

AUTOMOBILY



Ruce pryč z volantu!

Autonomní vozidla jsou blíž, než si myslíte. Volkswagen už představil svůj první model

Pravé splnutí

Za volantem veterána zjistíte, jak být skutečným řidičem, říká v rozhovoru sběratel

Recyklace

Už teď mají vrakoviště problémy s plasty. Brzy budou muset řešit, co s bateriemi



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ZAKLÁDAJÍCÍ ČLENOVÉ VAŠÍ FIREMNÍ FLOTILY



Cenové
zvýhodnění



Benefitní program
pro zaměstnance



Individuální nabídka
financování

Pořídte si alespoň 2 vozy během 12 měsíců a staňte se naším velkoodběratelem.

Spolehněte se na vozy s nejvyšším hodnocením bezpečnosti od nezávislé organizace Euro NCAP a získejte zvýhodněné podmínky jejich nákupu, nabídku financování šitou na míru nebo třeba benefitní program pro své zaměstnance. Vybírat můžete ze široké nabídky vozů, včetně ekonomicky výhodných derivátů G-TEC. Více informací o nabídce naleznete na skoda-auto.cz.

skoda-auto.cz



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu ŠKODA OCTAVIA, SCALA, KAMIQ:
1,0–7,3 l/100 km (5,5–6,1 m³ CNG/100 km), 21,0–166,7 g/km



/skodacz



/skodacr



/skodacz



/skodacz

EDITORIAL



Jan Markovič
šéfredaktor Vybermiauto.cz

Vážené čtenářky, vážení čtenáři, když jsem před časem navštívil autosalon v Mnichově, byl jsem překvapen proměnou, kterou taková akce prodělala. Místo stovek aut tu bylo jen pár značek a všechny se snažily ukazovat, jak jdou naproti elektromobilitě. Zbytek plochy zabírala elektrokola. Šokem pro mě nebyli aktivisté, kteří v den konání výstavy protestovali s tím, že nástup elektromobility je pomalý a musí přijít okamžitě. Bylo to spíš prohlášení koncernu Volkswagen, který se v době, kdy všichni výrobci musí investovat do elektromobility, rozhodl zaměřit na jiné téma: autonomní řízení. Jeho šéf Herbert Diess už nechce prodávat jen auta, ale mobilitu jako službu. A to ještě v tomto desetiletí! Je to rozhodnutí, o kterém si můžeme myslet cokoliv, ale nelze mu upřít, že je odvážné. Tak hodně štěstí!

MAGAZÍN AUTOMOBILY – PŘÍLOHA HOSPODÁŘSKÝCH NOVIN,
27. 10. 2021. Ředitel speciálních projektů Aleš Mohout •
Art director Jan Vyhnanek • Vedoucí speciálního obsahu
Jan Záluský (jan.zalusky@economia.cz) • Editorka Markéta
Prokšánová (marketa.proksanova@economia.cz) • Layout
Jan Stejskal • Grafika vizuální studio mediálního domu Economia
• Adresa redakce Pernerova 673/47, 186 00 Praha 8 • Tisk
Walstead Moraviapress s.r.o., Břeclav • Samostatně neprodejně •
<http://www.hn.cz>

OBSAH

Ruce vzhůru

04-09

Přichází doba, kdy řidiči sundají ruce z volantu. Volkswagen už představil svůj první autonomní vůz.

Pravé splynutí

10-12

Podle sběratele se zájemci o veterána musí připravit na to, že se auto někde zastaví a že se nebude líbit manželce.

Recyklace

14-15

Během pár hodin jde auto zlikvidovat, je to ale stále náročnější. Další problémy přinesou elektromobily a jejich baterie.

Pojištění

16-17

Povinné ručení se mění, nyní se podobá havarijnímu. Kvůli pandemii jeho ceny nahoru nešly, ale čeká se, že zdraží.

Inzerce

Myslete i na to,
že ne všechny CESTY
vedou k cíli.



Pojištění vozidel

www.uniqa.cz

EK013625

UNIQA SafeLine

UNIQA SafeLine – první autopojištění,
které umí zachránit život.

- záchrana při nehodě
- nepřetržitý dohled nad vozidlem
- platba pojistného podle ujetých km
- slevy za maximální zabezpečení

Myslete



Blízká budoucnost: Možná se už brzy pustíme volantu

Jak se promění naše osobní automobily během této dekády? Evropská unie chce více elektronických asistentů na palubě, které budou dohlížet na chování řidičů. Cílem je méně nehod a mrtvých. To koncern Volkswagen jde ještě dál. Do deseti let podle něj budeme jezdit v autech bez řidiče.

P

Procházím skladovou halou na severním okraji Mnichova. Takovou, jakých tu jsou desítky, možná stovky. Je prakticky prázdná, tedy až na jediné místo, kde téměř posvátně stojí asi nejdůležitější auto, jež má nyní koncern Volkswagen k dispozici. Jmenuje se ID Buzz AD a je jedním z několika plně funkčních prototypů, se kterými se automobilka učí autonomní řízení. Tohle auto je tak základem revoluce, kterou chce do konce tohoto desetiletí německý koncern spustit.

Vše to ale začíná ještě o dva dny dříve, na takzvaném koncernovém večeru, který před každým zásadním autosalonem Volkswagen pořádá, aby se pochlubil tím, co na výstavě předvede. IAA Mobility 2021 v Mnichově za pár hodin začíná a šéf koncernu Herbert Diess si bere do ruky mikrofón: „Jsem přesvědčen, že v roce 2030 bude-

me žít s auty bez řidiče. Celkem 15 procent vozů naší produkce budou vozy robotické. A budou sloužit nejen pro přepravu zboží, ale i lidí,“ říká a v chumlu novinářů se začínají objevovat nechápavé výrazy. Volkswagen právě světu oznamuje, že naprosto mění strategii a dává prioritu technologiím, o kterých se hovoří již roky, ale stále se zdají být vzdálené a jen těžko použitelné. „Je to logické. Chceme být první, nejlepší,“ dodává Diess.

Volkswagen se kvůli vývoji autonomního řízení spojil s Fordem a společně vložily své peníze do americké společnosti Argo AI, která se stala jejich dvorním výrobcem autonomních technologií. Jízda s vozy bez řidiče přitom není nic nového, technologické společnosti spolu s automobilkami na ní pracují už od začátku tisíciletí, na silnice některých států nebo měst už dokonce

“

V roce 2030 budeme žít s auty bez řidiče. Budou přepravovat zboží, ale i lidi.





Inzerce

EK013662-2

Vždycky se považoval za zkušeného řidiče. Taje motoru a vstřikování mu nicméně zůstaly utajeny až do momentu, kdy do naftáku natankoval benzín.

Někde tam je.
A proto je tady naše pojištění vozidel i odpovědnosti.


Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

Názor

Tomáše Neřolda,
BESIP

ELEKTRONICKÉ SYSTÉMY

Nový evropský balíček bezpečnostních asistentů, které budou od příštího roku povinnou výbavou nových modelů, má podle odhadů Evropské rady pro bezpečnost dopravy zachránit během 15 let 25 tisíc životů. To by bylo největší zlepšení od zavedení bezpečnostního pásu. Nesporná výhoda asistenčních systémů je v tom, že mohou za řidiče přebrat kontrolu v krizové situaci a umí ji řešit nesrovnatelně rychleji. Vyspělé systémy nouzového brzdění umí samy identifikovat překážku, varovat řidiče trhnutím plynu a v případě nouze i okamžitě zpomalit. Na základě analýzy systémů auta jsou pokročilé asistenty schopny poznat i ztrátu pozornosti či ospalost řidiče a při kritické míře ho „probrat“. Při monotónních cestách brání přejetí do protisměru systém pro udržování vozidla v pruhu. Cesta k masovému rozšíření plně automatizovaných aut bude dlouhá. Odpovědnost bude zřejmě dalších 20 let na nás řidičích, proč bychom do té doby měli odmítat pomoc asistenčních systémů?

vyrazila testovací auta. Nikdy ale vozy bez řidiče a jejich budoucnost nenabraly tak jasné kontury, jak to nyní plánuje Volkswagen – investice, vývoj, spuštění služeb už někdy v roce 2025 a do konce desetiletí citelný podíl na trhu. Pokud se vize Herberta Diesse naplní, změní to automobilový svět víc než příchod bezpečnostních pásů, navigace nebo aktuálně elektromobility.

Nebudeme prodávat auta, ale mobilitu

Po dvou dnech nepřeborného množství informací a prohlášení stojím v hale, kde vedle prototypu ID Buzz AD stojí několik manažerů natěšených na to, že mi dokážou vysvětlit, že jejich vize není jen naivní představou od reality odtržených milovníků sci-fi. „My už nechceme jenom prodávat auta. Místo toho budeme lidem a firmám nabízet mobilitu jako servis. Představte si třeba rozvázkovou společnost, která musí zajistit auto a dva až tři řidiče s plným platem, kteří ho řídí. My ji budeme moci nabídnout autonomně řízený vůz, který bude výhodnější. Proto je to z byznysového pohledu uskutečnitelné,“ říká mi Thomas Sedran, člen představenstva Volkswagenu pro komerční automobily.

Sedran ale nechce, aby zůstalo jen u transportu zboží. V plánu je začlenění autonomních vozidel také do flotil, které slouží ve městě pro přepravu lidí. Za tím účelem už jezdí v Hamburku vozy společnosti Moia, jež patří pod křídla Volkswagenu. Funguje jako sdílené taxi, které si může zákazník díky aplikaci přivolat a za poplatek se s ním svézt spolu s dalšími lidmi, kteří mají podobnou cestu. Zatím tyto sdílené mikrobusey řídí najatí řidiči, za pár let by je ale mohl vystřídat systém autonomního řízení. A to je také mobilita, kterou chce Volkswagen v budoucnu nabízet v co největším množství evropských měst.

Ideální pro firmu prý je, když do vývoje skočí rovnou po hlavě. „Toto je heat mapa Miami,“ ukazuje mi Sedran letecký snímek známého města na Floridě, který je doplněn o červené plochy s různou intenzitou sytosti. „Je na ní dobře vidět, kde je největší zájem o taxislužby. Samozřejmě že v Miami Beach a pak Downtownu, tedy ve vůbec nejhustších oblastech, které jsou pro pohyb autonomních vozů samozřejmě nejnáročnější. Nemá tedy smysl vyvíjet auta bez řidiče někde na venkově, kde budou mít nejméně překážek a vše půjde relativně hladce. Musíme jít právě do těchto nejnáročnějších míst, kde pak bude o naše služby zájem,“ dodává Sedran.

Musí vidět kolem sebe i 400 metrů daleko

ID Buzz AD je autonomní verzi Volkswagenu Multivan, který se na zářijovém IAA Mobility ve Frankfurtu představil veřejnosti jako nová generace tohoto vozu. Fakt, že nejde o obyčejné auto, prozrazuje obrovské množství kamer a senzorů, kterými je jeho karoserie obsypaná ze všech stran. „Nejdůležitějším prvkem je LIDAR (lasarový měřič vzdálenosti, pozn. red.), který vidíte na střeše vozu. Bez ustání rotuje kolem své osy a auto tak vidí všude kolem sebe až do vzdálenos-

ti 400 metrů. Problém ale je, že nevidí zase příliš blízko. Proto máme kolem vozu rozmístěných 14 kamer, jež monitorují jeho okolí,“ vysvětluje mi viceprezident společnosti Argo AI Reinhard Stolle, když spolu obcházíme vůz.

„Dokonce je tu i mikrofón, to abychom slyšeli například houkání sanitky nebo troubení ostatních řidičů,“ dodává. Uvědomuje si, že je auto senzory opravdu obsypané a takto by do sériové výroby rozhodně nemohlo. Proto Argo AI a Volkswagen pracují na tom, aby šlo postupně veškerou technologii integrovat a aby bylo jednou možné postavit auto, na kterém jeho autonomní schopnosti nebudou jednoduše vidět.

Nyní se ale zdá, že to skoro není možné. „Máme celkem tři výpočetní jednotky, dvě vedlejší a jednu hlavní. Ta je tak výkonná, že ke svému provozu potřebuje vodní chlazení,“ podotýká Stolle a od té chvíle je patrné, proč je právě velkoprostorový model Volkswagen Multivan tím ideálním k zahájení vývoje autonomních aut. Jenže tak to bylo i s počítači. Na začátku své existence se musely vejít do domů, pak do místností, až se nakonec zmenšily tak, že je nosíme v kapse.

Musí se začlenit

Autonomní vůz není možné vzít a vypustit ho kdekoliv do provozu. Aby mohl začít jezdit, vyžaduje to masivní přípravu, která zahrnuje i obrovský sběr dat. „Mapujeme ulice, pozice značek a semaforů, abychom věděli, na co se auto při jízdě bude dívat. Pak je dáváme dohromady s dynamickými informacemi. Zjišťujeme například, v jakou dobu chodí po přechodech nejvíce chodců, kde jsou ulice často ucpané nebo kde hrozí nějaké jiné nebezpečí. Zkrátka je potřeba, aby se auto samo chovalo jako zkušený řidič, který místem každý den projíždí, a proto ho dobře zná,“ vysvětluje Stolle. Argo AI pak data zanáší do počítače, kde probíhá simulace. Počítač zvládne za den projet 10 milionů tras.

V dalším kroku se zkouší chování vozu na uzavřeném testovacím okruhu v sousedství mnichovského mezinárodního letiště. „Musíme nacvičit všechny možné situace. I takové, které rozhodně nechceme v realitě zažít. Máme tedy figuríny dospělých chodců, dětí, zvířat, nejrůznější předměty, které třeba před vůz vrháme. Testujeme mlhu, hustý déšť nebo na auto z kanonu střílíme bahno,“ popisuje manažer.

Výsledkem je, že autonomní vůz přemýšlí dopředu. Každou desatinu sekundy zvažuje, co by se mohlo stát za deset sekund. „Je důležité splynout s provozem. Součástí toho je i fakt, že autonomní vůz nemůže vždy přesně dodržovat dopravní předpisy. Musí být lehce asertivní, jinak by třeba nevládl projet přes frekventovanou křižovatku bez semaforů. Dobrým příkladem je i překážka v jeho směru, kterou musí objet. Podle pravidel musí dát přednost všem, kteří jedou proti němu, a pak teprve může pokračovat. Jenže řidiči se v takových situacích třeba pouští. Autonomní vozidlo proto ví, že když někdo v protisměru za překážkou zabrzdí a blikne na něj, může jet,“ dodává Stolle. Je přitom přesvědčen,



Autonomní Volkswagen ID Buzz AD je založen na nové generaci velko-prostorového modelu Multivan. Ten má ideální velikost, aby se do něj vešla veškerá potřebná elektronika. I tak je díky množství senzorů hned patrné, že nejde o běžný vůz.

Inzerce

**VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES**
KLÍČ K MOBILITĚ

Nové auto CHYTŘE za minimum měsíčně

Nový vůz pro rodinu je nyní dostupný za ještě nižší splátky.

ZIMNÍ PNEU
ZDARMA
PŘI SJEDNÁNÍ ONLINE



Pořídte si v klidu nový vůz na splátky, které vás neomezuji. Díky našemu financování CHYTŘE si můžete nastavit první splátku i pravidelné měsíční splátky podle svých možností. Na závěr při poslední navýšené splátce se sami rozhodnete, zda ji jednorázově doplatíte, dále rozložíte její splácení, nebo odprodáte jednoduše vůz dealerovi a získané finance využijete na doplacení a první splátku nového vozu. Více o výhodách CHYTŘEHO financování najdete na www.vwfs.cz



Nízké měsíční
splátky



Lepší vůz
a technologie
na dosah



Flexibilní
nastavení
produktu



#klickmobilita

Názor

Martina Vaculika,
zástupce šéfredaktora
Světa motorů

ELEKTRONICKÉ SYSTÉMY

Největší problém asistenčních systémů vidím v tom, že často slouží jen pro splnění cílů. Když vedoucí projektu totiž připravuje nový vůz, dostane i seznam požadavků, které na něj jsou kladeny. Problém také je, že si automobilka nechce nechat vzít možnost vybírat od zákazníků příplatky. Příkladem budiž asistent, který má zabránit neúmyslnému vybočení vozidla z pruhu. Vezměme si za příklad Hyundai i30. Standardem je systém Lane Keep Assist. Zasahuje trhaně až na kraji jízdního pruhu, doslova s autem mezi čarami hraje ping-pong. Občas si čáru splete se spárou v asfaltu a namíří vás do příkopu. To samé Hyundai přitom nabízí aktivní asistent vedení vozu v jízdních pruzech LFA, který funguje opravdu pěkně. Jsem pro fungující asistenty, které přinesou řidiči úlevu. Bohužel méně majetní motoristé se setkají spíše s asistenty, které plní pár přesně definovaných testů a spíš obtěžují.

že integrace aut bez řidiče proběhne tak, že si toho ostatní ani příliš nevšimnou, protože jeho vůz nepojede tupě přesně podle pravidel, ale stane se součástí dopravního provozu.

Volkswagen a Argo AI samozřejmě zdůrazňují pozitiva, která autonomní jízda přinese. „Můžeme redukovat počet smrtelných nehod, v budoucnu dokonce až na nulu. Zpřístupníme vozy postiženým osobám nebo dětem. Auta se mohou po městě pohybovat jen v době, kdy jsou potřeba, a jinak vyklidit prostor pro chodce nebo cyklisty. Navíc dají lidem čas. Místo toho, aby řídili, se budou moci věnovat v autě něčemu jinému,“ řekl například šéf firmy Argo AI Bryan Saleski na večírku v předvečer mnichovského autosalonu. Faktem ale je, že se auta bez řidiče budou muset dostat ještě přes řadu překážek. Dokážou se například adaptovat na provoz tak, že rozeznají nebezpečné chování okolních řidičů? A co morální dilema, když dojde na to, zda autonomní vozidlo má ochránit svou posádku, nebo chodce, který mu náhle skočí pod kola? A kdo bude zodpovědný za škody v případě nehody? Tyto a řada dalších otázek kolem aut bez řidiče se z dnešního pohledu zdají být nezodpověditelné. Přitom jsou to právě výrobci, kdo na ně bude muset najít řešení.

Kolik je úrovní a kde jsme teď?

ID Buzz AD je prototypem s autonomním řízením čtvrté úrovně. To znamená, že má stále pedály a volant, ale většinu úkonů zvládá auto samo. Cílem vozů bez řidiče je přitom pátá úroveň, která je ještě té čtvrté výrazně vzdálená. V ní už jen člověk nastoupí do přistaveného vozu, zadá cíl cesty, posadí se a nechá se vézt. Takové auto už nemá ani žádné ovládací prvky. Jak velké jsou plány Volkswagenu, ukazuje i tabulka s jednotlivými „levely“ autonomního řízení. Aktuálně se totiž vozy smí po silnici pohybovat jen se systémy na první úrovni, tedy takovými, kdy auto provádí některé úkony samostatně, ale řidič má vždy vše pod kontrolou a neměl by sundávat ruce z volantu, ani když se auto řídí pocitově samo.

Typickým příkladem je kombinace adaptivního tempomatu, který udržuje rychlost vozu a případně ji upravuje podle auta před ním, spolu s aktivním asistentem pro jízdu v pruzech. Ten zase zasahuje do řízení tak, aby se vůz třeba na dálnici pohyboval ve svém pruhu. Řidič tak teoreticky může sundat ruce z volantu a nefidit. Nyní jsou ale systémy naprogramovány tak, aby jej po několika sekundách upozornily, že má převzít řízení. O tom, že člověk sundal ruce z volantu, se dozvědí díky kapacitnímu snímači, který posílá informace do řídicí jednotky.

Dřív než se ale auta s autonomním řízením stanou běžnou součástí denního provozu, chce Evropská unie po výrobcích automobilů, aby své vozy vybavili ještě dalšími bezpečnostními asistenty, které budou řidiče vybízet k tomu, aby se chovali na cestách co nejbezpečněji. Jedním z nich je dnes hojně diskutovaný „omezovač rychlosti“, který má řidiče nutit, aby jel přesně podle předpisů. Oficiálně se jmenuje Intelligent

Úrovně autonomního řízení

Autonomní systémy v autech mají celkem šest úrovní. Ty zavedla Společnost automobilových inženýrů (SAE). Aktuálně mohou na silnicích fungovat vozy v úrovni 1.

■ **Úroveň 0** – Systém varuje řidiče před nebezpečím. Do řízení nezasahuje.

■ **Úroveň 1** – Systém zasahuje drobně do řízení, řidič ale musí mít ruce na volantu.

■ **Úroveň 2** – Vůz se řídí sám po předem stanovené trase. Řidič musí být připraven kdykoliv převzít řízení.

■ **Úroveň 3** – V předem stanoveném místě auto převezme řízení, řidič může přestat dávat pozor. Poté řidiči opět řízení předá. Neřídí samo celou dobu jízdy.

■ **Úroveň 4** – Auto řídí samo kdekoliv. Řidič má ale stále k dispozici volant a pedály.

■ **Úroveň 5** – Z řidiče už je pouhý cestující, který zadá jen cíl cesty. Auto typicky nemá ovládací prvky.

ní asistent rychlosti (ISA) a podle regulace EU 2019/2144, jím budou muset být vybaveny všechny nové modely aut uvedené na trh od 6. července 2022, všechna nová auta pak od 7. července 2024. Tento systém ale u řidičů a odborníků znamenal rozporuplné ohlasy.

Systém ISA totiž bude fungovat tak, že bude kombinovat data z navigace a čtečky dopravních značek. Podle toho se bude snažit odhadnout, jaká maximální povolená rychlost v daném místě platí. To je ale zároveň jeho největší slabina.

„Čtečky dopravních značek nejsou přesné. Existují situace, kdy se objevují fantomové hodnoty nebo kdy systém přečte dopravní značku na zádi kamionu či na sjezdu z dálnice. To může dosvědčit skoro každý, kdo už má auto podobným systémem vybavené,“ upozorňuje na problém například Rory Reid, automobilový analytik z britské společnosti Autotrader.

Inteligentní asistent rychlosti by neměl fungovat jako standardní omezovač, kdy řidič zadá maximální rychlost a auto ji nepřekročí, tedy jen v případě nouze při proslápnutí plynového pedálu. Místo toho by měl řidiče varovat, že jede rychleji, než podle předpisů má jet. EU už nechává na výrobcích, jakým způsobem k varování dojde. Může to být od vibrací do volantu, sedadla po světelnou signalizaci nebo nepříjemný zvukový signál podobný tomu, jako když se dnes rozjedeme bez připoutání. Systém zatím půjde vypnout, ale EU si v regulaci stanovila, že bude od výrobců sbírat data o tom, jak řidiči asistent používají a zda na něj reagují. Zatím není zřejmé,

co s daty bude dělat, ale podle kritiků by je mohla použít jako argument ke zpřísnění a například pak vyžadovat, aby ISA nešlo deaktivovat.

Další systémy v autech

Proti se už postavila i Evropská asociace výrobců automobilů. „Rychlost je stále hlavní příčinou smrtelných dopravních nehod, stojí za 30 procenty z nich. Systém ISA je slibný pro budoucí využití, ale nyní jej není možné do aut implementovat. A to jednoduše proto, že navigační data a čtečky dopravních značek jsou nepřesné. Evropa navíc nemá sjednocené dopravní značení,“ stojí v prohlášení organizace. Ta dodává, že lepším řešením by bylo jen zobrazení maximální rychlosti, což už dnes umí vozy se čtečkami a navigačními daty, kombinované s lepším tréninkem řidičů.

Zda se tedy regulace opravdu příští léto naplní, není ještě jisté, i když EU trvá na přísnějších „asistenčních“ systémech pro osobní automobily. Regulace bude rovněž vyžadovat, aby výrobci začali do svých aut instalovat přípravu pro alkoholtester. Ten, pokud se pak do automobilů doinstaluje, bude fungovat tak, že před každou jízdou řidič do zařízení foukne a to rozhodne, zda mu umožní nastartovat, nebo nikoliv. Na začátku října se přitom sešel Evropský parlament, který přijal rezoluci, na jejímž základě bude chtít, aby povolená

“

Čtečky značek nejsou přesné.

Už nyní se děje, že podobný systém v autě načte dopravní značku na zádi kamionu či sjezdu z dálnice.

hladina alkoholu za volantem byla ve všech zemích nula, stejně jako v Česku. Instalace takového systému by tak mohla pomoci se splněním cíle, který stanoví, že v roce 2050 už na evropských silnicích při dopravní nehodě nezemře jediný člověk.

Zda jde o naivní, nebo reálnou představu, nelze téměř na 30 let dopředu předpovědět. Nicméně není to poprvé, co lidstvo o podobných plánech slyšelo. Už v roce 2008 se nechala slyšet švédská automobilka Volvo, že v jejích autech do roku 2020 díky elektronickým systémům nikdo nezemře. Firma, která před desítkami let jako první na světě nabídla bezpečnostní pás ve standardní výbavě, zpopularizovala za uplynulých 12 let řadu elektronických asistentů, které dokážou rozestat chodce, cyklisty nebo zvěř a včas zabrzdit či se vyhnout střetu s protijedoucím vozidlem. Už v roce 2015 ale odborník na bezpečnost švédské automobilky Trevor Rourke plány poněkud mírnil: „Vidíme trend, počet smrtelných nehod se snižuje. Ale ani papež není neomylný. Nula úmrtí se proto stalo spíš naší vizí,“ vysvětlil novinářům při prezentaci nového modelu.

Nula mrtvých na evropských silnicích se nejspíše tedy také stane vizí, ke které budou silně dopomáhat nejen elektronické systémy pro řidiče, ale i fakt, že řidiči se čím dál tím častěji budou vzdávat řízení. Vždyť auto bude řídit za ně.

Inzerce

SEŠROTUJTE SI TO V HLAVĚ DŘÍV NEŽ NA SILNICI

EK013666-2



**K SUPER povinnému ručení
havarijní pojištění se slevou 20 %**

ČPP
VIENNA INSURANCE GROUP

Nárok na dárek vzniká sjednáním a zaplacením nové smlouvy povinného ručení ve variantě SUPERPOV a udělením souhlasu se zasláním nabídek třetích stran. Akce platí do vyčerpání zásob.

Když si pořídíte veterána, je to podle Jiřího Sudíka nejdřív neskutečná radost. Pak se svezete a zjistíte, že je to to nejhorší auto, které jste kdy řídili.



**Veterány nejsou
jen auta, je to
kulturní dědictví**

Patří k největším sběratelům veteránů a youngtimerů v Česku. Sam **Jiří Sudík** říká, že nemá žádnou strategii a kupuje jen taková auta, která se mu líbí.

Z

Zájem o veterány a mladší youngtimery stoupá. V Česku vyletěly ceny vozů z období socialismu, v USA, odkud sběratel a obchodník většinu svých vozů přiváží, je nyní těžké najít oblíbené Fordy Mustang nebo Chevrolety Corvette. „Prostě došly, nejsou. Už si nemůžete vybírat tak jako dřív. Zájem lidí o stará auta je jednoduše enormní,“ říká v rozhovoru Jiří Sudík.

Kolik aut máte aktuálně ve sbírce?

Mezi 450 a 520 vozy podle toho, jak se dováží a prodávají. Ta kmenová sbírka z toho zabírá zhruba 300 kusů, asi dvě stovky vozů nejsou pod střechou, ale jde většinou o takzvaná projektová auta. Ta postupně renovujeme, takže se u nás dlouho neohřejí a nevadí jim být na vzduchu.

Dá se říci, že nemáte pevnou sbírku?

Že tu neustále proudí vozy?

Nikdy jsem nebyl prvoplánový sběratel či investor. Sbíral jsem auta nahodile, podle toho, co se mi líbilo. Moje sbírka se začala tvořit v roce 2002 a časem auta opravdu začala nabývat na hodnotě. Ač to bude znít divně, nemám žádnou strategii. Samozřejmě nekupuji vyloženě nezajímavá auta, to ne.

Je vaším cílem koupit vůz ve špatném stavu a udělat z něj pojízdný výstavní kus?

To ne. Prostě nakupuji auta prvoplánově do sbírky a do přepravního kontejneru si k nim potom snažím přidat další dvě nebo tři pro klienty, tak aby se snížily náklady. Ta mohou být projektová. Člověk, který si takový vůz k renovaci kupuje, tomu rozumí, takže dokáže auto ocenit už ve chvíli, kdy je třeba nepojízdné. Pak je tu samozřejmě druhá skupina lidí, které nebaví něco montovat a pouze dospěli k rozhodnutí, že si chtějí vůz koupit a jen jezdit prostě proto, že se jim líbí.

Jaký je poměr mezi lidmi, kteří si koupí veterána v top stavu a kteří v nepojízdném?

Máme víc zákazníků, kteří si u nás nechávají auta renovovat, než vozů, jež my sami renovujeme a pak je prodáme. Protože trefovat se do vkusu lidí se zrenovovaným vozem je poměrně těžké. Člověk, který už má k dispozici peníze na zrenovování veterána, má své představy a nechce z nich příliš ustupovat.

Jak drahá auta Češi kupují?

Český klient je bez problémů schopen koupit si první auto s cenou do 400 tisíc korun. To je hrance, kdy se dobře prodávají kompletní pojízdné vozy, jež ale vyžadují určitou péči. Tito lidé jsou schopni si ji udělat sami. Pak je tu část lidí, kteří se zajímají o vozy v dobrém technickém stavu za cenu do 500 až 700 tisíc korun. Dražší modely se už špatně umísťují na trh, je tam totiž velká mezera, nad kterou jsou zase investiční auta nad zhruba tři miliony korun.

Takže o levné veterány mají zájem lidé s poměrně běžným příjmem.

Ta auta si kupují obyčejní lidé. Nyní máme například skupinu, která má velký zájem o Fiat 850 Spider. Za poslední tři roky jsme jich prodali deset. Až na jednoho učitele z Jihlavy, kterému je 50, si ho pořídili sami lidé důchodového věku. Je to spojení toho, že vůz viděli v Tuzexu a toužili po něm. Plus také to, že teď stojí jehom 130 až 150 tisíc korun.

Co lidi čeká, když si pořídí veterána?

Nejdřív je to neskutečná radost. Pak se majitelé ve voze svezou a zjistí, že je to to nejhorší auto, které kdy řídili. Jeho jízdní vlastnosti se samozřejmě vůbec nedají srovnat s těmi, jež nabízí



Jiří Sudík (51)

sběratel a obchodník

Vystudoval střední střední průmyslovou školu v Betlémské ulici v Praze a pokračoval na ČVUT obor strojní spalovací motory.

Po revoluci ještě při vysoké škole začal podnikat v lakování a opravě aut.

V roce 1998 založil v Průhoních společnost Pyramida, již je jednatel a spoludávatel.

Kromě aut sbírá české závodní motocykly ČZ a JAWA. V letech 1986 až 1988 jezdil v závodě trial motocyklů.

Nyní je jeho vášní kromě aut námořní jachting a surfování na motorovém surfu. Má dva syny.

dnešní moderní modely. Ale pokud to překonají, zjistí, že je výzva řídit auto, které se musí opravdu ovládat. A z člověka se najednou stane skutečný řidič, který nad jízdou přemýšlí, což spoustu lidí chytne. Musí ale i tak být připraveni na tři věci: že se auto někde po cestě zastaví, že nepůjde nastartovat a že se to nebude líbit manželce.

Stane se, že za vámi přijde člověk, který s autem naopak jezdit nechce a jen si ho koupí jako investici s tím, že ho později prodá?

Takoví lidé existují, ale je jich málo. Kupují dražší modely. U nás si dveře moc nepodávají. Obvykle totiž nakupují na mezinárodních aukcích. Jdou do takových extrémů, že mají auta v klimatizovaných obalech a hýbou s nimi jen na podvalnicích. To je ale zkrátka jen jiný způsob, jak zhodnotit peníze. Osobně v tom však smysl nevidím. I filatelista si někdy přece vytáhne známku z alba a má z ní radost.

Má český trh s veterány svá specifika?

Ano, příkladem budiž nedávno prodaná Škoda 100 za dva miliony korun. S takovými vozy se ale nepotkávám. Zaměřuji se hlavně na USA, Kanadu, Japonsko. Navíc lidé, kteří tu sbírají podobné veterány, si sami dokážou poradit s nákupem. Neměl bych pro ně přidanou hodnotu. To však neznamená, že by u nás nebyly k sehnání hezké kousky.

Zaměřujete se na vozy ze Spojených států, jaká je situace tam?

Ta se za poslední dva roky hodně změnila. Bude to znít neuvěřitelně, ale auta prostě došla. Když jste si dřív chtěli koupit mustanga nebo corvetu, mohl jste si vybírat. Nyní jste rád, když něco najdete. Navíc auta s cenou poskočila o 100 až 150 procent. Zájem o ně je totiž enormní. Například společnost, se kterou vozy přepravujeme do Evropy, začínala s 15 kusy týdně. Dnes na nákladové ploše stojí 300 veteránů, které sem směřují. Výsledkem je, že se zvyšuje hlavně spodní hranice ceny takových aut.

Existuje veterán, na němž by se dalo prodělat?

Aktuálně se dá prodělat špatnou investicí do nesmyslné opravy. Pak je dobré si také uvědomit, že je rozdíl mezi cenou chtěnou a skutečnou. To, že někdo vůz inzeruje za 600 tisíc korun, neznamená, že ho také za tolik prodá. Může to být pak třeba i za 400, ale to se už nedozvíme. Pokud ale znáte reálné ceny vozů, tak se prodělat nedá.

Je aktuálně nějaký model, který byste doporučil jako zajímavou investici?

Empirické doporučení neexistuje. Nicméně nyní jsem zaznamenal zájem o Renault 25 s šestiválcovým motorem. Pokud jde o zachovalé auto, má šanci na slušné zhodnocení. Není to ovšem tak, že byste z vozu za 100 tisíc měli někdy auto za milióny. Ale půjde minimálně s inflací a navíc si majitel pěkně zajezdí. Když jsme u renaultů, tak by další dobrou koupí mohl být Avantime. Ten se v současnosti třeba v Česku prodává za méně než v Německu. Ne každé výstřední auto však zajistí zhodnocení, to by musel být zájem i o Fiat Multipla.

Kolik aut by měla zahrnovat taková ideální sbírka?

Osm. To je maximální velikost sbírky, aby majitel dokázal všechny vozy projíždět a udržovat stále v pojízdném stavu a dělat veškerou nutnou údržbu. Osobně si každý rok vyberu skupinu aut, okolo 10, se kterými pak jezdíme já, manželka nebo syn. Víc ne, to pak nelze ujezdit.

Evropská unie nyní tlačí na elektrifikaci osobních aut, co to znamená pro svět veteránů?

Trhá mi srdce, když vidím snahy různých firem přestavovat historické vozy na elektrické, tak jako se to nyní děje s Jaguarem E-Type. Je důležité si uvědomit, že veteráni nejsou auta, s nimiž jezdíme denně. Je to kulturní dědictví, které je spojeno s historií lidstva a techniky. Doufám, že se na to nakonec bude EU takto dívat. Myslím, že lidé budou cítit nostalgii po opravdových autech, když se z těch nových stane jen spotřební zboží. Takové auto si budou chtít prohlížet a hýčkat. Pevně věřím, že tato touha u lidí nikdy neskončí.

Inzerce

Auto si sami nafotíte, ušetříte čas i pohonné hmoty



„Vybíráte pojištění? Zjistěte si, jestli nabízí nějaké výhody, třeba kvalitní asistenci, nebo on-line sjednání, které Vám ušetří čas,“ doporučuje ředitel Úseku pojištění motorových vozidel v Kooperativě Aleš Zethner.

Na bezpapírovém procesu sjednání a správy smluv Kooperativa pracuje již několik let. Takže on-line si klienti mohou sjednat povinné ručení i havarijní pojištění, což i s ohledem na epide-

miologickou situaci využívá stále více klientů.

A protože součástí havarijního pojištění nebo některých připojištění k povinnému ručení je i povinnost vstupní prohlídky, roste i počet vozidel, která je potřeba fyzicky zkontrolovat. „Abychom celý proces klientům ulehčili, připravili jsme novinku, která jim umožní nafotit vozidlo svým mobilním telefonem v klidu domova, prostřednictvím jednoduchého webového rozhraní, zatímco dříve byla nezbytná odborná prohlídka technikem společnosti Global Expert a tedy i „fyzický“ kontakt,“ vysvětluje Aleš Zethner. Následovat bude i funkcionalita využitelná při likvidaci pojistné události.



Velkoodběratelem snadno a rychle

Velkoodběratelé tvoří významnou část tuzemských klientů, neboť vozy ŠKODA jsou pro svoji spolehlivost a vysokou zůstatkovou hodnotu mezi fleetovými zákazníky dlouhodobě velmi oblíbené. Stát se fleetovým zákazníkem je jednodušší, než by se mohlo zdát.

Automobily ŠKODA poskytují uživatelům mimo výhodných ekonomických aspektů provozu a vynikajícího poměru ceny a užité hodnoty také vysokou úroveň komfortu i nadstandardní prostorové parametry. Plní nejvyšší bezpečnostní nároky a zaujmou řadou moderních technologických řešení. Nezávislé studie a zkušenosti odborníků opakovaně potvrzují vysokou zůstatkovou hodnotu vozů ŠKODA, která tvoří zásadní položku kalkulace celkových nákladů. ŠKODA AUTO ve své paletě modelů nabízí jak ekonomická, tak i ekologická řešení, která optimalizují spotřebu energie a jsou šetrná k životnímu prostředí. Přitom stačí odebrat alespoň 2 vozidla ročně, aby se daná fyzická či právnická osoba stala fleetovým zákazníkem a mohla čerpat řadu benefitů vyplývajících z tohoto statutu. K těm nejdůležitějším patří zajímavé velkoodběratelské podmínky a prvotřídní služby. Široká síť fleetových center poskytuje nejlepší možnou podporu před, při i po prodeji zásluhou na českém trhu bezkonkurenčních materiálních i personálních kapacit.

Především vozidla s alternativními pohony představují skvělou příležitost, jak ušetřit na provozních nákladech. V některých případech může úspora činit až 50 %. Modely SCALA, KAMIQ a OCTAVIA lze aktuálně pořídit ve verzi G-TEC spalující CNG, modely OCTAVIA, OCTAVIA RS a SUPERB zase jako plug-in hybridy. A v nabídce je také čistý elektromobil ENYAQ iV, u něhož mohou náklady na kilometr provozu klesnout až k 50 haléřům. Ekologické, přitom cenově dostupné varianty vozů ŠKODA ideálně zapadají právě do firemních flotil, kde lze nejlépe využít všech jejich předností.

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz ŠKODA FABIA*

Výše splátky bez DPH	3 986 Kč
Doba pronájmu	36 měsíců
Roční nájezd	15 000 km



Nová FABIA ohromí nejen prostorem

Tajným tipem fleetového manažera může být zbrusu nová ŠKODA FABIA, která se stala dospělým vozem s velmi příznivými pořizovacími i provozními náklady. Chlubí se nejlepší aerodynamikou ve svém segmentu a její prostorný interiér je propracovaný do posledního detailu. Komfort cestujících vpředu i vzadu dotváří široká paleta chytrých řešení Simply Clever a velmi pokročilá výbava. Nová FABIA zastíní všechny konkurenty největším zavazadlovým prostorem, který v základu pojme 380 litrů. Přitom cena zůstává sympaticky nízká. Tento hatchback je k mání již za 329 900 Kč včetně DPH.

*Akční nabídka operativního leasingu na vůz ŠKODA FABIA AMBITION 1,0 TSI 70 kW v ceně 306 512,40 Kč včetně DPH je platná při odběru 10 až 19 vozů za rok. Splátka obsahuje povinné a havarijní pojištění s 5% spoluúčastí (minimálně 5 000 Kč), pojištění obvodových skel, pojištění Asistent. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah. Kombinovaná spotřeba paliva 5,0 l/100 km. Kombinované emise CO₂ 114 g/km. Akční nabídka trvá do odvolání. Více informací poskytne Volkswagen Financial Services | Firemní vozy na stránkách vwfs.cz/firemni-vozy a každý autorizovaný partner značky ŠKODA.

Vrakoviště už teď trápí plasty. Brzy vstoupí do hry ještě baterie

Ekologicky zlikvidovat auto jde za pár hodin. Je to ale stále náročnější. Vozy vyrobené po roce 2000 jsou složitější a z mnoha druhů plastů. Další otázky v ekologické likvidaci přinesou elektromobily.

Patnáct minut – přibližně tak dlouho trvá první fáze ekologické likvidace auta. Autorizovaný zpracovatel autovraků převezme vůz, nafotí ho ze všech stran včetně interiéru, zkontroluje výrobní číslo (VIN), doklady, zda je auto kompletní, vystaví doklad o ekologické likvidaci a řekne výkupní cenu. „Třeba u oktávky to může být kolem čtyř tisíc korun. Samozřejmě pokud má kompletní motor a hlavně katalyzátor, který se nyní krade nejčastěji“, objasňuje Petr Jarý, majitel společnosti Jarý, která provádí ekologické likvidace autovraků. Důvodem těchto krádeží jsou zejména stoupající ceny platiny, palladia a rhodia, které se v katalyzátorech nacházejí.

Auto se dá na ekologickou likvidaci předat v jakémkoliv stavu poškození. Pokud je kompletní, tedy obsahuje karoserii, motor, převodovku a další hlavní části, je likvidace zdarma. Poplatek se za ni účtuje ve chvíli, kdy některá z částí chybí.

Chyba může znamenat výbuch

Po počáteční fázi přijde na řadu další přibližně hodinový proces, kdy se deaktivují airbagy, vyndají baterie, katalyzátor, sundají kola a plastové nárazníky a také vypustí náplně. Na demontážní lince jsou z auta vypouštěny veškeré provozní kapaliny – motorový olej, brzdová kapalina, chladicí kapalina, hydraulický olej do posilovače řízení a v neposlední řadě také benzin či nafta z nádrže. V případě, že by se nepovedlo vypustit opravdu vše, hrozil by v další fázi likvidace výbuch.

„Stává se nám, že zákazníci, kteří k nám vozi již vypuštěné autovrak, v nich nechají zbytky paliva, protože nemají dokonalou vypouštěcí linku. Kolikrát ani naše dvojí, trojí kontrola nezabrání tomu,

že to bouchne“, popisuje Petr Jarý situaci, se kterou se v jeho firmě setkávají přibližně třikrát do roka.

V následující fázi dochází k takzvanému šředování neboli drcení. „Auto je vhozeno do mlýna a přibližně za deset minut rozemleto a vytríděno na prvočinitele“, líčí Petr Jarý a dodává, že tak je to v ideálním případě. „Vždy vám totiž zbude něčím kontaminovaná frakce.“ Vše se proto musí ještě dotřídit, většinou ručně.

Likvidují auta, která už majiteli „nevoní“

Dobře se dají zrecyklovat plastové nárazníky, autokabely, pneumatiky. Ty se vracejí do oběhu například v podobě zátěžových dlažeb nebo protihlukových stěn. Stále jsou ale díly, se kterými si vrakoviště nevědí rady, respektive je jejich ekologická likvidace problematická. Zpravidla ty, které v sobě mají několik druhů plastů. Stačí se podívat na palubní desku. „Uvidíte na ní kolem 20 druhů plastů a roztřídit je od sebe ručně nedává žádný smysl. Nikdo nechce nečistoty od toho druhého plastu, protože každý hoří jinak“, vysvětluje Jarý. Kromě palubní desky se obtížně recyklují dvevní výplně, střecha a plastové nádrže. „Je to dobrý plast, ale znečištěný od ropných produktů. Hrozí tedy vznícení“, říká Jarý.

Obecně jsou na ekologickou likvidaci nejnáročnější automobily vyrobené po roce 2000. Je to dáno nejen jejich složitostí, ale i používáním mnoha typů plastů. V Česku má průměrný autovrak kolem 20 let. „Auta máme čím dál starší, ale s čím dál méně najetými kilometry. Likvidujeme v podstatě vozy, kterým nic není, pouze nevoní a už nejsou stoprocentní, ale co bych za ně v mých 18 letech dal“, vzpomíná Petr Jarý.

Díly ze starých aut se v nových nepoužívají, ale recyklát, který z takto zpracovaných autovraků

“

Auta máme čím dál starší, ale s čím dál méně najetými kilometry. Likvidujeme v podstatě vozy, kterým nic není.



vznikne, se v některých případech zpracovává do dílů nových. „Například na nepohledové plasty, kovové díly či startovací baterie,“ říká mluvčí Škody Auto Štěpán Řehák.

Materiály z korku a rybářských sítí

Proces ekologické likvidace začíná již při výrobě nového automobilu, respektive při návrhu vozu, který již počítá s ekonomikou budoucí recyklace. Volí se takové materiály, jejichž kombinace by neměla zhoršovat budoucí opětovné využití, případně se rovnou při výrobě používají recykláty.

„Materiály z modelu Enyaq, stejně jako modely se standardními spalovacími motory, jsou využitelné nejméně z 95 procent, z toho recyklovatelné nejméně z 85 procent. Samotná vysokonapěťová baterie je recyklovatelná až asi z 92 procent,“ říká mluvčí Škody Auto.

Interiér Volva C40 Recharge je zase tvořen z 97 procent recyklovanými materiály a místo kůže chce Volvo nabízet zákazníkům materiály vyrobené z biologicky odbouratelných a znovupoužitelných surovin. „Například náš nový materiál je vyroben ze suroviny s bio certifikátem pocházejícím z lesů udržitelného hospodářství na území Švédska a Finska, recyklovaného korku, který byl původně využit ve vinařském průmyslu, a z textilu z recyklovaných PET lahví,“ nastiňuje Petra Doležalová mluvčí českého zastoupení Volvo.

„Už před čtyřmi lety jsme představili speciální verzi hybridního SUV XC60 T8, v němž byla část standardních plastových materiálů nahrazena ekvivalenty obsahujícími recyklované materiály – středová konzole byla vyrobena z obnovitelných vláken a plastů z vyřazených rybářských sítí a námořních lan, koberec obsahoval vlákna z PET lahví a recyklovaný bavlněný mix z odře-

Na ekologickou likvidaci jsou nejnáročnější auta vyrobená po roce 2000. Je to dáno nejen jejich složitostí, ale i používáním mnoha typů plastů. Z dílů starých aut vznikne recyklát, který se někdy zpracovává do dílů nových aut.

zků výrobců oděvů. I sedadla jsou z vláken PET lahví a například autosedačka ze starých Volv byla použita k vytvoření materiálu absorbujícího zvuk pod kapotou auta,“ dodává Doležalová.

Automobilky plánují další využití baterií

Samotnou kapitolu v ekologické likvidaci vozidel napíše nárůst počtu elektromobilů. Do roku 2030 by mělo na evropských silnicích podle předpokladů EU jezdit kolem 30 milionů elektromobilů. S tímto nárůstem vyvstává otázka recyklace baterií, které obsahují hliník, grafit, nikl, mangan, měď, kobalt či ocel. Nyní je ale zatím největším problémem logistika. „Převoz z místa vzniku, balení a samotný transport k recyklaci. V drtivé většině zemí totiž zatím recyklační zařízení neexistují. Nicméně lze předpokládat, že rozvoj elektromobility a nárůst počtu recyklačních zařízení půjdou ruku v ruce,“ je přesvědčen Řehák ze Škody Auto.

„Alternativou k recyklaci je využití baterií a modulů s dostatečnou zbytkovou kapacitou k ukládání energie v domácích nebo průmyslových aplikacích. Tam baterie mohou fungovat nejméně dalších 15 let,“ doplňuje Řehák.

Na nárůst elektroaut se připravují ve všech automobilkách. Volvo má například pro další využití akumulátorů připravenou třífázovou strategii. „Po skončení prvního životního cyklu jde o opětovné využití repasovaných akumulátorů ve voze. Druhý životní cyklus je využití akumulátorů jako úložiště energie mimo auta nebo jako podpora vyvažování energie v elektrárnách získávajících energii z obnovitelných zdrojů. Třetím krokem je recyklace, tedy opětovné využití materiálů, z kterých je akumulátor vyroben, k výrobě nových akumulátorů,“ říká Petra Doležalová, mluvčí českého zastoupení Volvo.

Minimální povinné ručení už nestačí. Navíc projde změnami

Povinné ručení se postupně mění. Nyní nese znaky havarijního, připojistit se k němu dá i koloběžka a pojišťovny zaznamenávají případy, kdy zákonem stanovený limit nestačí. Navíc jeho cena je dlouhodobě podhodnocena. Zdražování odložila pandemie, ale očekává se, že jeho ceny budou růst.

Řidič přehlédl chodce, který šel zleva po přechodu, a srazil ho. Následkem bylo krvácení do mozku, 14 dní bezvědomí, ochrnutí všech končetin a minimální schopnost chodce komunikovat s okolím. Intenzivní rehabilitace a zřejmě doživotní 24hodinová péče. „Jen doživotní náklady na péči dosahují 36 milionů korun, ztráta na výdělku je kalkulována téměř na 17 milionů, za duševní útrapy rodiny byly uhrazeny skoro čtyři miliony. Celková částka škody se předpokládá na úrovni téměř 85 milionů,“ vypráví Jan Marek, mluvčí Generali Česká pojišťovna. Řidič měl v tomto případě povinné ručení s limitem 70 milionů, 15 milionů tedy bude muset splácet ze svého.

Už nyní se ukazuje, že zákonem stanovená minimální výše limitu pojistného plnění 35 milionů korun není vždy dostačující a pojišťovnám tyto případy přibývají. Výplaty z povinného ručení přitom rostou, typicky v situaci, kdy je zraněn někdo s vysokými příjmy. Na nárůst výplat má vliv i rostoucí ekonomická úroveň. Pojišťovny proto limity navyšují a některé už ani minimální zákonný limit nenabízejí.

„Chceme, aby naši klienti byli dostatečně chráněni. Nejnižší limit povinného ručení v balíčku Komfort je 70 milionů pro majetkové škody a 70 milionů pro škody na zdraví a ušlý zisk,“ potvrzuje Marie Petrovová, mluvčí Allianz pojišťovny. Podle ní jsou typickým příkladem škody s plněním nad zákonný limit škody vzniklé v zahraničí, u kterých je více zraněných osob.

O vyšší limity je zájem i mezi klienty pojišťoven. „Největší zájem je o střední limit Speciál-

POV ve výši 100 milionů, který evidujeme u 67 procent našich klientů,“ říká Renata Čapková, tisková mluvčí České podnikatelské pojišťovny.

„Samotný limit nevnímám jako klíčový problém povinného ručení, tím je spíše tlak na růst náhrad za škody na zdraví, dlouhodobě pak potenciálně autonomně řízená auta,“ říká Karel Veselý, partner v oddělení poradenských služeb Deloitte odpovědný za sektor pojištnictví v Česku. „Zásadním problémem už dnes je podle mě jednoduchý fakt, že poškozený je po nehodě odkázán na pojišťovnu viníka a ta se k němu někdy chová macešsky. Není to koneckonců její klient. V některých zemích je to řešeno takzvanou přímou likvidací, kdy se poškozený obrací na svou vlastní pojišťovnu a ta si pak inkasuje náklady od pojišťovny viníka, to ovšem vyžaduje celotřížní systém vzájemného vyrovnání mezi pojišťovnami,“ doplňuje Karel Veselý.

Povinné ručení supluje i havarijní pojištění

Jednou ze změn, které má přinést novela Evropské pojišťovací směrnice pro oblast povinného ručení, a na jejíž implementaci mají nyní členské státy zhruba dva roky, je rozšiřování definice vozidla podléhajícího povinnému ručení. Spadat do ní budou například elektrické koloběžky či vozítka Segway.

Není to ale jediná změna, která se teď odehrává v oblasti povinného ručení. Podle Evy Svobodové, mluvčí pojišťovny UNIQA, je nyní trendem povinné ručení s některými komponentami z havarijního pojištění, například pro živelní škodu na vlastním autě nebo pro srážku se zvířem. To po-

“

Pandemie zdražení odložila, protože se během lockdownů méně jezdilo a bylo i méně škod.

tvrdí také Jan Marek, mluvčí Generali Česká pojišťovna. „Povinné ručení se za poslední roky proměnilo v pojištění, kterému by se dalo říkat „multitalent“. Díky celé řadě připojištění dokáže docela dobře suplovat i havarijní pojištění. Při vhodné kombinaci pojistné ochrany tak vyřeší i škody vzniklé na vozidle viníka,“ říká Jan Marek.

K povinnému ručení se tak dá připojistit kolo či koloběžka. „Připojištění odpovědnosti za škodu vzniklou při jízdě na kole nebo koloběžce, včetně elektrických variant, jsme do naší nejnovější varianty povinného ručení přidali proto, že řidič bývá zpravidla také cyklistou. Nemluvě o tom, že počet těch, kteří využívají alternativně nebo přímo v kombinaci s řízením auta právě jednokolky, koloběžky a kola, v posledních letech dramaticky narostl,“ vysvětluje Jan Marek.

Ceny porostou

Povinné ručení čeká do budoucna postupné zdražování. „V současné době je levné, stojí v průměru polovinu než v Německu. Pandemie ovšem zdražení spíše odložila, protože se během lockdownů méně jezdilo, a bylo tedy i méně škod,“ říká Karel Veselý, partner v oddělení poradenských služeb Deloitte odpovědný za sektor pojišťovnictví v Česku.

Podle něj bylo povinné ručení ovlivněno vývojem náhrad za škody na zdraví, které u nás byly historicky podhodnoceny. „Dlouhodobě může docházet k posilování různých skupinových krytí, již v současnosti sem patří auta na leasing a manažerská auta, do budoucna navíc flotily sdílených aut nebo pojistky uzavírané samotnými automobilkami pro své klienty, to vše na úkor pojištění uzavíraných koncovými klienty,“ říká Veselý a dodává: „Uvidíme, zda nebudou za 20 let dominantními klienty autopojištěni tito korporátní klienti místo retailových. Tímto směrem může jít i pojištění autonomně řízených vozidel, kde odpovědnost může mít spolu s řidičem samotná automobilka, případně dodavatel autonomních systémů do vozidla.“

Jaký podíl nese na nehodě řidič a jaký výrobce?

Kromě toho, že pojišťovny nyní řeší růst cen oprav, náhradních dílů, ojetých vozidel, ale také stále větší využívání robotických řešení především pro oblast škod, velkým tématem je teď sdílení aut a elektromobilita. „Přes zřejmý nesporný ekologický přínos jsou elektromobily poháněné velmi výkonnými motory, které mohou mít negativní vliv na vývoj škod zejména u mladých řidičů



Pokud se podíváme třeba 20 let dopředu, je možné, že v pojišťovacích smlouvách nebude nést odpovědnost pouze řidič. Při pojišťování autonomních vozidel ji může spolu se šoférem nést automobilka nebo dodavatel autonomních systémů.

v oblasti povinného ručení. Doposud je takových vozů málo a pojišťovny potřebují dlouhodobější statistiky nákladů na opravu v rámci likvidace jak havarijního, tak povinného ručení,“ říká Renata Čapková z České podnikatelské pojišťovny.

Změny přinese také zavádění autonomních prvků do ovládání-řízení vozidel. „To s sebou nese otázku, jaký podíl na vzniku pojistné události nese řidič vozidla a jaký jeho výrobce. Nositel rizika silniční nehody je dosud řidič auta, v budoucnu to bude zřejmě i výrobce vozidla,“ zamýšlí se Milan Káňa, tiskový mluvčí společnosti Kooperativa.

Inzerce

Konečně je tu chytrý model splácení

Každý několikrát za život řeší situaci: Chci – nebo potřebuju – nové auto. Přichází způsob financování, který umožní koupit nové auto chytře.

Co znamená, že nakupujete auto chytře? To, že máte možnost nastavit si jak procento počáteční akontace, tak dobu splácení, i výši měsíčních splátek a konečně i výši zůstatkové ceny, případně způsob jejího doplatku. Produkt, o kterém se tu bavíme, se jmenuje Financování CHYTŘE.

V první řadě si klient zvolí akontaci ve výši 0–40 % celkové částky vozu. Potom si podle svých potřeb nastaví poslední navýšenou splátku, která může být 20–60 % z ceny vozu. Zbytek z prodejní ceny vozu je částka, kterou bude splácet po dobu, kterou si sám určí.

Financování CHYTŘE mohou využít jak firmy, tak jednotlivci a platí pro nové i ojeté vozy do 5 let stáří značek ŠKODA, Volkswagen (včetně užitkových vozů), Audi, SEAT a CUPRA. Součástí splátky je i povinné ručení a havarijní pojištění. Více informací o výhodách CHYTŘEHO financování najdete na webu www.vwfs.cz

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ



EK013923

Stále na vrcholu: Průběžné inovace udržují dodávky od Fordu na špici segmentu



Spolehlivost, nízké provozní náklady a nesmírně široká nabídka variant, ze kterých si vybere opravdu každý – to jsou faktory, které udělaly z Fordu jedničku na evropském trhu užitkových automobilů. Lehké užitkové vozy s modrým oválem na masce ale vděčí za svůj trvalý úspěch i tomu, že výrobce neusíná na vavřínech a průběžně tyto modely zdokonaľuje. Nejnovějším trendem je rozšiřování sortimentu směrem k zákazníkům, kteří své užitkové vozy využívají také pro soukromé účely a ve volném čase. Ford jim vychází vstříc „dobrodružně“ koncipovanými variantami Trail.

Transit Trail i menší Transit Custom Trail se na první pohled odlišují robustním vzhledem, kterému dominuje černá maska chladiče s nápisem FORD. Přidavná ochrana karoserie nejenže vypadá dobře, ale zejména snižuje riziko poškození laku při jízdě mimo zpevněné cesty. K ní modely Trail předurčuje i mechanický samosvorný diferenciál mLSd na hnané přední nápravě, který zlepšuje záběr pneumatik na kluzkém nebo drolivém podkladu.

Praktičnost přitom zůstává zachována v plné míře: Transit Trail nabízí nákladový prostor o objemu až 13 m³ a lze do něj naložit předměty o délce až tři a půl metru. Menší Transit Custom nicméně nemusí v tomto směru svému sourozenci příliš závidět – s volitelným průvlakem v přepážce pojme i ve variantě s krátkým rozvorem náprav až třímetrový náklad. Manipulaci s převážněným zbožím, nářadím nebo třeba sportovním vybavením usnadňuje široký otvor posuvných bočních dveří a nízko položená nakládací hrana.

Všem užitkovým vozům Ford, nejen ve variantách Trail, je společná vysoká úroveň komfortu a technologické vyspělosti, blíží se nejmodernějším osobním vozům. Zákazníkům jsou tak k dispozici systémy jako inteligentní adaptivní tempomat, systém hlídání mrtvých úhlů zohledňující délku přívěsu nebo předkolizní asistent s detekcí chodců, jenž dokáže v nebezpečné situaci zabránit nehodě nebo přinejmenším výrazně zmírnit její následky. Širokouhlá parkovací kamera na přední Transitu pak velmi usnadní řídicí situace, kdy vjíždí do vozovky třeba z průjezdu a nemá ze svého místa dostatečný rozhled do stran. Samozřejmostí je dnes už také online konektivita. Prostřednictvím mobilní aplikace lze na dálku zjistit o voze řadu informací, odemknout i zamknout dveře nebo ověřit jeho polohu.

Život majitelům a provozovatelům užitkových Fordů ale usnadňují i promyšlené praktické prvky. Transit Custom nabízí třeba integrovaný střešní nosič. Nemusí se pokaždé pracně montovat, nezvyšuje zbytečně spotřebu a neomezuje vás ve využívání podzemních garáží – když není potřeba, jednoduše se sklopí ke střeše. Důmyslné a elegantní.

A co dál?

Vedle tradičních vznětových motorizací, postavených na nejmodernější verzi motoru 2.0 EcoBlue v několika úrovních nejvyššího výkonu, nabízí Ford své užitkové modely také s elektrifikovanými pohony. A v průběhu roku 2022 bude do nabídky zařazený model E-Transit s čistě elektrickým pohonem. Na definování jeho parametrů i na samotném vývoji Ford úzce spolupracoval s vybranými zákazníky, aby si byl jist, že bude plně vyhovovat potřebám provozovatelů. Výsledkem je elektrická dodávka s nákladovým prostorem o objemu až 15,1 m³, dojezdem na jedno nabití až 317 km a výrazně nižšími provozními náklady než v případě konvenčního pohonu. Prototypy vozů E-Transit již procházejí praktickými zkouškami ve vozových parcích supermarketů, doručovacích služeb a energetických společností z několika evropských zemí.

Svůj elektromobil si
DOBIJTE U PRE
a vyrazte za zelenější Prahou

Jedeme v tempu moderního
velkoměsta od roku 1897.



NECHME PROMLUVIT TRANSIT



NA ÚVĚR S ÚROKEM 1,99 %

Vsaďte na spolehlivost, odolnost a široký výběr verzí vozů Ford Transit a Transit Custom. Řekněte si o nabídku na ford.cz.

The Ford logo, consisting of the word 'Ford' in its signature script font.

Ford Credit úvěr 1,99 % (p. a.) pro vozy Ford Transit a Transit Custom. Platí pro právnické osoby a podnikatele do 30. 12. 2021. Tato nabídka je pouze indikativní, není návrhem na uzavření smlouvy, a nelze z ní proto dovozovat povinnost společnosti uskutečnit jakékoliv transakce. Ilustrativní vyobrazení.