1. týden 2023

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

Pokud chcete něco navíc, klikněte sem a stáhněte si jako pdf.

Podivný rok a nicneříkající statistiky

Počet registrací nových vozidel vloni poklesl i v porovnání s velmi špatným rokem 2021. Meziroční pokles registrací nových motorových vozidel za loňský rok lze vysvětlit problémy v dodavatelských řetězcích, které postihly v podstatě všechny automobilky dodávající vozy na český trh. Meziroční srovnání tak v podstatě vyjadřuje jen možnost dovozců zajistit pro české zákazníky alespoň nějaké z objednaných aut.

Prodej elektromobilů se sice meziročně zvýšil, nicméně představuje stále zanedbatelný podíl 2,0 %, tedy menší než aut umožňujících provoz na LPG (2,1 %). Celkový průměr emisí CO_2 u nových osobních vozů dosáhl 138 g/km, což znamená další zvýšení – v roce 2016 to bylo jen 124 g/km a od té doby se, v protikladu s cíli EU, tato hodnota každoročně roste. U nových LUV je průměrná hodnota emisí CO_2 224 g/km proti 175 g/km ještě v roce 2018.

Svaz dovozců očekává, že v letošním roce se bude postupně zlepšovat situace v dodávkách vozidel a bude se rozšiřovat nabídka vozidel s alternativním pohonem. Negativní vliv pro trh nových vozidel bude mít ekonomická situace. Přitom bude pokračovat tlak na zvyšování cen v důsledku zavádění nových technologií a v souvislosti s novými legislativními požadavky.

Podle prognózy společnosti PwC se na českém automobilovém trhu v roce 2023 plně projeví důsledky poklesu ekonomiky, zatímco bude postupně doznívat krize s nedostatkem komponent a výroba se bude zvyšovat. Stále se ještě budou dodávat vozy objednané v roce 2022 ale předpokládaná recese se promítne především do prodeje nových aut domácnostem, což se ostatně začalo projevovat už koncem loňského roku.

Jak na tiskové konferenci Svazu dovozců SDA potvrdili představitelé některých značek, už v loňském roce se začal objevovat pokles nových objednávek. Generální ředitel Hyundaie Martin Saitz uvedl, že snížení počtu objednávek ve druhé polovině loňského roku nebylo dramatické, dosáhlo jen asi 10 až 20 %, přičemž se týkalo především soukromých kupujících. Šéf Toyoty Czech Martin Peleška připomenul, že Toyota vloni dosáhla rekordní výsledek, ale připustil, že rok 2021 byl z hlediska objednávek lepší než rok 2022 a od září resp. října lze pozorovat pokles nových o 20 až 25 %.

S postupným vyjasňováním emisního předpisu Euro 7 bude stále víc motoristům docházet, že se blíží okamžik, kdy si budou moci koupit své poslední auto se spalovacím motorem, přičemž nabídka na trhu se bude rychle zmenšovat s pokračující snahou automobilek prosazovat prodej elektromobilů.

Registrace nových OA v ČR
12 / 2022

Rok/měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Celkem
2022	16 263	14 225	16 903	14 714	18 073	18 738	13 448	16 581	14 898	16 283	17 408	14 553	192 087
2021	14 794	14 687	20 053	18 976	21 734	22 561	18 405	16 449	14 165	12 670	16 174	16 208	206 876
2020	19 132	17 377	13 685	10 679	13 385	20 771	19 770	16 611	16 909	16 835	17 484	20 333	202 971
2019	19 278	18 847	21 491	22 921	24 059	21 902	21 816	25 026	15 770	19 935	20 163	18 707	249 915
2018	23 219	20 201	24 453	24 259	25 720	25 932	21 638	27 830	14 532	19 704	19 283	14 666	261 437
2017	20 818	20 455	26 786	22 749	27 009	26 634	19 649	21 192	20 219	23 192	22 925	19 967	271 595
2016	17 500	19 299	22 799	23 131	24 335	25 714	18 739	21 251	19 946	21 905	23 161	21 913	259 693
2015	15 727	16 383	21 155	20 568	18 113	21 315	21 415	18 278	18 056	19 658	20 421	19 768	230 857
2014	13 638	12 779	16 576	17 498	15 396	18 171	17 700	13 937	15 775	17 791	16 365	16 688	192 314
2013	12 071	10 562	13 820	15 061	14 822	14 482	14 533	11 595	13 208	15 346	14 697	14 539	164 736

Ceny Peugeotu 408 pro český trh

Hlavní letošní novinkou značky Peugeot bude nová generace modelu 408. Ještě před jeho oficiální domácí premiérou byl zveřejněn ceník a zákazníci si už mohou objednávat vozy do výroby. Pro fastback, či chcete-li crossover s profilem kupé, bude od zahájení prodeje k dispozici zážehový motor PureTech 1,2 l/95 kW (130 k) a dvě plug-in hybridní verze s výkony 132 kW (180 k) nebo 165 kW (225 k). Turbodiesel nebude, ale na začátek roku 2024 je plánován plně elektricky poháněná varianta. Tu umožňuje platforma EMP2 V3, na níž jsou založeny i model 308 a další vozy skupiny Stellantis DS4 a Opel Astra. Zavazadlový prostor 4687 mm dlouhého vozu (rozvor náprav 2787 mm) má objem 536 l, u plug-in hybridních verzí 496 l. Sklopením děleného zadního sedadla

se objem zvětší na 1611 l (resp. 1545 l u plug-in hybridů). Pro evropské trhy se bude 408 vyrábět v Mylhúzách. Základní cena verze Allure 1,2 PureTech 135 EAT8 je 830 000 Kč, Allure Hybrid 180 e-EAT8 přijde na 1 070 000 Kč. Na vozy se poskytuje pětiletá značková záruka.

Otázky pro profesora Indru

Prof. Dr. Frederick Indra je stále jedním z nejrespektovanějších odborníků ve výzkumu pohonných jednotek jako osobnost dlouhodobě kritická k dění v automobilovém průmyslu. Jak vidí loňský rok?

Co vás v uplynulém roce naštvalo?

„Tvrdohlavé lpění většiny společností na

čisté elektromobilitě tak, jak ji předepisuje politika. Tímto způsobem přispíváte k ochraně klimatu pouze na papíře. Je naléhavě zapotřebí holistické a globální posouzení různých typů pohonu."

Které značky mají obzvláště dobrou pozici pro budoucnost? *„S největší pravděpodobností BMW, protože pokračuje ve vývoji všech typů pohonu a dává tak zákazníkům možnost koupit si to, co chtějí. U Volkswagenu musíme doufat, že pod novým vedením také brzy přejde na tuto cestu."*

Těšíte se na autosalon IAA v Mnichově? *„Byl bych rád, kdyby na IAA došlo k určitému odklonu od výhradního zaměření na elektromobilitu. Možná to bude skutečně možné v důsledku škrtů nebo zrušení dotací. Věřím, že zákazník se nakonec rozhodne správně – pokud mu to dovolíte."*

Carlos Tavares opět varuje

Generální ředitel skupiny Stellantis Carlos Tavares, proslulý otevřeností a prozíravostí svých pravidelně opakovaných varování, nezklamal ani při prezentaci novinek na CES. *„Pokud neoptimalizujeme naši nákladovou strukturu, nemůžeme absorbovat dodatečné náklady na elektrifikaci, což může způsobit růst cen aut a zmenšování trhu. Pokud se trh zmenší, nebudeme potřebovat tolik továren a bude potřeba přijmout některá nepopulární rozhodnutí,"* řekl v Las Vegas.

Jeho komentář přichází v době, kdy přední výrobci elektromobilů zvyšují ceny v souvislosti s vysokou inflací. Společnost Stellantis minulý měsíc uvedla, že odstaví montážní závod Jeepu v Belvidere ve státě Illionois, což zdůvodnila vysokými náklady. Může také dojít k hromadnému propouštění a hloubkové reorganizaci prodejní sítě. *„Musíte neustále přizpůsobovat svou kapacitu vašim potřebám,"* vysvětlil manažer posedlý snižováním fixních nákladů.

Tavares označil rostoucí náklady spojené s elektrifikací za nejvýznamnější problém, který ovlivňuje automobilový průmysl. Vysoké náklady na elektrifikaci a vývoj softwaru vytvářejí tlak na výrobce automobilů v době, kdy většina prognostiků očekává recesi na hlavních světových trzích.

Automobilky současně čelí tvrdé konkurenci ze strany čínských výrobců. Podle Tavarese se proto rýsuje značné napětí. *„Cenový rozdíl mezi evropskými a čínskými vozidly je značný. Předpisy v Evropě zajišťují, že elektromobily vyrobené v Evropě jsou zhruba o 40 % dražší než srovnatelná vozidla vyrobená v Číně. Pokud se na současné situaci nic nezmění, evropští zákazníci střední třídy se budou stále častěji obracet k čínským modelům. Kupní síla mnoha lidí v Evropě výrazně klesá. Pokud ponecháte evropský trh otevřený, pak nemáme na výběr: musíme čelit Číňanům. A to platí pro celý automobilový dodavatelský řetězec."*

Druhým řešením by podle Tavarese byla reindustrializace starého kontinentu. *„Pokud však chcete v EU stále něco dělat, pak bychom potřebovali jinou obchodní politiku. Je ovšem zřejmé, že politika méně příznivá pro Číňany by zase vedla k potížím pro evropské výrobce, zejména německé usazené v Číně. Musíme se připravit na boj,"* varuje Carlos Tavares.

více na
www.autoweek.cz

Volkswagen ukázal velký elektrický sedan

Na veletrhu CES v Las Vegas Volkswagen ukazuje pokračující směřování svých elektricky poháněných vozidel k velkým autům s extrémním dojezdem. Volkswagen přitom uvádí, že tímto modelem, založeným na platformě MEB, reaguje na zpětnou vazbu od zákazníků… Prototyp sedanu ID.7 by se mohl stát nástupcem Passatu či Arteonu. Novinka přichází s typickým aerodynamickým designem rodiny ID, který však, na rozdíl od jejích ostatních členů, nesměřuje vzhůru mezi crossovery, ale do podoby tradičního téměř pětimetrového sedanu s takřka třímetrovým rozvorem náprav (297 cm). V základní výbavě ID.7 nabídne

řadu inovací včetně nového konceptu klimatizace s inteligentními výústkami.

ID.7 má být uveden na trh na třech hlavních trzích v Číně, Severní Americe a Evropě. Pro evropský trh se bude vyrábět v Emdenu spolu s SUV ID.4. Jako první bude produkční verze uvedena v Číně už v druhé polovině roku 2023.

Čínský elektromobil kraluje v Izraeli

Podle údajů Izraelské asociace dovozců vozidel byl v roce 2022 vůz Geometry C, vyráběný čínskou automobilkou Geely Auto Group, nejprodávanějším elektromobilem v zemi. Dostal se do čela rok poté, co na konci roku 2021 vstoupil na izraelský trh. Jeho prodej v roce 2022 zde dosáhl 5381 kusů, čímž předstihl Teslu

Model 3, jíž se vloni prodalo 2959 kusů. Crossover Atto 3, vyráběný čínskou automobilkou BYD, se umístil třetí s prodejem 2179 vozů. Geely Geometry C se rovněž umístil na čtvrtém místě v celkovém pořadí všech automobilů.

Geometry C se má od roku 2023 prodávat i v České republice prostřednictvím Grand Automotive Central Europe. Crossover dlouhý 443 cm má rozvor 270 cm. Pohon od společnosti Nidec má výkon 150 kW. Nabízejí se pro něj dvě velikosti akumulátorů s kapacitou 53 kWh a 70 kWh, které umožňují dojezd 400 km resp. 550 km.

Další témata 1. týdne na autoweek.cz

Chceme ještě žít ve svobodné zemi? PF 2023 od Společnosti pro obranu svobody projevu

Toyota Boshoku na veletrhu CES 2023

Shell otevřel dvě čerpací stanice na D35

Zelené strašení teplým Silvestrem při vzpomínce na leden 1979

Jak ve svém blogu upozorňuje Milan Smutný, lidská mysl dokáže zapomenout na nepěkné věci. To se týká také události staré 44 let. Také 31. prosince 1978 bylo nezvyklé teplo. Ovšem o silvestrovské noci dorazilo prudké arktické ochlazení o 30 °C. Následné 20stupňové mrazy znehybnily československou ekonomiku zcela závislou na uhlí.

Je absurdní, že zelenou ideologií indoktrinovaní lidé a lobbisté za dotované soláry a větrníky, na něž si vláda chystá půjčit od Evropské komise dalších 150 miliard korun na „výhodný dluh", pomíjejí riziko návratu mrazu, který tyto občasné zdroje energie spolehlivě vyřadí z provozu. Zima a mráz totiž v minulosti prokazatelně daleko více decimovala lidský druh než teplo.

Energetická katastrofa ledna 1979 měla i pozitivní důsledky. Komunistické vedení se tehdy dohodlo na nutnosti postavit ještě jednu velkou jadernou elektrárnu. Dnes ji známe pod názvem Temelín a byla dostavěna přes odpor zahraničních i domácích zelených politiků bohužel jen z poloviny.

Jestliže někdo ze zelených ideologů a politiků, kteří jsou bohatě zastoupeni i v současné vládě, si myslí, že občasné zdroje energie, v Česku dominantně solární, mohou zastoupit stabilní zdroje z uhlí a jádra, pak je to naivka, ale spíše nebezpečný idiot. Stačí si uvědomit fakta. V teplotně normálním lednu 2022 vyrobilo uhlí 56 % spotřebované elektrické energie a jádro 35 %. A kolik byly schopné vyrobit elektřiny solární elektrárny s jmenovitou kapacitou jako Dukovany? Pouhé 1 %!

Máme v ČR velké plány na znásobení solární kapacity – k radosti zelených oligarchů a dotačních lobbistů. Kolikrát bychom museli znásobit současnou kapacitu, aby nahradila zimní produkci elektřiny z uhlí a jádra? Plány na ukládání letních přebytků do bateriových či vodíkových úložišť jsou čirou fantasmagorií s 10-20násobkem ceny energie.

Lidstvo trpělo chladem až do počátku 19. století. Klíčovou základnu pro vzestup naší civilizace vytvořila stále dostupnější energie z fosilních paliv. Pokud za ně legitimně hledáme nápravu, musíme ji najít jen ve vědecky, technologicky a ekonomicky zvládnutých procesech, jež nebudou znamenat ještě větší zátěž planety. Zatím se slepě sází na technologie v plenkách nebo ještě vůbec neexistující.

Na dnešní úrovni vědeckého poznání solární, větrné a další zdroje mohou být jen doplňkem, nikoli základem energetiky moderního státu, nota bene Česka s největším podílem průmyslu na tvorbě HDP v zemích EU. Kdo říká opak podporuje zničení naší republiky.

Autoservis & mobilita
www.autoservismagazin.cz
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

Velká dodávka nákladních automobilů s vodíkovým pohonem

Společnost XCMG, jeden ze tří největších výrobců stavebních strojů na světě, dodala prostřednictvím společnosti Sino-Synery skupině Mengxi Zhenghe Group 100 nákladních vozidel s palivovými články v rámci objednávky tisícovky nákladních vozidel na vodíkový pohon do roku 2025.

Tato vozidla poslouží při výstavbě dolu poblíž města Ordos v čínské autonomní oblasti Vnitřní Mongolsko. Společnost Sino-Synery je přední čínská firma působící v oblasti vodíkových palivových článků.

Těžké nákladní vozy XCMG s vodíkovým pohonem mají výkon 110 kW a dojezd 450 km. Trakční elektromotor, který vyvinula společnost XCMG, pracuje s účinností 97 %. Mnoho tisíc hodin testů potvrdilo, že se jedná o vůz dobře přizpůsobený extrémním podmínkám chladného prostředí a terénu s mnoha nerovnostmi. Společnost XCMG uvedla svůj první těžký nákladní automobil s vodíkovým pohonem v roce 2020.

Hyundai Staria je nyní k dispozici také s devíti sedadly

Hyundai nově nabízí pro velkoprostorové MPV Staria kromě sedmimístné verze i devítimístnou variantu Staria Prime. O pohon se stará vznětový motor VGT 2,2 l s výkonem 130 kW (177 k) a maximálním točivým momentem 431 N.m spojený s osmistupňovou automatickou převodovkou a pohonem předních nebo všech kol. Vůz je standardně vybaven dvěma bočními posuvnými dveřmi. Jedním z jeho hlavních argumentů je flexibilní uspořádání interiéru. Prostřední řadu sedadel lze podélně posunout o 2 cm a třetí řadu sklopných sedadel o 40 cm. Opěradla lze sklopit a vytvořit tak rovnou ložnou plochu o délce až 1447 mm. Maximální objem zavazadlového prostoru

po spodní hranu okna je 1303 l. Hyundai Staria Prime se standardně dodává s digitálním kokpitem. Ve všech třech řadách sedadel jsou USB porty. Hyundai Staria má funkce Passenger View a Talk mode, pomocí nichž může řidič sledovat cestující vzadu a komunikovat s nimi přes mikrofon a reproduktor.

Sdružení autoprůmyslu hledá manažera

Sdružení automobilového průmyslu nedávno měnilo šéfa PR sekce a už poptává dalšího manažera. Podrobnosti nám sdělil výkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl.

Šéf AutoSAP přes léto hledal nového PR manažera, když dosavadní mluvčí svazu Vojtěch Severýn v říjnu odešel do tabákového průmyslu. Podle dostupných informací zakotvil ve Phillip Morris.

„Nakonec jsme po delších diskuzích a *reshufflingu rolí změnu vyřešili interně a pozice se od října zhostil Tomáš Jungwirth, který se části mediálních agend věnoval už v předchozím období,*“ řekl nám Zdeněk Petzl.

„Nyní poptávám zájemce na pozici projektového manažera. Máme už pár kandidátů, v lednu uvidíme,“ upřesnil Petzl.

Mafra ukončila přílohu Auto Dnes

Mediální dům Mafra s koncem roku 2022 ukončil vydávání tištěných měsíčníků Speed, Můj svět a Na chalupě s Terezou Bebarovou. Časopis o nejrychlejších autech Speed byl posledním motoristickým titulem Mafry, která už předloni zastavila časopisy Motor a Top Gear, rovněž převzaté od Baueru. Management vydavatelství to v prosinci interně sdělil jejich redakcím. Hlavním důvodem má být cena papíru, která se v poslední době výrazně zvýšila, což zhoršilo ekonomiku jednotlivých titulů.

Podle dostupných informací skončila i příloha Auto Dnes, kterou loni týdně připravovali redaktoři Jolana Nováková a Roman Švidrnoch se spolupracovníky Františkem Dvořákem a Martinem Šidlákem. *„Tištěná příloha Auto Dnes je skutečně ukončena, jako poslední vyšlo loňské vydání s číslem 27. Motoristická novinařina se ve vydavatelství Mafra přesouvá do kyberprostoru, stávající redaktoři nyní plní místní weby,“* potvrdil časopisu Automakers Roman Švidrnoch.

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

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

Technické zpracování:
Anna Rybecká, DiS. (anna.rybecka@seznam.cz)
Luděk Šipla

Partner organizace:

Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.

UPOZORNĚNÍ
Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na
vladimir.rybecky@gmail.com

Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:

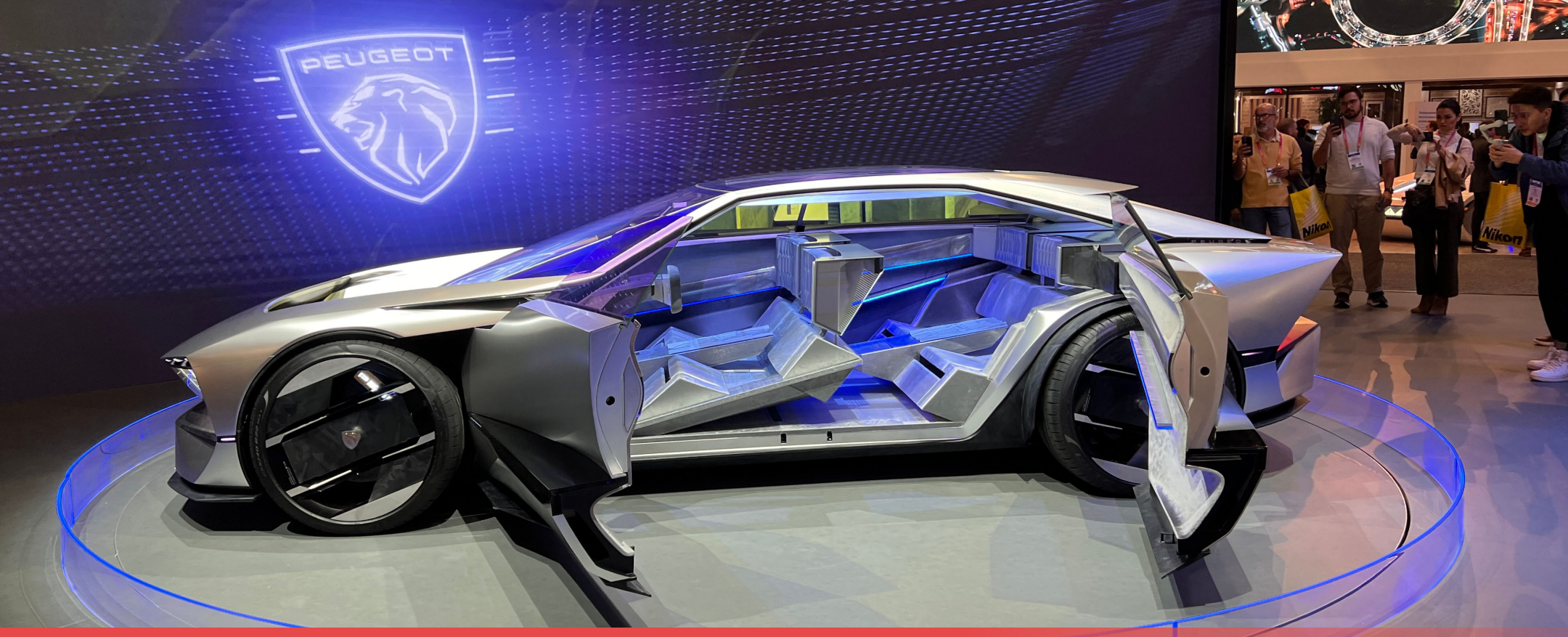
Peugeot Inception nabízí sen o elektrické budoucnosti

BMW i Vision Dee míří do světa fantazie

Demonstrační kokpit Chrysler Synthesis ukazuje interiér zítřka

Plně autonomní taxi Pony.ai

První Moskviče v prodeji a co je za nimi

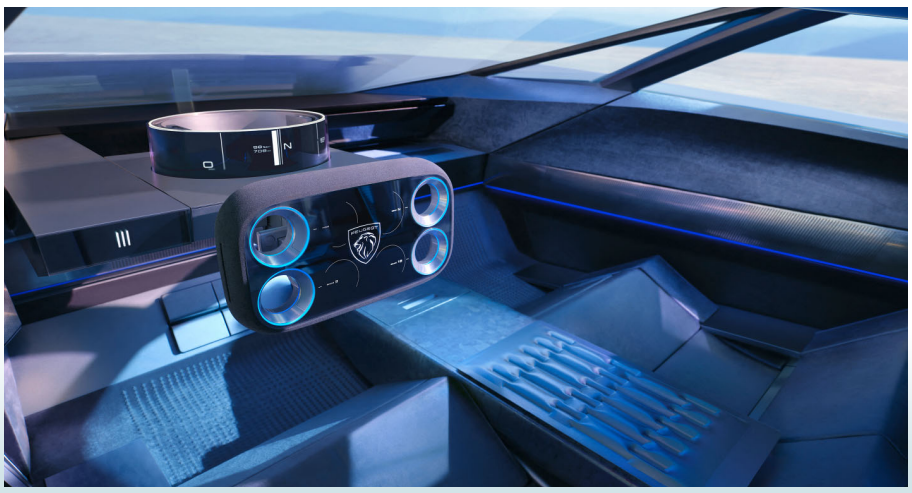


Peugeot Inception nabízí sen o elektrické budoucnosti

Budoucnost s elektrickým pohonem podle Peugeotu? Koncept Inception produkuje 500 kW a s obrovským akumulátorem s kapacitou 100 kWh by měl ujet 800 km na jedno nabití. Především ale ukazuje styl nové generace elektromobilů Peugeot a technologie připravované pro budoucnost.

Ač Peugeot není zastoupen na trhu v USA, novou podobu svých budoucích elektromobilů ukázal právě ve Spojených státech na veletrhu CES v Las Vegas, kde se každoročně prezentují nejnovější technologie ze světa elektroniky, a nikoliv na nedávném autosalonu v Paříži. Koncept luxusního sedanu nemá být předznamenáním konkrétního modelu.

Inception reprezentuje blížící se nový milník v historii značky – odtud i jméno (inceptio v latině znamená začátek). Peugeot už letos bude u všech svých modelů nabízet elektrifikovanou verzi – plně elektrickou nebo plug-in hybridní – a do roku 2025 budou všechny modelové řady zahrnovat variantu s plně elektrickým pohonem. Do roku 2025 Peugeot také slibuje pět nových modelů s plně elektrickým pohonem a od roku 2030 se chce stát 100% elektrickou značkou.



Podle šéfdesignéra Matthiase Hossanna Inception ukazuje ducha budoucích elektricky poháněných Peugeotů navržených na platformě STLA (v tomto případě STLA Large) skupiny Stellantis. Profil vozu je velmi odlišný od vozů se spalovacími motory díky instalaci akumulátorů pod podlahou. Pět metrů dlouhý a pouhých 134 cm vysoký Inception uvádí uspořádání přídě Fusion Mask. Tento stylistický prvek najdeme ve všech elektrických Peugeotech nejbližší budoucnosti.

Interiér posouvá extravaganci ještě dál s řízením Hypersquare vybaveným displejem a digitálním ovládáním. Tato náhrada volantu se připojuje k systému Steer by wire bez sloupku řízení. Není zde přístrojová deska – informace se promítají na volant a na Halo Cluster, podivnou kruhovou obrazovkou mezi řidičem a spolujezdcem. Peugeot přitom uvádí autonomní řízení úrovně 4.

Elektrický pohon se dvěma elektromotory – každým pohánějícím kola jedné nápravy – vyvine 500 kW (680 k). S akumulátorem o kapacitě 100 kWh má díky udávané extrémně nízké spotřebě energie pouhých 12,5 kWh/100 km ujede na jedno nabití 800 km. Auto lze dobíjet i indukčně bez kabelů.

více na
www.autoweek.cz

BMW i Vision Dee míří do světa fantazie

V předvečer zahájení veletrhu CES BMW v Las Vegas uvedlo studii iVision Dee jako náznak modelů nové třídy, které mají od roku 2025 způsobit revoluci na trhu s elektromobily. Nejedná se o koncept jenž by předznamenával budoucí sériový vůz a BMW neuvádí žádné informace o pohonném ústrojí kromě toho, že pohon je elektrický.

Dee je zkratka pro Digital Emotional Experience (digitální emocionální zážitek). Přenáší myšlenku head-up displeje do nové dimenze. Zatímco jiné automobilky uvádějí stále širší a dražší displeje, které zaujímají prostor od jednoho sloupku k druhému, BMW dosahuje stejný efekt rozšířením head-up displeje, čímž proměňuje čelní sklo v libovolně velkou obrazovku infotainmentu.

BMW Mixed Reality Slider je v kombinaci s head-up displejem digitálním vrcholem a centrálním ovládacím prvkem. Řidiči zde prostřednictvím snímačů sami rozhodují, kolik informací chtějí mít na čelním skle. K dispozici je pět úrovní nastavení od analogových informací až po vstup do virtuálních světů, kdy zatmívatelná okna postupně ztlumí vnější realitu a vytvoří nový rozměr potěšení z jízdy.

Standardní verze head-up displeje, zasahující přes celou šířku čelního skla, má být v modelech Neue Klasse používána od konce roku 2025. Kolik z technologií představených v i Vision Dee v roce 2025 skutečně uvidíme není jasné. Čelní sklo a boční okna totiž nelze proměnit v obrazovky alternativní reality dokud auto musí někdo řídit a nic nenasvědčuje tomu, že autonomie úrovně 4 nebo 5 bude k dispozici už za dva roky.

Zvenčí vůz přináší další vývojový stupeň technologie eINK, která byla poprvé k vidění vloni na konceptu iX Flow. Tam tato technologie dokázala měnit barvu exteriéru z černé přes odstíny šedi na bílou. Nyní může zobrazit 32 barev.

Na karoserii je nanesena fólie obsahující elektronický papír (ePaper) od společnosti E Ink. Povrch je rozdělen na 240 segmentů, z nichž se každý ovládá a mění barvu samostatně. Díky tomu lze vytvářet a měnit téměř nekonečné množství vzorů. Na otázku, zda by bylo možné vzít obraz viděný za vozem, promítnout jej na karoserii a vytvořit tak v podstatě maskovací zařízení neviditelnosti, projektová manažerka BMW Stella Clarkeová odpověděla, že ano, že to bude brzy možné.

více na
www.autoweek.cz

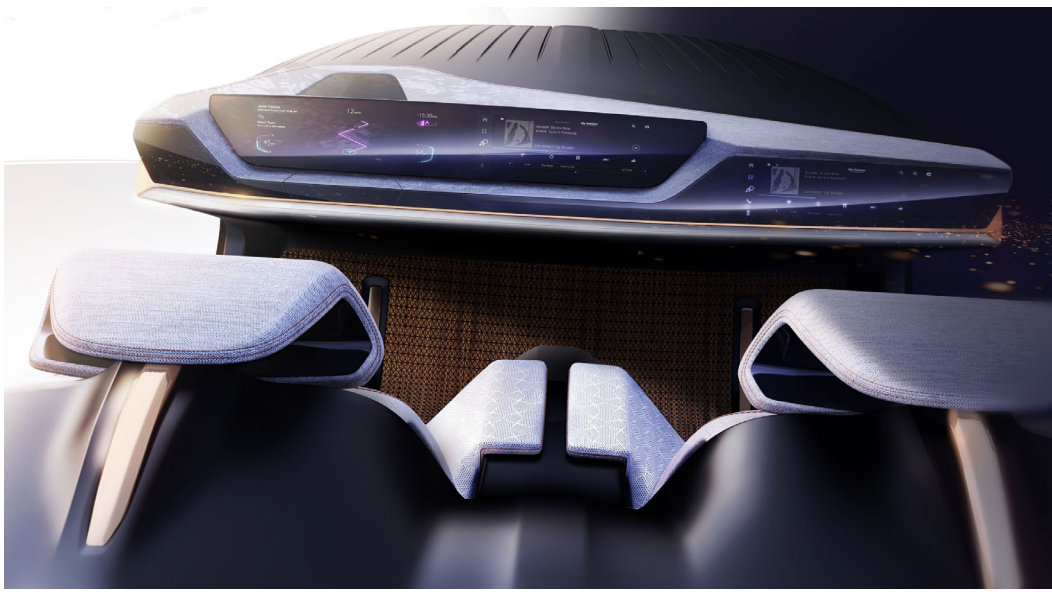
Demonstrační kokpit Chrysler Synthesis ukazuje interiér zítřka

Loni na veletrhu CES Chrysler představil svůj plně elektrický vůz Airflow Concept s propojeným STLA SmartCockpitem. Letos se zaměřil na interiér. Ukazuje dvoumístný stylistický model Synthesis, který dále rozvíjí myšlenky SmartCockpit a Brain, jakož i technologii platformy STLA AutoDrive skupiny Stellantis.

Chrysler Synthesis přináší přístrojovou desku budoucnosti. Demonstrační kokpit obsahuje systémy založené na umělé inteligenci, jejichž cílem je usnadnit a zpříjemnit řízení. Tato technologie se možná objeví v prvním z plně elektrických Chryslerů STLA, který přijde do prodeje do roku 2025. Do roku 2028 mají mít všechny vozy Chrysler elektrický pohon.

Chrysler k předváděcímu modelu Synthesis uvádí: *„Chrysler Synthesis pomáhá zvládat třecí plochy a chaos každodenního života pomocí promyšleně propojených technologií s moderním, udržitelným prostředím, které předvídá a přináší Harmonii v pohybu při každé zákaznické zkušenosti.“*

Elektrická architektura demonstračního kokpitu Synthesis integruje veškerý infotainment



STLA SmartCockpitu pro řidiče i spolujezdce prostřednictvím obří 37,2" černé skleněné obrazovky. Postupem času se systém naučí vše co se vám líbí i co ne a poskytne vám jen to, co se vám vyhovuje. K dispozici je i několik režimů Chill/Zen/Fun, které podporují vše od meditace až po karaoke.

STLA SmartCockpit dokáže získávat informace a aktualizace vzduchem, zatímco virtuální osobní asistent MyDay synchronizuje všechny aspekty digitálního životního stylu zákazníka včetně domácnosti, práce a osobních zařízení. Asistent bude dělat vše od instalace aktualizací a synchronizace kalendářů pro plánování rozvrhu a trasy až po doporučení parkovacích míst s dostupným nabíjením pro elektromobily.

Synthesis také předvádí STLA AutoDrive, technologii autonomního řízení 3. úrovně společnosti Chrysler, která umožňuje odvrátit zrak a sundat ruce z volantu (ale ne si zdřímnout). Časový harmonogram zavedení systému AutoDrive ovšem zatím nebyl uveden.

Plně autonomní taxi Pony.ai

Přední světová společnost v oblasti technologií autonomního řízení Pony.ai oznámila, že jí Pekingská pilotní zóna inteligentních propojených vozidel vydala povolení k testování autonomních vozidel jezdících zcela bez řidiče. Díky tomuto povolení Pony.ai nasadí deset robotických vozidel bez řidiče k testování v náročných scénářích městského provozu v Pekingu na ploše 20 km^2 v pilotní zóně v Yizhuang. Autonomní vozidla budou testována bez přítomnosti operátorů ve vozidle – na dálku je bude sledovat bezpečnostní pracovník. Stejně jako v případě dalších schválení v Pekingu je Pony.ai v první skupině pouhých dvou společností provozujících autonomní vozidla.

Kromě toho Pony.ai už testuje vozidla plně bez řidiče i v Kantonu.

V uplynulém roce vyhlásila Pekingská pilotní zóna pro inteligentní propojená vozidla postupně řadu opatření v oblasti autonomního řízení. V říjnu 2021 poprvé umožnila testy autonomního řízení bez posádky na silnicích a rozdělila autonomní testování do tří etap: nikdo za volantem s operátorem na sedadle spolujezdce, nikdo v přední řadě s operátorem v zadní řadě a plně bez řidiče. Vydání tohoto povolení znamená, že autonomní testování v Pekingu vstoupilo do třetí fáze *„plně bez řidiče“*. Pro vstup do této etapy musí testovací vozidla splnit přísné technické a provozní požadavky. Deset testovacích vozidel společnosti Pony.ai testy prošlo úspěšně bez problémů.

Toto povolení navazuje na další nedávné milníky autonomního řízení pro Pony.ai v Pekingu. V dubnu 2022 získala povolení pro jízdy robotaxi bez účtování jízdného v Pekingu a jako první obdržela licenci k provozování autonomní taxislužby v Kantonu. V červenci 2022 získala povolení k poskytování služeb robotického taxi s výběrem jízdného s operátorem na sedadle spolujezdce a v listopadu 2022 získala povolení k testování s bezpečnostním operátorem na zadním sedadle vozu.

Společnost Pony.ai, založená roku 2016, je průkopníkem v rozšiřování technologií a služeb autonomní mobility. Navázala partnerství s automobilkami Toyota, SAIC, SANY, FAW Group, GAC Group atd. Vozidla Pony.ai už po světě najezdila více než 12 milionů kilometrů v plně autonomním režimu.

více na
www.autoweek.cz

První Moskviče v prodeji a co je za nimi

Ve výrobním podniku v Moskvě, kde se dříve vyráběly crossovery Renault Duster, Kaptur a Arkana, byla zahájena montáž vozů pod obnovenou značkou Moskvič. Kompaktní crossover Moskvič 3 je verzí čínského vozu JAC JS4 s motorem 1,5 l turbo/110 kW (150 k) montovanou formou SKD. Vůz dlouhý 4410 mm se od roku 2020 prodává i pod jmény Jiayue X4 a Sehol X4. Pro elektricky poháněný crossover Moskvič 3e byl za základ byl vzat JAC Sehol E40X s dojezdem 410 km.

Moskvič 3 stojí 1,97 milionu rublů (615 000 Kč) a elektrický Moskvič 3e 3,5 milionu rublů (1,1 milionu Kč). Podle TASSu je v první fázi bude prodávat 11 prodejců v Moskvě, po zvýšení produkce na 50 000 vozů se prodejní síť rozšíří do velkých ruských měst s milionem obyvatel a s rostoucím objemem výroby nad hranici 100 000 vozů chce značka od roku 2024 zvyšovat svou přítomnost na ruském trhu.

JAC Motors je čínský výrobce automobilů a užitkových vozidel se sídlem v Hefei v čínské provincii Anhui. V roce 2020 skupina Volkswagen prostřednictvím své společnosti Volkswagen China Investment navýšila svůj podíl ve společném podniku JAC Volkswagen Anhui na 75 %. Toto navýšení bylo spojeno s investicí jedné miliardy eur do skupiny JAG (JAC Group), což je mateřská společnost JAC Motors. Volkswagen tím získal 50 % akcií JAG. V rámci společného podniku Volkswagen připravuje výrobu elektromobilů na bázi platformy MEB. Volkswagen má prostřednictvím amerického výrobce kamionů Navistar významný podíl rovněž ve výrobci nákladních vozidel JAC-Navistar Diesel.

Od března 2022 světové automobilky zastavily produkci v Rusku. Uvolněný prostor postupně obsazují výrobci z Číny, kteří se stávají partnery ruských automobilek. Poprvé tak byla v Rusku zahájena i sériová výroba elektromobilů, když Motorinvest Lipeck zahájil produkci crossoveru Evolute i-Joy, což je Dongfeng Fengon E3 EVR čínské společnosti DFSK.

Podle Rosstatu sjelo za 11 měsíců roku 2022 z ruských montážních linek 410 000 automobilů, což bylo o 66,9 % méně než ve stejném období předchozího roku. Podíl prodaných aut z čínské produkce už dosáhl 35,5 %. Jde i o auta od společností dodávajících své elektromobily také do EU. Také JAC Motors se prostřednictví norského dovozce připravuje vstoupit v únoru se svými elektromobily i na skandinávské trhy.

více na
www.autoweek.cz