

AUTO noviny

Komerční příloha deníku Právo

léto 2020



NOVÝ LEV **V RINGU**

BEZHLUČNÁ BUDOUCNOST KAM DOJEDOU ELEKTROMOBILY



AUTO UH NA VZESTUPU



DYNAMICKÁ HVĚZDA



PŘEHLED ELEKTROMOBILŮ DOSTUPNÝCH NA ČESKÉM TRHU

ESCAPE6 PRAGUE CAR FESTIVAL

NEJVĚTŠÍ VÝSTAVA TUNINGU V ČR

28-30 / 08 / 2020

PVA EXPO PRAHA

WWW.PRAGUECARFESTIVAL.CZ



Generální partner

MOTHERS
Polishes • Waxes • Cleaners

PŘES 800 EXPONÁTŮ | DRIFT TAXI | JÍZDY SE SUPERSPORTY A RALLY SPECIÁLY
MISS TUNING | HERNÍ KONZOLE A SIMULÁTORY | ZÁBAVA PRO DĚTI I DOSPĚLÉ



Když dva motory nestačí

Audi se chystá vstoupit na trh s variantami svého elektromobilu e-tron S a e-tron S Sportback. Jako první na světě se budou opírat o sílu tří elektromotorů.

V provozním režimu S poskytují po dobu osmi sekund nejvyšší výkon 370 kW a maximální točivý moment 973 Nm. Klasický sprint „z nuly na sto“ trvá 4,5 sekundy, další akcelerace je ukončena při 210 km/h. Vysokonapěťová sada akumulátorů pojme 95 kWh elektrické energie. Z tohoto množství je využitelných 91 procent (86 kWh). Na jedno nabití baterií zdolají vozy dle metodiky WLTP až 360, respektive 365 kilometrů. Při normálním stylu jízdy pracují z důvodu hospodárnosti pouze zadní pohonné jednotky. Přední se okamžitě připojí, pokud řidič požaduje vyšší úroveň výkonu. Aktivována však může být také předvídavě, ještě dřív, než dojde ke ztrátě trakce.

Opel servíruje Mokku po malých porcích



O svědčenou strategii postupného odhalování novinky zvolil také Opel v případě druhého pokolení Mokky. Nyní pustil do oběhu jeho první fotografie a přidal některé informace. Mimo jiné jsme se dozvěděli, že k pohonu bude sloužit elektromotor skýtající výkon 100 kW (136 k) a točivý moment 260 Nm. Teoretický dojezd podle WLTP činí 322 kilometrů.



Zcela bezemisní policie

T aké čeští strážci zákona přispějí svým dílem k ochraně klimatu. V nedávných dnech převzali příslušníci Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy 20 vozů Hyundai Ioniq Electric. Celkem jich však bude 38 a další již slouží například dopravnímu podniku v naší metropoli.

Cvikov už je pouze elektrický



V olkswagen definitivně ukončil ve svém závodě v saském Cvikově produkci vozidel se spalovacím motorem. Vůbec posledním exemplářem se stal Golf Variant R sedmé generace. Výrobní hala přes léto projde rekonstrukcí a následně v ní budou vznikat elektromobily ID.4. Později k nim přibudou stejným pohonem opatřená SUV sesterského Audi.

Dobrá rada z Twitteru



Z akladatel a šéf Tesly Elon Musk objevil na sociální síti nápad na zvětšení ložní plochy u chystaného elektrického pick-upu Cybertruck. Idea členů Tesla Truck Clubu ho natolik zaujala, že vážně uvažuje o její realizaci. Cybertruck je pokusem Tesly proniknout do pro Američany nesmírně důležitého segmentu.



Konec starých časů

N ejprodávanejší značkou elektromobilů v České republice se stal v loňském roce podle statistik Svazu dovozců automobilů Nissan (139 ks). Těsně druhý je Hyundai (138) a třetí Tesla (120). Letos bude ale zřejmě všechno jinak, čeká se masivní nástup Škody (na snímku její model Škoda Citigo iV).



RYCHLOST NEBO EFEKTIVITA?

Elektromobilita se dostává stále výrazněji do hledáčku subjektů, hrajících prim na tuzemském energetickém trhu. Výjimku nepředstavuje ani společnost innogy Energo, i když její přístup se od konkurence dost odlišuje. O podrobnější vysvětlení jsme požádali předsedu jejích jednatelů Zdeňka Kaplana.



Jakým způsobem se innogy Energo angažuje v segmentu alternativních pohonů?

Naším prvotním produktem byl CNG, tedy stlačený zemní plyn. Dnes můžeme říct, že jsme jedničkou jak v počtu stanic, tak i pokud jde o jeho prodaný objem. Ten loni činil 10,7 milionu kilogramů. Jedná se o určitý vývojový krok mezi fosilní mobilitou, založenou na naftě a benzínu, a čistou, která přijde v budoucnosti.

Společnost innogy, tehdy ještě RWE, se elektromobilitou ve větším měřítku začala zabývat již před rokem 2010. V České republice nejdeme ovšem cestou, kterou zvolila konkurence, zaplavující naši zemi dobíjecími stanicemi. Musí nám to dávat smysl i po finanční stránce.

Můžete to blíže vysvětlit?

I po nedávném zvýšení cen není byznys kolem dobíjecích zařízení ziskový. Vlastní náklady na kilowatthodinu dobíjení se poté, co zaplatíte dodavateli energie, šplhají někam k pěti korunám. Ale v této částce nejsou započteny investice a provozní náklady. Pokud bychom dobíjení zpoplatnili alespoň na hodnotu pokrývající veškeré náklady provozovatelů dobíjecích stanic, pak zákazník vyjde kilometr jízdy na koru-

nu padesát až dvě koruny. To je v podstatě stejné jako u spalovacích jednotek. Navíc nesmíme zapomenout, že elektromobily jsou výrazně dražší.

Takže je nesmyslné se do toho pouštět?

To jsem neřekl. V příštích pěti, deseti, dvaceti letech se miska vah jednoznačně přikloní na stranu elektromobility díky nárůstu podílu obnovitelných zdrojů v energetickém mixu jednotlivých států. Automobilky ostatně v současnosti vzhledem k závazkům vůči Evropské unii nemají ani jinou volbu než vyrábět stále více elektromobilů.



◀ Zdeněk Kaplan, předseda jednatelů innogy Energo

Znamená to, že za dvě dekády bude všechno kompletně elektrifikováno?

To si nemyslím. Je třeba rozlišovat mezi osobní, veřejnou a nákladní dopravou. U poslední jmenované si elektřinu nedovedu vůbec představit. Kamiony by totiž potřebovaly gigantické akumulátory.

Jaká je tedy vaše strategie pro nejbližší období?

Na počátku stál fakt, že průměrný automobil 80 procent dne není používán. Pokud se tato doba využije pro dobíjení, obejdeme se bez rychlonabíječky. Postačí levnější AC nabíječka a nevyužije se přitom ani její plný výkon. Zároveň takový přístup klade menší nároky na infrastrukturu, jak investiční, tak provozní. Rovněž pro distribuční společnosti je to výhodnější. Tím nikterak nezpochybňuji, že například na dálničních tazích mají rychlonabíječky svoje opodstatnění.

Na koho se svojí nabídkou cílíte?

Na fleety, firemní areály, ale například také na letiště nebo záchytná parkoviště. Dokážu si takové dobíjecí stanice představit také ve velkých obchodních centrech. Pro takové lokality a partnery jsme schopni dodávat vše na klíč, přičemž dokážeme skloubit různé balíčky. Například elektřina ze střešní fotovoltaiky poslouží k dobíjení, tak i k využití v rámci budov.

Co ekonomické hledisko?

Za cenu jedné rychlonabíječky 50 kW se dají pořídit čtyři pomalé. Při jejich použití se navíc šetří baterie. Při neustálé aplikaci ultrarychlé technologie naopak začne postupně klesat její kapacita, což má negativní dopad na dojezd.

Kdybychom nahlédli do vzdálenější perspektivy, co tam uvidíme?

Prioritu v následujícím desetiletí budou mít CNG a elektromobilita, která bude, jak jsem již uvedl, získávat na převaze. Zajímavé obzory se otevírají také v carsharingu. My máme v pilotním režimu projekt carsharingu elektromobilů, orientovaný na podnikatelský sektor. Dosavadní poznatky ukazují na výraznou úsporu nákladové položky.

Jiří HÁJEK



DYNAMICKÁ HVĚZDA

Nová generace modelu Space Star automobilky Mitsubishi přijíždí k dealerům půl roku od své světové premiéry, která se uskutečnila v listopadu v Bangkoku.

Historicky si již Space Star našel cestu k 653 065 zákazníkům, což dokazuje, že malé vozy v segmentu B jsou, i přes rostoucí popularitu SUV, úspěšné.

Nový Space Star se nyní vzhledově přiblížil ostatním členům rodiny Mitsubishi, neboť získal tzv. Dynamický štít. O co se jedná? Na první pohled je tento výrazný prvek rozeznatelný na masce chladiče, která se velmi přiblížila modelům ASX nebo L200. Změnou prošly i kapota, blatníky nebo soustava světel. Vše nyní působí dynamičtěji, sportovněji a zároveň dospělejším dojmem.

Kromě modifikovaných zadních kombinovaných LED světel ve tvaru písmene L se můžeme těšit také na nový design kol a dvě specifické barvy – žlutou metalickou Sand a bílou Diamond.

Proměny nastaly také v interiéru, kde upoutají pozornost čalounění s výraznějším dekorem s možností prošívání, jiné uspořádání ovládacích prvků, úložné místo pod přístrojovou deskou nebo vysoce kontrastní sdružený přístrojový panel. Pro uložení větších zavazadel slouží prostor o velikosti 235 litrů.

Vyšší výbavový stupeň přináší sedmipalcový plně dotykový displej infotain-



➤ **Na přístrojové desce se změnilo rozmístění ovládacích prvků**

plné využití výkonu a točivého momentu. Ekonomický (L) naopak využívá brzké řazení, čímž se spoří palivo a snižují emise.

Již v základní výbavě jsou zahrnuty šest airbagů, mnoho bezpečnostních systémů nebo dešťový a světelný senzor. V nejluxusnějším provedení Intense přibývají kromě jiného tempomat, elektricky ovládaná všechna okna, automatická klimatizace, bezklíčové startování, parkovací kamera či patnáctipalcová litá kola.

Space Star ve výbavě Inform a s litrovým tříválcem začíná na ceně 224 850 Kč. Intense s dvanáctistavkovým motorem přijde na 365 850 Kč.

Jiří HÁJEK ML.

➤ **Vůz se přizpůsobil designovému konceptu Dynamického štítu**



Foto Mitsubishi



NOVÝ LEV V RINGU

Svezli jsme se s vozem Seat Leon, v našem případě s aktuálně nejsilnější benzinovou jednotkou o objemu 1,5 litru, poskytující výkon 110 kW (150 koní). S vozem jsme absolvovali necelých 700 kilometrů na všech typech komunikací.

I přes menší světlomety byla viditelnost v noci bezvadná. Full LED přední světlomety prosvítily temná místa i na velké vzdálenosti. Leon byl vybaven automatickým přepínáním dálkových a potkávacích světel, ale stejně jako u většiny vozů nebyl na dálnici schopen poznat protijedoucí vozidlo včas, hlavně kvůli keřům mezi dálničními tělesy. Do zavazadlového prostoru lze uložit až 380 litrů nákladu, tudíž je možné s sebou na výlet vzít vše potřebné. Velká 1,5 litrová láhev se v pohodě vejde do kapsy dveří, menší pak lze postavit do středového tunelu.

Za zmínku jistě stojí i digitální přístrojový štít, jehož vzhled se dá měnit dle aktuální nálady a potřeby. Zajímavým prvkem je modifikovaný adaptivní tempomat, který díky poloze z navigačního systému předvídá rychlostní omezení a podle toho sám snižoval nebo zvyšoval rychlost. Tu také upravoval v případě,

kdy kamera zaměřila značku s omezením rychlosti.

INTERIÉR

Testovaný Leon byl vybaven kvalitními sedačkami s poměrně výrazným bočním vedením, které nás podrželo i v rychleji projetych zatáčkách. Líbilo se nám ambientní osvětlení kokpitu, které se táhlo přes ce-

♥ Přes své kompaktní rozměry je nový Leon dostatečně prostorný



lou přední část interiéru. Barvu bylo možné nastavit manuálně, případně vybrat přednastavený program, který ji pak měnil dle různých kritérií. Intenzita světla se nastavuje v rámci infotainmentu.

Překvapilo nás pohodlí a množství místa jak na předních, tak i na zadních sedačkách. Ani 190 centimetrů vysoký cestující neměl problémy se pohodlně usadit. Do opěrky ruky na zadních sedadlech bylo možné umístit dva kelímky s nápoji. Nově je řešené i ovládání rádia a klimatizace. Většina tlačítek zmizela a vše je nyní dostupné přes dotykovou obrazovku infotainmentu.

POHONNÁ JEDNOTKA A JÍZDA

Pod kapotou nalezneme známou pohonnou jednotku 1.5 TSI s výkonem 110 kW (150 koní). Umí silně zabrat, ale zároveň jet i úsporně, a to mimo jiné díky systému deaktivace válců. Přechod mezi dvouválcovým a čtyřválcovým režimem je poznat pouze v lehkém cuknutí při připojení zbylých válců. Na konci celého testu svítila na palubním počítači hodnota průměrné spotřeby 5,8 l/100 km. Jízda probíhala na hranici rychlostních limitů v České republice.

Zásluhou měkkého odpružení větší nerovnosti Leon „vyžehlil“, větší výmoly celkem obstojně pohltily tlumiče. I přes měkký pérování se Leon příliš nenaklání při rychlejších projedích oblouků.

ZÁVĚR

Nový Seat Leon můžeme rozhodně doporučit. I přes větší a výkonnější pohonnou jednotku umí jet úsporně a přesto svižně. Ocenili jsme ambientní osvětlení, dobře odhlučňovaný motor s přesnou manuální převodovkou nebo výrazné tlumení rážů od vozovky. Naopak nám vadilo osvětlení okolo interiérových žárovek, které se nedalo vypnout, a náročnější hledání jednotlivých prvků ovládání vozu v nabídce infotainmentu. Na to se ale dá časem zvyknout.

Cena testované verze včetně příplatkové výbavy nakonec vyšplhala až na částku 758 500 Kč.

Jiří Hájek ML.

Foto Petr Hájek a Jiří Hájek ml.



STO KILOMETRŮ ZA 60 KORUN



Kde lze elektromobily dnes nabíjet? Primárně se tak děje v noci či přes den střídavým proudem (označovaným AC) z běžné elektrické sítě přes palubní nabíječku. K dispozici jsou nicméně i sofistikovanější metody.

Základní způsob představuje nabíjení proudem 10 A z obvyklé zásuvky s napětím 230 V, což obnáší výkon 2,3 kW. Po osmi hodinách tak získá baterie 17 kWh energie, která postačí pro zhruba 100 kilometrů jízdy.

Další možností je použití 400 V průmyslové zásuvky nebo tzv. wallboxu. Rychlost se zde liší podle maximálního výkonu palubní nabíječky elektromobilů, který se pohybuje v rozpětí od 7,4 kW až po 22 kW. Standardem se přitom stává 11 kW. V tomto případě je akumulátor po osmihodinovém připojení plně nabit.

Cena elektrické energie se liší podle tarifu. Majitelé elektromobilů využívají například domácí sazbu D27d a díky ní mohou osm hodin denně, zejména

v noci, nabíjet za 2,5–3,2 Kč/kWh včetně DPH. Zároveň je v ČR nyní asi 1000 veřejných AC nabíjecích míst.

Při delších cestách je ovšem třeba zastavit u některé rychlodobíjecí stanice. Na ní dochází k přímému dobíjení baterie stejnosměrným proudem (DC) při napětí kolem 400 V, obvykle výkonem do 50 kW. Už po 25 minutách je vůz schopen absolvovat dalších sto kilometrů. Objevují se i ultrarychlá zařízení s výkonem od 150 do 350 kW, která za stejnou dobu zajistí dojezd až 250 kilometrů.

Hlavními hráči na trhu jsou v tomto směru ČEZ, E.ON, PRE, čerpací stanice MOL či síť Evmapa.cz, sdružující nezávislé subjekty. Přibývají rovněž privátní dobíjecí místa Supercharger americké Tesly a Ionity. Určitou nevý-

hodou je dosud nutnost registrovat se u každého poskytovatele zvlášť. Zavedení národního „roamingu“ je ale jen otázkou času.

V ČR je veřejné dobíjení účtováno po kilowatthodinách. U výše zmíněných firem se cena za jednu pohybuje od tří do devíti korun, s průměrem kolem šesti korun s DPH. Zároveň existuje řada lokalit, kde je možné dobíjet elektromobil bezplatně. Jsou to parkoviště supermarketů, obchodních domů, hotelů či sportovišť, které tuto činnost zahrnují do ceny poskytovaných služeb.

Nabíjí-li tedy motorista například 60 % času levným tarifem za 3 Kč/kWh, 30 % na cestách za 6 Kč/kWh a 10 % při nákupu za 0 Kč/kWh, dojdeme k průměru 3,6 Kč/kWh. Konkrétně u Škody Citigoe iV činí náklady na ujetí 100 kilometrů 60 Kč a u Tesly Model 3 70 Kč. V úvahu je třeba také vzít mnohem levnější servis, a to až o dvě třetiny oproti běžným automobilům. Celkově tak lze provozováním elektromobilu ušetřit až 1,80 koruny na kilometru.

Elektřinou poháněná vozidla mají zatím kvůli značným vstupním investicím automobilek a menším výrobním sériím relativně vysoké pořizovací ceny od 470 000 Kč. Ekonomicky se počnou vyplácet až po ujetí 120 až 200 000 kilometrů. Rozhodně tudíž nejsou aktuálně vhodnou volbou pro každého. Ovšem lidé si je dnes kupují jak kvůli jejich bezkonkurenční plynu-

▲ Při dlouhých cestách se nevyhneme zastávce v rychlodobíjecí stanici



▲ Značně dlouhé dobíjení už přestává být strašákem

lostí, dynamice a tichosti, tak kvůli environmentální zodpovědnosti vůči prostředí.

JAN STANĚK



BEZHLUČNÁ BUDOUCNOST

Elektrická auta se už plnohodnotně stala součástí dnešního automobilového světa. Nepotkáme jich sice každý den desítky, ale o slovo se hlásí více a více. Nemusí se nám to dvakrát líbit, jenže s elektrickým pohonem se budeme potkávat minimálně několik dalších let.

Ať tak nebo tak, největší benefit z toho má zákazník, který si může koupit takový elektromobil, který mu bude vyhovovat. Repertoár elektromobilů na českém trhu je již dost široký, avšak totéž platí o cenovém rozpětí.

PATRIK SVATOŠ

Však se stačí podívat na produktové novinky, které jednotlivé automobilky představují. Elektrifikace je prakticky všudypřítomná a automobilka, která dnes nemá elektromobil, jako by nebyla.

Velmi rozšířeným názorem je, že elektromobil nikam nedoje. To dnes již není tak úplně pravda. Dojezd na jedno nabití může přesahovat i 400 kilometrů, což je více než cesta z Prahy do Vídně. Některé automobilky sázejí především na velké modely s mohutnou baterií, jiné zase vidí budoucnost elektromobility především ve městech, a tedy i menších dojezdech.

➤ Urychleně se buduje také pro provoz elektromobilů potřebná infrastruktura



Foto archiv

Automobilka Audi vstoupila na trh elektromobilů se svým modelem e-tron, který velikostně zapadá mezi Audi Q7 a Audi Q5. V nabídce jsou dva druhy karoserie: Audi e-tron a stylovější Audi e-tron Sportback. Obě ze zmíněných variant jsou pak k dispozici ve dvou výkonových verzích.

Verze 55 quattro pracuje s baterií o kapacitě 95 kWh. Maximální výkon činí jen 300 kW a papírový dojezd je v případě Audi e-tron až 411 kilometrů. Mezi největší výhody Audi e-tron patří nabíjecí výkon 150 kW či palubní nabíječka, která zvládne až 22 kW. Cena startuje na částce 2 154 900 Kč.

Dostupnější verze má označení 50 quattro. V útrokách skrývá 71 kWh baterii, která papírově zvládne až 347 kilometrů na jedno nabití. I výkon je nižší, jen 230 kW. Cena za slabší verzi začíná na 1 884 900 Kč.

**Cena základní
verze**

1 884 900 Kč

Audi e-tron



BMW i3



Jestli nějaký elektromobil poznáte hned na první pohled, pak je to jednoznačně model od BMW. BMW i3 je jiné a rozděluje veřejnost na dvě skupiny. Buď se někomu tohle auto líbí a má ho rád, nebo ho nesnáší.

BMW šlo na vše trochu jinak a jeho elektromobil nabízí pohon zadních kol. Verze BMW i3 na ně posílá výkon 170 koní a i3s ještě o 14 koní více.

Obě verze mají v útrokách baterii o kapacitě 42,2 kWh. Oficiální dojezd sportovnější verze i3s je 330 kilometrů. Automobilka BMW je však fér a tak přímo na svých webových stránkách udává, že reálný dojezd je okolo 260 kilometrů. Maximální nabíjecí výkon činí 50 kW a maximální rychlost 160 km/h.

BMW i3 se nejvíce hodí do města a blízkého okolí. Počítejme však s tím, že vyjde na 1 049 100 Kč a BMW i3s ještě o sto tisíc korun více.

**Cena základní
verze**

1 049 100 Kč

Jestli někomu Peugeot e-208 přijde málo atraktivní, může sáhnout po stylovějším sourozenci DS3 Crossback E-TENSE.

Baterie o kapacitě 50 kWh nabízí dojezd až 320 kilometrů. Elektromotor produkuje výkon 136 koní, které se posílají na přední nápravu. DS3 Crossback E-TENSE však není pouze městský elektromobil, o čemž svědčí také maximální nabíjecí výkon na rychlonabíjecích stanicích, který činí 100 kW.

Co však může hrát v jeho neprospěch, je cena. Ta startuje na částce 995 tisíc korun. Vynahradit to má bohatá základní výbava, ve které najdeme například dešťový senzor, balíček bezpečnostních prvků či elektricky ovládaná zrcátka. Pokud bychom chtěli i LED světlomety nebo head-up displej, je třeba jít do vyšší výbavy Grand Chic, která je k máni od 1 075 000 Kč.

**Cena základní
verze**

995 000 Kč

DS3 Crossback E-TENSE





Honda e



I japonská Honda má svůj elektromobil, který se dá pořídit na českém trhu. Kromě zajímavého designu nabízí netypickou palubní desku, kterou po celé délce tvoří pouze displeje. Podobně jako Audi e-tron sází také na kamery místo zrcátek.

Vybírat se dá mezi elektromotory s výkonem 136 koní nebo 154 koní. Obě verze spolupracují s pohonem zadních kol a baterií o kapacitě 35,5 kWh. Honda tvrdí, že statisticky velká část majitelů automobilů najede každý den méně než 200 kilometrů, takže dojezd 220 kilometrů by měl být dostatečný. Maximální nabíjecí výkon na rychlonabíjecí stanici dosahuje 100 kW, palubní nabíječka disponuje výkonem 6,5 kW.

Cena na českém trhu začíná na 899 900 Kč, to v případě volby slabšího elektromotoru. Honda e v nejvyšší výbavě se silnější jednotkou stojí 976 600 Kč.

Cena základní verze

899 900 Kč

I oniq si můžeme koupit nejen s elektrickým pohonem, ale je v nabídce také ve verzích hybrid i plug-in hybrid.

Elektrická verze má díky své baterii o kapacitě 38,3 kWh uváděný dojezd 311 kilometrů. K tomuto číslu se opravdu umí přiblížit. Výkon 136 koní a točivý moment 295 Nm se posílá na přední kola a maximální rychlost je 165 km/h.

Hyundai u nové generace snížil maximální nabíjecí výkon. Zatímco předchůdce se uměl nabíjet výkonem vyšším než 50 kWh, aktuální generace se nedostane ani na 50 kW. Maximální výkon palubní nabíječky je 7,2 kW.

V průběhu letošního léta dostane Ioniq také podporu pro ovládání některých funkcí vozidla pomocí chytrého telefonu. Hyundai ji v nabídce na českém trhu prozatím neměl.

Cena základní verze

899 990 Kč

Hyundai Ioniq Electric



Hyundai Kona Electric



H yundai Kona Electric patří k elektromobilům, které skýtají jeden z nejlepších poměrů ceny a výkonu. Verze s 64 kWh baterií dle cyklu WLTP zvládne na jedno nabití 484 kilometrů. V reálném provozu se skutečně jedná o dojezd vyšší než 400 kilometrů.

Maximální výkon jdoucí na přední kola dosahuje 204 koní a točivý moment 395 Nm. Zrychlení z klidu na sto je otázkou 7,9 sekundy. Palubní nabíječka má výkon 7,2 kW a maximální nabíjecí výkon na rychlonabíjecí stanici je 50 kW.

Automobilka Konu nabízí i s menší 39,2 kWh baterií. Ta dle cyklu WLTP zajistí na jedno nabití dojezd 289 kilometrů a i výkon je nižší, konkrétně o 68 koní.

Elektrická Kona vyjde minimálně na 849 990 Kč včetně DPH. Varianta s větším dojezdem je o dvě stě tisíc korun dražší.

Cena základní verze

849 990 Kč

Jaguar svůj elektromobil nalaďil na sportovnější notu než například Audi. Je to dáno také rozměry.

Pokud však někdo čekal malou baterii, tak se netrefil. Jaguar vsadil na 90 kWh akumulátor, což znamená papírový dojezd dle WLTP 470 kilometrů. Dvojice elektromotorů produkuje 400 koní a 696 Nm točivého momentu.

S čím Jaguar bojuje, je infotainment. Ten sice nabízí všechny důležité funkce, které dnes v moderním autě chceme, ale jeho reakce jsou pomalé a design velmi rychle zastaral.

Pokud to však pro někoho není překážka, tak Jaguar může být zajímavá varianta. Maximální nabíjecí výkon je 100 kW, což je sice méně než u konkurence, ale pro někoho to nemusí být překážka.

Tou však může být cena, protože na českém trhu startuje na částce 2 113 628 Kč včetně DPH.

**Cena základní
verze**

2 113 628 Kč

Jaguar I-PACE



Kia e-Niro



Kia e-Niro se chlubí především zajímavým dojezdem až 455 km. V městském provozu tato hodnota dokonce stoupá až na 615 km. Hlavní zásluhu na tom má lithium-polymerový akumulátor o kapacitě 64 kWh. Příslušnou porci energie předává elektromotoru o výkonu 150 kW (204 k) a točivém momentu 395 Nm. Zrychlení z nuly na stovku je záležitostí na 7,8 s. Úspornější volbu představují baterie 39,2 kWh a elektrický agregát 100 kW.

Výdrž vozu posiluje řada pomocníků, k nimž patří například rekuperační brzdění, asistent pro jízdu setrvačností a systém prediktivního hospodaření s energiemi. Uvedené technologie umožňují dobíjení akumulátorového modulu a co největší prodloužení dojezdu díky jízdě na volnoběh nebo brzdění. Využívají přitom údajů z navigace, upozorňujících na blížící se zatáčky či terénní zvlnění.

**Cena základní
verze**

1 099 980 Kč

Nová Kia e-Soul se představila na ženevském autosalonu v loňském roce. Jedná se o již třetí generaci průkopnického crossoveru. Na výběr jsou provedení s prodlouženým (452 km) nebo standardním (277 km) dojezdem. V prvním případě je baterie o kapacitě 64 kWh spojena s elektromotorem 150 kW. Točivý moment 395 Nm je dostupný už od nulových otáček. Z nuly na stovku se silnější e-Soul dostane za 7,6 s. Spotřeba činí pouze 157 Wh/km (dle metodiky WLTP), v městském provozu pak 109 Wh/km.

Ekonomická verze používá bateriový modul 39,2 kWh, spářený s pohonnou jednotkou o výkonu 100 kW (136 k). Hodnota točivého momentu je stejná, tj. 395 Nm. Obě varianty disponují systémem stejnosměrného rychlodobíjení CCS (Combined Charging System). Při použití rychlonabíječky o výkonu 100 kW je lze dobít z 20 na 80 % za pouhých 42 minut.

**Cena základní
verze**

1 099 980 Kč

Kia e-Soul





Mazda MX-30



Mazda MX-30 se na veřejnosti poprvé ukázala v říjnu 2019 na tokijském autosalonu. Svůj původ má v sesterském modelu CX-30.

Elektromotor od firmy Hitachi ze sebe dostane uspokojivých 105 kW (143 koní) a maximální točivý moment dosahuje 265 Nm. Ovšem akumulátor, navržený Panasonicem, pojme jen 35,5 kWh energie. Nelze se pak divit, že uváděný dojezd podle metodiky WLTP nepřesáhne 200 kilometrů. Později se má ovšem objevit vytrvalejší provedení.

Součástí základní výbavy jsou kupříkladu parkovací senzory vpředu i vzadu, LED světlomety, infotainment s displejem 8,8 palce a podpora Apple CarPlay a Android Auto. Vyšší stupeň GT Plus navíc přináší vyhřívaná přední sedadla a volant, bezklíčové odemykání, ostřikovače světlometů, zadní loketní opěrku nebo elektricky nastavitelná zpeřná zrcátka.

Cena základní verze

854 900 Kč

Mercedes EQC, jak už je z názvu patrné, stojí na základech GLC, což je i na některých místech vidět. Daimler vsadil na baterii o kapacitě 80 kWh, která má mít dostatek energie na ujetí 450 kilometrů.

Realita je však samozřejmě jako u prakticky všech elektromobilů jiná. Mercedes EQC například oproti Audi e-tron ztrácí také v maximálním nabíjecím výkonu, který činí 110 kW.

Interiér se nese ve stejném duchu, jaký známe z jiných modelů. Dominantou palubní desky jsou dva displeje, které na sebe navazují. Ovládat je můžeme přímo z volantu díky dvojici trackpadů a velmi dobře funguje také hlasová asistentka, která mluví česky.

Dvojice motorů produkuje 408 koní a 765 Nm točivého momentu. Zrychlení z klidu na sto pak proběhne za 5,1 sekundy. Cena na českém trhu začíná na 1 972 300 Kč.

Cena základní verze

1 972 300 Kč

Mercedes EQC



MINI Electric



Elektrického MINI jsme se dočkali až nedávno. Jeho jízdní vlastnosti se velmi podobají motokáře, což nízké těžiště u elektrické verze MINI jen podporuje. Elektromotor, který pohání přední nápravu, má výkon 184 koní. I díky okamžité přítomnosti točivého momentu 270 Nm je to zcela dostatečné.

Maximální nabíjecí výkon je 50 kW a baterie má kapacitu 32,6 kWh. Původně se očekávalo, že MINI sáhne po stejné kapacitě, jakou používá BMW i3, tedy po 42 kWh baterii, která by dojezd přece jen o něco prodloužila.

Nevýhodou MINI může být menší zavazadlový prostor, který pojme pouze 211 litrů. I dojezd, který se má pohybovat okolo 230 kilometrů, je reálně zhruba o 80 kilometrů nižší.

Naopak láká je cena. Ta poněkud překvapivě na českém trhu startuje na 882 800 Kč včetně DPH.

Cena základní verze

882 800 Kč

Když hledáme dodávku pro pracovní účely nebo pro celou rodinu a podmínkou je, že musí být na elektrický pohon, je dobré se podívat k Nissanu. Ten má v nabídce modely e-NV200 a e-NV200 Evalia. První je určen pro pracovní účely, druhý pro celou rodinu.

Nissan e-NV pohání elektromotor o výkonu 109 koní a 254 Nm točivého momentu. Baterie má kapacitu 40 kWh a zvládne na jedno nabití až 200 kilometrů. Na cestách se dají využít rychlonabíjecí stanice o výkonu 50 kW, zatímco palubní nabíječka nabízí maximálně 6,6 kW. Maximální rychlost činí jen 123 km/h.

K dispozici jsou čtyř- i pětidveřová verze, ale sáhnout lze také po variantě pro sedm cestujících. Pracovní verze vyjde na českém trhu minimálně na 1 061 170 Kč, Evalia je ještě o 74 830 korun dražší.

Cena základní verze

1 061 170 Kč

Nissan e-NV200



Nissan Leaf



Leaf se aktuálně prodává ve dvou provedeních. Standardní verze sází na baterii o kapacitě 40 kWh, zatímco Leaf+ ji má ještě o 22 kWh větší.

Menší baterie spolupracuje s elektromotorem o výkonu 150 koní, zatímco Leaf+ nabízí 217 koní. Rozdíl je i v maximálním nabíjecím výkonu. Základní verze zvládne 50 kW, provedení s vyšší kapacitou baterie je již kompatibilní se 100 kW.

Zrychlení z klidu na sto proběhne za 7,9 sekundy, respektive za 6,9 sekundy v případě Nissanu Leaf+. Dle cyklu WLTP zvládne vůz na jedno nabití 270 (385) kilometrů.

Objednat si lze palubní nabíječku o výkonu 6,6 kW, která 40 kWh baterii dokáže nabít za necelých osm hodin. V případě větší baterie je už to více jak 11 hodin.

Nissan si za svůj elektromobil účtuje minimálně 879 009 Kč včetně DPH.

Cena základní verze

879 009 Kč

Šestá generace bestselleru německé automobilky poprvé přichází také v elektrifikované verzi. Výrobce u ní slibuje dojezd až 337 kilometrů (podle WLTP). Akční rádius bude ovlivňovat i jízdní režim, který si řidič navolí. K dispozici jsou varianty Normal, Eco a Sport.

Výkon pohonné jednotky činí 100 kW/136 k a točivý moment dosahuje 260 Nm. Elektromobil dokáže zrychlit z 0 na 50 km/h za 2,8 sekundy a z 0 na 100 km/h za 8,1 sekundy.

Při využití rychlonabíjení se baterie o kapacitě 50 kWh nabije na 80 procent své kapacity za 30 minut. Doplnovat energii je ovšem možné také kabelem z domácí sítě nebo s využitím nástěnné nabíječky. Stav nabíjení lze sledovat pomocí aplikace myOpel.

V základní výbavě vyjde Corsa-e na 779 990 Kč, v nejvyšší GS Line na 839 990 Kč.

Cena základní verze

779 990 Kč

Opel Corsa-e





Peugeot e-208



Peugeot 208 si můžeme koupit jak s naftovým, benzinovým, tak i elektrickým pohonem.

Peugeot e-208, jak se elektrická verze jmenuje, má 50 kWh baterii a uváděný dojezd 340 kilometrů.

Elektromotor disponuje 136 koňmi, které posílá na přední nápravu. Potěší nabíjecí výkon 100 kW, díky kterému se baterie z nuly do 80 procent nabije za půl hodiny.

Už v základní výbavě najdeme prvky, jakými jsou adaptivní tempomat, asistent pro rozpoznávání dopravních značek, přední LED světlomety, elektricky ovládaná přední i zadní okna nebo 11 kW palubní nabíječka.

Příjemná je i cenová politika, kterou Peugeot nastavil. Elektrická „dvěstěosmička“ ve výbavě e-Allure se dá pořídit za 880 tisíc korun. Výbavový stupeň e-GT je pak o 85 tisíc korun dražší.

Cena základní verze

880 000 Kč

Francouzská automobilka nejdříve představila elektrickou „dvěstěosmičku“ a později došlo také na většího sourozence, tedy na Peugeot e-2008. Oba modely sázejí na stejnou techniku, takže i e-2008 disponuje baterií o kapacitě 50 kWh a elektromotorem, který produkuje výkon 136 koní. Stejně jsou i maximální nabíjecí výkon na rychlonabíjecích stanicích či 11 kW palubní nabíječka.

Elektrická 2008 je samozřejmě o něco větší auto, což se muselo projevit na dojezdu. Ten by se měl pohybovat kolem 320 kilometrů.

Peugeot e-2008 je na českém trhu dostupný ve třech výbavových stupních. Základní verze e-Allure startuje na ceně 910 tisíc korun. Výbava e-GT line je o 40 tisíc korun dražší a za nejvyšší výbavový stupeň s názvem e-GT si prodejce řekne o 995 tisíc korun.

Cena základní verze

910 000 Kč

Peugeot e-2008



Porsche Taycan



Elektromobil od Porsche byl jedním z nejvíce očekávaných. Oproti spekulacím není přímou konkurencí pro Teslu. Už na první pohled se dá snadno poznat, že jde o Porsche. Designové křivky nijak nevybočují ze stylu značky a ani interiér nedoznal mnoha změn.

Vrchol nabídky se jmenuje po vzoru spalovacích modelů Porsche Taycan Turbo S. Tato verze používá 93,4 kWh baterii a dojezd má být až 450 kilometrů. První testy však ukázaly, že právě ten je slabou stránkou. Důvodem je, že když člověk ovládá stádo 750 koní, moc plynule se mu jezdit nechce. Však také Taycan Turbo S zrychlí z klidu na stovku za 2,8 sekundy.

Porsche Taycan stojí na 800V soustavě a zmíněná verze Turbo S podporuje nabíjení výkonem 270 kW.

Taycan Turbo S vyjde na zhruba pět milionů korun. Nejdostupnější verzí je Taycan 4S.

Cena základní verze

2 900 000 Kč

Elektromobil nemusí být pouze osobním autem, ale může se jednat také o pracovní vůz. Právě Renault takové modely nabízí hned dva. Tím prvním je Kangoo Z.E. Vybírat se dá hned ze čtyř karosářských verzí. Vybere si tak zájemce jak o dvoumístný automobil s velkým zavazadlovým prostorem, tak o pětimístné Kangoo Z.E. Maxi.

Všechny karosářské varianty využívají elektromotor o výkonu 60 koní a točivém momentu 226 Nm. Maximální rychlost dosahuje 130 km/h, což v kombinaci s baterií o kapacitě 33 kWh a předpokládaným dojezdem 200 kilometrů dělá z Kangoo Z.E. primárně městské auto, vhodné i pro řemeslníky.

Cena za základní provedení je 704 900 Kč. Dvoumístná verze vyjde na 734 900 Kč a provedení MAXI pro pět cestujících je k mání od 764 900 Kč.

Cena základní verze

704 900 Kč

Renault Kangoo Z.E.



Renault Master Z.E.



Pokud se někomu zdá Kangoo Z.E. malé, může sáhnout po dodávce Master Z.E. Tu si lze pořídit hned v několika délkách až do hodnoty přes 6,2 metru. Využitelná délka v nákladovém prostoru se pohybuje v rozmezí od 2,5 až do 3,7 metru.

Master Z.E. používá stejnou kombinaci pohonné jednotky jako Kangoo Z.E. K baterii o kapacitě 33 kWh však patří motor posílený na 57 kW. Očekávaný dojezd 120 kilometrů je v dnešní době velmi podprůměrný, ale existují firmy, kterým to může dávat smysl. Palubní nabíječka má výkon pouze 7 kW, takže k plnému nabití baterie postačí noc jedině za předpokladu využití adekvátního wallboxu. Nabíjení z klasické zásuvky zabere až 12 hodin.

Otázkou je, kolik zákazníků je ochotno zaplatit 1,5 milionu korun za elektromobil, jehož dojezd je velmi limitovaný.

Cena základní verze

1 500 000 Kč

Renault ZOE je doslova prodejní bestseller. Zatímco na oficiální vstup na český trh jsme si museli počkat, v zahraničí se prodával velmi dobře. Často se ve statistikách umisťoval na první příčce.

Renault ZOE dospěl, dostal rychlonabíjecí standard, větší kapacitu baterie a je velmi konkurenceschopný. Výrobce aktuálně sází na 52 kWh baterii. Dojezd se má vyšplhat na 395 kilometrů a výkon elektromotoru na 130 koní. Pokud by někomu stačilo koní 108, může sáhnout po slabším motoru.

Na rychlonabíjecí stanici se dá využít výkon 50 kW, což znamená, že ZOE se nabije na 80 % zhruba za jednu hodinu. Naopak z klasické domácí zásuvky je to záležitost téměř na 30 hodin. V tu chvíli dává smysl využít 11 kW palubní nabíječku. Za příplatek se dá pořídit s dvojnásobným výkonem, takže nabíjení zabere tři hodiny.

Cena základní verze

835 000 Kč

Renault ZOE





smart EQ



**Cena základní
verze**

591 690 Kč

Malý, městský a elektrický. To je smart, který si dnes můžeme pořídit ve třech různých verzích – smart EQ fortwo, forfour a fortwo cabrio. Lidově řečeno jde o model pro dva, pro dva ve verzi kabriolet a o provedení pro čtyři osoby.

Ať si vybereme cokoliv z nich, o pohon se bude starat elektromotor o výkonu 41 kW a s točivým momentem 160 Nm. Krátkodobě motor umí nabídnout i 60 kW, což se hodí například při předjíždění. Zrychlení na stovku zvládne nejrychlejší verze za 11,5 sekundy.

Baterie má kapacitu 17,6 kWh a postrádá možnost rychlonabíjení. K dispozici je však palubní nabíječka o výkonu 22 kW, takže nabíjení například v obchodních centrech není takovým problémem, jak by se mohlo zdát.

Dojezd se podle karosářské varianty pohybuje od 140 do 160 kilometrů. Smart se proto hodí na cesty do práce nebo na nákup, ale na víkendový výlet bude třeba využít jiný automobil.

Modely od automobilky smart jsou především stylové, což se odráží také na ceně.

Ještě předtím, než Škoda Auto představila svůj elektromobil, se mluvilo o tom, že s velkou pravděpodobností využije své velké popularity na českém trhu a její elektrický model bude nejprodávanějším. A tak se také stalo.

Škoda Citigo-e iV je sourozencem Volkswagenu e-up!, takže ani v ní nenajdeme žádný infotainment, ale musíme si ho udělat ze svého chytrého telefonu. Elektrické Citigo má baterii o kapacitě 36,8 kWh a uváděný dojezd až 252 kilometrů. Výkon 80 koní a točivý moment 212 Nm se posílají na přední kola a zrychlení z klidu na stovku proběhne za 12,5 sekundy. Maximální rychlost 130 km/h napovídá, že elektrické Citigo patří především do města.

Maximální výkon na rychlonabíjecí stanici dosahuje 40 kW, palubní nabíječka má výkon 7 kW. Nabíjet je možné rovněž z klasické domácí zásuvky, avšak v tom případě to zabere 16 hodin.

Už v základní výbavě najdeme například tempomat, vyhřívání čelního skla, zadní parkovací senzory, automatická dálková světla nebo elektricky ovládaná a vyhřívána vnější zpětná zrcátka.

Vůz se na českém trhu prodává velmi dobře. Ostatně dříve se díky různým pobídkám dal sehnat i za nižší cenu.

Škoda Citigo-e iV



**Cena základní
verze**

499 900 Kč

P o Tesle Model S a Tesle Model X se na trh dostal cenově nejdostupnější vůz, který se nyní už distribuuje také na našem trhu.

Vybírat lze ze tří variant. Verze Standard Range Plus má pohon zadních kol, uváděný dojezd dle cyklu WLTP 409 km, zrychlení z klidu na stovku za 5,6 s, maximální rychlost 225 km/h a zavazadlový prostor o objemu 542 litrů. Verze Long Range přenáší výkon na čtyři kola, dojezd je o 151 km delší a zrychlení kratší o 0,9 s. Poslední nabízenou variantou je Performance. Z nuly na stovku se dostane za 3,4 s, zvládne 530 km a na německé dálnici se rozjede tempem až 261 km/h.

Nečekejme žádné budíky před volantem, ale pouze jeden displej uprostřed palubní desky. Rychlost se zobrazuje v levém horním rohu a veškeré nastavení auta je třeba provádět přes dotykovou obrazovku.

Cena základní verze

1 300 000 Kč

Tesla Model 3



Tesla Model S



T esla Model S se stala nejen průkopníkem elektromobility, ale také vozem, který zahájil cestu Elona Muska.

Po několika různých, nejen softwarových, úpravách teď Model S nabízí dojezd až 610 km. Pokud pomineme facelift, je Model S na trhu už osm let a na designu je vidět, že se na něm neúprosně podepisuje zub času.

Tesla je známá tím, že její modely jsou připojené k internetu. Model S však exceluje především v dynamice. Však verze Performance doslova vystřelí z nuly na stovku za 2,5 s. Zároveň však dopraví pasažéry na vzdálenost až 593 kilometrů (podle cyklu NEDC).

Kdo preferuje především dojezd, měl by zvolit Model S v provedení Long Range. Tato motorizace údajně zvládne 610 km a ani za zrychlení na 100 km/h za 3,8 s se nemusí stydět. Však je to o 0,7 s rychleji než u Porsche 911.

Cena základní verze

2 200 000 Kč

E lon Musk dokázal dostat jedno z nejvíce fascinujících aut do sériové výroby. Tesla Model X poutá pozornost kdekoli na světě. Nepotřebuje k tomu nic jiného než zvednuté dveře. Na trh se dostal v roce 2015 a stejně jako Model 3 nebo Model S i on může být vybaven Autopilotem. Nejedná se však o plnohodnotné autonomní řízení, jak je z názvu patrné, ale pouze o pokročilého asistenta.

Také Model X je k dispozici ve dvou verzích, a to Long Range a Performance. Zatímco Model S má připomínat více méně limuzínu, Model X je naopak zaměřený na rodinu. Zrychlení z klidu na stovku zvládne za 4,6 s, dojezd dle testovacího cyklu WLTP činí 507 km. Verze Long Range uveze sedm cestujících. Všechny modely Tesly se dají dobíjet na jejich vlastních stanicích s názvem Supercharger. Najdeme je prakticky po celé Evropě.

Cena základní verze

2 500 000 Kč

Tesla Model X





Volkswagen e-Crafter



**Cena základní
verze**

1 600 000 Kč

Neven Renault, ale také Volkswagen má ve svém portfoliu velkou elektrickou dodávku. Německá automobilka nabízí o něco lepší dojezd na jedno nabití, což může mít ve výsledku velký vliv na finální rozhodnutí zákazníků.

Volkswagen e-Crafter je dlouhý necelých šest metrů, baterie má kapacitu 35,8 kWh a uváděný dojezd dosahuje 173 kilometrů. To není mnoho, ale v elektromobilu často přijde vhod každý kilometr. Výkon elektromotoru činí 136 koní. Baterie se na rychlonabíjecí stanici s výkonem 50 kW nabije z nuly na 80 procent kapacity za čtyřicet minut. V případě wallboxu o výkonu 7,2 kW zabere plné nabití necelých šest hodin.

Nákladový prostor skýtá objem více než deset metrů krychlových. E-Crafter zaujme také množstvím asistenčních systémů, ať už jde o parkovací senzory, asistenta nouzového brzdění nebo systém pro hlídání jízdního pruhu.

Malý, mrštný a elektrický. To je e-up!, který si Volkswagen stále ponechal v nabídce.

Nově má mít akční rádius až 260 kilometrů. Využitelná kapacita baterie je 32,3 kWh, což znamená jednu hodinu nabíjení na 80 procent kapacity. Ovšem za předpokladu, že se auto připojí ke stanici, která poskytuje výkon alespoň 40 kW. Takový je ostatně maximální nabíjecí výkon Volkswagenu e-up!.

Dostupných 83 koní z něj nedělá žádného závodníka, ale pro městské cestování může plně dostačovat. Maximální rychlost 150 km/h umožňuje i jízdu po dálnici. Podobně jako Škoda Citigo-e iV ani Volkswagen e-up! nemá infotainment systém. Ten je nahrazen staženou aplikací v chytrém telefonu. Nechybějí však parkovací kamera, vyhřívané čelní okno nebo multifunkční volant.

Volkswagen se už nyní připravuje na příchod jiného elektromobilu – Volkswagenu ID.3, který nahradí e-Golf. Půjde o velmi důležitý model, do kterého německá automobilka vkládá velké naděje. Později přijde na trh také Volkswagen ID.4.

Volkswagen e-up!



**Cena základní
verze**

450 000 Kč

ČPP NAVYŠUJE POJISTNÉ LIMITY

Česká podnikatelská pojišťovna připravila pro nadcházející motoristickou sezonu několik významných inovací své produktové řady Autopojištění Combi Plus.

Její již čtvrtá generace přichází do prodeje pod označením ACP IV. „Z produktového hlediska je zásadní změnou navýšení limitů pojistného plnění u všech nabízených tří typů povinného ručení,“ říká Miloš Velíšek, ředitel úseku pojištění vozidel. „U SPOROPOV činí nyní v případě majetkové i zdravotní újmy 45, u nejprodávajícího SPECIÁLPOV 75 a u stále častěji vyhledávaného SUPERPOV 130 milionů korun.“

V rámci posledních dvou jmenovaných typů nabízí ČPP formou benefitů navíc pojištění vozíku do 750 kilogramů, základní asistenční služby nebo úrazové pojištění řidiče zdarma, stejně jako zvýhodněné sazby na vybrané doplňkové produkty.

K dalším změnám ČPP přistoupila v oblasti segmentačních kritérií, včet-



ně bonusů a malusů. „Za nejzásadnější považuji zohlednění podle provozovatele vozidla, který je zapsán v technickém průkazu vozidla. Tedy i v případě bonusu a malusu vnímáme jako

▲ **ČPP značně navýšila limity pojistného plnění u povinného ručení**

nejspravedlivější jej vázat na tuto osobu, která je vždy zřejmá a za provoz vozu také přirozeně odpovídá,“ vysvětluje Miloš Velíšek.

„Rovněž rozšiřujeme vstupní parametry pojištění GAPu, kdy bude pojistitelné také zánovní vozidlo do tří let. Samotný GAP nově poskytuji i na čtyři roky,“ pokračuje Miloš Velíšek. „Novinkou je pak připojištění MiniGAP. Klient dostane od nás navíc 10 až 25 % z obvyklé ceny vozidla v případě, že mu bude jiným vozem z povinného ručení způsobena totální škoda. Kromě plnění z povinného ručení viníka tak obdrží navíc i to z MiniGAPu, které mu může pomoci s řešením finanční situace při pořizování dalšího automobilu. Produkt je koncipován především pro majitele starších vozidel, nicméně zájem o toto pojištění projevují i vlastníci podstatně mladších aut, což je příjemné zjištění.“

MAREK CHVÁLA

SENIORŮ JEDOU S DOBOU

Především díky podpoře z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů (ČKP) pokračuje i letos projekt Jedu s dobou. Je určen pro řidiče starší 65 let, kteří mají účast na kurzech zcela zdarma.

Akce, jichž je pro letošek naplánováno celkem 144, se odehrávají na polygonech po celé České republice. Během šestihodinového programu se posluchači seznámí s novinkami v legislativě a zásadami bezpečné jízdy. Praktická část umožňuje vyzkoušet si zvládnutí nebezpečných momentů a poznat chování vozidla v mezní situaci. Mimo jiné jde o správné zvládnutí smyku, techniku vyhýbacího manévru či krizové brzdění v různých rychlostech a na několika druzích povrchu. Součástí jsou také ukázky první pomoci.

„V souvislosti s demografickou změnou neustále roste význam této skupiny v silničním provozu. Naše pojišťovny zaznamenávají 21 procent kli-



entů povinného ručení osobních automobilů ve věku 65 let a výše. Statistiky ukazují, že škodu z něj způsobí přibližně tři osoby ze 100 pojištěných v této kategorii. U jedinců ve věku 80–85 let

▲ **Šestinásobný vítěz dakarské rallye Karel Loprais**

je už riziko o polovinu vyšší,“ uvedl Jan Matoušek, výkonný ředitel ČKP.

Role patrona se spolu s hercem Pavlem Novým ujal šestinásobný vítěz Rallye Dakar Karel Loprais. „Za svoji závodní kariéru jsem za volantem prožil spoustu horkých momentů, ze kterých jsem si vždycky snažil výt poučení. Odhalit reakce vozidla na poly-

gonu je jeden z nejlepších tréninků pro bezpečnou jízdu, neznám účinnější recept,“ zdůraznil muž, ve světě známý jako Monsieur Dakar.

MAREK CHVÁLA



VYŠŠÍ LIMITY S BENEFITY

V posledních letech se výrazně zvyšuje odškodnění při újmách na zdraví v povinném ručení. „Zejména často jezdící motorista by měl vždy zvolit vyšší limity plnění. Připlatit si pár stokorun ročně se určitě vyplatí,” zdůrazňuje ředitel Úseku pojištění motorových vozidel v Kooperativě Aleš Zethner.

U vědomují si řidiči, že nejnižší limity nemusejí stačit?

Zatím stále ne. V povinném ručení klientům doporučujeme zvolit vyšší limity, alespoň sto milionů na majetkové škody a sto milionů na škody na zdraví. Dvojnásob to platí pro ty, kteří tráví za volantem více času, naježdí hodně kilometrů nebo často vyrážejí do zahraničí. Například u trvalých následků na zdraví může pojišťovna odškodnění vyplácet i několik desítek let. Zájem klientů naznačuje, že podpora vyšších limitů formou zajímavých benefitů se osvědčila, neboť více než tři čtvrtiny si volí limity 70/70 milionů a vyšší. Důležitý je také



◀ Aleš Zethner, ředitel Úseku pojištění motorových vozidel v Kooperativě

servis, který pojišťovna v případě nehody zajistí.

Povinné ručení nabízí i nějaký servis pro majitele vozu?

Ano, například komfort přímé likvidace pro situace, kdy jste poškozeným při dopravní nehodě způsobené jiným vozidlem. Nemusíte nic složitě řešit s pojišťovnou viníka, obraťte se na svoji a ta s vámi vše vyřeší. Při sjednání povinného ručení s limity 100/100 milionů korun a vyššími u nás získáte automaticky i přímou likvidaci v ceně. V novém produktu, který jsme na konci loňského roku uvedli na trh, pak klienti s vyššími limity získávají i další benefity, například úrazové pojištění řidiče. Při sjednání s havarijním pojištěním zdarma získají i pojištění VÝMOL, tedy škody, kterou si způsobí na neoznačeném poškození silnice. Klient by se měl zamyslet i nad rozsahem asistenčních služeb – hradí pojišťovna odtah vozidla při záměně paliva? Zaplatí ho při poruše? Doveze palivo, když dojde? To jsou praktické věci, které mohou pomoci.

Jiří HÁJEK

Foto Kooperativa

START DO ŘIDIČSKÉHO ŽIVOTA

Na autodromu v Sosnové u České Lípy odstartovala první série jednodenních doškolovacích kurzů Start Driving pro novopečené řidiče mezi 18 a 24 lety. Má je především naučit, jak v běžném provozu předcházet krizovým situacím.

Š estatřicet frekventantů se dopoledne v reálu s lektory zaměřilo na největší rizika, která je čekají. Patří k nim dodržování bezpečnostního odstupu, sledování situace ve zpětných zrcátkách nebo užívání ukazatelů změny směru jízdy. Vyzkoušeli si také, jak reagovat na pokyny policistů při zastavování vozidla a na silniční kontrolu. Chyby se poté rozebíraly ve skupinách, žádné body se ale nepřisovaly.

Následovaly přednáška dopravního psychologa a jízda po okruhu, během níž se trénovaly nejen manévrování a brzdění na rovném úseku a v zatáčkách, a to jak na suchém, tak mokrému povrchu, ale i slalom.



Účastníci využívali vlastní automobily, aby si získané dovednosti osvojili ve voze, který budou nejčastěji užívat. Podobné akce proběhnou na dalších 31 místech. Celkem se prvního ročníku, díky podpoře z Fondu zábrany škod, může zdarma zúčastnit tisíc mladých motoristů.

▲ Program Start Driving začal na autodromu v Sosnové

▮ Praktický výcvik byl proložen teoretickými přednáškami

Do Start Drivingu jsou kromě Asociace autoškol ČR a Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů zapojeni i další partneři – Asociace dopravních psychologů ČR, Platforma VIZE O, Policie ČR a BESIP. „Inspirací nám byl moderní



systém vzdělávání zavedený v Rakousku, kde po jeho implementaci bylo dosaženo významného snížení závažných nehod způsobených začínajícími řidiči,” uvedl Aleš Horčíčka, místopředseda Asociace autoškol ČR a koordinátor projektu.

MAREK CHVÁLA

KOUPIT A ZVELEBIT



Nebývale rychlým tempem roste na Slovácku ambiciózní skupina AUTO UH. Jak prozrazuje název, působí zejména v Uherském Hradišti, ale také ve Starém Městě, Zlíně a Jihlavě. Kromě samotného prodeje poskytuje motoristům i další potřebné služby.

Majitel společnosti Pavel Buráš byl i v minulosti proslulý velkorysými cíli a pověstným tahem na branku. Také při budování automobilového impéria se řídí zásadou, že rychlejší než budovat je koupit a přetvořit k obrazu svému. Díky tomu se skupina velmi rychle rozšiřuje.

Počáteční záměr však byl mnohem skromnější. Pavel Buráš před čtyřmi lety koupil malého prodejce značky Fiat, aby mohl své firmy sám zásobovat auty. Volba byla ovlivněná tím, že Fiat měl slušnou nabídku vozů na CNG a LPG a on se ve svém vozovém parku orientoval na stlačený zemní plyn.

Potom se dostal do problémů dealer Fordu přímo naproti přes ulici. Akce byla hotová během týdne. A v Uherském Hradišti se začal budovat prvotřídní areál. Představy dostávaly konkrétní obrysy. Směřovaly ke značkám koncernu VW, jehož systém vnitřní kontroly, prodeje i marketingu považuje Buráš u nás za nejpropracovanější. První příležitost se naskytla ve Zlíně, kde převzal společnost EURO CAR.

„Firmu jsem koupil i s nemovitostmi. Tak jsem získal prvního Volkswagena. Dostat se do koncernových aut nebylo jednoduché, stávající hráči se tomu vehementně bránili. Dřív jsem působil v oboru výroby a provozu hracích auto-



♦ **Jednou z podmínek úspěchu je příjemné jednání se zákazníky**

♦ **Moderní plnicí stanice CNG a LPG v Uherském Hradišti**

AU TO UH .CZ
www.autouh.cz

◀ **Pavel Buráš má o růstu firmy jasnou představu**

matů. Tvrdilo se o nás, že jsme obchodníci s hazardem, mafiáni, darebáci... Musím ale říct, že v automobilové branži mají někteří lidé ještě ostřejší lokty a dokáží je zatnout hluboko,“ popisuje uplynulé roky. „Zpočátku jsem to dost těžko nesl. Na daních jsem státu odvedl miliardy, faktury jsem platil včas a nikdy za mnou nezůstaly zkrachovalé firmy.“

O tom se postupně přesvědčili představitelé dalších automobilek, kteří ocenili promyšlený růst nové skupiny, zvelebování prodejních areálů a kvalitu poskytovaných služeb. Pavel Buráš se zaměřil především na lokální akvizice. Jednotlivými prvky jeho firem jsou čistota prostředí, slušivý kabát, vlající vlajky s logy automobilek na stožárech, ideální využití energií – a především správně motivovaní lidé s patřičnou kvalifikací. Jejich spokojenost se potom promítá do jednání se zákazníky.

Skupinu AUTO UH momentálně tvoří firmy ARAVER CZ (VW, Škoda, Seat a Cupra), EURO CAR Zlín (VW), AUTOSPOL Uherské Hradiště (Ford), AUTO Uherské Hradiště (Fiat, Jeep), HYUNDAI

UH Jihlava a Staré Město, Auto Jihlava (autorizovaný servis Mercedes-Benz). Pravidelné technické prohlídky mohou zákazníci absolvovat v STK Vlčnov. Rychle roste také prodej zánovních a ojetých vozů. A rovněž odtahové a asistenční služby s parkem patnácti vozidel ve společnosti B-CARS CZ. Součástí hlavního areálu v Uherském Hradišti jsou hotel, moderní plnicí CNG a LPG a myčka. V plánu je například výstavba nového autosalonu Hyundai ve Zlíně.

„Se současným stavem jsem spokojený, ale nekončíme. Chybí nám luxusní segment – třeba Mercedes, Audi, BMW...“, říká o svých plánech Pavel Buráš. Člověk, který své vize rychle mění v realitu.

PETR DUFEK

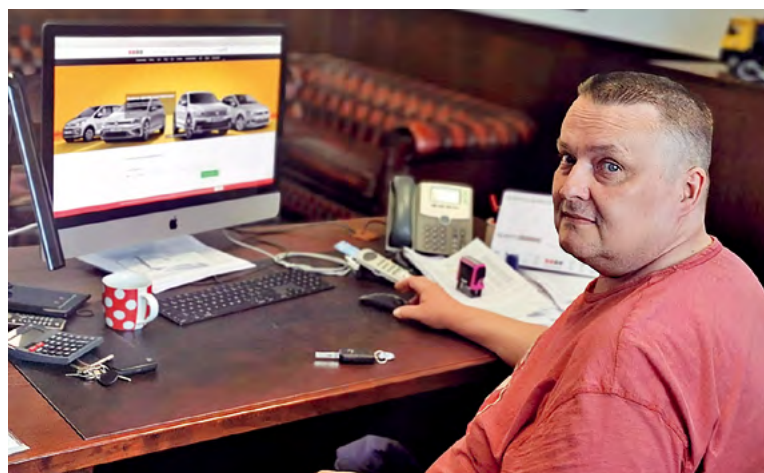


Foto Petr Dufek



FÉROVÉ AUTOPOJIŠTĚNÍ

Allianz už má přes 280 tisíc nových klientů s autopojištěním podle ujetých kilometrů. Pokud řidič jezdí málo, platí nižší sazbu pojistného, jelikož se míra jeho rizika snižuje. Motoristé tak šetří a Allianz touto cestou získává stabilní kmen klientů, kteří způsobují méně pojistných událostí.

Pokud lidé, kteří k nám přešli, nejezdí příliš často, je logické, že ani nemají tolik šancí způsobovat ostatním, ale ani sobě, škodu. V praxi se nám tak už tři roky potvrzuje to, o čem jsme dříve pouze teoretizovali – že do svých řad získáváme kvalitní řidiče s velmi malým škodným průběhem,“ říká člen představenstva Allianz pojišťovny Petr Hrbáček.

Zhruba 60 procent českých motoristů najezdí do 15 tisíc kilometrů ročně, a právě ti s povinným ručením, počítaným podle kilometrů a nikoliv paušálně, ušetří. Parametr o počtu najetých kilometrů je pro Allianz zcela klíčovou hodnotou, která spravedlivě



ovlivňuje cenu povinného ručení. Daleko více než věk, bydliště nebo údaje o voze.

Nejnižší tarifní pásmo pro povinné ručení, ale i havarijní pojištění, začíná už na pěti tisících kilometrech a stoupá

▲ Allianz zvýhodňuje klienty s malým ročním kilometrovým nájezdem

až do hodnoty 25 tisíc. Zde horní hranice končí a pojišťovna již nerozlišuje, zda motorista najede 26 nebo třeba 60 tisíc kilometrů za rok.

Žádnou přírazku za podstřelení nebo překročení zapsaného nájezdu Allianz nedává. Život nelze naplánovat na kilometry a je přece mnoho důvodů, proč původní představa o nájezdu po několika měsících úplně nevyjde.

Už od svého zavedení je tak autopojištění v Allianz postavené na důvěře ke klientovi. Motorista při sjednání pojistky nahlásí počáteční stav tachometru a počet kilometrů, který najezdí za celý rok. Podle toho se pak dostane do příslušného cenového pásma. Na konci pojistného období, tedy po roce, pošle pojišťovně aktuální fotku tachometru, což je informace o skutečně najetých kilometrech a dojde k vyúčtování. Pokud se klient trefí, v dalším roce se výše slevy nemění. Najede-li méně, než byl jeho odhad, v ceně na další rok se zohlední přeplatek i vyšší sleva za méně ujetých kilometrů. Když naopak najezdí více, uhradí doplatek.

Jiří HÁJEK

Foto Allianz



VÝPRODEJ ELEKTROMOTOREK

40 000 Kč sleva

Kupujte na
www.mercatus.cz



EIBACH RACING EXPO

6-8 / 11 / 2020

PVA EXPO PRAHA

www.racingexpo.cz



ŠKODA KAMIQ

již od **407 900 Kč**



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



se zvýhodněním až
70 400 Kč



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
ŠKODA KAMIQ: 4,2-5,1 l/100 km, 95-116 g/km

Jezdíme spolu už 125 let.

Vyberte si model ŠKODA KAMIQ. K nadstandardní výbavě vám navíc nabízíme i celou řadu vzájemně kombinovatelných benefitů. Využijte například **pojištění schopnosti splácet** nebo prodloužené záruky až na **5 let v rámci paketu Mobilita Plus**. Při výměně starého modelu za mladší dostanete za svůj stávající vůz výkupní bonus ve výši až **30 000 Kč**. Bližší informace o nabídce získáte na skoda-auto.cz nebo u více než 180 autorizovaných partnerů ŠKODA. **Zastavte se, už můžete.**

125 | ŠKODA AUTO
LET



Výkupní bonus
30 000 Kč



Mobilita Plus



Nulový úrok + POV
125 Kč ročně



Pojištění schopnosti
splácet

skoda-auto.cz

ŠKODA Financial Services



/skodacz



/skodacz



/skodacz



/skodacr

ilustrativní fotografie

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.