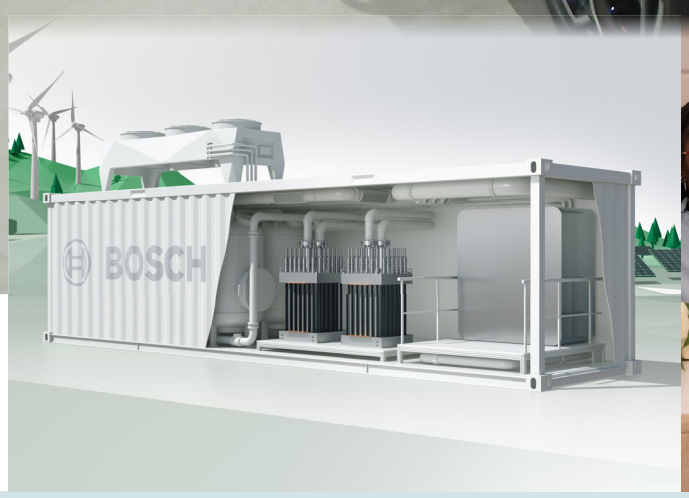
42. týden 2023

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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

Elektrická revoluce od Citroënu

Citroën představil nový model ë-C3, kterým chce nabídnout většinovým zákazníkům plně vybavené malé auto, které radikálně změní jejich pohled na elektromobilitu. Se základní cenou 23 300 eur (575 500 Kč) bude nejlevnějším elektromobilem vyráběným v Evropě.

Citroën se s ë-C3 nestaví ani tak dosud neexistující záplavě levných elektromobilů z Číny, ale získává náskok před evropskými konkurenty. Ti sice slibují malé elektromobily s cenou do 25 000 eur (617 500 Kč), jenže k sériové produkci mají Volkswagen ID.2 s klony od Cupry a Škody, stejně jako Renault s R5 ještě hodně daleko. Naproti tomu ë-C3 si bude možné objednat už v lednu a ve druhém pololetí jej mít v garáži. A v době, kdy se konkurence bude dostávat pod 25 000 eur, Citroën pro rok 2025 slibuje dokonce verzi s cenou 19 990 eur (494 000 Kč).

Citroën ë-C3 přichází na trh s akumulátorem LFP o kapacitě 44 kWh, který mu díky nízké hmotnosti zajistí dojezd 320 km. Akumulátory dodává německá společnost SVOLT Energy a jsou z čínské produkce. Levnější verze bude mít menší akumulátor a dojezd 200 km.

Kromě elektrické ë-C3 budou následovat i varianty se zážehovými motory a užitková verze. I ty budou důležité, protože C3 je nejoblíbenější model značky – od uvedení na trh v roce 2002 bylo vyrobeno 5,6 milionu vozů a představuje 29 % vozů Citroën prodaných v Evropě.

Nový C3 využívá novou platformu, jejímž základem je verze nízkonákladové globální platformy CMP (Comon Modular Platform) Smart Car koncernu Stellantis, která se již používá na trzích mimo Evropu.

V čem spočívá tajemství toho, že Citroën dokázal tak výrazně srazit cenu? *„Podařilo se nám dosáhnout mimořádnou úroveň efektivity tím, že se od počátku vše vždy hodnotilo z hlediska nákladů. Všechna oddělení musela spolupracovat na optimalizaci výroby a nedělat nic, co by nebylo naprosto nezbytné. Stejné cíle přitom museli splnit i všichni naši dodavatelé, což bylo úplně nejtěžší. Výsledkem je, že se nová C3 vyrábí o 22 % rychleji než ta současná,"* prozradil nám prodejní šéf projektu Laurent Diot.

V rámci úspor přístrojový panel před volantem nahrazuje nový typ head-up displeje promítající informace na úzkou černou plochu mezi horní hranou přístrojové desky a spodní hranou čelního skla. Ten doplňuje 10,25" displej infosystému, mj. i pro standardně dodávanou kameru na zádi.

Všechny verze C3 se budou vyrábět v Trnavě na Slovensku.

více na
www.autoweek.cz

Modernizace pro ID.4 a ID.5

Volkswagen zahajuje předprodej vylepšených elektromobilů – SUV ID.4 a SUV kupé ID.5. Ceny se nemění a začínají od 1 435 900 Kč. Volkswagen konečně reaguje na kritiku ovládání a zdokonalil

přístrojovou desku obou modelů. Dostaly novou generaci softwaru a nový informační systém s displejem zvětšeným na 12,9". Nový je také multifunkční volant s novou logikou ovládání. Volič provozních režimů pohonu se konečně proměnil v samostatnou páčku na sloupku řízení jako v ID.7. Ve verzích ID.4 Pro a ID.5 Pro s pohonem zadních kol je nový elektromotor o výkonu 210 kW (286 k). Verze ID.4 Pro 4MOTION s novým elektromotorem vzadu a dodatečným elektromotorem na přední nápravě má nejvyšší celkový výkon 210 kW (286 k). Sportovní verze ID.4 GTX a ID.5 GTX s pohonem všech kol mají nejvyšší celkový výkon 250 kW (340 k). Všechny verze mají s novou sadou akumulátorů o kapacitě 77 kWh delší dojezd. ID.4 Pro ujede až 550 km, ID.5 Pro 556 km.

Modernizované Škody Scala a Kamiq do prodeje

Škoda Auto zveřejnila kompletní ceníky nových vozů Škoda Scala a Kamiq pro český trh. Doporučené prodejní ceny obou modelů zůstávají navzdory mnoha vylepšením a bohatší výbavě stejné jako u dosavadního provedení. Kompaktní hatchback Scala a městské SUV Kamiq postavené na koncernové platformě MQB-A0 jsou vybaveny motory TSI evo2 v rozpětí výkonů od 1,0 TSI/70 kW (95 k) do 1,5 TSI/110 kW (150 k). Základní výbava Selection obsahuje mj. virtuální kokpit mini o velikosti 8" a infotainment Media 8,25". Oba modely jsou nově za příplatek k dispozici s Matrix-LED předními světlomety. Scala startuje na doporučené ceně 459 900 Kč, u modelu Kamiq začíná na 479 900 Kč.

Iniciativa pro elektrifikaci firemních flotil

Volvo Cars, Ford, Renault Group, Ikea a další spolu s nevládními organizacemi vyzývají nového komisaře pro klima, aby splnil svůj slib elektrifikovat firemní flotily do roku 2030. Nový komisař pro klima Maroš Šefčovič uvedl: *„Komise zahájí veřejné konzultace v rámci přípravy na budoucí opatření k urychlení elektrifikace firemních flotil do roku 2030.“* Nyní víc než 40 organizací – včetně firemních flotil, spotřebitelských skupin a ekologických organizací – vyzývá Šefčoviče, aby splnil svůj slib.

Dvě třetiny automobilů prodávaných v EU jsou služební, přičemž tato vozidla jezdí dvakrát víc než soukromá. Firemní vozy mají tendenci strávit 3 až 5 let ve vozovém parku, než se dostanou na trh s ojetými vozy. Vzhledem k tomu, že 80 % Evropanů kupuje svá auta na trhu s ojetými vozy, je to pro občany EU zásadní zdroj.

Urychlení přechodu těchto vozových parků na elektrická vozidla pokládají ekologické organizace za nezbytnost k dosažení emisně nulové dopravy a pro splnění klimatických cílů EU: *„Čím rychleji vozové parky elektrizují své firemní vozy, tím rychleji bude mít více domácností přístup k cenově dostupnějším elektricky poháněným vozidlům a tím rychleji by se měly snížit emise z dopravy.“*

Firemní flotily mají být průkopníkem v oblasti elektrifikace, přičemž mnoho z nich se již zavázalo k úplnému přechodu svých flotil do konce desetiletí. Regulační rámec by zajistil, že všechny firemní flotily budou hrát v elektrifikaci významnou roli. Platforma pro elektromobilitu proto eurokomisaře pro klima Šefčoviče vyzývá, aby:

– splnil svůj slib zahájit veřejné konzultace nejpozději do konce tohoto roku

– omezil rozsah této veřejné konzultace jen na legislativní možnosti urychlení elektrifikace vozového parku alespoň o 95 % do roku 2030

– zahrnul do těchto veřejných konzultací i lehká užitková vozidla

– navrhl časový plán pro rychlé přijetí příslušných právních předpisů.

Maroš Šefčovič je absolvent Sovětského státního institutu mezinárodních vztahů NGIMO v Moskvě a na konci studií v roce 1989 vstoupil do Komunistické strany. Od roku 2009 působí v Evropské komisi, kde jako eurokomisař vystřídal různé oblasti (vzdělávání, administrativu a energetiku).

více na
www.autoweek.cz

Koncept víceúčelového elektrického minivanu Toyota

Toyota na veletrhu v Tokiu představí kompaktní, všestrannou skříňovou dodávku Kayoibako s elektrickým pohonem. Strukturu vozidla lze flexibilně přizpůsobit potřebám zákazníků. Kayoibako je jen 399 cm dlouhý prostorový koncept, který představuje budoucnost mobility. Slovo Kayoibako odkazuje na konfigurovatelné přepravní kontejnery pro bezpečnou a efektivní přepravu dílů a produktů mezi zařízeními. Ty jsou dimenzovány tak, aby vytvářely nulový odpad a byly schopné uspokojit různé potřeby. Toyota Kayoibako může být používána jako dodávkové vozidlo, jako minibus nebo jako rodinný vůz i jako vozidlo pro osoby s omezenou pohyblivostí. Stále není jasné, zda a kdy z Kayoibako vznikne sériový model.

Škoda Auto předala 11 vozů Enyaq partnerským organizacím

Škoda Auto předala 11 elektromobilů Enyaq iV a Enyaq iV Coupé RS zástupcům organizací neziskového sektoru. Automobily pomohou zvýšit kvalitu technického vzdělání, zlepšit dostupnost sociální péče a seznámí neziskový sektor s benefity provozu elektromobilů.

Dlouhodobá zápůjčka je v první fázi tříměsíční s možností dalšího prodloužení. Náklady spojené s pronájmem vozů hradí automobilka. Mezi obdarované instituce patří pražská Česká federace potravinových bank nebo Asociace poskytovatelů sociální péče sídlící v Táboře. Další vozy budou sloužit u Centrálních polytechnických dílen nebo u Regionální rozvojové agentury Plzeňského kraje, která se věnuje ekonomickému a sociálnímu rozvoji regionu. Další elektromobily zamíří do výzkumného centra nových technologií Západočeské univerzity v Plzni, tamní Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy elektrotechnické, technologického centra Techmania a Střední průmyslové školy dopravní Plzeň.

Drivalia přináší nová řešení mobility

Společnost Drivalia Lease Czech Republic, která je nástupkyní české pobočky společnosti LeasePlan, rozšíří portfolio svých služeb a osloví nové zákaznické skupiny. V ČR Drivalia pečuje o vozové parky 2500 zákazníků a ve flotile má přes 30 000 vozidel. Jádro produktového portfolia budou i nadále tvořit nástroje založené na principu operativního leasingu. Budoucnost vidí v alternativních pohonech. Drivalia tak hodlá zdůraznit svou pozici lídra v oblasti správy podnikových automobilových flotil a fleet managementu. Důraz bude klást na inovativnost založenou na nejnovějších technologiích a moderních obchodních konceptech, jakými jsou předplatné automobilů anebo sdílení služebních vozů včetně elektromobilů.

Na Letišti Václava Havla začne fungovat autopůjčovna Drivalia Rent a nabídku obohatí předplatné vozidel CarCoud či variabilní pronájmy. Drivalia dokáže zákazníkovi zajistit automobil na jakoukoli požadovanou dobu – od jedné minuty až po řadu let.

Skupina Renault potvrzuje svůj závazek k mezinárodním autosalonům

Po úspěchu mnichovské výstavy IAA skupina Renault obnovuje svůj závazek k mezinárodním autosalonům jako fóru pro sdílení vášně a inovací. Skupina Renault oznamuje svůj záměr zúčastnit se ženevského autosalonu 2024, jakož i dalších významných autosalonů v regionech v nichž je skupina přítomna. Na příštím ročníku pařížského autosalonu se Skupina s potěšením zúčastní se všemi svými značkami Renault, Dacia, Alpine a Mobilize.

Automobilové prostředí se mění, zavádějí se zásadní inovace, které reagují na sociální a ekologické výzvy, a mění se i očekávání zákazníků. Na tomto pozadí se autosalony stávají přehlídkou významného pokroku, který reaguje na proměnu mobility. Zároveň zůstávají místem, kde výrobci a návštěvníci sdílejí svou vášeň pro automobily. Skupina Renault chce mobilizovat automobilový sektor tak, aby tyto výstavy byly skutečným svátkem a přispěly k vlivu evropského průmyslu.

Autoservis & mobilita
www.autoservismagazin.cz
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

Tatra Phoenix bez přímého řazení

Pro moderní nákladní vozy budou, stejně jako pro osobní, platit nová pravidla, která mají přispět k lepší provozní bezpečnosti, ale také ke snižování spotřeby pohonných hmot a emisí. Jedním z nich je i nařízení o obecné bezpečnosti vozidel – General Safety Regulation (GSR), jež vejde v platnost pro všechna nově registrovaná nákladní vozidla od 1. července roku 2024. Tomu se musí přizpůsobit i Tatra Trucks. Ve svém důsledku tyto trendy budou znamenat konec přímo řazených převodovek ve výbavě nákladních vozů. To se dotkne i nabídky modelové řady Tatra Phoenix, která představuje hlavní pilíř výroby společnosti Tatra Trucks pro civilní trh. Moderní automatizované či plně automatické převodovky přinášejí řadu

výhod. Zvyšují spolehlivost a bezpečnost automobilů, zvyšují komfort řidičů a snižují provozní náklady. Hlavně v těžkém terénu, kde se vozy Tatra často pohybují, jsou moderní automatické a automatizované převodovky mnohem efektivnější. Jsou také často konstrukčně lehčí a mají pozitivní vliv na nižší emise.

Celoroční pneumatiky Nokian Tyres Seasonproof 1

Nokian Tyres modernizuje svou středoevropskou celoroční pneumatiku Nokian Tyres Seasonproof. Již několik let roste segment celoročních pneumatik nejvíce ve střední Evropě. Celkově se trh za posledních pět let téměř zdvojnásobil. Pneumatiky Nokian Tyres Seasonproof 1 se vyznačují zvýšenou odolností proti opotřebení a větším nájezdem. Jsou

určeny pro řidiče, kteří potřebují spolehlivost a prvotřídní bezpečnost pro zasněžené a rozbředlé zimní dny, ale zároveň ocení vynikající výkon a bezproblémový pocit z jízdy v létě. Nová pneumatika byla vyvinuta pro potřeby středoevropských řidičů a je navržena tak, aby byla flexibilní a přizpůsobivá po celý rok. Konstrukce běhounu je přizpůsobena optimálnímu celoročnímu používání a několik inovativních technických řešení zajišťuje maximální bezpečnost, zvýšenou odolnost a nízký valivý odpor. Aby bylo možné ujet ještě více kilometrů, přichází Nokian Tyres Seasonproof 1 s výrazným zlepšením odolnosti proti opotřebení.

Špičkové technologie Bosch vyvíjené v Českých Budějovicích

Společnost Bosch je jedním z pilířů automobilového průmyslu v České republice. Velmi významný přínos přitom mají nejen výrobní závody, ale také vývojová a technologická centra pracující na nejmodernějších technologiích mobility budoucnosti.

Podnik v Českých Budějovicích se stal součástí společnosti Bosch v roce 1992 jako čistě výrobní závod. Prvních 15 vývojářů ve spolupráci s kolegy z Německa pomáhalo výrobě. Dnes v Českých Budějovicích z celkového počtu 3500 zaměstnanců pracuje 800 inženýrů a techniků na špičkových technologiích pro různá řešení mobility budoucnosti. Vývojové centrum v Českých Budějovicích je jedním z největších v rámci společnosti Bosch mimo Německo. Jsou zde i testovací a konstrukční centra, takže je možné připravit všechny části vývojového cyklu nového produktu na jednom místě.

Při hledání nových chytrých řešení se vývojáři v Českých Budějovicích věnují oběma hlavním oblastem činnosti, tedy spalovacím motorům, se zaměřením na snižování jejich emisí, a novým technologiím, zahrnujícím elektrický pohon a využití vodíku. České Budějovice jsou v rámci společnosti Bosch kompetenčním centrem pro vývoj plastových materiálů, testování akustiky, konektory, simulace, analýzu dat a testovací technologie. Ke klíčovým oblastem, jimž se výzkumné a technologické centrum věnuje, tedy systémům DNOX, přívodu paliva, diagnostiky, výzkumu a výroby plastů s vlastní produkcí výrobních nástrojů, vývoje softwaru, digitalizace, práce s daty a umělé inteligence, se v poslední době přidaly práce na využívání vodíku od jeho výroby až po palivové články.

V oblasti vývoje softwaru se zde začínalo v roce 2006. Programátoři v Českých Budějovicích vyvinuli nástroj LEEPA pro správu vývojových a laboratorních projektů. V současné době program LEEPA využívá 25 000 vývojářů společnosti Bosch ve 200 testovacích centrech po celém světě.

V Českých Budějovicích se zabývají i ověřováním technologií budoucnosti. Jde o výrobu z plastů i kovů, jejich spojování vč. svařování plastů, testování vč. využití umělé inteligence, která se učí při výrobě prototypů, a využití dat. Místní specialitou jsou opět především plasty a jejich zpracování.

Návštěva pracovišť výzkumného a vývojového centra byla velmi poučná nejen ukázkou budoucích technologií, které se zde vyvíjejí. Neméně působivé bylo i setkání s mnoha mladými lidmi ukazujícími zaujetí svou prací. Díky společnosti Bosch zde vyrostl silný tým vysoce kvalifikovaných pracovníků.

Na výzkumných projektech ve vývojovém centru pracuje v současné době 50 studentů. Právě to je i jedním z důležitých faktorů, že se pro práci ve vývojovém a technologickém centru Bosch v Českých Budějovicích daří nacházet vysoce motivované mladé techniky.

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:

Nařízení o emisních cílech CO_2 pro nákladní vozidla a autobusy

E-paliva nezachrání EU před čínskými elektromobily

Milujte e-paliva, ne spalovací motor

Větší není vždy lepší

Kapacita baterie elektroauta není až tak soukromá

Nařízení o emisních cílech CO_2 pro nákladní vozidla a autobusy

Ministři životního prostředí podpořili cíle týkající se emisí CO_2 pro nákladní automobily, které navrhla Evropská komise. Výrobci budou muset snížit průměrné emise nových nákladních vozidel o 45 % v roce 2030, 65 % v roce 2035 a 90 % v roce 2040. I když členské státy vzaly na vědomí některé obavy průmyslu, navrhované cíle snížení CO_2 pro nákladní vozidla a autobusy zůstávají velmi ambiciózní s ohledem na nedostatečné podmínky, které by měly být pravidelně vyhodnocovány prostřednictvím komplexního každoročního monitorovacího procesu.

„Vysoce ambiciózní cíle v oblasti emisí CO_2 pro výrobce nákladních vozidel a autobusů nemohou dosáhnout pouze výrobci. Tvůrci zákonů se musí víc snažit, aby těsně sladili úrovně ambicí stanovené pro výrobce vozidel s úrovněmi pro ostatní zúčastněné strany, od poskytovatelů/provozovatelů infrastruktury po provozovatele silniční dopravy, dopravce a přepravce a provozovatele veřejné dopravy," uvedla Sigrid de Vriesová, generální ředitelka ACEA.

„Pokud chybí soukromá a veřejně přístupná infrastruktura nabíjení a doplňování paliva a dopravci nemohou využívat vozidla tak flexibilně jako konvenční modely, jak by měli zákazníky přesvědčit, aby přešli na vozidla s nulovými emisemi? Dostupnost vozidel s nulovými emisemi je pouze jednou částí skládačky. Ať už se jedná o kamiony, autobusy nebo autokary na akumulátory, elektrické palivové články nebo na vodíkový pohon, výrobci investují miliardy do technologií, které posílí evropský ekologický přechod na těžkou dopravu. Ale na B2B trhu by měl být kladen mnohem větší důraz na podmínky, které to umožní," dodala de Vriesová.

„Více než 78 % přepravy zboží a osob v EU probíhá po silnicích. Navrhované změny neovlivní pouze výrobce, ale také dopravce i spotřebitele a firmy, které budou čelit zvýšení cen zboží a služeb. Bez dostatečné motivace bude obtížné přesvědčit provozovatele, aby přešli od konvenčních vozidel na vozidla s nulovými emisemi," říká výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu Zdeněk Petzl.

Zelená skupina Transport & Environment vyzvala Evropský parlament, aby zvýšil cíl pro rok 2030. T&E uvítalo, že ministři odmítli mezery v zákonech pro e-paliva a biopaliva, které nemohou dekarbonizovat toto odvětví, protože jsou buď neudržitelné, nebo potřebné pro odvětví bez jiných možností, jako jsou letectví a lodní doprava. T&E kritizovalo rozhodnutí ministrů životního prostředí vyjmout z cílů některé typy nákladních vozidel, jako jsou popelářské, stavební a malé nákladní vozy jezdící ve městech. T&E proto vyzvala europoslance, aby zpřísnili výjimku, která by vedla k tomu, že 20 % prodeje těžkých nákladních vozidel unikne klimatickým cílům.

E-paliva nezachrání EU před čínskými elektromobily

Julia Poliščanova z nevládní organizace Transport & Environment zveřejnila další komentář, s nímž netřeba souhlasit, ale stojí za zamyšlení.

Na IAA v Mnichově evropští manažeři automobilek neměli co nabídnout kromě toho, že hovořili o syntetických palivech. Riziko, že evropské automobilky ztratí své pozice ve srovnání s čínskými rivaly, je reálné. Exportem tažené německé značky už v Číně prohrály, zatímco prodej elektromobilů vyrobených v Číně, včetně značek Tesla a Dacia, v Evropě rychle roste.

Nenechte se zmást: nejde o nekalé praktiky nebo laxní ekologické normy. Číňané totiž mají lepší akumulátory, lepší software a lepší informační a zábavní systémy, což moderní řidiči chtějí. Evropské automobilky jsou pozadu, protože byly příliš arogantní a příliš pomalé v investicích do elektrifikace.

Syntetický benzin a nafta mají složení jako jejich fosilní alternativy, takže vypouštějí stejné množství uhlíku jako fosilní paliva. Vypouštějí také toxické látky znečišťujících ovzduší (takže to nemůže být řešení s *„nulovými emisemi"*), ale část CO_2 může být neutralizována ve fázi výroby. Proto text o cíli nulových emisí pro nová auta do roku 2035 hovoří o povolení *„klimaticky neutrálních"* paliv.

Komise se pokusila definovat, za jakých podmínek je toto označení oprávněné. Navrhla, že by měla být povolena pouze 100% klimaticky neutrální paliva. Ale ironicky po letech tvrzení, jak čistá tato paliva mohou být, nyní tvrdí, že to není možné. Místo toho chtějí snížit požadavek na 70 % CO_2. Pokud se EU vydá touto cestou, navždy povolí automobily, které vypouštějí ekvivalent 61 g CO_2/km, což není o mnoho lepší než dnešní plug-in hybridy.

I když dokážeme vynaložit veškeré úsilí na to, aby byla syntetická paliva klimaticky neutrální, skutečně odolají přílivu čínských elektromobilů? Syntetický benzín a nafta vyžadují při výrobě pětkrát víc energie než přímá elektrifikace s akumulátory. Efektivita rozhoduje o konkurenceschopnosti. Riskujeme, že ztratíme dalších pět let diskusemi o tom, zda je ukončení výroby spalovacích motorů v roce 2035 správné, zatímco asijští konkurenti ovládnou masový trh s elektromobily ve světě.

Neúspěšný pokus německého ministra dopravy Wissinga dát dohromady koalici ve prospěch e-paliv byl trapným úderem do prázdna. Politický kapitál by se místo toho měl vložit do zajištění kritických surovin s cílem vybudovat v Evropě konkurenceschopný průmysl elektromobilů. *„Zaměření Evropy na syntetická paliva, aby byla vozidla se spalovacími motory uhlíkově neutrální, je rozptýlením, které povede k tomu, že průmysl EU dál ustoupí asijským výrobcům elektromobilů,"* tvrdí Julia Poliščanova.

více na
www.autoweek.cz

Milujte e-paliva, ne spalovací motor

Vítejte u nejnovějšího souhrnu zpráv Euractivu o mobilitě z celé Evropy.

Ministři životního prostředí EU s přijali stanovisko k normám CO_2 pro těžká nákladní vozidla. Navzdory tomu, že Itálie hrozila zablokováním přijetí mechanismu *„Carbon Correction Factor"* (CCF), ministři se nakonec rozhodli jej nezařadit. CCF je předmětem lobbistického úsilí v Radě i Evropském parlamentu. S mechanismem CCF by se emise vypočítané pro nákladní vozidla snížily podle skutečného palivového mixu, který nezahrnuje pouze fosilní naftu, ale dnes i bionafty a v budoucnu potenciálně i e-paliva. Vyšší podíl bio – a e-nafty by znamenal papírově nižší emise u nových vozidel, což znamená, že by se jich za stejných cílů snížení emisí mohlo prodat víc.

Jenže o množství obnovitelných paliv v naftovém mixu se rozhoduje jinde – ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie RED, která byla definitivně přijata minulý týden, a v její národní implementaci prostřednictvím kvót skleníkových plynů pro paliva.

Pro výrobce paliv neexistuje povinnost ani ekonomická pobídka, aby přinášeli na trh víc biopaliv nebo e-paliv, než je stanoveno jako cíl ve směrnici RED. Lobbistické úsilí za CCF má jeden jediný cíl: umožnit prodej více nákladních vozidel se spalovacím motorem po roce 2040. Mohli byste se tedy zeptat, proč eFuel Alliance, organizace, která tvrdí, že jejím hlavním cílem je obhajovat zavádění e-paliv, nedělá nic pro zvýšení množství e-paliv?

Na zmíněnou otázku šéfové aliance zdůraznili dlouhodobou perspektivu, která je podle nich nezbytná k zajištění investic do výroby e-paliv. *„Proč by měly mít budoucnost vysoké investice do kapalných paliv, když na druhé straně regulátor vyřazuje spalovací motor, který bychom potřebovali, abychom měli trh s kapalnými palivy?"* řekl novinářům generální ředitel organizace Ralf Diemer.

Jak však sama organizace tvrdí, miliony nákladních vozidel se vznětovými motory jsou dnes na cestách a budou se i nadále prodávat až do roku 2040, což znamená, že zůstanou v provozu po desetiletí. Do té doby by nejúčinnějším nástrojem ke zvýšení množství e-paliv pro nákladní a osobní automobily bylo stanovení vyšších kvót jejich přimíchávání do paliva.

Vzhledem k tomu, že členské státy budou muset během příštích dvou let převést směrnici RED do vnitrostátního práva, mají možnost stanovit vyšší cíle, než je nařízeno právem EU.

více na
www.autoweek.cz

Větší není vždy lepší

Stále víc pick-upů v americkém stylu vyráží do evropských ulic. Ochránci bezpečnosti a životního prostředí bijí na poplach. Dopis, který skupina evropských organizací pro bezpečnost silničního provozu a ochranu životního prostředí adresovala eurokomisařům, varuje, že legislativní mezera umožňuje pick-upům vstoupit do EU, aniž by přitom plnily bezpečnostní a ekologické zákony. Počet amerických pick-upů registrovaných v EU od roku 2019 vzrostl z 2900 na 6800 registrací v roce 2022.

Tato vozidla jsou *„nevhodná pro Evropu"*, tvrdí se v dopise. *„Takové velké pick-upy jsou obtížněji ovladatelné a bylo prokázáno, že zabíjejí a vážně zraňují ostatní účastníky silničního provozu ve znepokojivě vyšším počtu než běžná auta. Jsou nebezpečné s přídí často vyšší než desetileté děti a také ohrožují velmi špatným výhledem dopředu,"* uvádí dopis.

Aktivisté chtějí, aby zákonodárci upravili postup individuálního schvalování vozidel, který vyjímá dovážená terénní vozidla z emisních a bezpečnostních pravidel EU. *„EU neposkytuje dovozní mezery pro americké potraviny, které nesplňují normy EU. Neexistuje žádné ospravedlnění pro to, aby vozidla, která nesplňují bezpečnostní a ekologické normy EU, byla dovážena pro použití na silnicích EU."*

Kdy kolo není jízdní kolo? S tím se museli potýkat soudci Soudního dvora EU. Případ vychází z tragického incidentu v Bruggách, kdy jezdce na elektrokole srazilo auto, těžce ho zranilo a ten později na následky zranění zemřel. Při posuzování nároku na odškodnění pro rodinu oběti vyvstala otázka zařazení elektrokola. Vzhledem k tomu, že kolo využívalo asistenci elektrického pedálu, řídila oběť motorové vozidlo nebo to byl cyklista, tedy *„zranitelný účastník silničního provozu"*? To jsou podle belgického práva odlišné kategorie s odlišnými pravidly pro odškodnění.

Případ byl postoupen Soudnímu dvoru EU. Ten rozlišoval mezi vozidly poháněnými výhradně mechanickým pohonem a těmi, která jimi nejsou. Vzhledem k tomu, že elektrokola poskytují podporu šlapání, nelze je klasifikovat jako motorové vozidlo. Soud konstatoval, že elektrokola *„se nejeví jako způsobilá způsobit třetím osobám škodu srovnatelnou se škodou, kterou mohou způsobit motocykly, osobní automobily nebo jiná vozidla poháněná výhradně mechanickou silou a která mohou dosáhnout výrazně vyšší rychlost."* Jezdci na elektrokolech proto nejsou považováni za motoristy.

více na
www.autoweek.cz

Kapacita baterie elektroauta není až tak soukromá

Nová *„zelená Evropa"*: Milan Smutný na medium.seznam.cz upozorňuje: až 20 % chybějící elektřiny v síti má zachránit její odčerpání z baterií elektromobilů.

U dveří mého domu zazvonila komise a přinesla si dva kanystry. *„Vaši spoluobčané nemají benzín, takže se s nimi musíte podělit,"* prohlásili, odčerpali mi z nádrže 40 litrů a také zaplatili. Zůstalo mi tak sotva na dojezd k nejbližší pumpě.

Připadá vám tahle scénka absurdní? V případě elektromobility je už připravovaný obdobný scénář. Pár zbývajících racionálně uvažujících energetických hlav v EU zjistilo, že přechod na elektrifikaci (miliony elektrických aut, miliony tepelných čerpadel atd.) připravuje obrovský problém umocněný o to, že stabilních energetických zdrojů, tedy energie z uhlí, plynu a jaderné energie, bude stále méně. Veškerou podporu mají tzv. obnovitelné zdroje energie. Ty však jsou nestabilní a fungují jen občasně.

Stávající elektrické sítě na masové nabíjení elektromobilů nejsou dost robustní. Proto se už objevily zprávy, že správci elektrických sítí chtějí mít právo nabíjení dálkově pozastavit, pokud hrozí kolaps sítě.

Ideologové *„Zelené dohody"* se z těchto nedostatků rozhodli udělat přednost. Miliony automobilů budou právě při nedostatku proudu, když nefouká a nesvítí slunce, sloužit jako zdroj stabilizace sítě. Jak se praví ve Sdělení Evropské komise COM/2020/299: *„Domácí baterie a elektrická vozidla mohou pomoci lépe řídit distribuční soustavy. Do roku 2050 by elektrická vozidla mohla poskytovat až 20 % požadované flexibility."*

EU má tedy směrnici, že autobaterie budou nabíjeny obousměrně. Nastane-li kritická situace v síti, tak vám správce sítě nejen nedovolí auto nabít, ale ještě vám proud z vaší nabité baterie *„vycucne"*. Správce sítě za energii později zaplatí, ale asi následně ráno do práce, k lékaři či na nákup nevyjedete.

Koncern Volkswagen jde tomuto vývoji v ústrety. I na jeho českém webu najdeme představy světlých zelených zítřků: *„Elektromobil je připojen k nabíjecí stanici a inteligentně integrován do rozvodné sítě – systémy řízení energie automaticky koordinují absorpci i čerpání energie."*

Co vše bychom my Evropané neměli udělat pro záchranu planety. Vždyť 260 milionů osobních vozů v EU tvoří 0,68 % emisí CO_2 na Zemi způsobovaných člověkem. Když 80 milionů aut v EU po roce 2035 povinně nahradíme elektrickými, tak se tyto emise sníží o 0,06 % na 0,62 %, ovšem za podmínky, že elektřinu budou čerpat jen ze slunce či větru, ne jako dosud převážně z uhlí.

Nebo to bude nakonec vše jinak? Řidiči jsou přece také voliči!