12. týden 2024

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

Fiat 600e přijíždí

Fiat se s modelem 600e vrací do segmentu malých vozů. Přijíždí s elektrickým pohonem, ale víc si český dovozce slibuje od verze 600 Hybrid s mild-hybridním pohonem, která přijde v létě.

Fiat 600e vychází ze základu Stellantisu s platformou CMP2, nicméně italská značka se snaží odlišit připomínkou úspěšné historie jeho legendárních předchůdců. Proto se designem hlásí k odkazu modelu 600, i když novinka je mnohem větší auto.

Nejde o klasický hatchback, ale s vyšší stavbou jde o crossover blížící se k SUV. Zavazadlový prostor Fiatu 600e, dlouhého 4171 mm s rozvorem náprav 2562 mm, pojme 360 l, při sklopeném zadním sedadle až 1231 l.

Fiat 600e používá elektromotor nejnovější generace z řady Stellantisu s maximálním výkonem 115 kW (156 k) a točivým momentem 260 N.m. Akumulátor s kapacitou 54 kWh (51 kWh netto) lze nabíjet výkonem až 100 kW. Díky lepší účinnosti celého systému umožňuje dojezd až 409 km.

Interiér je takřka identický s příbuzným Jeepem Avenger, s nímž se vyrábí na stejné lince. Digitální přístrojový panel 7" je kombinován s dotykovým 10,25" displejem infotainmentu, ale najdeme zde i tlačítka a otočné ovladače klimatizace a hlasitosti. Nejběžnější funkce lze ovládat i na multifunkčním volantu. Netradiční je lišta pod centrálním displejem s tlačítkovými volbami jízdních režimů, ovšem nejvzdálenější tlačítko pro případnou volbu rekuperačního brzdění není z hlediska ergonomie ideální.

Fiat zákazníkům usnadnil konfiguraci vozu: na výběr jsou přesně dvě verze – základní varianta (Red) s výbavou odpovídající obvykle střední úrovni a plně vybavená La Prima. Obě mají standardně full LED světlomety a 10,25" displej informačního systému. Základní cena je 799 900 Kč. Vyrábí se v továrně Stellantisu v polském městě Tychy.

Víc vč. verze Fiat 600 Hybrid na str. 10

Osobní Berlingo opět se spalovacími motory

Citroën modernizoval Berlingo. Zákazníky chce oslovit novým designem, větším komfortem i nejnovější generací informačního systému. Berlingo je stále k dispozici ve dvou délkách M a XL (440 nebo 475 cm) s objemem zavazadlového prostoru 597 l až 2126 l resp. 850 l až 2693 l. Vzadu jsou tři samostatná, posuvná a sklopná sedadla, která lze v dlouhé verzi doplnit o další dvě sedadla ve třetí řadě. K objednání je také verze Profi, osobní varianta s homologací N1. V nabídce jsou zážehový motor 1,2 PureTech 110/75 kW (102 k) i turbodiesel 1,5 BlueHDi 130/96 kW. Základní cena s akční slevou je od 530 000 Kč, u verze XL od 640 000 Kč, v případě Profi to je 510 000 resp. 545 000 Kč. Modernizovaný Citroën ë-Berlingo s elektromotorem o výkonu 100 kW (136 k) a akumulátorem s kapacitou 50 kWh nabízí dojezd až 320 km. Pořídit ho lze s akční slevou 100 000 Kč od 900 000 Kč.

Nejvýkonnější ID. Buzz je GTX

Značka Volkswagen Užitkové vozy v roce 2023 zákazníkům předala 409 400 vozidel, což znamenalo meziroční nárůst o 25 %. K pozitivnímu vývoji přitom došlo u všech modelů značky a ve všech regionech. Čtyřnásobně se zvýšil celkový počet předaných elektromobilů na 29 300 vozů. Potřetí v řadě zvýšila svůj roční hospodářský výsledek a s 873 miliony eur (v předchozím roce: 529 milionů eur) dosáhla rekordní provozní zisk. V roce 2024 budou mít premiéru nový Transporter a California a téměř všechny ostatní modely čeká modernizace. V průběhu výroční tiskové konference byl představen i nový model ID. Buzz GTX se dvěma elektromotory, výkonem 250 kW (340 k) a pohonem všech kol 4Motion. Na výběr budou dvě velikosti akumulátorů a dvě délky rozvoru – pro krátký rozvor má akumulátor kapacitu 84 kWh (použitelných: 79 kWh) a pro prodloužený 91 kWh (použitelných 86 kWh). Prodávat se začne v druhé polovině roku.

Luca de Meo v otevřeném dopise vyzývá k politické akci v EU

Šéf evropských automobilek a generální ředitel Renaultu Luca de Meo v otevřeném dopise politickým představitelům představil svou vizi prosperujícího evropského automobilového průmyslu. V úvodu píše: *„Věřím, že naše cíle můžeme dosáhnout společným úsilím a partnerstvím mezi veřejným a soukromým sektorem. S Airbusem jsme viděli, co Evropa dokáže."*

Evropský automobilový průmysl se připravuje na vlnu levnějších čínských modelů s vynikající technologií akumulátorů. Zatímco EU vyšetřuje, zda čínští výrobci těží ze státních dotací, de Meo píše: *„Evropa by měla chránit své trhy, ale v dodávkách lithia, niklu a kobaltu je zcela závislá na Číně a v oblasti polovodičů na Tchaj-wanu. Vztahy s Čínou bude třeba řídit, ale úplně zavřít jim dveře by byla ta nejhorší možná reakce."*

De Meo stanovuje diagnózu: *„Američané stimulují, Číňané plánují a Evropané regulují."* Ceny za energii jsou ve srovnání s EU v Číně 2x nižší a v USA 3x. Mzdové náklady jsou přitom v EU o 40 % vyšší než v Číně. *„Pod tlakem finančních*

trhů jsou evropští výrobci nuceni soustředit se na krátkodobý zisk spíš než na investice nutné z dlouhodobého hlediska. Čína vyřešila problém konsolidací všech svých sil, včetně finančních institucí, kolem jediného cíle," konstatuje de Meo.

De Meo žádá přijetí zásad technologické a vědecké neutrality. V praxi to znamená již nediktovat průmyslu *„technická"* řešení ale stanovit cíle a ne to, jak je dosáhnout. To je princip, který byl bohužel opuštěn. Například použití syntetických paliv je velmi slibné a mělo by být prozkoumáno. **Měli bychom měřit dopad automobilu v průběhu celého jeho životního cyklu od montáže až po konec životnosti a recyklaci namísto abychom se zaměřovali pouze na spotřebu energie během jeho používání.** To by motivovalo naše inženýry a zároveň zvýšilo naše šance na úspěch proti Číně a USA.

De Meo navrhl zahájení deseti velkých evropských projektů ve strategických oblastech: podpora malých, cenově dostupných evropských vozů, revoluce v dodávkách na poslední míli, urychlení obměny vozového parku, vývoj inteligentní nabíjecí infrastruktury a technologie V2G, dosažení soběstačnosti v oblasti kritických materiálů, zvýšení konkurenceschopnosti Evropy v oblasti polovodičů, standardizace softwarově definovaných vozidel, podpora vzniku evropské metaverze, unifikace recyklace akumulátorů a posílení potenciálu vodíku.

více na
www.autoweek.cz

BMW Neue Klasse také jako X

BMW uvádí, že se zaměřuje na to, aby ziskovost pro rok 2024 byla v souladu s loňským rokem. Ta zaostala za očekáváním kvůli vyšším nákladům. *„Investujeme do budoucnosti naší společnosti jako nikdy předtím,"* konstatoval finanční šéf Walter Mertl. BMW uvádí, že prodej elektricky poháněných vozidel by měl v roce 2024 výrazně vzrůst (vloni představoval 15 %). BMW současně představilo koncept SUV Vision Neue Klasse X. Model následuje odhalení sedanu Vision Neue Klasse na autosalonu IAA Mobility v Mnichově v roce 2023. Čtyři výkonné superpočítače budou řídit různé funkce, vč. jednoho pro asistované řízení, vyvinutého s výrobcem čipů Qualcomm, a dalšího, vyvinutého interně, dohlížejícího na hnací ústrojí a jízdní dynamiku. BMW uvedlo, že vůz

nabídne *„kvantový skok v asistované jízdě"* díky schopnostech dosáhnout úrovně 2+ a omezené autonomie úrovně 3. Sériová vozidla Neue Klasse X začnou sjíždět z linky v maďarském Debrecínu ve druhé polovině roku 2025 a sedan se přidá od roku 2026 z mnichovské továrny.

Společnost Seat S.A. vykázala historicky nejvyšší provozní zisk

Společnost Seat S.A. vloni předala zákazníkům 519 176 vozů, což bylo o 35,3 % víc než v předchozím roce (2022: 385 592 vozů). Značka Cupra znovu překonávala rekordy a dodala 230 739 vozů (2022: 152 896 aut). Značka Seat se vrátila k růstu díky 288 437 dodaným vozům (2022: 232 696 aut). Společnost Seat

S.A. dosáhla rekordní provozní zisk 625 milionů eur (2022: 33 milionů eur). *„Máme za sebou rok, v němž společnost Seat S.A. vykázala nejlepší finanční výsledky ve své 73leté historii. Tím se potvrdilo, že pokračuje na své cestě k ziskovější budoucnosti,"* řekl Wayne Griffiths, předseda představenstva značek Seat a Cupra. Značka Seat bude do konce éry spalovacích motorů i nadále uvádět na trh zdokonalované modely poháněné plug-in hybridními jednotkami a spalovacími motory. Značka Cupra v roce 2024 uvede na trh druhý elektrický model Tavascan a elektrifikované SUV Terramar. Griffiths současně ohlásil významný krok v globalizaci značky Cupra vstupem na trh v USA.

Čínské minielektromobily už brzy vyjedou z Polska

Jak agentuře Reuters sdělily dva zdroje blízké této záležitosti, čínská společnost Leapmotor zahájí výrobu svého elektrického miniautomobilu T03 v továrně Stellantis v Polsku ve městě Tychy jako součást společného podniku mezi těmito dvěma společnostmi. Výroba bude zahájena již ve druhém čtvrtletí pomocí montáže metodou semi-knocked down (SKD), která spočívá v montáži částečně sestavených sad. Stellantis se v říjnu dohodla na koupi 21% podílu v čínské společnosti Leapmotor za 1,5 miliardy eur a založení společného podniku Leapmotor International. **Stojí za povšimnutí, že čtvrtý největší výrobce aut**

na světě s produkcí přes 6 milionů vozidel ročně a zahrnující tak slavné značky, jako jsou Alfa Romeo, Citroën, Fiat, Opel, Peugeot, Chrysler nebo Jeep, hledá pomoc s technickým vývojem u čínského výrobce, který byl založen v roce 2015 a vloni prodal 43 000 aut...

Chery míří do Itálie

Čínská automobilka Chery jedná s italskou vládou o vybudování závodu na montáž vozidel, který by konkuroval domácím operacím koncernu Stellantis a jeho značky Fiat. Jak upozorňuje agentura Reuters, jednání mezi čínskou automobilkou Chery a italskou vládou může působit překvapivě vzhledem ke

geopolitickému napětí mezi Evropou a Čínou. Jenže vláda v Římě chce zvýšit výrobu automobilů v zemi na 1,3 milionu vozů ročně – přeloženo: potřebuje zajistit pracovní místa. Chery zase potřebuje výrobní základnu v Evropské unii jako zajištění proti připravovaným clům. Chery plánuje mít v Evropě ve střednědobém horizontu tři značky (Jaecoo, střední Omoda a luxusní Exeed Exlantix) a téměř tucet modelů. Na rozdíl od většiny čínských výrobců se Chery při expanzi do Evropy nezaměřuje pouze na elektromobily, ale také na spalovací motory i hybridy.

Další témata 12. týdne na autoweek.cz

Ženevský autosalon bilancoval
Toyota opět rozdávala nejen auta
Průzkum o dotacích na elektromobilitu mezi podnikateli
Nadstandardní počet parkovacích míst pro elektroauta
Členské společnosti ČLFA připraveny financovat elektromobily
Washington dává Detroitu čas na oddech

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

Po zavedení E10 roste zájem o prémiová paliva

Rok 2024 přinesl zvýšený zájem řidičů o prémiový benzin. Podíl výtoče paliva EVO 100 Plus u čerpacích stanic MOL vzrostl meziročně téměř dvojnásobně. Může za to přechod na benzin E10 s až 10% obsahem bioetanolu, který od 1. ledna nahradil 95oktanový benzin E5. Česká republika k zavedení nového standardu přistoupila v souladu se směrnicemi Evropské unie. Jenže dvojnásobný podíl bioetanolu vede i k vyšší spotřebě a biodegradaci. Paliva bez biolihu lze mít déle v nádrži a pro některé starší vozy není benzin E10 vhodný vůbec, protože může poškodit pryžová těsnění. Roste proto zájem o prémiová paliva, která mají podíl biolihu menší. V Německu lze stejný trend pozorovat

i víc než 10 let po zavedení benzinu E10. Mezi českými prémiovými palivy, jako je MOL EVO 100 Plus, se místo bioetanolu nejvíc používá složka ETBE, jejíž předností je vysoké oktanové číslo. To přispívá ke kontrolovanému spalování v motoru bez detonací a tím i k vyššímu výkonu motoru a jeho delší životnosti.

Iveco se odděluje od Magirusu

Německý výrobce nákladních vozidel Magirus-Deutz s dlouhou historií (založen byl v roce 1864) se stal v roce 1975 jedním ze zakladatelů nově vytvořeného koncernu Iveco. V roce 1996 se vyčlenila

samostatná divize požární ochrany, od roku 2013 působící pod jménem Magirus. Vloni Iveco ve snaze o koncentraci na své hlavní náplně činnosti začalo hledat investora, který by tento sektor převzal. Výrobce hasičských vozů a protipožární techniky Magirus tak nyní přechází pod kontrolu mnichovské investiční společnosti Mutares. Magirus zaměstnává 1300 lidí v Německu, Itálii, Francii a Rakousku. Loni představoval 2 % tržeb Iveca, ale vykázal ztrátu 35 milionů eur. Transakce poskytne Magirusu úplnou nezávislost na Iveco Group a samostatnou cestu do hasičského podnikání.

Revoluce v zákulisí VW

Šéfredaktor magazínu Automobilwoche Burkhard Riering upozorňuje na proměnu firemní strategie v koncernu Volkswagen.

Zesnulý patriarcha Ferdinand Piëch kdysi ve svém impériu Volkswagen AG všemožně podporoval interní rivalitu mezi jednotlivými značkami. Piëch je tím chtěl povzbudit ke špičkové výkonnosti: Ať vyhraje ten lepší. Jenže podle přání současného generálního ředitele VW Olivera Bluma by podnikání neměla podněcovat vnitřní konkurence, ale především úzká spolupráce mezi značkami. Soutěž probíhá venku ale ne doma. Egoismus, ješitnost a znepokojující pýcha by měly skončit.

Nejlepším příkladem je skupina Core, která sdružuje objemové značky Volkswagen, Volkswagen užitkové vozy (VWN), Škoda, Seat a Cupra. Spolupráce mezi nimi sice existuje již delší dobu. Za příklad se zde uvádí společná práce na Passatu (Volkswagen) a Superbu (Škoda). Ale po mnoha sdílených platformách nyní integrace značek vstupuje do nové fáze.

Synergie začíná výzkumem a vývojem a pokračuje přes výrobu až po poprodejní služby. Kolegové ze Seatu a Škody vyvíjejí společně, zaměstnanci Volkswagenu staví škodovky a naopak. Nová kultura, zcela nová úroveň organizace. Je to revoluce v zákulisí.

Tato (re)organizace má za cíl shromáždit to nejlepší ze všech světů, aby se každý mohl stát lepším. Pokud se zeptáte manažerů VW, tak jde víc o rychlost než o snižování nákladů. Rychlost jako nejtěžší měnu transformace. V důsledku toho se musí zvýšit i ziskovost – zejména u značky osobních vozů Volkswagen.

Společná týmová práce ovlivňuje vše, co zákazník nevidí. Design a další oblasti jsou vynechány. A dotčena není ani suverenita značky a odpovědných osob. To odlišuje přístup VW od jiných automobilových společností, které jsou řízeny víc centrálně.

Značka je v koncernu VW posvátná. Brzy by mohla být – spolu s designem – jedním z mála zbývajících odlišujících prvků.

více na
www.autoweek.cz

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.

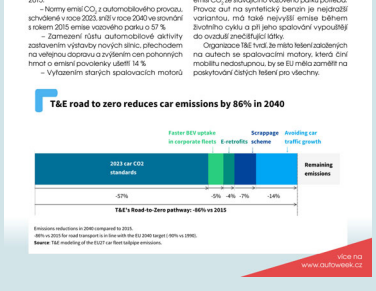
Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

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:

Fiat 600 Hybrid (MHEV)



Podle T&E je třeba omezit auta a přestat stavět silnice

Likvidace konkurentů železnice není správná cesta

Automobilový prodejní mejdan končí, nastupuje recese

Za elektromobily emise CO_2 vyšší než ze spalovacích motorů

Fiat 600 Hybrid (MHEV)

V současnosti novinka Fiatu přichází pouze v čistě elektrické verzi 600e, ale už brzy přijde z hlediska českého trhu mnohem důležitější varianta 600 Hybrid s nekonvenčním mild-hybridním pohonem. V té najdeme zážehový tříválec 1,2 l Turbo s největším výkonem 74 kW (100 k) a točivým momentem 205 N.m. Během několika měsíců přijde i verze s výkonem 100 kW (136 k).

Spalovací motor je propojen s elektrifikovanou dvouspojkovou šestistupňovou převodovkou a elektromotorem o výkonu 21 kW (29 k) disponujícím točivým momentem 55 N.m. Díky poměrně velkému akumulátoru systém umožňuje rychlostí do 30 km/h ujet až kilometr na čistě elektrický pohon, takže zvládá různá popojíždění v zácpě nebo při parkování jen s elektromotorem. Díky tomu ujede většinu jízdy v městském provozu na elektřinu.

	1,2 Turbo Hybrid	600e
palivo	B (MHEV)	E
výkon (kW/k)	74 (100)	115 kW (156 k)
točivý moment (N.m)	205	260
převodovka	6A	-
rychlost (km/h)	184	150
0-100 km/h (s)	10,8	9,0
spotřeba (l/100 km)	5,1	-
spotřeba (kWh/100 km)	-	15,1-15,2
dojezd (km)	-	406-409

akční ceny	výkon	palivo	přev.	600	(RED)	La Prima
600e	115 kW	E	-	-	799 900 Kč	909 900 Kč
1,2 Turbo Hybrid	74 kW	B	6A	549 900 Kč	-	649 900 Kč

Fiat 600 Hybrid má také větší zavazadlový prostor – 385 l resp. po sklopení zadních sedadel 1256 l.

Výroba verze MHEV začne v červenci a první vozy by měly dorazit v srpnu. Cena byla stanovena se základem na 549 900 Kč.

ROZMĚRY

600

ŠÍŘKA: 1781 mm (bez zrcátek) DÉLKA: 4171 mm VÝŠKA: 1523 mm (bez antény) ZAVAZADLOVÝ PROSTOR: 360L

více na
www.autoweek.cz

Podle T&E je třeba omezit auta a přestat stavět silnice

Evropská komise navrhla snížit v roce 2040 celkové emise bloku o 90 % ve srovnání s rokem 1990. Nevládní organizace Transport & Environment, která má velký vliv na Evropskou komisi, tvrdí, že pokud má EU dosáhnout svůj navrhovaný cíl v oblasti klimatu do roku 2040, jsou nejdůležitějšími opatřeními normy EU pro snížení emisí CO_2 u automobilů a postupné ukončování prodeje osobních automobilů se spalovacími motory. Jak se uvádí ve zprávě Transport & Environment's Car Decarbonisation Roadmap EU také bude muset nahradit znečišťující automobily a vyhnout se nárůstu silniční dopravy.

T&E doporučuje jak snížit emise z vozového parku EU o 86 % v roce 2040 ve srovnání s rokem 2015:

– Normy emisí CO_2 z automobilového provozu, schválené v roce 2023, sníží v roce 2040 ve srovnání s rokem 2015 emise vozového parku o 57 %

– Zamezení růstu automobilové aktivity zastavením výstavby nových silnic, přechodem na veřejnou dopravu a zvýšením cen pohonných hmot o emisní povolenky ušetří 14 %

– Vyřazením starých spalovacích motorů a jejich nahrazením elektromobily a veřejnou dopravou se ušetří 7 %

– Rychlejší elektrifikace firemních vozových parků ušetří 5 %

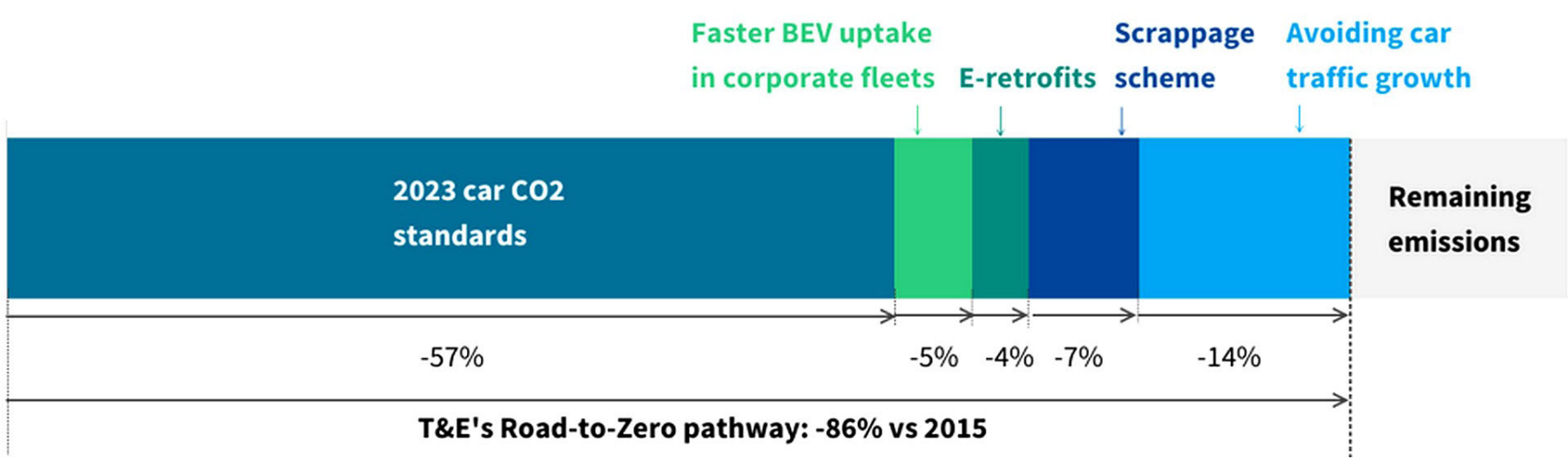
– Dovybavení automobilů se spalovacími motory tak, aby se staly elektromobily s akumulátory, ušetří 4 %.

Lucien Mathieu z T&E řekl: *„Pokračování ve vyřazování spalovacích motorů je nejdůležitější politikou pro splnění klimatického cíle EU 2040. Ke snížení emisí z vozového parku je potřeba vyhnout se dalšímu silničnímu provozu, vyřadit stará auta na benzin a naftu a elektrifikovat firemní vozy.*"

Podle T&E alternativní paliva nejsou ke snížení emisí CO_2 ze stávajícího vozového parku potřeba. Provoz aut na syntetický benzin je nejdražší variantou, má také nejvyšší emise během životního cyklu a při jeho spalování vypouštějí do ovzduší znečišťující látky.

Organizace T&E tvrdí, že místo řešení založených na autech se spalovacími motory, která činí mobilitu nedostupnou, by se EU měla zaměřit na poskytování čistých řešení pro všechny.

T&E road to zero reduces car emissions by 86% in 2040



Emissions reductions in 2040 compared to 2015.
-86% vs 2015 for road transport is in line with the EU 2040 target (-90% vs 1990).
Source: T&E modeling of the EU27 car fleet tailpipe emissions.

Likvidace konkurentů železnice není správná cesta

Vítejte u nejnovějšího zpravodaje Euractivu o dopravě v EU.

Evropský parlament odhlasoval podporu delších a těžších kamionů na silnicích EU a přijal tak svůj postoj k novému zákonu, který bude rovněž harmonizovat přeshraniční pohyb těchto kamionů. Když poslanci Evropského parlamentu ukončili diskuse o větších a těžších nákladních vozidlech, parlamentními chodbami se dál vznášel zvláštní spor. Argumentovalo se tím, že by neměly být povoleny větší kamiony, protože by to poskytlo silniční nákladní dopravě další výhodu oproti železnici.

Omezení jednoho druhu dopravy za účelem ochrany jiného evropským občanům nepomůže. Pokud lze těžší nákladní vozidla bezpečně a udržitelně umístit na evropské silnice, mělo by to tak být. Spíš než zaujatý obranný postoj musí železniční sektor předložit jasný a pozitivní argument pro svou budoucnost. To je nyní důležitější než kdykoli dřív.

Jak uvedl francouzský železniční operátor SNCF, investiční potřeby tohoto sektoru jsou značné. A jak se silniční doprava *„čistí"*, železnice nebude vždy nespornou zelenou alternativou. Emise CO_2 ze silniční dopravy mají do roku 2040 klesnout o 77 – 86 %, protože se po kontinentu rozjedou elektrická vozidla všech velikostí.

Ale železnice má stále co nabídnout. Zůstává jedním z nejpohodlnějších a nejefektivnějších způsobů přepravy osob a nákladu. Vysokorychlostní železnice a potenciálně i noční vlaky zůstávají v Evropě nejlepším řešením pro vytlačení letů s vysokými emisemi uhlíku. A jak nám připomněl Evropský účetní dvůr, bezpečnost na železnici je ve srovnání se silniční dopravou mnohem menším problémem.

Komise stanoví množství cílů a opatření ke zvýšení podílu železniční dopravy na cestování. Všechna tato opatření však pomáhají tím, že posilují sociální a ekonomický přínos železničního sektoru. Alternativní přístup – oslabení příspěvku ostatních druhů dopravy – by tento vlak jen zpomalil.

více na
www.autoweek.cz

Automobilový prodejní mejdan končí, nastupuje recese

Postcovidový prodejní mejdan, kdy si automobilky za loňský hospodářský rok doslova namastily kapsy a inflačně si navýšily zisky z odložených prodejů, končí. Tím se zabývá Milan Smutný.

V Česku jako subdodavateli Německa sevřeného hospodářskou recesí začíná průmysl stagnovat. Vše je důsledkem slepé sázky na iracionálně prováděnou zelenou energetickou tranzici. Nic tak nevystihuje stav ekonomiky jako její kvintesence – energetiky. Spotřeba elektřiny, jež by měla při větším využití v dopravě, vytápění i dalších oblastech stoupat, loni v Česku i Německu klesla na roveň před 20 lety.

A do toho po 20leté strategické přípravě nastupuje Čína, která zahajuje expanzi viditelnou právě v exportu svých elektrických aut (nemluvě o solárech, větrnících a všech Čínou globálně kontrolovaných surovinách a technologiích OZE), a to včetně výroby uvnitř EU.

V polovině března bilancovaly své loňské hospodářské výsledky koncern Volkswagen i jeho dceřiná značka Škoda. Dosažená ziskovost z prodeje nahromaděných covidových objednávek aut a realizovaných inflačních cen se ale letos sotva bude opakovat. Skutečnost, že německá vláda zastavila všechny dotace na tzv. čistou mobilitu, se tvrdě projeví v poklesu prodeje elektrických aut.

Automobilový průmysl v EU má před sebou těžké časy vyvolávané nepromyšlenou a neanalyzovanou zelenou tranzicí, včetně násilně prosazované kontroverzní elektromobility. Čína začíná sklízet sladké plody studené zelené války, kterou si EU sama proti sobě vyhlásila.

Nedávno novinami proběhla zpráva, že mezi rakouskými politiky nastoupilo zděšení, když v tendru na nákup 35 elektrických vozidel pro potřeby spolkové země Horní Rakousy zvítězila čínská automobilka BYD. Na základě smlouvy z listopadu 2023 se staví továrna BYD v Maďarsku. V létě 2025 začne vyrábět a do dvou let bude produkovat 300 000 aut ročně. V ČR by v takovém termínu nebylo ani platné stavební povolení. Pak už Evropská komise nebude moci čínská auta *„Made in EU"* sankcionovat.

Nic lépe nedokumentuje rezignaci z technického zaostávání ve Volkswagenu jako to, že si za 700 milionů dolarů koupil 4,99 % akcií čínské automobilky Xpeng. Ta má do konce roku 2026 vyrobit dva nové plně elektrické modely se znakem VW.

Jak popsal šéfredaktor portálu Autoweek Vladimír Rybecký, do Číny se už z EU a Německa stěhuje nejen výroba, ale i vývoj z klíčových automobilových firem. V EU nejsou vzdělaní technici, studenty táhnou obory podobné *„prodavačům teplé vody"* nejlépe s prací pro stát. Naopak Čína s desítkami milionů ambiciózních vysokoškoláků dokáže ty nejlepší dokonale motivovat.

více na
www.autoweek.cz

Za elektromobily emise CO_2 vyšší než ze spalovacích motorů

Ideologie Green Deal přinesla ve snaze o dekarbonizaci v elektrických autech paradoxně zhoršení emisí. Uvádí to Milan Smutný ve svém komentáři.

Pohon konvenčního motoru zajišťuje chemická reakce spalování benzinu nebo nafty, což je logicky spojeno s emisemi. U elektrických aut se tvrdí, že emise neprodukují. To je pravda až potud, kdy si zjistíme, čím je baterie nabíjena. V případě energetického mixu Německa se nabíjejí z emisních zdrojů (uhlí, zemní plyn), takže elektromobily jsou špinavější než dieselové a benzinové automobily.

K těmto závěrům došel německý inženýr Gerhard Metzele ve své knize *„Elektromobilität confidential – Die Kehrseite der Medaille"* (Elektromobilita důvěrně – Rubová strana medaile). Své výpočty odvodil od spotřeby elektřiny v roce 2022, kdy Německo registrovalo 700 000 čistě elektrických vozů. Ze spotřebovaných 575,2 TWh připadalo 283,7 TWh připadalo na elektrárny na fosilní paliva.

Elektrická auta měla celkovou čistou spotřebu elektřiny 2,26 TWh. Při započtení vlastní spotřeby elektráren a ztrát v elektrické síti vyplývá potřebná hrubá výroba elektřiny ve výši 2,51 TWh. To podle Metzeleho znamená, že v roce 2022 byly elektromobily zodpovědné za emise způsobené výrobou 2,51 TWh elektřiny z fosilních zdrojů. Z váženého průměru vyplývá emisní faktor CO_2 0,81 kg CO_2/kWh. Přes 2 miliony tun CO_2 z německé dodávky elektřiny připadlo na údajně zcela čisté elektromobily.

Za předpokladu, že jsou elektromobily používány jako auta se spalovacími motory a ujely v roce 2022 v průměru 12 700 km, budou emise CO_2 činit přibližně 230 g CO_2/km. Evropská cílová hodnota pro výrobce automobilů je 95 g CO_2/km. U spalovacích motorů jsou výrazně vyšší, nicméně s průměrem kolem 165 g CO_2/km stále hluboko pod emisemi údajně čisté elektromobility.

Podobná je také situace pokud jde o oxidy dusíku NO_x. Moderní vozidla se vznětovými motory dosahují emise NO_x mezi 10 a 20 mg/km. Při výpočtu stejným způsobem jako u emisí CO_2 vychází pro elektroauta 200 mg NOx/km.

Přitom nesmíme zapomenout na nevyřešený problém masové recyklace vysloužilých baterií jako nebezpečného odpadu. Do všeho, co činíme z hlediska péče o životní prostředí, musíme zahrnovat celý životní cyklus: od projekce, výroby, dopravy, provozu, nabíjení až po recyklaci. Zatím si Evropská komise i parlament s pohádkami o čisté elektromobilitě lžou do kapsy.

více na
www.autoweek.cz