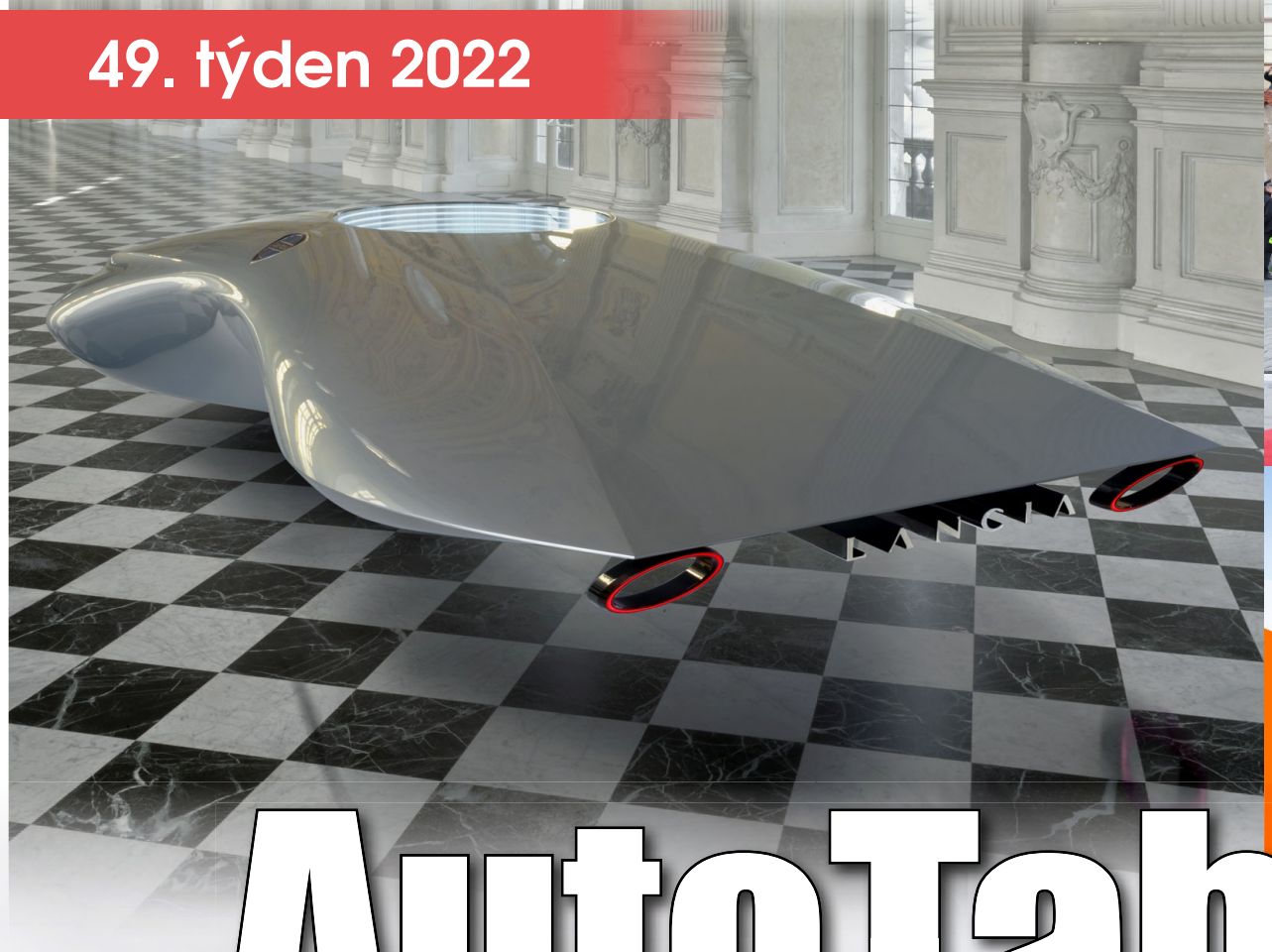
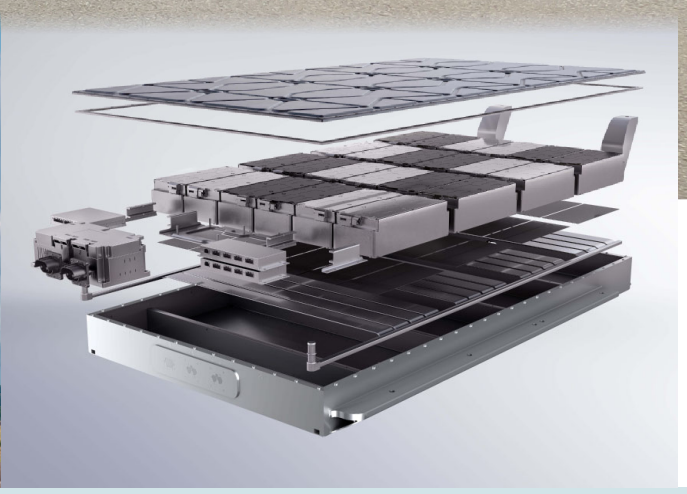
49. týden 2022



# AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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

# AutoBest 2023 ve finále

Porota AutoBest, jejíž členové zastupují 30 evropských zemí, dokázala realizovat své testovací jízdy i v minulých dvou letech, tedy v době s omezeným cestováním. Letos se mohli její členové vydat do rakouského Teesdorfu opět bez problémů.

Finalisty ankety AutoBest 2023 Best Buy Car of Europe jsou: Dacia Jogger, Honda Civic e:HEV, Opel Astra/Astra Sports Tourer, Peugeot 308/ 308 SW, Renault Austral a Toyota Aygo X.

Tak jako jindy na porotce čekaly tři části programu. Tou první bylo seznámení se s vozy v běžném provozu na rakouských silnicích a při průjezdu městečky a vesnicemi Dolních Rakous – tentokrát v krajně nepříjemném počasí. Následovaly krátké prezentace zástupců zúčastněných značek spojené s otázkami a odpověďmi. Přitom je unikátní účast zástupců firem na prezentacích konkurentů a možnost, aby i oni kladli dotazy.

Vyvrcholením akce byly testy všech finalistů ve skvěle vybaveném zkušebním areálu rakouského autoklubu ÖAMTC v Teesdorfu. Nejde přitom o srovnávací test výkonnostních parametrů, ale o prověření, jak jednotlivé vozy reagují v kritických situacích, které mohou skutečně nastat v reálném provozu.

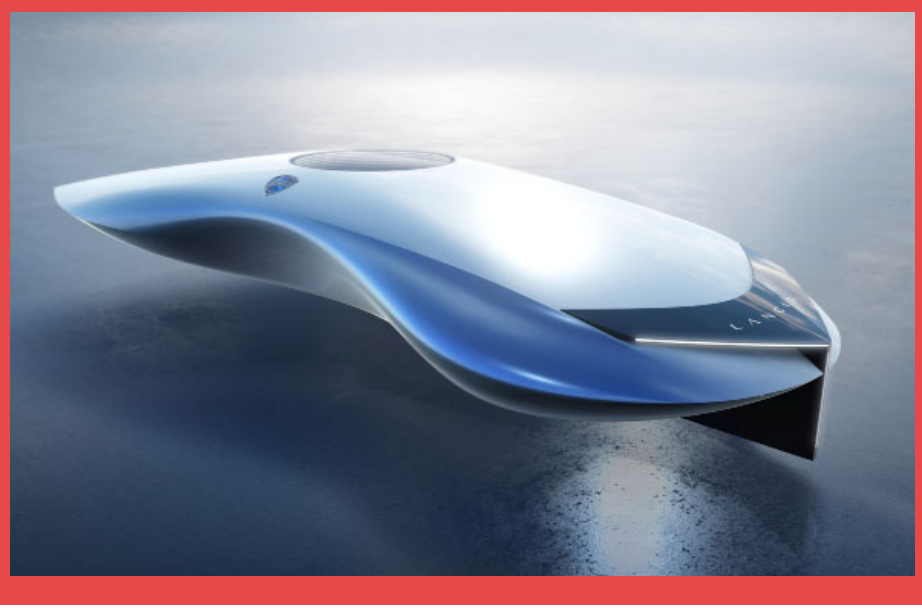
Příznivou zprávou je, že elektronické asistenční systémy jsou už běžné ve všech typech vozů. Jenže tyto systémy nejsou k ničemu, pokud jejich účinek nedokáží přenést na silnici skutečně kvalitní pneumatiky. Elektronika dokáže reagovat bleskově, ovšem například vyhýbací manévry na mokru nebo udržení kontroly nad vozem na velmi kluzkém povrchu se pro některé vozy stalo nezvládnutelným pokud neměly opravdu kvalitní zimní pneumatiky. Rozdíly mezi stejnými vozy obutými do pneumatik od různých výrobců byly mnohem větší, než ukazují specializované srovnávací testy, přičemž největším zklamáním byly výrobky některých prémiových značek.

Nyní porotci finalisty hodnotí na základě 13 přesně definovaných kritérií. Výsledky hlasování budou oznámeny v nejbližších dnech. Slavnostní vyhlášení výsledků, včetně vítězů dalších kategorií, se uskuteční při tradičním galavečeru na jaře v nizozemském Rotterdamu.

více na
www.autoweek.cz

# Lancia se chce vrátit

Lancia se chce znovu vrátit na výsluní. Tradiční automobilka, která je nyní na trhu zastoupena jediným modelem prodávaným pouze v Itálii, by měla pod vedením Stellantisu opět vzkvétat. Dokazuje to *„trojrozměrný manifest"* Lancia Pu+Ra Zero. Mluvit zde o designové studii by bylo přehnané. Jde o skulpturu spojující minulost a budoucnost značky s odkazy na legendy historie, jako jsou Stratos nebo Delta. Pu+Ra Zero naznačuje styl modelů, které budou uvedeny na trh v letech 2024 až 2028. Resuscitaci značky má odstartovat nová podoba posledního přežívajícího modelu Ypsilon.



Strategie Lancia Renaissance je součástí desetiletého plánu, který od roku 2024 počítá s uvedením tří nových modelů z různých segmentů každé dva roky. Technický základ včetně platforem samozřejmě poskytne Stellantis. Na Lancia Design Day automobilka potvrdila, že v roce 2028 chce nabízet pouze vozidla s plně elektrickým pohonem. Lancia počítá se zajištěním 100 exkluzivních showroomů v Evropě. Kromě toho se plánuje maximální využití on-line prodeje.

# BMW zahajuje výrobu iX5 Hydrogen

BMW zahajuje výrobu elektromobilu iX5 Hydrogen s vodíkovými palivovými články. Od jara 2023 bude toto SUV ve vybraných regionech používáno jako technologický demonstrátor mobility bez emisí $CO_2$. BMW iX5 Hydrogen se vyrábí v pilotním závodě BMW Group v mnichovské FIZ. Základ vozidla, vyvinutého na bázi BMW X5, přichází z amerického závodu BMW ve Spartanburgu. V karosárně pilotní výrobní linky dostane novou sestavu podlahy umožňující umístění dvou nádrží na vodík. Kromě standardních komponent jsou při montáži integrovány 12 V a 400 V elektrické systémy, akumulátor, elektromotor a palivové články. Trakční elektromotor, který je uložen společně s akumulátorem u zadní nápravy, pochází z aktuální generace elektrických pohonů BMW. Palivové články, umístěné pod přední kapotou, se vyrábějí ve vodíkovém

kompetenčním centru BMW v Garchingu u Mnichova. Řada komponent se vyrábí pomocí 3D tisku.

# Další odklad rozhodnutí o výrobě akumulátorů

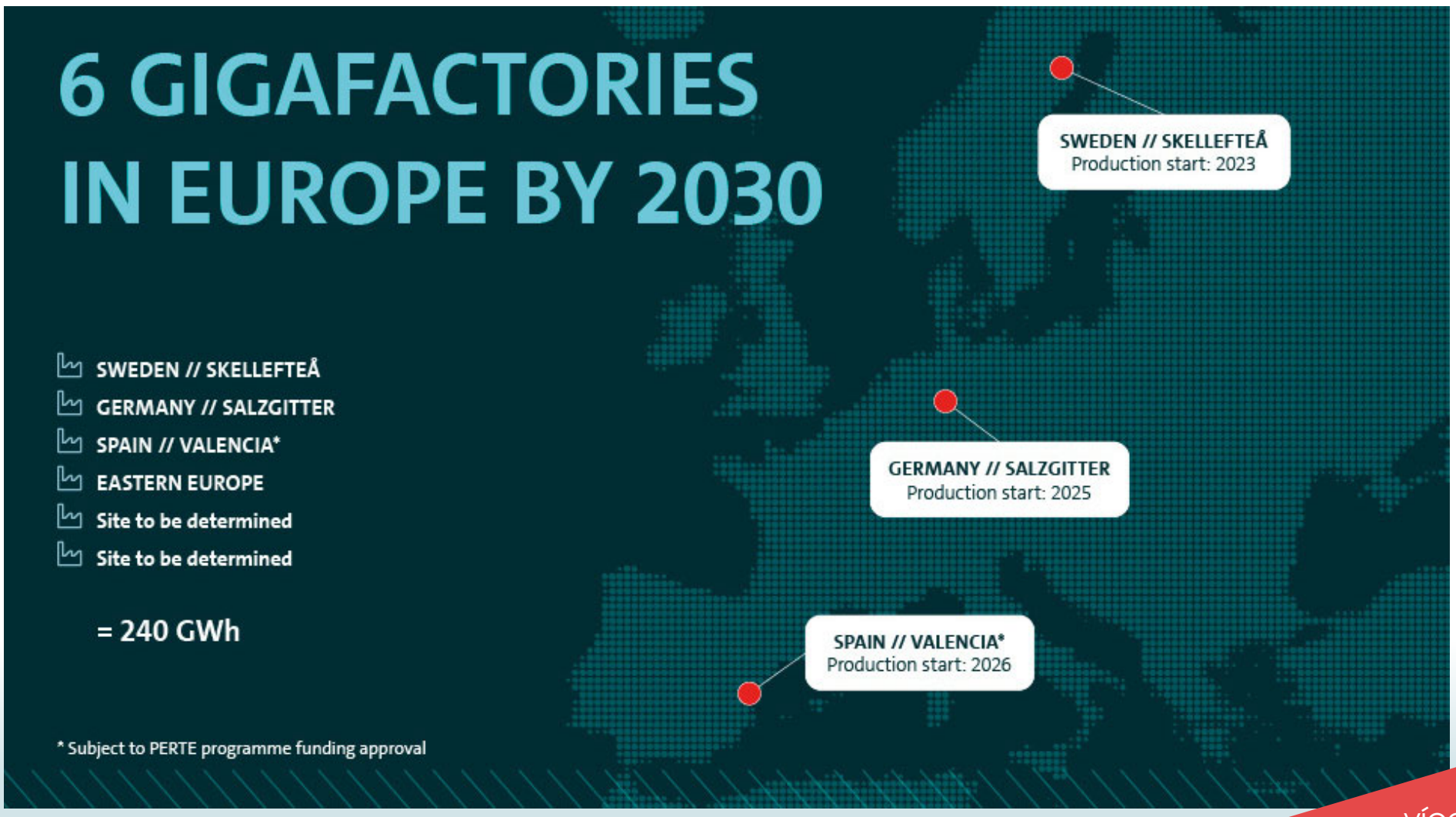
Volkswagen opět odkládá rozhodnutí o závodě na montáž článků akumulátorů ve východní Evropě. *„Volkswagen AG a jeho společnost PowerCo, která se zabývá výrobou akumulátorů, průběžně vyhodnocují vhodné lokality pro svou další gigafactory v Evropě. Zatím nebylo přijato žádné rozhodnutí, proces vyhodnocování stále probíhá,"* uvedl Volkswagen. Původně měl Volkswagen oznámit výběr místa v pátek 16. prosince.

Továrna ve východní Evropě má být čtvrtou továrnou Volkswagenu v rámci jeho plánu vybudovat v Evropě do konce desetiletí šest takovýchto závodů. Už vybraná místa jsou švédská Skelleftea, německý Salzgitter a španělské Sagunto u Valencie, nedávno schválené poté, co španělská strana navýšila svůj podíl na investici.

Česká republika je mezi zvažovanými lokalitami pro závod, jehož výstavba má začít v roce 2024 a který by měl začít vyrábět články akumulátorů v roce 2027. Dalšími uchazeči jsou Maďarsko, Polsko a Slovensko. Česká vláda investici za 120 miliard korun označuje za klíčovou pro českou ekonomiku, která je závislá na automobilovém průmyslu. Proto chce podniknout všechny potřebné kroky pro to, aby byl tento projekt realizován v České republice na letišti Plzeň-Líně.

*„Automobilový průmysl, který je jedním ze základů českého průmyslu, prochází kvůli nástupu elektromobility velkými změnami. Možná výstavba Gigafactory nám dává příležitost se těmto změnám přizpůsobit a nahradit pokles produkce komponent pro spalovací vozidla zvýšením produkce komponent pro automobilový průmysl budoucích desetiletí,"* řekl ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela.

Je jasné, že Volkswagen nadále tlačí na českou vládu, aby na sebe převzala významnou část celkové investice na projekt nemluvě o financování všech souvisejících opatření pro umožnění výstavby, zatím odhadovaných na 9 miliard Kč. Přitom tato továrna bude jen vysoce robotizovaná, energeticky extrémně náročná montovna s minimální přidanou hodnotou, do níž se budou všechny důležité komponenty dovážet ze zahraničí. Problémem pro Českou republiku je vysoká cena elektrické energie, které výrobu u nás činí neefektivní.



# Pohon s palivovými články pro Toyotu Hilux

Společnost Toyota Motor Manufacturing UK prostřednictvím centra pro pokročilé pohony APC obdrží dotaci na vývoj pick-upu Hilux poháněného palivovými články. Cílem projektu je upravit komponenty druhé generace palivových článků z modelu Mirai. V rámci britského automobilového průmyslu APC nabízí příležitosti k překonání hranice mezi současným průmyslem a budoucími technologickými požadavky. Dotace se zaměřuje na pozdější fáze výzkumu a vývoje, kdy se ověřovací studie proměňují v prototypy vozidel. Do konsorcia se spolu s Toyotou zapojí i další společnosti: Ricardo zajistí technické začlenění komponent palivových článků do podvozku, ETL připraví řešení tepelného managementu a uskupení D2H poskytne služby v oblasti termodynamiky. První prototypy mají být vyrobeny v továrně TMUK v Burnastonu již v roce 2023. Po úspěšném testování by pick-up s vodíkovým pohonem mohl přijít do malosériové produkce.

# Elektromobilita je pro Volkswagen Financial Services prioritou

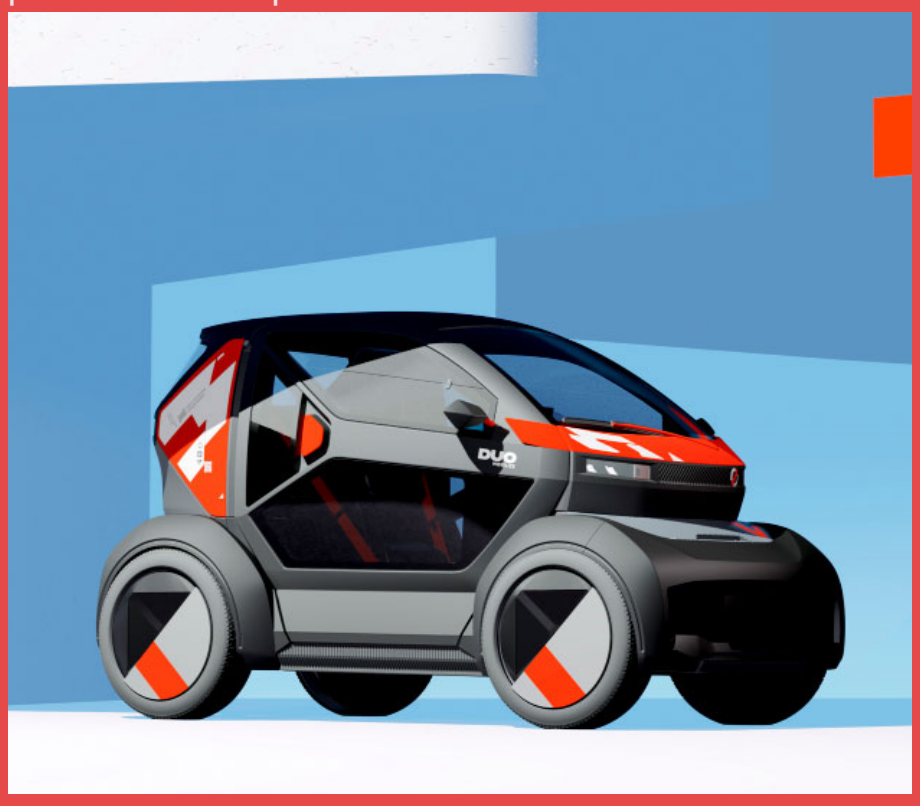
Pro společnost Volkswagen Financial Services je udržitelná mobilita klíčovým prvkem strategie. Proto se snaží podporovat rozvoj elektromobility nejen nabídkou produktů a služeb, ale i edukačními aktivitami. O budoucnost elektromobility se podle Volkswagen Financial Services nemusíme obávat. Zájem o elektrické vozy se v České republice pozvolna zvyšuje. V čele jsou zejména velké nadnárodní společnosti, ale zájem se postupně zvyšuje i mezi menšími firmami a retailovými klienty. *„Očekáváme, že podíl elektromobilů na vozech, které financujeme, v dalších letech výrazně poroste. Chceme nabízet udržitelnou mobilitu po celou dobu životního cyklu vozidla, to je základem naší strategie do roku 2030. Udržitelnost je samozřejmě klíčová i pro fleetovou klientelu. Dosažení nulové uhlíkové stopy se týká nejen vozů, které budeme financovat, ale i veškerého našeho provozu,"* řekl jednatel

Volkswagen Financial Services Vratislav Strašil.

Volkswagen Financial Services klientovi při pořízení elektrického vozidla nabízí kompletní služby s cílem co nejvíc usnadnit přesun z vozidla s konvenčním motorem na pohon elektřinou. Mezi tyto služby patří výhodnější pojištění pro elektrická vozidla nebo servis. Dál financování domácích dobíjecích stanic, k němuž v budoucnu přibudou poradenské služby ohledně zmíněných dotací.

# Renault vidí v Evropě prostor pro elektrická mikroauta

Renault vidí v Evropě příležitosti pro subkompaktní vozy menší než je segment A. K tomu se však musí změnit právní rámec. Uvedl to vedoucí oddělení pokročilých produktů společnosti Mobilize Guido Haak. Mini vozy, jako jsou v Japonsku velmi oblíbené vozítka kei cars, jsou podle něho úspěšné díky silné vládní podpoře. *„Určitě si to lze představit i v Evropě,"* řekl. Taková vozidla by v příštích třech letech evropský trh rozhodně nedobyla, z dlouhodobého hlediska by však mohla být zajímavým segmentem. Společnost Mobilize se prozatím soustředí na model Duo, což je modernější verze elektrického mikromobilu Twizy, který Renault nabízí od roku 2011. Od příštího roku bude Duo včetně užitkové verze nabízeno výhradně formou pronájmu a leasingu.



V souvislosti s novou emisní normou Euro 7 Haak uvedl, že by nebylo účelné nyní přizpůsobovat technologii spalovacích motorů této regulaci. Namísto investování do vývoje technologie Euro 7 je rozumnější učinit elektromobilitu dostupnější.

# Rada EU jezdila v Praze s pancéřovanými Audi

Značka Audi na základě vítězství ve výběrovém řízení dodala Odboru dopravy chráněných osob Ochranné služby Policie České republiky 10 pancéřovaných limuzín Audi A8 L Security. Ty zajišťovaly přepravu nejvyšších státních představitelů – prezidentů, premiérů a ministrů – v rámci akcí pořádaných v souvislosti s českým předsednictvím v Radě Evropské unie ve druhé polovině roku 2022. Deset limuzín v průběhu tří měsíců během 60 jízd najelo 7000 km. V době, kdy orgány EU pracovaly na zákazu spalovacích motorů, vrcholní politici zemí EU tedy v Praze jezdili s auty na benzin. Motor V8 4,0 l TFSI přeplňovaný dvěma turbodmychadly ve spojení s mild-hybridní technologií má nejvyšší výkon 420 kW (571 k). Vozy se základní hmotností 3875 kg a pohonem všech kol quattro mají normovanou spotřebu benzinu 13,8 l/100 km a emise $CO_2$ 305 g/km.

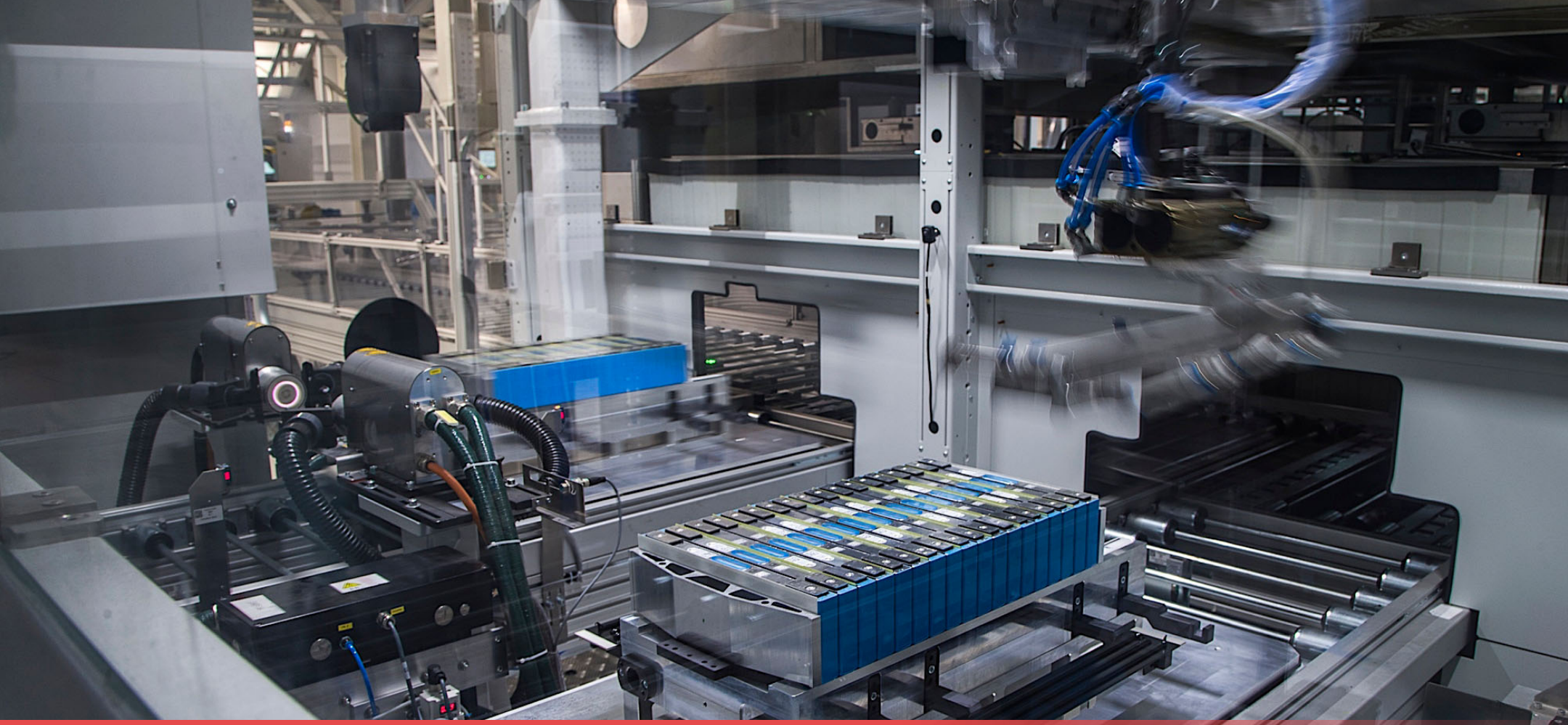
Autoservis & mobilita
www.autoservismagazin.cz
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

# Global Assistance poskytne asistenci pro Renault ČR

Společnost Global Assistance se stala novým poskytovatelem asistenčních služeb pro všechna vozidla značek Renault, Dacia a Alpine v České republice. Společnost Renault Česká republika vypsala otevřené výběrové řízení v němž hledala silnou a profesionální společnost, které by mohla tak důležitou službu svěřit. *„Tu jsme nalezli ve společnosti Global Assistance a v minulých měsících jsme udělali maximum, abychom Global Assistance integrovali do svých systémů a připravili hladký start nové etapy v poskytování komplexních služeb našim klientům,"* shrnul výsledek generální ředitel společnosti Renault ČR Zdeněk Grunt. *„Díky spolupráci s Global Assistance očekáváme, že o každého našeho zákazníka v nesnázích, ať už v důsledku neočekávané události, nehody či závady, bude u nás i v zahraničí postaráno s maximální péčí. Předpokládáme zkrácení doby dojezdu asistenčního vozidla, maximalizaci zprovozněných vozidel bez nutnosti odtahu do servisu, komplexní servis v případě nehody a zajištění další mobility zákazníka,"* dodal technický manažer Renaultu Luděk Šára.

# Nový univerzální senzor tlaku v pneumatikách

Univerzální senzory tlaku v pneumatikách zjednodušují servisům a obchodníkům držení skladových zásob. Nový univerzální senzor tlaku v pneumatikách Quick Fit od společnosti Bosch je kompatibilní s více než 90 % všech vozidel v EU, a to pouze pomocí jednoho senzoru a čtyř komerčně dostupných variant ventilků. To znamená, že servisy mohou obsloužit velmi velký podíl trhu s vozidly tím, že budou mít na skladě pouze čtyři druhy dílů pro výměnu vadných senzorů tlaku v pneumatikách. Pro programování senzorů Quick Fit doporučuje společnost Bosch svůj nový programovací nástroj TPA 300, který byl vyvinut speciálně pro rychlou a jednoduchou konfiguraci univerzálních senzorů tlaku v pneumatikách pro konkrétní vozidlo. Díky pravidelným aktualizacím softwaru pro funkce zařízení zahrnujícím vozidla a senzory budou mít servisy s TPA 300 vždy aktuální informace.



# Kolem akumulátorů v EU se připravuje tsunami sekundárních právních předpisů

Jsou to téměř dva roky, co Evropská komise zveřejnila svůj návrh nařízení EU o akumulátorech. To je produkt, který je na jednotném trhu bloku stále neregulovaný a přitom má hrát klíčovou roli při přechodu k elektromobilitě. Kromě dopravy hrají ústřední roli i v digitálním přechodu prostřednictvím zařízení, jako jsou chytré telefony nebo přenosné počítače, které se v našem každodenním životě staly všudypřítomnými.

Stále probíhají trialogová jednání mezi Komisí, Evropským parlamentem a Radou, přičemž několik otázek zůstává stále nevyřešeno, jako jsou náležitá péče pro dodavatelské řetězce surovin nebo požadavky na využití a recyklaci materiálů.

Výrobci automobilů a dodavatelský řetězec výrobců akumulátorů se mezitím již připravují na tsunami sekundární legislativy, která bude následovat po přijetí nařízení. Všechny technické informace, shromážděné podle těchto prováděcích pravidel, budou dostupné v digitálním *„pasu akumulátoru"*, který bude sledovat původ všech materiálů a komponent používaných při jeho výrobě.

Tyto akty v přenesené pravomoci budou například definovat, jak budou moci společnosti počítat a vykazovat svou spotřebu zelené energie. *„Musíme se vyhnout situaci, kdy by společnosti mohly tvrdit, že využívají obnovitelné zdroje jednoduše nákupem levných zelených kompenzací ve formě záruk původu bez jakékoli reálné vazby na energii, kterou skutečně používají k výrobě akumulátoru,"* dodal Alex Keynes z nevládní organizaci pro čistou mobilitu Transport & Environment.

Podle výpočtů společnosti S&P Global Mobility se očekává, že se globální kapacita výroby lithio-ionových akumulátorů do roku 2025 více než zdvojnásobí. *„Dostatečně ambiciózní akty v přenesené pravomoci mohou udržet příliš znečišťující výrobu akumulátorů mimo Evropu a mít dominový efekt na zbytek světa, díky čemuž budou akumulátory všude udržitelnější,"* tvrdí Rita Tedesco, vedoucí energetického přechodu v nevládní organizaci Environmental Coalition on Standards (ECOS).

*„Postavit důl na lithium trvá čtyři až sedm let. Továrna na akumulátory je však připravena k použití již po 24 měsících. Tyto dva světy dodavatelského řetězce prostě nežijí ve stejném časovém pásmu,"* popsal problém Simon Moores z Benchmark Mineral Intelligence.

více na
www.autoweek.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:

Plány pro Wolfsburg: nové ID.3, e-SUV a Trinity

Volkswagen během dvou let investuje do závodu ve Wolfsburgu 460 milionů eur, přičemž většina prostředků bude vynaložena na výrobu modernizovaného ID.3. Uvedl to šéf značky Thomas Schaefer na pracovním setkání ve Wolfsburgu. Kompaktní elektromobil zde bude sjíždět z montážní linky od roku 2023 – zpočátku v částečné výrobě, od roku 2024 v plné produkci. Přechod by měl být završen do konce roku 2025. Poté má rozšířit produkci elektromobilů ve Wolfsburgu další model. Půjde o SUV na platformě MEB. „*Nové SUV naváže na stávající elektrický vozový park automobilky a doplní naše nejprodávanější modely ID.4 a ID.5,*" uvedl Schaefer.

Technickým základem nového modelu bude architektura elektrického pohonu MEB. Ta bude dále podstatně rozvíjena. Nyní se upravuje do nové verze MEB+, která prodlouží dojezd. Bude vylepšena technologie nabíjení a ukládání a také digitální infrastruktura. Zkrátí se tak doba nabíjení a bude možné nabíjení výkonem 175 – 200 kW. Platforma MEB+ bude využívat novou generaci akumulátorů – tzv. unit cell, které umožní dojezd až 700 km.

Projekt elektrického sedanu Trinity bude přidán jako další základní kámen výrobního programu. Jeho základem bude nová platforma SSP (Scalable Systems Platform). Do února se rozhodne, zda se bude vyrábět v hlavním závodě ve Wolfsburgu, nebo se pro něj postaví nová továrna v jeho blízkosti.

Přestavba výrobních hal ve Wolfsburgu, kde je zaměstnáno 60 000 pracovníků vyrábějících modely Golf, Tiguan a Touran, na výrobu elektromobilů byla hlavním bodem jednání s odbory obávajícími se, že by závod mohl ztratit význam při přechodu na elektromobilitu. Výroba v hlavním závodě totiž od roku 2015, kdy se zde vyrobilo 800 000 vozů, klesla na méně než 400 000 vozů ročně.

Schaefer potvrdil, že automobilka stále čelí plošnému chaosu na straně dodávek, protože dodavatelé ruší velké objednávky během jediné noci.



více na www.autoweek.cz

**Plány pro Wolfsburg: nové ID.3, e-SUV a Trinity**

Toyota sází na rozmanitost

Na akci Kenshiki Forum v Bruselu Toyota Motor Europe představila strategii, jak se bude její modelová řada v následujících letech vyvíjet. Přestože se nabídka plně elektrických modelů bZ do roku 2026 rozšíří na šest vozidel, hybridní pohon, který byl představen před 25 lety, v prodeji zůstane.

Většina výrobců se rozhodla pouze pro jedinou cestu a vyvíjí jen elektromobily s akumulátory. Toyota, která je vedoucím světovým producentem hybridních modelů, volí jinou strategii. Místo spoléhání se na jedinou technologii plánuje splnění klimatických cílů více způsoby. Činí tak zjevně s úspěchem, protože na evropském trhu, který klesl o 12 %, o 0,9 % zlepšila svůj tržní podíl na 7,3 %.

„*Modely s elektrickým pohonem s akumulátory budou nepochybně hrát významnou roli v přechodu na vozidla s nulovými emisemi v roce 2035. Domníváme se však, že je ještě příliš brzy a možná příliš riskantní pro životní prostředí i naše zákazníky spoléhat se u všech bezemisních technologií pouze na ně,*" vysvětlil šéf TME Matt Harrison.

Jako druhý přírůstek do řady bZ bude příští rok uvedeno na trh čistě elektrické SUV na bázi bZ4X, prezentované jako bZ Compact Concept s dojezdem přes 400 km. Zároveň přijde model C-HR v plně hybridní a plug-in hybridní variantě. Koncept CH-R Prologue byl navržen v designovém centru Toyota v Nice a je již velmi blízký sérii. Má přepracovanou příď, která se má v budoucnu používat na všech modelech Toyota. Podle Harrisona tato dvě vozidla „*soutěží v segmentu C-SUV, nejdůležitější a nejkonkurenceschopnější třídě v Evropě.*"

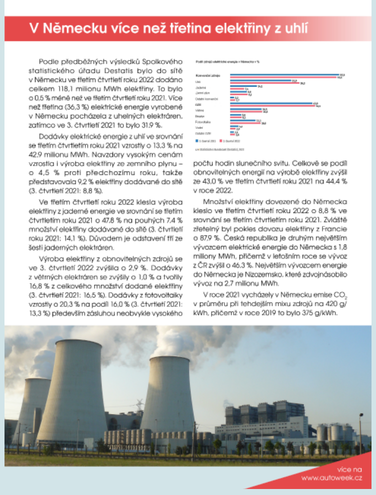
Jako průkopník hybridního pohonu sehraje Prius i nadále klíčovou roli. Pátá generace této klasiky přichází na evropské trhy jako plug-in hybrid s elektrickým dojezdem 60 km.

Kromě elektrických a elektrifikovaných modelů Toyota využívá také vodík, a to i v těžké nákladní dopravě. „*Současná síť není navržena tak, aby dodávala dostatečné množství elektřiny. Na druhou stranu vodík lze natankovat stejně rychle jako naftu. Cena lithia navíc v posledních letech dosáhla rekordní výšiny – je desetkrát vyšší než před dvěma lety,*" vysvětluje Gill Pratt z Toyota Europe.

Zatímco Toyota je v Evropě úspěšná, Lexus zažívá těžké časy. S odchodem z Ruska přišel o svůj nejdůležitější trh. Nyní nabídl pohled na budoucnost elektrických superaut konceptem Electrified Sport.

více na www.autoweek.cz

**Toyota sází na rozmanitost**



V Německu více než třetina elektřiny z uhlí

Podle předběžných výsledků Spolkového statistického úřadu Destatis bylo do sítě v Německu ve třetím čtvrtletí roku 2022 dodáno celkem 118,1 milionu MWh elektřiny. To bylo o 0,5 % méně než ve třetím čtvrtletí roku 2021. Více než třetina (36,3 %) elektrické energie vyrobené v Německu pocházela z uhelných elektráren, zatímco ve 3. čtvrtletí 2021 to bylo 31,9 %.

Dodávky elektrické energie z uhlí ve srovnání se třetím čtvrtletím roku 2021 vzrostly o 13,3 % na 42,9 milionu MWh. Navzdory vysokým cenám vzrostla i výroba elektřiny ze zemního plynu – o 4,5 % proti předchozímu roku, takže představovala 9,2 % elektřiny dodávané do sítě (3. čtvrtletí 2021: 8,8 %).

Ve třetím čtvrtletí roku 2022 klesla výroba elektřiny z jaderné energie ve srovnání se třetím čtvrtletím roku 2021 o 47,8 % na pouhých 7,4 % množství elektřiny dodávané do sítě (3. čtvrtletí roku 2021: 14,1 %). Důvodem je odstavení tří ze šesti jaderných elektráren.

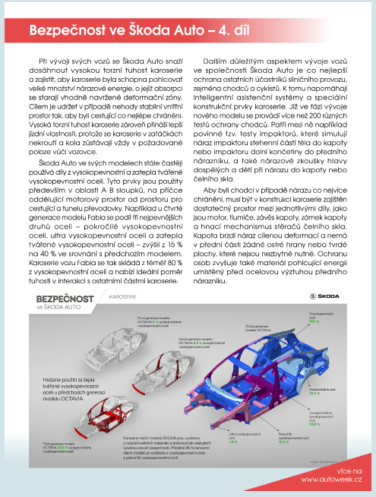
Výroba elektřiny z obnovitelných zdrojů se ve 3. čtvrtletí 2022 zvýšila o 2,9 %. Dodávky z větrných elektráren se zvýšily o 1,0 % a tvořily 16,8 % z celkového množství dodané elektřiny (3. čtvrtletí 2021: 16,5 %). Dodávky z fotovoltaiky vzrostly o 20,3 % na podíl 16,0 % (3. čtvrtletí 2021: 13,3 %) především zásluhou neobvykle vysokého počtu hodin slunečního svitu. Celkově se podíl obnovitelných energií na výrobě elektřiny zvýšil ze 43,0 % ve třetím čtvrtletí roku 2021 na 44,4 % v roce 2022.

Množství elektřiny dovezené do Německa kleslo ve třetím čtvrtletí roku 2022 o 8,8 % ve srovnání se třetím čtvrtletím roku 2021. Zvláště zřetelný byl pokles dovozu elektřiny z Francie o 87,9 %. Česká republika je druhým největším vývozcem elektrické energie do Německa s 1,8 miliony MWh, přičemž v letošním roce se vývoz z ČR zvýšil o 46,3 %. Největším vývozcem energie do Německa je Nizozemsko, které zdvojnásobilo vývoz na 2,7 milionu MWh.

V roce 2021 vycházely v Německu emise $CO_2$ v průměru při tehdejším mixu zdrojů na 420 g/kWh, přičemž v roce 2019 to bylo 375 g/kWh.

více na www.autoweek.cz

**V Německu více než třetina elektřiny z uhlí**



Bezpečnost ve Škoda Auto – 4. díl

Při vývoji svých vozů se Škoda Auto snaží dosáhnout vysokou torzní tuhost karoserie a zajistit, aby karoserie byla schopna pohlcovat velké množství nárazové energie, o jejíž absorpci se starají vhodně navržené deformační zóny. Cílem je udržet v případě nehody stabilní vnitřní prostor tak, aby byli cestující co nejlépe chráněni. Vysoká torzní tuhost karoserie zároveň přináší lepší jízdní vlastnosti, protože se karoserie v zatáčkách nekroutí a kola zůstávají vždy v požadované poloze vůči vozovce.

Škoda Auto ve svých modelech stále častěji používá díly z vysokopevnostní a zatepla tvářené vysokopevnostní oceli. Tyto prvky jsou použity především v oblasti A B sloupků, na příčce oddělující motorový prostor od prostoru pro cestující a tunelu převodovky. Například u čtvrté generace modelu Fabia se podíl tří nejpevnějších druhů oceli – pokročilé vysokopevnostní oceli, ultra vysokopevnostní oceli a zatepla tvářené vysokopevnostní oceli – zvýšil z 15 % na 40 % ve srovnání s předchozím modelem. Karoserie vozu Fabia se tak skládá z téměř 80 % z vysokopevnostní oceli a nabízí ideální poměr tuhosti v interakci s ostatními částmi karoserie.

Dalším důležitým aspektem vývoje vozů ve společnosti Škoda Auto je co nejlepší ochrana ostatních účastníků silničního provozu, zejména chodců a cyklistů. K tomu napomáhají inteligentní asistenční systémy a speciální konstrukční prvky karoserie. Již ve fázi vývoje nového modelu se provádí více než 200 různých testů ochrany chodců. Patří mezi ně například povinné tzv. testy impaktorů, které simulují náraz impaktoru stehenní části těla do kapoty nebo impaktoru dolní končetiny do předního nárazníku, a také nárazové zkoušky hlavy dospělých a dětí při nárazu do kapoty nebo čelního skla.

Aby byli chodci v případě nárazu co nejvíce chráněni, musí být v konstrukci karoserie zajištěn dostatečný prostor mezi jednotlivými díly, jako jsou motor, tlumiče, závěs kapoty, zámek kapoty a hnací mechanismus stěračů čelního skla. Kapota brzdí náraz chodce deformací a nemá v přední části žádné ostré hrany nebo tvrdé plochy, které nejsou nezbytně nutné. Ochranu osob zvyšuje také materiál pohlcující energii umístěný před ocelovou výztuhou předního nárazníku.



více na www.autoweek.cz

**Bezpečnost ve Škoda Auto – 4. díl**

EU dává členským státům pravomoc zastavit lety

Vítejte u nejnovějšího přehledu zpráv Euractivu o mobilitě z celé Evropy od Seana Gouldinga Carrolla.

Brusel dal Francii zelenou k zákazu vnitrostátních letů na krátké vzdálenosti pokud je k dispozici cesta vlakem kratší než dvě a půl hodiny. Připravil tak členským státům cestu k vynucení přechodu od letecké dopravy k železnici. Zatímco Paříž původně předpokládala, že bude omezeno osm linek, podmínky Bruselu znamenají, že v praxi se to bude týkat pouze tří linek z letiště Orly. Některé trasy, které byly navrženy na zrušení – zejména z letiště Charles de Gaulle – dostaly milost, protože příslušné vlakové spoje překračují limit 2 hodin a 30 minut.

Před rokem ustavená „*semaforová*" koalice v Německu chtěla v oblasti dopravy sladit svou politiku se svými klimatickými cíli. Podle koaliční dohody mělo dojít k přechodu od silniční dopravy k železniční s cílem do roku 2030 zdvojnásobit počet cestujících vlakem a zvýšit podíl nákladní dopravy po železnici na 25 % ze současných 18 %. Brzy se však ukázalo, že ministr dopravy Volker Wissing z FDP tuto ambici zcela nesdílí. Návrh rozpočtu na rok 2023 počítá s investicemi do železniční infrastruktury ve výši 2,1 miliardy eur, ale do silnic 3,9 miliardy eur.

Ministři dopravy EU se dohodli na revidované transevropské dopravní síti TEN-T. Cílem revize je zajistit bezproblémové dopravní spojení napříč Evropou zahrnující železnice, vnitrozemské vodní cesty, námořní lodní trasy a silnice. Ruská invaze na Ukrajinu přesunula pozornost revize TEN-T k evropským armádám, přičemž byla předložena nová ustanovení, která mají zajistit, aby infrastruktura bloku mohla přepravovat vojáky, tanky a další válečné vybavení. Mezi hlavní změny patří rozšíření klíčových dopravních koridorů na Ukrajinu a do Moldavska.

Členské státy se dohodly na přechodu k evropskému standardnímu rozchodu kolejí tam, kde je to ekonomicky proveditelné. V praxi se to dotkne zemí, které používají ruský rozchod – Finska, Estonska, Lotyšska a Litvy – nebo iberský rozchod – Španělska a Portugalska. Cílem je rovněž zvýšit rychlost osobních vlaků do roku 2040 na minimálně 160 km/h a nákladní doprava má být schopna dosáhnout alespoň 100 km/h.

Společnost Uber si stanovila cíl, že do roku 2030 bude v Evropě a do roku 2040 na všech trzích provozovat vozidla s nulovými emisemi. Tato ambice vyžaduje, aby se jeho samostatně pracující řidiči vzdali svých vozů na benzin nebo naftu a nahradili je ekologičtějšími.

více na www.autoweek.cz

**EU dává členským státům pravomoc zastavit lety**

# Plány pro Wolfsburg: nové ID.3, e-SUV a Trinity

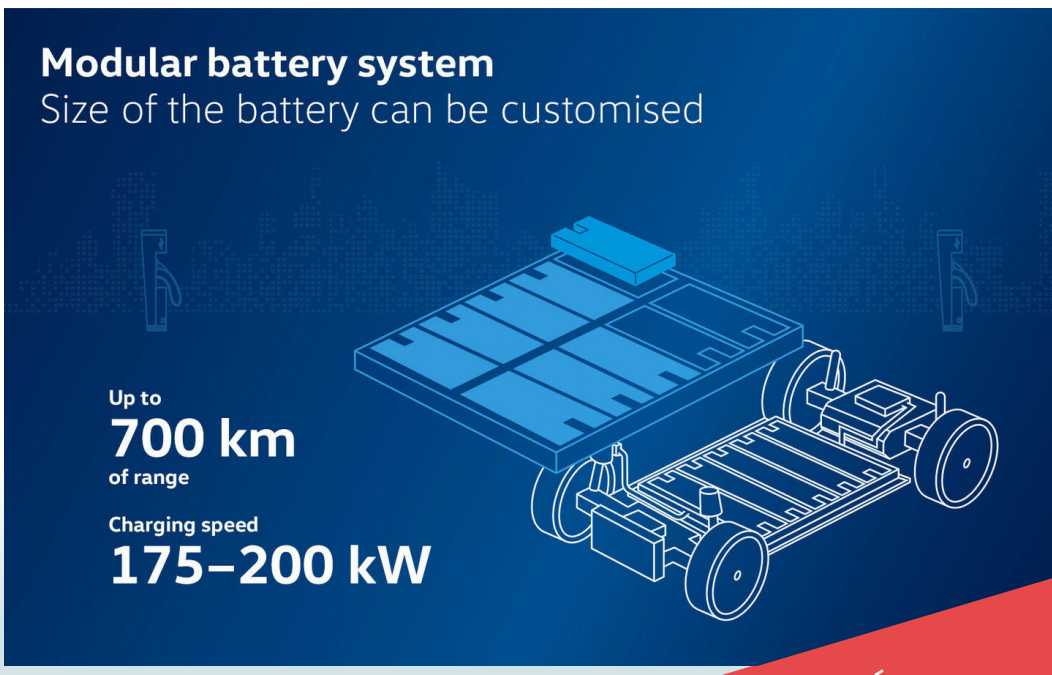
Volkswagen během dvou let investuje do závodu ve Wolfsburgu 460 milionů eur, přičemž většina prostředků bude vynaložena na výrobu modernizovaného ID.3. Uvedl to šéf značky Thomas Schaefer na pracovním setkání ve Wolfsburgu. Kompaktní elektromobil zde bude sjíždět z montážní linky od roku 2023 – zpočátku v částečné výrobě, od roku 2024 v plné produkci. Přechod by měl být završen do konce roku 2025. Poté má rozšířit produkci elektromobilů ve Wolfsburgu další model. Půjde o SUV na platformě MEB. *„Nové SUV naváže na stávající elektrický vozový park automobilky a doplní naše nejprodávanější modely ID.4 a ID.5,"* uvedl Schaefer.

Technickým základem nového modelu bude architektura elektrického pohonu MEB. Ta bude dále podstatně rozvíjena. Nyní se upravuje do nové verze MEB+, která prodlouží dojezd. Bude vylepšena technologie nabíjení a ukládání a také digitální infrastruktura. Zkrátí se tak doba nabíjení a bude možné nabíjení výkonem 175 – 200 kW. Platforma MEB+ bude využívat novou generaci akumulátorů – tzv. unit cell, které umožní dojezd až 700 km.

Projekt elektrického sedanu Trinity bude přidán jako další základní kámen výrobního programu. Jeho základem bude nová platforma SSP (Scalable Systems Platform). Do února se rozhodne, zda se bude vyrábět v hlavním závodě ve Wolfsburgu, nebo se pro něj postaví nová továrna v jeho blízkosti.

Přestavba výrobních hal ve Wolfsburgu, kde je zaměstnáno 60 000 pracovníků vyrábějících modely Golf, Tiguan a Touran, na výrobu elektromobilů byla hlavním bodem jednání s odbory obávajícími se, že by závod mohl ztratit význam při přechodu na elektromobilitu. Výroba v hlavním závodě totiž od roku 2015, kdy se zde vyrobilo 800 000 vozů, klesla na méně než 400 000 vozů ročně.

Schaefer potvrdil, že automobilka stále čelí plošnému chaosu na straně dodávek, protože dodavatelé ruší velké objednávky během jediné noci.




více na
www.autoweek.cz

# Toyota sází na rozmanitost

Na akci Kenshiki Forum v Bruselu Toyota Motor Europe představila strategii, jak se bude její modelová řada v následujících letech vyvíjet. Přestože se nabídka plně elektrických modelů bZ do roku 2026 rozšíří na šest vozidel, hybridní pohon, který byl představen před 25 lety, v prodeji zůstane.

Většina výrobců se rozhodla pouze pro jedinou cestu a vyvíjí jen elektromobily s akumulátory. Toyota, která je vedoucím světovým producentem hybridních modelů, volí jinou strategii. Místo spoléhání se na jedinou technologii plánuje splnění klimatických cílů více způsoby. Činí tak zjevně s úspěchem, protože na evropském trhu, který klesl o 12 %, o 0,9 % zlepšila svůj tržní podíl na 7,3 %.

*„Modely s elektrickým pohonem s akumulátory budou nepochybně hrát významnou roli v přechodu na vozidla s nulovými emisemi v roce 2035. Domníváme se však, že je ještě příliš brzy a možná příliš riskantní pro životní prostředí i naše zákazníky spoléhat se u všech bezemisních technologií pouze na ně,"* vysvětlil šéf TME Matt Harrison.

Jako druhý přírůstek do řady bZ bude příští rok uvedeno na trh čistě elektrické SUV na bázi bZ4X, prezentované jako bZ Compact Concept s dojezdem přes 400 km. Zároveň přijde model C-HR v plně hybridní a plug-in hybridní variantě. Koncept CH-R Prologue byl navržen v designovém centru Toyota v Nice a je již velmi blízký sérii. Má přepracovanou příď, která se má v budoucnu používat na všech modelech Toyota. Podle Harrisona tato dvě vozidla *„soutěží v segmentu C-SUV, nejdůležitější a nejkonkurenceschopnější třídě v Evropě."*

Jako průkopník hybridního pohonu sehraje Prius i nadále klíčovou roli. Pátá generace této klasiky přichází na evropské trhy jako plug-in hybrid s elektrickým dojezdem 60 km.

Kromě elektrických a elektrifikovaných modelů Toyota využívá také vodík, a to i v těžké nákladní dopravě. *„Současná síť není navržena tak, aby dodávala dostatečné množství elektřiny. Na druhou stranu vodík lze natankovat stejně rychle jako naftu. Cena lithia navíc v posledních letech dosáhla rekordní výšiny – je desetkrát vyšší než před dvěma lety,"* vysvětluje Gill Pratt z Toyota Europe.

Zatímco Toyota je v Evropě úspěšná, Lexus zažívá těžké časy. S odchodem z Ruska přišel o svůj nejdůležitější trh. Nyní nabídl pohled na budoucnost elektrických superaut konceptem Electrified Sport.

více na
www.autoweek.cz

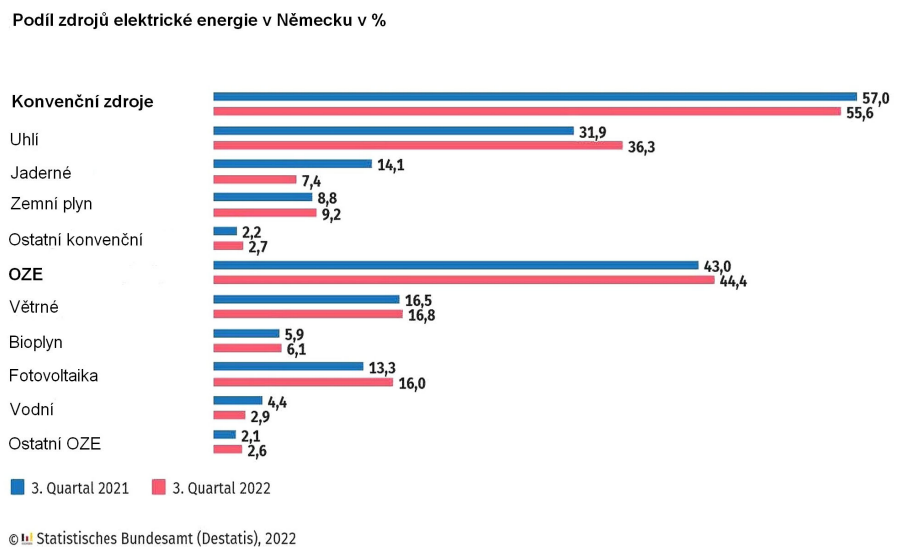
# V Německu více než třetina elektřiny z uhlí

Podle předběžných výsledků Spolkového statistického úřadu Destatis bylo do sítě v Německu ve třetím čtvrtletí roku 2022 dodáno celkem 118,1 milionu MWh elektřiny. To bylo o 0,5 % méně než ve třetím čtvrtletí roku 2021. Více než třetina (36,3 %) elektrické energie vyrobené v Německu pocházela z uhelných elektráren, zatímco ve 3. čtvrtletí 2021 to bylo 31,9 %.

Dodávky elektrické energie z uhlí ve srovnání se třetím čtvrtletím roku 2021 vzrostly o 13,3 % na 42,9 milionu MWh. Navzdory vysokým cenám vzrostla i výroba elektřiny ze zemního plynu – o 4,5 % proti předchozímu roku, takže představovala 9,2 % elektřiny dodávané do sítě (3. čtvrtletí 2021: 8,8 %).

Ve třetím čtvrtletí roku 2022 klesla výroba elektřiny z jaderné energie ve srovnání se třetím čtvrtletím roku 2021 o 47,8 % na pouhých 7,4 % množství elektřiny dodávané do sítě (3. čtvrtletí roku 2021: 14,1 %). Důvodem je odstavení tří ze šesti jaderných elektráren.

Výroba elektřiny z obnovitelných zdrojů se ve 3. čtvrtletí 2022 zvýšila o 2,9 %. Dodávky z větrných elektráren se zvýšily o 1,0 % a tvořily 16,8 % z celkového množství dodané elektřiny (3. čtvrtletí 2021: 16,5 %). Dodávky z fotovoltaiky vzrostly o 20,3 % na podíl 16,0 % (3. čtvrtletí 2021: 13,3 %) především zásluhou neobvykle vysokého




počtu hodin slunečního svitu. Celkově se podíl obnovitelných energií na výrobě elektřiny zvýšil ze 43,0 % ve třetím čtvrtletí roku 2021 na 44,4 % v roce 2022.

Množství elektřiny dovezené do Německa kleslo ve třetím čtvrtletí roku 2022 o 8,8 % ve srovnání se třetím čtvrtletím roku 2021. Zvláště zřetelný byl pokles dovozu elektřiny z Francie o 87,9 %. Česká republika je druhým největším vývozcem elektrické energie do Německa s 1,8 miliony MWh, přičemž v letošním roce se vývoz z ČR zvýšil o 46,3 %. Největším vývozcem energie do Německa je Nizozemsko, které zdvojnásobilo vývoz na 2,7 milionu MWh.

V roce 2021 vycházely v Německu emise $CO_2$ v průměru při tehdejším mixu zdrojů na 420 g/kWh, přičemž v roce 2019 to bylo 375 g/kWh.

více na
www.autoweek.cz

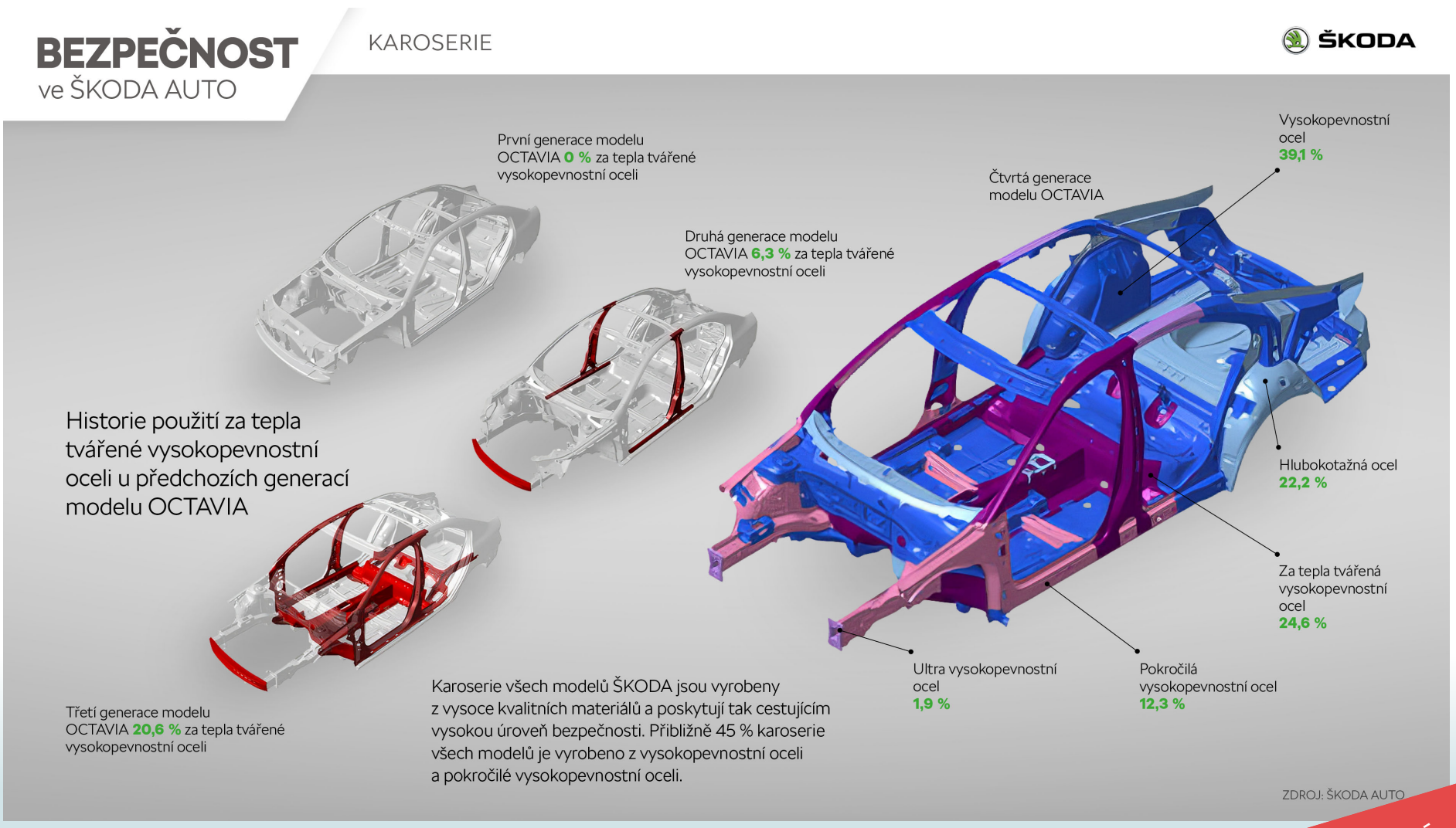
# Bezpečnost ve Škoda Auto – 4. díl

Při vývoji svých vozů se Škoda Auto snaží dosáhnout vysokou torzní tuhost karoserie a zajistit, aby karoserie byla schopna pohlcovat velké množství nárazové energie, o jejíž absorpci se starají vhodně navržené deformační zóny. Cílem je udržet v případě nehody stabilní vnitřní prostor tak, aby byli cestující co nejlépe chráněni. Vysoká torzní tuhost karoserie zároveň přináší lepší jízdní vlastnosti, protože se karoserie v zatáčkách nekroutí a kola zůstávají vždy v požadované poloze vůči vozovce.

Škoda Auto ve svých modelech stále častěji používá díly z vysokopevnostní a zatepla tvářené vysokopevnostní oceli. Tyto prvky jsou použity především v oblasti A B sloupků, na příčce oddělující motorový prostor od prostoru pro cestující a tunelu převodovky. Například u čtvrté generace modelu Fabia se podíl tří nejpevnějších druhů oceli – pokročilé vysokopevnostní oceli, ultra vysokopevnostní oceli a zatepla tvářené vysokopevnostní oceli – zvýšil z 15 % na 40 % ve srovnání s předchozím modelem. Karoserie vozu Fabia se tak skládá z téměř 80 % z vysokopevnostní oceli a nabízí ideální poměr tuhosti v interakci s ostatními částmi karoserie.

Dalším důležitým aspektem vývoje vozů ve společnosti Škoda Auto je co nejlepší ochrana ostatních účastníků silničního provozu, zejména chodců a cyklistů. K tomu napomáhají inteligentní asistenční systémy a speciální konstrukční prvky karoserie. Již ve fázi vývoje nového modelu se provádí více než 200 různých testů ochrany chodců. Patří mezi ně například povinné tzv. testy impaktorů, které simulují náraz impaktoru stehenní částí těla do kapoty nebo impaktoru dolní končetiny do předního nárazníku, a také nárazové zkoušky hlavy dospělých a dětí při nárazu do kapoty nebo čelního skla.

Aby byli chodci v případě nárazu co nejvíce chráněni, musí být v konstrukci karoserie zajištěn dostatečný prostor mezi jednotlivými díly, jako jsou motor, tlumiče, závěs kapoty, zámek kapoty a hnací mechanismus stěračů čelního skla. Kapota brzdí náraz cílenou deformací a nemá v přední části žádné ostré hrany nebo tvrdé plochy, které nejsou nezbytně nutné. Ochranu osob zvyšuje také materiál pohlcující energii umístěný před ocelovou výztuhou předního nárazníku.




více na
www.autoweek.cz

# EU dává členským státům pravomoc zastavit lety

Vítejte u nejnovějšího přehledu zpráv Euractivu o mobilitě z celé Evropy od Seana Gouldinga Carrolla.

Brusel dal Francii zelenou k zákazu vnitrostátních letů na krátké vzdálenosti pokud je k dispozici cesta vlakem kratší než dvě a půl hodiny. Připravil tak členským státům cestu k vynucení přechodu od letecké dopravy k železnici. Zatímco Paříž původně předpokládala, že bude omezeno osm linek, podmínky Bruselu znamenají, že v praxi se to bude týkat pouze tří linek z letiště Orly. Některé trasy, které byly navrženy na zrušení – zejména z letiště Charles de Gaulle – dostaly milost, protože příslušné vlakové spoje překračují limit 2 hodin a 30 minut.

Před rokem ustavená *„semaforová"* koalice v Německu chtěla v oblasti dopravy sladit svou politiku se svými klimatickými cíli. Podle koaliční dohody mělo dojít k přechodu od silniční dopravy k železniční s cílem do roku 2030 zdvojnásobit počet cestujících vlakem a zvýšit podíl nákladní dopravy po železnici na 25 % ze současných 18 %. Brzy se však ukázalo, že ministr dopravy Volker Wissing z FDP tuto ambici zcela nesdílí. Návrh rozpočtu na rok 2023 počítá s investicemi do železniční infrastruktury ve výši 2,1 miliardy eur, ale do silnic 3,9 miliardy eur.

Ministři dopravy EU se dohodli na revidované transevropské dopravní síti TEN-T. Cílem revize je zajistit bezproblémové dopravní spojení napříč Evropou zahrnující železnice, vnitrozemské vodní cesty, námořní lodní trasy a silnice. Ruská invaze na Ukrajinu přesunula pozornost revize TEN-T k evropským armádám, přičemž byla předložena nová ustanovení, která mají zajistit, aby infrastruktura bloku mohla přepravovat vojáky, tanky a další válečné vybavení. Mezi hlavní změny patří rozšíření klíčových dopravních koridorů na Ukrajinu a do Moldavska.

Členské státy se dohodly na přechodu k evropskému standardnímu rozchodu kolejí tam, kde je to ekonomicky proveditelné. V praxi se to dotkne zemí, které používají ruský rozchod – Finska, Estonska, Lotyšska a Litvy – nebo iberský rozchod – Španělska a Portugalska. Cílem je rovněž zvýšit rychlost osobních vlaků do roku 2040 na minimálně 160 km/h a nákladní doprava má být schopna dosáhnout alespoň 100 km/h.

Společnost Uber si stanovila cíl, že do roku 2030 bude v Evropě a do roku 2040 na všech trzích provozovat vozidla s nulovými emisemi. Tato ambice vyžaduje, aby se jeho samostatně pracující řidiči vzdali svých vozů na benzin nebo naftu a nahradili je ekologičtějšími.

více na
www.autoweek.cz