

15. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Modernizovaný Peugeot 208 s novými funkcemi

Modernizovaný Peugeot 208 přijíždí s akční cenou začínající na 380 000 Kč, v případě elektrické verze E 208 od 770 000 Kč. Jeden z dlouhodobě nejprodávanějších evropských malých vozů dostal v rámci modernizace upravenou přední část, jíž dominuje nový znak a vzorovaná maska chladiče v barvě karoserie. Přepracován byl i světelný podpis. Oživení doznal také interiér.

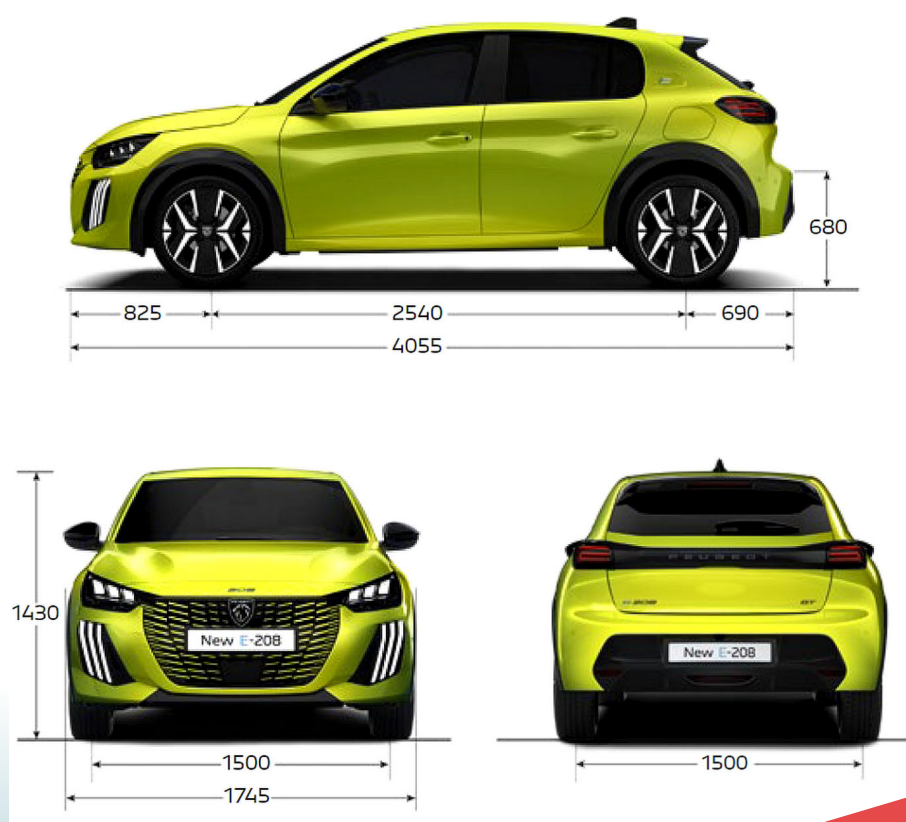
Digitální přístrojový panel tvořený 10" displejem je ve výšce očí řidiče, v základní verzi Active je analogový s 3,5" displejem. Na malém volantu jsou ovládací prvky multimediálního systému. Za vyzdvižení stojí kamera na zádi s HD rozlišením.

Základním zážehovým motorem je 1,2 l Puretech 75/55 kW (75 k) s pětirychlostní přímo řazenou převodovkou a k dispozici je také verze 1,2 l Puretech 100 o výkonu 74 kW (100 k) se šestirychlostní přímo řazenou nebo osmistupňovou automatickou převodovkou.

Peugeot pro model 208 rozšiřuje nabídku o mild-hybridní technologii přispívající k úspoře spotřeby benzínu až o 15 %, a to ve dvou verzích. Hybrid 100 e-DSC6 poskytuje 74 kW (100 k) a Hybrid 136 e-DSC6 100 kW (136 k). Motor je spojený s šestistupňovou dvouspojkovou

elektrifikovanou převodovkou e-DSC6, jejíž součástí je elektromotor. V nízké rychlosti je možná čistě elektrická jízda, kterou lze při jízdě ve městě využívat víc než 50 % času. Motor Hybrid 136 e-DSC6 je k dispozici také pro modely 2008, 308, 408, 508 a 5008.

Elektricky poháněný E-208 dostal výkonnější elektromotor s výkonem 115 kW (156 k) a akumulátor s kapacitou 51 kWh umožňujícím delší dojezd 409 km a nabíjení výkonem 100 kW.



Renault Captur přijíždí s Googlem

Před 11 lety Renault uvedl Captur jako průkopníka městských SUV nahrazujících malá MPV. Od roku 2013 Renault prodal 2,2 milionu Capturů a tento model je vedle Clia jeho nejprodávanější. Nyní Captur přichází důkladně přepracovaný s novými designovými prvky. Rozměry se nezměnily (délka 4122 mm, rozvor náprav 2606 mm). Objem zavazadlového prostoru je až 536 l, ale zadní sedadla lze posunout o 16 cm a vytvořit tak větší prostor pro cestující vzadu. Captur má jako první v segmentu multimediální systém OpenR Link zahrnující služby Google s integrovaným operačním systémem Android Automotive 12. Nový přístrojový panel má rozměr až 10,25". Po stránce pohonu Renault sází na osvědčené jednotky – zážehový tříválec 1,0 TCe/66 kW (90 k), čtyřválec 1,3 mild-hybrid/103 kW

(140 k) nebo 118 kW (160 k) a tříválec 1,0 TCe/74 kW (100 k) umožňující provoz na LPG. Vrchol nabídky představuje E-Tech full hybrid 145/106 kW (145 k). Captur se vyrábí ve Valladolidu. Otevření objednávek v České republice je plánováno na květen a první vozy se objeví před prázdninami.



Vysoce výkonný elektromobil Hyundai Ioniq 5 N

Elektrický crossover Hyundai Ioniq 5 se na autosalonu v Poznani představil ve vysoce výkonné verzi s doplňkovým označením N. Ioniq 5 N kombinuje



techniku z motorsportu a poznatky Hyundai z vývoje elektromobilů. Vývojáři se zaměřili na tři základní parametry: projíždění zatáček, každodenní provoz sportovního vozu a vhodnost pro závodní okruhy. Aby Hyundai dosáhl sportovní ovladatelnosti, musel kompenzovat vysokou hmotnost elektromobilu 2100 kg. Proto byla zvýšena tuhost nosné struktury. Oproti standardnímu vozu má Ioniq 5 N vysoce výkonné elektromotory na přední a zadní nápravě a dvoustupňový měnič se zvýšenou energetickou účinností. Systém poskytuje výkon 445 kW (609 k), s aktivovaným systémem N Grin Boost po krátkou dobu až 478 kW (650 k). Ioniq 5 N má také nejvýkonnější brzdy, jaké kdy Hyundai do svého modelu instaloval.



Velký krok EU pro odchod nákladní dopravy od nafty

Evropský parlament schválil návrh zákona, který nařizuje snížení průměrných emisí CO₂ u nových nákladních vozidel o 45 % od roku 2030, o 65 % od roku 2035 a o 90 % od roku 2040. Pro městské autobusy pravidla zahrnují úplné vyřazení nových vozidel na naftu do roku 2035.

Tím se povinně zvýší počet vozidel s nulovými emisemi, tedy kamionů s elektrickým pohonem a na vodík, zatímco počet nových vozidel na naftu se bude muset významnou měrou snížit. V roce 2023 představovala nákladní auta na naftu 96 % ze všech nově registrovaných.

„Přechod na nákladní vozidla a autobusy s nulovými emisemi je nejen klíčový pro splnění našich klimatických cílů, ale také zásadní hnací silou pro čistší vzduch v našich městech. Poskytujeme přehlednost pro jedno z hlavních výrobních odvětví v Evropě a silnou pobídku pro investice do elektrifikace a vodíku,“ uvedl hlavní vyjednatel parlamentu Bas Eickhout (Zelení/EFA).

Výrobci nákladních vozidel tyto cíle podpořili. Generální ředitel Volvo Group Martin Lundstedt řekl, že zatímco výrobci budou připraveni dodat vozidla s nulovými emisemi, bude třeba posílit pobídky pro nákup takových vozidel zejména zvýšením cen nafty prostřednictvím cen uhlíku: *„Zpoplatnění uhlíku je zásadní pro vytvoření obchodních příležitostí pro elektrická a vodíková nákladní vozidla.“*

Ministři zemí EU musí ještě návrh zákona formálně schválit, nicméně text už v únoru prošel hlasováním mezi velvyslanci. Před hlasováním pohrozil německý ministr dopravy Volker Wissing (FDP) odvoláním podpory, protože zákon neopustil prostor pro nákladní vozidla na alternativní paliva. Wissing byl uklidněn poté, co byl do textu přidán nezávazný odstavec, který se řídí příkladem zákona pro osobní automobily příslibem výjimky pro vozy provozované pouze na syntetická paliva.

Otázkou je, jak ekonomika EU zvládne dramatické zvyšování cen silniční dopravy, které se promítne do výrazného zvýšení nákladů veškeré výroby a zdražení všeho zboží v obchodech. Omezení emisí se dotkne i vozidel na stavbách nebo speciálních vozidel např. záchranářů.

Reakce výrobců je na str. 11



Opel poprvé ukázal novou Fronteru

S modelem Frontera Opel uvede na trh nové SUV s nímž oživí jméno dávno odloženého ortodoxního offroadu 4x4 z produkce Isuzu. Frontera jako první model ponese přepracované logo značky. Nástupce modelu Crossland bude od začátku k dispozici jako elektromobil, ale zákazníci se navíc budou moci rozhodnout také pro varianty se 48 V mild-hybridním systémem. Interiér charakterizují dva 10" displeje a nový volant. Pro zákazníky, kteří dávají přednost vlastnímu mobilnímu zařízení, bude k dispozici stanice umožňující prostřednictvím aplikace proměnit telefon v řídicí jednotku infotainmentu. Objem zavazadlového prostoru vozu s délkou



440 cm bude přes 460 l. Další technické detaily budou oznámeny v polovině května, kdy bude mít nová Frontera světovou premiéru.

Naděje pro autosalon v Paříži

Dlouho trvající nejistota týkající se vystavovatelů na letošním autosalonu v Paříži se začíná rozptylovat. Po ohlášení překvapivého návratu BMW se značkou Mini potvrdily účast obě hlavní skupiny místního automobilového průmyslu Stellantis a Renault. Skupina Renault upřesnila, že se budou prezentovat tři

její značky Renault, Dacia a Alpine. Za Stellantis budou přítomny Peugeot, Citroën (který před dvěma roky nepochopitelně chyběl) a DS, ale není vyloučena ani přítomnost zahraničních značek skupiny. Návrat BMW do Paříže po šesti letech ukazuje na rostoucí obavy evropských výrobců z rostoucí přítomnosti čínských producentů v Evropě. Čínští výrobci, zejména BYD a Great Wall Motors, by se měli zúčastnit také, i když zatím není potvrzeno nic oficiálního. Pro čínské značky byla každopádně účast v Ženevě i vloni na podzim v Mnichově velmi úspěšná, protože při neúčasti evropských výrobců jejich expozice přilákaly mimořádnou pozornost a získaly tak obrovskou publicitu. Několik dalších výrobců v současné době hodnotí svou přítomnost na akci a také Kia již naznačila svůj návrat do Paříže. Autosalon se uskuteční od 14. do 20. října.



Alfa Romeo představila malé elektrické SUV Milano

Novinky od Alfy Romeo jsou vzácné, takže přitahují velkou pozornost. Po Stelviu a Tonale přidává už třetí SUV. Milano je z nich nejmenší s charakterem městského crossoveru jako Fiat 600 nebo Jeep Avenger s nimiž sdílí platformu CMP/e-CMP. S Fiatem se shoduje i délkou 417 cm. Milano je prvním plně elektricky poháněným modelem Alfy Romeo, ale nabídne i 48 V mild-hybridní varianty. Elektrické verze budou mít dvě výkonové úrovně: základní Elettrica s výkonem 115 kW (156 k) a špičkovou Veloce s výkonem 175 kW (240 k). Dojezd s akumulátorem 54 kWh slibuje až 410 km. Mild-hybridní verze Milano Ibrida spojuje zážehový tříválec 1,2 l turbo/100 kW (134 k) s 21 kW elektromotorem napájeným 48 V akumulátorem. Mild hybrid bude při uvedení na trh s pohonem předních kol, později se přidá verze Ibrida Q4 s pohonem všech kol, přičemž zadní kola budou poháněna elektromotorem. Milano



se bude vyrábět v polských Tychách vedle Jeepu Avenger a Fiatu 600. Dodávky plně elektrické verze mají začít v září, o dva měsíce později bude následovat mild-hybridní.

Kia slaví dvě desetiletí na Slovensku

Továrna Kia Motor Slovakia v Tepličce nad Váhom u Žiliny se začala stavět přesně před 20 lety. Výroba v ní běží už 18 let. Od roku 2006 sjelo z jejích linek 5



milionů automobilů a 7 milionů motorů. Výstavba závodu trvala 25 měsíců včetně šesti měsíců zkušební výroby. První vůz, model cee'd (dnes Ceed), se začal sériově vyrábět v prosinci 2006. Současně byla také zahájena výroba motorů. Během své dvacetileté historie vyráběla továrna celkem čtyři modely – Ceed, Sportage, Venga a v letech 2009 až 2011 model ix35 sesterské značky Hyundai. Sportage se vyrábí od druhé generace a Ceed se produkuje jen zde. Roční kapacita závodu je 350 000 vozů. Automobilka dlouhodobě zaměstnává 3800 lidí. Průměrná mzda zaměstnanců ve výrobě loni přesáhla 2400 eur.

Jaro je ideální doba na kontrolu pružin a zavěšení kol

Jaro je tu a spousta řidičů se rozhodla vyměnit zimní pneumatiky za letní. Ani v hektickém shonu by servisy podle doporučení firmy Bilstein neměly zapomínat na jednu důležitou, jednoduchou a rychlou službu, která může posílit loajalitu zákazníků a zvýšit jejich bezpečnost. Zimní posyp komunikací mívá za následek rychlejší poškození antikorozi ochrany pružin a tlumičů. Vizuální kontrola nejdůležitějších součástí, jako jsou pružiny a tlumiče, netrvá



nijak dlouho. Proč při této příležitosti také nekontrolovat, zda se otvory pro odvod vody z misky pružiny neucpaly nečistotami ze silnice? Zákazníci takovou službu jistě ocení. I když kontrola tlumičů zabere trochu více času, rozhodně si ji rovněž zaslouží. Případné netěsnosti, poškozené kryty a opotřebované dorazy lze odhalit na první pohled. V případě pochybností je jistějším řešením prohlídka na testovací stoličce. Pokud se zjistí pokročilá koroze desky pružiny, je již další kontrola nevyhnutelná. Pokud je nutná výměna odpružení, měli byste se rozhodnout pro výrobek s nekompromisní kvalitou a dlouhou životností. Přesně to nabízejí vinuté pružiny Bilstein B3 se zárukou stejných jízdních vlastností jako u nového vozu.

ČEPRO spouští prodej nového paliva se 100% obsahem HVO

Společnost ČEPRO pro své velkoobchodní zákazníky ve skladu v Třemošné nabízí nové palivo s obchodním označením HVO XTL. Je to produkt se 100% obsahem HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) vyráběným z rostlinných olejů. Prémiové palivo HVO XTL přináší úsporu téměř 3 kg CO₂ na každý litr. Je kompatibilní se vznětovými motory homologovanými pro jeho použití – mají u nádrže označení XTL. „Používání HVO XTL je praktické řešení pro vozové parky a průmyslová zařízení, které umožňuje plynulý přechod na udržitelnější zdroj energie. Rozšiřuje stávající nabídku obdobných produktů v nabídce Čepra – naftu s 15 % HVO a naftu se sníženou

emisní stopou,“ říká obchodní ředitel Čepra Martin Vojtíšek. HVO XTL je motorová nafta vyráběná z rostlinných olejů hydrogenačním procesem, který odstraňuje nečistoty a nežádoucí sloučeniny, čímž vzniká vysoce kvalitní syntetický produkt s nízkým obsahem síry. V porovnání s fosilní naftou nabízí lepší cetanové číslo, snížení emisí skleníkových plynů, lepší spalování, menší tvorbu úsad a možnost dlouhodobého skladování.



Kia Czech s novým šéfem obchodu

Na pozici Obchodní ředitel Kia Czech s účinností od 1. dubna povýšil Michal Dolanský, zkušený manažer s více než 20letou praxí v oblasti automobilového průmyslu, z toho 13 let působící v Kia Czech na různých pozicích. Ve funkci Obchodní ředitel Kia Czech bude zodpovídat za obchodní aktivity značky, fleetové aktivity



a logistiku. Michal Dolanský nastoupil do Kia Czech v roce 2011 jako Manažer Fleet & Used Cars a v roce 2018 se stal Vedoucím oddělení Channel & MECA, kde uplatnil své schopnosti a dovednosti v oblasti rozvoje dealerské sítě s implementací nové korporátní identity značky a projektů mobility v ČR. Své bohaté zkušenosti uplatní ve své nové pozici, kde je zodpovědný za prodejní strategii s cílem zvýšit tržní podíl značky Kia na českém trhu a ve středně dobém horizontu docílit pozice v top 3 ze stávající páté příčky nejprodávanějších značek v České republice. Dolanský bude současně odpovídat za úspěšný vstup automobilky do segmentu elektrických vozů PBV (Platform Beyond Vehicle) na tuzemský trh.

Petr Slováček šéfredaktorem Světa motorů

Mediální dům Czech News Center se přestěhoval z pražských Holešovic do nových prostor na Hagiboru ve Strašnicích a oficiálně potvrdil personální změny v motoristické divizi vydavatelství. Z postu šéfa newsroomu a šéfredaktora Světa motorů odchází po 15 letech Zbyšek Pechr. Šéfem newsroomu je od dubna Petr Benzl, který zároveň zůstává šéfredaktorem webu Auto.cz a časopisů Auto Tip a Auto Tip Klassik. Novým šéfredaktorem Světa motorů byl jmenován dosavadní vedoucí všeobecného motorismu Petr Slováček. Zástupcem šéfredaktora zůstává David Šprincl, která se také stává šéfredaktorem čtvrtletníku 4Fleet.



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:

Carlos Tavares vysvětloval, sliboval i varoval

Generální ředitel Stellantis obhajoval v úvodu své výroční zprávy, že v roce 2025, a nejen v roce 2025, se budou modely vyrábět v Casaru ve střední Itálii.

Alfa Romeo koni vyvíjí převážně své vlivy v rámci své výroby v Casaru ve střední Itálii. 500 milionů eur v investičním rozpočtu pro rok 2025, což znamená, že se na vozidla budou vztahovat modely řady 7000 a Alfa Romeo bude v rámci Fiat Chrysler Automobiles investovat do skupiny FCA do Stellantisu v roce 2025. Investiční rozpočet Alfa Romeo v roce 2025 bude 500 milionů eur, což znamená, že se na vozidla budou vztahovat modely řady 7000 a Alfa Romeo bude v rámci Fiat Chrysler Automobiles investovat do skupiny FCA do Stellantisu v roce 2025. Investiční rozpočet Alfa Romeo v roce 2025 bude 500 milionů eur, což znamená, že se na vozidla budou vztahovat modely řady 7000 a Alfa Romeo bude v rámci Fiat Chrysler Automobiles investovat do skupiny FCA do Stellantisu v roce 2025.

Manifeso výrobců nákladních vozidel a autobusů

Podle, co se představitelé EU dohodli na pravidlech snižování emisí CO₂, generativní technické evropské výrobci nákladních vozidel a autobusů vydali Manifest pro vozidla s nulovými emisemi. Podpisovali ho představitelé výroby a konkurenční asociace. Představitelé zpronevěřili na trhu o objemu produkce. Představitelé evropské výroby nákladních vozidel a autobusů adresují svou výzvu evropským politikům.

Jak nabíjet elektrické kamiony

Abyste snížili emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel, musí všechny členské státy EU v příštích letech vybudovat potřebnou infrastrukturu. Jedno je jasné a navíc velmi rychlé rozhodnutí: infrastruktura pro kamiony. Projekt infrastruktury pro kamiony musí být k dispozici každý 40 km podle nezávislých německých údajů.

Evropský parlament projevuje lásku k „problémovému dítěti“

Vítězí v dopravním rozpočtu Evropské unie. Evropský parlament hlasoval o několika klíčových otázkách, které budou v budoucnu rozhodující pro evropské ekonomiky. Šlo o to, jak se evropské dopravní síť v budoucnu rozvíjí, jaké problémy má „problémové dítě“ a jaká budou příležitosti, když to nebudete řešit.

Vláda schválila Plán autonomní mobility

Nový strategický materiál Plán autonomní mobility do roku 2025 vyhlásil v úvodu roku 2023. Plán autonomní mobility definuje opatření v oblasti dopravních technologií, legislativy, vzdělávání a ověření a také výzvu v inovaci.

Carlos Tavares vysvětloval, sliboval i varoval

Manifeso výrobců nákladních vozidel a autobusů

Jak nabíjet elektrické kamiony

Evropský parlament projevuje lásku k „problémovému dítěti“

Vláda schválila Plán autonomní mobility

Manifeso výrobců nákladních vozidel a autobusů

Evropský parlament projevuje lásku k „problémovému dítěti“

Carlos Tavares vysvětloval, sliboval i varoval

Generální ředitel Stellantis obhajoval rozhodnutí vyrábět Alfu Romeo Milano mimo Itálii. Alfa Romeo Milano se vyrábí v polských Tychách spolu s příbuznými modely Fiatem 600 a Jeepem Avenger. Milano je nejen první plně elektricky poháněný vůz značky, ale je také první model montovaný mimo Itálii.

„Pokud by se Milano vyrábělo v Itálii místo v Polsku, začínalo by od 40 000 eur namísto 30 000 eur, což by omezilo jeho potenciál na trhu,“ řekl Carlos Tavares. Potvrdil, že příští generace středně velkého SUV Stelvio, která má přijít do výroby v roce 2025, a sedan střední třídy Giulia, která má přijít v roce 2026, se budou nadále vyrábět v Cassinu ve střední Itálii.



Alfa Romeo loni vytvořila provozní zisk ve výši 500 milionů eur z relativně malého objemu prodeje 70 500 aut, což znamená, že zisk na vozidlo byl 7100 eur. Alfa Romeo byla v rámci Fiat Chrysler Automobiles před sloučením se skupinou PSA do Stellantisu v roce 2021 trvale ztrátová. Tavares řekl, že při setkáních skupiny je vždy v centru zájmu čistý příjem a ne prodejní cíle: „Když začnete tlačit na objem, začnete ničit základy prémiové značky.“

Upravený provozní zisk Stellantisu dosáhl v roce 2023 11,2 %. Tavares k tomu uvedl, že na základě rozsáhlého srovnávání s konkurenty je Stellantis o 30 % efektivnější v investicích díky svému rozsahu a štíhlé organizaci. „To znamená, že můžete investovat o 30 % méně abyste získali stejné funkce nebo investovat stejně a nabídnout zákazníkům o 30 % víc funkcí.“

Tavares uvedl, že Stellantis obdržel žádost o prodej Alfy Romeo, ale odmítl ji. Řekl také, že čínská automobilka se snažila koupit jednu ze tří francouzských značek Stellantisu (Citroën, DS nebo Peugeot). Odmítl ale sdělit jména společností, které se dotazovaly.

Tavares také pohrozil Itálii pokud umožní vybudovat v zemi továrnu na čínská auta. Italská vláda uvedla, že jedná s čínskými výrobci, v čele s Chery Auto, s cílem přilákat jednoho z nich k výrobě elektromobilů v Itálii a po letech poklesu tak zvýšit produkci automobilů v zemi. „Pokud by někdo chtěl zavést čínskou konkurenci, byl by odpovědný za nepopulární rozhodnutí, která by mohla být přijata včetně uzavření závodů. Pokud jsme pod tlakem, tak jediné, co můžeme udělat, je urychlit naše úsilí o zvýšení produktivity, abychom byli konkurenceschopní. Pravděpodobně ztratíme podíl na trhu a objem prodeje. Pak možná nebudeme potřebovat tolik továren jako teď. Jsme připraveni k boji, ale v bitvě jsou i oběti,“ varoval Tavares.




Manifest výrobců nákladních vozidel a autobusů

Poté, co se představitelé EU dohodli na pravidlech snižování emisí CO₂, generální ředitelé evropských výrobců nákladních vozidel a autobusů vydali Manifest pro vozidla s nulovými emisemi. Pod hlavičkou ACEA zintenzivňují výzvy k evropským zákonodárcům.

Tvůrci právních předpisů EU uzavřeli dohodu upevňující nejambicióznější cíle snížení emisí CO₂ pro nákladní vozidla a autobusy na celém světě do roku 2030. Zatímco cíle pro vozidla jsou součástí skládačky dekarbonizace nákladní a autobusové dopravy, nestačí pouze regulovat stranu nabídky aniž by se řešily překážky na straně poptávky. To je důvod, proč generální ředitelé evropských výrobců nákladních vozidel a autobusů adresují svou výzvu evropským politikům.

„Výrobci nákladních vozidel a autobusů se zavázali pomáhat Evropě dosáhnout jejích cíle v oblasti klimatu poskytováním udržitelných řešení silniční dopravy. Hrajeme svou roli tím, že investujeme do výroby elektrických vozidel s akumulátory a vodíkových modelů a zvyšujeme jejich produkci, ale pouhé stanovení ambiciózních cílů pro výrobce a víra, že bude následovat hladká implementace není strategií. Evropa přijímá nejambicióznější cíle pro rok 2030 v oblasti snižování CO₂ na světě. Ambiciózní cíle však musí být podpořeny stejně ambiciózními

CO₂ targets: zero emission vehicles and infrastructure needed

CO ₂ target 2030		-45%
Zero-emission vehicles needed on EU roads (minimum)		~400,000
	Battery-electric vehicles	~330,000
	Hydrogen-powered vehicles	~70,000
Infrastructure		
	Publicly accessible charging points	Total at least 50,000
		of which are MCS ~35,000
	Hydrogen refilling stations	6 tons/ day at least 700
		2 tons/ day ~2,000

podmínkami a koherentním regulačním rámcem,” uvedl Harald Seidel, předseda představenstva ACEA pro užitková vozidla.

Dekarbonizace kamionové a autobusové dopravy zahrnuje mnoho hráčů v rámci celého dopravního a logistického ekosystému. Vozidla s nulovými emisemi nepředstavují překážku a výrobci se nemohou vypořádat s problémem dekarbonizace sami, protože základní podmínky pro to jsou mimo jejich kontrolu.

Dnes není k dispozici téměř žádná veřejná nabíjecí infrastruktura vhodná pro nákladní automobily a autobusy. Evropa potřebuje alespoň 50 000 veřejných nabíječek a alespoň 700 vodíkových čerpacích stanic aby dosáhla cíle snížení emisí CO₂ o 45 % do roku 2030. Pobídky pro zmenšení celkových nákladů na vlastnictví mezi vozidly na naftu a jejich protějšky s nulovými emisemi zaostávají.

Nákladní automobily a autobusy jsou základem našeho způsobu života. Pohánějí ekonomiku EU a slouží společnosti, protože přepravují 80 % zboží a více než 50 % cest veřejnou dopravou je obsluhováno autobusy.

Výrobci jsou připraveni hrát v budoucnu ještě větší roli při usnadňování pohybu po Evropě. ACEA proto ve svém manifestu #FutureDriven Manifesto, který je přizpůsoben konkrétním potřebám nákladních vozidel a autobusů s nulovými emisemi, stanovila plán toho, co mohou evropští zákonodárci udělat.

TRUCKS



Trucks carry almost **80% OF GOODS BY LAND**

€7 BILLION

Annual EU trade surplus generated by trucks



150K KM PER YEAR

A truck can easily drive up to 150,000 kilometres in a year

1.5% of new trucks sold in the EU are electrically chargeable, a more than sixfold increase over the past five years



BUSES

Buses account for over half of public transport journeys in the EU **>50%**

50X



Buses ease traffic congestion, with each bus capable of replacing 50 cars on the road

16% of new buses sold are electrically chargeable, a 250% increase over the past five years



acea

Jak nabíjet elektrické kamiony

Aby se snížily emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel, musí všechny členské státy EU v příštích letech vybudovat potřebnou infrastrukturu. Jedná se zejména o rozvoj veřejné rychlonabíjecí infrastruktury pro kamiony podél dálnic. Výzkumný projekt ukazuje tvrdý střed cílů EU s potřebami dopravy.

Tomuto tématu se věnuje projekt HoLa – vysoce výkonné nabíjení pro dálkovou kamionovou dopravu. Ten koordinuje institut Fraunhofer ISI. Do projektu je zapojeno 12 členů konsorcia a 10 partnerů z průmyslu včetně výrobců nákladních vozidel Daimler Truck, MAN, Scania, Traton a Volvo.

Nařízení EU stanoví minimální cíle veřejné infrastruktury nabíjení nákladních vozidel pro všechny státy EU. Pro Německo musí být do roku 2025 vytvořeno 32 nabíjecích míst pro kamiony, do roku 2027 104 a do roku 2030 314. Související nabíjecí kapacita pro nákladní vozidla se zvýší z 66 MW v roce 2025 na 918 MW v roce 2030. Nařízení EU také stanoví, že infrastruktura pro rychlé nabíjení pro kamiony s akumulátory musí být k dispozici každých 60 km podél nejdůležitějších německých dálnic.

To vyvolává otázku vhodných lokalit a počtu nabíjecích míst nad stanovené minimum. Základní scénář počítá s tím, že v roce 2030 se kamiony budou dobíjet během zákonom požadované přestávky na dobu 45 minut po čtyřapůlhodinové cestě a 15 % všech nákladních vozidel bude na akumulátory, přičemž maximálně polovina dobíjení se uskuteční ve veřejné dobíjecí infrastruktuře.



S přihlédnutím k objemu dopravy vědci vidí potřebu mít v roce 2030 pro Německo alespoň 1000 nabíjecích míst za předpokladu čekací doby maximálně pět minut ve špičce. Při rychlejší pronikání elektrických nákladních vozidel na trh dálkové dopravy bude potřeba pravděpodobněji 2000 nabíjecích míst. (Při minimálním výkonu jednoho místa požadovaném EU 1,4 MW to znamená mít neustále k dispozici výkon 2,8 TW.)

Aby bylo možné učinit konkrétnější plán požadované dobíjecí infrastruktury, výzkumníci doporučují rozsáhlé průzkumy informací o časovém a prostorovém chování nákladních vozidel a standardizaci dat o elektrické síti.

Zapojujeme vůz před koně?

Po prostudování závěrů analýz vzešlých z projektu HoLa se nelze zbavit dojmu, že právě odtud měl plán rozvoje elektrifikace nákladní silniční dopravy začít a ne nařízením Evropské komise, která se brzy ukáže jako nerealizovatelná...





Evropský parlament projevuje lásku k „problémovému dítěti“

Vítejte u dopravního zpravodajství Euractivu. Tento týden Evropský parlament hlasoval o několika klíčových zákonech, které budou vládnout nad tvrdošíjně vysokými emisemi skleníkových plynů v odvětví dopravy. Stalo se tak poté, co se evropští ministři dopravy sešli v Bruselu, aby projednali své „problémové dítě“ v oblasti klimatu.

Největší pozornost byla věnována hlasování Parlamentu o přijetí přísnějších cílů pro emise CO₂ těžkých vozidel. V rámci tohoto odvětví existuje otevřenost těmto požadavkům – generální ředitel Volvo Group Martin Lundstedt zaujal postoj „co mohu udělat“, když hovořil o nových cílech a prohlásil: „Implementace systému EU pro zpoplatnění uhlíku v silniční dopravě je zásadní pro řízení obchodního případu pro elektrická a vodíková nákladní vozidla.“

Parlament již dosáhl dohody s národními vládami. Hlasování tedy mělo být formalitou. Ale pokud jde o politiku spalovacích motorů, nelze v dnešní době nic považovat za samozřejmost.

Parlament rovněž schválil standardní metodiku výpočtu emisí skleníkových plynů z dopravy. Soubor je technický, ale důležitý

a jak říká staré přísloví „*když to neumíš změřit, nemůžeš to řídit*“.

Parlament není zaneprázdněn pouze tvorbou zákonů. Jeho Výbor pro životní prostředí se zabýval dvěma dlouhodobými problémy dekarbonizace dopravy. Za prvé, jak mohou různé druhy dopravy udržitelně využívat biopaliva k dekarbonizaci, a za druhé, jak snížit emise CO₂ z osobních vozidel.

Diskuse se zaměřují na dopravu, ale jejich dopad bude mít mnohem větší dopad – politika v oblasti biopaliv zasáhne potraviny a biologickou rozmanitost a přechod Evropy na vozidla s nulovými emisemi bude kritickým motorem budoucí zaměstnanosti a globální konkurenceschopnosti.

Tento Parlament se možná blíží ke konci svého funkčního období, ale problémy, s nimiž se potýká, se v dohledné době nikam neposouvají.

Odvětví systému EU pro obchodování s emisemi, průmysl a energetika, zaznamenaly v roce 2023 pokles emisí o 15 %, což je nasměrovalo ke splnění cíle roku 2030. Odborníci se ovšem ptají, zda to bylo kvůli nebo navzdory evropskému rámci pro obchodování s uhlíkem.



Vláda schválila Plán autonomní mobility

Nový strategický materiál Plán autonomní mobility do roku 2025 s výhledem do roku 2030, který na svém zasedání schválila vláda, má za cíl připravit tuzemskou dopravní i inovační oblast na změny související s novými trendy v oblasti chytré mobility. Rozvoj autonomní mobility pozitivně ovlivní i průmysl, kterému se otevře další možnosti uplatnění pro aplikace s vysokou přidanou hodnotou.

„Autonomní mobilita je jedním z hlavních trendů v dopravě a my děláme důležité kroky, které nám umožní v maximální míře využít možnosti moderních technologií autonomního řízení ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

Vládou schválený strategický materiál podporuje zavádění automatizace v dopravě ve všech jejích aspektech. Právě rozvoj automatizace bude postupně měnit způsob přepravy lidí i zboží, umožní rozvoj moderních služeb a v budoucnu významně transformuje dopravní sektor.

„V úzké spolupráci a koordinaci s dalšími ministerstvy a subjekty budeme systematicky vytvářet podmínky jak pro efektivní využití moderních technologií autonomního řízení v provozu, tak pro konkurenceschopnost

českého průmyslu,“ řekla Tereza Čížková, vedoucí Oddělení nových technologií Ministerstva dopravy.

Plán autonomní mobility definuje opatření v oblasti dopravních technologií, legislativy, vzdělávání a osvěty a také výzkumu a inovací. Je reakcí na aktuální potřeby, které autonomní mobilita klade na dopravní systémy, výzkum a vývoj či společenské dopady. Technologicky pokročilá řešení je zároveň třeba přizpůsobit českému prostředí způsobem, který bude přívětivý pro jejich uživatele a společnost. Celkem je ve čtyřech zmíněných oblastech obsaženo 13 konkrétních tematických opatření, každé z nich přitom obsahuje popis současného stavu, cíle a popisy opatření, indikátory plnění i odpovědnost za realizaci.

Kromě samotných opatření materiál definuje i rozhraní k oblastem, jejichž rozvoj je pro autonomní mobilitu neméně podstatný, jako je rozvoj digitální infrastruktury či umělé inteligence. Realizace jednotlivých opatření má přispět k tomu, aby Česká republika dále pokračovala nejen v tradici silného průmyslu výroby vozidel, ale aby se také stala zemí, ve které se inovativní řešení mohou uplatnit v praxi a dobře sloužit jejím obyvatelům.