

18. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Dvě novinky od Cupry

Cupra dokázala velmi rychle inspirovat širokou cílovou skupinu zákazníků moderními vozidly. V roce 2023 dosáhla nové maximum s 230 000 dodanými vozy po celém světě. Úspěch je jasně vidět na přítomnosti značky na evropských silnicích. Nyní v Madridu oslavila dvojitou světovou premiéru s modernizovanými klíčovými modely Formentor a Leon.

Nejoblíbenějším modelem je crossover Formentor, první model navržený a vyvinutý výhradně pro značku Cupra, jehož se vloni prodalo 120 100 kusů. Cupra Leon je k dispozici jako pětidveřový hatchback i kombi Sportstourer. Oba modely přicházejí s řadou pohonných jednotek zahrnující čtyři různé technologie: TSI (na

benzin), eTSI (mild hybrid), TDI (nafta) a e-Hybrid (plug-in hybrid).

Na přední kapotě je nápadné logo Cupra. Vzhled přídě dále definují trojúhelníkové LED matrix světlomety. Stejný trojúhelníkový design slouží jako rámeček pro osvětlené logo Cupra vzadu.

Interiér nabízí nově navržené prvky. Nové vylepšené rozhraní HMI je implementováno v digitálním kokpitu za volantem a ve větším 12,9" displeji informačního systému.

Základní pohonnou jednotkou obou modelových řad je zážehový čtyřválec 1,5 eTSI/110 kW (150 k) s mild-hybridním systémem. Motor 2,0 TSI/150 kW (204 k) se kombinuje s pohonem všech kol 4Drive (u Leonu jen pro Sportstourer). Vrcholná verze VZ s motorem 2,0 TSI disponuje výkonem 195 kW (265 k) nebo nově 245 kW (333 k). Pro některé trhy se bude nabízet i turbodiesel 2,0 TDI/110 kW (150 k). Nová generace plug-in hybridů e-Hybrid má výkon 150 kW (204 k) nebo 200 kW (272 k). Nabízí elektrický dojezd 100 km a nabíjení výkonem až 50 kW.

Při představení obou modelů v Madridu Cupra oznámila i vytvoření nové nezávislé designové kanceláře Cupra Design.



Škoda se bude držet spalovacího motoru i po roce 2035

Škoda chce ve výrobě aut se spalovacími motory pokračovat i po zákazu jejich prodeje v EU od roku 2035. Uvedl to šéf značky Klaus Zellmer pro magazín Automobilwoche. „Dnes působíme na velkých trzích mimo Evropu, pro které neexistuje žádné konečné datum pro



tuto politiku. Vyrábíme to, co zákazník chce. Vědomě jsme se rozhodli nabídnout široké portfolio pohonných jednotek,” řekl Klaus Zellmer. „Potenciální sankce jsou pro výrobce automobilů velkou výzvou, protože bychom platili za rozhodnutí o nákupu, které učiní zákazníci,” řekl Zellmer. Aby Škoda splnila přísnější limity flotily CO₂ v roce 2025, rozšiřuje rodinu elektrických vozů a uvádí na trh nové plug-in hybridy. Zellmer vidí problém s přijetím elektromobility na některých evropských trzích: „V současné době je v EU stále mezera: čím víc na jih a východ pojedete, tím menší přijetí elektromobilů najdete.” Zellmer také věří ve vstup alternativních paliv do hry: „Už dnes bychom mohli mnohem výrazněji snížit emise CO₂ kdybychom uvažovali také směrem k e-palivům nebo biopalivům.”

Elektrická jízda se studií Enyaq RS Race

V dílnách Škoda Motorsport vzniká unikátní vůz – koncept Enyaq RS Race, který vychází z modelu Enyaq RS Coupé. Enyaq RS Race se vyznačuje agresivním designem, který podtrhuje masivní zadní křídlo. Nebude to jen designová studie, ale plně funkční vůz s vysokými ambicemi. „Nejedná se pouze o vizuální úpravy. Od začátku vše vymýšlíme tak, aby vůz byl především funkční. Všechny nové tvary a změny mají svůj praktický význam, cílem je zlepšit aerodynamiku, zvýšit přítlak a vylepšit chlazení komponent vozu,” potvrzuje designér Daniel Petr. V rámci odlehčení zmizí z interiéru některé díly. Po vzoru soutěžních vozů bude mít Enyaq RS Race pouze dvě sedadla a jednotlivé díly budou odlehčeny nebo nahrazeny novými z kompozitních materiálů. Úpravami projde také pohonné ústrojí,



nicméně použité motory a akumulátor budou převzaty ze sériového vozu Enyaq RS Coupé. Koncept poslouží jako ideální platforma pro vývoj a důkladné testování nejmodernějších technologií elektrického pohonu budoucích sériových vozů.



Crossover pro rodinu Renault Symbioz

S modelem Symbioz přináší Renault na trh nové kompaktní SUV, které doplňuje řadu kompaktních crossoverů Scenic, Captur, Austral a Arkana a hybridní řadu E-Tech s modely Arkana a Austral.

Symbioz je postaven na prodloužené verzi platformy CMF-B, kterou používají modely Clio, Captur a Arkana. Crossover s délkou 441 cm (rozvor náprav 264 cm) je překvapivě prostorný, zvláště když je zadní sedadlo posunuto o 16 cm dozadu. S objemem zavazadlového prostoru 492 až 624 l (podle polohy zadních sedadel) je předurčen především pro rodiny, ale bude zajímavý i pro další skupiny zákazníků a provozovatele vozových parků oceňující nízké provozní náklady. S hmotností pod 1500 kg a hybridním pohonem E-Tech slibuje ekologickou a hospodárnou jízdu.

V interiéru Symbioz přebírá nový designový jazyk Renaultu. Je zde multimediální systém OpenR Link s integrovanými funkcemi Google, založeným na systému Android Automotive 12 a využívajícím displej 10,4". Najdeme zde také tónovanou panoramatickou skleněnou střechu Solarbay jako v modelu Scenic.

Hybridní pohon E-Tech 145 zahrnuje zážehový čtyřválec o výkonu 69 kW (94 k) a dva elektromotory

– první s 36 kW a startér generátor HSG s 18 kW – kombinované s akumulátorem 1,2 kWh. Největší výkon systému je 107 kW (145 k). Symbioz E-Tech se vždy spustí v režimu E. Stejně jako u Clio a Capturu je k dispozici nová funkce E-Save, která má za cíl snížit spotřebu paliva při zachování jízdního komfortu udržováním nabití akumulátoru na úrovni alespoň 40 %. Kombinovaná spotřeba by měla být 4,7 l/100 km.

Symbioz se bude vyrábět ve španělském Valladolidu. Renault zatím neprozrazuje žádné další technické detaily ani ceny. Objednávky se mají spustit v červnu. Příští rok budou následovat další dvě varianty s konvenčními spalovacími motory.

Renault v roce 2017 představil studii s názvem Symbioz. Tehdy ale šlo o luxusní elektrický sedan.



Nové Citroëny C3 a ë-C3 již lze objednávat

Nová generace C3 a ë-C3 představuje vylepšení oproti předchozí generaci. Vůz dlouhý 401,5 cm s rozvorem náprav 254 cm má zavazadlový prostor o objemu 210 l. Větší jízdní komfort je dosažen díky odpružení Citroën Advanced Comfort, které doplňují nová sedadla Advanced Comfort a koncepce kabiny C-Zen Lounge s charakteristickou minimalistickou přístrojovou deskou, kterou u C3 a ë-C3 poprvé doplňuje head-up displej. Nový Citroën C3 lze již objednávat se spalovacím motorem PureTech 1,2 l/74 kW (100 k). S akční slevou 20 000 Kč a bonusem za starý vůz 20 000 Kč cena začíná od 360 000 Kč. Nový Citroën ë-C3 pohání elektromotor s výkonem 83 kW (113 k). Akumulátor LFP s kapacitou 44 kWh umožňuje dojezd 320 km



a rychlé nabíjení stejnosměrným proudem o výkonu 100 kW. Základní akční cena je od 610 000 Kč a pro podnikatele je možné čerpat na vůz státní dotaci 200 000 Kč. Nové Citroëny C3 a ë-C3 vyrábí závod Stellantisu v Trnavě.

Jozef Kabaň vicepresidentem pro design SAIC Motor

Automobilový designér Jozef Kabaň (51) oficiálně nastoupil k čínské společnosti SAIC Motor aby se stal vicepresidentem pro globální design v SAIC Motor R&D Innovation Headquarter (SRIH) s odpovědností za kreativní a designovou práci všech nezávislých značek SAIC



Motor. Jozef Kabaň vystudoval prestižní Royal Academy of Art v Londýně v roce 1997. Přišel ke skupině Volkswagen v Německu a v pouhých 25 letech pracoval na projektu Bugatti Veyron, byl hlavním designérem Audi a také šéfem designu pro značky Škoda, BMW, Rolls Royce a Volkswagen. Jozef Kabaň má pomoci v transformaci SAIC Designu ve světový automobilový designový tým. V současné době SAIC Design dohlíží na designová centra v Šanghaji, Londýně a Tokiu s mezinárodním týmem více než 300 lidí. Využívá pokročilé softwarové a hardwarové vybavení. SAIC Motor je 18 po sobě jdoucích let největší automobilová společnost v Číně. V roce 2023 dosáhl prodej SAIC v zámoří 1,2 milionu vozů a prodej její značky MG dosáhl 840 000 vozů, takže je již pátý rok nejprodávanější čínskou značkou na světě.



Levná elektrická miniauta vyjedou z Polska

Skupina Stellantis plánuje vstup na evropské trhy prostřednictvím společného podniku s čínskou automobilkou Leapmotor. Stellantis loni za 1,5 miliardy eur získal 21% podíl v Leapmotoru. Obě společnosti založily společný podnik s názvem Leapmotor International, v němž Stellantis drží podíl 51 %. Ta poskytuje Stellantisu exkluzivní práva na výrobu, export a prodej produktů Leapmotor mimo Čínu. Zpočátku budou hlavními produkty Leapmotoru pro Evropu minielektromobil T03 a 475 cm dlouhé SUV C10, které má být dostupné s elektrickým pohonem i jako hybrid.

Společný podnik plánuje vyrábět vozy Leapmotor v Evropě počínaje plně elektrickým miniautem T03, které se má už letos začít montovat v Polsku ze sad a komponent dodávaných z Číny. Mezi další trhy mají do budoucna patřit Blízký východ, jihovýchodní Asie a Latinská Amerika. „Čínská ofenzíva je všude viditelná. S touto dohodou z ní můžeme spíš těžit než být jejími oběťmi,“ prohlásil generální ředitel Stellantis Carlos Tavares. Finanční ředitelka Stellantisu Natalie Knightová dokonce označila Leapmotor za 15. značku skupiny.

V Evropě značky Stellantisu Citroën, Fiat a Opel/Vauxhall ještě letos uvedou na trh vozy vytvořené na nízkonákladové platformě Smart Car včetně jejich plně elektricky poháněných verzí, které se chtějí zařadit mezi cenově nejdostupnější (v ČR Citroën ë-C3 začíná s akční cenou bez dotace na 610 000 Kč).

Leapmotor International začne prodávat vozy pod značkou Leapmotor ve druhé polovině tohoto roku prostřednictvím stávajících prodejních kanálů Stellantisu s vyhrazeným prostorem v prodejnách. Vozy Leapmotor dodávané z Číny se mají prosazovat se strategií „vysoká hodnota za rozumné peníze s dostupnou technologií“, což odpovídá pozici, kterou zaujímá Dacia. Cena T03 má ve Francii začínat na 26 000 eurech (650 000 Kč). Jenže cena Dacie Spring tamtéž začíná na 20 450 eur (515 000 Kč, u nás to je 419 900 Kč).

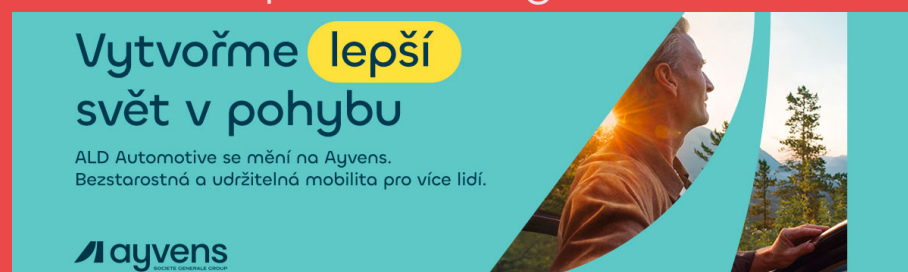
Společný podnik by měl do roku 2030 dosáhnout prodej 500 000 vozů ročně. Přitom kromě společného podniku Leapmotor letos plánuje dodat 250 000 až 300 000 vozů. V roce 2023 vyrobila 144 000 aut. Vloni Leapmotor vykázala finanční ztrátu, ale letos má být zisková. Společnost Zhejiang Leapmotor Technology byla založena v roce 2015 a první auta vyrobila v roce 2019.



ALD Automotive se mění na Ayvens

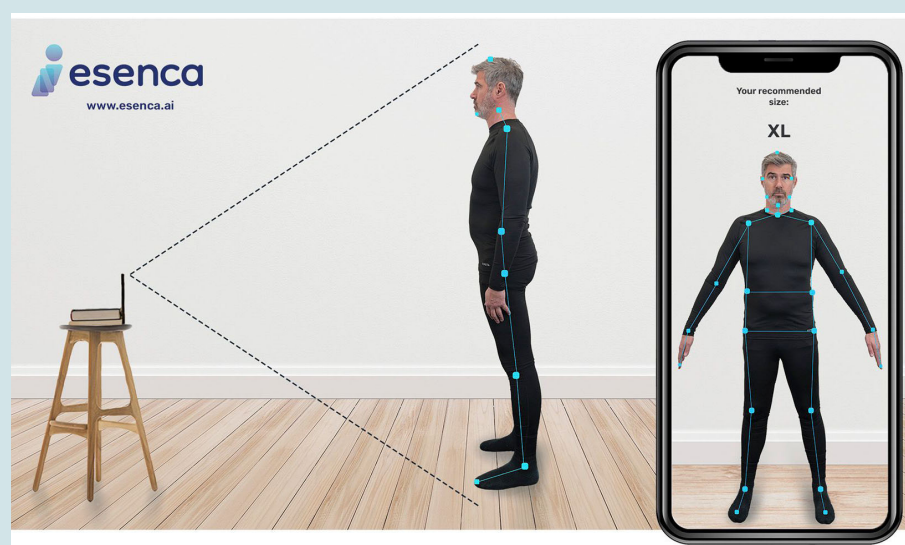
Na český trh přichází nová globální značka udržitelné mobility Ayvens. Česká republika se tak stala desátou z celkem 42 zemí, do které Ayvens vstupuje. V tuzemsku vznikla značka přejmenováním předního poskytovatele operativních leasingů ALD Automotive, která zde působí téměř 30 let. Nová globální značka Ayvens se hodlá stát se jedním z lídrů v oblasti čisté mobility a aktivně se podílet na digitální transformaci

celého automotive odvětví. Vozový park Ayvens v České republice čítá téměř 28 000 osobních a užitkových vozidel, která zprostředkovává více než 6000 zákazníkům z řad firem, veřejných institucí, drobných podnikatelů a privátních klientů. V globálním měřítku Ayvens spravuje 3,4 milionu vozidel. Součástí tohoto vozového parku je i největší flotila elektromobilů různých značek. Ayvens bude své služby nabízet ve všech zákaznických segmentech. Řešení u ní najde každý – od velkých korporátních klientů přes malé a střední podniky až po soukromé zákazníky. Ještě více než doposud se přitom Ayvens zaměří na rozvoj digitálních řešení.



MEWA investuje do měření tělesných rozměrů pomocí AI

Poskytovatel textilních služeb Mewa získal většinový podíl ve start-upu Esenca Digital Workwear z Rumunska. Tato společnost se specializuje na vývoj aplikací se skenovacími procesy podporovanými umělou inteligencí pro určování velikostí oblečení. Technologie založená na umělé inteligenci umožňuje společnosti Mewa i jejím klientům využívat pohodlné měření velikostí pomocí aplikace. Ta usnadní správný výběr pracovních, firemních a ochranných oděvů nebo prostředků pro bezpečnost práce. Digitální postup lze provádět pomocí chytrého telefonu nebo off-line zařízení. Pomocí umělé inteligence se ze dvou snímků vypočítají přesné tělesné míry a přenesou se do velikostních rastrů



oblečení Mewa. Fotky se nemusí ukládat, slouží pouze k identifikaci měřicích bodů, jichž je víc než 100. Standardizované měření je přesné na 0,5 cm. Během 30 sekund jsou k dispozici doporučení velikosti na míru pro příslušnou kolekci.

Opravdu jde o ochranu klimatu?

Právě vyšlo nové vydání magazínu Autoservis a mobilita. Na ukázkou přinášíme jeho úvodník.

EU se rozhodla spasit svět zavedením bezemisní silniční dopravy aby zpomalila či snad dokonce zastavila probíhající změny klimatu. Cesta k tomuto cíli byla v bruselských kancelářích jasně určena – rychlý přechod všech automobilů k elektrickému pohonu.

Automobilky sice upozorňují na úskalí tohoto rozhodnutí, nicméně je přijaly a svůj technický vývoj nasměrovaly k elektromobilitě. Jenže elektricky poháněná vozidla (a je jedno, zda je zdrojem elektrické energie akumulátor nebo palivové články) jsou pro většinu zákazníků příliš drahá.

Osvědčeným řešením je zavedení dotací, kdy státy peníze vybrané na daních namísto do

zdravotnictví, školství či obrany posílají nejbohatším či firmám, aby si drahé elektromobily pořizovali levněji. Také lze tato vozidla dovážet z míst, kde je dokáží vyrábět podstatně levněji, tedy z Číny. To se samozřejmě nemůže líbit těm, kteří elektricky poháněná auta vyrábějí za mnohem vyšší cenu.

A tak elektromobily, které by pomohly v EU řešit problémy s klimatem a znečištěným ovzduším v centrech měst, Evropská komise hodlá zatížit clem, aby zajistila konkurenceschopnost automobilek, které sama zahnala do pasti vynuceným přechodem k elektromobilitě. Důvod? Čína dotuje výrobce elektromobilů a proto jsou jejich produkty příliš laciné.

Jsme tedy svědky paradoxu – EU brání prodeji elektromobilů, jejichž prostřednictvím vlastně čínská vláda dotuje klimatickou politiku EU... Jenže výsledkem nebude záchrana pozvolna destruovaného automobilového průmyslu. Čínští výrobci elektromobilů totiž už začali přesouvat výrobu do Evropy – BYD staví továrnu v Maďarsku, Chery přebírá opuštěnou továrnu ve Španělsku, Leapmotor bude vyrábět v Polsku, Dongfeng jedná o výrobě v Itálii, SAIC chce své MG vyrábět v Anglii a BAIC pokukuje po produkci v Polsku. A to jsou jen už zveřejněné projekty.

Situace v evropském automobilovém průmyslu tak nabírá nečekaný obrat – zatímco výrobci automobilů čelí problémům, jejich odepisovaným dodavatelům se otevírá šance najít si nové partnery. I pro čínské firmy bude výhodnější využívat místní dodavatele místo dovozu dílů přes půl světa.

A tak se třeba už brzy dočkáme opravdu levných elektromobilů z evropské produkce, i když od značek, které ani nedokážeme vyslovit. Má to ovšem jednu zásadní chybu – technický vývoj postupně odchází z Evropy a ty skutečně zásadní inovace už přicházejí z jiných částí světa. EU se tak v cestě za klimatickou neutralitou krok za krokem stává montovnou pro čínské automobilky...

duben 2024

Autoservis & mobilita

www.autoservismagazin.cz

MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU



MILIARDY DO E-MOBILITY



ROZHOVOR BYD PLNÍ SNY



KAMIONY BEZ NAFTY



9 772695 1044003



Junioři - naděje do budoucna



HVO už i u nás



Poznatky z Pekingu

Své poznatky z autosalonu v Pekingu líčí šéfredaktor magazínu Automobilwoche Burkhard Riering.

Číňané v roce 2023 dosáhli již 56% podíl na domácím trhu. Vědí, co jejich zákazníci chtějí – spoustu špičkových technologií. Když se na stánku Xiaomi představuje nový model, fanoušci jásají jako na akcích Applu v Kalifornii. Svá auta přitom nabízejí za neuvěřitelně nízké ceny. Nikdo s tím nemůže držet krok. Ale německé značky jsou se 4,6 miliony dodaných vozů druhou nejsilnější zemí – jejich modely jsou symbolem statutu pro mladé úspěšné Číňany.

Také v Číně se auta zvětšují. Na stáncích jsou obrovská SUV a limuzíny. Po malých autech, které prý zákazníci chtějí, tu není ani stopa. Nové modely od Geely a BYD jsou tak velké, že žasnou i Američané. Nová limuzína od Hongqi naopak připomíná prodloužené limuzíny 90. let. Elektromobilita by měla být šetrnější ke klimatu a přitom se auta mění v neohrabané tanky.

Zaměnitelnost se zvětšuje. Elektrické start-upy nemají žádný příběh, ale pro Čínu potřebujete dobrý příběh: jako top hráč NEV (BYD, Tesla), tradicionalista (Geely, SAIC), západní prémiový (BMW, Mercedes, Audi,

Porsche), technologická společnost (Xiaomi, Huawei) nebo jednoduše jako nejlevnější (Wuling, Leapmotor). Čínské značky čeká konsolidace. Mnohé v příštích dvou až třech letech zmizí. A jakmile se to začne dít, začne to být tvrdé, protože nikdo nebude kupovat auto značky, která může být brzy insolventní a už pro ni neseženete náhradní díly nebo aktualizace softwaru.

Trh s plug-in hybridy tu rozhodně je. V Číně se podíl prodeje plug-in hybridů v roce 2023 téměř zdvojnásobil na 2,8 milionu ve srovnání s předchozím rokem (vč. range extenderů). V Číně se s plug-iny zachází stejně jako s elektromobily pokud jde o státní dotace a mají stejné daňové úlevy.

Kdo by si pomyslel, že minivany budou zase tak atraktivní? Číňané nyní tento trend podpořili novými modely. Spousta prostoru, pohodlná sedadla, velké obrazovky. Minivan má v Číně úplně jiné postavení než v Evropě. V Číně je to luxusní produkt.

Auto není mrtvé a autosalony také ne. Když vidíte, kolik stovek influencerů a moderátorů, převážně mladých, se z veletrhu hlásilo, pak se diskuse o konci automobilu zdají být nesmyslné.



Tesla omezuje svou sázku na elektromobily

Před dvěma lety agentura Reuters počítala s tím, že se automobilky chystají do roku 2030 utratit 1,2 bilionu dolarů za elektromobily. V představenstvech automobilek bylo hlavním tématem dohánění Tesly. Investice do spalovacích motorů byly odsunuty stranou. Dnešní vyhlídky jsou odlišné. Prodej elektromobilů roste, jenže zdaleka ne tak rychle jako prodej benzino-elektrických hybridů.

Dokonce i Tesla brzdí výdaje, protože zisk z elektromobilů klesá. Jak se investoři dozvídají víc o přenastavení priorit Tesly Elonem Muskem, někteří docházejí k závěru, že si nedělá legraci, když říká, že je čas přestat uvažovat o Tesle jako o společnosti vyrábějící elektromobily. Podívejme se na stranu 13 zprávy o výdělcích společnosti Tesla za 1. čtvrtletí. Jedná se o grafiku zobrazující elektromobily pouze jako jeden z produktů – dokonce ani ne špičkový produkt v rámci ekosystému Tesla – a titulek dodává: „Víc než jen vozidla.“

Začátkem tohoto týdne Musk náhle propustil vedoucího divize společnosti Tesla pro nabíjení elektromobilů a 500 jejích zaměstnanců. Na X.com uvedl, že síť Supercharger poroste pomaleji a spotřebuje méně kapitálu. Musk již signalizoval pozastavení výstavby nových továren v Indii a Mexiku a přehodnocení strategie vývoje levnějšího modelu Tesla. Namísto zcela nové architektury se zcela novým procesem montáže Tesla jen přizpůsobí stávající vozidla a továrny. Výdaje na fyzické vozy Tesla se snižují

– k radosti konkurentů, kteří mají na prodej novější elektromobily a hybridy.

Abyste ocenili význam nového směru Tesly, nejděte si čas na prohlídku prezentací 16 vedoucích pracovníků Tesly během investorského dne v březnu 2023. Téměř třetina těchto vedoucích pracovníků je pryč a mnoho projektů, které nabízeli, je nyní odloženo.

Mezi technologickými společnostmi „Magnificent Seven“, které Tesla považuje za rovnocenné, je umělá inteligence novým cílem. Musk chce, aby Tesla byla předním hráčem v oblasti AI – pokud mu akcionáři dají 25% hlasovací kontrolu nad akcemi Tesly. Ale v aréně AI není konkurencí Tesly Velká trojka z Detroitu nebo hromada čínských výrobců elektromobilů. Jsou to Microsoft, Alphabet (Google) a Facebook (Meta), které utrácí za kapitálové investice související s umělou inteligencí v jediném čtvrtletí víc, než Tesla plánuje letos utratit za všechny své operace.





Těžké časy pro evropské automobilky

Joseph White, globální korespondent agentury Reuters pro automobilový průmysl shrnuje dění posledních dní.

Volkswagen, Stellantis a Mercedes-Benz vykázaly za první čtvrtletí slabší prodej a příjmy. Z poklesu jsou obviňovány slabší poptávka, uvádění nových modelů a vysoké úrokové sazby. Šedá obloha nad Evropou kontrastuje s poměrně pozitivními výhledy General Motors a Ford zveřejněnými minulý týden. To ukazuje, jak výjimečný je severoamerický trh pickupů se spalovacími motory a jak dominance Fordu a GM na tomto trhu kompenzuje jejich slabost téměř všude jinde.

Volkswagen, Stellantis a Mercedes jsou skutečně globální podniky (nehledě na to, že Stellantis vlastní detroitské automobilky Ram a Jeep) a globální automobilový trh najel na hrbolatou silnici. Jaký je výhled do budoucna? Mercedes uvádí, že bude pevně držet své ceny. Stellantis se zavázal snížit současné obrovské zásoby. Volkswagen se drží svého celoročního

výhledu zisku a tvrdí, že druhá polovina roku bude lepší než ta první.

Společnost BYD během prvního čtvrtletí zvýšila zisk o 10,6 %, a to navzdory cenové válce při prodeji elektromobilů a slabší ekonomice v Číně. Toto tempo růstu ale bylo pro BYD nejpomalejší od roku 2022. Tržby a zisk Tesly ve stejném období klesly.

Hyundai hledá hybridy pro rozšíření prodeje v Indii. Jihokorejský výrobce automobilů přesouvá pozornost na hybridy v reakci na rostoucí prodeje těchto vozidel na indickém trhu – stejný spotřebitelský trend se také prosazuje ve Spojených státech a Evropě.

Kanadský dodavatel Magna oznámil horší výsledky než se očekávalo – včetně 316 milionů dolarů odpisu investic do výroby vozidel pro Fisker, výrobce elektromobilů, který se nyní blíží k bankrotu. Vedení společnosti Magna uvedlo, že posuzuje dopady vyvíjejících se strategií elektrifikace u automobilek.



Zákazy stav infrastruktury nevyřeší

Zákazy dopravy nevyřeší – Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia se vyjadřuje k rozšíření zákazu předjíždění pro vozidla nad 3,5 tuny.

Na naší nejvytíženější dálnici D1 přibýly v obou směrech desítky kilometrů se značkami zakazujícími předjíždění vozidlům s hmotností nad 3,5 tuny. Cílový stav bude znamenat, že mezi Prahou a Brnem zůstane pouhých 30 km, kde tři pruhy v jednom směru umožní nákladním vozidlům předjíždění.

Stát tento krok nazývá řešením plynulosti dopravy na důležité evropské dopravní tepně. Lépe by bylo se inspirovat Německem, kde provoz na tisících kilometrech dálnic reguluje proměnné světelné dopravní značení. Realita Česka 21. století je slavnostní přitlukání plechových cedulí.

Je smutnou skutečností, že mnoho příležitostí k budování naší dálniční sítě jsme již propásli. Rekonstrukce D1, placená z evropských peněz, nepřinesla ani její rozšíření ani vybudování potřebných parkovacích míst pro kamiony, přestože studie potvrzovaly rostoucí poptávku po silniční dopravě.

Na rozdíl například od Polska, kde evropskou dotační politiku využili k nebývalému rozvoji své

dálniční infrastruktury, se situace u nás spíše zhoršuje. Pražský okruh je stále v nedohlednu a dopady zkapacitnění dálnice u Brna jsou tak katastrofální, že na několik let dopředu umrtvily tento středoevropský dopravní uzel.

Pokud dnes jede kamion přes Brno, případně ještě projíždí další stavbou u Vyškova nebo dále na D35, ztratí zde až polovinu denního výkonu. Za této situace se plnění zákonných požadavků na doby řízení a odpočinku stává neřešitelným, obzvlášť při neexistenci odstavných ploch v těchto místech.

Nákladní doprava ročně platí formou mýtného za dálniční síť 15 miliard korun. Za to byla na nejfrekventovanějším dálničním úseku vykázána do jediného pruhu. Kamiony se staly veřejným nepřítelem a politici přicházejí s populistickými návrhy na jejich další regulaci, protože v osobních autech jezdí a kolem silnic bydlí daleko více voličů, než sedí za volanty kamionů.

Veřejnost zřejmě zákazům předjíždění tleská. Zapomíná ovšem, že úplně vše, co denně používáme, k nám alespoň část cesty urazilo kamionem, neboť nákladní automobilová doprava přepraví 80 % veškerého nákladu přepravovaného po souši.

Cyklistická politika EU spouští svá tréninková kola

Vítejte u týdenního přehledu informací z dopravy Euractivu, který připravil Donagh Cagney.

Mnoha politikům EU, kteří minulý pátek opouštěli své kanceláře, se naskytl působivý pohled. Na akci „*Critical Mass Brussels*“ se podle organizátorů shromáždilo přes 1000 cyklistů, kteří se každý měsíc pohybují po Bruselu. Účastníci, kteří se každý poslední pátek v měsíci shromažďují na okraji čtvrtě EU, jsou různorodá parta. Všichni však sdílejí společnou touhu, aby se Brusel stal bezpečnějším a pohodlnějším městem pro navigaci na dvou kolech.

V tomto ohledu měli evropští cyklisté v dubnu co slavit. Měsíc odstartoval podpisem Evropské deklarace o cyklistice zástupci všech tří institucí EU na neformálním setkání ministrů dopravy. Deklarace si klade za cíl uvolnit „*plný potenciál cyklistiky v EU*“ a obsahuje dlouhý seznam politických závazků, jejichž cílem je podpořit zavádění cyklistiky.

Evropská federace cyklistů tento krok uvítala

a poznamenala, že to bylo poprvé, kdy byla na evropské úrovni dohodnuta interinstitucionální cyklistická politika. Ale cyklisté si zatím nemohou dovolit sundat nohy z pedálů. Jak na setkání ráda zdůraznila evropská komisařka pro dopravu Adina Valeanová, prohlášení je nezávazné. Národní, regionální a místní orgány nejsou povinny deklaraci respektovat. To je důležité, protože politika cyklistiky je typicky místní a často zlomyslná. Rozmach cyklistiky po covidu vyvolal v celé Evropě nesčetné konflikty mezi motoristy a cyklisty. Klíčovým bodem sporů je způsob alokace prostoru na silnicích – problém s nulovým součtem a málo příležitostí k uspokojivému kompromisu.

Mezitím se v Bruselu politická pozornost nadále odklání od udržitelnosti, přičemž povolební program Evropské komise bude pravděpodobně formovat ekonomická konkurenceschopnost.

Politika EU v oblasti cyklistiky začala kolísavě – ale má-li nabrat rychlost, bude potřeba pevně uchopit říditka.

