

AUTOMOBILY



Místo klíče mobil

Automobilky v posledních letech přišly s řadou nápadů, jak nahradit klíč od vozu.

Peníze, ale i trpělivost

Neprodáváme v showroomu auta lidem z ulice, říká šéf značky v dealerství Ferrari.

Test VW ID. Buzz

Volkswagen přišel s inkarnací ikonického VW Bus pro nastávající elektrickou dobu.

Stvořena pro nekonečnou inspiraci.

Zcela nová Sportage.



Movement that inspires

Nechte se okouzlit! Zcela nová Sportage vás připraví na plynulou a sofistikovanou cestu se světově proslulou sadou pokročilých asistenčních systémů DriveWise. Objevte nejnovější mild-hybridní benzinové a naftové pohonné jednotky i asistenční funkce, jako je například asistent jízdy na dálnici. Kia Sportage, nyní také v provedení Hybrid a Plug-in Hybrid, vás oslní svým odvážným designem, který osvobodí inspirovanou mysl na každé vaší cestě.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ (WLTP). Kia Sportage: 4,9–7,3 l/100 km 125–166 g/km. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com.



Martin Knížek
editor speciálních projektů

Vážené čtenářky, vážení čtenáři, podle nedávno uveřejněného komentáře expertů ze společnosti PricewaterhouseCoopers k makroekonomickému vývoji ovlivňujícímu registraci nových a ojetých vozidel v Česku nadále trápí tuzemský automobilový průmysl kombinace hned několika nepříznivých faktorů. Jde především o narušené dodavatelské řetězce, nedostatek komponent, válku na Ukrajině a s ní související energetickou krizi a obecné ekonomické ochlazení. PwC na základě své analýzy předpovídá, že počet registrací nových osobních aut za letošní rok poklesne přibližně na úroveň mezi 185 a 195 tisíci automobilů. To by představovalo zhruba o devět procent méně než v roce 2021 a za posledních pět let by šlo o čtvrtý meziroční pokles registrací nových aut.

Na straně výrobců automobilů a dodavatelů v automobilovém průmyslu se nárůst cen vstupů a energií promítá do cen komponentů a i do konečných cen automobilů. Na straně zákazníků se podle PwC současná nepříznivá situace odráží ve snížené důvěře spotřebitelů v ekonomiku, koupěschopnosti a chuti nakupovat. Hodnoty inflace i ceny energií byly v minulých měsících rekordní, silné negativní poptávkové tlaky proto přetrvávají.

Přesto ale zatím poptávka po autech převyšuje nabídku a experti PwC předpokládají, že tomu tak bude i v následujících měsících. Hlavním faktorem, který v současnosti negativně ovlivňuje koupěschopnost firem, je energetická krize. Koupěschopnost fyzických osob i firem dále sníží vysoká inflace, růst úrokových měr a mírnější tempo růstu až případné pozastavení růstu HDP. Negativně bude působit nejistota spojená s konfliktem na Ukrajině i s celkovým ekonomickým vývojem.

Experti PwC ale zároveň upozorňují, že pokles registrací aut vzhledem k současným dodacím lhůtám odráží spíše situaci před šesti až dvanácti měsíci. Stávající nepříznivá ekonomická situace se tak podle nich pravděpodobně výrazněji projeví až v registracích roku 2023.

Zájemci o běžný vůz tak v současnosti zažívají to, co je pro zákazníky Ferrari samozřejmostí – kromě peněz potřebují pro koupi nového auta i hodně trpělivosti. Více o pravidlech prodeje luxusních vozů z Maranella čtěte v rozhovoru na straně 8.

MAGAZÍN AUTOMOBILY – PŘÍLOHA HOSPODÁŘSKÝCH NOVIN
26. 10. a EKONOMU č. 44. Ředitel speciálních projektů Aleš Mohout • Art director Jan Vyhnánek • Vedoucí speciálního obsahu Jan Záluský (jan.zalusky@economia.cz) • Editor Martin Knížek (martin.knizek@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 neprodejné • <http://www.hn.cz>

Místo klíče mobil

04-07

Dnes už není nutné klíč od auta vyndávat z kapsy. A někdy ho můžete nechat i doma. Automobilky totiž přišly s řadou nápadů, jak ho nahradit.



Jen pro vyvolené

08-11

Zájemce o luxusní sportovní vůz Ferrari potřebuje nejen dost peněz, ale i trpělivosti, říká Richard Vegera ze Scuderie Praha.

Retro do zásuvky

12-15

Volkswagen Bus se stal motoristickou, ale i popkulturní legendou. Teď chce německá automobilka využít jeho slávy v nastávající elektrické době.

Hybrid i elektro

16-19

Druhá generace crossoveru Kia Niro přijíždí jako hybrid, plug-in hybrid či čistě elektrický vůz.



Klíč od auta je přežitek. Trendem je aplikace

Před 20 lety bylo vrcholem techniky v přístupu do auta centrální odemykání na dálkové ovládání. Dnes není nutné vůbec klíč vyndávat z kapsy. A někdy ho můžete nechat i doma. Automobilky totiž přišly s řadou nápadů, jak ho nahradit – třeba aplikací pro chytré telefony nebo náramkem pro sportovce.

V

V roce 2015 přišlo BMW jako první automobilka na světě s klíčkem od auta, který byl vybaven displejem. Na docela hrubém displeji o rozlišení 320 × 240 pixelů dokázal zobrazit řadu údajů. Třeba to, jak daleko auto ujede na palivo, které má aktuálně v nádrži. Klíčkem bylo možné ovládat i funkci dálkového parkování, kdy řidič nemusel sedět v autě, ale vůz si na dálku nastartoval a popojel s ním dopředu, aby se mu lépe nastupovalo. BMW používá tento klíček u svých modelů dodnes, třeba u nové verze obřího SUV X7. Přesto se toto zařízení nerozšířilo u dalších automobilek. Prim teď hrají hlavně chytré telefony. A to i u výrobce aut z Mnichova.





Přístup do vozu pomocí aplikace v chytrém telefonu se jmenuje BMW Digital Key a je k dispozici jako součást příplatkové výbavy pro většinu modelů německé automobilky. „V Česku odemykání pomocí chytrého telefonu vnímáme jako benefit, který zákazníci oceňují a využívají jako jednu z dalších možností odemknutí svého vozu. Tento trend bude do budoucna nabývat na intenzitě a postupem času se stane zcela samozřejmým,“ říká mluvčí českého zastoupení BMW David Haidinger s tím, že si lidé už zvykli platit mobilem a teď si zvykají otevírat své auto. „Pro odemknutí už není u některých vozů dokonce potřeba mobil ani vyndávat z kapsy,“ dodává.

Výhodou aplikace oproti fyzickému klíčku s obrazovkou je fakt, že může nabídnout mnohem víc funkcí, které lze navíc jednoduše rozšiřovat. Lze tedy například vybrat cíl cesty a pak si ho poslat do navigace v autě. Stejně tak je možné na dálku ovládat vytápění nebo sledovat, zda je vůz aktuálně zamčený. GPS lokalizace pak může pomoci i při krádeži auta.

„Určování polohy vozu je možné v rámci aplikace majitelem či správcem účtu, pod kterým je vůz přihlášen. Nicméně například pokud by došlo ke krádeži vozu, lze samozřejmě tuto funkci využít za splnění jasně definovaných podmínek pro vyšetřování v případě vyžádání policií,“ popisuje Haidinger. Zaznamenat se dá ale i vloupání do vozu. Pokud se spustí alarm, aktivují se zároveň kamery, které běžně pomáhají při parkování auta. Ty začnou zaznamenávat okolí vozu a obraz pošlou do aplikace. Podobnou funkci mají i vozy britské značky Mini, která patří pod křídla BMW. Ty mohou mít dokonce kameru, která nahrává interiér vozu. Pokud se do něj někdo neoprávněně dostane, mohou ho tak jednoduše chytit přímo při činu.

Za sportem bez klíčku

Vzhledem k tomu, jak snadné je v dnešní době propojit auto s chytrým telefonem, rozšířila se tato technologie velmi rychle i mezi značky, které nepatří do luxusního segmentu. Ostatně, řidičům to nabízí i tuzemská automobilka Škoda.

„Vozy Škoda využívají řadu funkcí, které lze ovládat vzdáleně přes aplikaci. Celkem je jich přes tři desítky a velká část se zaměřuje na bezpečnost vozu a jeho používání. Pomocí aplikace je u vybraných modelů a výbav možné odemknout a zamykat vůz, samozřejmě se zabezpečením pomocí kódu S-PIN, případně sledovat polohu vozu nebo nastavit upozornění o opuštění oblasti. K bezpečnosti zákazníků přispívá i Online hlášení o nehodě, případně asistence, kdy asistenční služba vidí přesné umístění vozu, jakým směrem jede, a případně poškození,“ říká mluvčí mladoboleslavské automobilky Pavel Jína.

Mít klíček nebo místo klíčku mobil ale stále může být pro některé řidiče přítěží. Typicky jde o vyznavače sportů, kteří se chtějí zbavit takřka jakékoliv zátěže. Pokud například vyrazí běhat, určitě nechtějí mít klíček v kapse. O to víc, když jdou plavat. Že není dobré nechávat klíčky

od auta a další cennosti na dece někde na pláži a vyrazit do vody, je známý fakt. Řešení má například britská automobilka Jaguar Land Rover. Ta pro své vozy nabízí zajímavý doplněk v podobě „klíče“ Activity Key. Uvozovky jsou namístě, ve skutečnosti totiž nejde o klíč, ale o gumový náramek s integrovaným čipem.

„Můžete ho nosit třeba jako hodinky. Pokud ho aktivujete, vypne se dočasně funkce běžného klíčku. Ten si pak můžete nechat v autě a klidně odejít sportovat. Po návratu otevřete vůz tak, že se dotknete loga Jaguara v případě této značky nebo například písmene D na zádi Land Roveru Discovery,“ vysvětluje mluvčí automobilky Jaguar Land Rover pro střední Evropu Dieter Platzer. V první generaci klíček otevíral jen dveře od kufuru u vozů kategorie SUV. Nyní je už ale k mání druhá generace náramku, který umí víc. „Můžete otevřít všechny dveře vozu, nastartovat a odjet. Náramek už totiž pracuje se stejnou technologií jako samotný klíček od auta,“ dodává Platzer. Mimochodem, Activity Key prošel řadou testů, kdy ho inženýři vystavovali teplotám od minus 50 do plus 125 stupňů Celsia. Náramek by také měl vydržet potápění až do hloubky 30 metrů.

Podobně jako ostatní automobilky nabízí i Jaguar Land Rover možnost kontrolovat polohu vozu pomocí sledování jeho polohy. Pokud se vůz pohne bez vědomí majitele, dostane o tom okamžitě zprávu, polohu pak lze sdílet přímo s policií. „Například ve Velké Británii platí, že 90 procent vozů, které jsou vybavené systémem Secure Tracker Pro, se policii podaří vypátrat před tím, než se dostanou mimo území státu,“ upozorňuje mluvčí JLR.

Kód pozná zloděje

A byl to právě Jaguar Land Rover, který v roce 2017 jako první automobilka na světě přišel

Auta se přestávají krást

Letmý pohled do policejních statistik ukazuje, že zloději postupně ztrácí zájem o krádeže aut. Zatímco v roce 2011 se v Česku ztratilo 11 647 vozů, v roce 2020 to bylo už jen 2526 aut (novější data nejsou k dispozici). Klesl i počet „vloupaček“, před jedenácti lety to bylo skoro 10 tisíc případů, v roce 2020 už jen 3089.

Klíč BMW s displejem umí zobrazit třeba, jak daleko auto ujede na palivo, které má aktuálně v nádrži. Klíčkem je možné ovládat i funkci dálkového parkování.

s novou technologií pro ochranu bezklíčového odemykání vozů, které do té doby dělalo z aut snadnou kořist pro technicky zručné zloděje. Zatímco při použití běžného dálkového ovládání musí zloděj zachytit moment, kdy majitel vozu stiskne tlačítko a vůz pomocí signálu zamkne nebo odemkne, bezklíčkový systém je mnohem jednodušší na proniknutí. Řidiči má klíče v kapse a vůz se mu při jeho příchodu automaticky odemkne nebo zamkne při odchodu. To znamená, že klíček musí vysílat signál neustále a pro zloděje je snazší kód zámku zachytit.

Bezklíčové odemykání JLR využívá technologii UWB (Ultra Wide Band), která umožňuje velmi rychlé střídání kódů, a tak jsou pro zloděje těžko prolomitelné. Navíc se poloha klíčku určuje s přesností na 10 centimetrů, což znamená, že systém rozpozná pokus zloděje o proniknutí. Ani to ale někdy nestačí.

„Bohužel, stále existují lidé, kteří se o bezpečnost svých aut příliš nestarají. Pak sedí v kavárně tři metry od vozu, takže s ním může odjet kdokoli. Stejně tak nepomůže, když auto zaparkují v garáži a klíčky si nechají někde blízko u něj,“ stěžuje si Platzer s tím, že existuje ještě jedna metoda, jak zabránit krádeži. U řady aut funguje dvojitý stisk tlačítka, čímž se dveře vozu zamknou „napevno“ a není je možné otevřít zevnitř. To pomůže v případech, kdy se zloděj do vozidla vloupá tím, že rozbije okno a následně si chce otevřít dveře vnitřní klikou. Po dvojitém stisku zamykacího tlačítka by měla být deaktivována.

Technologie UWB má ale i jednu zásadní nevýhodu. K vozu už není možné dokoupit náhradní klíčky. To zejména proto, aby si zloději nemohli obstarat na černém trhu duplikát. Zájemci o nové auto by si tak měli pro jistotu objednat více klíčků než obvyklé dva.

Chytré bezklíčové odemykání, sledování polohy nebo náramek místo klíčků od auta jsou moderní technologie, které jsou na míle vzdálené tomu, jak si řidiči chránili svá auta ještě třeba před 15 lety. Přesto stále existují pojišťovny, které nabízejí i za využití starých ochranných prostředků slevy. „Všeobecně platí, že jakékoliv zabezpečení auta určitě pomůže. Konkrétně můžeme jmenovat například zámek volantu, zámek řadicí páky nebo alarm,“ popisuje mluvčí České asociace pojišťoven Veronika Pilková.

Podle Pilkové jdou však pojišťovny s dobou a zvýhodní i systémy, které přímo nezabrání krádeži, ale pomohou buď s vypátráním vozu, nebo s odrazením zloděje. „Jde třeba o GPS monitoring, který signalizuje polohu auta buď pouze majiteli, nebo může být napojen na bezpečnostní agenturu,“ dodala mluvčí. Logicky tak bude mít vliv na výši pojistného i aplikace pro chytré telefony, která sleduje polohu vašeho vozu. „Hodí se ale i to, co ztíží další využití vozu, a tím pádem i apetit ho krást. Jde například o takzvané písčování skel, kdy se na skla vybrousí VIN, podle kterého se pak dá vůz a daný díl snadno identifikovat,“ vysvětluje Pilková.





Vozy Škoda dokážou ovládat vzdáleně přes aplikaci přes tři desítky funkcí. Velká část se zaměřuje na bezpečnost vozu a jeho používání. Pomocí aplikace je možné odemknout a zamknout vůz, případně sledovat jeho polohu nebo nastavit upozornění o opuštění oblasti.

Inzerce

EK014328

NAŠE
PÉČE
VAŠE **RADOST**

 **Raiffeisen
LEASING**



Seriózní a osobní přístup k vaší firemní flotile.

Operativní leasing
se službami bez starostí.

 **221 511 611**

www.rl.cz



**Nejlepší Ferrari si
může koupit jen
šest Čechů**

K pořízení nového Ferrari nestačí vejít do showroomu a vybrat si vhodný model. Zájemce o luxusní sportovní vůz potřebuje nejen dost peněz, ale i trpělivosti, říká **Richard Vegera**, ředitel značky Ferrari ve Scuderii Praha.

F

Ferrari je značka, která vás bedlivě sleduje a hodnotí. Jen ti nejvěrnější zákazníci pak mají možnost pořídit si unikátní vůz, ze kterého se okamžitě stává dobrá investice. „Pokud si pořídíte limitovaný model, máte jistotu, že v době jeho dodání je už cennější než ve chvíli, kdy jste si jej objednal,“ vysvětluje Richard Vegera.

Chodí vám do showroomu lidé, kteří na auto nemají a chtějí třeba jen tričko?

Spousta. My je sem často zveme a jsme rádi, že se přijdou podívat. Těch lidí, kteří si mohou dovolit koupit Ferrari, není popravdě mnoho, ale značka žije z velké fanouškovské základny. Příběh Enza Ferrariho je moderní pohádka, kdy muž z ničeho vybudoval firmu, jež se stala celosvětovým fenoménem. Nejsme uzavřená skupina, která si hraje na kroužek nejlepších. Naopak, když jezdíme na akce, snažíme se do toho zapojit širokou veřejnost.

Ještě před pár lety jste prodali 30 aut ročně, teď je to sto. Kolik z nich je zaregistrovaných v Česku a jezdí po tuzemských silnicích?

Snažíme se, aby tady zůstala převážná většina aut. Protože náš obchod je navázaný na servis. Klademe důraz na to, aby auta, pokud je to možné, zůstávala na domácím trhu a tady žila a účastnila se akcí, na které je zveme. Mimochodem, blížíme se teď k tisíci registrovaných vozů Ferrari v Česku.

Ferrari má ale přísně omezenou produkci. Kam až můžete s prodeji v Česku růst?

Ferrari na rozdíl od jiných značek vyrábí vždy méně aut, než jaká je poptávka na trhu. A tím i zaručuje exkluzivitu. Funguje to tak, že dealer žádá výrobce, zda by nemohl dostat o jedno, dvě nebo 10 aut víc. My neprodáváme auta v showroomu lidem, kteří přijdou z ulice a řeknou: „Dostal jsem chuť na Ferrari, a tak si ho koupím!“ Dostáváme je z výroby přímo pro konkrétního

Inzerce

I VAŠE AUTO SI ZASLOUŽÍ NEOMEZENOU ASISTENCI

„Vybíráte pojištění auta? Pak možná oceníte novinky, které jsme si pro vás připravili,“ říká ředitel Úseku pojištění motorových vozidel v Kooperativě Aleš Zethner.

„Náš unikátní **asistenční program MAX+** cílí na motoristy, kteří v případě poruch nebo nehody nechťejí nic řešit a vše nechají na pojišťovně. MAX+ nabízí **bezlimitní asistenci** při poruše, havárii, řádění živlu, vandalismu, částečném odcizení, a to nejen u nás, ale i v zahraničí.

A také zapůjčení náhradního osobního vozidla až na 7 dní. Ale není to jediná novinka, rozšířili jsme i krytí u pojištění skel. Začlenili jsme do něj i skla v pevné, skládací nebo odnímatelné střeše, a dokonce i **zrcadlová skla zpětných zrcátek**. Navíc můžou klienti, kteří si sjednají povinné ručení s limity minimálně 150/150 milionů Kč, získat **garanci ceny na 3 roky**. Jak povinné ručení, tak havarijní pojištění si u nás mohou klienti sjednat on-line,“ vypočítává novinky **Aleš Zethner**.





Richard Vegera

ředitel značky
Ferrari, Scuderia
Praha

Od poloviny
devadesátých let
pracoval jako vedoucí
prodeje Esocar
Mitsubishi.

Už v roce 1998 ale
nastoupil do společnosti
Porsche Inter Auto,
která v té době
začala na českém trhu
nabízet sportovní vozy
ze Zuffenhausemu.

Od roku 2003 se stal
brand manažerem
Porsche a od roku 2009
navíc ředitelem Porsche
centra na pražském
Proseku.

V roce 2018 nastoupil
do společnosti Scuderia
Praha, kde působí jako
generální manažer
Ferrari. Je také jedním
z jejich akcionářů.

“

**Benefity
našeho
systému
stojí roz-
hodně výš
než rychlý
nákup auta
na neofici-
álním trhu.**

zákazníka a průměrná čekací doba je 12 až 24 měsíců, u některých limitovaných edic až tři roky.

Kdo je typický zákazník? Je to někdo, kdo musí k té značce vyrůst a pak se s ní seznamovat, než si může dovolit to auto objednat?

Pokud vstoupíte jako potenciální zákazník k dealerovi, dozvíte se, jaká jsou pravidla. Tedy co všechno musíte udělat pro to, abyste si svůj profil takzvaného ferraristy zasloužil. Pokud s Ferrari dostatečně žijete, kupujete auta, účastníte se akcí, investujete do servisu, stáváte se top zákazníkem, který si může koupit limitované edice aut. Ta mají obrovskou tržní hodnotu. Ještě během dodání se jejich cena minimálně zdvojnásobí a po několika letech se z nich stávají sběratelská auta. Dobrý příklad je La Ferrari Aperta s pořízovací cenou 1,5 milionu eur (zhruba 37 milionů korun, pozn. red.), které se dnes prodává za více než čtyři miliony. Tedy typický zákazník chce zůstat a dodržuje ta pravidla. Tím si buduje svůj profil a podle úrovně má možnost dostat nějaká zajímavá auta.

Takže musím mít v garáži několik vozů Ferrari, než si můžu koupit Apertu.

Těch aut budete muset mít opravdu hodně. Ale není to jen o jejich počtu. Dneska existuje spousta movitých lidí, kteří se dostali k velkým penězům. Nestačí ale najednou nakoupit 10 Ferrari. To vás nepostaví do pozice top zákazníka. Ferrari sleduje vaši dobu u značky a další aktivity, které potom spoluutvářejí celkový profil. Sleduje se, jaká auta kupujete, jak je prodáte, za jak dlouhou dobu je prodáte, jestli je prodáte v rámci dealerské sítě nebo na volném trhu. To vše Ferrari hodnotí a z toho vám vytváří ten vlastní profil.

Neexistují přesto lidé, kteří se k Ferrari chtějí dostat rychle a přeskočí vás?

My z toho nejsme šťastní, protože jde o porušování pravidel, která většina klientů dodržuje. Na druhou stranu, pokud půjdete na trh šedých dealerů a koupíte si tam auto, tak víte, že přeplatíte, a to o hodně. Když je prodejní cena například 200 tisíc eur, tito prodejci nabízejí vůz za 250 nebo 300 tisíc. Zákazník se také připravuje o velkou část benefitů a služeb, které autorizovaný prodejce Ferrari nabízí a které nedílně patří ke koupi našich vozů.

Přijmete pak takového člověka, aby se stal ferraristou?

Řeknu to hezky jako v kostele: Naše náruč je otevřená všem. Samozřejmě se snažíme naše klienty edukovat, aby pochopili, že benefity našeho systému stojí rozhodně výš než rychlý nákup auta na neoficiálním trhu za vyšší cenu. Spolupráce s dealerem není jenom o obchodním záměru. Komunita Ferrari je hodně uzavřená a relativně malá, když to srovnám třeba s Porsche. Jedná se asi o 200 lidí, kteří se aktivně pohybují okolo značky. A ti se rádi potkávají, sdílí svou vášeň, jezdí s námi na akce, chtějí se pochlubit, komunikovat. Je to životní styl.

Kolik z těch dvou set lidí je na úrovni, která jim umožní pořídit si limitovanou edici?

Máme šest klientů, kteří jsou „top“ a jsou oslovovali přímo továrnou. Jako poděkování za investice dostávají od Ferrari možnost koupit si limitované modely, jako byla Monza, LaFerrari či 812 Competizione. Nominace probíhá v továrně, která informuje dealera – a ten se stará o celý proces.

Na druhou stranu existuje pár příkladů známých světových osobností, kterým Ferrari naopak auto už neprodá. Jsou taková i v Česku?

Vím o jednom nebo dvou případech, kdy klient udělal něco, co se značce nelíbilo. Ferrari mu sdělilo svůj nesouhlas s jeho zacházením s autem. Nevím, jestli mu přímo řekli, že nemají zájem o to, aby si už u nich vůz kupoval. Nicméně továrna vše sleduje, a pokud se objeví něco, co se jí nelíbí a není to v souladu s její strategií, informuje dealera a ten kontaktuje zákazníka, aby se ta situace vysvětlila a popřípadě vyřešila.

A co je typický taková událost? Například, že bych si auto zabíhl do nevkusné fólie nebo se choval jako pirát silnic?

To není jedna věc, spíš soubor různých aktivit. Je to všechno, co může poškodit pověst a image značky či vozu. Firma velmi lpí na tom, abychom se prezentovali jako úspěšný výrobce sportovních automobilů, ale s velkou pokorou a velkým příklonem k sociální akceptovatelnosti. Sice pod svými křídly sdružujeme nejúspěšnější lidi, ale stále chceme být značkou fanoušků, kteří žijí Ferrari, i když si ho třeba nikdy nekoupí. Proto se dbá na to, aby pověst značky byla krystalicky čistá.

Jak s tím zamíchá příchod nového modelu Purosangue, který míří do kategorie SUV, kam šlo spousta vašich konkurentů?

Je potřeba říci, že to není SUV, ale FUV – Ferrari Utility Vehicle. Není to to typické velké bachraté a těžké SUV, není to ani nízký dvoumístný sporták. Bere si ze všech různých kategorií to nejlepší, tedy jde o crossover. Důležité je, že ostatní značky, které vstoupily na trh se svým SUV, víceméně kopírovaly úspěšný příběh Porsche. To v roce 2003 uvedlo na trh model Cayenne a s velkým otazníkem čekalo, co se bude dít. Stal se z něj obrovský obchodní hit. Následovaly ho proto další značky – Lamborghini, Bentley, Aston Martin, dokonce i Rolls-Royce. Dlouho se čekalo na to, jestli Ferrari podlehne tlaku a přidá se k nim. My ale nebudeme kopírovat cestu ostatních automobilek, kdy vyrobíme desetitisíce kusů, vyděláme velké peníze a několikrát násobně navýšíme kapacitu výroby. Naopak vyrábíme auto, které je svou podstatou exkluzivní, je určeno pro vybrané klienty a také je velmi drahé. Zatím není známa cena, ale bude se pohybovat asi někde kolem cenové hladiny Rolls-Royce Cullinan. Je to auto, které bylo vyvíjeno absolutně unikátně s ohledem na každý detail. Nesdílí s jiným modelem platformu, jako je to typické pro německá koncernová auta. Na-

víc vyrobených kusů bude málo a byly ještě před jeho uvedením na trh vyprodané.

Kolika českým zákazníkům se podařilo Purosangue objednat?

První dva roky výroby byly přímo dedikované od výrobce, který si jasně určil jména zákazníků. U nás se k vozu dostali všichni top zákazníci.

Luxusní výrobci umožní zákazníkům si auto silně specifikovat. Jak citlivé je na to Ferrari?

Nabízíme asi čtyři tisíce různých možností, jak si můžete auto specifikovat. Klient, který si koupí běžný vůz, může volit z několika set možností, které dané auto nabízí. Pokud není spokojený, může si objednat Atelier. To znamená, že s naším prodejcem jede do Itálie a v designovém centru značky přímo s designéry specifikuje své auto. Pokud mu ani to nestačí, může zvolit speciální program Tailor Made. Tam už si volí design vozu, vizualizaci i materiály, které chce použít, a Ferrari mu na základě té žádosti auto vyrobí. Investice do příplatkové výbavy ale musí být minimálně 80 tisíc eur, horní strop samozřejmě není určen.

Pak ale ještě existují unikátní verze.

V případě, že jste klient, který je opravdu velmi náročný a máte neomezený rozpočet, můžete jít ještě o stupeň výš do programu „One-off“, což znamená jedno jediné auto na světě. Ročně se takto dělají jeden nebo dva vozy, ale čekací list obsahuje asi 120 lidí. Když máte to štěstí, že jste byl vybrán, tak se přímo podílíte na designu svého auta. Pak jde o světový unikát, který Ferrari už nikdy nevyrobí pro nikoho jiného. Tam už se můžete pohybovat v neomezeném prostoru možností specifikací a designových změn svého vozu. Je ale důležité připomenout, že se bavíme o vozech v hodnotě 2,5 až čtyři miliony eur.

Už je nějaký Čech, kterému se to povedlo nebo alespoň čeká?

Vím o dvou jménech, která jsou v tuto chvíli velmi blízko schválení do tohoto programu.

“

Umím si představit, že vyrobíme plně elektrické sportovní Ferrari, pokud bude splňovat potřebné parametry – výjimečný design, extrémní výkonové parametry, obrovskou vášně a vzrušení z jízdy.

Co budoucnost? Evropa se chystá přejít na elektromobilitu. Je to cesta i pro Ferrari?

Ferrari je značka, která stojí na emocích. Naše auta byste měl vidět, slyšet a cítit ve smyslu vibrací motoru a reakcí. I takové jsou dva naše poslední modely v kategorii hybridů – SF90 s hybridním osmiválcem a minulý rok uvedený model 296 s hybridním šestiválcem. Jsou přátelské k životnímu prostředí, ale stále jde o Ferrari. Vy ho vidíte, cítíte, slyšíte...

Ale co elektromobil?

Pokud se nám podaří vyvinout elektrické Ferrari, které bude splňovat ty potřebné parametry, tedy výjimečný design, extrémní výkonové parametry, obrovskou vášně a vzrušení z jízdy, tak si umím představit, že vyrobíme plně elektrické sportovní Ferrari. Pokud přijdeme na trh s takovým autem, bude se zase silně odlišovat od konkurence. Teď se ale rozhodně neplánuje, že by se úplně zavřela výroba spalovacích motorů.

Skočme od budoucnosti k minulosti. Jak silná je u nás komunita majitelů klasických Ferrari a youngtimerů?

Česko je ve srovnání s okolními zeměmi mladý a malý trh. I tak tu existuje dost lidí, jejichž jména nejsou mediálně známá, nicméně vlastní sbírky světového formátu. Vím o dvou, kteří dokonce vlastní několik desítek sběratelských vozů. Hodnota takové sbírky se pohybuje v řádech několika miliard korun. Pak je tu silná základna fanoušků, kteří finančně dosáhnou na auta za nějakých 100 či 150 tisíc eur. A další lidé, kteří hledají investiční auta a jsou za ně ochotni utracet stovky tisíc i miliony eur. My jsme jeden z mála dealerů, který je autorizován v programu „Classiche Officina“ pro nákup, prodej a renovace, a můžeme klientům jejich auta certifikovat a tím zvyšujeme jejich hodnotu. Každopádně platí, že pokud si nekoupíte klasický vůz úplně špatně, tak je Ferrari zárukou dobré investice. Podrží si minimálně vstupní cenu, ve většině případů jeho hodnota na trhu rok od roku stoupá.

Inzerce

EK014620

POJIŠTĚNÍ S LÁSKOU K VETERÁNŮM



Nyní si u nás můžete pojistit i svého veteránského miláčka! V rámci balíčku MEZIPLYN a NAPLNO od nás získáte telematickou jednotku, která vám umožní mít veterána neustále pod dohledem.

www.koop.cz/veterani


Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

Retro Volkswagen do zásuvky

Volkswagen Bus se stal motoristickou, ale i popkulturní legendou. Teď chce německá automobilka využít jeho slávy v nastávající elektrické době. Jak moc se jí to podařilo, jsme zjišťovali v testu modelu ID. Buzz v okolí Kodaně.

V

V době, která přeje víc SUV než velkoprostorovým rodinným vozům, je odvaha poslat nový takový model na silnici. Automobilka Volkswagen to udělala krátce po sobě hned dvakrát. Loni představila novou generaci modelu Multivan, letos to je reinkarnace slavného Busu, jehož historie se začala psát už v roce 1949. Byl to teprve druhý model vznikající automobilky po slavném Broukovi a stal se neméně slavným. Není proto divu, že se novinka veze na retro vlně, která má původní model silně připomínat – samozřejmě dnes už bez typického půleného čelního skla nebo vzduchem chlazeného motoru u zadních kol. Ten totiž vystřídala elektřina.

Krátký rozestup v představení Multivanu a ID. Buzz svádí k dojmu, že je nejnovější vůz v podstatě jen elektrickou variantou velkého MPV. Není to ale pravda, jde o zcela svěbytný model, což dokládá i základ v jiné platformě. Zatímco Multivan stojí na MQB, ID. Buzz využívá platformy MEB, podobně jako ostatní modely ID německé automobilky nebo domácí Škoda Enyaq iV. Tomu ostatně odpovídají i rozměry, Buzz je kratší než Multivan, na délku měří 4,7 metru. V plánu je ale ještě prodloužená varianta.

Jedním z lákadel vozu je samozřejmě zajímavý vzhled, jehož atraktivitu dokládá několik kolemjdoucích, kteří se s námi dali během zastávek do řeči. Zájem o každý detail vyvolalo zejména dvoubarevné provedení, v našem případě se žlutými „kalhotami“ a bílou „košilí“, doplněné o černé sloupky nebo zpětná zrcátka. Vynikl také předsunutý nárazník s kosočtvercovými průduchy a velkým výřezem pro radar, na nějž navazuje téměř vertikální kapota s masivním logem VW. Vůz stojí v základu na 19palcových kolech, která mu dodávají šmrnc. Na zádi je zase ozdoba, která dává vzpomenout na první Bus. Jsou to tři „žábry“, dnes samozřejmě jen dekorativní. Zád' je pak ryze technicistní. Zájem je zaručen!

Nová doba uvnitř

Zevněšek je moderní retro, uvnitř je to už ale jiná písnička. Kdo už někdy seděl v nějakém elektromobilu rodiny ID, bude tady jako doma. Najde tu typický volant s přístrojovým štítem vybaveným barevnou obrazovkou. Tady se odehrála vítaná změna, kdy se volič automatu přesunul z boku kapličky do přirozenějšího místa na sloupku volantu. Uprostřed je pak známý zábavní systém

ID. Buzz není elektrickou variantou velkého MPV Multivan, ale zcela svěbytným modelem, postaveným na platformě MEB, kterou využívají i další čistě elektrické modely koncernu Volkswagen.





Volkswagenu s 12palcovou dotykovou obrazovkou, kde najdete vše, jak jste zvyklí. Za zmínku ale stojí promyšlené odkládací prostory na palubní desce včetně podsvícené poličky před spolujezdcem nebo na výšku situované přihrádky pro mobilní telefon s indukčním dobíjením.

Čistý moderní design se bude líbit příznivcům skandinávského nábytku. Za volantem je opravdu útulno. Jednoduchý střih ale znamená, že je nutné pečlivě volit dekory, které zabírají hodně pohledového prostoru. To se bohužel v námi testovaném autě moc nepovedlo, velká plocha palubní desky simulovala dřevěnou dýhu, a to v kvalitě, kterou by nešlo prodávat v hobbymarketu ani jako plovoucí podlahu. Pokud budete mít o ID. Buzz zájem, doporučujeme vybrat si jiný dekor. Zbylé použité materiály se nám ale velmi líbily, a to na pohled i na dotek. Jen bychom v případě výběru auta pro rodinné výlety nevolili světlá sedadla, protože z vlastní zkušenosti by za pár měsíců používání už světlá příliš nebyla. I tady to chce vybírat s rozvahou.

Za pozornost stojí ještě samotný posez za volantem. Podobně jako Multivan má i ID. Buzz zdvojený přední sloupek, což designérům umož-

nilo výrazně předsunout čelní sklo a docílit tak kýženého tvaru, aniž by řidič přišel o výhled šikmo ven. To není u větších rodinných aut žádná novinka, měl ho už první Renault Espace, který v roce 1984 zpopularizoval tuto kategorii v Evropě. I tak je ale pocit za volantem Buzzu díky vzdálenému sklu nezvyklý a svezení je i díky tomu ze všech vozů ID nejoriginálnější. Má to ale i nevýhodu – kvůli menšímu sklonu skla není v nabídce head-up displej.

I když se dá předpokládat, že si ID. Buzz najde řadu zájemců mezi řidiči, kteří si jej pořídí hlavně kvůli vzhledu, stojí jeho prostorová nabídka za pozornost. Vůz, který jsme testovali, měl základní délku a pětimístné uspořádání. Škoda že prostřední sedadlo není v tomto případě plnohodnotné, mají to tak i menší rodinné vozy velikosti Citroënu Berlingo. K mání ale budou ještě další varianty, třeba šestimístná verze s uspořádáním sedadel 2-2-2, to aby se lépe procházelo směrem dozadu, k mání bude i sedmimístná verze s lavicí pro tři ve třetí řadě. Ta se bude montovat do vozu s prodlouženou délkou.

Kufr je vyloženě obrovský, má objem 1121 litrů, po sklopení zadních sedadel pak 2123. Že se ID. Buzz podobá více autu než velkoprostorovému MPV odvozenému z dodávky, podtrhuje

Inzerce

S telematickým pojištěním UNIQA motorista ušetří a získá anděla strážného



Telematika pomáhá v době všeobecného zdražování. Čím méně motorista ujede, tím více se mu vyplatí mít telematické pojištění, které sleduje nájezd kilometrů a podle toho počítá pojistné. Řešení SafeLine od UNIQA navíc přidá nejvyšší stupeň bezpečí.

UNIQA nabídla toto pojištění jako první na trhu před více než deseti lety. Zákazníci dostanou do svého vozidla palubní jednotku, která sama hlídá kilometry. Ušetřit mohou v rámci povinného ručení i u havarijního pojištění.

„Motorista s telematickou palubní jednotkou SafeLine ušetří na povinném ručení 5 až 25 procent, pokud najede méně než 20 tisíc km ročně. Nájezd na dálnicích se přitom započítává jen z poloviny, protože jde o nejbezpečnější druh komunikací. I to si hlídá telematika sama,“ uvádí Eva Svobodová, mluvčí pojišťovny UNIQA. Odpočet kilometrů provede UNIQA automaticky jednou ročně a podle toho vypočte sazbu.

Telematická jednotka SafeLine je současně nejvyspělejší aktivní asistence pro jakýkoli druh nouze na silnici. Při nehodě registruje centrála díky nárazovému čidlu kolizi a ihned se aktivně zapojí do řešení – telefonicky dohodne s řidičem potřebné kroky. Pokud se ho nedaří kontaktovat, pošle na přesně určené místo záchranné složky. Pro případ defektu nebo nevolnosti za jízdy je k dispozici nouzové tlačítko ke spojení s asistencí.

„Při krádeži auta SafeLine zase dokáže vůz díky signálu GPS lokalizovat a ve spolupráci s policií ho majiteli vrátit. Tak bylo v minulosti dohledáno již nemálo vozidel, i když se některá mezitím už ocitla za hranicemi,“ popisuje Svobodová.

Další funkcí je indikace slabé baterie na mobil. SafeLine umí vést i knihu jízd, a také lze na mobilu v aplikaci provést zpětnou analýzu jízdy (brzdění, akcelerace apod.). Tyto údaje jsou dostupné jen pojištěnému pod jeho heslem.

EK014371

i promyšlenost zavazadelníku. Nechybí tu kryt kufru a navíc je k užítku praktická mezipodlaha. Jednak se sem zavazadla lépe nakládají, jednak se pod ni vejdou látkové přihrádky, do kterých se schovají kabely pro dobíjení i drobnosti nebo menší nákup. Škoda že zadní sedadla nelze sklápat z prostoru kufru, ale musíte si přejít dopředu. Je tu ale poloelektrické vyklápění tažného zařízení, ID. Buzz utáhne tunový přívěs. Boční posuvné dveře i víko kufru se v našem voze ovládaly také elektricky, což velmi usnadňuje nastupování do vozu.

Stačí na dovolenou?

Platforma MEB pro ID. Buzz znamená i totožný motor a baterii jako u dalších ID modelů. K pohonu tak slouží elektromotor o výkonu 150 kW, který má alespoň něco společného se svou 73 let starou předlohou – pohání zadní kola. Točivý moment dosahuje 310 Nm, což zaručuje ve městě solidní dynamiku. Novodobý Bus díky tomu působí hbitě, ačkoliv se svou hmotností blíží ke dvěma a půl tunám. Kvůli úspoře energie je maximální rychlost omezena na 145 km/h.

Baterie má kapacitu 82 kWh, z níž využitelná část je 77 kWh. My jsme sice jezdili v klidném provozu, ale pár desítek kilometrů se nám přece jen poštěstilo jet alespoň 120 km/h. Dost času jsme strávili ve městě a na okresech s limitem 80 km/h. Výsledek byl 21,1 kWh na 100 km, což není málo, ale pořád to znamená velmi solidní dojezd 365 kilometrů na jedno nabití. Kromě klidného provozu nám však pomáhala i ideální teplota okolo 18 stupňů Celsia, kdy nebylo nutné pouštět ani topení, ani klimatizaci. Ve voze jsme jeli dva bez zavazadel. Dobrou zprávou nicméně je, že ID. Buzz je schopen velmi rychle doplnit potřebnou energii. Nabíjí výkonem až 170 kW.

Auto se řídí stejně jako jakýkoliv jiný elektromobil na platformě MEB s tím rozdílem, že jeho stavba stojí za poněkud vyšším hlukem. ID. Buzz má samozřejmě horší aerodynamiku než oblá SUV a v tichém prostředí elektromobilů to ještě vynikne. Nejde ale o nic hrozného, jen je potřeba počítat s tím, že zejména ve vyšších rychlostech není na palubě úplně ticho. Svou roli ale mohl sehrát i hrubší povrch některých skandinávských silnic.

Velkou pochvalu ovšem zasluží podvozek, který dokáže posádku poskytovat dostatek komfortu i přes vysokou hmotnost vozu, nebouchá a není hlučný. Auto se zbytečně nenaklání, ale je dostatečně pohodlné i do městského prostředí plného retardérů. Ve městě si navíc všimnete i vynikajícího rejdu. Průměr otáčení je 11,1 metru. Na tak velké auto je to skvělá hodnota a při pomalém manévrování vám přináší příjemný pocit, že se vejdete všude.

Otázkou zůstává, pro koho je novinka určena a zda opravdu nehledá za svůj volant spíše nadšence a milovníky moderního retro designu než velké rodiny s vysokými nároky na cestování. Za základní cenu přes 1,5 milionu korun není



Technické údaje

Délka	4712 mm
Šířka	1985 mm
Výška	1927 mm
Rozvor	2989 mm
Kufr	1121/2123 l
Hmotnost	2417 kg
Výkon	150 kW
Točivý moment	310 Nm
Akumulátor	82 kWh
Dojezd	424 km
Max. rychlost	145 km/h
Základní cena	1,54 mil. Kč

rozhodně levným rodinným vozem, navíc se s provozem elektromobilu pojí omezení. Takto velké auto si obvykle rodina pořizuje na příležitostné velké dovolené. Naměřený dojezd 365 kilometrů znamená koukat se pro jistotu každých 300 km po rychlé nabíječce, což cestu k moři poněkud prodlouží. Na druhou stranu je už dnes dálniční síť pokryta velkým množstvím rychlých stanic a 170kW palubní nabíječka by měla v nejlepších případech znamenat zastávku v rámci několika desítek minut. Ty lze ale pohodlně vyplnit debatou s nadšenci, kteří se kolem zaparkovaného vozu prakticky vždy seběhnou.

Internet věcí mění budoucnost podnikání po celém světě

Internet věcí (IoT) je jednou z nejrychleji se vyvíjejících technologií, která pomáhá měnit způsoby, jakými podniky po celém světě fungují. Ve svůj prospěch má IoT šanci využít téměř každá firma, která si tak pomocí dat, inteligentního měření a monitoringu může nejen zefektivnit výrobu a zákaznickou zkušenost, ale také snížit náklady. Aplikovat řešení na míru konkrétním požadavkům firmám již řadu let pomáhá i přední technologická společnost Vodafone. Na jakém principu ale internet věcí funguje?

Chytrá technologie jménem IoT

Pod internetem věcí si můžeme představit síť zařízení připojených k internetu, která tak mohou chytře komunikovat a vyměňovat si data s centrální řídicí jednotkou. Jako příklad lze uvést chytré chladničky, nákladní automobily nebo palety, které v sobě mají zabudované inteligentní senzory a speciální SIM karty. To jim umožňuje odesílat a přijímat data, a je tak možné je monitorovat a ovládat na dálku.

Firmy budoucnosti: větší bezpečí a pohodlí zaměstnanců

Technologii průmyslového IoT adaptují každý den tisíce společností z celého světa, které tak mohou se svými přístroji, stroji či zařízeními komunikovat online, zefektivnit procesy a snižovat interní náklady.

Vodafone Business nabízí řadu produktů, díky kterým mohou firmy z nejmodernějších technologií čerpat výhody. Vodafone dokáže navrhnout a doporučit to nejvhodnější řešení na míru danému odvětví, a pomůže i s implementací a know-how.

Jedno z nejvyužívanějších IoT řešení je univerzální NB-IoT senzor. Tento chytrý senzor umí v reálném čase monitorovat různé veličiny, jako teplota a vlhkost vzduchu, měření úhrnu srážek, kontrola baterií, monitoring otevírání dveří nebo stav provozních kapalin. Samozřejmě jsou v jeho případě také pravidelné odečty, notifikace nebo reporty, o kterých má zákazník vždy přehled a lze je nastavit přímo na míru v praktické aplikaci. Řešení využívá i společnost WOLFFKRAN LOKUS a.s., která se zabývá pronájmem jeřábů stavebním firmám.

Využití senzorů našla například v oblasti bezpečnosti, jak vysvětluje předseda správní rady WOLFFKRAN LOKUS a.s. Jan Drastík: „Senzory vybavené anemometry nám ukazují rychlost větru v reálném čase a my jsme schopni obratem informovat stavbu, pokud se rychlost větru blíží hranici, která přestává být pro provoz jeřábu bezpečná. Celý proces je jednoduchý a rychlý.“ Pro komunikaci senzory využívají speciální úzkopásmovou NB-IoT síť, určenou výhradně pro přenos dat. Výhodou této sítě od Vodafone Business je dostupnost signálu na 100 % území České republiky a jeho dosah i na těžko přístupná místa či pod zem.

Jak mít firemní majetek vždy na očích

Vodafone pomáhá i tam, kde je třeba zajistit kontrolu nad firemním majetkem a pracovat s ním v reálném čase, a pro takové případy vyvinul službu Vodafone eDohled, díky které mohou mít firmy online přístup ke všem svým jednotkám, a sledovat tak kromě polohy i další parametry. Příkladem je společnost PRAKTIK system s.r.o., která se zabývá zpracováním elektroodpadů a plastových odpadů, a každý den potřebuje sledovat nejen svůj vozový park, ale i kontejnery. Pavla Vitvarová, vedoucí logistiky PRAKTIK system, k tomu dodává: „S eDohledem nám odpadla práce s papírováním, ale zároveň jsme získali mnohem větší přehled o tom, co se děje s našimi kontejnery. Potřebovali jsme vědět, kde se konkrétně v danou chvíli nacházejí nebo jestli s nimi nemanipuluje někdo neoprávněný. Sledovací jednotka pomáhá i našim řidičům. Nemusí si už vypisovat knihu jízd ani evidenci tankování. Zároveň nám dal eDohled možnost sledovat, kde se řidič s kontejnerem nachází, kudy jede a kdy přijede na cílové místo.“

Neomezené možnosti pro byznys

V IoT se stále populárnějšími stávají také řešení jako Chytrá budova, která umožňuje optimalizovat správu budov a kanceláří, Monitoring spotřeby energií či chytré odpadové hospodářství.

S vhodným end-to-end řešením na míru, podporovaným globální sítí společnosti Vodafone, se můžete díky IoT připravit na efektivnější budoucnost i vy. Podívejte se, co může chytrá technologie IoT udělat pro vás, na vodafone.cz/iot



Prostor, pohodlí a ticho. Niro udolá i zastánce nafty



I druhá generace kompaktního crossoveru Kia Niro přijíždí jako hybrid, plug-in hybrid a čistě elektrický vůz. Osloví tím nejen příznivce čisté elektromobility, ale také ty, kteří s elektřinou teprve koketují. Každá z variant má své přednosti i méně praktické stránky, které je dobré vzít před pořízením auta v úvahu.

Korejská automobilka Kia uvedla na trh druhou generaci modelu Niro. Zákazníci si mohou vůz pořídit s hybridním, plug-in hybridním nebo čistě elektrickým pohonem.

Pryč je doba, kdy slovní spojení „alternativní pohon“ bylo i synonymem pro zvláštní vkus. Kia Niro se však dokázala oklepat ze své minulosti designového podivína a dala vale i přehršlí levných plastů, které v minulé dekádě rámovaly celkově zachmuřený obraz elektromobilní budoucnosti.

Nový pohled značky Kia na elektromobilitu je zjevně optimistický. Protože i tak lze charakterizovat líbivou karoserii se zadními sloupky ve tvaru bumerangu, který navíc může mít odlišné lakování. Zároveň se však Niro nepouští do divokých experimentů jako větší sourozenec EV6, který na sebe poutá pozornost svým radikálně futuristickým designem.

O to více překvapí fešně tenký digitální panel, táhnoucí se v interiéru Nira zpoza volantu až do prostřed přístrojové desky. Obrazovka infotainmentu plynule navazuje na digitální přístrojový štít. Některé funkce, například zobrazení navigace, lze libovolně přesouvat z jednoho místa na druhé. Když se k tomu ještě přidá head-up displej, promítající důležité informace na okno přímo do zorného pole řidiče, je míra saturace informacemi dovedena k dokonalosti. Většina funkcí auta se ovládá digitálně, zbylo však i nemálo takových, kterým zůstalo samostatné fyzické tlačítko. Třeba seřizování teploty v interiéru nebo chlazení či vyhřívání volantu a sedadel má právě takové.

Zcela mimořádný je prostor na zadních sedadlech, na poměry třídy nezvykle velkorysý. Mezera mezi předními a zadními sedadly je nápadně široká, nad hlavou tu zbývá místo i vzrostlým postavám. Ale právě zde se začínají jednotlivé verze drobně lišit. Čistě elektrické Niro má kvůli baterii sedadlo posazené o 3,8 centimetru výš než obě zbývající provedení, místa je tu proto

“

Zcela mimořádný je prostor na zadních sedadlech, na poměry třídy nezvykle velkorysý.

o něco méně. Tento mírný handicap ale bohatě kompenzuje velikostí prostoru pro zavazadla, kde v porovnání se svými sourozenci jasně vede. Je to tím, že Niro EV nepotřebuje benzinovou nádrž, jejíž prostor zčásti připadl právě zavazadelníku. Kompaktnější elektrický pohon umožnil také vznik druhého menšího kufru pod přední kapotou, kde elektromobilisté zpravidla převážejí dobíjecí kabely.

O poznání menší prostor pro zavazadla má plug-in hybridní Niro, u kterého místo pro benzinovou nádrž zaplnila trakční baterie. Nádrž se tak musela zcela nasunout až pod podlahu kufru, který tím přišel o čtvrtinu svého objemu.

Niro HEV: Pro ty, co nechtějí nabíjet

Pohledem do ceníku lze rychle zjistit, že zdaleka nejlevnější je Niro v hybridní verzi. Náskok na plug-in hybrid je 305 tisíc korun, čisté elektro je ještě o 200 tisíc dražší. Ve skutečnosti rozdíl tak dramatický není, neboť cena za hybrid je uváděna v základní výbavě Comfort, kterou ostatní verze ani nenabízejí.

Hybridní Niro bude první volbou motoristů, kteří se z jakýchkoliv důvodů nechtějí zdržovat dobíjením auta z elektrické zásuvky. Auto něco takového ostatně ani neumožňuje, jeho trakční baterie s nízkou kapacitou 1,3 kWh se dobíjí výhradně při brzdění. Přesto je elektrina důležitou součástí jízdního projevu vozu, neboť jeho elektromotor výrazně posiluje výkon zážehové šestnáctistovky. Při pomalé jízdě na velmi krátké vzdálenosti dokáže spalovací agregát dokonce plně nahradit.

Elektrina však u verze HEV slouží hlavně ke snížení spotřeby paliva. Ta se díky elektrické výpomoci dostává na úroveň diesellového auta, možná i lehce pod ni. V praxi lze s autem jezdit se spotřebou do 4,5 litru benzínu.

Inzerce

 **UNIQA**

Bezstarostná jízda za lepšími zážitky.

Pojištění vozidel UNIQA

Vás bezpečně dopraví k Vašemu cíli:

- vysoké pojistné krytí u povinného ručení,
- právník do vozidla na 1. rok zdarma,
- služba SafeLine dohlízející na bezpečnost auta a posádky 24/7.

uniqa.cz

lepší život společně



EKO14372

Niro PHEV: Bez zásuvky nedává smysl

Plug-in hybridní Niro už je skutečným obojživelníkem. Akumulátor s kapacitou 11,1 kWh zvládne čistě elektrickou jízdu na zhruba padesátikilometrovou vzdálenost. Aby se tak ale dělo i v praxi, musí jeho majitel vůz pravidelně napájet z elektrické zásuvky. Pokud to neudělá, plug-in se pak chová jako běžný hybrid a peníze vydané za větší baterii jsou penězi vyhozenými z okna. Leda že by se mu vyplatila elektromobilní registrační značka, na kterou má i toto provedení nárok.

Může se zdát, že plug-in hybrid je z celého trojlístku vozů nejméně atraktivní volbou. Nejde o čistý elektromobil, přesto však vyžaduje pravidelné dobíjení, aby se spotřeba benzínu alespoň trochu přiblížila deklarovaným hodnotám. Cenově se k elektromobilu blíží, ale jeho majitel musí počítat i s penězi na pravidelnou výměnu olejové náplně. Přesto může dobře posloužit těm, kteří jezdí převážně na krátké vzdálenosti a mají zajištěn přístup k domácí zásuvce nebo wallboxu, který vůz nabije během necelých čtyř hodin. Auto ke svému provozu elektřinu ze zásuvky nutně nepotřebuje, dlouhé cesty tak lze absolvovat bez přestávek na dobíjení. I to lze považovat za výhodu.

Nová generace vozu navíc napravila přešlap, kterého se automobilka dopustila u generace minulé. Kdo v ní někdy jel za chladného počasí, možná si pamatuje, že v autě panovala zima. K vytápění využívalo pouze odpadní teplo ze spalovacího motoru, ten zde ale často odpočívá a moc tepla nevyprodukuje. V novém Niru je standardně zabudováno pomocné elektrické topení, které začíná pracovat ihned po startu.

Niro EV: Žádný trhač asfaltu

Kdo čeká, že se čistě elektrická verze svým jízdním projevem bude od svých hybridních sourozenců výrazně lišit, bude patrně trochu zklamán. Oproti předchozí generaci má elektrické Niro o poznání nižší točivý moment, což se odrazilo i na způsobu, jakým na zelenou vyráží od semaforů. Jde to samozřejmě stále velmi rychle, už to ale nepřevádá na rychlé opotřebení pneumatik.

Podle automobilky zvládne elektrické Niro EV na jedno nabití ujet až 460 kilometrů, čehož lze při troše řidičské zdrženlivosti docílit i v praxi. Jiná je ale situace na dálnici, což je ovšem obecný problém elektrických vozů. Zde je nutné počítat s nabíjecí zastávkou zhruba každých 250 kilometrů. Ve srovnání s minulou generací Nira dojezd narostl jen nepatrně, beze změny zůstala i rychlost nabíjení. Ta se v praxi pohybuje od 50 do 80 kW, na typické dobíjení v rozmezí 10–80 procent kapacity baterie je nutné počítat zhruba s půlhodinou času. Z domácího wallboxu se baterie zcela doplní zhruba za pět hodin, 230V zásuvka zvládne totéž za 30 hodin.

Ačkoliv způsob pohonu jednotlivé verze Nira rozděluje, pár společných věcí by se našlo. Spojuje je nápadné ticho v interiéru, za které auto vděčí tlumicím hmotám, kterými automobilka nešetřila ani na podvozku. Valivý hluk od pneumatik je u Nira neznámým pojmem, stejně tak



Obrazovka infotainmentu plynule navazuje na digitální přístrojový štít. Některé funkce, například zobrazení navigace, lze libovolně přesouvat z jednoho místa na druhé (nahore).
Nádrž plug-in hybridní verze se musela přesunout pod podlahu kufru, který tím přišel o čtvrtinu svého objemu (dole).

i aerodynamický svistot větru na dálnici. Což je zvláště překvapivé, neboť Niro je relativně vysokým vozem, který na pohled nepůsobí nikterak aerodynamicky.

Řazení u spalovacích verzí zajišťuje dvouspojková převodovka, která motor nežene do otáček způsobem, jakým to dělá u hybridních aut obvykle používaná bezestupňová převodovka CVT. Zvukový projev spalovacího motoru je tak u Nira upozaděný do té míry, že bezprostřední přesednutí z elektrické verze do hybridní nepředstavuje pocitově velký rozdíl.

Společným jmenovatelem všech tří verzí je i komfortně odladěný podvozek s víceprvkovou zadní nápravou. Ta dodává autu jistotu klidného jízdního projevu, navíc bez výrazných náklonů v zatáčkách. Svým charakterem není Niro určeno k závodění, řidiče si ale okamžitě získá mírou klidu, který celé posádce nabízí. A to samo o sobě není zrovna málo, v nižší střední automobilové třídě už vůbec ne.

Kia Niro – technické údaje

Niro přijíždí jako hybrid, plug-in hybrid a čistě elektrický vůz. Každá z variant má své přednosti i méně praktické stránky.

typ pohonu	Kia Niro HEV Hybrid	Kia Niro PHEV Plug-in hybrid	Kia Niro EV Elektro
objem spalovacího motoru	1580 cm ³	1580 cm ³	----
výkon (systémový)	104 kW/141 k	134 kW/183 k	150 kW/204 k
točivý moment (systémový)	265 Nm	265 Nm	255 Nm
zrychlení 0–100 km/h	10,4 s	9,6 s	7,8 s
maximální rychlost	165 km/h	168 km/h	167 km/h
dojezd na elektřinu (WLTP)	----	65 km	460 km
kombinovaná spotřeba (WLTP)	3,4 l/100 km	1,3 l/100 km	16,2 kWh/100 km
kapacita baterie (netto)	1,3 kWh	11,1 kWh	64,8 kWh
objem kufru	451–1445 l	348–1342 l	475–1392 l
pohotovostní / užitečná hmotnost	1399/541 kg	1519/541 kg	1682/518 kg
přívěs brzděný / nebrzděný	1300/600 kg	1300/600 kg	750/300 kg
cena od	744 980 Kč	1 049 980 Kč	1 169 980 Kč

Inzerce

ČÍM DÁL SE VYDÁTE, TÍM VÍC JE BUDETE POTŘEBOVAT



Připojištění **ASISTENCE PLUS** nebo **CAR PLUS**
pro vozidla do 3,5 t



Sleva platí pro pojistné smlouvy uzavřené do 31. 12. 2022.

Internet věcí

VYUŽIJTE CHYTRÉ INFORMACE
PRO EFEKTIVNĚJŠÍ ŘÍZENÍ FIRMY

vodafone.cz/iot



vodafone
business