

16. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Škoda Kodiaq – druhá generace SUV pro tradicionalisty

S novou generací modelu Kodiaq Škoda sází na jistotu. Má vše, co zákazníci oceňovali u první generace, a k tomu přidává ještě víc prostoru a komfortu, moderní techniku, ale i vyšší efektivitu. V období všeobecné nejistoty z budoucnosti to může být správné auto přicházející ve správný čas.

První generace modelu Kodiaq se za osm let dodalo 866 100 vozů. V Mladé Boleslavi pečlivě sledovali reakce zákazníků, aby jim se druhou generací vyšli ještě víc vstříc. Druhá generace je proto pohodlnější a lépe ovladatelná. Jde o zcela nové auto, ale nebylo potřeba přijít s revoluční proměnou.

Škoda sice investuje do elektricky poháněných modelů, ale po nové generaci vrcholného modelu Superb přichází i druhá generace velkého SUV Kodiaq jako auta ze staré školy – v mimořádně efektivní podobě, s moderním stylem, nejnovější technikou, optimalizovanou aerodynamikou karoserie ale s konvenčními pohony.

Nový Kodiaq překračuje hranice třídy – se 476 cm při rozvoru náprav 279 cm je ještě o 6 cm delší než předchůdce. Místa v něm je víc a opět se nabízí i verze se sedmi sedadly (tu u první generace volilo 40 % kupujících). Zavazadlový prostor narostl o dalších 80 l na

910 l (v pětimístné podobě) resp. 745 l u verze PHEV. Vybavení interiéru a komfortní prvky jsou na úrovni prémiových vozů.

Hned při zahájení prodeje jsou k dispozici stále zákaznicky vyhledávané úsporné turbodiesely 2,0 TDI s výkonem 110 kW (150 k) nebo 142 kW (193 k), u výkonnější s pohonem všech kol.

Se základním zážehovým motorem 1,5 TSI/110 kW (150 k) přichází do modelu Kodiaq poprvé mild hybridní systém 48 V. Tento motor navíc využívá i nejnovější verzi aktivní deaktivace válců ACT+. V nabídce se později objeví i verze 2,0 TSI/150 kW (204 k) s pohonem všech kol.

Poprvé pro Kodiaq se nabízí i plug-in hybridní pohon 2. generace už známý z modelu Superb. Kombinace zážehového motoru 1,5 TSI/110 kW (150 k) s elektromotorem o výkonu 85 kW poskytuje největší výkon systému 150 kW (204 k). Akumulátor o hmotnosti 172,5 kg má kapacitu 25,7 kWh umožňující dojezd s čistě elektrickým pohonem 100 km. Dodávky této verze začnou za několik týdnů.

Nová generace Škody Kodiaq se, stejně jako první, vyrábí v Kvasinách. Cenová nabídka při uvedení na trh začíná na 1 040 000 Kč za verzi 2,0 TDI/110 kW Selection.

Víc na str. 10

Škoda Superb dostala další pohonné jednotky

Čtvrtá generace modelu Superb přichází na český trh v dalších variantách. Dosud bylo možné objednávat nový Superb s motory 1,5 TSI/110 kW, 2,0 TDI/110 kW a 2,0 TDI/142 kW v kombinaci s pohonem 4x4. Nově se pod kapotu liftbacku i kombi dostává nejvýkonnější zážehový čtyřválec 2,0 TSI/195 kW, který se dodává výhradně v kombinaci s pohonem všech kol. V základní specifikaci Selection jeho doporučená prodejní cena začíná na 1 125 000 Kč. Příplatek za kombi, zahrnující i střešní nosič a roletový kryt zavazadlového prostoru, činí 40 000 Kč. Verze Combi může být vybavena rovněž plug-in hybridním pohonem druhé generace, který kombinuje elektromotor se zážehovým motorem 1,5 TSI/110 kW. Největší výkon systému je 150 kW. Nový akumulátor má kapacitu 25,7 kWh umožňující čistě



elektrický dojezd 100 km a maximální nabíjecí výkon je 50 kW. Doporučené prodejní ceny vozu Škoda Superb Combi IV začínají na 1 145 000 Kč.

Alfa Romeo přejmenuje SUV Milano na Junior

Alfa Romeo v návaznosti na rostoucí diskuse s italskou vládou své nové malé SUV Milano přejmenovala na Junior. Okamžitě po odhalení vozu italský ministr průmyslu Adolfo Urso uvedl, že automobilka porušuje



italské zákony a uvádí spotřebitele v omyl, protože je nezákonné prezentovat výrobek zahraniční výroby jako pocházející z Itálie: „Auto s názvem Milano nelze vyrábět v Polsku. Italské zákony to zakazují.“ Generální ředitel Alfy Romeo Jean-Philippe Imperato k tomu řekl: „Když se pustíte do politických diskusí, okamžitě ztratíte polovinu kupujících a tomu jsme chtěli zabránit.“ Alfa Romeo Milano, tedy nyní Junior, se vyrábí v polském Tychy spolu se sourozeneckými modely Jeep Avenger a Fiat 600, přičemž první dodávky jsou stanoveny na září. Jde o první vůz značky, který se vyrábí mimo Itálii. Generální ředitel Stellantisu Carlos Tavares to vysvětluje: „Pokud by se Milano vyrábělo v Itálii, začínalo by od 40 000 namísto 30 000 eur, což by omezilo jeho potenciál na trhu.“



Nová podoba elektromobility: Renault Scenic

Renault na český trh uvádí kompaktní crossover Scenic E-Tech 100% elektrický. Přichází ve vrcholné verzi Long range s dojezdem až 625 km, tedy na úrovni podobných vozů se zážehovými motory.

Pro rozvoj elektrifikace a softwaru Renault vytvořil samostatnou divizi Ampére s vlastním týmem vývojářů. Jako první model od Ampére přichází Scenic E-Tech 100% elektrický na platformě AmpR Medium umožňující mimořádné využití obestavěné plochy s rovnou podlahou v interiéru. Při délce 447 cm a rozvoru náprav 228 cm má průměr zatáčení jen 10,9 m. Objem zavazadlového prostoru je 545 l, po sklopení opěradel zadních sedadel až 1670 l.

Li-Ion akumulátor typu NMC (nikl-mangan-kobalt) má využitelnou kapacitu 87 kWh a umožňuje dojezd až 625 km. Pracuje s napětím 400 V a má hmotnost 515 kg. Při dobíjení stejnosměrným proudem lze používat výkon až 150 kW.

Trakční elektromotor vlastní konstrukce Renault poskytuje největší výkon 160 kW (220 k). Má mimořádný poměr výkon/rozměry a vyniká účinností 91 %. Vyrábí se bez potřeby vzácných nerostů aby nebyl závislý na dovozu surovin.

Multimediální systém OpenR link na bázi operačního systému Android 12 integruje víc než 50 aplikací Google včetně Google Maps s optimalizací pro elektromobily.

Úplnou novinkou je panoramatická skleněná střecha Solarbay, jejíž zatemnění lze elektronicky změnit do čtyř poloh včetně rozdělení mezi přední a zadní část.

Vůz se vyrábí v Douai a motory v Cléonu v rámci regionu ElectriCity, který je součástí Ampére, přičemž 54 % dílů se vyrábí francouzskými dodavateli a 85 dílů je z Evropy.

Akumulátor je od LG Chem z polského závodu nedaleko Wroclawi. Každý ze 12 modulů akumulátoru lze samostatně opravovat nebo vyměnit. To zajistí autorizované servisy v jednom ze 20 evropských center (pro Českou republiku je v polském Zabrze). Akumulátor je vybaven přístupem pro hasiče, jímž lze v případě požáru akumulátor během několika minut zaplavit.

První zákazníci by si vůz měli odvézt v červnu. Cenová nabídka začíná na 1 085 000 Kč.



Malé SUV Citroën C3 Aircross se sedmi místy

Citroën s druhou generací C3 Aircross vstupuje na trh nízkonákladových malých SUV dosud kontrolovaný značkou Dacia a nově i čínskými vozy MG. C3 Aircross druhé generace je založen na platformě Stellantis Smart Car, vyvinuté původně pro Indii, Latinskou Ameriku a další mimoevropské regiony. Ta je také základem nového hatchbacku C3 a připravovaného Opelu Frontera. Nový C3 Aircross bude uveden na trh v létě s plně elektrickým pohonem, nicméně jako držitel ocenění EcoBest 2024 hatchback C3 přijde také se zážehovým motorem a mild hybridními variantami. Klíčovým prodejním prvkem bude možnost objednat sedm sedadel, což je v tomto segmentu v Evropě úplná novinka. Nový



C3 Aircross je dlouhý 4390 mm, o 230 mm delší než stávající model aby mohl pojmout sedmimístnou variantu. Více technických informací zatím nebylo zveřejněno.

Evropská premiéra vozu Kia EV5

Vloni Kia představila plně elektrický crossover EV5 jako studii v Soulu. Nyní se poprvé objevil v Evropě – při Car Design Eventu v Driver & Business Clubu



v Mnichově. Crossover Kia EV5 je dlouhý 462 cm, tedy podobně jako sportovní EV6, ale se 172 cm je podstatně vyšší. Štíhlé světlometry jsou jako u velkého EV9, přičemž zadní části dominuje tenký světelný pás. Budoucí šéf designu značky Tam Won-Kyu Kang v Mnichově vysvětlil hranaté, futuristické tvary pětidveřového vozu. Oproti ostatním SUV EV5 klade důraz na vertikální linie, takže svým vzhledem dobře doplňuje EV9 a vytváří si dostatečný odstup od EV6. Pod karoserií je dál vyvinutá elektrická architektura. K dispozici budou dvě velikosti akumulátorů a dvě varianty pohonu – s pohonem předních kol a výkonem 160 kW (218 k) nebo s přídatným motorem vzadu pro pohon všech kol s celkovým výkonem 230 kW (313 k). Kia EV5 by mohla přijít na evropské trhy ještě v roce 2024.



Transformaci české ekonomiky brzdí klesající investice a kvalifikace pracovních sil

Renault na český trh uvádí kompaktní crossover Scenic E-Tech 100% elektrický. Přichází ve vrcholné verzi Long range s dojezdem až 625 km, tedy na úrovni podobných vozů se zážehovými motory.

Pro rozvoj elektrifikace a softwaru Renault vytvořil samostatnou divizi Ampère s vlastním týmem vývojářů. Jako první model od Ampère přichází Scenic E-Tech 100% elektrický na platformě AmpR Medium umožňující mimořádné využití obestavěné plochy s rovnou podlahou v interiéru. Při délce 447 cm a rozvoru náprav 228 cm má průměr zatáčení jen 10,9 m. Objem zavazadlového prostoru je 545 l, po sklopení opěradel zadních sedadel až 1670 l.

Li-Ion akumulátor typu NMC (nikl-mangan-kobalt) má využitelnou kapacitu 87 kWh a umožňuje dojezd až 625 km. Pracuje s napětím 400 V a má hmotnost 515 kg. Při dobíjení stejnosměrným proudem lze používat výkon až 150 kW.

Trakční elektromotor vlastní konstrukce Renault poskytuje největší výkon 160 kW (220 k). Má mimořádný poměr výkon/rozměry a vyniká účinností 91 %. Vyrábí se bez potřeby vzácných nerostů aby nebyl závislý na dovozu surovin.

Multimediální systém OpenR link na bázi operačního systému Android 12 integruje víc než 50 aplikací Google včetně Google Maps s optimalizací pro elektromobily.

Úplnou novinkou je panoramatická skleněná střecha Solarbay, jejíž zatemnění lze elektronicky změnit do čtyř poloh včetně rozdělení mezi přední a zadní část.

Vůz se vyrábí v Douai a motory v Cléonu v rámci regionu ElectriCity, který je součástí Ampère, přičemž 54 % dílů se vyrábí francouzskými dodavateli a 85 dílů je z Evropy.

Akumulátor je od LG Chem z polského závodu nedaleko Wroclawi. Každý ze 12 modulů akumulátoru lze samostatně opravovat nebo vyměnit. To zajistí autorizované servisy v jednom ze 20 evropských center (pro Českou republiku je v polském Zabrze). Akumulátor je vybaven přístupem pro hasiče, jímž lze v případě požáru akumulátor během několika minut zaplavit.

První zákazníci by si vůz měli odvézt v červnu. Cenová nabídka začíná na 1 085 000 Kč.



Shell představil první LNG stanici v ČR

Společnost Shell představila svojí první LNG stanici v České republice v Dobšicích na exitu 50 dálnice D11. Jedná se o čerpací stanici pro nákladní vozidla, která je připravena na tankování LNG a do budoucna i na BioLNG. Jedná se o 69. LNG stanici Shell,



kteřá propojuje Českou republiku s dalšími sedmi zeměmi Evropy, v nichž má Shell vybudovanou infrastrukturu LNG stanic, z nichž 30 se nachází v Německu a 9 v Nizozemsku. Zkapalněný zemní plyn (LNG) představuje aktuálně jedno z nejúčinnějších řešení pro dekarbonizaci nákladní dopravy v Evropě. Využívání LNG u nákladních vozidel přináší snížení emisí CO₂ z celého životního cyklu paliva o 18 % v porovnání s naftou D7 v závislosti na typu motoru. BioLNG může být okamžitým řešením ve stávajících vozidlech na LNG díky svým chemickým vlastnostem, jež jsou totožné s LNG. Přejít z LNG na BioLNG je snadný, bez nutnosti změny infrastruktury nebo zařízení.

Automobilové klenoty 2024

Poslední dubnovou sobotu, tedy 27. dubna, se od 10 do 17 hodin v areálu Galerie Golf Hostivař v Praze uskuteční se uskuteční 4. ročník akce Automobilové klenoty. Automobilové klenoty jsou jedinečnou přehlídkou a soutěží historických vozidel. Auta jsou do přehlídky pečlivě vybírána a diváci tak mají jistotu, že uvidí jen ta nejvyšší a nejunikátnější vozidla. Každý návštěvník bude mít možnost hlasovat pro nejkrásnější klenot soutěže. Vyhlášení vítězů proběhne od 15 hodin v rámci tradičního slavnostního defilé vozidel. Letošní čtvrtý ročník bude vylepšen otevřením samotné galerie veřejnosti. Galerie nabízí 30 uměleckých



děl. Některá díla jsou umístěna trvale, jiná zase po čase putují dál. Důležitou součástí galerijní koncepce je představovat nejen tvorbu renomovaných umělců, ale dát prostor i začínajícím autorům. Galerie Golf Hostivař je v ulici U Golfu 565 v Praze 10.



Toyota pokračuje v útoku na český trh

Festival mobility Toyoty a Lexusu na Polygonu letišť v Hradci Králové ukázal potenciálním zákazníkům i médiím kompletní modelovou řadu vozidel značek Toyota a Lexus a umožnil jim je otestovat v běžném provozu. Síla i rozmanitost nabídky byla skutečně fascinující.

Toyotě se na českém trhu v poslední době mimořádně daří. Za první čtvrtletí se propracovala na třetí příčku v registracích nových osobních aut, přičemž za březen už byla druhá. Stejně postavení zaujala i v prodeji lehkých užitkových vozidel, když v březnu zde byla dokonce první. V součtu registrací osobních a lehkých užitkových automobilů už je Toyota za první čtvrtletí na celkově druhém místě.

Tým generálního ředitele značek Toyota a Lexus ČR Martina Pelešky neusíná na vavřínech a pracuje na posilování dosažených pozic. Zájemci o nová auta se o tom mohli přesvědčit na unikátní akci Festival mobility Toyoty a Lexusu. Na Polygonu letišť v Hradci Králové měli k dispozici nevídané množství automobilů obou značek aby s nimi mohli získat osobní zkušenost a seznámit se se všemi novinkami. Přitom mohli jezdit na benzin i naftu, s plně elektrickým pohonem i v oblačcích vodní páry s pohonem pomocí palivových článků na vodík. Nechyběla ani auta s plug-in hybridním pohonem, nicméně prim samozřejmě hrál především plně hybridní pohon, ukazující možnosti maximální efektivity. Atrakcemi přitom byly mj. nová Toyota C-HR a modernizované užitkové Toyoty Proace a Toyota Proace City v národní premiéře. Navíc byla připravena i kompletní řada vozidel 4x4 připravená k testování v terénu.

Expozice značky Toyota předvedla i úplné novinky – v exkluzivní předpremiéře a vůbec poprvé v ČR byly k vidění nová generace Toyota Camry a nová Toyota Proace Max. Expozice prémiové značky Lexus zase v ČR poprvé v ČR ukázala zcela nový kompaktní model LBX a modernizovaný UX.

Rozsáhlá byla expozice přestaveb užitkových vozidel a konverzí certifikovaných značkou Toyota ukazující nejrozmanitější nástavby, přestavby i speciální vozidla záchranných složek. Pozoruhodné je, že se partnerům Toyoty úspěšně daří nabízet speciální varianty nejen na bázi vlastního pick-upu Hiace či SUV RAV4, ale i na vozech dodávaných skupinou Stellantis, kde dokáží předčít její vlastní značky.

Organizace tak rozsáhlé akce, která přilákala zaslouženou pozornost návštěvníků, si zaslouží velké uznání. Šířka nabídky vozidel, stejně jako doprovodných služeb a aktivit domácího dovozce největšího výrobce automobilů na světě, určitě nutí konkurenci k zamyšlení.

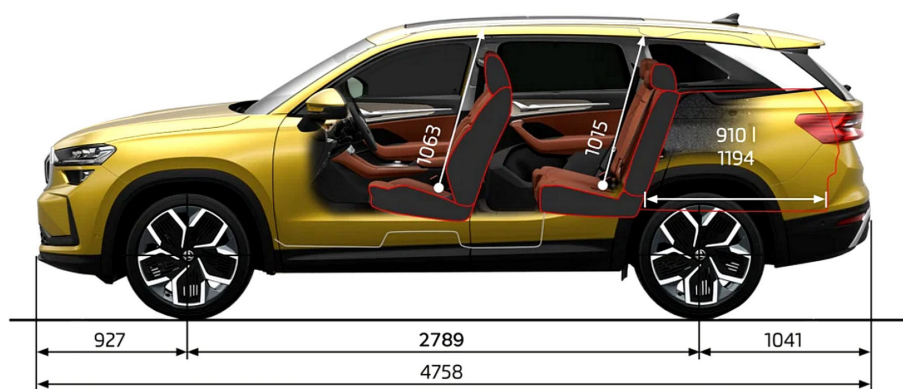


Škoda Kodiaq – druhá generace SUV s moderní technikou

V rámci nabídky asistované jízdy je pro nový Kodiaq k dispozici adaptivní vedení v jízdním pruhu s prediktivním tempomatem. Ten ve spolupráci s rozpoznáváním dopravních značek a navigací předvídá zatáčky, křižovatky a kruhové objezdy. Inteligentní asistent pro hlídání rychlosti využívá nejnovější verzi rozpoznávání dopravních značek a bez použití brzd včas přizpůsobuje rychlost nadcházejícím omezením. Nový systém v podstatě umožňuje autonomní jízdu, ovšem v souladu s legislativou výstražně reaguje pokud řidič nemá ruce na volantě a plně se nevěnuje řízení.

	Pohon	Max. výkon [kW]	Max. točivý moment [Nm]
Plug-in hybrid			
1,5 TSI PHEV	4x2	150	350
Benzinové motory			
1,5 TSI mHEV	4x2	110	250
2,0 TSI	4x4	150	320
Naftové motory			
2,0 TDI	4x2	110	360
2,0 TDI	4x4	142	400

DSG automatická převodovka je nabízena standardně pro všechny motorizace



Ve výbavě jsou mimo jiné hlavní světlomety a zadní světla s LED technikou, za příplatek Matrix LED se 2x 18 elementy.

K většímu pohodlí napomáhá i vylepšené adaptivní pérování DCC+ se dvouventilovými tlumiči.

Před řidičem je Digital Cockpit Plus s 10" displejem zobrazujícím nejdůležitější jízdní údaje v individuálně nastavitelném uspořádání. Poprvé je pro Kodiaq v nabídce i head-up displej. A samozřejmě nechybí ani systém hlasového ovládání Laura.

Volicí páka dvouspojkové převodovky, používané ve všech verzích, je, stejně jako v Superbu, umístěna na sloupku řízení a po vzoru vozů Volkswagen používá otočné ovládání. Tím se uvolnil prostor ve středové konzoli pod 13" displejem infotainmentu mj. pro dva nabíjecí boxy na telefon.

Vrcholem přepracované koncepce interiéru a sympatickou inovací jsou, opět jako v Superbu, tři otočné ovladače s digitálním displejem Škoda Smart Dials, které umožňují rychlý přístup k řadě funkcí vozidla, přičemž prostřední umožňuje ovládat až čtyři funkce ze šesti, které si uživatel sám navolí.

Nový systém ovládání infotainmentu, především navigace, se ovšem ukazuje jako problematický. Navigace ukazuje s nepříjemným zpožděním, ve složitějších kombinacích se zacykluje a při změně měřítká pomocí ovladače Smart Dials bez upozornění mění cíl jízdy. Ukazuje se to jako závažný problém, protože stejné potíže jsme s tímto systémem měli i při prezentaci modelů Enyaq i Superb.

Motor	Druh	Převodovka	Pohon	Selection	Exclusive Selection
2,0 TDI/110 kW Spotřeba: 5,3-5,9 l/100 km a Emise CO ₂ : 138-155 g/km	Nafta	7stupňová automatická DSG	přední	1 040 000	1 285 000
2,0 TDI/142 kW Spotřeba: 6,0-6,6 l/100 km a Emise CO ₂ : 157-174 g/km	Nafta	7stupňová automatická DSG	4x4	1 170 000	1 415 000

Úspěšný začátek roku pro Aures Holdings

Největší obchodník s ojetými a zánovními vozy ve střední Evropě Aures Holdings za první tři měsíce letošního roku prodal 26 000 vozů, což je o 12 % víc oproti stejnému období roku 2023. Predikce oslabení trhu se tedy nepotvrdily.

„S dalším rokem na trhu jsme dosáhli dalších prodejních rekordů. Za posledních pět let od roku 2020 se naše prodeje v prvním čtvrtletí zvedly o více než 6600 vozů. Březen byl s 9427 prodanými vozy historicky naším vůbec nejsilnějším měsícem,“ uvedla Karolína Topolová, generální ředitelka a předsedkyně představenstva společnosti Aures Holdings, provozovatele sítě autocenter AAA Auto, Mototechna, Auto Diskont a Driverama.

„Pokud jde o důvody tohoto úspěchu, kromě vysoké poptávky za tím vidíme zúročení našich investic do využití technologických inovací, a to zejména nasazení generativní AI v marketingu a v komunikaci se zákazníky, a další posílení využití digitálních technologií využívajících unikátní data integrovaná v rámci našich výkupních i prodejních procesů. Sami tyto speciální technologie vyvíjíme ale především je dokážeme využívat. Protože trh sám o sobě neroste je patrné, že se nám vyplácejí dlouhodobé investice do technických inovací,“ dodala Karolína Topolová.

V obchodování s automobily Auresu významně pomáhá machine learning, automatizovaný hlasový model využívající generativní AI CARol v Kontaktním centru. Prostřednictvím AI CARol Aures už za poslední rok vykoupil téměř 6000 aut a celkem vyřídil 316 000 hovorů. Podíl CARol na všech vykoupených vozech přes zákaznické centrum tvořil víc než 10 %.

V posledních letech se i dovozci automobilů a jejich prodejci prostřednictvím různých konceptů zaměřují na obchod s ojetými vozy. Tuto konkurenci Kateřina Topolová oceňuje, ale neobává se jí: *„Je to vítaná kultivace prostředí obchodu s ojetými vozy pomáhající změnit strukturu trhu k lepšímu. My ale vykupujeme auta, o něž je zájem, zatímco dealeři se chovají pasivně a berou ojetá auta jen na protiúčet. Nemáme se tedy čeho bát, protože my zákazníkům nabízíme ta nejprodávanější auta. Dealeři si s mnoha ojetými auty nevědí rady a proto je musejí přeprodávat, zatímco u nás je tomu naopak. My analyzujeme trh a vykupujeme to, o co je největší zájem a ne to, co zákazníci nabízejí. Poskytujeme také možnost srovnání a výběru. Proto dokážeme prodej navyšovat, zatímco značkové programy se dynamicky nevyvíjejí.“*



Informace z prodeje ojetých vozidel

Statistický souhrn trhu prodávaných ojetých vozidel za letošní první čtvrtletí Cebia Summary 1Q/2024.

V prvním čtvrtletí letošního roku došlo k dalšímu poklesu dovozu ojetých osobních aut ze zahraničí. Meziročně se jejich počet snížil o 4685, což představuje pokles o 11,9 %. V březnu se do České republiky dovezlo nejméně osobních ojetých aut od roku 2020 a meziroční pokles dosáhl 24,37 %. Do České republiky se v letošních prvních třech měsících dovezlo 34 737 ojetých osobních aut, což je jen o 460 aut víc než v době koronaviru v roce 2021. Příznivou zprávou naopak je, že se snížilo průměrné stáří letos dovezených aut, a to z 11,2 na 10,4 roku. Podíl aut starších 10 let ovšem stále činil 48,63 % a podíl těch, jejichž věk přesáhl 15 let, dosáhl 22,54 %.

Průměrné stáří všech prodávaných ojetých aut se naopak mírně zvýšilo. České ojetiny zestárly sice jen nepatrně ze 7,2 na 7,3 roku, výrazně se ale zvýšilo stáří aut se zahraničním původem bez ohledu na rok dovozu. Zatímco loni dosahoval jejich věk průměrných 10,7 roku, letos vykázaly 11,1 let. Ukazuje to, že se na trhu ve větší míře přeprořádávají staré ojetiny, které byly do ČR dovezené v dřívějších letech. Celkově

činilo stáří prodávaných ojetých osobních aut 9,2 roku, zatímco loni to bylo o 0,2 roku méně.

Dobrou zprávou také je, že se na trh vrací stále více ojetin s uvedeným tuzemským původem. Meziročně se jejich podíl navýšil o 6 % na 54,42 % a tato auta si nárokují většinu trhu. Větší podíl českých ojetin způsobil i snížení průměrného počtu najetých kilometrů. Jedná se totiž v průměru o mladší vozy. Průměrná hodnota nájezdu se meziročně snížila o 4000 km na 147 000 km.

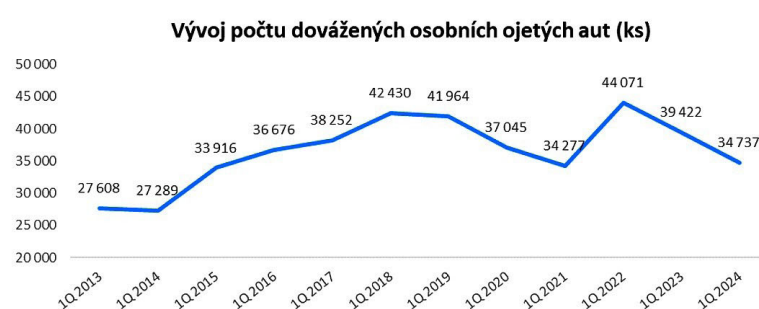
Průměrná cena vozidel poklesla meziročně o 1,5 % na 294 500 Kč. Auta tedy v průměru zlevnila o 4500 Kč.

Podíl aut po prvním majiteli se zvýšil o 1,26 % na 46,28 %. Ve dvou třetinách případů se ale jedná o klamavou informaci, která má za úkol zatraktivnit auto a zvýšit jeho cenu až o 5 %.

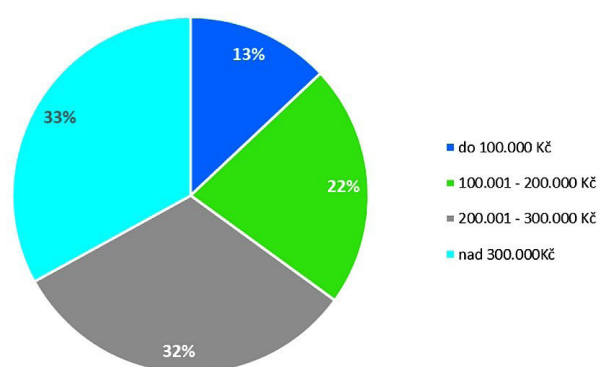
Podíl osobních ojetých aut, u kterých bylo v inzerci uváděno, že nebyla v minulosti havarovaná, dosahoval loni 99,40 %. Podíl aut, která se prodávala bez informace o havárii, je dlouhodobě vysoký a prakticky neměnný a neodpovídá skutečnému podílu aut, která nebyla v minulosti havarovaná. Ve skutečnosti je po větším poškození či havárii nejméně 60 % prodávaných aut.

cebia

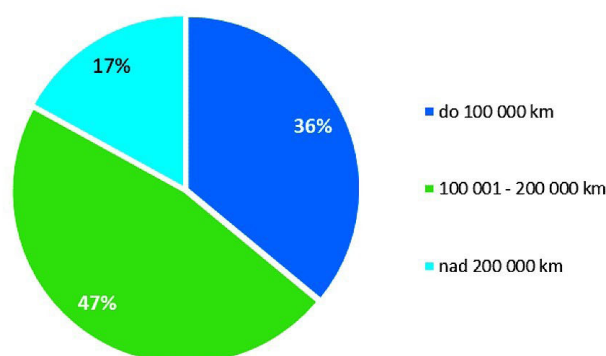
Ověřená historie



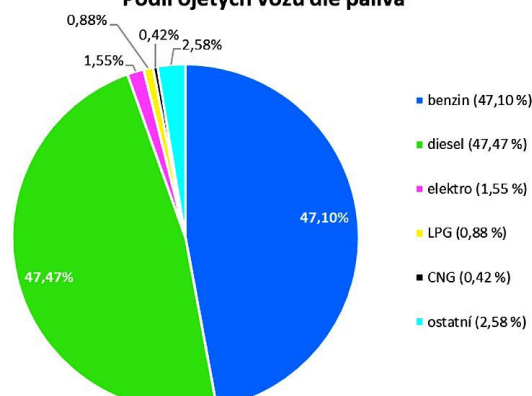
Prodejní cena



Udávaný stav km na tachometru



Podíl ojetých vozů dle paliva





T&E chválí budování nabíjecí infrastruktury

Většina zemí EU je na dobré cestě ke splnění cílů nabíjecí infrastruktury. Síť nabíjecích míst roste rychleji než počet elektromobilů. Česká republika patří k nejlepším.

Podle analýzy bruselské nevládní environmentální organizace Transport & Environment došlo v EU za poslední tři roky ke ztrojnásobení počtu veřejných nabíjecích míst pro elektromobily. Na konci roku 2023 jich bylo

v EU víc než 630 000. Nabíjecí síť tak v loňském roce rostla rychleji než vozový park elektromobilů.

Podle analýzy vnitrostátních sítí dobíjení a předpokládaného růstu vozového parku elektromobilů většina zemí EU již v roce 2023 splnila svůj cíl EU pro rok 2024 v infrastruktuře veřejného nabíjení.

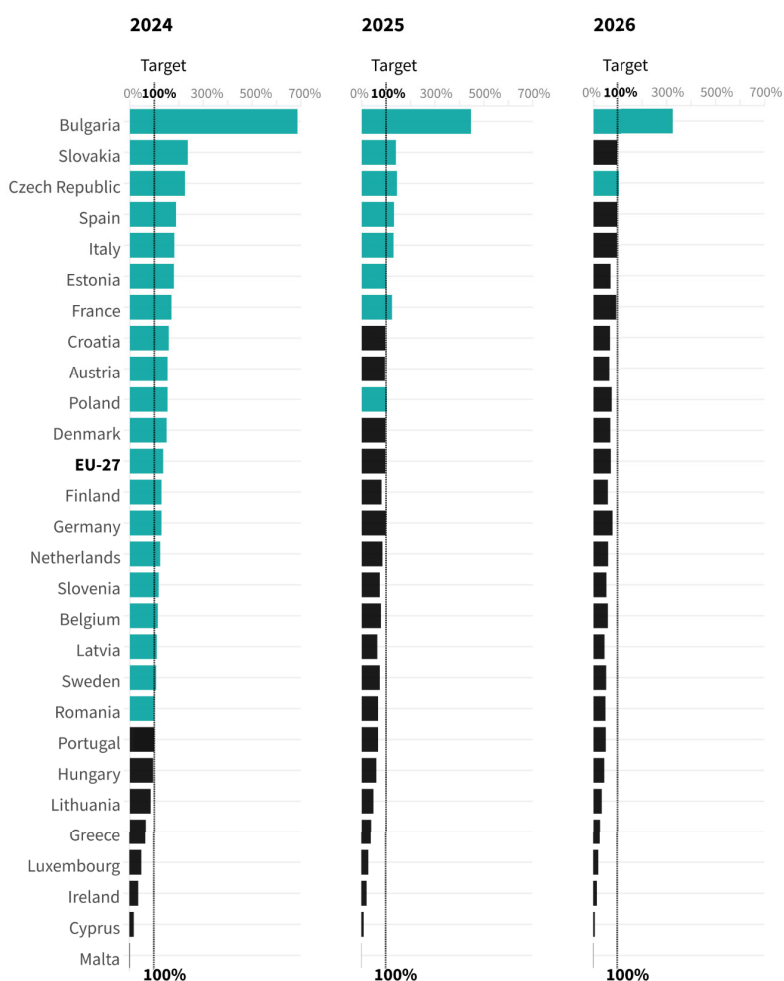
Podle nařízení EU o infrastruktuře alternativních paliv AFIR má každá země roční cíl založené na poměru celkového nabíjecího výkonu a počtu elektromobilů na silnicích. Ze zemí, které ještě nedosáhly svůj cíl pro rok 2024, ale pravděpodobně jej podle T&E do konce roku doženou, jsou Portugalsko, Maďarsko a Litva. Řecko a Irsko budou mít nejvíc práce, ale stále mohou v letošním roce splnit svůj cíl rychlým budováním infrastruktury. Lucembursko, Kypr a Malta také zaostávají, ale mohou snadno dosáhnout cílů s malým množstvím nových nabíječek kvůli malé velikosti jejich vozového parku elektromobilů.

Fabian Sperka, manažer pro politiku vozidel ve společnosti T&E, k tomu řekl: „Nabíjení je vnímáno jako jedna z největších překážek, které brání lidem přejít na elektricky poháněná vozidla, ale situace se rychle zlepšuje. Pokud chtějí přesvědčit více řidičů, tak nyní musí vlády jít nad rámec přísných požadavků EU. Je třeba nainstalovat větší kapacitu tam, kde je skutečný provoz, a platby by se měly zjednodušit. Také je potřeba opravit rozbité nabíječky.“

Most EU countries already meet their 2024 charging target

% of public charging infrastructure deployed in 2023 in relation to projected EU-targets

■ Above EU-target
 ■ Below EU-Target
 Below Not sufficient infrastructure
 100% target
 Above Sufficient infrastructure



Source: EAFO (2024), eco-movement (2024). Based on internal EV uptake projections.



Doprava a boj o budoucnost Evropy

Vítejte u nejnovějšího přehledu Euractivu o novinkách v dopravě.

S červnovými volbami do Evropského parlamentu a s brzy poté očekávanou novou Evropskou komisí je Brusel zaneprázdněn diskusí o klíčových politických tématech, která budou utvářet agendu EU do konce dekády. O jedné otázce se zvlášť vášnivě diskutuje: Je zelená politika akcelerátorem nebo brzdou hospodářského růstu?

Dva německé příběhy shrnují protichůdné perspektivy o nichž se diskutuje. Na jedné straně liberální ministr dopravy Volker Wissing vyvolal strašidlo, že ke splnění klimatického zákona země, který nutí ministerstva předložit okamžité akční programy, pokud nebudou splněny roční emisní cíle pro jejich příslušný sektor, bude muset zakázat soukromé jízdy osobních aut o víkendech.

Tentýž týden německá automobilová lobby kritizovala vyšetřování předsedkyně Komise Ursuly von der Leyenové ohledně čínských dotací na elektromobily. Německý automobilový průmysl se obává odvetných opatření proti svým produktům ze strany Číny. Generální ředitel Svazu německého automobilového průmyslu VDA Andreas Rade kritizoval nedostatečnou koordinaci: „Tato procedura nebyla společným projektem mezi Berlínem a Paříží, ale byla iniciována Bruselem v rámci kandidatury. Proto nedošlo ke shodě ohledně postupu na evropské úrovni, což není dobrý signál.“ Německý kancléř Olaf Scholz (SPD/S&D) čínské výrobce na

evropském trhu přivítal: „Spravedlivá soutěž je v zájmu spotřebitelů.“

Francouzská vláda je zastáncem tvrdšího postoje vůči čínským konkurentům a spustila vlastní národní systém podpory elektromobilů, který vylučuje čínské výrobce. To obhajovala i německá poslankyně za Zelené v německém Bundestagu Chantal Kopfová: „Německý automobilový průmysl je a měl by zůstat exportní. Proto tu je velká citlivost ohledně napětí v obchodní politice a protiopatření. Pokud existuje podezření, že se Čína dopouští praktik, které narušují hospodářskou soutěž a ohrožují Evropu, pak je naprosto legitimní a dokonce nutné zahájit odpovídající vyšetřování.“

Členové frakce evropských lidových stran jsou rozděleni v otázce, zda se držet nebo se vzdát Zeleného údělu – hlavní politiky jejich hlavní kandidátky Ursuly von der Leyenové. Ostatní strany uvažují o stejných otázkách. Komisařka pro hospodářskou soutěž a vlajkonoš liberálů Margrethe Vestagerová představila svou vizi, jak může být Evropa lídrem v zelených technologiích, jako jsou elektrická vozidla, aniž by vyvolala obchodní válku. Španělská socialistická ministryně pro ekologickou transformaci Teresa Riberaová, která bude příští španělskou eurokomisařkou, představila svou vizi Green Deal 2.0: zdvojnásobení opatření v oblasti klimatu a sociální spravedlnosti, obnovení důvěry v evropskou demokracii a „zelená diplomacie“.