

17. týden 2024



# AutoTablet.cz

novinky z [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)



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



## Modernizovaný Opel Combo v prodeji

Opel uvádí na trh radikálně modernizovaný velkoprostorový model Combo v osobní verzi opět i se spalovacími motory. Cenová nabídka velmi dobře vybaveného vozu začíná na 549 990 Kč vč. DPH.

Na rozhodnutí vedení skupiny Stellantis opustit v roce 2021 segment kompaktních multivanů se spalovacími motory reagoval Opel nabídkou verze Combi užitkového modelu Combo N1. S tou zaujal třetí místo v segmentu jako nejúspěšnější z příbuzných modelů skupiny Stellantis. Nyní se Combo vrací mezi velkoprostorové osobní vozy kategorie M1 se spalovacími motory, ve dvou délkách 441 cm a 476 cm v pěti – i sedmimístné podobě.

Modernizované Combo 5. generace dostalo nově řešenou před v novém stylu značky Opel Vizor propojenou se standardně dodávanými LED světlomety. Za příplatek jako jediný vůz v tomto segmentu nabízí i světlomety Intelli-Lux LED Matrix.

V interiéru najdeme nový vícefunkční volant a digitální přístrojový panel. V základní výbavě je infotainment s 10" SD displejem, ve vyšší 10" dotykový HD displej. Nové systémy infotainmentu využívají integrované platformy Snapdragon

Cockpit a Auto Connectivity od Qualcomm Technologies.

Novým bezpečnostním prvkem je systém dynamického výhledu do všech stran Dynamic Surround Vision, sestávající ze dvou kamer. Ty přenášejí obraz do nového digitálního zpětného zrcátka.

Pohonné jednotky na výběr jsou zážehový tříválec 1,2 turbo/81 kW (110 k) a dva turbodiesely – čtyřválcové 1,5 CDTI ve verzích 75 kW (102 k) resp. 96 kW (130 k). Pro delší verzi je k dispozici jen turbodiesel s 96 kW (130 k).

Combo Electric s trakčním elektromotorem 100 kW (136 k) a akumulátorem o kapacitě 50 kWh má dojezd až 346 km. Elektricky poháněná verze se řadí mezi nejprodávanější ve svém segmentu s už 80 objednávkami pro rok 2024. Její cena začíná na 889 990 Kč vč. DPH.

O tom, jak důležitý je tento model pro domácího dovozce Opelu, svědčí i to, že polovina ze 600 z výroby přislíbených aut pro letošní rok byla prodána ještě před oficiálním uvedením na trh. Užitková verze Combo Combi N1 samozřejmě zůstává i nadále v nabídce. Opel Combo se vyrábí v továrně Stellantisu ve španělském Vigu.

# Škoda Kodiaq rozšiřuje nabídku motorů

Nová Škoda Kodiaq se dostala do prodeje nejprve se dvěma vznětovými motory. Nyní se nabídka rozrůstá o zážehové motory. Základní pohonnou jednotkou se stává



1,5 TSI/110 kW (150 k) poprvé vybavený mild-hybridní technologií. Tento čtyřválec pochází z nové generace motorů EA 211 evo2. Pracuje v Millerově cyklu, používá turbodmychadlo s proměnnou geometrií lopatek a je vybaven systémem deaktivace válců ACT+. Doporučená prodejní cena vozu začíná na 980 000 Kč vč. DPH. Zákazníci už mohou volit i plug-in hybridní pohon druhé generace, který poskytuje maximální výkon systému 150 kW (204 k), čistě elektrický dojezd 100 km a nabíjení stejnosměrným proudem výkonem 50 kW. Infotainment má řadu funkcí specifických pro plug-in hybridní verzi, např. snadné vyhledávání nabíjecích stanic. Doporučená prodejní cena začíná na 1 150 000 Kč vč. DPH.

## Novou Dacii Spring 2024 již lze objednat

Vozů Dacia Spring, uvedených na evropský trh v roce 2021, se prodalo 140 000 kusů. Rok 2023 byl rekordní se 61 803 dodanými vozy. Dacie Spring je držitelem ocenění AutoBest – Best Buy Car of Europe v roce 2022 s dosud nepřekonaným rekordem v hodnocení energetické účinnosti mezi všemi elektromobily na evropském trhu dojezdem 8,07 km/1 kWh. Trakční elektromotor má výkon 48 kW (65 k), pro použití v městském provozu připravena verze o výkonu 33 kW (45 k), která je k dispozici ve výbavě Essential za 419 900 Kč navíc s možností pro podnikatele a firmy získat na koupi dotaci až 200 000 Kč. S pohotovostní hmotností 984 kg je Spring jediným elektromobilem v Evropě s hmotností pod jednu tunu. Má díky tomu nízkou spotřebu energie a i s malým akumulátorem



s kapacitou 26,8 kWh má dojezd 225-228 km, v městském provozu dokonce 305 km. Užitková verze Dacia Spring Cargo se dodává jen s motorem 33 kW (45 k) a stojí 504 900 Kč. První vozidla přijdou k autorizovaným dealerům značky v září 2024.



## Volkswagen odstartoval velkou produktovou ofenzivu

Značky Volkswagen, Volkswagen Užitkové vozy a Volkswagen Financial Services v pražském Fóru Karlín společně představily významným zákazníkům a obchodním partnerům novinky.

Nový Golf si mohou zákazníci pořídit i jako rodinné kombi Golf Variant. Nabídka zahrnuje čtyřválcové od klasických (tři TSI a dva TDI), dvě mild-hybridní varianty eTSI evo a dva plug-in hybridní systémy. V rámci předprodeje jsou k dispozici ve výkonových stupních 85 kW, 110 kW a 150 kW. Volkswageny Golf a Golf Variant mohou zákazníci do konce června nebo do vyprodání objednávat v rámci edice Limited za akční ceny od 554 900 Kč resp. 579 900 Kč.

Téměř pět metrů dlouhé kombi Passat Variant má vynikající aerodynamiku, což přispívá k hospodárnější jízdě i nižší hlučnosti. Nabídka

pohonných jednotek zahrnuje zážehové motory, turbodiesely i plug-in hybridní verze s rozpětím výkonu od 90 do 200 kW, vždy se samočinnou převodovkou. Ceny kombi Passat Variant začínají od 999 900 Kč s DPH, sedan už nebude.

Kompaktní SUV Tiguan je ve výrobě už od roku 2007 a je jedním z bestsellerů značky. V nové verzi se prodloužilo o 30 mm na 454 cm. Na SUV má nadprůměrnou aerodynamiku. Nabídka zahrnuje zážehové motory včetně mild-hybridních, turbodiesely i plug-in hybridní pohony. Samozřejmě se nabízí i verze 4x4. Ceny začínají od 899 900 Kč.

Divize Volkswagen Užitkové vozy připravila českou premiéru o 25 cm prodloužené verze elektrického minivanu ID. Buzz Long. Přináší head-up displej, zdokonalený informační systém nové generace a dálkově ovládané zaparkování vozu prostřednictvím chytrého telefonu. Jde o jeden z nejprostornějších elektromobilů s místem pro pět, šest nebo až pro sedm osob. Na českém trhu se bude prodávat od podzimu.

Společnost Volkswagen Financial Services představila své kompletní portfolio produktů včetně akčních nabídek, jimž vévodí unikátní 0% úrok na všechny osobní vozy Volkswagen. Velkému zájmu klientů se těší také servisní balíčky a nově i zařízení dotace na elektromobilitu.



# Opel Grandland – pohled do budoucnosti

Opel představuje novou generaci SUV Grandland, která už sjíždí z montážní linky v Eisenachu. Přináší mnoho designových detailů a nově řešenou masku 3D Vizor v kombinaci s osvětleným logem Opel, které Opel vloni představil při IAA v Mnichově na studii Experimental. Grandland je založen na nové platformě Stellantis STLA Medium BEV určené pro elektromobily, ale nabízí se pro něj i několik možností hybridního pohonu. Špičková verze Grandland Electric má elektrický pohon všech kol a slibuje dojezd 700 km díky akumulátoru s kapacitou 98 kWh. S délkou 465 cm je o 17,3 cm delší než současný stejnojmenný model. Objem zavazadlového prostoru je 550 l, při sklopeném zadním sedadle 1642 l. K dispozici bude i aktivní podvozek a za



příplatek také systém Intelli-Drive 2.0, který integruje řadu elektronických asistentů a kombinuje je s poloautomatickým asistentem změny jízdního pruhu.

## Dojezd 1000 km slibuje cestování bez starostí

Společnost CATL na autosalonu Auto China 2024 představila první lithio-



železo-fosfátový (LFP) akumulátor na světě Shenxing Plus umožňující dojezd přes 1000 km a superrychlé nabíjení. Během osmi měsíců od uvedení superrychlého nabíjecího akumulátoru Shenxing v srpnu 2023 tak společnost CATL opět posunula hranice technologie lithio-železo-fosfátových akumulátorů. Díky průlomové technologii materiálů a struktury překonává hustota energie systému Shenxing poprvé hranici 200 Wh/kg a dosahuje 205 Wh/kg, čímž umožňuje dojezd přes 1000 km. Umožňuje také skutečně superrychlé nabíjení pro 1 km za sekundu, takže po pouhých 10 minutách nabíjení lze ujet 600 km, čímž výrazně překonává nyní běžně dodávané akumulátory.

# Autosalon v Pekingu: hlavní témata a zajímavosti

Největší čínský autosalon byl zahájen v Pekingu. Ukazuje, že největší světový automobilový trh je již plně elektrický a neohlíží se zpět. Agentura Reuters shrnula hlavní poznatky.

Poslední věc, kterou Čína potřebuje, je víc elektromobilů, které se budou tlačit na trh a srazí ceny na úkor zisku. Ale i když existuje nebezpečí v nadměrné výrobní kapacitě, je tu také síla v hyperkonkurenci, kterou rozpoutala. Export této nadměrné kapacity však přitahuje pozornosti úřadů aby se zaměřily na čínské výrobce elektromobilů.

Bitva o pozornost spotřebitelů na čínském trhu s elektrickými vozy se vede o doteky „technického luxusu“, jaké kupující na jiných trzích nikdy neviděli. V Číně navržené pokročilé asistenční systémy řízení, podobné plně samočinnému řízení (FSD) od Tesly, jsou uváděny na trh několika značkami jako klíčové prodejní argumenty. Společnost BYD uvedla, že v červnu představí SUV Song L se systémem inteligentního řízení vyvinutým vlastními techniky. GAC bude používat chytrý systém řízení Huawei Qiankun ve svých vrcholných modelech pod značkou Trumpchi, přičemž první bude uveden na trh v lednu 2025.



Tradičním i začínajícím výrobcům automobilů a elektromobilů ukradl pozornost nováček v oboru Xiaomi. Jeho generální ředitel Lei Jun uvedl, že uzavřené objednávky na sportovní elektrický sedan SU7 už dosáhly 75 723, třikrát víc než se očekávalo, a že mezi kupujícími jsou dosavadní majitelé vozů jako BMW a Audi. Proč producent telefonů prodává auta? Společnosti zabývající se spotřební technologií chtějí propojit životy svých zákazníků mezi všemi svými zařízeními – telefony, notebooky, televizemi a nyní i auty, protože lidé jsou v kanceláři, doma a pak hlavně tráví čas v autě. Tento přístup dobře funguje ve vysoce digitální společnosti v Číně, kde jsou elektronické platby normou a pohodlí připojení převažuje nad obavami o soukromí.

Boom elektromobilů v Číně, který začal před třemi lety, pohltit trh s auty na benzín, ale ta ještě nejsou mrtvá. Největší čínský exportér Chery Automobile oznámil, že bude pokračovat ve vývoji vozů se zážehovými motory, stejně jako elektromobilů a hybridů. Hybridy jsou nyní vnímány jako příležitost k růstu. Vysoce efektivní hybridy vyvíjejí i BYD a Geely.

**Víc o autosalonu v Pekingu na str. 10**



## Mercedes-Benz Trucks nabíjí výkonem 1000 kW

Vývojáři z Mercedes-Benz Trucks ve vlastním vývojevém a testovacím centru ve Wörthu am Rhein poprvé úspěšně nabili prototyp loni představeného vozidla eActros 600 z nabíjecí stanice o výkonu 1 MW. Mercedes-Benz Trucks se rozsáhle podílel na vývoji nového celoodvětvového standardu nabíjení Megawatt Charging System (MCS).



To hraje ústřední roli zejména pro veřejné nabíjení podél důležitých dopravních tras. V průmyslu se jako MCS označuje nabíjení výkonem 700 kW nebo větším. Zahájení sériové výroby eActrosu 600 je plánováno na konec roku 2024. Kromě nabíjení CCS s výkonem až 400 kW a později umožní také megawattové nabíjení s plnými 1000 kW. Zákazníci si k tomu mohou objednat předvybavení vozidla s tím, že vybavení pro nabíjení technologií MCS bude možno do vozidel doplnit, jakmile bude k dispozici. Vysoká kapacita akumulátoru přes 600 kWh a nová, výrobcem vozidla vyvinutá elektrická hnací náprava s vysokou účinností, umožní eActrosu 600 dojezd až 500 km v soupravě, takže bude schopen ujet přes 1000 km denně.

## Osram rozšířil rodinu legálních LED žárovek

Společnost ams Osram rozšířila rodinu legálních LED žárovek Osram Night Breaker LED o pomocné žárovky W5W. Schválení pro H7-LED, H7-LED (24 V), H4-LED, H1-LED a nově i pro W5W-LED je tak nyní platné i v České republice. Aktuálně se mohou produkty Osram Night Breaker LED legálně používat na veřejných komunikacích ve více než 20 evropských zemích. Zatímco LED světlomety jsou standardní výbavou nových automobilů, halogenové světlomety starších aut by si často zasloužily vylepšit. S řadou Osram Night Breaker nabízí ams Osram náhradní legální LED žárovky, které mají delší životnost a produkují



atraktivnější světlo než žárovky založené na halogenové technologii. Světlo žárovek Osram Night Breaker LED je až třikrát jasnější než minimální zákonné požadavky a barevně srovnatelné s denním světlem. Zajišťují tak výrazné kontrasty a dlouhý dosvit. LED žárovky svítí až pětikrát déle než srovnatelné halogenové a také spotřebovávají méně energie.

## Nošovice hlásí změnu v managementu

V HMMC Nošovice je od dubna vůbec první český vedoucí divize. Stal se jím Martin Klíčnický, dosavadní vedoucí subdivize výroby. Nově řídí divizi výroby, pod kterou spadají všechna výrobní oddělení (lisovna, svařovna, lakovna,



finální montáž), Oddělení údržby a také Oddělení kontroly a plánování výroby. „Velice si cením důvěry a jsem přesvědčený o tom, že díky skvělému týmu, se kterým mám tu čest spolupracovat, budeme nadále zvyšovat renomé naší automobilky ve všech parametrech výroby a zajistíme maximální spokojenost zákazníků, co se počtu i kvality našich vozů týká,“ uvedl Martin Klíčnický.

Martin Klíčnický patří ke služebně nejstarším zaměstnancům. Do společnosti HMMC nastoupil v roce 2007, a to na Oddělení kontroly kvality. V roce 2009 byl jmenován vedoucím sekce kontroly kvality montáže, o tři roky později vedoucím Oddělení kontroly kvality, v roce 2019 vedoucím subdivize kvality a v září 2022 pak převzal roli vedoucího subdivize výroby.

## Designér Jozef Kabaň u značky MG

Světově známý automobilový designér a bývalý dlouholetý šéfdesignér Škody Auto Jozef Kabaň je od 22. dubna u značky MG na pozici Vice President of Global Design Center. Kabaň bude zodpovědný za design a kreativitu v rámci kompletního vývoje modelů MG. Je známý svým dřívějším působením u světových značek Audi, VW, Škoda nebo BMW a Rolls-Royce. Podílel se například také na designu supersportu Bugatti Veyron, nicméně největší uznání si získal vytvořením elegantního designového stylu vozů Škoda.





# AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz).

## Redakce:

Ing. Vladimír Rybecký ([vladimir.rybecky@gmail.com](mailto:vladimir.rybecky@gmail.com))

Ing. Antonín Matějka ([amatejka@autoweek.cz](mailto:amatejka@autoweek.cz))

RNDr. Ivana Rybecká ([rybecka@volny.cz](mailto:rybecka@volny.cz))

## Technické zpracování:

Anna Rybecká, DiS. ([anna.rybecka@seznam.cz](mailto: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](https://www.autoweek.cz/cs-news_letter)

## Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

[vladimir.rybecky@gmail.com](mailto: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:

### Zdravíme z Motor City!

Ve svém pravidelném komentáři pro agenturu Reuters Joseph White tentokrát v úvodu přivítá učenlivě „podzvěstivě bláznivě“ a „málo nadšeně“ Detroit. Je dříve než si upevně, protože očekává, že tento týden (přesně 20. srpna) bude v autu „Motor City“.

Nejnovější autobusy se objevují v podobě velkých nových elektrických vozů, které jsou schopny vydržet až 1000 km. To je zřejmě první krok v oblasti elektrických autobusů, které se v budoucnu stanou hlavním způsobem dopravy v městech.

Proč? Vzhledem k tomu, že elektrické autobusy mají mnohem nižší náklady na provoz než jejich konvenční protějšek. Navíc, elektrické autobusy jsou schopny vydržet až 1000 km, což je mnohem více než u konvenčních autobusů.

Článek obsahuje další informace o nových elektrických autobusech, které se v budoucnu stanou hlavním způsobem dopravy v městech.




[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

### Červená vlajka pro cíle EU v oblasti klimatu

Právní záměry v oblasti klimatu v Evropě jsou stále více diskutovány. Červená vlajka pro cíle EU v oblasti klimatu. Právní záměry v oblasti klimatu v Evropě jsou stále více diskutovány.

Červená vlajka pro cíle EU v oblasti klimatu. Právní záměry v oblasti klimatu v Evropě jsou stále více diskutovány.



[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

### Snížení emisí automobilů: snadněji se řekne, než udělá

Auto bez emisí? Mnozí lidé si to myslí. Snížení emisí automobilů: snadněji se řekne, než udělá. Auto bez emisí? Mnozí lidé si to myslí.

Snížení emisí automobilů: snadněji se řekne, než udělá. Auto bez emisí? Mnozí lidé si to myslí.




[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

### Řím nebyl postaven za den: Letta nenabízí žádná rychlá řešení pro dopravu

Vláda v Itálii předložila informaci o rozvoji dopravy. Řím nebyl postaven za den: Letta nenabízí žádná rychlá řešení pro dopravu. Vláda v Itálii předložila informaci o rozvoji dopravy.

Řím nebyl postaven za den: Letta nenabízí žádná rychlá řešení pro dopravu. Vláda v Itálii předložila informaci o rozvoji dopravy.



[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

### Šokující zpráva Věry Jourové o nerealitnosti tzv. Zelené dohody EU

Ministrka pro Španělsko zprávy napadla komentář z vyhlášení místopředsedkyně Evropské komise Věry Jourové. Šokující zpráva Věry Jourové o nerealitnosti tzv. Zelené dohody EU.

Šokující zpráva Věry Jourové o nerealitnosti tzv. Zelené dohody EU. Ministrka pro Španělsko zprávy napadla komentář z vyhlášení místopředsedkyně Evropské komise Věry Jourové.



[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

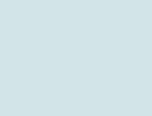
### Zdravíme z Motor City!

Ve svém pravidelném komentáři pro agenturu Reuters Joseph White tentokrát v úvodu přivítá učenlivě „podzvěstivě bláznivě“ a „málo nadšeně“ Detroit. Je dříve než si upevně, protože očekává, že tento týden (přesně 20. srpna) bude v autu „Motor City“.

Nejnovější autobusy se objevují v podobě velkých nových elektrických vozů, které jsou schopny vydržet až 1000 km. To je zřejmě první krok v oblasti elektrických autobusů, které se v budoucnu stanou hlavním způsobem dopravy v městech.

Proč? Vzhledem k tomu, že elektrické autobusy mají mnohem nižší náklady na provoz než jejich konvenční protějšek. Navíc, elektrické autobusy jsou schopny vydržet až 1000 km, což je mnohem více než u konvenčních autobusů.

Článek obsahuje další informace o nových elektrických autobusech, které se v budoucnu stanou hlavním způsobem dopravy v městech.



[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

### Červená vlajka pro cíle EU v oblasti klimatu

Právní záměry v oblasti klimatu v Evropě jsou stále více diskutovány. Červená vlajka pro cíle EU v oblasti klimatu. Právní záměry v oblasti klimatu v Evropě jsou stále více diskutovány.

Červená vlajka pro cíle EU v oblasti klimatu. Právní záměry v oblasti klimatu v Evropě jsou stále více diskutovány.

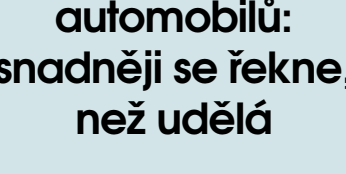


[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

### Snížení emisí automobilů: snadněji se řekne, než udělá

Auto bez emisí? Mnozí lidé si to myslí. Snížení emisí automobilů: snadněji se řekne, než udělá. Auto bez emisí? Mnozí lidé si to myslí.

Snížení emisí automobilů: snadněji se řekne, než udělá. Auto bez emisí? Mnozí lidé si to myslí.



[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

### Řím nebyl postaven za den: Letta nenabízí žádná rychlá řešení pro dopravu

Vláda v Itálii předložila informaci o rozvoji dopravy. Řím nebyl postaven za den: Letta nenabízí žádná rychlá řešení pro dopravu. Vláda v Itálii předložila informaci o rozvoji dopravy.

Řím nebyl postaven za den: Letta nenabízí žádná rychlá řešení pro dopravu. Vláda v Itálii předložila informaci o rozvoji dopravy.

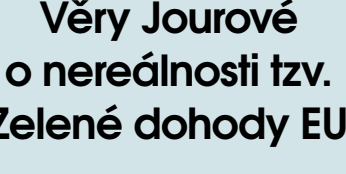


[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

### Šokující zpráva Věry Jourové o nerealitnosti tzv. Zelené dohody EU

Ministrka pro Španělsko zprávy napadla komentář z vyhlášení místopředsedkyně Evropské komise Věry Jourové. Šokující zpráva Věry Jourové o nerealitnosti tzv. Zelené dohody EU.

Šokující zpráva Věry Jourové o nerealitnosti tzv. Zelené dohody EU. Ministrka pro Španělsko zprávy napadla komentář z vyhlášení místopředsedkyně Evropské komise Věry Jourové.



[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

# Zdravíme z Motor City!

Ve svém pravidelném komentáři pro agenturu Reuters Joseph White tentokrát v úvodu přináší upřesnění: „Pod pojmem Motor City mám na mysli Detroit. Je důležité si to ujasnit, protože alespoň pro tento týden Peking jasně ukazuje, že je novým Motor City.“

Pekingský autosalon je gigawattovou ukázkou nové síly čínského automobilového průmyslu. Na výstavě se uvádí na trh řada nových elektromobilů od čínských značek, které se vyznačují pokročilými technologiemi infotainmentu a cenami, které u starších výrobců automobilů vyvolávají paniku.

Každý ve světě aut si je vědom vzestupu nejlepších čínských domácích výrobců automobilů. Je ale hrozné vidět na jednom místě, co BYD, Xiaomi, Xpeng a další domácí čínské značky dokázaly od doby, kdy pandemie v roce 2020 zahnila Čínu za oponu.

Xiaomi se svým elektromobilem SU7, inspirovaným Porsche, a BYD s flotilou ultralevných elektromobilů, nyní rozšířených o luxusnější modely, jsou hvězdami přehlídky. Stejně jako čínský král akumulátorů CATL, který představil LFP akumulátor, o němž uvádí, že by mohl zajistit dojezd 1000 km. To je zásadní změna – za předpokladu, že CATL takové akumulátory dokáže vyrábět ve velkém a za nižší cenu než srovnatelné nikl-kobaltové.



Průlom v čínském odvětví elektromobility není jen v lepších akumulátorech nebo výhodných cenách. Čínské digitální technologické velmoci Huawei, Tencent, Alibaba, Xiaomi útočí, protože čínské úřady uvolňují cestu pro automatizované řízení. Telekomunikační a technologický gigant Huawei, který je pro mnohé západní vlády prokletím, na autosalonu zdůraznil investice do automatizovaného řízení.

V Číně jsou staré světové značky jako Buick a Volkswagen na ústupu. Zahraniční výrobci, kteří se kdysi ujali role učitelů pro mladé čínské automobilky, se nyní snaží získat čínské partnery, aby zůstali ve hře.

Jak dlouho se budou moci američtí a evropští výrobci automobilů skrývat za celními bariérami až se jejich sebevědomí čínští rivalové stanou globálními? Ne nadlouho vzhledem k tomu, jak snadné je tyto příkopy přeskochit. Společnost BYD je schopna kompenzovat cenové ztráty v Číně prodejem stejných vozidel v Evropě za mnohem vyšší ceny, i když stále nižší než evropští výrobci.

Zde přichází velké upozornění: Čínský automobilový průmysl je zralý na ořesy. V Číně je již v nabídce 400 „vozidel s novou energií“. Dalších 117 modelů debutuje na výstavě v Pekingu. I s vládní podporou a obrovským domácím trhem je to víc položek, než pravděpodobně může uspět.





## Červená vlajka pro cíle EU v oblasti klimatu

Propad zájmu o elektromobily v Evropě je červenou vlajkou pro cíle regionu v oblasti klimatu. Vysoké náklady a špatná infrastruktura zpomalují zájem o elektromobily. Uvádí to analýza agentury Bloomberg.

Klesající prodej elektrických vozidel v Evropě je bolestným důkazem toho, že trh není připraven stát sám o sobě a nutí vlády k větší podpoře dokud se cenově dostupná elektrická vozidla nestanou realitou. Přebytek elektromobilů ucpává přístavy a továrny omezují výrobu – je to červená vlajka pro klimatické cíle regionu a roste riziko omezování pracovních míst.

Bez dotací náklady na vlastnictví elektromobilu pro mnoho řidičů nedávají smysl. Pojištění a opravy jsou dražší než u aut se spalovacím motorem a mnoho potenciálních zákazníků stále strádá omezenou nabíjecí infrastrukturou. Rychlý technologický pokrok a cenová válka zároveň způsobují, že zůstatková hodnota při dalším prodeji prudce klesá, čímž vlastnictví elektromobilu dál ztrácí smysl.

Pro průmysl už je příliš pozdě otočit hodiny zpět. Volkswagen, Mercedes-Benz, Stellantis

a další automobilky investovaly miliardy a nyní připravují nové modely, i když poptávka slábne. Minulý měsíc se prodej elektromobilů v Evropě snížil o 11 % oproti předchozímu roku, čímž se celý trh obrátil zpět, protože Německo, Švédsko a Itálie zaznamenaly pokles elektromobilů o 30 %. Spouštěčem obrátu se staly změny v pobídkách.

*„Lidé prostě nevydělávají tolik, aby si mohli tato auta koupit. Mezi nabídkou a poptávkou je propast a je normální, že dotace nebudou trvat věčně. Realita nás dohání,“* řekl Laurent Favre, generální ředitel francouzského dodavatele OPmobility.

To je špatnou zprávou pro ambiciózní plán Evropy postupně ukončit prodej nových vozů se spalovacími motory do roku 2035. Výrobci automobilů začali lobbovat za změkčení nebo odložení tohoto plánu, stejně jako za prozatímní cíle, které by měli průběžně plnit. Přejít k elektromobilům stal vysoce zpolitizovaným a špatně koncipovaná opatření se mohou obrátit proti vládám.



## Snížení emisí automobilů: snadněji se řekne, než udělá

Auta bez emisí: můžeme otočit směřování vývoje? Stanovisko Evropského účetního dvora k budoucnosti automobilu.

Evropská unie zavedla nařízení, které se rovná zákaz prodeje nových vozidel se spalovacím motorem od roku 2035. Chvályhodný cíl, ale cesta k němu je dlážděna překážkami. EU musí zajistit, aby za své ambice v oblasti ochrany klimatu nedoplatila oslabením své průmyslové suverenity. Dosažení cílů v oblasti klimatu by nemělo představovat pro občany příliš velkou finanční zátěž.

EU dosáhla pokrok ve snižování emisí skleníkových plynů, nikoli však v odvětví dopravy, která představuje čtvrtinu všech emisí skleníkových plynů v Evropě. „Zelená dohoda může být úspěšná pouze tehdy, pokud se sníží emise automobilů. S politováním však musíme konstatovat, že navzdory ambiciózním cílům a přísným požadavkům většina konvenčních automobilů stále vypouští tolik CO<sub>2</sub> jako před 12 lety,“ konstatuje člen Evropského účetního dvora Nikolaos Millionis. I když se motory staly účinnější, bylo to kompenzováno těžšími vozy a výkonnějšími motory potřebnými k této hmotnosti.

Alternativní paliva, jako jsou biopaliva, e-paliva nebo vodík, jsou zmiňována jako

potenciální nástupci benzínu a nafty. Auditoři EU však zdůrazňují, že chybí jasný plán jak řešit dlouhodobé problémy tohoto odvětví. „Protože nejsou široce dostupná, nepředstavují biopaliva spolehlivou a důvěryhodnou alternativu pro automobily,“ konstatuje člen Evropského účetního dvora Nikolaos Millionis.

Auditoři zjistili, že evropský průmysl akumulátorů v celosvětové konkurenci zaostává. Méně než 10 % celosvětové výroby akumulátorů se odehrává v Evropě. Celosvětově má podíl na celosvětové produkci na úrovni 76 % Čína. Zvláštní překážkou pro průmysl akumulátorů v EU je jeho značná závislost na dovozu surovin ze třetích zemí: 87 % dovozu lithia do EU pochází z Austrálie, 80 % manganu z Jižní Afriky a Gabonu, 68 % kobaltu z Demokratické republiky Kongo a 40 % grafitu z Číny.

Auditoři rovněž zdůraznili, že náklady na akumulátory vyrobené v EU zůstávají mnohem vyšší, než se plánovalo. To nevyhnutelně ovlivní jejich konkurenceschopnost ve srovnání s ostatními globálními hráči a může se také stát, že evropská elektrická vozidla budou pro většinu populace nedostupná.



## Řím nebyl postaven za den: Letta nenabízí žádná rychlá řešení pro dopravu

Vítejte u týdenního přehledu informací z dopravy Euractivu.

Minulý týden se v Bruselu vyvolala diskuse zpráva Enrica Letty o budoucnosti jednotného evropského trhu. Bývalý italský premiér při zkoumání podkladů pro zprávu cestoval po kontinentu, takže asi nebylo překvapující, že doprava získala zvláštní zmínku.

Letta poznamenal, že když pendloval po Evropě, železnice jako „základní zelený způsob dopravy“ měla být jeho přirozenou volbou. Ale s odkazem na nedostatek spojení mezi evropskými městy místo toho dospěl k závěru, že „je to nemožné a pravděpodobně se to v blízké budoucnosti nezmění.“ Letta přesto tvrdí, že strategický rozvoj železnic je „nezbytný pro přechod k zelené ekonomice a klíč k umožnění prosperujícího a sociálně soudržného jednotného trhu.“

Sladká hudba pro uši evropského dopravního sektoru. Jak ale jeho vizionářská slova proměnit v každodenní realitu? Pro Lettu je to všechno o integraci: fyzické, právní, administrativní a technické. Fyzicky se evropské dopravní sítě musí navzájem řádně propojit. Přemýšlejte o propojení železnic s přístavy vnitrozemských vodních cest nebo lepších trasách z EU na Ukrajinu a do Moldavska.

Z právního hlediska chce Letta stanovit evropské výkonnostní standardy pro vzdušný prostor zemí, aby lety napříč kontinentem

mohly využívat efektivnější a udržitelnější trasy. Administrativně si stěžoval na nedostatek harmonizovaných hlášení a celních postupů pro námořní nákladní dopravu. Technicky chce, aby evropský železniční systém sdílel společnou signalizaci, IT a další vybavení – což znamená urychlení implementace evropského systému řízení železničního provozu.

Lettovy politické návrhy pro zelenější a hladce integrovanou celoevropskou dopravní síť nejsou ničím novým. Po celá desetiletí zákonodárci a političtí pitomci v Bruselu buď volali po mnoha podobných návrzích jako Letta nebo je předkládali. O některých – jako je nařízení o transevropské dopravní síti (Trans-European Transport Network) – se tento týden hlasuje. Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) rozvíjí celoevropskou síť železničních tratí, silnic, vnitrozemských vodních cest, tras námořní dopravy, přístavů, letišť a železničních terminálů. Konečným cílem je odstranit mezery, odstranit úzká místa a technické překážky a rovněž posílit sociální, hospodářskou a územní soudržnost v EU. Současná politika TEN-T je založena na nařízení EU č. 1315 z roku 2013.

Přesto, jak praví klišé, Řím nebyl postaven za den. To platí zejména v dopravě, kde se vysoké cenovky, národní zájmy a velká technická složitost spikly, aby zpomalily i ty nejzarytější zastánce hlubší evropské integrace.



## Šokující zpověď Věry Jourové o nereálnosti tzv. Zelené dohody EU

Milan Smutný pro Seznam zprávy napsal komentář k vyjádření místopředsedkyně Evropské komise Věry Jourové.

Pět let je hlavním tématem politiky EU boj s oxidem uhličitým (CO<sub>2</sub>). Jeho neutralizace do roku 2050 by prý měla omezit klimatickou změnu. Tento nejedovatý plyn, bez něhož by kvůli fotosyntéze nebyl na Zemi možný život, prý podle určité vědecké teorie podporované politiky nese hlavně kvůli lidské činnosti odpovědnost za příliš rychlé oteplování planety. I když v atmosféře je podíl CO<sub>2</sub> jen 0,04 %. Tvrdé dekarbonizační nástroje ale srážejí ekonomiku EU na kolena. Tak se vedení EU a jeho 70tisícová armáda nevolených úředníků daly do dekarbonizačního boje,

A co jsme se nyní dozvěděli z úst místopředsedkyně Evropské komise za ČR Věry Jourové v rozhovoru pro MF Dnes? Na otázku, zda podle ní po červnových volbách do Evropského parlamentu dojde k revizi Green Dealu, tato politička vzešlá z hnutí ANO odpověděla: „**Co bych já udělala, kdybych na to měla vliv, tak bych asi trvala na tom, aby se udělaly precizní dopadové studie jednotlivých klíčových částí, zejména emisních povolenek a zásahu do průmyslu.**“

Na otázku, co by takové studie měly obsahovat, Věra Jourová odpověděla: „*Dopady na regiony, na vrstvy obyvatel a na sektory*

*a na průmysl. Musím říct, že už když jsme to schvalovali, tak mně osobně tyto opravdu podrobné studie chyběly. A říkala jsem, že nastane doba, kdy si budeme muset ujasnit na základě dat a faktů, jestli mají pravdu ti, kteří říkají, že Green Deal zlikviduje evropský průmysl, nebo jestli mají pravdu ti, kteří říkají, pojdme to vydržet, technologie jdou kupředu a dostaneme tím konkurenční výhodu i globálně. Myslím si, že je potřeba se dozvědět, jak to vlastně je, protože i v oblasti zelené dohody slyšíme příliš mnoho aktivismu a fanatismu a příliš málo faktů. A jedním z faktů je, že pokud Unie zavádí nějaká opatření směrem ke snížení klimatické katastrofy, ano, tady použiji toto silné slovo, tak to vždycky doprovází finanční podporou, což se děje i tady, ale moc se o tom nemluví.*“

V přípravné zprávě o dopadech (impact report), jejíž kopii získal deník Financial Times ještě před oficiálním zveřejněním, **Evropská komise odhaduje, že k dosažení cíle snížit emise skleníkových plynů o 90 % do roku 2040 a následně o 100 % v roce 2050, bude EU v letech 2031 až 2050 potřebovat investice ve výši 1,5 bilionu eur každoročně. To odpovídá 10 % celého HDP Evropské unie v roce 2022. Když tuto nepředstavitelnou sumu přepočteme na každého jednoho obyvatele EU, je to přes 140 000 korun měsíčně na hlavu včetně kojenců a seniorů.**