45. týden 2016

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

pokud chcete něco navíc, stáhněte si jako pdf

Modernizovaný Golf s novou technikou

Evropský bestseller č. 1 přichází s modernizací. Týká se nejen vzhledu, ale přidává i významné technické inovace, aby byl nejmodernějším kompaktem.

Oživená podoba 7. generace Volkswagenu Golf přináší nové funkce jako ovládání pomocí gest a semiautonomní řízení. K tomu přidává zcela nový pozoruhodný zážehový přeplňovaný motor 1,5 TSI Evo. VW věří, že po modernizaci Golf oživí segment kompaktních hatchbacků stagnující pod tlakem crossoverů a SUV. Novinku bude v Evropě možné objednávat od začátku prosince.

Na vnější podobě je jen pár retuší především v podobě hlavních světlometů. Zadní svítilny s LED se budou nově dodávat jako standardní výbava. Hlavní změny se odehrály v interiéru a pod kapotou.

Klasické analogové přístroje může za příplatek nahradit aktivní informační displej AID 12,3“, odvozený z Virtual Cockpitu Audi. Umožňuje pět základních režimů zobrazení, včetně navigace. Na středové konzoli jsou displeje multimediálního a navigačního systému. Ve vrcholné výbavě Discover Pro může řidič funkce vozu ovládat kombinací dotyků, hlasu a poprvé v nižší střední třídě i gesty.

Golf nově dostal i systém částečně autonomní jízdní. Dokáže nasměrovat jízdu vozu, brzdit i zrychlovat až do rychlosti 60 km/h tak dlouho, dokud jsou ruce řidiče na volantu. Systém využívá funkce výstrahu při vybočení z jízdního pruhu a adaptivní tempomat.

Úplnou novinkou je přeplňovaný zážehový čtyřválec 1,5 TSI, nahrazující motor 1,4 TSI. Má výrazně vyšší výkon v nižších otáčkách, plochý průběh točivého momentu a sníženou spotřebu. Je to dáno použitím elektrického natáčení lopatek turbodmychadla poprvé použitým u zážehového motoru. Motor je vybaven deaktivací válců (včetně možnosti úplného vypnutí při tzv. „plachtění“) a může pracovat v Millerovu cyklu a přímé vstřikování benzinu má pracovní tlak 350 bar. Všechny inovace dohromady umožňují, aby motor 1,5 TSI Evo vykazoval spotřebu jen 4,6 l/100 km.

Sportovní Golf GTI dostal výkonnější zážehový motor 2,0 TSI/169 kW, ve verzi Performance dokonce 180 kW.

více na
www.autoweek.cz

Rolls-Royce Wraith Black Badge v Praze
Společnost Rolls-Royce Motor Cars Prague ve své pražské prodejně uvedla nový model z řady Bespoke - exkluzivní kupé Wraith Black Badge, vyznačující se temnou atmosférou. Od slavnostního uvedení jej mohou zákazníci už objednávat. Temné zabarvení doplňuje logo se stříbrnými R na černém pozadí. Také interiér ukazuje temnější odstíny luxusu s uhlíkovými kompozity, kůží a hliníkovým dekorem.
Verze Black Badge bude dostupná ve dvou verzích. Dvoudveřové Grand Turismo Wraith Black Badge s nejvýkonnějším motorem V12 se 465 kW je nejvíc orientované na řidiče. Vzduchové pérování i osmirychlostní převodovka jsou nově naladěny. Vůz s rozvorem 3112 mm má délku 5285 mm. Čtyřdveřový Ghost Black Badge je nejmodernější interpretací limuzín značky, vůz pro podnikatele, kteří rádi řídí i se nechají vozit. Motor V12 zde má výkon 450 kW.
více na www.autoweek.cz

Na každé CNG auto mohou kraje a obce dostat podporu 50 000
Ministerstvo životního prostředí (MŽP) vyhlásilo výzvu pro kraje a obce na nákup vozidel na alternativní pohon. Podpora pro osobní auta do 3,5 t na CNG činí 50 000 Kč. Dalších 10 000 Kč lze získat na ekologickou likvidaci starého vozu. Žadatelé z řad obcí, krajů a jimi řízených organizací si na CNG vozy rozdělí celkem 20 milionů korun (400 CNG vozidel). Příjem žádostí poběží do 31. 3. 2017 a je možné podávat i poštou. Plynárenské společnosti jsou připraveny nabídnout i individuální projekty pro jednotlivé radnice nebo instituce. Pro příští rok MŽP uvažuje, že by mohla být podpora nastavena pro kohokoliv.
více na www.autoweek.cz

Další aktuality 45. týdne na www.autoweek.cz:
Konečný účet za prodloužení mýtné smlouvy bude pro ČR podstatně vyšší
Vládní koncepce počítá s rozšířením mýta pro nákladní vozidla
ČESMAD Bohemia požaduje transparentní jednání o budoucnosti mýta
Propadnou desetitisíce palubních jednotek pro platbu mýta
Český automobilový průmysl znovu roste
Den pro dívky ve Škoda Auto

Peugeot 3008 - skutečné SUV

Peugeot uvedl na český trh zcela nový model 3008. Novinka nemá naprosto nic společného se stejnojmenným modelem prodávaným od roku 2009. Jde o plnohodnotné kompaktní SUV nabízející ve standardu i to, co dříve nebylo ani za příplatek.

Nový 3008 vznikl na bázi modulární platformy EMP2, což napomohlo ke snížení hmotnosti i zlepšení jízdních vlastností. Prodloužení rozvoru náprav umožnilo zvětšit využitelný vnitřní prostor. Výsledkem je i zavazadlový prostor o objemu 520 l ale díky zkrácení převisů také velké nájezdové úhly.

Peugeot při snižování emisí vznětových motorů těží z technologií, jejichž byl průkopníkem, tedy filtru pevných částic a selektivní katalytické redukce.

Jak je u vozů Peugeot zvykem, také 3008 je pro jízdu po nezpevněném a kluzkém povrchu vybaven elektronickým systémem Advance Grip Control, který dostal novou funkci Hill Assist Descent Control pro bezpečné sjíždění ze svahů. Systém v kombinaci s pneumatikami 18" M+S umožňuje volbu z pěti režimů (Standard, Sníh, Bláto, Písek, ESP Off).

Peugeot 3008 je prvním osobním vozem značky vybaveným adaptivním tempomatem s funkcí Stop ACC Stop, který zpomaluje nejen pomocí motoru, ale také aktivací brzdového systému. Elektronické systémy označované ADAS nejnovější generace zahrnují systém automatického nouzového brzdění, systém varování před srážkou, zásah při neúmyslném opuštění jízdního pruhu, systém sledování bdělosti řidiče, automatické přepínání dálkových světel, snímání dopravních značek, adaptivní tempomat s funkcí Stop a aktivní systém sledování mrtvého úhlu.

Samozřejmostí je uspořádání interiéru Peugeot i-Cokpitu s volantem o malém průměru a vyvýšenými přístroji v zorném poli řidiče. Zde je vylepšen zploštělým volantem.

Základní cena verze Access 1,2 PureTech 130 k MAN6 je za 510 000 Kč. Vrcholná verze 3008 GT stojí 895 000 Kč.

Kompletní ceník a technická data najdete na str. 10 (po stažení pdf verze)

více na
www.autoweek.cz

Zátah americké policie na čínské plagiátory na výstavě SEMA

Výstava SEMA (Specialty Equipment Market Association) v Las Vegas je prestižní událostí pro aftermarket a tuning. Je také místem, kde se na scénu dostávají i plagiáty. Po oznámení ze stánku Omix-Ada američtí policisté kontrolovali obchodování. Dvě čínské společnosti byly obviněny z porušení autorských práv a neoprávněného použití obchodní známky u výrobků Omix, největšího výrobce aftermarketových dílů pro značku Jeep. Falešné výrobky se značkou Omix byly přímo na výstavišti zabaveny. Kvůli falešným dílům federální úřady na výstavišti zasáhly i u šesti dalších společností. Soudkyně Gloria Navarrová vydala příkaz ke konfiskaci výrobků společností Changzhou Jiulong Auto Lamps Factory, Guangzhou Vcan ELectronic Technology, Maxgrand, Sanmak Lighting, Shenzen Unisun Technology a Unity 4wd Accessories.

„Je to něco, co se objevuje v celém odvětví, co narůstá a během posledních dvou až tří let se stále více vymyká kontrole," řekl ředitel marketingu Omix-ADA Henk Van Dongen. Viceprezident SEMA Peter MacGillivray prohlásil: „Ti, kteří budou shledáni vinnými, se na veletrh nevrátí."

více na www.autoweek.cz

Audi má v USA nový problém

Kalifornská komise pro čistotu ovzduší CARB zjistila v automobilech značky Audi další zařízení umožňující podvádění při kontrole emisí. Zřejmě několik set tisíc automobilů značky Audi, především nejvýkonnějších verzí modelů Q5, A6 a A8, má v softwaru, řídícím činnost samočinné převodovky AL55, funkci, která zjišťuje natáčení předních kol. Pokud zjistí, že jsou za jízdy v přímém směru, což odpovídá měření emisí na válcové stolici, pak nastaví v řídicí jednotce jiný řadicí program pro řazení, který zaručuje snížení spotřeby a nižší hodnoty emisí. Jakmile se otáčí volantem, software uvedenou funkci zruší a řazení preferuje větší dynamiku jízdy. Jedná se o jiný software, než jaký byl zjištěn v aféře Dieselgate, kde umožňoval podvádět při měření emisí NOx. CARB ani Audi zatím informaci médií nekomentují. Ze zprávy není ani jednoznačně jasné, zda je tato funkce v rozporu s americkou legislativou. Identický software Audi používalo také v Evropě, a to až od května 2016.

více na www.autoweek.cz

Studie EK o problémech s ojetými auty

Nákup ojetého vozidla je riziková akce nejen pro zákazníky v ČR. Potvrdila to rozsáhlá studie evropského trhu s ojetými vozidly, kterou nechala vypracovat Evropská komise na velkém vzorku spotřebitelů i prodejců ojetin v celé Evropě. Zaměřila se na prodejní praktiky a jejich soulad se současnou legislativou a na informovanost zákazníků při nákupu a jejich následné problémy s vozidly. Výsledky průzkumu z východní části Evropy jsou výrazně horší.

Ze studie vyplývá, že 41 % zákazníků se setkalo s minimálně jedním problémem se zakoupeným ojetým vozidlem do roka po nákupu. Většina z nich se projevila dokonce již do měsíce po nákupu.

Studie se zaměřovala především na tzv. stáčení tachometrů, ale i na problémy technického charakteru. Výskyt byl dokonce u 60 % zákazníků z nově přistoupivších států EU (tzv. EU13 vč. ČR), oproti 37 % zákazníků z původních 15 členských států EU. Jen u 27 % zákazníků byla následná reklamace problému vyřešena v rámci záruky. Průměrná škoda na jednom vozidle byla 518 eur (14 000 Kč) a celková výše škody na sledovaném vzorku byla vyčíslena mezi 1,9 až 4,1 miliardy eur, přičemž větší část připadla na zákazníky ve státech východní a jižní Evropy.

„Jsou to alarmující čísla, která dokládají naše zkušenosti, které říkáme našim zákazníkům v ČR. V celé Evropě řeší podobné problémy s ojetinami jako u nás a nekalé praktiky při prodeji ojetin nejsou ryze českým specifikem," shrnuje výsledky studie Martin Pajer, ředitel společnosti Cebia.

Nejvíc - 54 % - zákazníků si koupilo svůj poslední ojetý vůz od nezávislého prodejce (autobazaru), 42 % od autorizovaného prodejce a jen 4 % v aukci. Jen 21 % prodejců aktivně poskytlo při zkušebních nákupech údaje o předchozím vývoji stavů tachometru a dalších 42 % tyto údaje poskytlo až po vyžádání. Nekalé obchodní praktiky byly zjištěny u 25 % prodejců, v případě států EU13 dokonce u 44 %.

„Závěrem studie uvádí doporučení ke zlepšení stavu. Zdůrazňuje potřebu lepšího prosazování existující legislativy členských států EU, aby prodejci poskytovali transparentní a důvěryhodné informace zákazníkům a nezamlčovali důležité aspekty ve vztahu k charakteristice ojetých vozidel. Doporučuje zejména osvětové kampaně pro spotřebitele ohledně záruk, větší poskytování informací o prodávaných vozidlech prodejci a využívání měření preventující stáčení," shrnul doporučení Martin Pajer.

více na
www.autoweek.cz

Autonomní jízda Evropou

Po dokončení cest kolem Francie, kolem Spojených států a po pařížském městském okruhu se autonomní vozidlo společnosti Valeo Cruise4U vydalo na jízdu Evropou, při níž už projelo i Českou republikou. Během pětitýdenní jízdy ujede téměř 13 000 km. Cesta Evropou zahrnuje řízení v automatizovaném módu přes centra metropolí západní Evropy od Velké Británie až do Španělska. Jakmile je řidičem aktivován, převezme automatizovaný řídicí systém, navržený a vyvinutý společností Valeo, ovládání volantu, zrychlování a brzdění v reálných podmínkách dopravy. Vozidlo musí projet bez nehody šest zemí v autonomním módu. Bude se muset adaptovat na různé dopravní značení, různé počasí a odlišné způsoby stylů řízení. Otestovány budou i další systémy společnosti Valeo, jako jsou například Traffic J am C hauffeur (pomocník ř ízení v d opravní z ácpě) a H ighway Chauffeur (pomocník řízení na dálnici).

více na www.autoweek.cz

Vůz stočený o 350 000 km!

V minulých dnech byl výkupním oddělením Auto ESA odmítnut vůz Peugeot Boxer, který měl tachometr přetočený o neuvěřitelných 350 000 km. Vozidlo nebylo sice vykoupeno, ale kvůli zákonu na ochranu osobních údajů nemůže Auto ESA ve veřejném prostoru uvést identifikační údaje vozidla a varovat tak případné zájemce před jeho koupí. Vůz tak pravděpodobně skončí v jiném autobazaru nebo v soukromé inzerci na internetu. Auto ESA se jednoznačně připojuje k názoru, že v zájmu ochrany spotřebitele by data o vozidlech měla být veřejně dostupná všem zájemcům o jejich prověření. Auto ESA již v roce 2013 přišlo s iniciativou sdílení informací o odmítnutých vozidlech. Úřad na ochranu osobních údajů ale považuje VIN za osobní údaj, kdy za porušení zákazu zveřejňování osobních údajů lze v souladu s ust. § 45a zákona o ochraně osobních údajů uložit pokutu až do výše 5 milionů Kč.

více na www.autoweek.cz

Personalia z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Šéf Kia Motors Czech Čepička rezignoval

V nejvyšších manažerských patrech KIA MOTORS CZECH (KMCz) se odehrávají překvapivé personální změny. V pátek 4. listopadu se rozhodl Vlastimil Čepička, generální ředitel společnosti, po necelých třech letech odstoupit ze své funkce. Šéf importu zastával pozici generálního ředitele od roku 2014. Příčiny jeho náhlého ukončení kariéry nejsouzatímznámy. „Spolupracovníkům stručně oznámil odchod z osobních důvodů," řekla nám mluvčí značky Kateřina Jouglíčková. Do oficiálního jmenování nového generálního ředitele firmy přebírá kompetence její prezident Jae Woo Yim (44), který v čele KMCz působí od ledna 2015. Yim pracuje pro jihokorejskou značku Kia od roku 2000. Před příchodem do České republiky působil čtyři roky v Kia Motors Italy a také ve francouzském zastoupení Kia Motors France v Paříži.

Kia čeká na svého čtvrtého ředitele

Vlastimil Čepička, který v listopadu 2016 odstoupil z funkce, byl historicky třetím generálním ředitelem importu. Jaké jsou osudy jeho předchůdců? Prvním ředitelem a spoluzakladatelem Kia Motors Czech byl Libor Šrámek (foto), který značku Kia dovážel od devadesátých let až do roku 2006. Nyní řídí obchody jednoho z největších českých dealerství Autobond Group.

V únoru 2006 nahradil Šrámka na pozici výkonného šéfa importu Vít Pěkný, který předtím zastával různé manažerské pozice u importéra vozů Mazda, Škody Auto či českého zastoupení značky Scania. Kariéra u korejské značky mu vydržela až do podzimu 2013, kdy po údajných neshodách s vedením odešel a po krátkém pobytu na úřadu práce nastoupil na jaře 2014 do vedení NH Caru. Tam působil až do jara 2016, nyní se podle dostupných informací věnuje dokončení doktorského studia.

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

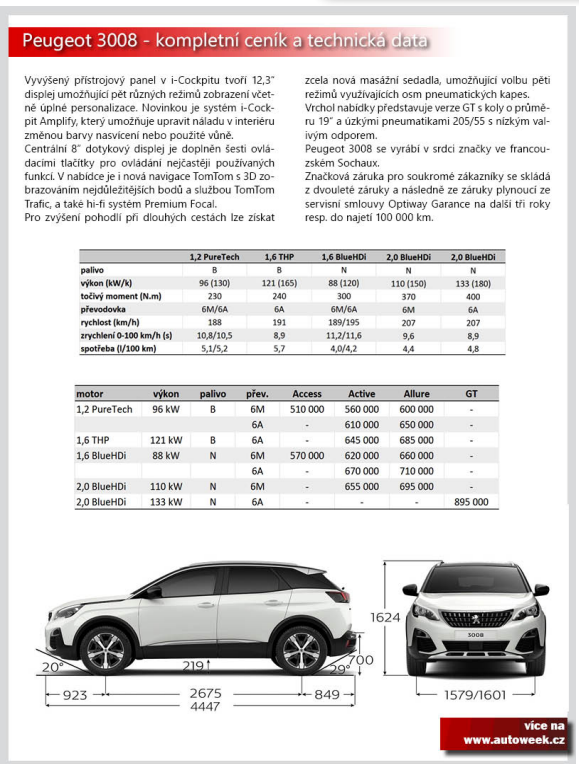
Redakce:
Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)
Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)
RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

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.

Pokud si AutoTablet stáhnete ve formě pdf, získáte ještě:



Peugeot 3008 - kompletní ceník a technická data

Vyvýšený přístrojový panel v i-Cockpitu tvoří 12,3" displej umožňující pět různých režimů zobrazení včetně úplné personalizace. Novinkou je systém i-Cockpit Amplify, který umožňuje upravit náladu v interiéru změnou barvy nasvícení nebo použité vůně.
Centrální 8" dotykový displej je doplněn šesti ovládacími tlačítky pro ovládání nejčastěji používaných funkcí. V nabídce je i nová navigace TomTom s 3D zobrazováním nejdůležitějších bodů a službou TomTom Trafic, a také hi-fi systém Premium Focal.
Pro zvýšení pohodlí při dlouhých cestách lze získat zcela nová masážní sedadla, umožňující volbu pěti režimů využívajících osm pneumatických kapes.
Vrchol nabídky představuje verze GT s koly o průměru 19" a úzkými pneumatikami 205/55 s nízkým valivým odporem.
Peugeot 3008 se vyrábí v srdci značky ve francouzském Sochaux.
Značková záruka pro soukromé zákazníky se skládá z dvouleté záruky a následně ze záruky plynoucí ze servisní smlouvy Optiway Garance na další tři roky resp. do najetí 100 000 km.

	1,2 PureTech	1,6 THP	1,6 BlueHDi	2,0 BlueHDi	2,0 BlueHDi
palivo	B	B	N	N	N
výkon (kW/k)	96 (130)	121 (165)	88 (120)	110 (150)	133 (180)
točivý moment (N.m)	230	240	300	370	400
převodovka	6M/6A	6A	6M/6A	6M	6A
rychlost (km/h)	188	191	189/195	207	207
zrychlení 0-100 km/h (s)	10,8/10,5	8,9	11,2/11,6	9,6	8,9
spotřeba (l/100 km)	5,1/5,2	5,7	4,0/4,2	4,4	4,8

motor	výkon	palivo	přev.	Access	Active	Allure	GT
1,2 PureTech	96 kW	B	6M	510 000	560 000	600 000	-
			6A	-	610 000	650 000	-
1,6 THP	121 kW	B	6A	-	645 000	685 000	-
1,6 BlueHDi	88 kW	N	6M	570 000	620 000	660 000	-
			6A	-	670 000	710 000	-
2,0 BlueHDi	110 kW	N	6M	-	655 000	695 000	-
2,0 BlueHDi	133 kW	N	6A	-	-	-	895 000

více na www.autoweek.cz

Peugeot 3008 - kompletní ceník a technická data

Škoda Zaměstnanecké sbírky

Zaměstnanci společnosti Škoda Auto v rámci projektu Škoda Zaměstnanecké sbírky spolu s automobilkou podporují šest neziskových organizací.
Škoda Auto se jako největší český průmyslový podnik výrazně angažuje v projektech definovaných firemní strategií CSR (Corporate Social Responsibility). V oblasti firemní společenské odpovědnosti se Škoda Auto řídí strategií zaměřenou na čtyři hlavní priority: dopravní bezpečnost, bezbariérovou mobilitu, péči o děti a podporu technického vzdělávání. K nim se přidávají regionální programy.
Zajímavou aktivitou jsou Škoda Zaměstnanecké sbírky, společný projekt s podnikovými Odbory KOVO, do nichž se zapojují přímo zaměstnanci. Ti sami navrhují a volí organizace a projekty, které chtějí podporovat. Zaměstnanci tak mají možnost přímo kontrolovat využití svých peněz, což do budoucna zvyšuje jejich důvěru v jimi podporované programy. To je zvláště důležité nyní, kdy lidé nemají velkou důvěru v činnost neziskových organizací. Mnohdy mají pravdu, ale bylo by vážnou chybou kvůli této nedůvěře nepodporovat skutečně fungující programy, které tuto formu pomoci nutně potřebují. Zvláště když stát před časem za dob ministra Drábka ve velkém zrušil podporu mnoha velmi potřebných projektů.
„Škoda Auto vnímá společenskou odpovědnost jako pevnou součást firemní politiky. Za každým z projektů, které podporujeme, vidíme příběhy konkrétních lidí, kterým můžeme ulehčit život a pomoci. Jsem potěšen, že projekt Zaměstnanecké sbírky nabírá na obrátkách a naši zaměstnanci se aktivně zapojují do podpory neziskových organizací, které si hlasováním sami vybírají," řekl člen představenstva Škoda Auto za oblast řízení lidských zdrojů Bohdan Wojnar.
Zaměstnanecké sbírky jsou ve Škoda Auto postaveny na kombinaci principů Payroll giving a Matching. Zaměstnanec přispívá libovolnou částkou vybrané neziskové organizaci ve formě srážky ze mzdy a firma tento příspěvek zdvojnásobuje.
Zaměstnanecké sbírky ve Škoda Auto fungují od roku 2014. Projekt budí velký zájem - hlasování se zúčastnilo 13 368 zaměstnanců. Ti rozhodli o šesti neziskových organizacích, které budou v systému Škoda Zaměstnaneckých sbírek podporovány v období 2016-2018.
Za prvních 9 měsíců druhého kola se do sbírek zapojilo 1507 zaměstnanců. Částka vybraná jen za září 2016 dosáhla 180 000 Kč. To představuje o 25 % více účastníků a dvojnásobek vybraných prostředků oproti září 2015.

více na www.autoweek.cz

Škoda Zaměstnanecké sbírky

Auta stárnou, i když roste zájem o mladší ojetiny

Auta registrovaná v Česku opět zestárla na průměrných 14,9 roku. Podle nejnovějších statistik AAA Auto je přitom největší zájem o vozy do osmi let stáří. Jen v České republice tvoří téměř 52 % ze všech prodaných aut za poslední dva roky. České ojetiny jsou mladší, mají méně najeto a podražily.
Na konci roku 2015 bylo v České republice registrováno přes 5 milionů osobních aut. Téměř dvě třetiny starší 10 let a přes 40 % vozů bylo dokonce starších 15 let. Důvodů pro stárnutí vozového parku v ČR je podle průzkumu AAA Auto mezi zákazníky více: „Spousta rodin si předchozí vůz nechává jako druhé auto v rodině, řemeslníci si taková auta nechávají třeba na převoz materiálu a stejně tak Češi nejsou zvyklí auta likvidovat, raději si je nechávají tzv. na dojetí," říká Karolína Topolová, generální ředitelka skupiny AAA Auto. Tyto vozy se tak prakticky neobjevují na trhu s ojetinami.
Autobazary dlouhodobě zaznamenávají jiný trend, než o jakém v souvislosti se stářím vozů hovoří data z registru. „V našich autocentrech je dlouhodobě největší zájem o vozy do osmi let stáří. Auta, která jsou starší, lidé vyhledávají o poznání méně. Například vozidla stará nad 15 let tvoří pouhých 10 % ze všech prodaných aut - většinou pocházejí z protiúčtů při pořízení novějšího vozu, cíleně je nevykupujeme. Zvýšený zájem o novější auta byl hlavním důvodem pro zavedení a současnou expanzi značky Mototechna, která se zaměřuje na zánovní vozy," dodává Topolová. Se staršími vozy se pochopitelně pojí i vyšší provozní náklady, které jsou způsobeny zejména opotřebením dílů a nutností jejich často nákladné výměny. Proto se často nevyplatí takto staré automobily ani opravovat. Lidé si nevýhody a nebezpečnost starých aut uvědomují. „Mnoho zákazníků si dnes raději vezme úvěr na novější, spolehlivé a bezpečné auto, než aby riskovali drahý servis nebo vážné následky při případné dopravní nehodě," dodává Karolína Topolová.
V říjnu nabídl trh s ojetinami auta, která byla v průměru téměř o 2,5 měsíce mladší (průměrné stáří automobilů kleslo z 9,4 na 9,2 let) a měla najeto o 2611 km méně než vozy, které byly k dispozici během září (154 368 km versus 156 979 km). Lepší stav ojetin se ovšem odrazil i na jejich ceně, ta se totiž v průměru zvýšila ze zářijových 187 731 Kč na 206 376 Kč. Tyto výsledky vyplynuly z pravidelné analýzy společnosti AAA Auto, která trh s ojetými automobily kontinuálně sleduje.

více na www.autoweek.cz

Auta stárnou, i když roste zájem o mladší ojetiny

Kontroverzní odchod historika VW

Náhlé ukončení smlouvy historika Manfreda Griegera s Volkswagenem vyvolalo v Německu velké znepokojení a kritiku. Vynořují se obavy, že VW se snaží utajit odhalení ze své historie spojené s nacismem a brazilským vojenským diktátorským režimem.
Manfred Grieger (foto vpravo) byl zaměstnancem VW 18 let. Byl najat proto, aby odkryl málo známé události z temné historie automobilky. Po příchodu v roce 1998 Grieger před deseti lety napsal svou doktorskou práci Automobilka Volkswagen a její pracovníci za Třetí říše. Práce podrobně popisuje, jak se v továrně, z níž vzešel Volkswagen, za 2. světové války využívali nuceně nasazení pracovníci i úmrtí, která to mělo za následek. V té době se výroba společnosti orientovala na vojenská vozidla a válečný materiál. Ke zvýšení výrobní kapacity byli do továrny přiváženi také vězni z koncentračních táborů.
To, že Volkswagen najal Griegera, bylo chvályhodné. Nicméně mnoho lidí vidí problém v tom, jakým způsobem odešel. Historik nekomentoval důvod, který ho vedl k odchodu, jen řekl, že rozhodnutí ukončit spolupráci bylo vzájemné. Skupina 75 akademiků pod vedením profesora Hartmuta Berghoffa z university v Göttingenu obvinila Volkswagen z potrestání historika. Tvrdí, že jeho kritika zprávy z roku 2014, zlehčující válečnou minulost Audi, rozzlobila výkonné představitele společnosti.
Grieger text zprávy nekompromisně kritizoval. Ve studii podle něho nebyl uplatněn nezaujatý přístup. Rovněž vytkl, že navzdory tomu, že studie prokazují, že její bývalí vedoucí představitelé Richard Bruhn, William Werner a Carl Hahn patřili k elitě nacistického režimu, snaží se tuto skutečnost bagatelizovat.
Historici se obávají, že Volkswagen nyní přestane zkoumat svou minulost: „Jako vědci jsme pobouřeni a zneklidněni případem dr. Griegera. Vyvolává to otázku, zda se VW nevrátí k politice minulých let, kdy práce historiků jednostranně sloužily k zakrývání temných stránek."
Podle BBC automobilka zkoumá i zprávy o mučení v jejích brazilských provozech v době vlády vojenské junty. Dvanáct bývalých zaměstnanců se s VW soudí. Tvrdí, že byli v letech 1964 až 1985 vystaveni mučení a zatýkání, přičemž společnost VW spolupracovala s juntou.

více na www.autoweek.cz

Kontroverzní odchod historika VW

FIA WEC 6 hodin Šanghaj

Obhájci titulu Mark Webber, Timo Bernhard a Brendon Hartley neměli v Číně rovnocenného soupeře. Jejich triumf znamená, že Porsche znovu získalo titul mezi značkami.
Za vedoucím vozem se odehrával dramatický souboj mezi druhým Porsche a oběma Toyotami. Jedinečná bitva ukázala, že každý z vozů má své silné stránky na jiné části okruhu. Kamui Kobayashi, Stéphane Sarrazin a Mike Conway nakonec navzdory defektu pneumatiky vybojovali druhé místo v cíli a uchovali si tak teoretickou šanci na titul mezi jezdci.
Vozy Audi po oznámení, že tým na konci sezony po 20 letech končí s účastí ve vytrvalostních závodech, tentokrát nestačily. Oba navíc zpomalila zájemná kolize při předjíždění pomalejších vozů.
V kategorii LMP2 zopakoval vítězství z Japonska Ligier v barvách Gazpromu, ale čtvrté místo v cíli znamená titul pro vůz Signatech Alpine řízený triem Gustavo Menezes, Nicolas Lapierre a Stéphane Richelmi.
Také mezi vozy GTE jako v Japonsku dominovaly vozy Ford.

1. Webber/Hartley/Bernhard, Porsche 919 Hybrid, 195 kol LMP1Hy
2. Kobayashi/Sarrazin/Conway, Toyota Gazoo TS040 Hybrid, 195 kol LMP1Hy
3. Buemi/Nakajima/Davidson, Toyota Gazoo TS040 Hybrid, 195 kol LMP1Hy
4. Dumas/Jani/Lieb, Porsche 919 Hybrid, 195 kol LMP1Hy
5. Jarvis/Duval/di Grassi, Audi Sport Joest R18 e-tron, 192 kol LMP1Hy
6. Fässler/Lotterer/Tréluyer, Audi Sport Joest R18 e-tron, 181 kol LMP1Hy
7. Trummer/Webb/Käffer, ByKolles CLM P1/01 AER, 181 kol LMP1
8. Rusinov/Brundle/Stevens, G-Drive Ligier Nissan, 180 kol LMP2
9. Giovinazzi/Blomqvist/Gelael, ESM Ligier JS P2 Nissan, 179 kol LMP2
10. Gonzalez/Albuquerque/Senna, RGR Sport by Morand Ligier JS P2 Nissan, 179 kol LMP2

17. Priaulx/Tinckneil, Ford Chip Ganassi Team UK Ford GT, 170 kol GTE Pro
18. Mücke/Pla, Ford Chip Ganassi Team UK Ford GT, 170 kol GTE Pro
19. Bruni/Calado, AF Corse Ferrari 488 GTE, 170 kol GTE Pro
20. Thiim/Sorensen, Aston Martin Racing Vantage V8, 170 kol GTE Pro
21. Rigon/Bird, AF Corse Ferrari 488 GTE, 168 kol GTE Pro
22. Lietz/Christensen, Dempsey-Proton Porsche 911 RSR, 168 kol GTE Pro

FIA WEC: Porsche 301, Audi 222, Toyota 207
FIA WEC GT: Ferrari 261, Aston Martin 251, Ford 221,5, Porsche 113
FIA WEC jezdci: Lieb/Jani/Dumas 152, Kobayashi/Conway/Sarrazin 135, Duval/di Grassi/Jarvis 121,5, Hartley/Webber/Bernhard 119,5

více na www.motorsport-ing.cz

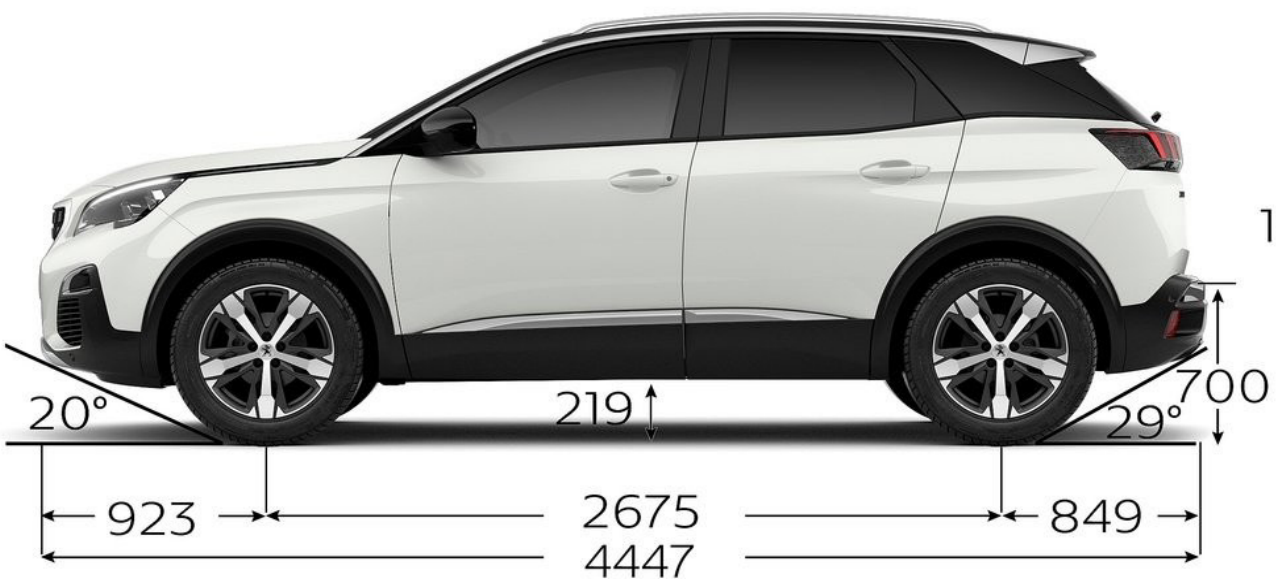
Motorsport: FIA WEC 6 hodin Šanghaj

Peugeot 3008 - kompletní ceník a technická data

Vyvýšený přístrojový panel v i-Cockpitu tvoří 12,3" displej umožňující pět různých režimů zobrazení včetně úplné personalizace. Novinkou je systém i-Cockpit Amplify, který umožňuje upravit náladu v interiéru změnou barvy nasvícení nebo použité vůně.
Centrální 8" dotykový displej je doplněn šesti ovládacími tlačítky pro ovládání nejčastěji používaných funkcí. V nabídce je i nová navigace TomTom s 3D zobrazováním nejdůležitějších bodů a službou TomTom Trafic, a také hi-fi systém Premium Focal.
Pro zvýšení pohodlí při dlouhých cestách lze získat zcela nová masážní sedadla, umožňující volbu pěti režimů využívajících osm pneumatických kapes.
Vrchol nabídky představuje verze GT s koly o průměru 19" a úzkými pneumatikami 205/55 s nízkým valivým odporem.
Peugeot 3008 se vyrábí v srdci značky ve francouzském Sochaux.
Značková záruka pro soukromé zákazníky se skládá z dvouleté záruky a následně ze záruky plynoucí ze servisní smlouvy Optiway Garance na další tři roky resp. do najetí 100 000 km.

	1,2 PureTech	1,6 THP	1,6 BlueHDi	2,0 BlueHDi	2,0 BlueHDi
palivo	B	B	N	N	N
výkon (kW/k)	96 (130)	121 (165)	88 (120)	110 (150)	133 (180)
točivý moment (N.m)	230	240	300	370	400
převodovka	6M/6A	6A	6M/6A	6M	6A
rychlost (km/h)	188	191	189/195	207	207
zrychlení 0-100 km/h (s)	10,8/10,5	8,9	11,2/11,6	9,6	8,9
spotřeba (l/100 km)	5,1/5,2	5,7	4,0/4,2	4,4	4,8

motor	výkon	palivo	přev.	Access	Active	Allure	GT
1,2 PureTech	96 kW	B	6M	510 000	560 000	600 000	-
			6A	-	610 000	650 000	-
1,6 THP	121 kW	B	6A	-	645 000	685 000	-
1,6 BlueHDi	88 kW	N	6M	570 000	620 000	660 000	-
			6A	-	670 000	710 000	-
2,0 BlueHDi	110 kW	N	6M	-	655 000	695 000	-
2,0 BlueHDi	133 kW	N	6A	-	-	-	895 000



více na
www.autoweek.cz

Škoda Zaměstnanecké sbírky

Zaměstnanci společnosti Škoda Auto v rámci projektu Škoda Zaměstnanecké sbírky spolu s automobilkou podporují šest neziskových organizací.

Škoda Auto se jako největší český průmyslový podnik výrazně angažuje v projektech definovaných firemní strategií CSR (Corporate Social Responsibility). V oblasti firemní společenské odpovědnosti se Škoda Auto řídí strategií zaměřenou na čtyři hlavní priority: dopravní bezpečnost, bezbariérovou mobilitu, péči o děti a podporu technického vzdělávání. K nim se přidávají regionální programy.

Zajímavou aktivitou jsou Škoda Zaměstnanecké sbírky, společný projekt s podnikovými Odbory KOVO, do nichž se zapojují přímo zaměstnanci. Ti sami navrhují a volí organizace a projekty, které chtějí podporovat. Zaměstnanci tak mají možnost přímo kontrolovat využití svých peněz, což do budoucna zvyšuje jejich důvěru v jimi podporované programy. To je zvláště důležité nyní, kdy lidé nemají velkou důvěru v činnost neziskových organizací. Mnohdy mají pravdu, ale bylo by vážnou chybou kvůli této nedůvěře nepodporovat skutečně fungující programy, které tuto formu pomoci nutně potřebují. Zvláště když stát před časem za dob ministra Drábka ve velkém zrušil podporu mnoha velmi potřebných projektů.

„Škoda Auto vnímá společenskou odpovědnost jako pevnou součást firemní politiky. Za každým z projektů, které podporujeme, vidíme příběhy konkrétních lidí, kterým můžeme ulehčit život a pomoci. Jsem potěšen, že projekt Zaměstnanecké sbírky nabírá na obrátkách a naši zaměstnanci se aktivně zapojují do podpory neziskových organizací, které si hlasováním sami vybírají," řekl člen představenstva Škoda Auto za oblast řízení lidských zdrojů Bohdan Wojnar.

Zaměstnanecké sbírky jsou ve Škoda Auto postaveny na kombinaci principů Payroll giving a Matching. Zaměstnanec přispívá libovolnou částkou vybrané neziskové organizaci ve formě srážky ze mzdy a firma tento příspěvek zdvojnásobuje.

Zaměstnanecké sbírky ve Škoda Auto fungují od roku 2014. Projekt budí velký zájem - hlasování se zúčastnilo 13 368 zaměstnanců. Ti rozhodli o šesti neziskových organizacích, které budou v systému Škoda Zaměstnaneckých sbírek podporovány v období 2016-2018.

Za prvních 9 měsíců druhého kola se do sbírek zapojilo 1507 zaměstnanců. Částka vybraná jen za září 2016 dosáhla 180 000 Kč. To představuje o 25 % více účastníků a dvojnásobek vybraných prostředků oproti září 2015.

více na
www.autoweek.cz

Auta stárnou, i když roste zájem o mladší ojetiny

Auta registrovaná v Česku opět zestárla na průměrných 14,9 roku. Podle nejnovějších statistik AAA Auto je přitom největší zájem o vozy do osmi let stáří. Jen v České republice tvoří téměř 52 % ze všech prodaných aut za poslední dva roky. České ojetiny jsou mladší, mají méně najeto a podražily.

Na konci roku 2015 bylo v České republice registrováno přes 5 milionů osobních aut. Téměř dvě třetiny starší 10 let a přes 40 % vozů bylo dokonce starších 15 let. Důvodů pro stárnutí vozového parku v ČR je podle průzkumu AAA Auto mezi zákazníky více: „Spousta rodin si předchozí vůz nechává jako druhé auto v rodině, řemeslníci si taková auta nechávají třeba na převoz materiálu a stejně tak Češi nejsou zvyklí auta likvidovat, raději si je nechávají tzv. na dojetí," říká Karolína Topolová, generální ředitelka skupiny AAA Auto. Tyto vozy se tak prakticky neobjevují na trhu s ojetinami.

Autobazary dlouhodobě zaznamenávají jiný trend, než o jakém v souvislosti se stářím vozů hovoří data z registru. „V našich autocentrech je dlouhodobě největší zájem o vozy do osmi let stáří. Auta, která jsou starší, lidé vyhledávají o poznání méně. Například vozidla stará nad 15 let tvoří pouhých 10 % ze všech prodaných aut - většinou pocházejí z protiúčtů při pořízení novějšího vozu, cíleně je nevykupujeme. Zvýšený zájem o novější auta byl hlavním důvodem pro zavedení a současnou expanzi značky Mototechna, která se zaměřuje na zánovní vozy," dodává Topolová.

Se staršími vozy se pochopitelně pojí i vyšší provozní náklady, které jsou způsobeny zejména opotřebením dílů a nutností jejich často nákladné výměny. Proto se často nevyplatí takto staré automobily ani opravovat. Lidé si nevýhody a nebezpečnost starých aut uvědomují. „Mnoho zákazníků si dnes raději vezme úvěr na novější, spolehlivé a bezpečné auto, než aby riskovali drahý servis nebo vážné následky při případné dopravní nehodě," dodává Karolína Topolová.

V říjnu nabídl trh s ojetinami auta, která byla v průměru téměř o 2,5 měsíce mladší (průměrné stáří automobilů kleslo z 9,4 na 9,2 let) a měla najeto o 2611 km méně než vozy, které byly k dispozici během září (154 368 km versus 156 979 km). Lepší stav ojetin se ovšem odrazil i na jejich ceně, ta se totiž v průměru zvýšila ze zářijových 187 731 Kč na 206 376 Kč. Tyto výsledky vyplynuly z pravidelné analýzy společnosti AAA Auto, která trh s ojetými automobily kontinuálně sleduje.

více na
www.autoweek.cz

Kontroverzní odchod historika VW

Náhlé ukončení smlouvy historika Manfreda Griegera s Volkswagenem vyvolalo v Německu velké znepokojení a kritiku. Vynořují se obavy, že VW se snaží utajit odhalení ze své historie spojené s nacismem a brazilským vojenským diktátorským režimem.

Manfred Grieger (foto vpravo) byl zaměstnancem VW 18 let. Byl najat proto, aby odkryl málo známé události z temné historie automobilky. Po příchodu v roce 1998 Grieger před deseti lety napsal svou doktorskou práci Automobilka Volkswagen a její pracovníci za Třetí říše. Práce podrobně popisuje, jak se v továrně, z níž vzešel Volkswagen, za 2. světové války využívali nuceně nasazení pracovníci i úmrtí, která to mělo za následek. V té době se výroba společnosti orientovala na vojenská vozidla a válečný materiál. Ke zvýšení výrobní kapacity byli do továrny přiváženi také vězni z koncentračních táborů.

To, že Volkswagen najal Griegera, bylo chvályhodné. Nicméně mnoho lidí vidí problém v tom, jakým způsobem odešel. Historik nekomentoval důvod, který ho vedl k odchodu, jen řekl, že rozhodnutí ukončit spolupráci bylo vzájemné. Skupina 75 akademiků pod vedením profesora Hartmuta Berghoffa z university v Göttingenu obvinila Volkswagen z potrestání historika. Tvrdí, že jeho kritika zprávy z roku 2014, zlehčující válečnou minulost Audi, rozzlobila výkonné představitele společnosti.

Grieger text zprávy nekompromisně kritizoval. Ve studii podle něho nebyl uplatněn nezaujatý přístup. Rovněž vytkl, že navzdory tomu, že studie prokazují, že její bývalí vedoucí představitelé Richard Bruhn, William Werner a Carl Hahn patřili k elitě nacistického režimu, snaží se tuto skutečnost bagatelizovat.

Historici se obávají, že Volkswagen nyní přestane zkoumat svou minulost: „Jako vědci jsme pobouřeni a zneklidněni případem dr. Griegera. Vyvolává to otázku, zda se VW nevrátí k politice minulých let, kdy práce historiků jednostranně sloužily k zakrývání temných stránek."

Podle BBC automobilka zkoumá i zprávy o mučení v jejích brazilských provozech v době vlády vojenské junty. Dvanáct bývalých zaměstnanců se s VW soudí. Tvrdí, že byli v letech 1964 až 1985 vystaveni mučení a zatýkání, přičemž společnost VW spolupracovala s juntou.

více na
www.autoweek.cz

FIA WEC 6 hodin Šanghaj

Obhájci titulu Mark Webber, Timo Bernhard a Brendon Hartley neměli v Číně rovnocenného soupeře. Jejich triumf znamená, že Porsche znovu získalo titul mezi značkami.
Za vedoucím vozem se odehrával dramatický souboj mezi druhým Porsche a oběma Toyotami. Jedinečná bitva ukázala, že každý z vozů má své silné stránky na jiné části okruhu. Kamui Kobayashi, Stéphane Sarrazin a Mike Conway nakonec navzdory defektu pneumatiky vybojovali druhé místo v cíli a uchovali si tak teoretickou šanci na titul mezi jezdci.
Vozy Audi po oznámení, že tým na konci sezony po 20 letech končí s účastí ve vytrvalostních závodech, tentokrát nestačily. Oba navíc zpomalila vzájemná kolize při předjíždění pomalejších vozů.
V kategorii LMP2 zopakoval vítězství z Japonska Ligier v barvách Gazpromu, ale čtvrté místo v cíli znamená titul pro vůz Signatech Alpine řízený triem Gustavo Menezes, Nicolas Lapierre a Stéphane Richelmi.
Také mezi vozy GTE jako v Japonsku dominovaly vozy Ford.

1. Webber/Hartley/Bernhard, Porsche 919 Hybrid, 195 kol LMP1Hy
2. Kobayashi/Sarrazin/Conway, Toyota Gazoo TS040 Hybrid, 195 kol LMP1Hy
3. Buemi/Nakajima/Davidson, Toyota Gazoo TS040 Hybrid, 195 kol LMP1Hy
4. Dumas/Jani/Lieb, Porsche 919 Hybrid, 195 kol LMP1Hy

5. Jarvis/Duval/di Grassi, Audi Sport Joest R18 e-tron, 192 kol LMP1Hy
6. Fässler/Lotterer/Tréluyer, Audi Sport Joest R18 e-tron, 181 kol LMP1Hy
7. Trummer/Webb/Käffer, ByKolles CLM P1/01 AER, 181 kol LMP1
8. Rusinov/Brundle/Stevens, G-Drive Ligier Nissan, 180 kol LMP2
9. Giovinazzi/Blomqvist/Gelael, ESM Ligier JS P2 Nissan, 179 kol LMP2
10. Gonzalez/Albuquerque/Senna, RGR Sport by Morand Ligier JS P2 Nissan, 179 kol LMP2

17. Priaulx/Tincknell, Ford Chip Ganassi Team UK Ford GT, 170 kol GTE Pro
18. Mücke/Pla, Ford Chip Ganassi Team UK Ford GT, 170 kol GTE Pro
19. Bruni/Calado, AF Corse Ferrari 488 GTE, 170 kol GTE Pro
20. Thiim/Sorensen, Aston Martin Racing Vantage V8, 170 kol GTE Pro
21. Rigon/Bird, AF Corse Ferrari 488 GTE, 168 kol GTE Pro
22. Lietz/Christensen, Dempsey-Proton Porsche 911 RSR, 168 kol GTE Pro

FIA WEC: Porsche 301, Audi 222, Toyota 207
FIA WEC GT: Ferrari 261, Aston Martin 251, Ford 221,5, Porsche 113
FIA WEC jezdci: Lieb/Jani/Dumas 152, Kobayashi/Conway/Sarrazin 135, Duval/di Grassi/Jarvis 121,5, Hartley/Webber/Bernhard 119,5

více na
www.motorsport-ing.cz