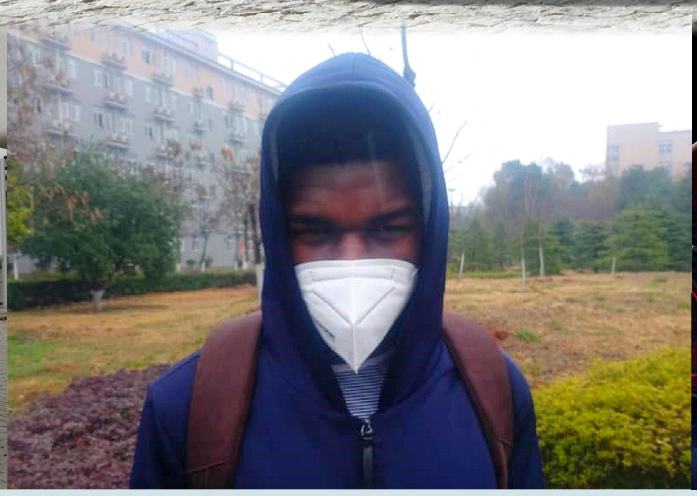
7. týden 2020

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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

Škoda dala novému elektromobilu irské jméno

První model vozu Škoda s elektrickým pohonem napájeným akumulátory využívající speciální koncernovou platformu MEB se bude jmenovat Enyaq. Podobu tohoto crossoveru věrně přibližuje vloni představený koncept Vision iV. Do prodeje přijde ještě do konce letošního roku. Škoda uvedla, že Enyaq kombinuje irské slovo enya, znamenající „zdroj života", a písmeno Q z konce názvů SUV značky. Počáteční E je také odkazem na elektromobilitu.

Škoda na konci roku 2019 uvedla na trh elektricky poháněnou verzi městského miniauta Citigoe iV, což je sesterský model pro VW e-up a vyrábí se v Bratislavě s využitím platformy staré generace. Souběžně byla uvedena plug-in hybridní verze modelu Superb iV a stejnou pohonnou jednotku dostane i nová generace Octavie.

Šéf prodeje Škoda Auto Alain Favey pro Automotive News Europe naznačil, že prodejní cena modelu Enyaq by měla být na úrovni modelů Superb nebo Kodiaq. Ty začínají na hodnotě 700 000 Kč, tedy nižší, než je cena i mnohem menších elektricky poháněných vozů na českém trhu s výjimkou citigoe.

Škoda bude Enyaq vyrábět ve svém hlavním závodě v Mladé Boleslavi v České republice na stejné výrobní lince jako model Octavia. Výrobní strategie značky Škoda se tím liší od strategie dalších koncernových značek Seat a Audi, které budou své modely s elektrickým pohonem a platformou MEB vyrábět spolu s Volkswagenem ID3 ve specializovaném závodě ve Cvikově v Německu.

Podobu modelu Enyaq Škoda ukázala před rokem v Ženevě v podobě konceptu Vision iV dlouhého 4665 mm s rozvorem náprav 2765 mm. Jeho dva elektromotory měly kombinovaný výkon 225 kW (306 k). Akumulátor s kapacitou 83 kWh umožňuje dojezd 500 km (podle WLTP).

Škoda do roku 2021 investuje do vývoje elektrifikovaných modelů a rozšiřování propojeného ekosystému pro ekologická řešení mobility dvě miliardy eur. Do konce roku 2022 chce mít pět plně elektricky poháněných a pět hybridních modelů a do roku 2025 má na elektrifikované modely připadat 25 % prodeje. Po modelu Enyaq by měl následovat cenově dostupnější model s elektrickým pohonem využívající novou menší architekturu skupiny VW Group.

více na
www.autoweek.cz

Modernizovaný Hyundai i30

Hyundai zveřejnil první fotografie modernizované podoby modelu i30 ve verzi N Line. Oficiálně bude mít premiéru 3. března 2020 na autosalonu v Ženevě. Tyto kompaktní vozy se vyrábějí v Nošovicích.

Korejci pro modernizaci i30 připravili vylepšení designu s novými LED světlomety s integrovanými světly pro denní svícení. V interiéru je mimo jiné nový digitální panel přístrojů a větší 10,25" centrální dotykový displej. Hyundai v rámci uvedení nové podoby modelové řady i30 představí také verzi N Line na základě karosářské varianty i30 Kombi, takže poprvé bude

sportovní úroveň výbavy nabízena pro všechny karosářské verze modelu i30, tedy hatchback, fastback i kombi.

Audi A3 Sportback s ještě vyšší úrovní jízdní dynamiky

Audi na autosalonu v Ženevě představí čtvrtou generaci kompaktního sportovního modelu A3 Sportback s nejnovějším vývojovým stupněm pohonu všech kol quattro s elektrohydraulicky ovládanou vícelamelovou mezinápravovou spojkou řízenou optimalizovaným softwarem.

Podvozek s adaptivní regulací tlumičů využívá tři charakteristiky tlumičů zaručující zřetelné změny jízdních vlastností a mimořádně agilní ovladatelnost proměnou charakteristiky tlumičů od měkké pro klidnou jízdu až po tuhé nastavení optimalizující ovladatelnost. Systém řízení jízdní dynamiky Audi drive select tvoří rozhraní mezi řidičem a elektronicky řízenými systémy podvozku a pohonu. Řidič přepíná mezi pěti režimy. Systém mění charakteristiku plynového pedálu a posilovače řízení, v závislosti na výbavě je součástí systému navíc také řízení převodovky S tronic, pohonu quattro a podvozku s adaptivními tlumiči. Audi drive select kromě toho ovlivňuje rovněž činnost komfortních a bezpečnostních systémů.

Více o technice nového Audi A3 Sportback na str. 11 (jen v pdf verzi)

Peugeot rozšířil nabídku plug-in hybridů

Peugeot rozšiřuje svou nabídku elektrifikovaných modelů – k plně elektricky poháněným modelům e-208 a e-2008 přidává plug-in hybridní verze kompaktního crossoveru 3008 a obou karosářských verzí modelu 508. Tyto vozy umožňují těžit z výhod plynoucích ze značky EL.

Kompaktní SUV 3008 je nově k dispozici i s pohonem všech kol Hybrid4. Zážehový motor 1,6 PureTech/147 kW (200 k) doplňují dva elektromotory – první s výkonem 81 kW je s osmistupňovou automatickou převodovkou u přední nápravy a druhý s 83 kW u zadní, kde v případě potřeby zajišťuje pohon zadních kol. Největší systémový výkon je 220 kW (300 k) a točivý moment 520 N.m. S akumulátorem o kapacitě 13,2 kWh má s elektrickým pohonem dojezd 52 km (podle WLTP).

Objem zavazadlového prostoru nad podlahou se nezměnil – 395 l, při sklopení zadních sedadel 1357 l. Peugeot 3008 Hybrid4 300 e-EAT8 s úrovní GT Line má akční cenu 1 115 000 Kč.

Základní podobu 3008 Hybrid s pohonem předních kol pohání zážehový motor 1,6 PureTech/133 kW (180 k) a jen přední elektromotor o výkonu 81 kW (110 k). Největší systémový výkon je 165 kW (225 k) a točivý moment 360 N.m. S kapacitou akumulátoru 11,8 kWh má dojezd s elektrickým pohonem 40 km. Základní akční cena verze 3008 Allure Hybrid 225 e-EAT8 je 935 000 Kč.

Pro fastback 508 a kombi 508 SW je k dispozici stejná pohonná jednotka se zážehovým motorem 1,6 PureTech/133 kW (180 k) a elektromotorem o výkonu 81 kW, která má největší systémový výkon 165 kW (225 k). Akumulátor má kapacitu 11,8 kWh. Fastback s délkou 4750 mm (rozvor náprav 2793 mm) má zavazadlový prostor 487 l/1537 l a dojezd na elektrický pohon 45 km (podle WLTP). Základní cena verze 508 Allure Hybrid 225 e-EAT8 je 1 065 000 Kč. Kombi se zavazadlovým prostorem 530 l/1780 l má dojezd 44 km. Základní cena verze 508 SW Allure Hybrid 225 e-EAT8 je 1 105 000 Kč.

Na akumulátor plug-in hybridních modelů Peugeot poskytuje záruku 8 let/160 000 km na 70 % kapacity. Navíc přidává bezplatné a placené služby jako Easy Charge, Easy Move a Easy Care, které mj. zahrnují přístup k nabíjecím stanicím v Evropě. Nabídka zahrnuje i instalaci nabíjecího Wallboxu.

Německo připravuje strategii pro vodíkový pohon

Německo bude od poloviny letošního roku předsedat Evropské radě. Jednou z hlavních priorit jeho předsednictví bude podpora vodíku. Německo už představilo svou strategii pro implementaci vodíku v průmyslu a dopravě. Do roku 2030 by podle návrhu strategie pro implementaci vodíku v průmyslu a dopravě Německo mělo být schopno vyrobit alespoň 20 % vodíku z obnovitelných zdrojů. Jde o tzv. *„zelený vodík"* vyrobený elektrolýzou z vody s využitím obnovitelných zdrojů elektrické energie. Za tímto účelem bude potřeba vystavět elektrolyzéry o výkonu 3 až 5 GW. Ministr hospodářství Peter Altmaier očekává do roku 2030 zvýšení podílu obnovitelných zdrojů v dopravě na 20 % (místo 14 % předepsaných EU). Nezbytná podpora čerpacích stanic na vodík bude Německo stát 3,4 miliardy eur. Zvýšena bude rovněž podpora laboratoří testujících výrobu a aplikování vodíku v průmyslovém měřítku. Německá vláda rovněž spolupracuje s provozovateli přepravních soustav zemního plynu na vytvoření vodíkové přepravní cesty o délce 5900 km.

Elektrický autonomní modul Motiv Gordona Murraye

Gordon Murray už v roce 2013 představil koncept městského miniautomobilu Motiv.e vyvíjený ve spolupráci s Yamahou. Jeho nová kreace se od tohoto konceptu značně liší. Vozítko Motiv je jednosedadlový modul dlouhý pouze 2537 mm schopný autonomní jízdy. Využívá vlastní patentovanou výrobní technologii iStream Superlight. Plně elektrický pohon od Delta Motorsport sestávající z trakčního elektromotoru 20 kW a akumulátoru s kapacitou 17,3 kWh. To umožňuje dojezd až 100 km (podle WLTP) při maximální rychlosti 65 km/h.

Murray doufá, že jeho Motiv osloví automobilky a provozovatele služeb mobility. V budoucnu bude platforma

Motivu přizpůsobena i pro více cestujících, využití pro vozíčkáře nebo jako užitková dodávka s nákladovým objemem přes 1100 l. Kdy uvidíme Motiv na silnicích? Gordon Murray odhaduje, že by mohl být připraven pro sériovou výrobu během dvou až pěti let.

Koronavirus zpomaluje světovou ekonomiku

Koronavirus je problém, který ovlivňuje v podstatě celý svět a jeho ekonomické důsledky si zatím nikdo nedovede představit ani spočítat. Přerušují se spoje mezi Čínou a ostatním světem. Výpadek se dotýká všech produktů, které se vyrábějí v Číně. Říční přístav Wu-chan a pobřežní přístav Wen-čou jsou uzavřeny, ostatní přístavy a letiště ve velkých městech, jako jsou Ning-po, Qingdao, Šanghai, Šen-Čen, Tianjin, Xiamen nebo Kanton, jsou v provozu v omezeném režimu kvůli nedostatku lidí.

Většina leteckých přepravců pozastavila spojení s Čínou a létají jen cargo letadla.

Cena importní přepravy je aktuálně 2x až 3x vyšší a v exportním směru se jedná dokonce o tisíce procent. Zájem o přepravu přesto trvá a společnost Geis ji zajišťuje. I kdyby se situace v Číně dostala velmi rychle do normálních kolejí, vliv na světovou ekonomiku bude velký. Nic na tom nezmění fakt, že nákladní zásilky, které z Číny dorazí, nejsou nebezpečné. Je velmi nepravděpodobné, že by virus přežil podmínky, kterým je zásilka během přepravy vystavena. Společnost Geis zásilky z Číny dováží a není potřeba, aby její pracovníci, kteří je přijímají, nosili roušky.

Geis od svých čínských obchodních partnerů dostává žádosti o kontakt na možné výrobce ochranných roušek a respirátorů. Poptávka je natolik silná, že výrobní kapacity nestačí a výrobci zavádějí pořadníky na základě platby předem nebo odmítají nové objednávky.

Nedostatek akumulátorů zastavuje výrobu elektromobilů

Jaguar pozastavil výrobu elektricky poháněného SUV I-Pace kvůli problémům se zásobováním akumulátory. Oficiální komentář společnosti Jaguar Land Rover zní, že výroba I-Pace *„musela být na krátkou dobu snížena kvůli úzkému místu v dodávkách.“* I-Pace nevyrábí Jaguar, ale dodává mu je rakouská společnost Magna Steyr ze Štýrského Hradce. Pro jeho výrobu získává akumulátory z továrny LG Chem ve Vratislavi v Polsku.

Nedostatek článků akumulátorů v polské továrně LG Chem je také důvodem, proč automobilka Audi v lednu oznámila zkrácení práce v bruselském závodě, kde se vyrábí elektricky poháněný model e-tron.

Také Mercedes-Benz snížil prodejní cíle pro elektricky poháněný model EQC kvůli nedostatku článků pro akumulátory od LG Chem. Přitom důvodem proč Mercedes-Benz v roce 2019 v Německu prodal pouze 700 elektromobilů, zatímco BMW více než 9000 a Tesla dokonce 11 000 vozidel, byla neschopnost společnosti LG Chem dodávat dostatečné množství článků trvale dobré kvality.

Český startup Beecam přináší pomoc automechanikům

Technologický startup Beecam nabízí inovativní řešení jak automechanikům efektivně usnadnit náročné odhalování příčin některých problémů při opravách automobilů s nimiž si nevědí rady. Beecam je reakcí na pokrok automobilové techniky, zejména široké využívání elektroniky, což klade stále vyšší nároky na znalosti mechaniků. Přestože jsou průběžně proškolováni, nemají vždy k dispozici potřebné informace a s některými závadami se setkávají jen zřídka. Systém Beecam nabízí možnost audiovizuálních on-line konzultací se specialistou v reálném čase využitím dostupných moderních

komunikačních technologií. Díky spojení smart zařízení s kamerou se přenáší konkrétní montážní situace na monitor specialisty a ten přímo reaguje na daný stav. Konzultace a navigace mechanika probíhá okamžitě v reálném čase na konkrétním případě, takže problém bývá vyřešen bez zbytečného zdržování daleko rychleji než při konzultaci po telefonu. Přínosem je výrazně větší produktivita práce a úspora času.

Počet uživatelů carsharingu HoppyGo vzrostl o 57 %

Zájem o český P2P carsharing, tedy model, kde si uživatelé půjčují auta mezi sebou, roste. Potvrzují to údaje společnosti HoppyGo. Rok 2019 největší český P2P carsharing završil s 66 000 uživateli, kteří mají

možnost vybírat z 1800 vozů. Majitelé aut si vloni díky carsharingu rozdělili přes 12,5 milionu Kč. Průměrná délka zápůjčky činila 3,6 dne, což bylo o 20 % víc než v roce 2018. Uživatelé si celkově zapůjčili vozy na 21 000 dní, což bylo o 40 % víc než v roce 2018, a najezdili v průměru za jednu zápůjčku o 35 % víc, k čemuž výrazně přispěla letní sezona, kdy průměrný nájezd činil 700 km.

Součástí úspěšného fungování P2P carsharingu je důvěra. V loňském roce se průměrné hodnocení mezi uživateli a pronajímateli zvýšilo na 4,89 hvězdiček z 5.

Krátce

Fiat kvůli přerušení dodávek dílů z Číny zastavil výrobu 500L v srbském Kragujevaci.

Nissan po svém bývalém řediteli Ghosnovi požaduje 91 milionů dolarů.

Renault poprvé od roku 2009 ohlásil v celoroční bilanci ztrátu 141 milionů eur, zatímco v roce 2018 vykázal zisk 3,3 miliardy eur.

Carlos Ghosn najal bývalého ředitele studia Disney Michaela Ovitze z agentury Creative Artists aby jednal o zfilmování jeho příběhu.

Mercedes-Benz v roce 2019 prodal rekordních 2 385 400 osobních vozů, nicméně jeho zisk poklesl na 2,95 miliardy USD z 8,29 miliardy v roce 2018.

Personalia z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Změny ve vedení skupiny Škoda Transportation

Novým viceprezidentem skupiny Škoda Transportation pro techniku se stal Andreas Maroschik a Zdeněk Sváta se stává novým senior viceprezidentem pro Realizaci skupiny. *„Andreas Maroschik je manažer s bohatými zkušenostmi, protože pracoval v zahraničních korporacích. Jeho příchod významně posiluje celou naši skupinu v oblasti techniky a vývoje,"* uvedl předseda představenstva a prezident skupiny Škoda Transportation Petr Brzezina.

Andreas Maroschick vystudoval Univerzitu vědy a technologie v polském Krakově. Poslední čtyři roky působill ve společnosti Knorr-Bremse. Předtím osm let pracoval pro Bombardier Transportation a v letech 1989-2008 byl ve společnosti Siemens. Hovoří plynně polsky, německy, anglicky a česky.

Zdeněk Sváta zúročí své bohaté zkušenosti z oblasti techniky a řízení projektů a bude v představenstvu mateřské společnosti zodpovědný za celkovou oblast realizace projektů a plánování.

Martin Bednarz, který doposud řídil Realizaci skupiny Škoda, se nově stává odpovědným viceprezidentem v Ostravě.

Změny v nejvyšším vedení společnosti Arval CZ

V návaznosti na posun klientů od potřeby auto vlastnit k zájmu o jeho snadné užívání a sdílení Arval reaguje posílením aktivit v oblasti operativního leasingu menším firmám, podnikatelům a jednotlivcům – souhrnně nazývané Retail. Jiří Solucev (foto), který stál u zrodu společnosti v roce 2003 a více než 12 let byl jejím obchodním ředitelem, se ujal vedení oddělení Retail. V pozici Retail Director se soustředí na rozvoj obchodních aktivit v tomto segmentu, bude posilovat spolupráci s obchodními partnery a určovat strategii dalšího rozvoje v B2C segmentu.

Na pozici Obchodního ředitele se přesune Jiří Havel, který v Arvalu působil jako Head of Human Resources. V souladu se strategickým plánem Arvalu přizpůsobit své produkty a služby novým potřebám mobility klientů a dále přinášet inovativní řešení, bude jedním z jeho hlavních cílů navazování nových obchodních vztahů a prohlubování spolupráce se stávajícími klienty. Dále to bude implementace nových řešení mobility digitálních řešení. Interně se zaměří na další rozvoj obchodního týmu, jeho kompetencí a dovedností.

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 (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

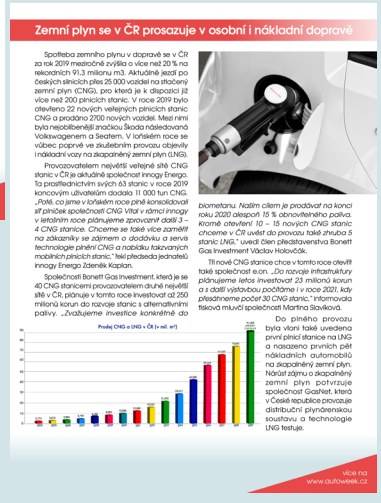
Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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

Teslu čeká dlouhá cesta k ospravedlnění aktuální ceny svých akcií

Pohon všech kol quattro v Audi A3 Sportback

Češi vloni za ojeté automobily utratili přes 115 miliard



Zemní plyn se v ČR prosazuje v osobní i nákladní dopravě

Úřady mají další šanci na pořízení eko-vozidel, a to i nákladních

Teslu čeká dlouhá cesta k ospravedlnění aktuální ceny svých akcií

„Tesla má před sebou dlouhou cestu, než ospravedlní současnou cenu svých akcií," prohlásil profesor financí z university v New Yorku Aswath Damodaran v analytickém pořadu Squawk Alley zpravodajské televize CNBC a pokračoval: *„Aby hodnota jejích akcií jako výrobce automobilů byla oprávněná, bude muset mít za 10 let výnosy srovnatelné s koncernem Volkswagen, marže podobné jako má společnost Apple a investovat do výroby jako dosud žádný jiný výrobce."*

„Může to dosáhnout? Je to možné," konstatoval Damodaran.

Skupina Volkswagen se značkami Volkswagen, Audi, Porsche, Škoda, Seat, Bentley a Lamborghini ve fiskálním roce 2018 vykázala tržby z prodeje ve výši 255 miliard USD. Tesla v roce 2019 dosáhla tržby 24,6 miliardy USD. V rámci zveřejnění fiskálního zisku za 1. čtvrtletí 2020 společnost Apple předpovídá míru zisku pro druhé čtvrtletí mezi 38 % a 39 %. Tesla ve svém zveřejněném celoročním výsledku za rok 2019 vykázala hrubý zisk 17 %.

Akcie Tesly jsou od podzimu na divoké vzestupu, což vyvolává otázku, zda se jejich cena neutrhla od logické hodnoty a neocitla se ve spekulativní bublině prodejců sázejících na krátkodobé investice. Hodnota akcie za posledních šest měsíců vzrostla o 220 %. Počátkem února akcie dosáhly historického maxima 968,99 USD a poté klesly k hodnotě kolem 750 USD. Poté, co Tesla oznámila, že plánuje nabídnout navýšení kapitálu o 2,3 miliardy dolarů, hodnota akcií vzrostla na 807 USD.

Damodaran Teslu a jejího generálního ředitele Elona Muska za rozhodnutí získat další kapitál pochválil s tím, že bylo nutné, aby se využilo zhodnocení ceny akcií. *„Jsem rád, že konečně jednají podle toho velkého scénáře. Měli by získat mnohem více peněz, protože je budou potřebovat, aby tento scénář realizovali." Damodaran sám do Tesly investoval, ale své* akcie prodal, když dosáhly hodnotu 640 USD. *„V tu chvíli jsem měl dojem, že jejich cena narostla až příliš."*

Damodaranova relativní opatrnost je v kontrastu s některými analytiky, jako jsou Dan Ives ze společnosti Wedbush Securities a Catherine Woodová od společnosti Ark Investment Management. Ives má pro Teslu cíl 1000 USD, zatímco Woodová má pětiletou cílovou hodnotu 7000 USD na akcii.

„Aby Tesla ospravedlnila další kroky směrem vzhůru, nemůže být jen automobilovou společností. Je třeba přistoupit na to, že se stane částečně softwarovou a částečně automobilovou společností. To je jediný způsob, jak se dostat k této míře zisku. Jen si myslím, že dosažení tohoto spojovacího mostu je příliš daleko," konstatoval Aswath Damodaran.

Pohon všech kol quattro v Audi A3 Sportback

Pohon všech kol quattro v novém Audi A3 je nejnovějším vývojovým stupněm technologie s elektrohydraulicky ovládanou vícelamelovou mezinápravovou spojkou řízenou optimalizovaným softwarem. Mezinápravová spojka je uložena na konci spojovacího hřídele před rozvodovkou zadní nápravy. Uvnitř spojky je sada lamel v olejové lázni. Kovové třecí kotouče lamel se střídají po dvojicích za sebou – jeden je vždy spojen s rotujícím košem spojky, který se otáčí společně se spojovacím hřídelem, a druhý tvoří celek s výstupním hřídelem do rozvodovky zadní nápravy.

Inženýři Audi přizpůsobili elektronické řízení rozdělování točivého momentu specifické charakteristice nového modelu A3 a začlenili jej do systému řízení jízdní dynamiky Audi drive select. Ten zohledňuje data od snímačů na podvozku a rozpoznává kromě provozních podmínek a stavu vozovky také styl jízdy. Řídicí jednotka na základě toho vypočítává optimální rozdělení točivého momentu a výsledek předává mezinápravové spojce.

Při normální jízdě se většina točivého momentu přenáší na přední kola. Při rozjezdu nebo nízké trakci kol přední nápravy mezinápravová spojka bleskurychle zajistí změnu rozdělování hnacího momentu. V tomto okamžiku přichází ke slovu elektrické axiální vícepístové čerpadlo, které působí na sadu lamel hydraulickým tlakem až 44 bar. Čím silněji se lamely stlačují, tím větší točivý moment se přenáší na zadní kola až do 100 %. Mezinápravová spojka dokáže přenášet část hnacího momentu na kola zadní nápravy již v okamžiku, kdy řidič při sportovní jízdě otočí volantem. Při dynamických změnách směru jízdy umožňuje rozdělování točivého momentu cílené natočení vozidla do zatáčky.

To doplňuje selektivní rozdělování točivého momentu mezi jednotlivá kola s využitím softwarové funkce elektronicky řízeného stabilizačního systému ESC. Při rychlém průjezdu zatáčkou se mírně přibrzďují vnitřní kola. Rozdíl hnacího momentu na obou stranách působí natočení vozidla do zatáčky.

Pohon quattro mění svou charakteristiku ve třech režimech systému ESC. V režimu ESC On je zaručen maximální přenos hnacího momentu pro bezpečné a stabilní zrychlování s minimálním prokluzem kol. Pokud řidič aktivuje režim Sport, může na povrchu s nízkou adhezí projíždět zatáčky kontrolovaným smykem. V režimu ESC Off je přípustný prokluz kol téměř neomezený.

Češi vloni za ojeté automobily utratili přes 115 miliard

Trhu s ojetými automobily se daří. Potvrzuje to souhrnný report online prodejce vozidel Carvago, patřícího do skupiny European Automotive Group (EAG), který díky kompletní digitalizaci databáze ojetých automobilů v ČR i Evropě monitoruje přes 80 % tuzemského trhu. Z údajů společnosti Carvago vyplývá, že Češi v roce 2019 za ojeté automobily utratili meziročně o 4,5 % více. V počtu prodaných kusů napřímo koncovým zákazníkům to bylo s meziročním růstem 2 % 457 000 vozů.

Vozový park tuzemských ojetých automobilů se omlazuje – poprvé v historii průměrný věk prodaného ojetého vozu klesl pod hranici deseti let – na 9,5 roku. Průměrný nájezd loni prodaného auta je 153 000 km, tedy o 3500 km méně než v předchozím roce. Prodejům ojetých automobilů dominují specializované subjekty, jako jsou autobazary či dealerství, v poměru 73 % proti 27 % mezi soukromými osobami.

Z hlediska paliva celkem 52 % prodaných vozů pohání nafta, 45 % připadá na benzin. Hybridy a elektromobily se na celkovém prodeji podílely pouze 0,45 %, resp. 0,18 %. Pro českého zákazníka jsou stále atraktivnější LPG (1,21 %) i CNG (0,51 %).

„Problémem českého trhu zůstává stáčení kilometrů. Průměrný nájezd vozu za rok je 20 000 km, což znamená, že pětileté auto má nájezd kolem 100 000 – 120 000 km. Loni byl průměrný nájezd prodaného vozu 153 000 km, tedy průměrné stáří by mělo být 6 – 7 let. Desetileté vozy by podle těchto reálných úvah měly mít kolem 200 000 – 240 000 km, což o 80 000 km nekoresponduje s údaji o celkovém trhu," konstatuje CEO a spoluzakladatel startupu Carvago Jakub Šulta.

*V ob*lasti prodeje ojetých automobilů se projevuje výrazný nepoměr mezi poptávkou a nabídkou. Dokládá to například situace kolem nejprodávanějšího ojetého vozu v ČR, Škody Octavie Combi v cenové hladině do 310 000 Kč s motorem 2,0 TDI 110 kW do pěti let stáří a nájezdem 120 000 km, kterých je mezi českými prodejci či autobazary nedostatek. Do vyrovnaného stavu chybí zhruba 1000 vozů, což je počet, který se rovná prodeji téhož modelu v ČR po dobu šesti měsíců. Vozů značky Škoda na českém trhu celkem chybí více než 5500 kusů. Z první pětice nejprodávanějších značek jsou nedostatkovým zbožím také Volkswageny. Naopak Fordy a BMW ve skladech mírně přebývají.

„Nabídka vozů starších 5 let je na českém trhu nedostačující a poptávka spotřebitelů není dlouhodobě uspokojena. Mladé ojetiny do 2-3 let stáří, generované z ukončených operativních leasingů, jsou oproti tomu pro českého zákazníka příliš drahé. Prodávají se zhruba 2x až 3x pomaleji než průměrná ojetina ve stáří 5-6 let," komentuje trendy COO a spoluzakladatel startupu Carvago Jan Kranát.

Zemní plyn se v ČR prosazuje v osobní i nákladní dopravě

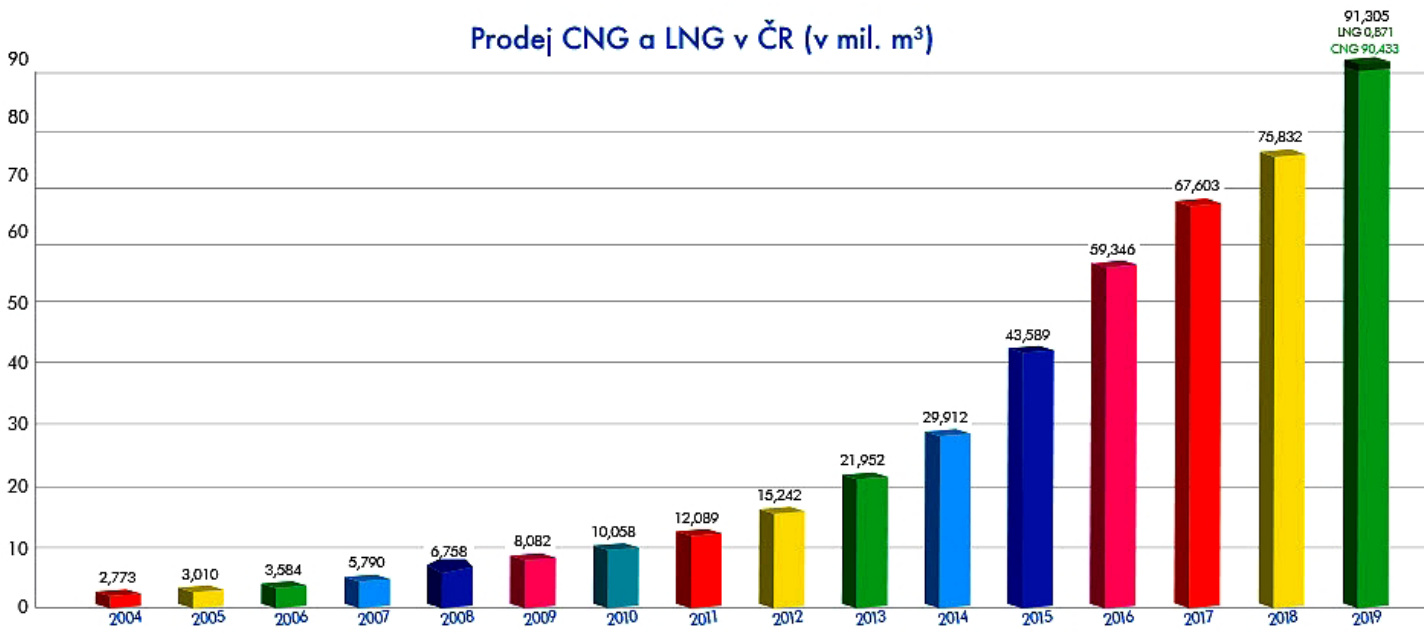
Spotřeba zemního plynu v dopravě se v ČR za rok 2019 meziročně zvýšila o více než 20 % na rekordních 91,3 milionu m3. Aktuálně jezdí po českých silnicích přes 25 000 vozidel na stlačený zemní plyn (CNG), pro která je k dispozici již více než 200 plnicích stanic. V roce 2019 bylo otevřeno 22 nových veřejných plnicích stanic CNG a prodáno 2700 nových vozidel. Mezi nimi byla nejoblíbenější značkou Škoda následovaná Volkswagenem a Seatem. V loňském roce se vůbec poprvé ve zkušebním provozu objevily i nákladní vozy na zkapalněný zemní plyn (LNG).

Provozovatelem největší veřejné sítě CNG stanic v ČR je aktuálně společnost innogy Energo. Ta prostřednictvím svých 63 stanic v roce 2019 koncovým uživatelům dodala 11 000 tun CNG. *„Poté, co jsme v loňském roce plně konsolidovali síť plniček společnosti CNG Vital v rámci innogy v letošním roce plánujeme zprovoznit další 3 – 4 CNG stanice. Chceme se také více zaměřit na zákazníky se zájmem o dodávku a servis technologie plnění CNG a nabídku takzvaných mobilních plnicích stanic,*" řekl předseda jednatelů innogy Energo Zdeněk Kaplan.

Společnosti Bonett Gas Investment, která je se 40 CNG stanicemi provozovatelem druhé největší sítě v ČR, plánuje v tomto roce investovat až 250 milionů korun do rozvoje stanic s alternativními palivy. *„Zvažujeme investice konkrétně do*

biometanu. Naším cílem je prodávat na konci roku 2020 alespoň 15 % obnovitelného paliva. Kromě otevření 10 – 15 nových CNG stanic chceme v ČR uvést do provozu také zhruba 5 stanic LNG," uvedl člen představenstva Bonett Gas Investment Václav Holovčák.

Tři nové CNG stanice chce v tomto roce otevřít také společnost e.on. *„Do rozvoje infrastruktury plánujeme letos investovat 23 milionů korun a s další výstavbou počítáme i v roce 2021, kdy přesáhneme počet 30 CNG stanic,*" informovala tisková mluvčí společnosti Martina Slavíková.



Do plného provozu byla vloni také uvedena první plnicí stanice na LNG a nasazeno prvních pět nákladních automobilů na zkapalněný zemní plyn. Nárůst zájmu o zkapalněný zemní plyn potvrzuje společnost GasNet, která v České republice provozuje distribuční plynárenskou soustavu a technologie LNG testuje.

Úřady mají další šanci na pořízení eko-vozidel, a to i nákladních

Ministerstvo životního prostředí již počtvrté nabízí prostřednictvím Státního fondu životního prostředí ČR 100 milionů korun na pořízení vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi a na dobíjecí stanice pro elektromobily. O dotace z Národního programu Životní prostředí mohou od 17. února až do 31. října 2020 žádat samosprávy, příspěvkové organizace, výzkumné instituce a nově i veřejné vysoké školy.

„Od roku 2016 jsme v Národním programu Životní prostředí vyhlásili již tři dotační výzvy, během nichž přijal Státní fond životního prostředí ČR 528 žádostí s požadavkem na 213 milionů korun. Zatím je díky našim dotacím na českých silnicích o 768 víc vozidel, konkrétně 570 elektromobilů, 20 hybridů, 5 plug-in hybridů a 173 vozidel na CNG,“ uvádí ministr životního prostředí Richard Brabec.

V čerstvě vyhlášené dotační výzvě byla nově doplněna podpora pro kategorii nákladních vozidel od 3,5 t do 12 t na elektro pohon s dotací 1 milion korun. *„U ostatních kategorií vozů a typů pohonů zůstává podpora stejná, pohybuje se od 30 000 do 1 milionu korun,“* upřesňuje ředitel Státního fondu životního prostředí ČR Petr Valdman s tím, že podpora může dosáhnout až 40 % celkových výdajů.

Příspěvek lze získat na čtyři základní typy alternativních pohonů: vozidla na elektropohon, na stlačený zemní plyn (CNG), s plně hybridním pohonem vybavené elektromotorem (hybridy) a plug-in hybridy, které mají elektrický pohon a lze jej dobíjet z externího zdroje. Dotace lze uplatnit na nákup i na pronájem vozidel formou operativního leasingu. Spolu s nákupem rezort podpoří i pořízení chytrých dobíjecích stanic pro elektricky poháněná vozidla (smart wallboxů).

Prostředky rozdělované v dotační výzvě číslo 11/2019 z Národního programu Životní prostředí jsou primárně určeny pro potřeby územně samosprávných celků. O dotaci ale mohou požádat i státní příspěvkové organizace a veřejné výzkumné organizace a zcela nově i veřejné vysoké školy. Žádosti přijímá Státní fond životního prostředí ČR v jednokolové nesoutěžní výzvě od 17. února do 31. října 2020 nebo do vyčerpání alokace. Vozidla pak musí být pořízena nejpozději do konce roku 2021.

Maximální výše dotace na jedno vozidlo/dobíjecí stanici (Kč)

Typ vozidla/dobíjecích stanic	CNG	elektromobil	plug-in hybrid	hybrid
M1 (osobní)	50 000	250 000	200 000	50 000
N1 (nákladní do 3,5 t včetně)	100 000	500 000	200 000	x
L7E (malá užitková)	x	200 000	x	x
L6E	x	100 000	x	x
L1E, L2E (motorky do 45 km/h)	x	30 000	x	x
L3E, L4E, L5E (motorky nad 45 km/h)	x	50 000	x	x
M2, M3 do 7,5 t včetně (minibus)	150 000	1 000 000	x	x
N2 do 12 t včetně (nákladní střední)	250 000	1 000 000	x	x
Dobíjecí stanice	x	20 000	x	x