11/2026

auto EXPERT

SLEDUJTE NÁS I ON-LINE

ČASOPIS PROFESIONÁLŮ V AUTOOPRAVÁRENSTVÍ

Reportáž z Rallye du Maroc

Více na str. 46

www.autoexpertportal.cz

Křišťálovou kouli nebrat:
Kdopak by se Číny bál 4
Systém garageXpert v praxi 8
Digitální míchárna pro autolakýrníky v ISŠ Vysoké nad Jizerou 10
S novými značkami přichází i vlastní servisní síť 16
Vzdělávací program na Automechanice 22
Renovace pohonů pro elektromobily 24
Viděli jsme na Automechanice:
AI asistent optimalizuje ESI[tronic] 26
Svítí to tam, kam má? (2) 32
Pneuservis očima specialistů (1) 38
Od nominace k vítězství 44

Liga mistrů diagnostiky:
Peripetie s rozvody (13) 28

TruckEXPERT
Pestrá paleta inovací DAF (1) 50

PRAKTICKÁ DÍLNA:
DIAGNOSTIKA OD A DO Z (2)

PLACENÁ INZERCE



garageXpert
Moderní systém pro efektivní řízení autoservisů od SAG propojený s e-shopem Connect.

SAG
SWISS AUTOMOTIVE GROUP

FOTO NA OBÁLCE: Jaromír Martinec

Vážení čtenáři,

listopadové vydání AutoEXPERTU je tady a s ním i dávka informací z autopravárenské branže. Snad se nám podařilo připravit zajímavý mix sezonních, aktuálních i nadčasových témat.

Jeden z článků přibližuje práci mechaniků závodního týmu Fesh Fesh na letošní Rallye du Maroc. A právě při jeho přípravě mě napadlo téma tohoto úvodníku. Pro pravidelné čtenáře AutoEXPERTU asi není žádným překvapením, že v tomto týmu působím jako palubní mechanik závodního speciálu FF8 v posádce Tomáše Vrátného. Moje závodní kariéra však začala již před 25 lety, tehdy v týmu BR Petrobras Lubrax. V roce 2001 jsme společně s Tomášem Tomečkem a Brazilcem Andrém de Azevedem vyrazili na moji první rallye Dakar. Byl to však zároveň historicky poslední Dakar, který se jel z Paříže do Dakaru. A teď se dostávám k pointě: z Paříže (a postupně ani z dalších francouzských měst) bychom kvůli tamním nepokojům dnes již startovat nemohli...



O dva roky později, v roce 2003, vedla trasa rallye Dakar z Francie přes Tunisko, Libyi a Egypt. Jen o pár let později byl v Libyi svržen Muammar Kaddáfí a země se od té doby zmítá v totálním chaosu. Dnes bychom tam už jet rozhodně nemohli...

Rallye Dakar se následně přesunula na jihoamerický kontinent a pak do Saúdské Arábie. Tato blízkovýchodní země ji hostila posledních osm let, avšak nepokoje, které tam nedávno vyeskalovaly, donutily pořadatelskou organizaci A.S.O. k tomu, aby ročník 2027 provizorně přesunula do Maroka. Takže v Saúdské Arábii příští rok startovat nemůžeme...

A pro doplnění – v roce 2016 jsme absolvovali překrásnou Silk Way Rally z Moskvy do Pekingu. Startovali jsme na Rudém náměstí v Moskvě, přejeli Ural, projeli obrovský kus Ruska, Kazachstánu, Číny... Z Ruska je teď náš nepřítel a závodit bychom tam už taky nemohli...

Tak si říkám – pouhých 25 let, a co všechno se změnilo a jakým směrem... Namísto toho, aby se svět díky komunikačním technologiím posunoval k vzájemnému poznání a spolupráci, propadá se do chaosu. Přitom všude, kde jsme se během svých závodních putování ocitli, jsou lidé jako my, kteří netouží po válčení, po území, nerostném bohatství nebo vodě někoho jiného.

Co tím vlastně chci říct? Především to, že jakkoliv situace může působit beznadějně, já pevně věřím, že přichází úsvit lidstva a před úsvitem bývá největší tma. A znovu a znovu chci zdůraznit to, co opakuji všude, kudy chodím – že v naší krásné České republice žijeme ve VIP salonku světa, máme se tu neskutečně dobře. Máme obrovskou kulturní a technickou tradici a tu si chraňme. Věřte mi, ve většině světa tomu zdaleka tak není!

Přeji vám krásný dušičkový čas a snad vám i toto vydání AutoEXPERTU bude užitečným zdrojem informací.

Jaromír Martinec **ŠÉFREDAKTOR**

Ještě mi dodatečně dovolte jednu omluvu: bohužel vlivem technických komplikací se k vám minulé vydání AutoEXPERTU dostalo později než obvykle. Za tento výpadek se vám jménem celé redakce omlouvám.

SEZNAM INZERENTŮ

ACI - AUTO COMPONENTS INTERNATIONAL, S. R. O. ... 20-21
ARNOTT ... 42
BMB-CONSULT GMBH ... 31
AUTO FIT, SPOL. S R. O. ... 5
DF PARTNER, S. R. O. ... 19
ELRINGKLINGER AG ... 27
INTER CARS ČESKÁ REPUBLIKA S.R.O. ... 3. OBÁLKA
LKQ CZ S.R.O. ... 3
MERCEDES-BENZ ČESKÁ REPUBLIKA S.R.O. ... 7
MEWA TEXTIL-SERVICE AG & CO. ... 41
OSTRA GROUP A.S. ... 43
PORSCHE ČR ... 36–37
ROBERT BOSCH ODBYTOVÁ S.R.O. ... 2. OBÁLKA
SERVIND, S. R. O. ... 17
SWISS AUTOMOTIVE GROUP CZ S.R.O. ... 1. OBÁLKA
UFI FILTERS S.P.A. ... 45
TECHNOLOGY - GARAGE SPOL. S R.O. ... 25
TOPDON ELECTRONIC (HK) CO., LIMITED ... 4. OBÁLKA

TIRÁŽ

ŠÉFREDAKTOR Ing. Jaromír Martinec • **ZÁSTUPCE ŠÉFREDAKTORA** Luboš Švamberg • **INZERCE** Ing. Renata Martincová • **PORTÁL AutoEXPERT** Bc. Eliška Zvárová • **ADRESA REDAKCE** Autopress, s. r. o., U Seřadiště 65/7, 101 00 Praha 10, e-mail: autopress@autopress.cz, www.autoexpertportal.cz, IČ 26181592, DIČ CZ26181592 • Inzerci přijímá redakce. Za obsah inzerce ručí zadavatel. • **INZERCE V ZAHRANIČÍ** Christine Geist, tel.: +499 314 182 241, fax: +499 314 182 720, e-mail: christine_geist@vogel-automedien.de • **VÝROBA** Hana Štěrbová (grafická úprava a zlom), n3xt, s. r. o., e-mail: hana.sterbova@gmail.com, Ing. Zdeněk Chroust (příloha) • **REPRO A OSVIT** Tiskárna TISKAP, s. r. o. • **DISTRIBUCE A PŘEDPLATNÉ ČASOPISU V ČR** SEND Předplatné, s. r. o., Ve Žlíbku 1800/77, 193 00 Praha 9-Horní Počernice, +420 225 985 225, e-mail: administrace@send.cz, www.send.cz • **DISTRIBUCE A PŘEDPLATNÉ ČASOPISU V SR** L. K. Permanent, spol. s r.o., Hattalova 12, 831 03 Bratislava, tel.: +421 2 49 111 200 - 204, email: lkperm@lkpermanent.sk, www.predplatne.sk • **VYDÁVÁ** Vydavatelství Autopress, s. r. o. (IČO 26181592). • Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Přetisk povolen pouze s písemným souhlasem redakce, s uvedením pramene a se zachováním všech autorských práv. **VYDAVATEL** Ing. Jaromír Martinec; ISSN 1211-2380, MK ČR 7385.

TEXT: Josef Förster **FOTO:** Luboš Švamberg



KŘIŠŤÁLOVOU KOULI NEBRAT:

KDOPAK BY SE ČÍNY BÁL

Čínské automobilky už nejsou na českém ani evropském trhu jen okrajovým hráčem. Náš spolupracovník Josef Förster se tentokrát zaměřuje na příčiny jejich rychlého nástupu. Všímá si, že za rostoucími prodeji nestojí jen cena a nové modely. Důležitou roli hraje také promyšlená strategie, která využívá dealerské sítě, servisní zázemí i vztahy se zákazníky budované v Evropě desítky let.

Nevím, jaká je vaše zkušenost z cest, ale za mě není dne, abych nějaké to čínské auto nepotkal. Jednou z příčin je, že ta auta svým designem přímo ční z té šedi evropských konkurentů. Uznávám, že je v tom i kus psychologie, protože tisící octavii přehlédnu jak zemědělec pole, protože tady prostě je už dlouho a masově. Čínská auta se tady neobjevují jen sporadicky, začala se reálně prodávat a rok co rok zdvojnásobují prodeje. Sic z nuly, ale letos už mají 9% podíl na evropském trhu, a to už není statistická chyba. Velký kus práce tady za Čínu odpracovalo MG, a jak to tak vypadá, nebude na tu práci samo.

Statistika

Dnes je na českém trhu oficiálně deset čínských značek a pět je tady prostřednictvím individuálních dovozců. Pět z těchto značek je i členy Svazu dovozců automobilů SDA. Jen v roce 2025 se v Česku prodalo více než 10 000 nových osobních aut vyrobených v Číně. Podíváme-li se do statistiky SDA za prvních pět měsíců roku 2026, tak na desáté místo v osobních vozech se vyšvihla Omoda/Jaecoo a na šestém až sedmém místě v elektromobilech se objevilo BYD hned vedle BMW.



TEXT: Luboš Švamberg **FOTO:** Veronika Geislerová a Luboš Švamberg



Integrovaná střední škola ve Vysokém nad Jizerou převzala do své autolakovny automatizovaný dávkovací systém PPG MoonWalk a digitální ekosystém PPG LINQ. Dar společnosti PPG, uskutečněný ve spolupráci s distributorem Spectrum Franěk, přináší do odborného výcviku technologie používané v moderních autolakovnách. Při slavnostním předání se přitom opakovala jedna zásadní myšlenka: hodnotu nového vybavení určí především to, kolik práce na něm odvedou žáci.

DIGITÁLNÍ MÍCHÁRNA PRO BUDOUCÍ AUTOLAKÝRNÍKY VE VYSOKÉM NAD JIZEROU

Ve školní autolakovně se 13. října sešli zástupci společností Spectrum Franěk a PPG, Libereckého kraje, města, partnerských škol i samotní žáci.



Pracoviště Integrované střední školy ve Vysokém nad Jizerou.

Ředitelka školy Markéta Zelinková v úvodním vystoupení připomněla začátky výuky lakýrnického oboru v roce 2007. Podle ní se škola od tehdejšího oboru, který byl vnímán jako „popelka“, posunula k modernímu autolakýrnictví, v němž mají digitální technologie své pevné místo. Nové vybavení podle ní pomůže žákům spojit zájem o počítače a elektroniku s praktickým řemeslem. Tehdejší možnosti a dnešní digitální pracoviště dobře ukazují, jakou proměnou škola i samotné řemeslo prošly. Poděkovala společnostem, kolegům a dalším partnerům, bez jejichž spolupráce by takový rozvoj nebyl možný.

Vít Černý, business development manager PPG pro Českou a Slovenskou republiku, zdůraznil význam přípravy nové generace řemeslníků a připomněl také dřívější podporu škol v Brně a v Rychnově nad Kněžnou. Poděkoval škole za energii a nasazení, které věnuje výchově budoucích lakýrníků a lakýrnic, i kolegyni Lucii Burianové za spolupráci při zajištění podpory PPG.

Ivo Franěk, majitel a jednatel společnosti Spectrum Franěk, poděkoval ve svém projevu za důvěru, díky níž se firma mohla podílet na vybavení školní autolakovny. Připomněl zkušenosti, které společnost sbírá na trhu již 35 let, a ocenil spolupráci s výrobcem PPG i práci realizačního týmu. Zdůraznil, že novým zařízením spolupráce nekončí. Společnost chce studentům i do budoucna předávat zkušenosti, nové postupy

ZA AE SE PTAL: Jaromír Martinec **FOTO:** Omoda & Jaecoo



ROZHOVOR NA TÉMA:

S NOVÝMI ZNAČKAMI PŘICHÁZÍ I VLASTNÍ SERVISNÍ SÍŤ

Vstup automobilových značek Omoda & Jaecoo z koncernu Chery na český trh není jen otázkou nabídky nových modelů. S rostoucím počtem prodaných vozů nabývá na významu také to, jaké zázemí bude mít zákazník k dispozici po jejich koupi. Vedle dostupnosti servisu jde především o odbornou připravenost techniků, zásobování náhradními díly a technickou podporu při řešení oprav.



Na otázky odpovídá Igor Duszek, aftersales operations manager Omoda & Jaecoo Česká republika.

Můžete na začátek obě značky představit? Na koho cílí a jaké mají obchodní cíle a plány?

Omoda & Jaecoo v České republice vystupují jako společná dvojznačka koncernu Chery. Rozdělení do dvou modelových řad nám umožňuje přesněji oslovit zákazníky podle jejich potřeb a preferencí. Značka Omoda klade důraz na výrazný design, moderní technologie a užitnou hodnotu pro každodenní život. Značka Jaecoo oslovuje zákazníky, kteří hledají robustněji pojaté SUV, praktičnost a komfort.

Z technického hlediska mají obě modelové řady mnoho společného: využívají sdílené systémy a komponenty koncer-

TEXT: Jakub Mejzlík **FOTO:** Jakub Mejzlík

VZDĚLÁVACÍ PROGRAM NA AUTO-MECHANICE



V minulém vydání jsme psali o veletrhu Automechanika 2026. Nyní na toto téma navazujeme v reportáži našeho spolupracovníka Jakuba Mejzlíka ze společnosti Auto MERCIA. Nosným tématem článku jsou především odborné přednášky, které se zabývaly opravami elektromobilů.

V letošním roce se po dvou letech opět konal ve Frankfurtu nad Mohanem veletrh Automechanika, který je bez nadsázky svátkem pro všechny, kteří mají rádi autoopravárenský sektor. Jde o největší veletrh automobilové techniky, diagnostických a servisních zařízení, opravárenských technologií a náhradních dílů pro nezávislý trh.

Odborné přednášky jako inspirace

Na letošní Automechaniku jsem se předem hodně připravoval a díky tomu jsem si kromě návštěv stánků různých vystavovatelů diagnostické a servisní techniky mohl naplánovat i účast na přednáškách, které, jak jsem zjistil, byly velmi inspirativní a přínosné.

Semináře probíhaly nejen v programu Automechanika Academy, ale i v rámci HighTech4Mobility. Automechanika Academy je vzdělávací program, který se koná v rámci veletrhu v různých halách podle jejich odborného zaměření. V halách 8 a 9 tradičně vystavovali výrobci diagnostické, měřicí a servisní techniky a právě v hale 8 se uskutečnily i přednášky k těmto tématům.

V hale 11 se probíralo lakování a opravy karoserií, v hale 12 zase oblast údržby vozidel a detailingu.

Za dva dny, které jsem na Automechanice strávil, se určitě nedaly všechny přednášky stihnout, a ani by to nemělo smysl. Každý si samozřejmě může vybrat zaměření, které je mu blízké nebo důležité pro jeho práci. Já jako autodiagnostik a elektrotechnik jsem si vybral přednášky z těchto oborů a představím vám dvě nejzajímavější.

V Německu byl před několika lety poměrně velký boom prodeje elektromobilů a právě tato auta se teď „dostávají do věku“, kdy už jim končí tovární záruky a mají najeto více kilometrů. S tím souvisí i to, že se u nich začínají projevovat různé závady, které jsou mnohdy odlišné od těch, jež známe z aut se spalovacími motory. Na letošní Automechanice to bylo poměrně velké téma a stejně je tomu i v německém autoopravárenství. U nás v České republice takový boom prodeje elektromobilů jako v Německu sice zatím nebyl, ale ojeté elektromobily se k nám budou dostávat, ať se to někomu líbí, nebo ne. A kdo je bude umět opravit, bude mít ve své práci velkou výhodu.

Opravy elektrických trakčních motorů

První z přednášek se věnovala možnostem oprav elektrických trakčních motorů elektromobilů. Elektromotory jsou sice konstrukčně jednodušší než spalovací motory, přesto však i u nich může docházet k různým závadám. Elektrické části motorů, jako jsou vinutí či střídače, jsou poměrně spolehlivé a bezporuchové, to však neplatí například o ložiscích.

Zatímco ložisko na straně rozvodovky je při rozjezdu vozidla z klidu vystaveno velkému radiálnímu zatížení, ložisko na straně motoru je zase zatěžováno průchodem nežádoucích elektrických proudů, což vede k elektrickému jiskrovému poškození jeho povrchu. Takto namáhaná ložiska se pak rychle opotřebovávají, což se může projevovat hlukem motoru při jízdě.

U některých motorů také dochází k vnitřním netěsnostem kolem hřídele rotoru a chladicí kapalina se tak dostá-

ZA AE SE PTAL: Jaromír Martinec **FOTO:** Borg Automotive



RENOVACE POHONŮ PRO ELEKTROMOBILY

Zajímavý koncept na letošní Automechaniku přivezla společnost Borg Automotive A/S – aby s ním vzápětí zvítězila v kategorii Řešení pro udržitelný pohon soutěže Automechanika Innovation Awards 2026. V následujícím rozhovoru vám koncept přiblížíme.

Myšlenka repasí elektrických pohonů je logickým promítnutím nástupu elektromobility do oblasti autoopravárenství. Zaujala nás natolik, že jsme zástupce společnosti Borg Automotive požádali o rozhovor. Položili jsme jim následující otázky:

Mohli byste prosím tento koncept obecně popsat? Jaké komponenty zahrnuje (pouze samotné elektromotory, nebo například i palubní nabíječky, akumulátory atd.)? A kterých výrobců motorů či značek automobilů se týká?

Cílem je pokrýt širokou škálu aplikací, a to jak v oblasti elektromotorů, tak redukčních převodovek. V druhé fázi bychom mohli zahrnout i související výkonovou elektroniku, jako jsou měniče (invertory) a palubní nabíječky. V tuto chvíli jsme se zaměřili na elektromechanický celek, tedy motor a redukční převodovku. Aktuálně disponujeme předsériovými kusy pro vozy Renault Zoe a VW ID.3; druhý jmenovaný byl představen na veletrhu Automechanika, kde získal ocenění za inovace v kategorii Řešení pro udržitelný pohon. V roce 2027 rozšíříme nabídku o další položky a katalog se bude dále rozrůstat.

Elektromobilita navíc vyžaduje řešení, která jsou kvalitní a zároveň



TEXT: Dalibor Plischke **FOTO:** Dalibor Plischke



LIGA MISTRŮ DIAGNOSTIKY: **PERIPETIE S ROZVODY** (13)

Nastupující zima neodradila Dalibora Plischkeho ze společnosti MOTOR expert s.r.o., aby přestal hledat komplikované závady vozidel. Proto začíná v předposledním dílu seriálu řešit, proč Dacia Duster 1.5 dCi sporadicky nestartuje.

V závěru předchozího pokračování jsem předeslal, že u dalšího případu bude hrát hlavní roli snímač otáček a polohy vačkové hřídele. Jelikož jsem jej řešil tzv. nadvakrát a zabral mi nemálo času i energie (čemuž odpovídal i rozsah diagnostické práce), rozdělím popis do dvou samostatných dílů, kdy v závěrečném dílu zároveň shrnu i celý seriál Peripetie s rozvody.

Letmé představení motoru a systému jeho řízení

Jde o vozidlo Dacia Duster typ SD se vznětovým motorem 1.5 dCi s kódovým označením K9K G 6 s 80 kW. Do provozu bylo uvedeno v osmém měsíci roku 2015. Je to tedy první generace (do 2017) po faceliftu (2013).

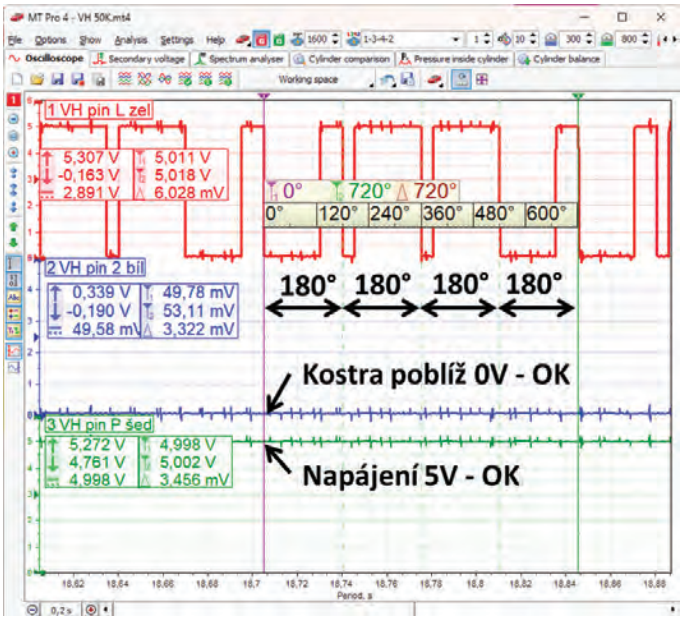
Projev závady

Sporadicky problematický start motoru a aktivace nouzového režimu s omezením výkonu motoru...

První krok

S ohledem na výše uvedený stručný popis problematického chování motoru vozidla by se jako první krok nabízela kontrola paměti závad řídicí jednotky (ECU) motoru. Tu jsem ovšem v rámci „zrychlení“ postupu vynechal, protože kamarád a můj jmenovec Dalibor, jenž vozidlo přivezl (na podvalníku), mě informoval o problému se snímačem vačkové hřídele, který u tohoto vozidla zaznamenal. Proto jsem rovnou vytáhl osciloskop a „napíchl“ piny tohoto snímače.

Při prvním pokusu o start motor nastartoval téměř okamžitě a signály na pinech snímače vačkové hřídele (VH) byly v pořádku, což dokládá i oscilogram na obr. 1. Na levém



1 Průběh signálů snímače VH – první start.

TEXT: Petr Kunzl **FOTO:** AD TECHNIK a redakce AutoEXPERTU



SVÍTÍ TO TAM, KAM MÁ? (2)

Moderní světlomety umějí výrazně zlepšit výhled i bezpečnost, ale jen pokud jsou správně nastavené. Petr Kunzl, školitel ze společnosti AD TECHNIK, vysvětluje, proč je u dnešních světlometů přesné seřízení důležitější než kdy dřív a jak snadno může malá odchylka znehodnotit i velmi sofistikovanou techniku.

V první části článku jsme si vysvětlili, proč jsou moderní a výkonné světlomety tak citlivé na správné seřízení. Dále vysvětlíme, jak to správně zvládnout.

Stanoviště a příprava vozidla

Se seřizováním světel se to má podobně jako s měřením geometrie nebo kalibrací ADAS. Vyžaduje správné pracoviště i přípravu vozidla. Pokud tyto dva faktory podceníte, nebude finální výsledek správný, ani když samotné měření a seřízení zvládnete na výbornou. Zároveň je to téma, které se může zdát banální, ve skutečnosti by ale vydalo na samostatný článek. Tentokrát se tedy spokojíme s tím, že jsme si připomněli jeho důležitost, a pustíme se rovnou do měření a seřizování jako takového.

Jdeme na to!

Kdo čeká univerzální návod, toho zklamu. V téhle oblasti není jednotný přístup, který by se dal snadno aplikovat napříč celým spektrem automotive. Obecně platí, že pro každé auto je třeba dohledat přesnou metodiku v dokumentaci výrobce. My si pro dnešní článek projdeme postup, který je typický pro vozidla značky Škoda. Je to na českém trhu nejfrekventovanější značka a zároveň nabízí matricové světlomety už několik let pro většinu svého portfolia (obr. 5). V servisní praxi se s nimi proto potkáte nejčastěji a zároveň se tu dají krásně demonstrovat jednotlivá typická úskalí.



5 Detail matricového světlometu vozidla Škoda.

ZA AE SE PTAL: Jaromír Martinec **FOTO:** Martinec a zúčastněné společnosti



PNEUSERVIS OČIMA SPECIALISTŮ (1)

V rámci komunikace s dodavateli pneuservisních zařízení jsme se zúčastnili debaty, ze které vzešly zajímavé postřehy. Napadlo nás, že by vám čtenářům mohly být užitečné, a sestavili jsme krátké diskusní fórum. V něm jsme položili otázky několika subjektům, jež se v oblasti pneuservisu pohybují. Přinášíme odpovědi zástupců prvních dvou společností.

Zeptali jsme se tedy:

1. **Co je podle vás dnes standardem kvalitního pneuservisu (jak z hlediska technického vybavení, tak i souvisejících služeb)?**
2. **Jaké jsou trendy z hlediska rozměrů a typů pneumatik? Zaznamenali jste zvyšující se trend celoročních pneumatik? Promlouvá do těchto trendů nějak i elektromobilita?**
3. **Kde autoservisy dělají největší chyby při provozování pneuservisních služeb?**
4. **Popište prosím jednotlivé kroky při správném přezouvání pneumatik tak, jak by měly jít za sebou (myšleno např. sundat kolo, zkontrolovat brzdy, kolo umýt… očistit náboj, zkontrolovat šrouby, jestli nejsou natažené, atd.). Je něco, co mechanici často opomíjejí?**
5. **Pneuservis je fyzicky náročná a špinavá práce. Dokážete najít a poskytnout několik tipů, jak pracovníkům tuto práci co nejvíce usnadnit (například z hlediska ergonomie, uspořádání provozu, osvětlení atd.)?**
6. **Doporučujete na pneuservis navázat i další služby, jako je třeba prohlídka před zimní sezonou, kontrola geometrie, tlumičů, aku, kontrola bodu varu brzdové kapaliny, kontrola chladicí kapaliny)? Jaká je vaše zkušenost – mají zákazníci o tyto služby zájem?**
7. **Jaký mají zákazníci zájem o skladování pneumatik? Je to zajímavá obchodní příležitost?**

ZPRACOVAL: Jaromír Martinec **FOTO:** MAHA



OD NOMINACE K VÍTĚZSTVÍ

Dva roky po své první nominaci na cenu Automechanika Innovation Award nyní MAIA odešla z Frankfurtu jako vítěz. Tento autonomní kontrolní robot samostatně provádí stanovené inspekční úkony a ukazuje, jak lze opakující se kontrolní procesy automatizovat, realizovat reprodukovatelným způsobem a digitálně dokumentovat.

Od konceptu k oceňované inovaci

Systém MAIA byl mezi nominovanými na cenu Automechanika Innovation Award již v roce 2024. Od té doby společnost MAHA svůj funkční prototyp systematicky dále rozvíjela a testovala v rámci pilotních projektů. V roce 2025 se systému MAIA dostalo prvního mezinárodního uznání, když získal ocenění Equip Auto International Grands Prix for Automotive Innovation v Paříži.

Co MAIA dělá

MAIA automatizuje procesy kontroly vozidel díky kombinaci robotiky, senzorické techniky a umělé inteligence. Tento autonomní asistent se samostatně pohybuje kolem vozidla a provádí definované kontrolní úkony – od skenování karoserie s vyhodnocením poškození pomocí umělé inteligence až po kontrolu pneumatik.

Během jediného průjezdu kolem vozidla MAIA shromažďuje všechna nezbytná data: skenování karoserie s detekcí poškození pomocí umělé inteligence, kontrolu pneumatik včetně bočnic, kódu DOT a automatizovanou dokumentaci testů. Měření světlometů, geometrie kol a radarové skenování jsou plánovány jako další moduly.

Protože se MAIA pozicuje vzhledem k vozidlu autonomně, výsledky měření jsou konzistentně přesné – bez ohledu na to, kdo jej obsluhuje.



TEXT: Jaromír Martinec **FOTO:** Jaromír Martinec a Fesh Fesh

OPRAVOVALI JSME NA RALLYE DU MAROC 2026



V pondělí 28. září odstartovala v Agadiru Rallye du Maroc, která je součástí světového šampionátu v dálkových rallye a zároveň je mnoha týmy považována za ostrou prověrku před rallye Dakar. Ostravský tým Fesh Fesh, který se postavil na start se speciálem Tatra FF8, má ve svých řadách i člena naší redakce, proto vám přinášíme pohled dovnitř na práci mechaniků.

Marockou rallye odstartoval prolog ještě v okolí Agadiru. Pak se celá karavana přesunula do vnitrozemí do bivaku v blízkosti města Zagora. Odtud posádky každý den vyrážely na trať, aby v pěti etapách absolvovaly téměř 1 600 ostrých závodních kilometrů na rozbitých kamenitých površích a v písčitých dunách.

Nový speciál FF8

Tým Fesh Fesh před několika lety opustil koncepci kapotových kamionů a zkonstruoval trambusový koncept FF7. Ten se ukázal jako správná cesta, potvrzená devátým místem na rallye Dakar 2025, a proto tým představil na jaře letošního roku jeho evoluci FF8. Oproti svému předchůdci doznal nový model několika změn, jako je posunutí motoru ještě více směrem dozadu, úprava chlazení nasávaného vzduchu, osazení stabilizátory obou náprav atd.

Po dubnovém testování v Maroku si speciál FF8 odbyl svoji závodní premiéru na krátké rallye Baja Drawsko v Polsku, a právě Rallye du Maroc byla jeho první skutečnou závodní prověrkou. V následující fotoreportáži vám tedy přiblížíme zákulisí závodu z pohledu mechaniků.



1 **Trasa letošního ročníku Rallye du Maroc.**

ZPRACOVAL: Jaromír Martinec **FOTO:** Jaromír Martinec a DAF Trucks



PESTRÁ PALETA INOVACÍ (1)

Společnost DAF Trucks patří mezi inovátory v oboru a pravidelně přichází na trh s novinkami. Tentokrát pozvala zástupce odborného tisku na setkání do Nizozemska, kde teoreticky i prakticky prezentovala celou řadu dílčích produktových inovací, které zajišťují maximální provozuschopnost vozidel, jejich efektivitu a komfort pro řidiče. My vám je postupně představíme, v tomto článku se zaměříme na oblast elektrických pohonů.

Vedle své pokročilé nabídky vozidel se vznětovým motorem se DAF může pochlubit i kompletní řadou nejmodernějších elektrických vozidel pro městskou, regionální i dálkovou přepravu.

Tato vozidla jsou vybavena elektrickými pohonnými systémy a modulárními bateriovými sadami, které umožňují bezemisní dojezd přesahující 550 kilometrů na jedno nabití. Všechny elektrické modely DAF využívají akumulátory typu LFP (lithium iron phosphate, články s fosfátem lithia a železa), na které DAF poskytuje osmiletou záruku. Baterie neobsahují kobalt ani nikl, vyznačují se vysokou tepelnou stabilitou a lze je každodenně nabíjet až na 100 % kapacity bez negativního vlivu na jejich životnost.

Nové modely XG a XG$^+$ Electric

Společnost DAF tedy rozšiřuje svoji úspěšnou řadu elektrických vozidel uvedením modelů XG a XG$^+$ Electric.



1 Modely DAF XG a XG$^+$ Electric.