

BEIJING 7

14. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Škoda Superb Combi: aspirant na krále kombi

Škoda se čtvrtou generací svého vrcholného modelu Superb cílí na zákazníky hledající tradiční kombi se spalovacím motorem, jaké už u konkurence nenajdou.

Modelem Superb značka Škoda v roce 2001 vstoupila do tehdy silně obsazeného segmentu střední třídy jako jednodušší alternativa k dominujícímu Volkswagenu Passat. Každá další generace se k Passatu přibližovala v jízdním komfortu a k tomu přidávala mimořádnou praktičnost. Postupem času oba tyto modely zcela ovládly segment, který postupně opouštěl jeden konkurent za druhým.

Dosud se prodalo 1,6 milionu vozů tří generací, přičemž 89 % kupujících představuje fleetová klientela a 57 % zákazníků volí karoserii Combi, přičemž na nejdůležitějším trhu v Německu to je přes 90 %.

Čtvrtá generace Superbu vznikla souběžně s Volkswagenem Passat – vývoj a přípravu výroby dostali za úkol vývojáři v Mladé Boleslavi, zatímco výrobu obou přebírá továrna Volkswagenu v Bratislavě. Přichází nejprve jako Combi – stejně jako Passat. Na rozdíl od Passatu ovšem Superb nabídne i liftback.

Už třetí generace Superbu na architektuře MQB představovala po stránce vnitřního prostoru maximum možného. Přesto nová generace na platformě MQB Evo ještě narostla. Rozvor náprav 284 cm se nezměnil, nicméně nově je o další 4 cm delší, tedy 490 cm. Objem zavazadlového

prostoru se zvětšil o 30 l na 690 l, při sklopení zadních opěradel je to až 1920 l.

Zážehový motor 1,5 TSI evo 2/110 kW (150 k) je poprvé vybaven 48 V mildhybridním systémem doplňujícím systémem deaktivace válců ACT+. Brzy jej doplní verze 2,0 TSI s výkonem 150 kW (204 k) a vrcholná podoba s výkonem 195 kW (265 k) v kombinaci s pohonem všech kol. Nechybí ani turbodiesely 2,0 TDI se 110 kW (150 k) a výkonnější se 142 kW (193 k) spojený s pohonem všech kol.

Ve druhé generaci plug-in hybridního pohonu se kombinuje elektromotor se zážehovým motorem 1,5 TSI/110 kW (150 k). Společně poskytují největší výkon 150 kW (204 k). Akumulátor má kapacitu 25,7 kWh, tedy dvojnásobnou proti první generaci. Díky tomu se čistě elektrický dojezd zvýšil na 100 km. Navíc umožňuje i rychlé DC nabíjení výkonem 50 kW. Cenou za toto zlepšení je hmotnost 1848 kg, o 350 kg vyšší než u základní verze 1,5 TSI mHEV.

Víc na str. 10



BAIC Beijing 7 vstupuje do Polska

Na autosalonu v Poznani se v Evropě představilo velké rodinné SUV z Číny BAIC Beijing 7. Čínská automobilka BAIC vloni vstoupila na polský trh se dvěma SUV poháněnými spalovacími motory – malým Beijing 3 a kompaktním Beijing 5. Na vrcholu nabídky bude BAIC Beijing 7, jehož prodej začne ve druhém čtvrtletí. Výhledově



společnost BAIC plánuje vstup i na trhy dalších zemí střední a východní Evropy včetně České republiky. BAIC Beijing 7 byl v Číně představen v dubnu 2020 a o tři roky později prošel modernizací. Je založen na platformě Beijing Modular Functional Architecture. Bude nabízen pouze se zážehovým čtyřválcem 1,5 l přeplňovaným turbodmychadlem, který generuje 130 kW (177 k) a pohání přední kola. Velké SUV je dlouhé 474,5 cm s rozvorem náprav 280 cm, tedy jako Škoda Kodiaq. Centrální dotykový displej má rozměr 12,3", displej za volantem 7" a na středové konzoli je třetí displej, rovněž 7", sloužící k ovládnání klimatizace. Prodávat se bude v jediné, velmi dobře vybavené verzi Luxury za 162 900 zlotých, což při přepočtu kurzu a DPH odpovídá 950 000 Kč.

Tesla dodala ještě méně aut, než se očekávalo

Tesla ohlásila výrobu šestimiliontého vozu a současně oznámila výsledky za 1. čtvrtletí, které poprvé za čtyři roky meztročně klesly a zaostaly daleko za očekáváním investorů. Pokles dodávek klesl o 8,5 % ve srovnání se stejným čtvrtletím loňského roku a o 20 % v porovnání se čtvrtým čtvrtletím 2023. Tesla za první tři měsíce roku 2024 vyrobila 433 371 vozů a dodala 386 810 aut. To bylo dost dobré na to, aby za čtvrtletí znovu převzala vedení v globálních dodávkách elektromobilů od BYD. Tesla ve vysvětlení poklesu připomíná pomalý náběh modernizovaného Modelu 3 ve Fremontu a dva výpadky výroby v továrně v Grünheide – nejprve kvůli útokům pirátů na nákladní loď v Rudém moři a poté kvůli žhářskému útoku ekoteroristů na rozvodnu vedle továrny. Problém Tesly



má ale i jinou příčinu – koncepty jejích vozidel jsou staré – navzdory pravidelným aktualizacím softwaru, modernizaci Modelů Y a 3 a hřebuku nad asistenční resp. autonomní technologií FSD.



Tavares: Elektromobily nejsou univerzálním řešením mobility

Generální ředitel společnosti Stellantis Carlos Tavares patří mezi ty, kteří pochybují o tom, že vozidla s nulovými emisemi budou fungovat pro každého v každé části světa. „Měli bychom ustoupit od dogmatického myšlení, kde jedna velikost padne všem. Nemyslím si, že to bude fungovat. Chtěl bych dodat, že současné elektromobily mohou být řešením pro některé naše společnosti,“ řekl Tavares na Fóru pro svobodu mobility, které iniciovala společnost Stellantis.

Tavares zde konstatoval: „Akumulátory elektromobilů budou potřebovat významný průlom pokud jde o chemii, aby se jejich hmotnost během příští dekády snížila na polovinu. Půl tuny kg surovin, které jsou v současnosti potřeba k vytvoření akumulátoru, nevypadá jako velmi rozumný výsledek z hlediska životního prostředí.“

„Průmysl založený na nové chemii potřebuje v příštím desetiletí dosáhnout průlomu pokud jde o hustotu energie v článcích abychom snížili hmotnost a spotřebu surovin elektrických vozidel alespoň o 50 %. Myslím, že se to blíží,“ řekl Tavares. Podle něj nemá smysl přidávat do elektromobilu půl tuny surovin aby byl dosažen „slušný“ dojezd 400 km. „To bude v průběhu příštího desetiletí narušeno novou chemií, která, doufejme, vyřeší problém nedostatku lithia,“ řekl Tavares. Lithium je klíčovým prvkem dnešních akumulátorů.

Zásadní překážkou pro elektromobily v méně rozvinutých zemích je přístup k elektrické energii. Roberto Schaeffer, profesor energetické ekonomie na univerzitě v Rio de Janeiru, uvedl, že 800 milionů lidí na světě nemá přístup k elektřině a mnohem víc lidí nemá stabilní elektrickou síť, na kterou by se mohli spolehnout: „Biopaliva by fungovala lépe než elektromobilita. Elektromobilita nebude řešením, alespoň v příštích 20 nebo 30 letech, kdy potřebujeme jít na čistou nulu. Musíme myslet na energetickou chudobu. Dopravní chudoba je na globálním jihu realitou. Pokud jde o mobilitu, neexistuje žádné univerzální řešení.“

Tavares také uvedl, že nevidí vodík jako životaschopnou alternativní technologii pro masovou mobilitu kvůli jeho vysokým nákladům, a to i za předpokladu, že energie použitá k výrobě vodíku, bude čistá.



Memorandum o zeleném vodíku

Společnost Net4Gas s klíčovými partnery z celé Evropy podepsala memorandum o porozumění o projektu South East European Hydrogen Corridor. Díky projektu bude možné dopravovat zelený vodík vyrobený v Řecku a Turecku do míst spotřeby v EU včetně České republiky a Německa. Délka plynovou bude 3131 km. Využito bude 900 km původní infrastruktury upravené pro přepravu vodíku včetně stávající struktury naší společnosti. Partnery memoranda jsou společnosti OGE z Německa, EUstream ze Slovenska, FGSZ z Maďarska, TransGaz z Rumunska, Bulgar TransGaz z Bulharska a DESFA z Řecka.



Celoevropské řešení plateb za nabíjení elektromobilů

Společnosti Mastercard a Last Mile Solutions oznámily vytvoření nového partnerství, jehož účelem je zavést nové platební standardy v oblasti nabíjení elektromobilů, které maximálně usnadní placení u nabíjecích stanic. Reagují tím na potřebu provozovatelů nabíjecích stanic naplňovat požadavky nařízení EU



o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva AFIR. Provozovatelům umožní snadno propojit své nabíjecí stanice s platebními terminály různých značek bez nutnosti složitých úprav. Nové řešení platební brány zajistí jednotný postup pro uživatele a zjednoduší propojení s platebními terminály, přijímání a zpracování plateb. Spolupráce firem Mastercard a Last Mile Solutions usnadní přechod evropských zemí k elektromobilitě zjednodušením procesu nabíjení díky zavedení interoperabilních a univerzálních platebních řešení. Nové řešení se v Evropě začalo zavádět od počátku roku 2024 tak, aby měli provozovatelé nabíjecích stanic možnost splnit požadavky evropské směrnice AFIR, která nabude účinnosti v dubnu 2024.



Tento nový elektromobil může být opravdu velký problém

Čínský elektronický gigant Xiaomi vyvolal obrovské pozdvižení ve světě elektromobility. Rozruch kolem jeho elektromobilu SU7 narůstal řadu měsíců. Elektrický sedan sliboval působivý výkon a dojezd jako součást nabídky doplněné o vysocevýkonnou variantu. Přitom automobilová divize technologického gigantu byla spuštěna teprve v roce 2021.

Nyní nový výrobce elektromobilů předvedl produkční verzi 5 m dlouhého sedanu SU7. K dispozici budou tři verze, přičemž dodávky v Číně by měly začít ještě v dubnu. SU7 bude vyrábět zavedená automobilka BAIC Group v Pekingu, takže Xiaomi nemuselo investovat do budování vlastní infrastruktury. A projekt se zrodil v zemi, kde je také dostatek dodavatelů

akumulátorů. Od začátku projektu do uvedení vozu SU7 na trh uteklo pouze 1003 dní!

Základní výbava Standard s jedním elektromotorem vlastní produkce Xiaomi o výkonu 217 kW (295 k) a pohonem zadních kol bude napájena 73,6 kWh deskovým akumulátorem LFP Blade z produkce BYD a bude mít dojezd 668 km. V Číně se bude prodávat s cenou začínající na 29 900 USD (700 000 Kč).

Větší akumulátor CATL Shenxing 94,3 kWh bude ve střední SU7 Pro, která slibuje dojezd 830 km. Tato druhá jednomotorová verze bude mít na rozdíl od 400 V základního modelu 800 V architekturu. Dvoumotorový SU7 Max s výkonem 488 kW (663 k) bude napájen největším akumulátorem CATL Qilin NMC s kapacitou 101 kWh, která umožní dojezd 810 km, ovšem v hodně optimistickém cyklu CLTC. Přejde s počáteční cenou 41 500 USD (970 000 Kč).

Xiaomi dokázalo to, co nedokázal Apple se svým vlastním automobilovým projektem, na nějž byly vynaloženy roky práce a miliardy dolarů. Xiaomi je známé i jako výrobce tabletů, nicméně projekt elektromobilu je vnímán jako důkaz toho, jak rychle se toto odvětví v Číně rozvíjí, přičemž zahájení prodeje SU7 je dosud největší elektromobilní událostí letošního roku. Od Xiaomi se neočekává, že vydělá peníze na každém prodaném autě. Už nyní ale má značný počet objednávek, které musí splnit – plných 88 898 jich přišlo během prvních 24 hodin!

XIAOMI SU7

C级高性能 生态科技轿车



Drivalia vybuďovala separátní servisní síť pro dodávkové vozy

Společnost Drivalia, specialista na operativní leasing a lídr ve správě firemních autoparků, vybuďovala separátní servisní síť určenou pro lehká užitková vozidla. Drivalia se této kategorii automobilů začala systematicky věnovat ještě před vypuknutím pandemie, během které skokově stoupl zájem o služby rozvážkových firem, a tedy



i o dodávková auta. Dnes lehké užitkové vozy tvoří zhruba 15 % z více než 30 000 vozidel zákaznické flotily společnosti v České republice. Svou nabídku v této oblasti Drivalia představila na setkání LUV specialistů, které uspořádala v Praze. Do své sítě vybírá pouze osvědčené servisy, které zohledňují přirozené odlišnosti LUV od osobních aut, tedy zejména jejich velikost a hmotnost, ale také nástaveb či agregátů. Síť pokrývá celou republiku a Drivalia ji průběžně doplňuje. Zároveň kontroluje kvalitu jednotlivých partnerů, a to i prostřednictvím zpětné vazby od klientů. Zvláštní přístup je nezbytný také při řešení nehod a poruch. Drivalia například dokáže pro klienty zorganizovat náhradní užitkové vozidlo srovnatelné kategorie.

Vodíkový autobus se osvědčil i v zimním provozu

Rafinérská a petrochemická skupina Orlen Unipetrol ve spolupráci s městy Most a Litvínov uskutečnila druhou fázi pilotního provozu vodíkového autobusu, který vyvinula slovenská společnost Mobility&Innovation Production. Ředitel dopravního podniku měst Most a Litvínova Daniel Dunovský ji okomentoval: „Průměrná spotřeba autobusu během zimního testu dosáhla 4,3 kg vodíku na 100 km, v létě tato hodnota byla 3,37 kg vodíku na 100 km. Více než na terénu záleželo na stylu jízdy řidiče a obsazenosti. To nám ukázalo i rozmezí spotřeb v jednotlivých



dnech, které se pohybovalo od 3,2 do 5,5 kg vodíku na 100 km. S celkovými výsledky letního i zimního testování jsme spokojeni.“ Města Most a Litvínov jsou spolu se společností Orlen Unipetrol a dalšími subjekty součástí vodíkové platformy v Ústeckém kraji. Obě města patří mezi průkopníky vodíkové mobility v hromadné dopravě.

BUILD YOUR DREAMS

Zprávy o elektromobilitě z města motorů

Automobilky jsou pod tlakem regulačních orgánů, které požadují, aby prodávaly více elektrických vozidel, ale i spotřebitelů, kteří tato vozidla nechtějí kupovat, a také investorů, kteří požadují méně investic a více peněz, které v současnosti generuje pouze prodej vozů se spalovacími motory a SUV.

Američtí a evropští zákonodárci stanovili ambiciózní cíl přesunout do poloviny příštího desetiletí své automobilové trhy na elektricky poháněná vozidla. To se nestane, pokud elektromobily nebudou levnější a nebudou se snadněji dobíjet.

Tesla odložila plány vývoje řady elektromobilů, které by se mohly prodávat za 25 000 USD a které by pro elektromobilitu udělaly to, co Model T Henryho Forda pro spalovací vozy před více než stoletím. Ústup Tesly ponechává otevřené pole pro čínskou automobilku BYD a další čínské výrobce aby ovládly trh s masově prodávanými elektrickými vozidly kdekoli, kde

politici nepozdvihnou vysoké celní bariéry aby je udrželi mimo hru.

Jak ukazuje historie japonských a později jihokorejských automobilek, celní bariéry nemusí čínské výrobce elektromobilů z jiných trhů odvádět na dlouho. BYD volí Mexiko kvůli montáži uvnitř severoamerické zóny volného obchodu a staví továrnu v Maďarsku uprostřed EU. Čínské společnosti by mohly obměkčit kritiky sliby, že v USA i EU vytvoří pracovní místa a učiní čistší vozidla dostupnější.

Finanční ředitel Fordu John Lawler oznámil investorům, že automobilka již nebude vypisovat otevřené šeky na nerentabilní programy elektrických vozidel. Ford informaci podpořil činem – odložil uvedení druhé generace elektrických pickupů a do roku 2027 odsunul uvedení řady elektrických SUV se třemi řadami sedadel, které byly ústředním bodem strategie generálního ředitele Jima Farleyho zveřejněné před rokem a měly se začít vyrábět příští rok.

S menšími fanfárami GM pozastavilo některé projekty včetně přestavby továrny na předměstí Detroitu na výrobu elektrických pickupů.

Rozhodnutí zpomalit investice do vozidel, která generují ztrátu, protože se neprodávají podle plánu, mají finanční smysl, ale jsou spojena s rizikem. Čínští výrobci elektromobilů ve svém úsilí nezpomalují a Hyundai investuje 50 miliard dolarů do nových modelů a výrobních kapacit pro elektromobily.



Škoda Superb Combi: aspirant na krále kombi

Nový Superb Combi poznáte na první pohled díky nezaměnitelné osmihranné masce chladiče a ostře vykresleným hlavním světlometům Matrix LED čtyně nových prvků Crystallinum.

Protože přímo řazené převodovky už u tohoto typu vozů skoro nikdo nekupuje, nabízí se pro Superb pouze dvouspojková automatická DSG. Páčka voliče jízdního režimu se přesunula ze středové konzole k volantů a jako ve vozech Volkswagen se změnila v otočný ovladač. Ten je sice nepraktický, ale vytváří se tak prostor mezi sedadly pro ještě víc úložného prostoru, dva bezdrátové nabíjecí boxy pro mobily s chlazením a multifunkční držáky nápojů.

Interiéru dominuje volně stojící 13" displej infotainmentu. Jenže nové rozhraní pro ovládání důležitých funkcí je bohužel ukázkou toho, jak moderní auta dokáží svou nelogičností v hledání správných cest řidiči komplikovat život. Už snaha o přeladění rádia, nemluvě o nastavení navigace, za jízdy znamená značné ohrožení bezpečnosti. Víceúčelové digitální otočné ovladače Smart Dials s volitelnými funkcemi alespoň ulehčují alespoň ovládání klimatizace. Škoda pro Superb poprvé nabízí za příplatek i head-up displej.

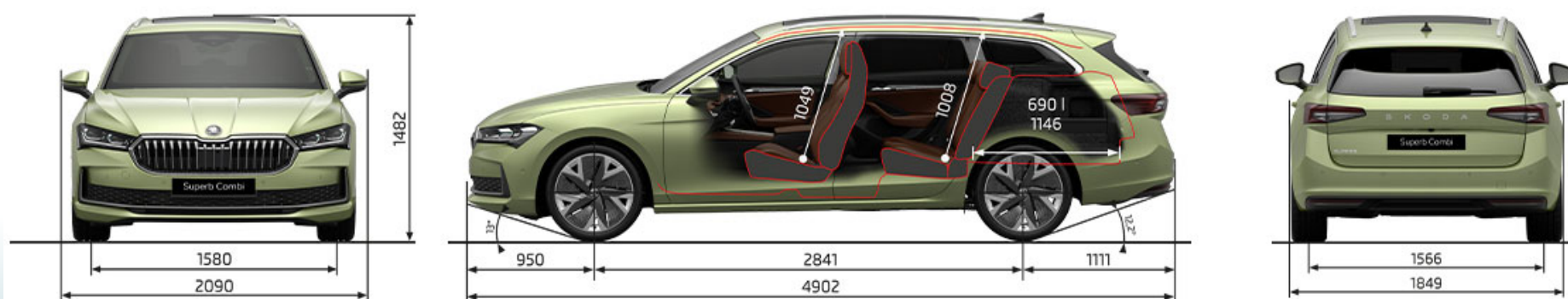
Superb je komfortní vozidlo mj. i díky příplatkovým komfortním sedadlům Ergo s masážní funkcí.

Komfortní naladění podvozku lze ve verzích s příplatkovou výbavou Drive Plus upravit pomocí adaptivního systému DCC Plus (Dynamic Chassis Control), nově používajícího dvouventilovou regulaci tlumičů pro rychlejší reakci a širší rozpětí charakteristiky tlumení.

K hospodárnosti provozu přispívají nejen vysoce efektivní pohonné jednotky, ale také významná zlepšení aerodynamiky.



Motor Combi	Druh	Převodovka	Pohon	Selection	Laurin & Klement
1,5 TSI/110 kW	Benzín Mild-hybrid	7stupňová automatická DSG	přední	975 000	1 175 000
2,0 TDI/110 kW	Nafta	7stupňová automatická DSG	přední	1 035 000	1 235 000
2,0 TDI/142 kW	Nafta	7stupňová automatická DSG	4×4	1 165 000	1 365 000



Nové diskuse v automobilovém průmyslu

Předvolební kampaň do Evropského parlamentu rozvíří diskuse o konci spalovacích motorů v roce 2035 a evropský automobilový průmysl hledá správný směr. Generální ředitel BMW Oliver Zipse prohlásil, že rok 2035, který byl stanoven legislativou EU jako konec prodeje spalovacích motorů v EU, je příliš brzy: *„Nemůžete přijmout takový závazek, aniž byste vzali v úvahu tržní chování zákazníků a potřebnou infrastrukturu.“*

Naopak šéf Stellantisu Carlos Tavares podporuje pevné datum zákazu prodeje spalovacích motorů. Také šéf VW Oliver Blume jasně říká: *„Chtěl bych mít jasno a konec diskusí.“* I šéf Audi Gernot Döllner tvrdí: *„Všichni budeme jezdit na elektřinu. To je cesta, to je technologicky jasné. Neměli bychom dovolit, aby nás všechno ostatní zneklidňovalo.“* Šéf Mercedesu-Benz Ola Källenius se naopak odklonil od dosud jasného elektrického kurzu: *„Prostě nevíme, kdy bude k dispozici poslední spalovací motor.“*

Za současného stavu bude EU podle schváleného plánu revidovat současné zákony v roce 2026. Plánovaný přezkum ale nemá vést k odklonu od cíle nulových emisí pro rok 2035. Výkonný ředitel ekologické organizace Transport & Environment William Todts řekl: *„Komise musí zaručit bezpečnost investic. Žádné zásadní změny stávajícího zákona neočekáváme. Pokud k přezkumu skutečně dojde, bude se více zabývat nabíjecí infrastrukturou a dodavatelským řetězcem výroby akumulátorů.“*

Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová usiluje o druhé funkční období v Bruselu. Předseda její parlamentní skupiny EPP Manfred Weber nedávno pohrozil: *„Konec spalovacích motorů bude určitě podroben zkoušce.“* Volební program EPP však vyškrtnutí

data ukončení prodeje spalovacích motorů v roce 2035 neobsahuje. Aby si zajistila většinu, bude muset von der Leyenová nabídnout víc ústupků přátelům spalovacích motorů.

S tím počítá i šéf BMW Zipse: *„Na konci roku 2025 si svět uvědomí, že to není tak jednoduché. Na konci příštího roku bude svět jiný než ten, na který se díváme dnes.“*





Největší příběh ve světě aut se právě odehrává v Číně

Hierarchie na největším světovém trhu s motorovými vozidly se dvojnásobně mění. Společnosti General Motors a Volkswagen, kdysi dominantní hráči čínského automobilového trhu, ztratily v Číně od roku 2019 po třech desetiletích růstu v ročním prodeji každý 1 milion vozů. Čínští spotřebitelé se od západních značek a spalovacích motorů přiklánějí k elektrickému pohonu a domácím značkám.

V rámci z hlediska automobilového průmyslu jediného produktového cyklu získali nejlepší čínští výrobci náskok v oblasti technologií a výrobních nákladů, což způsobilo, že vedoucí pracovníci v Detroitu, Evropě a Japonsku stiskli tlačítko alarmu. Zavedení výrobci automobilů nyní stojí před zásadními rozhodnutími, zda se přizpůsobit oslabeným pozicím v Číně – a potenciálně i na dalších trzích – nebo investovat miliardy, aby dohnali to, v čem zaostali.

Pak je tu ještě Tesla, která oznámila dodávky za první čtvrtletí, které zůstaly daleko za odhady Wall Streetu. S továrnou v Šanghaji zahájila v tomto desetiletí na přední pozici na rozvíjejícím se čínském trhu s elektromobily. Nyní zaostává za čínským šampionem BYD.

Dva příběhy z minulého týdne ilustrují, jak se čínský automobilový trh obrací vzhůru nohama. Xiaomi, tedy čínský výrobce smartphonů, představil svůj první elektricky poháněný vůz, zatímco Apple se stejný projekt rozhodl opustit, protože jej nedokáže vyrobit.

A nyní kontrast: Reuters uvedl, že čínská státní automobilka SAIC a její západní partneři GM a VW po třech desetiletích růstu plánují snížení počtu pracovních míst. Pokles výroby o 1 milion vozů je ekvivalent produkce tří až čtyř montážních závodů každé společnosti, jichž už není potřeba. Jsou to také miliardy dolarů v tržbách, které již nepřicházejí na platy inženýrům, obchodníkům a manažerům.

Ostatní globální výrobci mezitím v Číně vyklidili pole. Stellantis v loňském roce v Číně prodal pouhých 65 000 vozů a přepracovává svou strategii pro tamní trh. Ford nastínil své plány na snížení nákladů, zaměření na užitková vozidla a využití Číny jako základny pro export vozidel.

Zrychlující se pokles byl donedávna překrytý odstávkami kvůli pandemii a nedostatkem polovodičů. Tvrdit investorům po prvním čtvrtletí, že „všechno je v pořádku“, bude těžké.

Proč pro léto volit prémiové pneumatiky?

Vzhledem k obrovské nabídce pneumatik na trhu je pro řidiče velmi důležité, aby si uvědomovali, jak velké jsou rozdíly v užitečných vlastnostech různých pneumatik. Výběr správných pneumatik může zásadně ovlivnit délku brzdné dráhy – rozdíl může na mokré vozovce při rychlosti 80 km/h činit až 15 m a na suchém povrchu při rychlosti 100 km/h 7 m. I když se počáteční investice do pořízení kvalitních letních pneumatik může zdát vysoká, dlouhodobé výhody zahrnují nejen lepší výkon a komfort, ale také provozní úspory.

Prémiové pneumatiky Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 ujedou víc než dvojnásobek toho, co nejlevnější pneumatiky, takže jejich cena na 1000 km vychází až o 50 % nižší než průměr těch nejlevnějších.

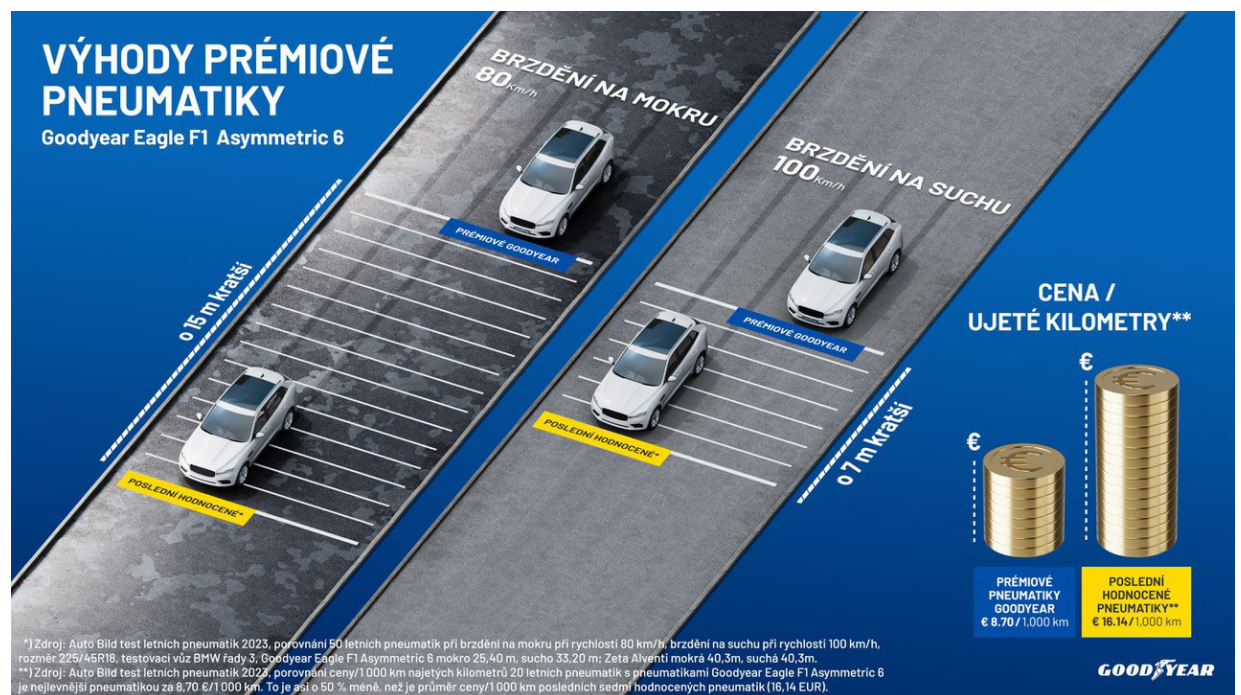
Všechny pneumatiky Goodyear jsou navrženy tak, aby splňovaly požadavky jak elektromobilů, tak i klasických vozů se spalovacím motorem. Nejnovější letní pneumatiky Eagle F1 Asymmetric 6 obsahují inovativní technologie, díky nimž zvládají vyšší hmotnost a vyšší točivý moment typický pro elektromobily, a jejich novátorský dezén současně potlačuje hluk a snižuje hlučnost v kabině.

Řidiči navíc mohou těžit z vynikajícího komfortu, který zajišťují špičkové funkce, jako je technologie Goodyear SealTech, která zvládá utěsnit defekty běhounu až do průměru 5 mm.

Letní pneumatiky Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 jsou vybaveny nejmodernějšími prvky, jako je technologie Dry Contact Plus, která je pomáhá přizpůsobit stylu jízdy a požadavkům vozidla a zlepšuje

jejich výkonnost na suché vozovce. Za mokrých povětrnostních podmínek zvětšuje technologie Wet braking Pro, která vychází ze zkušeností společnosti Goodyear z automobilového sportu, mikrokontakt pneumatiky s povrchem vozovky, což zlepšuje ovladatelnost a brzdné vlastnosti pneumatik.

Společnost Goodyear doporučuje řidičům, aby hned když se na jaře zvýší teploty, přezuli vůz na letní pneumatiky. Nejnovější testy prokázaly, že při brzdění na mokru z rychlosti 80 km/h při 15 °C na zimních pneumatikami je brzdná dráha přibližně o dva metry delší než při použití letních pneumatik.





Alexandr Vondra o vyjednávání normy Euro 7

Časopis Český autoprůmysl hovořil s ministrem dopravy Martinem Kupkou europoslancem Alexandrem Vondrou, který je v Evropském parlamentu členem výboru pro životní prostředí a u normy Euro 7 byl zpravodajem. Z rozhovoru vybíráme klíčovou informaci o činnosti Parlamentu.

Když nakonec některé země nebo poslanci změnilí své postoje, bylo to hlavně zásluhou prezentovaných dat, výpočtů a argumentů, jak by přísnější norma Euro 7 dopadla na automobilový průmysl? Nebo to bylo spíš „něco za něco“, jak už jste naznačili?

„V Parlamentu to o datech není, to si nenamlouvejme. Je to spíš o jednoduchých politických signálech. Já jsem od začátku věděl, že kdybych chtěl změny prosazovat spolu se Zelenými (Greens/EFA) a socialisty (Socialists and Democrats), byla by to cesta na porážku. Šel jsem tedy rovnou za Francouzem Pascalem Canfinem, který je v čele našeho výboru, a řekl jsem mu to na rovinu s tím, že potřebuju jeho podporu. On je ze strany Renew, je taky zelený, ale byly dva faktory, které sehrály roli v můj prospěch.

První byl ten, že já jsem – jako známý amatérský ornitolog – hlasoval jako jediný pravičák v jiné legislativě pro obnovu přírody a ten můj hlas byl dost důležitý. Takže to byl tak trochu obchod.

Druhým faktorem bylo, že Canfin byl pod tlakem Elysejského paláce, tedy své vlády, aby norma skončila nějakým rozumným kompromisem, protože francouzský automobilový průmysl a francouzský zákazník mají úplně stejné zájmy jako my.

Takže jsme se dohodli a pak už šlo jen o to, kdo se bude bavit s ID (Identita a demokracie), což jsou Matteo Salvini a Marine Le Penová, a to Pascal Canfin nechtěl. Já jsem ale věděl, že Lepenovci jsou vlastně taky pod tlakem Lucy de Meo, šéfa Renaultu, takže se dalo dopředu odhadnout, že Itálie půjde s námi a že můžeme vyhrát.

Ještě tam byl jeden faktor, který se týká také zelené politiky a Francouzů. Norma Euro 7 tak, jak byla nakonec schválena, znamená především dvě novinky. Nezavádí další regulace pro auta se spalovacími motory, ale pro všechny automobily bez rozdílu, ať jsou to elektromobily nebo auta s benzínovými či dieselovými motory, zavádí kontroly otěrů z brzd a pneumatik. To má logiku, protože mikroplasty a těžké kovy uvolňující se otěrem jsou problém. A to byla vlastně taky podmínka Francouzů, aby to v normě zůstalo. A víte proč? Protože oni na to mají technologická řešení. Takže navenek to může vypadat, že se bojuje o „nějaké hodnoty“, ale za tím je tvrdý lobbying za vlastní byznys.“