42. týden 2022

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

Poznatky z pařížského autosalonu 2022

Pesimista může vypočítávat, kolik velkých značek letos při autosalonu v Paříži chybělo. Ale ti výrobci, kteří se prezentovali, nabídli návštěvníkům mnoho zajímavého – mnohem víc, než bylo k vidění vloni při IAA v Mnichově. 89. ročník autosalonu Mondial de Paris nakonec nebyl chudý na výrobce ani na novinky. Hlavními hvězdami samozřejmě byli domácí výrobci, tedy skupiny Renault a Stellantis, a to i svými zahraničními značkami Jeep a Dacia (i když jen těžko lze pochopit absenci Citroënu). Mezinárodní punc autosalonu dodávali výrobci z Číny a vietnamský VinFast. Peugeot překvapil tím, že místo prezentace na Mondialu jen slíbil představení pro budoucnost zásadního koncepčního vozu Inception jen několik týdnů po autosalonu.

Zaujala spousta technických zajímavostí a nových, občas i hodně nestandardních, řešení mobility. Nechyběla ani užitková auta se zaměřením na vodíkový pohon. Pro profesionály pořadatelé navíc připojili vysoce respektovaný veletrh Equip Auto zaměřený na aftermarket a speciální služby.

Na autosalon zavítal i prezident Emmanuel Macron, který strávil dlouhý čas v srdečných rozhovorech se šéfy Renaultu Group Lucou de Meem a Stellantisu Carlosem Tavaresem. Macron během návštěvy autosalonu deklaroval svou podporu přechodu k elektromobilitě a prohlásil: *„Jsme zde, abychom poskytovali dlouhodobou podporu a vedení, abychom pokračovali v inovacích, abychom z Francie opět udělali skvělou automobilovou zemi budoucnosti.“*

Cílem je od roku 2030 vyrábět ve Francii dva miliony elektromobilů ročně, přičemž hranice jednoho milionu má být dosažena v roce 2026 nebo 2027. Před 20 lety Francie vyráběla čtyři miliony aut ročně, ale během koronavirové krize i po ní údaje o výrobě klesly na 1,3 až 1,5 milionu aut.

V Paříži byly k vidění dokonce i koncepty a tzv. auta snů, i když ne od tradičních exkluzivních značek. Na vrcholu bylo nejluxusnější auto z celé nabídky všech francouzských značek DS 9 Opéra Premiere ukazující francouzský luxus, ovšem vyrobený v Číně...

Evropský parlament chce nabíjecí stanici každých 60 km

Evropský parlament přijal závazné požadavky na nabíjecí infrastrukturu pro elektromobily. Poslanci ve Štrasburku odhlasovali, že od roku 2026 by měla být každých 60 km k dispozici nabíjecí stanice pro osobní, užitková a nákladní auta a autobusy, ale pouze na nejdůležitějších silnicích v EU. Čerpací stanice na vodík by měly být do roku 2028 každých 100 km. Požadavek neupřesňuje odkud a jakým způsobem se získá elektrická energie a vodík.

Nařízení vychází z méně závazného zákona z roku 2014, který klíčoví poslanci nepovažovali za úspěšný. V písemném prohlášení, zveřejněném Evropským parlamentem, se uvádí, že *„v současné době máme v EU 377 000 dobíjecích stanic, což je jen polovina množství, kterého mělo být dosaženo, kdyby země EU splnily své sliby.*"

„Infrastruktura pro alternativy ke spalovacím motorům musí být naléhavě rozšířena, aby se zachránily klimatické cíle EU. Ztratili jsme pět až šest let. Bylo to způsobeno tím, že starý zákon byl jen směrnicí, kterou členské státy musí zahrnout do svých vnitrostátních zákonů, než se stane závaznou. Naproti tomu nový zákon bude nařízení, což znamená, že po přijetí bude okamžitě platit ve všech zemích EU. Největším problémem EU jsou její členské státy, a toto je opět důkaz," řekl na tiskové konferenci po hlasování hlavní vyjednavač Parlamentu o tomto spisu Ismail Ertug ze středolevé skupiny S&D.

Instituce EU považují elektrickou mobilitu za klíčovou technologii pro snížení emisí uhlíku v evropské silniční dopravě. Nárůst podílu elektricky poháněných vozidel ale podle nich brzdí obavy řidičů z nedostatku nabíjecí infrastruktury.

Ismail Ertug doufal, že pro jednání s Radou bude mít ještě silnější ruku, jenže se mu nepodařilo získat většinu poslanců, aby podpořili jeho přístup: *„Snažil jsem se přesvědčit své kolegy o sankčním mechanismu, který mohl být nástrojem v mé ruce. Tento návrh by otevřel možnost uložit zemím EU pokutu 1000 eur za každou chybějící nabíjecí stanici.*" Tuto myšlenku ale podpořili pouze Ertugova vlastní skupina socialistů a demokratů, Zelení a několik dalších europoslanců.

Kromě povinnosti členských států nařízení obsahuje ustanovení pro provozovatele dobíjecích stanic, která jim ukládá zjednodušit platby a zobrazovat cenu za kWh, aby byly ceny srovnatelnější. Nařízení se rovněž zabývá infrastrukturou pro čerpací stanice pro vozidla poháněná vodíkem. Ta mají mít ve všech zemích EU možnost tankovat vodík každých 100 km.

Reakci automobilek najdete na str. 12

Nekompromisní ministr

Součástí autosalonu v Paříži byl i summit o automobilovém průmyslu. Se silným stanoviskem na něm vystoupil ministr hospodářství Francie Bruno Le Maire. *„Náš problém je, že naši hlavní partneři zvolili protekcionistické strategie. Buď je přimějeme k posunu, a to bude jeden z cílů cesty presidenta Macrona do Washingtonu, nebo neuspějeme a budeme si muset položit otázku, jakou přijímáme společnou politiku na evropské úrovni abychom lépe hájili naše zájmy. Tváří v tvář jejich agresivním obchodním praktikám je nezbytné obnovit reciprocitu v obchodu mezi Evropou, Spojenými státy a Čínou,"* prohlásil Bruno Le Maire v reakci na prohlášení presidenta Joa Bidena, že Spojené státy plánují dotovat nákup elektromobilů pouze v případě, že budou vyrobeny v Severní Americe.

Na závěr svého projevu Le Maire prohlásil: *„Ano, výroba akumulátoru ve Francii je dražší než dovoz z Číny. Ale tento akumulátor zde vytvoří pracovní místa a hodnoty pro naši zemi. A především bude tato výroba produkovat méně uhlíku jednoduše proto, že továrna, která vyrobí akumulátory u nás, bude zásobována elektřinou bez emisí uhlíku, zatímco v Číně továrna, která vyrábí akumulátory, je poháněna elektřinou vyráběnou uhelnými elektrárnami."*

Carlos Tavares vysílá varovné signály

Generální ředitel skupiny Stellantis Carlos Tavares neskrývá zklamání z nedostatku strategie Evropské unie na podporu rozvoje elektrické mobility a přimlouvá se za přechodné řešení ve prospěch občanů střední třídy. Ti v současnosti nemohou své vozy se spalovacími motory nahradit elektromobily, a to i přes ekologické prémie. Proto by se znovu mělo jednat o zákazu prodeje automobilů na fosilní paliva aby při přechodu na vozidla s nulovými emisemi hrály větší roli vozy s hybridním pohonem. *„Je to nezbytné. Dogmatické rozhodnutí, které bylo přijato o zákazu prodeje vozidel se spalovacími motory od roku 2035, bude mít sociální důsledky, které nebude možné zvládnout. Pokud střední třídě odepřete přístup ke svobodě pohybu, budete mít vážné sociální*

problémy," varuje Tavares. Tavares uvedl, že automobilky přijaly hybridní systémy jako překlenovací technologii a do této technologie investovaly miliardy eur. Mělo by jim být umožněno prodávat je delší dobu. *„Musíme nabídnout přechodné řešení. S mild-hybridem lze zachovat cenově dostupná vozidla a přitom snížit emise CO_2 o 50 %,"* řekl Tavares.

Renault vstupuje do nové éry

I když na autosalonu v Paříži najdeme i *„normální“* auta, většinu novinek symbolizuje rychlý přechod k elektromobilitě. Na stánku Renaultu je vše elektrifikované. Tři hlavní hvězdy expozice, naznačující budoucí sériové vozy, jsou plně elektrické: 4Ever Trophy, Turbo 3E a Renault 5. Zatímco Renault 5 i extrémní Turbo 3E už jsme mohli vidět dřív, světovou premiéru v Paříži slaví koncept 4Ever Trophy. Jeho podobu se podařilo utajit až do poslední chvíle, což je dnes skutečně unikátní.

Reinkarnace Renaultu 4L se připravuje do sériové produkce s tím, že půjde o malý městský crossover výhradně s elektrickým pohonem. Půjde o větší a robustnější vůz než je připravovaný elektrický Renault 5. Ten by se s délkou pod hranicí 4 m měl od roku 2024 stát nástupcem elektromobilu Zoe i modelu Twingo. I když se oba nové elektrické modely hlásí ke slavným předkům, nepůjde o žádné retro, ale o moderní automobily využívající nejnovější technologie nově interpretující vozy ve stejných kategoriích jako jejich předchůdci, na jejichž úspěch budou chtít navázat.

Renaultu 4Ever Trophy, stojící na 19“ kolech, je dlouhý 416 cm (rozvor náprav 257 cm) a do prodeje má přijít v roce 2025. Vystavený koncept ale má se vzhledem vozu pro terénní maratóny samozřejmě k sériové podobě ještě dost daleko. Nicméně naznačuje proporce a stylistické rysy připravovaného vozu. Pohání jej elektromotor s vinutým rotorem a výkonem 100 kW (140 k) napájený akumulátorem s kapacitou 42 kWh.

Připravovaný elektrický 4L bude sdílet platformu CMF-BEV s budoucím Renaultem 5 a oba městské vozy se budou vyrábět ve Francii.

A je šance, že by se objevil v sériové produkci i automobil jako je Turbo 3E? K tomu nám COO Renaultu Fabrice Cambolive řekl: *„Zcela vyloučit se to nedá. Je k tomu ale třeba zodpovědět dvě zásadní otázky: Proč? a Lze vyřešit nezbytné investice pro takový projekt? A jak naznačuje i generální ředitel Renaultu Luca de Meo – záleží i na přístupu FIA, zda by takovýto automobil pustila do automobilových soutěží. Každopádně se jedná o ukázku toho, že elektromobil v žádném případě nemusí být nudný.“*

více na
www.autoweek.cz

Jeep Avenger 4x4 je první elektricky poháněný Jeep

Jeep na autosalonu v Paříži představuje koncept Avenger 4x4 prezentující spojení legendárních schopností Jeepu nově ještě vylepšených elektrifikací. Avenger bude nejen nejmenší Jeep na trhu, ale toto první městské SUV značky je zároveň jejím prvním plně elektricky poháněným modelem. Avenger 4x4 vychází z platformy CMP, která se používá také pro další modely skupiny Stellantis. Je 408 cm dlouhý, o 16 cm kratší než Renegade. Pohon zajišťuje nový elektromotor skupiny Stellantis, který vyvine 115 kW (156 k) a poskytne točivý moment

260 N.m. Je napájen z akumulátoru s kapacitou 54 kWh. Slibovaný dojezd je 400 km. Běžné elektrické crossovery Avenger 4x4 předčí svými off-roadovými schopnostmi se sériově dodávanými systémy Selec-Terrain a Hill Descent Control, které umožní volbu různých jízdních režimů. Plně elektrický Avenger přijde do prodeje v dubnu 2023. Zákazníci si již nyní mohou předrezervovat exkluzivní 1. edici.

Zvoní Škodě Auto umíráček?

Milan Smutný se ve svém blogu zamýšlí nad neradostnou budoucností největšího průmyslového podniku v České republice, ale i nad budoucností automobilového průmyslu v Evropě.

„Ohrožení dosavadního nositele technologického pokroku v Evropě, autoprůmyslu, nastává o to větší, protože do Evropy se tlačí daleko levnější elektrická auta z Číny. Proč by Čína měla do EU prodávat lithium na výrobu baterií či celé baterie, když může dodat celá auta s přidanou hodnotou, ziskem a zajištěním práce pro statisíce Číňanů? Ostatně Čína, Indie a další rozvojové země rozvíjející své ekonomiky na základě energie z uhlí a ropy, vyrábějí pro země EU i další státy stále více produktů, jež emisní limity či drahé energie vyhánějí z našich západních zemí. A že nakonec tato produkce zatíží planetu většími emisemi? Tak daleko z Bruselu nikdo nedohlédne.“

Celý text najdete zde: *https://smutny.blog.idnes.cz/blog.aspx?c=793335*

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

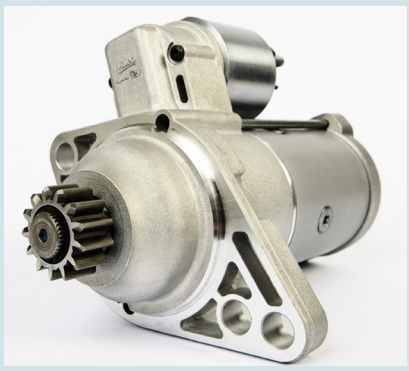
Novinky Bosch pro servisy a aftermarket

Divize Bosch Automotive Aftermarket na veletrhu Automechanika ve Frankfurtu nad Mohanem představila širokou škálu inovací a novinek pro autoservisy. Díky nim mohou nezávislé a víceznačkové servisy provádět diagnostiku, údržbu a opravy i nejnovějších modelů vozidel efektivně a ve vysoké kvalitě. Nové testovací a diagnostické nástroje Bosch, vybavené nejmodernějšími měřicími metodami, umožňují testování v souladu s aktuálními legislativními požadavky. *„Ještě nikdy v historii automobilismu se servisy nemusely vyznat v tolika technologiích najednou. Bosch je pro servisy spolehlivým partnerem při řešení všech těchto obrovských technických výzev,“* řekl na veletrhu Automechanika ve Frankfurtu prezident divize Bosch Automotive Aftermarket Rupert Hoellbacher.

Bosch zkrátil na polovinu čas potřebný k nastavení cílové polohy kalibračního a seřizovacího zařízení DAS 3000 pro seřízení asistenčních systémů řidiče. Přístup k chráněným údajům o vozidle prostřednictvím diagnostického softwaru Esitronic byl rozšířen o značky Ford, Porsche a Tesla.

Rostoucí význam startéru v moderních pohonných systémech

Úloha startéru se v moderních pohonných systémech stala ještě významnější po zavedení dvouhmotových setrvačníků. Při výměně běžného setrvačníku za dvouhmotový přebírá nová součástka tlumení vibrací vznikajících kmitavým pohybem klikového hřídele, zatímco v případě běžného setrvačníku mají na starost tlumení tlumiče v lamele spojky. Společnost Valeo zaujímá vedoucí postavení ve výrobě moderních pohonných jednotek. Neustálé změny, vyvolané novými emisními normami CO_2, urychlují inovace v konstrukci moderních komponent pro všechny automobily. Díky svým zkušenostem s výrobou dvouhmotových setrvačníků a OE startérů může zajistit nejlepší možnou životnost komponent pohonného ústrojí nejen pro výrobce automobilů, ale také pro aftermarket.

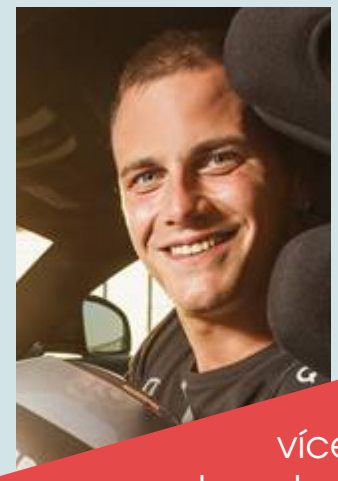


Personálie z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Mercedes-Benz mění PR manažera

Pražská centrála značky Mercedes-Benz se opět pustila do reorganizace PR oddělení. Martin Šlechta, který zajišťoval komunikaci od května 2021 po Janu Kuhnovi, postoupil v rámci firmy na pozici Marketing managera pro Českou republiku a Slovensko. Na PR pozici ho od října 2022 nahradil Josef Hlávka, který nastoupil do společnosti Mercedes-Benz Česká republika v roce 2012 do prodejního oddělení. Po zkušenostech v prodejním oddělení se přesunul v roce 2016 k produktovému managementu s hlavním zaměřením na cenotvorbu. Nastartoval komplexní prodejní a marketingovou aktivaci značky Mercedes-AMG v České republice a v uplynulých pěti letech dosáhl spolu s dealerskou sítí nárůstu prodeje o více než 200 %. Od roku 2017 dokazuje Josef své pevné odhodlání a vášeň pro motorsport také vedením úspěšného projektu AMG Driving Academy.



více na
www.automakers.cz

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:

Ocenění pro koncept Renault Scenic Vision

Ocenění pro VinFast

Podle výrobců automobilů jde o krok správným směrem

Dodavatelé automobilového průmyslu čelí zdražení energií

EU připravuje regulaci snu

Ocenění pro koncept Renault Scenic Vision

AutoBest Think Tank vyhlásil své první ocenění. Jde se o první komplexní analýzu koncepčních automobilů. V hodnocení jde o mnohem víc než jen o design nebo udržitelnost. Jde o vizi AutoBestu o budoucnosti mobility. Předsedou AutoBest Think Tanku je legendární designér a člen Síně slávy DesignBest Frank Stephenson. Inaugurační ocenění The Future is Here získal Renault Scenic Vision.

„Jdeme do hloubky, abychom pochopili, nakolik jsou koncepční vozy realistické a nakolik jsou připraveny pro uvedení do výroby. To zahrnuje procento recyklovaných materiálů a míru recyklovatelnosti vozidla a jeho komponent. Snažíme se objevit revoluční technologie, které by chránily životní prostředí a zjednodušily výrobu. Naše ocenění však více než cokoli jiného vypovídá o tom, jak jsou tyto nové technologie relevantní pro skutečnou budoucnost mobility

v příštích 3, 5 až 10 letech. Renault Scenic Vision splňuje všechny požadavky,“ řekl zakladatel a předseda představenstva AutoBest Dan Vardie.

Cenu The Future is Here převzal generální ředitel skupiny Renault Luca de Meo během zvláštního ceremoniálu při autosalonu v Paříži. Přitom řekl: *„Jsme velmi hrdí na to, že jsme obdrželi toto nové ocenění. Jako výrobce máme díky odborným znalostem, vizi a kreativitě našich týmů možnost měnit věci tím, že navrhujeme konkrétní řešení pro udržitelnější rozvoj a dekarbonizaci našich automobilů. Scenic Vision je víc než pouhý koncept. Dokazuje, že to dokážeme, že už jsme na cestě!“*

Koncept Scenic Vision je první koncept elektrického pohonu na světě s prodlouženým dojezdem umožněným palivovými články na vodík. Vyjadřuje i strategickou angažovanost společnosti Renault v oblasti udržitelného rozvoje – recyklované materiály tvoří 70 % koncepčního vozu a 95 % vozu je recyklovatelných, včetně akumulátoru. V interiéru je 100 % materiálů recyklovaných.

Ocenění pro VinFast

Organizace AutoBest udělila společnosti VinFast nové ocenění The Rising Star (Vycházející hvězda) jako uznání rychlého rozvoje vietnamské automobilky v evropském i celosvětovém měřítku. Za necelé čtyři roky se VinFast vyvinul z úspěšného start-upu v nejmodernější globální automobilovou společnost, která se prosazuje v rámci celosvětového automobilového průmyslu. AutoBest ocenil razantní strategii uvedení na evropský trh, odvážnou novou řadu plně elektricky poháněných vozů a závazek poskytovat špičkové služby zákazníkům prostřednictvím rozsáhlé maloobchodní sítě.

Ocenění The Rising Star bylo předáno během tiskové akce na pařížském autosalonu 2022. Udělení ceny přichází přesně čtyři roky poté, co společnost VinFast na pařížském autosalonu 2018 obdržela cenu AutoBest A Star Is Born (Zrodila se hvězda). VinFast na pařížském autosalonu představil čtyři plně elektrické vozy.

AutoBest vybral VinFast na základě následujících kritérií: obchodní strategie, produktová řada, obchodní připravenost a důvěryhodnost. Společnost VinFast byla oceněna za své angažmá na evropských trzích nejen za automobily – porota zaznamenala její nabídku čtyř vozů, flexibilitu při prodeji vozidel, inovativnost, ekologické zaměření, infrastrukturu, servis a zákaznickou podporu.

„V roce 2018 se společnost VinFast poprvé představila světu s ambiciózním plánem, jehož naplnění vyžaduje dlouhou cestu. O pouhé čtyři roky později však kvitujeme velkolepý vzestup společnosti VinFast nejen jako prvního vietnamského globálně působícího výrobce vozidel, ale také jako jednoho z prvních na světě, který ukončil výrobu vozidel se spalovacím motorem ve prospěch plně elektrické strategie,“ říká zakladatel a předseda představenstva společnosti AutoBest Dan Vardie.

Paní Le Thi Thu Thuy, místopředsedkyně skupiny VinGroup a globální generální ředitelka společnosti VinFast, sdílí svou radost: *„Jsme potěšeni, že nás odborníci ocenili jako jednu z nejmladších a nejživějších automobilových značek v oboru. Toto ocenění je uznáním nejen tvrdé práce společnosti VinFast na elektrifikaci mobility, ale vyjadřuje také zaznamenání vietnamské značky v rámci globálního automobilového průmyslu.“*

více na
www.autoweek.cz

Podle výrobců automobilů jde o krok správným směrem

Asociace evropských výrobců automobilů ACEA vítá hlasování Evropského parlamentu o zavedení infrastruktury nabíjení pro elektromobily a doplňování vodíku v celé EU. Evropský parlament přijal požadavky na nabíjecí infrastrukturu potřebnou pro pohon automobilů, dodávek, nákladních vozidel a autobusů – od roku 2026 by na nejdůležitějších silnicích v EU měla být každých 60 km nabíjecí stanice a čerpací stanice na vodík by měly být do roku 2028 každých 100 km.

„Jsme rádi, že poslanci Evropského parlamentu vložili do tohoto nařízení větší ambice a zvýšili národní cíle pro dobíjecí stanice i vodíkové čerpací stanice proti návrhu Komise. Koneckonců, infrastruktura je vedle cenově dostupných vozidel s nulovými emisemi nezbytnou součástí dekarbonizace dopravy. Avšak i s těmito posílenými cíli bude poskytnuta pouze minimální síť infrastruktury, která bude muset být doplněna iniciativami soukromého sektoru," uvedla generální ředitelka ACEA Sigrid de Vriesová.

Poslanci také hlasovali pro zvýšení požadovaného výkonu pro nabíječky pro lehká a těžká vozidla, rychlejší zavádění vodíkových čerpacích stanic a větší transparentnost a pohodlí pro spotřebitele – to vše automobilový průmysl vítá jako kroky správným směrem. *„Pokud jde o cíle pro emise CO_2 z automobilů a dodávek, politici nastavili laťku automobilovému průmyslu velmi vysoko. Nyní je klíčové, aby legislativa odpovídala této úrovni ambicí,"* dodala De Vriesová.

ACEA kritizuje, že nejenže většina zemí EU má nedostatečný počet nabíjecích míst pro elektromobily, ale naprostá většina z těchto nabíjecích míst nenabíjí dostatečně rychle. ACEA upozorňuje, že v 17 zemích je méně než pět dobíjecích míst na 100 km silnic. V Nizozemsku připadá jedna nabíjecí stanice na 1,5 km silnic, zatímco v Polsku, které je osmkrát tak velké, pouze jedna na 150 km. V ČR vychází jedna na 62 km.

Velkým problémem v EU je také rychlost nabíjení. Podle ACEA pouze každá sedmá nabíječka má výkon větší než 22 kW!

„Pokud chceme přesvědčit občany v celé Evropě, aby v nadcházejícím desetiletí přešli na elektrickou mobilitu, mělo by být nabíjení těchto vozidel stejně snadné jako dnes natankovat benzin. Lidé by neměli ujet kilometry, aby našli nabíječku, ani by neměli čekat věčnost, aby své vozidlo nabili," říká Sigrid de Vriesová.

Dodavatelé automobilového průmyslu čelí zdražení energií

Velké německé automobilky si sice zajistily vlastní dodávky energie, ale tisíce malých dodavatelů, kteří čelí tlaku rostoucích účtů, čelí nebezpečí, že jejich výroba bude v zimě narušena. Stále víc dodavatelů proto vyzývá německý automobilový průmysl, aby znovu projednal smlouvy a zahrnul do nich ustanovení o cenách energií, aby mohli pokrýt rostoucí náklady. Automobilky mají zajištěny vlastní dodávky energií, ale pokud jejich dodavatelská síť selže, mohou se jejich výrobní linky zastavit.

„Žádáme o pomoc s náklady na suroviny, o doložky zahrnující inflaci, ale červenou čarou pro nás jsou náklady na energie. Pokud nám na ně zákazníci nepřispějí, nemůžeme pokračovat. Smlouvy vypovíme sami," řekl Christian Hofmann, obchodní ředitel výrobce výlisků Kron Solingen, jenž čelí desetinásobnému nárůstu nákladů na energie.

Zatímco smlouvy v dodavatelském řetězci často obsahují doložky, které upravují ceny v závislosti na nákladech na suroviny, doložky týkající se energií jsou mnohem méně časté. Mohou být problematické, protože se složitě vypočítávají a vyžadují, aby dodavatelé sdělovali podrobnosti o svých maržích, výrobním procesu a smlouvách na dodávky energie.

Výrobci automobilů a jejich hlavní dodavatelé přenášejí náklady na zákazníky zvyšováním cen. Někteří z nich v posledních týdnech uvedli, že by mohli odebírat energii od dodavatelů v jiných zemích se stabilnějšími dodávkami, aby si zajistili výrobu.

„V automobilovém průmyslu může nalezení nového dodavatele trvat nejméně šest měsíců," uvedl Mauricio Morales, vrchní ředitel nákupu ve společnosti Würth Industrie Service, která patří mezi největší světové dodavatele šroubů, matic a svorníků pro automobilky a má energetické doložky pouze s několika důležitými dodavateli. Dokonce i u změny tak malé položky, jako je šroub, mohou výrobci automobilů potřebovat realizaci nové crash testy automobilů, aby zjistili kvalitu součástky.

„Dodavatelé, kteří mají továrny na více místech, očekávají, že v dlouhodobém horizontu přesunou energeticky náročnější výrobu do zahraničí," uvedl Christian Hennerkes, šéf výrobce tepelné ochrany pro akumulátory s továrnami v Asii, Evropě a Spojených státech. Jeho společnosti Von Roll se podařilo do některých svých smluv vyjednat náklady na energii. *„Výrobci automobilů k tomu v minulosti nebyli ochotni, ale nyní ano, i když jen na omezenou dobu. Není v jejich zájmu, aby se jejich dodavatelská síť zhroutila. Toto zvýšení cen energií ale je dlouhodobé. Krátkodobá pomoc od vlády nám pouze kupuje čas,"* řekl Hennerkes.

více na
www.autoweek.cz

EU připravuje regulaci snu

Vítejte u dopravního zpravodaje Euractiv s nejnovějším souhrnem zpráv o mobilitě z celé Evropy od Seana Gouldinga Carrolla.

Poptávka po hmatatelných produktech spíše než po službách v důsledku covidu vzrostla, což způsobilo prudký nárůst ziskovosti provozu nákladních lodí. Poptávka po plavidlech pro přepravu zboží, zejména z výrobních center v Asii na Západ, převýšila nabídku.

Ale i když lodě mohou být páteří mezinárodního obchodu, představují klimatický problém, protože námořní sektor je zodpovědný za 3 % celosvětových emisí. Většina lodí určených k přepravě nákladu spaluje vysoce znečišťující těžký topný olej. To je staví do rozporu s plány EU snížit do roku 2050 emise z dopravy o 90 %. Aby se tento konkrétní cíl dosáhl, EU si klade za cíl přidat do svého systému obchodování s emisemi námořní dopravu, donutit přepravce platit za emise uhlíku a regulovat emise skleníkových plynů z námořních paliv. Na rozdíl od zákona o leteckém palivu ale spis nestanoví konkrétní paliva, která se mají používat, jen že emise musí být časem sníženy.

Nařízení o infrastruktuře alternativních paliv položí základy pro přechod Evropy k elektromobilitě tím, že zaváže členské státy, aby na hlavních trasách zajistily dostatek nabíjecích stanic. Mnoho nabíjecích stanic je provozováno soukromými společnostmi a ne všechny jsou ziskové. Některé budou potřebovat veřejnou finanční podporu, protože i když z obchodního hlediska nedávají příliš smysl, jsou klíčové pro řešení dobíjení během cest. Členské státy mohou ke splnění svých cílů využít fondy EU. „Peníze tam jsou. Žádný členský stát mi nemůže říct, že by nebyly finanční prostředky," řekl hlavní vyjednavač parlamentu Ismail Ertug (S&D).

Hyperloop spočívá v přepravě plovoucích modulů trubkami bez vzduchu pomocí magnetů. Podle pracovního plánu Evropská komise „navrhne regulační rámec EU pro hyperloop, aby byl připraven vyhovět tomuto vysokorychlostnímu nízkouhlíkovému dopravnímu řešení." Zatím neexistuje žádný fungující Hyperloop, jen neuspokojivé prototypy. Bude Hyperloop dopravním prostředkem, který způsobí revoluci, nebo je jen nesplnitelným snem? V každém případě to EU bude regulovat.

Ve snaze snížit emise bude také vyvinuto úsilí o přesun většího procenta cestujících a nákladního zboží na železnici. Provoz elektrifikované lokomotivy je v EU nyní dražší než vlaky na fosilní paliva.