8. týden 2023

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

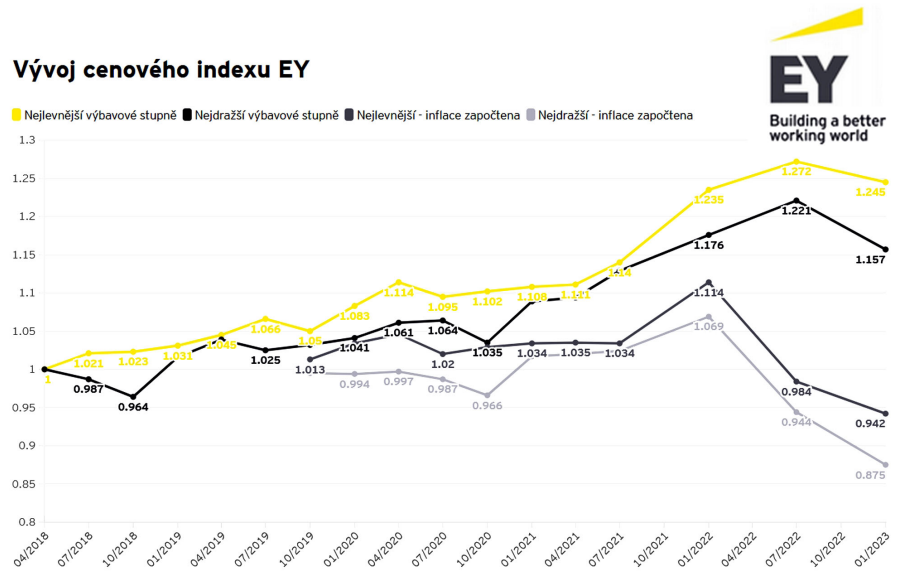
Osobní automobily nadále zdražují

Trend zvyšování ceníkových cen osobních automobilů pokračuje, tempo zdražování je však pomalejší, než se čekalo. To je hlavní zjištění nejnovějšího vydání cenového indexu poradenské společnosti EY, který sleduje vývoj na trhu v období od července 2022 do ledna 2023.

Všeobecné zdražení na automobilovém trhu je dlouhodobý trend a předvídaný důsledek odklonu od současných spalovacích motorů, který prosazuje Evropská unie. Závěry průzkumu hovoří o zvyšování cen prakticky u všech značek i automobilových kategorií.

„Blížící se zavedení emisní normy Euro 7 s sebou nese očekávané zdražení, a to především kvůli nutnosti výrobců pokrýt náklady na vývoj a úpravu současných spalovacích motorů. S celkovým zdražováním na evropském trhu je v kontrastu vývoj cen značky Tesla, která konkuruje svými snižujícími se cenami. Ty v některých zemích v Evropě poklesly až o 20 %,“ konstatuje Petr Knap, vedoucí partner společnosti EY pro automobilový sektor v regionu střední, východní a jihovýchodní Evropy a střední Asie.

Oproti loňskému červenci ceny automobilů vzrostly průměrně o 3 %, což odpovídá částce 27 129 Kč. Obecně lze největší nárůst pozorovat u vozů s pohonem na CNG, kde šlo dokonce o 14 %, tedy 92 000 Kč. Signifikantní růst cen je patrný i u vozů na naftu. Ty zdražily o 11,3 % (88 296 Kč). Znatelně méně naopak podražily automobily



Zdroj: EY

Srovnání vozů nejnižších výbav	
Benzínové vozy	+6,9 %
Naftové vozy	+11,3 %
Elektrické vozy	+1,6 %
Plug-in vozy	+3,4 %
Hybridní vozy	+3,2 %
CNG	+14,0 %
LPG	+3,6 %

Kategorie	Základní výbava	Nejvyšší výbava
Mini vozy	+3,8 %	+2,2 %
Malé vozy	+6,9 %	+2,0 %
Nižší střední třída	+7,9 %	+3,3 %
Střední třída	+3,3 %	+2,0 %
Vyšší střední třída	+3,0 %	+2,2 %
SUV	+6,4 %	+1,5 %
MPV	+4,1 %	+5,4 %

s pohonem na LPG (+3,6 %, 12 743 Kč), plug-in hybridní vozy (+3,4 %, 45 071 Kč), klasické hybridy (+3,2 %, 21 399 Kč) a čistě elektrická vozidla (+1,6 %, 15 000 Kč).

„Stejně jako v předchozím období sledujeme zvyšování cen osobních automobilů na českém trhu. Část zdražování je spojena s faktem, že automobilky mají kvůli externím faktorům omezené produkční kapacity, a z toho důvodu se v nabídce soustředí na modely s vyšší marží. Očekáváme, že tento trend bude trvat delší dobu,“ říká Petr Knap.

U některých značek došlo k plošnému zdražení (Mercedes-Benz, BMW), u jiných záviselo na typu pohonu (Kia, Volkswagen). Volkswagen přistoupil obecně ke zdražení, což je viditelné například u navýšení minimální ceny modelu Polo, jehož nejnižší výbavová linie byla zrušena.

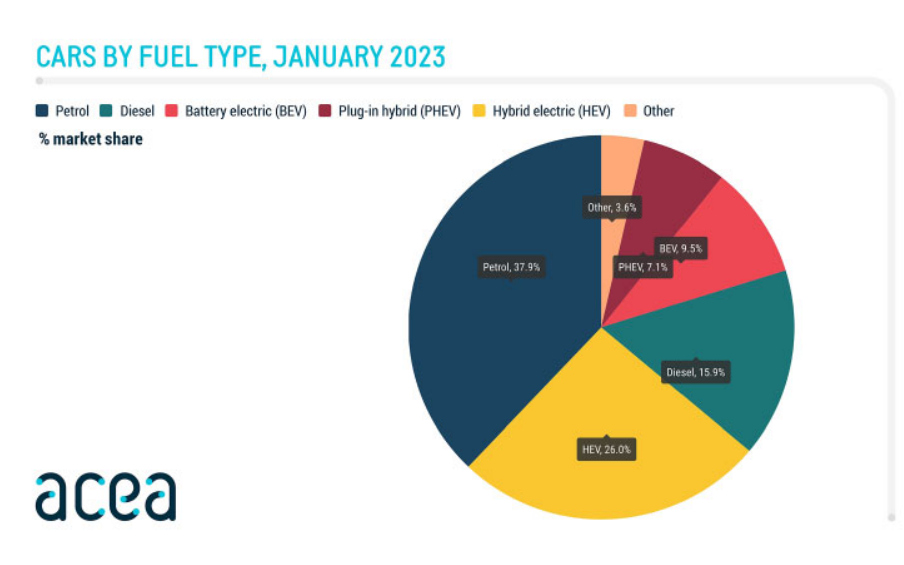
Automobilka Škoda Auto výrazně zvedla ceny až v polovině ledna 2023, a to v průměru o 50 175 Kč. Znatelné zdražení zaznamenaly hlavně modely Octavia a Kodiaq. U Octavie jde zejména o minimální výbavy, u druhého došlo k vyřazení nejlevnější výbavy Ambition z nabídky, což se projevilo skokovým zvýšením cen o skoro 300 000 Kč.

Peugeot 508 dostane novou podobu

Peugeot 508 druhé generace prošel významnou proměnou designu přídě zahrnující nový nárazník, nově navržené Matrix LED světlomety a nové logo značky Peugeot uprostřed mřížky chladiče. Podoba zádě se mění jen minimálně s přepracovanými LED svítilnami. Inovované jsou i vnitřní materiály a aktualizuje se koncepce ovládání, infotainment a asistenční systémy. Modernizované 508 mají rozvor 279 cm a celkovou délku 475 cm u fastbacku a 479 cm u SW. Objem zavazadlového prostoru je u fastbacku 487/1537 l, u SW 530/1780 l. K dispozici jsou dvě plug-in hybridní varianty – nová Hybrid 180 e-EAT8/132 kW a Hybrid 225 e-EAT8/165 kW. 508 si zachovává i zážehový tříválec 1,2 l PureTech 130 EAT8/96 kW a turbodiesel 1,5 l BlueHDi 130 EAT8/96 kW. Vrcholnou verzí zůstává 508 PSE s výkonem 265 kW (360 k) a pohonem všech kol. Modernizované Peugeoty 508 budou uvedeny na evropské trhy v červnu 2023. Vyrábět se budou ve Francii v Mylhúzách.

Úhel pohledu

Statistiky ACEA ukazují, že registrace nových elektromobilů v lednu meziročně vzrostly, nicméně jejich tržní podíl byl nižší, než za celý loňský rok. Lednové registrace nových elektromobilů s akumulátory (BEV) na rostoucím trhu v zemích EU (meziročně +11,3 %) vzrostly o 22,9 % a dosáhly 71 984 registrovaných vozů v celé EU a tržní podíl 9,5 % oproti 8,6 % v lednu 2022. V roce 2022 tržní podíl nových elektromobilů při celkovém poklesu trhu vzrostl na 12,1 %, což představovalo zlepšení o 3,0 % oproti roku 2021. K lednovému růstu významně přispěla většina zemí, a to dvouciferným i trojciferným procentními přírůstky. Jenže na některých trzích EU s největším podílem elektromobilů je několik významných výjimek: Německo s poklesem o 13,2 %, Švédsko s propadem o 18,5 % a Itálie s poklesem o 8,7 %, tedy země s končícími nebo snižujícími se dotacemi prodeje BEV.



Volkswagen požádá Španělsko o další peníze z EU

Volkswagen předloží Španělsku novou žádost o finanční prostředky od Evropské unie, protože zvažuje, že zde bude vyrábět další nový elektromobil. Agentuře Reuters to řekl předseda představenstva a generální ředitel automobilky Seat Wayne Griffiths: *„Rozhodnutí o výrobě bude záviset nejen na přidělení těchto finančních prostředků, ale také na životaschopnosti projektu v porovnání se závody Volkswagenu v jiných zemích a dalších faktorech."*

Koncern VW již rozhodl, že v roce 2025 zahájí výrobu elektromobilů v závodě Seat a ve stejné době v závodě Volkswagenu v Navaře. Továrnu na akumulátory postaví z prostředků španělského programu PERTE, který se skládá především z pomoci EU při pandemii. V loňském roce bylo projektu Volkswagenu z programu PERTE přiděleno 357 milionů eur. Program však zatím rozdělil pouze 30 % svého celkového rozpočtu. Ministryně průmyslu Reyes Marotová řekla, že Španělsko spustí druhý, program PERTE a souběžný jednodušší režim podpory.

Griffiths dodal, že finanční prostředky, které Volkswagen v rámci programu PERTE dosud obdržel, byly *„hodně vzdáleny našemu očekávání"*, ale nadcházející programy nabízejí *„mnoho příležitostí"*. *„Máme spoustu věcí, které byly v programu PERTE 1 zamítnuty a které bychom chtěli vyzkoušet v rámci programu PERTE 2, například montáž akumulátorů a výrobu nového elektromobilu. Chtěli bychom v našem závodě vyrábět nový elektromobil, ale potřebuji dobré důvody, abych tyto projekty získal. Ze strany Volkswagenu existuje zájem o další rozvoj průmyslové základny ve Španělsku, ale musíme zjistit, jak je to proveditelné. Tyto otázky se projednávaly začátkem února na schůzce španělského premiéra Pedra Sáncheze s generálním ředitelem Volkswagenu Oliverem Blumem,"* řekl Griffiths.

V tomto kontextu se zdá, že postavení společnosti Škoda Auto se při plánování rozvoje elektromobility v rámci koncernu Volkswagen značně oslabuje. Škoda Auto sice připravuje během krátké doby uvedení tří nových elektromobilů, jenže to zdaleka neznamená, že se budou vyrábět v České republice. Stejně tak se dá předpokládat, že Volkswagen bude v případě výstavby výrobního závodu na články akumulátorů požadovat, aby se česká strana na této investici podílela mnohem významnější měrou, než se dosud uvádí.

více na
www.autoweek.cz

Společnost Stellantis byla nečekaně zisková

Třetí největší výrobce automobilů na světě Stellantis překonal odhady analytiků, když ve druhém pololetí loňského roku zvýšil provozní zisk o 17 %. Čistý zisk dosáhl 16,8 miliardy eur. Společnost Stellantis nakonec loni vydělala výrazně víc, protože těžila z úspor nákladů umožněných fúzí. Stellantis uvedl, že v loňském roce dosáhl hotovostní synergie ve výši 7,1 miliardy eur, čímž s předstihem výrazně překročil cíl 5 miliard eur do roku 2024, který si stanovil při fúzi. Tržby Stellantisu se zvýšily o 18 % na 179,6 miliardy eur, ačkoli s 5,7 milionu dodaných vozů prodal o 2 % méně aut v důsledku problémů s polovodiči, logistikou, surovinami a energiemi zejména v Evropě. Největším impulsem pro růst příjmů byly vyšší ceny a vlivy směnného kurzu v důsledku slabého eura. Také v roce 2023 by měla být provozní marže opět dvouciferná, i když nadále přetrvávají problémy se zajištěním kapacit pro odchozí přepravu vozidel z továren k prodejcům.

Miliardový zisk a poté žádost o kurzarbeit

Mercedes v rámci své roční bilance oznámil provozní zisk 20,5 miliardy eur před zdaněním. Analytici usoudili, že strategie generálního ředitele Mercedesu Oly Källeniuse se sázkou na luxusní automobily je úspěšná. Krátce na to Mercedes požádal od začátku března o zkrácené úvazky na více než 11 pracovních dní pro svůj závod v Brémách, kde se mimo jiné vyrábějí vozy třídy C. Důvodem jsou problémy s dodávkami komponent. Podle odborů bude kurzarbeitem postiženo 700 zaměstnanců. Státní krátkodobý příspěvek je v Německu financován z pojištění pro případ nezaměstnanosti, do kterého Mercedes odvádí vysoké částky – za posledních deset let to má

být částka v řádu jednotek miliard eur. Přesto se zdá být načasování ze strany Mercedesu nešťastné. Místopředseda CDU Dennis Radtke prohlásil: *„Používat veřejné prostředky k maximalizaci zisků je neslušné.“*

Další témata 8. týdne na autoweek.cz

Kamerový systém včas odhalí potřebu údržby na výrobní lince

Dopis premiérovi ČR: revidujte zákaz aut se spalovacími motory

Festival Wörthersee GTI se stal politicky nekorektním

Přístup k datům z vozidel – nejnovější vývoj

Toyota Corolla Cross dostala hybridní verzi 1,8 l

Toyota rozšiřuje nabídku pohonů modelu Corolla Cross o hybridní s motorem 1,8 l. Podobně jako u už dodávané verze 2,0 l používá pátou generaci hybridního pohonu s autonomním dobíjením. Spalovací motor o výkonu 72 kW (98 k)

doplňuje elektromotor s výkonem 70 kW. Největší výkon systému je 103 kW (140 k) a maximální točivý moment 142 N.m. K provozní hospodárnosti přispívá schopnost systému přepínat co nejčastěji do režimu s elektrickým pohonem kdykoli to dovolují jízdní podmínky. Verze 1,8 l je postavena na téže podvozkové platformě GA-C jako verze 2,0 l. Nejdůležitější rozdíl spočívá v tom, že místo víceprvkové zadní nápravy s dvojitým lichoběžníkovým zavěšením se zde používá tuhá torzní příčka. Díky tomu má tato verze větší zavazadlový prostor 361 l resp. až 1052 l. Vůz je dlouhý 437 cm s rozvorem náprav 264 cm. Corolla Cross 1,8 l je k dispozici k objednání u prodejců Toyota s cenou v rámci akční nabídky začínající na 759 900 Kč.

Šéf Stellantis Europe se obává Číny

Uwe Hochgeschurtz je od loňského roku šéfem skupiny Stellantis pro Evropu. V rozhovoru pro Automobilwoche si stěžoval na politiku Evropské unie, která Číně příliš usnadňuje vstup na evropský trh. Podle něho Euro 7 situaci ještě zhorší. Téměř všechny značky Stellantisu, včetně Opelu, loni ztratily tržní podíl v Evropě. Uwe Hochgeschurtz z toho viní nedostatek přepravních kapacit pro dodávky vozů prodejcům: *„Měli jsme zákazníky a měli jsme hotová auta, ale ta se nedostala tam, kam bylo potřeba. Vzhledem k nedostatku řidičů nákladních automobilů je dopravní kapacita jen omezená. Proto jsme prodejcům nabídli, aby si pro vozy přijeli sami do našich skladů.“* Optimistický je ohledně budoucnosti značky Opel: *„Jsem spokojen se značkou a její nabídkou. Je zde velká kapacita pro rozvoj. Designové*

centrum v Ruesselsheimu je jedním z nejmodernějších v celé společnosti a německé továrny mají stabilní pracovní vytížení.“ Za dobré exportní trhy pro Opel označil Latinskou Ameriku, Turecko a severní Afriku. *„Jádrem trhu pro Opel však zůstane Evropa,“* dodal.

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

QR kód namísto papíru

Opel s okamžitou platností končí s tiskem uživatelských manuálů. Od nynějška bude ve všech nových vozech Opel pouze stručná brožurka, která bude obsahovat QR kód. Prostřednictvím tohoto QR kódu se zákazníci rychle dostanou k digitalizovanému detailnímu návodu k obsluze svého vozu online přes počítač,

tablet nebo chytrý telefon. Až dosud měly tištěné uživatelské manuály k vozům Opel (včetně servisní knížky a návodu k audiosystému) asi 500 stran. Přechod na přibližně stostránkovou brožuru, která stále obsahuje i servisní knížku, tedy představuje asi 80% úsporu papíru a navíc se uvolní místo v přihrádce před spolujezdcem. Pokud by ale zákazník trval na tištěné formě, dodá mu tištěný manuál jeho dealer. Dostupnost informací o vozidle je snadná – stačí naskenovat QR kód v útlé brožurce. Odkaz na manuál je také v uživatelské aplikaci myOpel.

Statistika poruch AvD

Položka *„Elektrika, nabíjecí proud, zapalování"* představovala v loňském roce 43,8 % případů, k nimž byli povoláni servisní asistenti Automobilového klubu Německa AvD. Ve srovnání s předchozím rokem šlo o mírný pokles. Následovaly položka *„Řízení, podvozek, brzdy"* s podílem 19,7 % a *„Motor a výfukový systém"* s 15,7 %. Tyto dvě položky vyvolaly víc zásahů než v minulosti. AvD vyjadřuje podezření, že kvalita dílů mohla z cenových důvodů utrpět. Problémy s elektrickým systémem většinou způsobují potíže startovací baterie a vysokonapěťový systém integrovaný v pohonu ve vozidlech s hybridním nebo čistě elektrickým pohonem. Co se týče řízení, podvozku a brzd, často za poruchu mohou pneumatiky. Jejich poškození nezpůsobují jen cizí předměty na vozovce,

ale také jízda s trvale příliš nízkým tlakem a defekty na ráfcích v důsledku tvrdého přejetí obrubníku. Poškozené pneumatiky a kola zvyšují opotřebení podvozku a pouzder řízení. V posledních třech letech také znatelně přibyly závady na motoru a výfukovém systému, přičemž v mnoha případech je porucha způsobena zanedbáním pravidelné kontroly hladiny oleje a včasné výměny ozubeného řemene. Časté krátké jízdy mohou mít vliv na filtr pevných částic.

Personálie z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Martin Machala přechází ze SM do Garáže

S týdeníkem Svět motorů se loučí Martin Machala. Novinář přechází do konkurenční webové platformy. Martin Machala byl Světu motorů dlouho věrný. Jako externista nastoupil v roce 2003, po dokončení studia žurnalistiky nastoupil v roce 2006 na plný úvazek.

„Po dvaceti letech jsem se rozhodl pro změnu, přecházím do projektu Garáž, kde budu působit jako redaktor i editor," řekl nám Machala. V podstatě převezme velkou část práce bývalého šéfredaktora Garáže Dominika Valáška, se který se Garáž rozloučil koncem minulého roku.

Olife Energy s novým finančním ředitelem

Česká společnost Olife Energy, která se zabývá výrobou dobíjecích stanic a infrastrukturních systémů pro elektromobily, má nového finančního ředitele. Stal se jím Radek Sklenář. Do Olife Energy přišel z pozice Finance Business Partner společnosti Eurowag, kde finančně řídil dvě business entity, a to Finanční služby a IT Technology. Radek Sklenář bude mít v Olife Energy na starosti hospodaření a agendu financí. Sklenář má za sebou několik zahraničních pracovních angažmá. Působil např. šest měsíců ve Vietnamu, kde měl na starost profitabilitu jednotlivých produktů společnosti Home Credit. V rámci téže společnosti pracoval tři roky i v čínském Tchien-ťinu.

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:

Co se skrývá za úspěšnými výsledky Renaultu

Příliš málo a příliš pozdě pro spalovací motory

Bizarní obvinění proti 15minutovým městům

Volkswagen přeškolí zaměstnance pro elektromobilitu

Paradox zelené dopravy

Co se skrývá za úspěšnými výsledky Renaultu

Nad budoucností Renaultu se na stránkách Caradisiac zamyslel náš kolega z AutoBest Michel Holtz.

S lepšícími se výsledky, zvýšenou marží a návratností dividend akcionářům se Renaultu daří stále lépe. Šéf Renaultu Luca De Meo oplývá optimismem a v rozhovoru pro Échos řekl: „Renault se stal strojem na vydělávání peněz."

Obchodní výsledky Renaultu se samozřejmě zlepšují. Obrat loni vzrostl a provozní marže také. Provozní zisk ve výši 2,6 miliardy eur, vytvořený v loňském roce, je však zkreslený údaj. Čistý zisk je záporný a může být ještě nižší. Ztráty, které Renault utrpěl v Rusku opuštěním AvtoVAZu, budou muset být během několika let vyrovnány, stejně jako musí být na konci letošního roku splacena půjčka 5 miliard eur od francouzského státu.

Recept, který Renault použil a který mu umožnil dostat se nad vodu je samozřejmě známý. Luca De Meo uplatňuje metodu, kterou používají všichni jeho západní konkurenti: prodávejte méně, abyste vydělali víc. Tvrdí: *„Vyděláme víc peněz prodejem 2 milionů vozidel, než když jich vyrobí 3,5 milionu."* Aby to bylo možné dosáhnout, musí jít auta s kvalitou ale i výbavou mnohem výš.

Podaří se mu ale udržet tento přebytek hodnoty i s novým Cliem? Nebo malému městského vozu hrozí další zvýšení ceny, již tak vysoké, že přesáhne 20 000 eur? Pokud jde o cenu připravované elektrické R5, která se objeví v příštím roce, měla by tuto hranici výrazně překročit.

Politika dražších aut s nižším objemem produkce riskuje náraz na limit kupní síly motoristů a na cenovou válku, kterou již zahájila Tesla. De Meo na adresu Elona Muska uvádí, že *„brutální snižování cen ničí hodnotu aut, v majetku zákazníků."* Cenový problém vzniká také s příchodem čínských značek. I tady chce být šéf Renaultu pozitivní: *„Číňanům trvalo 10 let, než vyvinuli svou technologii v oblasti elektromobilů. Musíme dopřát stejný čas lidem ze Západu."* Jenže během této doby se čínští výrobci nezastaví a nebudou čekat, až je Evropané doženou.

Uvidíme, kdo zvítězí v souboji mezi latinským optimismem a čínským pragmatismem.

Příliš málo a příliš pozdě pro spalovací motory

Vítejte u nejnovějšího přehledu zpráv Euractivu o mobilitě z celé Evropy.

Několik národních politiků a europoslanců využilo hlasování Evropského parlamentu o zákazu prodeje nových vozidel s motory na benzin a naftu od roku 2035 k tomu, aby se obořili na Brusel za to, co je podle nich katastrofální přešlap. Za jejich bojovnou rétorikou se však skrývá prostá skutečnost, že v této fázi už je téměř nemyslitelné, aby byla dohoda zrušena.

Fungování Evropské unie je pro většinu lidí záhadou. Celý legislativní proces je považován za příliš složitý aby se o něj zajímali. Tato mezera ve znalostech ponechává (především) národním politikům úrodný prostor pro to, aby z řady nepopulárních politických rozhodnutí obviňovali EU. Šikovný politik si může pohrávat s narativem, že přeplácení byrokrati v Bruselu se rozhodli vnutit občanům (vložte zemi) nějaké svévolné pravidlo, aby se zavděčili vládcům. Samozřejmě se přitom pomíjí skutečnost, že každý členský stát má možnost kontrolovat každý právní předpis navrhovaný Evropskou komisí a vyjádřit se k němu.

I když v některých případech může být k prosazení legislativy použita kvalifikovaná většina – v takových případech by země mohla tvrdit, že jí byl zákon *„vnucen"* – obecně se hledá konsenzus. Je špatnou politikou jít proti přání

určitého členského státu, a tak se proces stává kompromisem v souladu s tradicí demokratického kompromisu. Není to diktatura, jak někteří rádi naznačují.

Když tedy italský ministr dopravy Matteo Salvini označuje přechod na elektromobily za *„sebevraždu"* a *„dárek čínskému průmyslu"*, je to určeno především jeho domácímu publiku. Ministr zahraničí Antonio Tajani prohlásil, že Řím ve snaze zachránit spalovací motory navrhne 90% cíl – přestože legislativní proces je v závěru. Ve skutečnosti italská vláda (tehdy vedená Mariem Draghim) podepsala postoj Rady k normám CO_2 pro osobní a dodávkové automobily, který zahrnoval 100% snížení emisí CO_2 do roku 2035 a ani v době, kdy do čela přišla Giorgia Meloniová, se na zasedání Rady proti dohodě nepostavila.

Nadcházející hlasování v Radě má za cíl orazítkovat dohodu, která již byla s členskými státy dosažena.

Lze si představit, že až se objeví stížnosti obyvatel na Brusel, mohou šikovní europoslanci obvinit socialisty a zelené, že je prosadili. Pokud ale jde o vyřazení spalovacích motorů v roce 2035, alea iacta est – kostky jsou vrženy. Zlostná rétorika a skřípění zubů jsou nyní jen cvičením v získávání politických bodů.

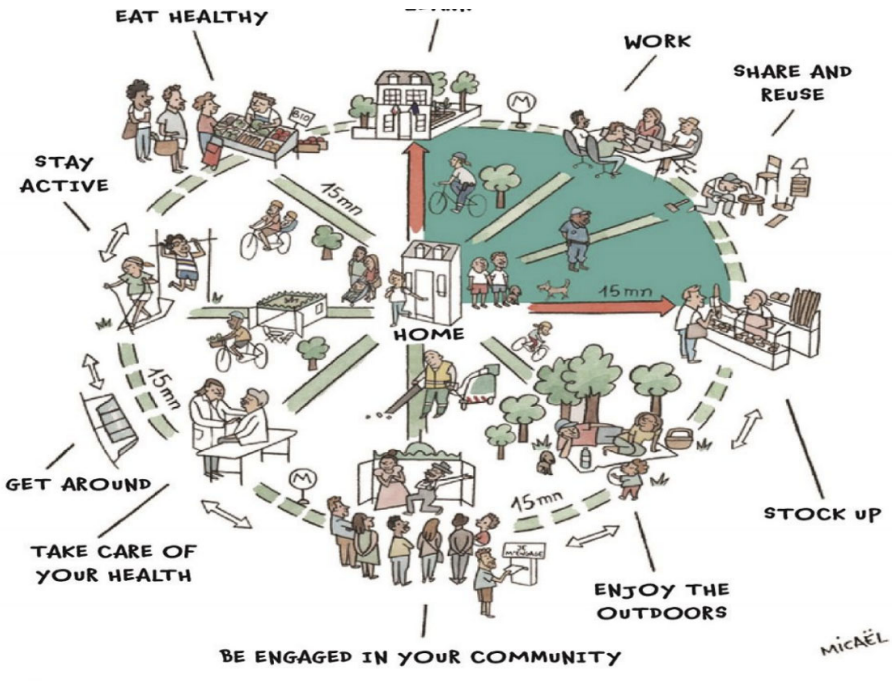
Bizarní obvinění proti 15minutovým městům

Další zprávy Euractivu o mobilitě z celé Evropy, které připravili Sean Goulding Carroll a Jonathan Packroff.

Zdánlivě neškodný koncept 15minutových měst – myšlenka, že lidé by měli mít přístup k většině základních služeb do 15 minut chůze nebo jízdy na kole od svého domova – se stal ve Velké Británii zdrojem hněvu a konspirací.

Myšlenka 15minutových měst spočívá v tom, že namísto výstavby bytů v oblastech, které vyžadují 45 minut jízdy autem na nákup potravin, bude lepší, aby se hustší zástavba stavěla v oblastech, kde jsou základní potřeby lidí uspokojeny v jejich blízkosti. To znamená, že by existovala místní alternativa dostupná pěšky zhruba do 15 minut. Někteří však namísto teorie městského pohodlí spatřují globalistické spiknutí s cílem omezit místní svobody. Je otázkou, zda stojí za to opakovat obskurní konspirační teorie, které se kolem tohoto urbanistického konceptu objevily.

Konečným cílem patnáctiminutových měst, varují zastánci konspiračních teorií, je, že vláda uvězní lidi v jejich čtvrtích a zabrání jim v pohybu po městě. Tato konspirace se zakládá na teorii o vládní touze odstranit vlastnická práva a bránit svobodě pohybu.



Skutečným důvodem odporu proti 15minutovým městům je ovšem možná to, že budou potenciálně vyžadovat určité omezení používání automobilů. Ale vytváření těch nejbláznivějších a nejtemnějších motivů je velmi moderní cvičení v politické absurditě.

(Pozn. autoweek.cz: Protesty ve Velké Británii nastaly poté, co Oxfordshire County Council zveřejnila video jak má být město Oxford rozděleno do šesti zón a obyvatelé budou mít povoleno opustit své zóny jen na omezený počet dní v roce. Šest oxfordských silnic bude vybaveno *„dopravními filtry"* – pokud jím projedete autem a nemáte výjimku nebo povolení, dostanete pokutu 70 liber.)

Přestože emise oxidu dusičitého (NO_2) v Evropské unii a ve Spojeném království klesají, nesplňují směrnice vydané Světovou zdravotnickou organizací WHO. Ukazuje to studie Centra pro výzkum energie a čistého ovzduší CREA. Oxid dusičitý je plyn, který se běžně uvolňuje při spalování paliv v dopravních prostředcích a průmyslových odvětvích. Při vdechování může mít škodlivé účinky na dýchací systém. Odvětví silniční dopravy bylo v roce 2020 podle údajů European Environment Agency EHP hlavním zdrojem emisí oxidů dusíku. Bylo zodpovědné za 37 % emisí, následuje zemědělství s 19 % a zpracovatelský a těžební průmysl s 15 %.

Volkswagen přeškolí zaměstnance pro elektromobilitu

Volkswagen do roku 2025 poskytne potřebnou kvalifikaci pro elektromobilitu 22 000 zaměstnancům z výroby ve Wolfsburgu. Všichni zaměstnanci z výroby ve Wolfsburgu budou velkou vzdělávací ofenzivou ve školicím centru eMotionRoom postupně připraveni na elektromobilitu. Volkswagen tak pokračuje v transformaci německých výrobních závodů na produkci elektromobilů. Po Cvikově a Emdenu přejde v nadcházejících letech na výrobu elektromobilů také závod ve Wolfsburgu.

Výrobní závod ve Wolfsburgu při transformaci sází nejen na odborná školení, ale také na emoce. Za tím účelem zde byla otevřena eMotionRoom. Celkem 22 000 zaměstnanců z výroby se v tomto školicím centru v příštích měsících hravým způsobem seznámí s procesem transformace, v němž budou automobily poháněné spalovacími motory nahrazeny elektromobily.

Koncepce školicího centra eMotionRoom ve Wolfsburgu vznikla interně ve spolupráci mezi Volkswagen Group Academy a organizací výrobního závodu. Centrum má tři složitě uspořádané místnosti, v nichž mají zaměstnanci vždy 20 minut na to, aby vyřešili různé hádanky a splnili úkoly. Všechno začíná cestou do 19. století k vynálezu prvního elektromotoru. Druhá místnost účastníky provede historií výrobního závodu Wolfsburg do současnosti při výrobě vozidel se spalovacími motory. Nakonec následuje pohled do digitální budoucnosti cestování automobilem.

Stejně jako v klasických únikových hrách musejí čtyřčlenné týmy řešit v každé místnosti různé úkoly aby si otevřely východ. O každou skupinu se přitom starají dva školitelé z Group Academy prostřednictvím připojitelného video přenosu.

Centrum eMotionRoom je součástí jednodenní akce eMotionDay, během níž jsou účastníkům představována další témata školení, například používání brýlí s virtuální realitou ve výrobě nebo nová povolání, například specialista na zprovoznění vozidla. Školicí centrum eMotionRoom bude využíváno minimálně do konce roku 2024.

Na podzim bude v závodě Wolfsburg zahájena částečná montáž modelu ID.3. Od poloviny roku 2024 začne sjíždět z montážní linky ve Wolfsburgu SUV na základě platformy MEB.

Paradox zelené dopravy

Tisková zpráva Unie pro podporu olejnatých a bílkovinných rostlin UFOP: zelená dopravní politika blokuje cestu k nákladově efektivnímu snižování emisí CO_2.

Zemědělci a podniky zabývající se v Německu pěstováním a zpracováním řepky naprosto nechápavě sledují legislativní iniciativu ministryně životního prostředí Steffi Lemkeové, na jejímž základě má být během několika let zabráněno přimíchávání biopaliv. Jde o *„paradox zelené dopravy"*: biopaliva jsou odmítána jako stávající překlenovací technologie šetrná ke klimatu, zatímco elektromobilita je stále v plenkách a miliony vozidel budou v nadcházejících desetiletích stále závislé na kapalných nízkouhlíkových palivech.

„Každý, kdo chce zakázat používání udržitelně certifikovaných biopaliv a spoléhá se pouze na elektromobilitu, jedná nezodpovědně pokud jde o klimatickou politiku," říká Stephan Arens, výkonný ředitel Unie pro podporu rostlin na výrobu oleje a bílkovin UFOP.

Biopaliva již léta přispívají k ochraně klimatu bez potřeby dalších investic do infrastruktury a jsou plně vysoce zdaněná. Bylo oficiálně potvrzeno, že v roce 2021 v silničním provozu udržitelně certifikovaná biopaliva ušetřila více než 11 milionů tun CO_2ekv. Do roku 2030 by se jejich příspěvek mohl zvýšit na celkových 175 milionů tun CO_2ekv. Biopaliva tak představují překlenovací technologii, která efektivně doprovází přechod k elektromobilitě a k rozšiřování výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů – včetně energie potřebné pro inovativní syntetická paliva (e-paliva).

Navzdory masivnímu dotování elektrických vozidel je jejich podíl na trhu, a tím i účinek pro ochranu klimatu, stále extrémně omezený. I při trvalém nárůstu počtu elektrických vozidel budou osobní a nákladní auta se spalovacími motory po celá desetiletí stále potřebovat velké množství pohonných hmot. UFOP proto výslovně varuje před schválením návrhu zákona o biopalivech, protože kdokoli, kdo uzavře most dřív, než bude hotový nový most, nesmí být překvapen, pokud nedosáhne svůj cíl!

Grünes Verkehrsparadoxon: Biokraftstoffe als existierende klimafreundliche Brückentechnologie ablehnen, während die E-Mobilität erst noch im Aufbau ist und Millionen Fahrzeuge noch Jahrzehnte auf flüssige kohlenstoffarme Kraftstoffe angewiesen sind. UFOP e. V.