém navíc nabízí lepší schopnost manévrovat při nižší rychlosti v omezeném prostoru.

více na www.autoweek.cz

**Povinné ručení na rok zdarma**

Klienti GE Money Auto mohou získat povinné ručení na rok zdarma. Stačí si jej uzavřít k úvěru autoCREDIT spolu s havarijním pojištěním. Řidiči si mohou vybrat mezi pojištěním u Generali nebo Uniqua pojišťovny. Nabídka platí pro uzavření smlouvy na nové i ojeté vozy s pořizovací cenou od 300 000 do 3 milionů Kč, pro úvěr s minimální délkou splácení 36 měsíců.

Řidiči, kteří si do konce letošního roku sjednají úvěr autoCREDIT spolu s povinným ručením a havarijním pojištěním od České pojišťovny mohou získat výhodný úrok 2,99 %. Speciální nabídka se vztahuje na nákup nových vozů značek Škoda a Hyundai od 300 000 do 3 milionů Kč. Akce platí pro úvěry s minimální délkou splácení 48 měsíců.

více na www.autoweek.cz

**Další témata 39. týdne na www.autoweek.cz:**

Životní jubileum Milana Jozífa

Podrobnosti týkající se aféry Volkswagenu v USA

# Volkswagen má opravdu velký průšvih

Americká agentura pro životní prostředí EPA zjistila, že v řídicích jednotkách čtyřválcových turbodieselů EA189 ve vozech Volkswagen a Audi je od roku 2009 nainstalován software, který detekuje předepsaný měřicí cyklus. Při standardizovaném měření software upraví chod motoru tak, že splní emisní limity NOx, ale za normálního provozu jsou skutečné emise 10x až 40x vyšší. Aféra se týká 482 000 vozů včetně nejprodávanějšího modelu Volkswagenu v USA Jetta a dále Golfu, Beetlu, Passatu a Audi A3. Podle představitelky EPA Cynthie Gilesové je takové jednání nejen ilegální, ale znamená otevřené ohrožení zdraví občanů Spojených států.

Volkswagen ve svém úsilí stát se největším výrobcem automobilů na světě potřebuje posílit své postavení v USA. Proti asijské konkurenci se snaží prosazovat především důrazem na ochranu životního prostředí. Důležitou součástí této strategie je Clean Diesel - použití úsporných nízkoemisních vznětových motorů, které jsou odpovědí na drahé hybridní pohony používané japonskými automobilkami. Strategie Clean Diesel měla dopomoci zvýšit prodej z loňských 405 400 vozů všech koncernových značek na 800 000 koncernových aut v roce 2018.

Respektovaný expert na automobilový průmysl Ferdinand Dudenhöffer pro magazín Automobilwoche prohlásil: „Je zřejmé, že kromě Volkswagenu také ostatní výrobci manipulují s měřením emisí, a to i v Evropě. Evropská komise a spolková vláda nyní musí velmi rychle reagovat."

Ke slyšení se tak dostává výzva německé organizace pro ochranu životního prostředí DUH (Deutsche Umwelthilfe), která usiluje o zákaz používání vznětových motorů v Německu už během roku 2016. V Německu je vznětovými motory poháněno 31 % všech vozidel - celkem okolo 13,8 milionu aut.

Podrobněji o aféře najdete v rozhovoru pro DVTV na:

http://video.aktualne.cz/dvtv/podvadeni-volkswagenu-sli-do-toho-s-rizikem-ze-pripadnou-afe/

více na
www.autoweek.cz

**Národní akční plán čistá mobilita**

Návrh akčního plánu čistá mobilita (NAP CM) vychází z požadavku směrnice EP a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která požaduje po každém členském státu předložit EK svojí vnitrostátní strategii, tj. cíle pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva definovaná směrnicí pro elektřinu, CNG a LNG, výhledově vodík, nikoliv však LPG. Asociace LPG byla pracovní skupinou písemně vyzvána ke zpracování příslušné části textu. Do ukončení prací na NAP CM nepředala asociace skupině žádné podklady. I když spalování LPG produkuje zvýšené množství síry a má jen 10% úsporu skleníkových plynů (CNG 25-30%) je LPG ve směrnici uveden jako alternativní palivo. S podporou jeho infrastruktury ale směrnice nepočítá, protože ta je u nás i v EU dobře rozvinutá. Zvyšování počtu vozidel na CNG je součástí koncepce čisté dopravy v ČR.

více na www.autoweek.cz

**AAA Auto expanduje ve všech zemích**

V rámci plánu expanze chce společnost AAA Auto ve všech zemích dosáhnout stejné hustoty poboček jako v ČR, kde je minimálně jedna v každém kraji. „Během tohoto roku se naše denní nabídka vozů ve čtyřech zemích zvýšila na téměř 13 000 automobilů. V České republice je to 8000, na Slovensku 3500, až 800 v Maďarsku a 500 v Polsku. V blízké době počet vozů v Polsku ještě zvýšíme díky nové pobočce v Katowicích. Bude to naše 40. autocentrum. Stejně poroste počet vozů v nabídce v Maďarsku," uvedla generální ředitelka skupiny AAA Auto Karolína Topolová.

V ČR AAA Auto expanduje v rámci poboček a infrastruktury. Hlavní autocentrum v Praze bylo rozšířeno o 500 vozů a zahájil zde provoz Offroad centra se 600 automobily. Zvětšila se sekce lehkých užitkových vozidel na 2000 m2, kde je 100 vozů. Nabídka poboček v Hradci Králové a Sokolově vzrostla o 100 automobilů.

více na www.autoweek.cz

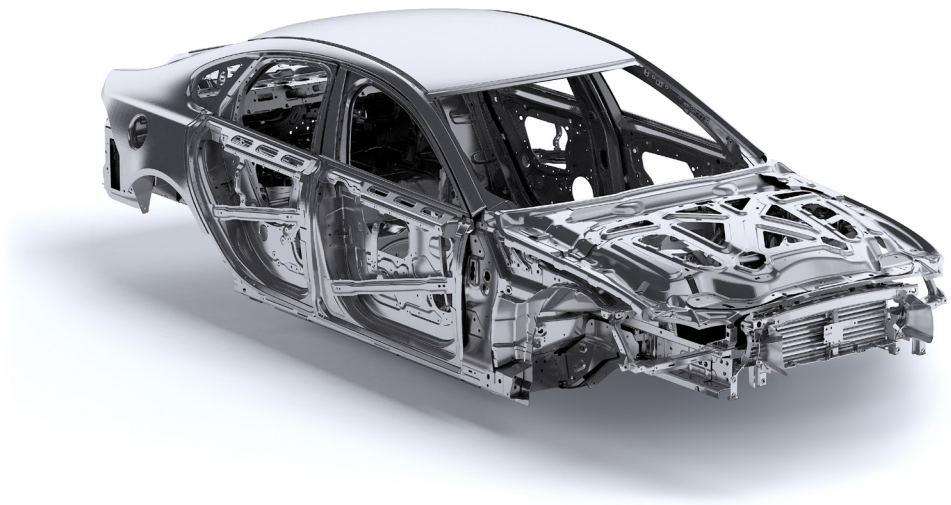
# Nový Jaguar XF přichází do prodeje

Sedany Jaguar XF druhé generace přicházejí k prodejcům v České republice. Poprvé hned od uvedení do prodeje nabízejí vše, co je u nás zákazníky vyžadováno: vznětové motory i pohon všech kol.

Sedan Jaguar XF druhé generace se bude nabízet v pěti výbavových řadách se třemi zážehovými a třemi vznětovými motory s výkony 120 až 280 kW (163 až 380 k). Pro všechny je k dispozici osmirychlostní samočinná převodovka ZF, pro turbodiesely to je i s šestirychlostní přímo řazená.

Vůz má lehkou a současně velmi tuhou hliníkovou nosnou strukturu. Výsledkem je úspora hmotnosti až 190 kg v porovnání s předchůdcem, přičemž varianta s nejnižší motorizací je o 80 kg lehčí než nejbližší konkurence. Provozní hmotnost je od 1555 kg. Jaguar XF je dlouhý 4954 mm s rozvorem 2960 mm. Zavazadlový prostor má objem 540 l.

Nový systém Torque on-demand nabízí vylepšení pohonu všech kol AWD včetně inteligentního pohonu IDD (Inteligent Driveline Dynamics). Poprvé je u XF AWD v systému Jaguar Drive Control použit režim Adaptive Surface Response (AdSR), který identifikuje typ povrchu a podle toho upravuje



ovládacích charakteristiku motoru, převodovky, řízení a DSC.

Nový Jaguar XF se, stejně jako F-TYPE a XJ, vyrábí v britském Castle Bromwich. Základní cena akčního modelu XF E-Performance Business se dvoulitrovým turbodieselem začíná na 999 000 Kč vč. DPH. V ceně je vždy zahrnut obsáhlý paket Jaguar Care, znamenající 3 roky garance výrobce bez omezení najetých km, 3 roky servisu bez omezení najetých km a 3 roky záruky mobility.

více na
www.autoweek.cz

**Nový Prius s radikálním vzhledem**

Světová premiéra čtvrté generace vozu na frankfurtském autosalonu ukázala novou podobu nejprodávanějšího hybridu světa. Nový Prius těží z předností svých předchůdců a nadále je rozvíjí, včetně ještě hospodárnějšího provozu. Každá generace přinášela v těchto oblastech zlepšení, ale ta čtvrtá znamená doposud nejvýraznější posun.
Zlepšení 4. generace těží z výhod první globální platformy Toyoty TNGA. Prius má díky ní nižší těžiště, což přináší lepší ovladatelnost a vyšší stabilitu. Nová generace má shodný rozvor jako předchůdce 2700 mm, avšak celková délka narostla o 60 mm na 4540 mm. Plně hybridní pohonná jednotka byla modernizována s cílem snížit spotřebu, zmenšit hmotnost a zlepšit jízdní dynamiku. Akcelerace je nyní plynulejší a ve vyšší rychlosti je vůz tišší. Konstrukční změny přinesly tepelnou účinnost na úrovni přes 40 %, což je nejlepší výsledek mezi zážehovými motory. Nový akumulátor typu NiMH je nejen kompaktnější, ale i výrazně odolnější a má lepší parametry pro dobíjení.
více na www.autoweek.cz

**CNG stanice v Auto Podbabská**

V areálu nově zrekonstruované prodejny vozů Škoda Auto Podbabská byla současně se slavnostním představením nového modelu Škoda Superb Combi otevřena nová plnicí stanice na CNG v České republice. Dodavatelem je společnost Vemex. Jde o už 97. plnicí stanici na CNG v České republice,takževšenasvědčuje tomu, že bude splněn příslib plynárenských společností, že do konce roku 2015 bude v provozu nejméně sto plnicích stanic. Auto Podbabská připravuje také dobíjecí stanici pro elektromobily.
více na www.autoweek.cz

***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:*
*Anna Rybecká (anna.rybecka@seznam.cz)*
*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:**
Dieselgate na webu České televize
Automobil jako řidič 1. část - Legislativní předpoklady
Utečenci nadějí německého autoprůmyslu
AAA Auto expanduje ve všech zemích
MotorSport-Ing.: Škoda Octavia RS na závodní tratě

**Partner organizace:**

## Autoservis číslo 09/2015

Právě vyšlo nové číslo magazínu pro autopravárenství a aftermarket. Hlavním tématem je obchodování s ojetými auty v ČR.

Z obsahu čísla:
Auta ohrožovaná hackery
Dacia Sandero - za volantem, kalkulace nákladů a motor 0,9 TCe
Průzkum Arvalu o firemních autoparcích

Předplatné nebo objednávky jednotlivých čísel na: autoservis@ibsmotorpress.cz, tel.: 725 918 139. Autoservis je možné zakoupit osobně ve vydavatelství IBS motorpress na adrese: Českobrodská 10/19, Praha 9.

# Dieselgate na webu České televize

**Z odpovědí Autoweek.cz na otázky České televize pro www.ceskatelevize.cz.**

**Jaký bude mít aféra Volkswagenu dopad na český automobilový průmysl? Jaký bude dopad na spotřebitele – budou se méně kupovat golfy, passaty apod. a tím pádem Škoda na tom bude lépe? Jaký to může mít dopad na sektory závislé na autech?**

„Český automobilový průmysl je hodně provázán s německým. V této chvíli je ale zatím předčasné cokoliv hodnotit. Zatím jde „jen" o problém 482 000 aut ve Spojených státech, který se nás do značné míry netýká. Co vzejde z následného šetření v rámci EU je těžké odhadovat. Osobně si myslím, že v Evropě nakonec nebude moc ochoty zjišťovat věci, které leckdo nechce vědět.

Dopad na spotřebitele, a to nejen u nás, ale v celé Evropě nebude žádný. Běžní motoristé se o ekologii aut zajímají jen v případě, že jim přinese nějaké úlevy (na daních, při parkování nebo vjezdech do center měst - proto se elektromobily a hybridy prodávají jen v Nizozemsku, Norsku a kolem Londýna).

Pokud nedojde k dramatickému poklesu prodeje aut, což je velmi nepravděpodobné, tak se celá aféra nedotkne ani českých subdodavatelů. I v případě, že by byl dopad na koncern Volkswagen větší, než se nyní dá odhadovat, auta se prodávat nepřestanou a budou mít šanci najít jiné obchodní partnery."

**Má smysl nyní, aby majitelé škodovek jezdili do servisu? Motory jsou v pořádku a emise je přece nemusí zajímat, nebo jen do té míry, aby prošli na měření emisí při STK.**

„V současné době nemá pro české motoristy vůbec smysl se celou aférou zabývat. Pokud bude Volkswagen (případně jiné značky) nucen učinit nějaká opatření a úpravy na autech, pak bude motoristy včas informovat jako při každé svolávací akci.

Připomínám, že zatím byla prokázána jen úprava software pro splnění amerických limitů pro NOx. Srovnatelné hodnoty v Evropě platí až pro motory Euro 6, tedy o auta prodávaná většinou teprve od loňského roku a vybavovaná jinou technologií než „podvádějící" Volkswageny v USA. Z hlediska požadavků pro měření emisí u STK není třeba si dělat starosti. Změnit by se to mohlo až v případě, že by šetření EU prokázalo podobně podvodné jednání i při měření jiných emisí."

Celý rozhovor je na: http://www.autoweek.cz/cs-aktuality-dieselgate_na_webu_ceske_televize-4778

Výsledný článek je na http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1590044-cesi-emise-neresi-dieselgate-je-v-podstate-mine-tvrdi-analytici.

**více na www.autoweek.cz**

# Automobil jako řidič 1. část - Legislativní předpoklady

Podle společnosti Bosch bude dálniční autopilot za pět let připraven po technické stránce pro sériovou výrobu. Právní předpisy ale musí držet krok s technickými možnostmi. Vytvoření legislativních předpokladů je úkolem pro politiky a zájmová sdružení

„S naším dálničním autopilotem by mohly automobily jezdit po dálnici v režimu plně automatizované jízdy již od roku 2020," říká člen představenstva společnosti Robert Bosch Dr. Dirk Hoheisel ale současně požaduje: „Legislativa musí držet krok s technickými možnostmi."

Předpokladem realizace autonomní jízdy jsou změny legislativy. V současnosti jsou omezující především předpisy Vídeňské úmluvy o silničním provozu z roku 1968. Ty například stanovují, že řidiči musejí mít stále kontrolu nad svým vozidlem. Kvůli tomu není v současnosti vysoce automatizovaná jízda dovolena. V Německu a mnoha dalších státech se však připravují změny platné právní úpravy. Automatizované funkce řízení vozidla mají být povoleny alespoň za podmínky, že je řidič může kdykoli aktivně vypnout a převzít řízení do svých rukou.

Kromě výše uvedené legislativy představuje další překážku legislativa v oblasti registrace a homologace vozidel. Směrnice R 79 Evropské hospodářské komise OSN povoluje automatické zásahy do řízení pouze při rychlosti do 10 km/h.

Změny jsou dosud přijímány velmi pomalu. V současnosti se této problematice věnuje neformální pracovní skupina EHK OSN.

„Jsme optimisté a věříme, že politici a příslušná sdružení včas nastaví výhybky správným směrem," říká Hoheisel. Zůstává však otázka validace, protože před zahájením sériové výroby dálničního autopilota musí být podle aktuálních metod ujeto několik milionů testovacích kilometrů. Bosch zde pracuje na nových přístupech založených ve zvýšené míře na simulacích.

více na
www.autoweek.cz

# Utečenci nadějí německého autoprůmyslu

Tématem autosalonu ve Frankfurtu nejsou jen auta a diesel gate VW, ale i vlna imigrantů valící se do Evropy.

Vicepresident sdružení německých automobilek VDA Arndt Kirchhoff vidí ve vlně uprchlíků velkou šanci pro německý automobilový průmysl, aby tím vyřešil začínající nedostatek pracovních sil. "Nevím o žádné firmě v automobilovém průmyslu, která by uprchlíky nevítala," řekl Arndt Kirchhoff. Podle Kirchhoffa to platí zejména pro středně velké společnosti v dodavatelském průmyslu. „V příštím desetiletí německý automobilový průmysl ztratí kolem 130 000 pracovníků, kteří odejdou do důchodu. Potřebujeme proto nově příchozí, které prostě musíme nějak dostat do systému. K tomu je nutné jazykové vzdělávání, školení, semináře nebo centrální výuka v odborných školicích střediscích. Nezbytné jsou zejména rychlá, nebyrokratická opatření," řekl Kirchhoff.

Podle šéfa Daimleru Dietera Zetscheho (foto) je absorbování milionu utečenců Herkulovým úkolem, ale současně i příslibem pro ekonomický vzestup jako nastal v Německu v 50. a 60. letech. „Hodně z těchto lidí, vyhnaných válkou, persekucemi a chudobou, jsou vysoce kvalifikovaní a motivovaní, takže mohou být právě tím, co ekonomika nyní potřebuje vzhledem k poklesu populace a rostoucímu počtu lidí odcházejících do důchodu. V ideálním případě se to může stát základem pro nový ekonomický zázrak. Mnoho příkladů úspěšné integrace můžeme nyní vidět v Silicon Valley," uvedl Zetsche.

Šéf Volkswagenu Martin Winterkorn prohlásil, že jeho společnost bude hledat práce pro zaučení imigrantů: „Přichází velké množství vysoce kvalifikovaných lidí. To je příležitost poskytnout těmto odborně vyškoleným lidem zaměstnání v našich továrnách. Vidíme i možnosti jak vyučit také ty, kteří nemají potřebnou kvalifikaci. To by mohl být náš přínos v záležitosti uprchlické krize."

Volkswagen už začal jednat s vedeními svých výrobců nákladních aut MAN a Scania o podpoře jazykových kurzů v Německu a ve Švédsku. Šéf divize nákladních aut Andreas Renscher k tomu řekl: „Z dlouhodobého hlediska je určitě dobré mít příval utečenců, kteří mohou pomoci vyvážit nedostatečný růst populace v Německu, i když to od celé země bude vyžadovat velké nasazení."

Německo má nejnižší míru porodnosti na světě. Spolkový statistický úřad uvádí, že i při stávající míře imigrace poklesne počet obyvatel v zemi ze současných 80 milionů na 68 milionů v roce 2060, přičemž počet pracujících se sníží o 30 % na 34 milionů.

# Škoda na cestě do Íránu

Připravované zrušení sankcí pro obchodování s Íránem vede automobilky ke snaze prosadit se na tomto potenciálně velmi významném trhu. Po červencové dohodě o mezinárodním dohledu nad íránským jaderným programem se vytvořily předpoklady ke zrušení sankcí. To by mělo umožnit znovuobnovení obchodování s Teheránem a otevřít možnost investic v zemi.

Írán je největším automobilovým trhem Středního východu. V roce 2014 bylo v zemi prodáno 1,1 milionu nových aut. Se 78 miliony obyvatel má tato země velký potenciál k rychlému růstu zájmu o nová auta. Analytici upozorňují na velmi početnou skupinu aktivních vzdělaných mladých lidí, kteří by mohli mít zájem o koupi nových moderních aut západních značek.

Íránskému trhu v minulosti dominovala značka Peugeot, která spolupracovala s místními automobilkami, především společností Iran Khodro. Jenže poté, co byla pod americkým tlakem (vzhledem ke svému tehdejšímu partnerství s GM) přinucena své aktivity v Íránu ukončit a ponechala íránské partnery bez dodávek, je její jednání v zemi velmi složité. Lépe se daří Renaultu.

Svou šanci v Íránu vidí také koncern Volkswagen. Značka Volkswagen ale nemá ve své nabídce modely s cenou odpovídající tomuto trhu. Írán by se proto mohl stát přitažlivým prostorem k rozšíření působnosti pro značku Škoda. „Pokud se okolnosti budou vyvíjet správným směrem, pak by to byl velmi zajímavý trh, na němž by se velmi dobře mohly uplatnit vozy, které nabízíme," řekl ve Frankfurtu technický šéf Škoda Auto Frank Welsch.

Značka Škoda si vede velmi dobře v Číně a má i velké zkušenosti s úpravami svých vozů pro specifika indického trhu. Zkušenosti získané s výrobou, prodejem a provozem vozů v Číně a Indii by se Škodě mohly hodit i v Íránu. Modely značky Škoda vyráběné v těchto zemích by mohly být vhodné také pro íránský trh.

více na
www.autoweek.cz

# Škoda Octavia RS na závodní tratě

Pozornost fanoušků na Masarykově okruhu poutala při finále letošního mezinárodního mistrovství České republiky v okruhových závodech Škoda Octavia RS v závodní úpravě. V té se příští rok představí v znovuobnoveném Škoda Octavia Cupu, který patřil v minulé dekádě k tradičním značkovým pohárům na českých okruzích.
Společnost Benet Automotive představila projekt seriálu pohárových závodů automobilů na okruzích Škoda Octavia RS Cup. Tento projekt má ambice důstojně navázat na svého předchůdce, nabídnout vysokou sportovní hodnotu, zajímavou diváckou podívanou a usnadnit talentovaným jezdcům jejich vstup do motorsportu. Podle promotéra Luďka Diviše o vůz už projevilo zájem kolem třiceti jezdců.

Motor: TFSI 2,0 - 230 k/350 N.m, 260 k/380 N.m, 320 k/420 N.m
Elektronika: Motec M800
Převodovka: DSG, mechanický samosvorný diferenciál
Přední zavěšení: Mc Pherson, plně nastavitelné, klouby Unibal
Zadní zavěšení: víceprvkové, plně nastavitelné, klouby Unibal
Tlumiče: Öhlins dvoucestné, nastavitelné
Display/dataloger: AIM Pista
Brzdy: přední AP šestipístkové, 362 mm, zadní Octavia RS 272 mm, regulátor brzdného tlaku
Kola: Evo Corse 9x18
Pneu: Pirelli R18 235/40 Slick, Rain

více na
www.motorsporting.cz