50. týden 2022

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

AutoBest 2023: vítězem Renault Austral

Renault Austral byl zvolen vítězem ankety AutoBest – Best Buy Car of Europe 2023 jako nejlepší možnost koupě nového automobilu v Evropě v roce 2023. S celkovým počtem 14 937 bodů se Renault Austral umístil na prvním místě ankety AutoBest – Best Buy Car of Europe 2023 s pohodlným odstupem před novou generací Opelu Astra s 13 986 body. Na třetím místě se umístil nový Peugeot 308 s celkovým počtem 13 933 bodů, což je pouze o 53 bodů méně než druhý v pořadí.

„Nový Austral získal ocenění AutoBest 2023. Je to uznání pro všechny týmy společnosti Renault, které na projektu pracovaly – v designu a konstrukci, ve výrobním závodě v Palencii, i v prodeji a servisní síti. Porota AutoBest uznala, že naše nové SUV segmentu C je dokonalou syntézou toho nejlepšího z obou světů: elektromobilu pro jízdu ve městě a extrémně účinného hybridního pohonu schopného překonávat dlouhé vzdálenosti bez dobíjení. Díky OpenR Link a Google Automotive Services nabízí Austral ty nejlepší služby konektivity a aplikace, které poskytují intuitivní zážitek z jízdy," uvedl provozní ředitel společnosti Renault Fabrice Cambolive.

„Náš letošní vítěz reprezentuje další úroveň značky Renault, která se vyznačuje špičkovými materiály, vysokou vnímanou kvalitou, vynikajícími jízdními vlastnostmi, působivým designem a pravděpodobně nejlépe propojenými technologiemi, jaké jsou k dispozici v současných automobilech. Těží z plně hybridních pohonů E Tech, jednoho z našich předchozích vítězů ceny TechnoBest," prohlásil zakladatel a předseda organizace AutoBest Dan Vardie.

Car Rankings - AUTOBEST Best Buy Car of Europe 2023

	Jury Member name	*Country*	*Dacia Jogger*	*Honda Civic*	*Opel Astra*	*Peuget 308*	*Renault Austral*	*Toyota Aygo X*
1	Gerhard Kuntschik	Austria	340	445	420	445	460	390
2	Xavier Daffe	Belgium	415	465	450	465	390	315
3	Leonid Seliktar	Bulgaria	411	440	449	474	524	202
4	Ozren Adamovic	Croatia	379	387	466	487	480	301
5	Petros Soutzis	Cyprus	365	430	365	440	570	330
6	Vladimir Rybecky	Czezh Republic	414	349	468	479	488	302
7	Mikkel Thomsager	Denmark	330	455	485	460	440	330
8	Tommi Lempinen	Finland	383	432	432	439	419	395
9	Michel Holtz	France	400	375	460	425	425	415
10	Achim Stahn	Germany	369	421	590	409	551	160
11	Ioannis Stavropoulos	Greece	350	375	420	465	540	350
12	Robert van Ginneken	Holland	419	350	467	462	416	386
13	Gábor Szécsényi	Hungary	370	455	440	450	470	315
14	Dave Humphreys	Ireland	398	429	498	433	470	272
15	Alessio Viola	Italy	410	395	410	430	480	375
16	Bianca Hurduc	Luxembourg	315	340	485	520	585	255
17	Tonio Darmanin	Malta	365	420	415	435	530	335
18	David Andersen	Norway	254	413	500	500	416	417
19	Szczepan Mroczek	Poland	375	398	450	443	459	375
20	Jose Caetano	Portugal	375	335	485	500	515	290
21	Krumislav Barzov	Republic of Macedonia	395	382	444	440	456	383
22	Dan Vardie	Romania	515	336	427	440	509	273
23	Petr Menshikh	Russia - suspended						
24	Mladen Alvirovic	Serbia	428	392	430	433	435	382
25	Michal Karpat	Slovakia	345	535	385	325	635	275
26	Matjaz Korosak	Slovenia	394	423	428	428	435	392
27	Joan Dalmau	Spain	350	470	455	460	455	310
28	Felix Bjorklund	Sweden	305	385	500	510	510	290
29	Markus Rutishauser	Switzerland	379	409	442	450	495	325
30	Okan Altan	Turkey	395	360	475	470	460	340
31	Richard Aucock	UK	455	490	390	360	450	355
32	Oleg Vasyevskyi	Ukraine	350	430	455	456	469	340
	Total points/ car		11748	12721	13986	13933	14937	10175
			Dacia Jogger	*Honda Civic*	*Opel Astra*	*Peuget 308*	*Renault Austral*	*Toyota Aygo X*
	Autobest index %		14.69	15.90	17.48	17.42	18.67	12.72
	Ranking		V	IV	II	III	I	VI

Hyundai Ioniq 6 získal ocenění EcoBest 2023. Ultraaerodynamická filosofie posouvá ideál nízké spotřeby energie na novou úroveň, takže nabízí elektrický dojezd víc než 600 km. Ostatní ocenění pro rok 2023 již byla vyhlášena dřív.

Slavnostní předávání 22. ročníku cen AutoBest se uskuteční 11. května 2023 poprvé v nizozemském Rotterdamu.

více na
www.autoweek.cz

Zahájen předprodej nového Amaroku

Volkswagen Užitkové vozy zahajuje předprodej nové generace pick-upu Amarok i na českém trhu s cenou od 870 007 Kč bez DPH resp. 1 052 708 Kč včetně DPH. Oficiální uvedení pick-upu na český trh se plánuje v polovině roku 2023. Nový Amarok byl koncipován jako čtyřdveřový pick-up s dvojkabinou (DoubleCab). Je s délkou 5350 mm o 96 mm delší než předchůdce. Rozvor náprav 3270 mm je o 173 mm delší. Pro český trh je druhá generace Amaroku sériově vybavena pohonem všech kol. Motory jsou dva čtyřválcové 2,0 TDI 125 kW (170 k) resp. 151 kW (205 k) a šestiválcový turbodiesel 3,0 V6 TDI 177 kW (240 k). Nový Amarok se vyrábí v Jižní Africe. Oficiální uvedení na český trh je plánováno v polovině roku 2023.

Opel Mokka Electric – s novým jménem delší dojezd

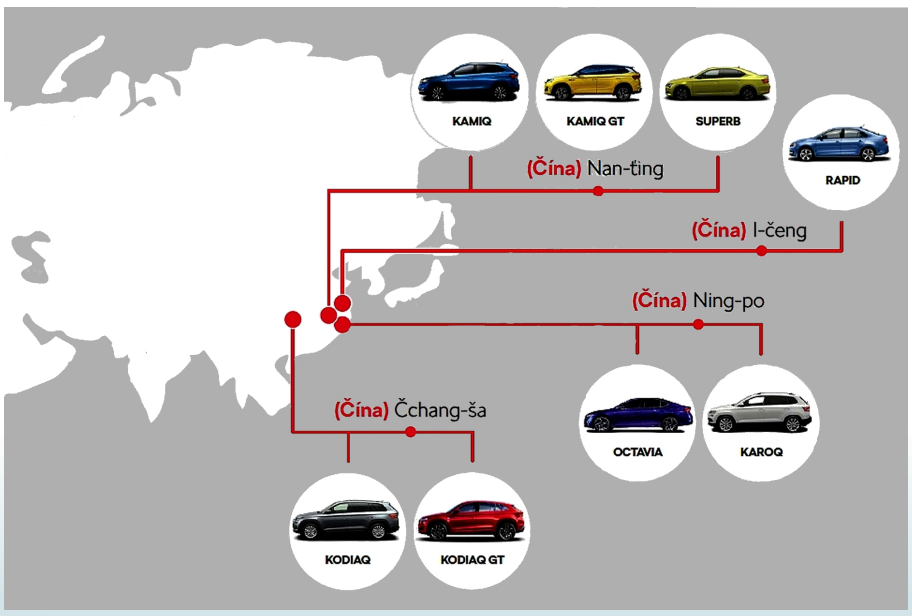
Elektromobil Opel Mokka-e se propříště bude jmenovat Mokka Electric. Novou Mokku Electric bude pohánět elektromotor o vyšším výkonu 115 kW (156 k) s nejvyšším točivým momentem 260 N.m. Stejný trakční elektromotor bude pohánět i nedávno představenou Astru Electric. Mokka Electric dostala i nový akumulátor s kapacitou 54 kWh, který nyní vozu poskytuje dojezd až 406 km, což proti dřívějším 338 km znamená zlepšení o 20 %. Zároveň se spotřeba elektrické energie snížila na 15,2 kWh/100 km (WLTP).

V listopadu se 65 % všech německých zájemců o model Mokka rozhodlo pro variantu s elektrickým pohonem. Již dnes Opel nabízí dvanáct elektrifikovaných modelů, včetně lehkých užitkových vozů. Do roku 2024 bude mít elektrifikovanou verzi v každé modelové řadě a do roku 2028 bude Opel v Evropě plně elektrickou značkou.

Škoda zvažuje odchod z Číny

Škoda Auto podle vyjádření jejího generálního ředitele Klause Zellmera zvažuje ukončení prodeje vozů Škoda na čínském trhu. Není to velké překvapení, ale logický důsledek vývoje postavení značky Škoda na čínském trhu za poslední tři roky.

Čínský trh s novými automobily v roce 2021 po velkých čtvrtletních výkyvech skončil meziročním nárůstem o 3,2 %. Prakticky všechny zahraniční značky přitom vykázaly pokles prodeje. Mezi ty s největší ztrátou patřil Volkswagen (-17,6 %), ovšem v případě značky Škoda to bylo katastrofických – 58,8 % na 71 200 dodaných vozů. Přitom ještě v roce 2019 byla Čína pro značku Škoda největším trhem na světě – bylo tam dodáno 282 000 vozů, o rok dřív dokonce 341 000 aut. Dramatický propad zájmu o vozy české značky se datuje od návštěvy předsedy českého senátu Miloše Vyskočila na Tchaj-wanu. Situaci v Číně následně ovlivnila protipandemická opatření, nicméně žádná jiná značka nezaznamenala tak dramatický pokles prodeje jako Škoda. Výroba vozů Škoda v Číně se propadla z 266 377 vozů v roce 2019 na loňských 54 000 aut.



V letošním roce prodej nových aut na největším trhu světa roste, jenže vývoj zde není pro vozy Škoda příznivý s ohledem na dva hlavní trendy – rostoucímu příklonu čínských zákazníků k domácím značkám a zvyšujícím se podílu prodeje tzv. NEV, tedy vozidel využívajícími nové energie. V nabídce značky Škoda v Číně žádný elektromobil není. Koncern Volkswagen v Číně rozvíjí několik společných projektů výroby elektromobilů s čínskými partnery, ale těžko se budou prodávat pod značkou Škoda.

Prodej vozů Škoda v Číně se nezapočítává do hospodářských výsledků společnosti Škoda Auto, protože produkce a prodej se dějí v rámci společných podniků koncernu Volkswagen s čínskými partnery. Mimořádný úspěch vozů Škoda na čínském trhu ovšem posílil postavení značky v rámci koncernu při prosazování vývoje a výroby technicky vyspělých vozů, které měly předpoklady uspět i na čínském trhu, jako jsou Superb, Kodiaq nebo Karoq.

Pro společnost Škoda Auto tedy jako nejvýznamnější mimoevropský trh zůstává Indie, kde její prodej letos úspěšně roste o 137,5 %. Předpokládaná hranice 55 000 letos dodaných vozů ani zdaleka nevyváží ztrátu ruského trhu, kde bylo vloni dodáno 90 000 vozů, nicméně Škoda v Indii dosáhne lepší prodejní výsledek než v Číně.

více na
www.autoweek.cz

Slunce nad solárním autem zapadá

Elektromobil Sion se solárními panely integrovanými do karoserie, aby podporovaly akumulátor je technickou zajímavostí budící pozornost. Jenže jeho potenciální výrobce Sono Motors se opakovaně dostává do finančních problémů. Zda někdy sjede Sion z výrobní linky, však už opět není jisté. Sono Motors se v posledních letech financovala především prostřednictvím crowdfundingových kampaní. Nyní potřebuje najít do konce ledna 3500 zákazníků, kteří za vůz Sion společnosti převedou 27 000 eur, aby bylo možné shromáždit chybějící miliony a začátkem roku 2024 zahájit sériovou výrobu. Sono dodává také solární zařízení pro těžká užitková vozidla a autobusy a je v tomto segmentu úspěšná. Nicméně její zakladatelé nechtějí jít očekávanou cestou a s projektem Sion se rozloučit.

„Logické by nyní bylo říci, že zastavujeme projekt Sion a plně se soustředíme na solární podnikání. To nemůže být naše cesta, protože v Sion stále pevně věříme. Věříme, že najdeme nové investory, zaplatíme zbývající stroje a rozjedeme výrobu. Nyní potřebujeme váš závazek vůči Sionu a ano, hodně peněz.," prosí zakladatel Sony Laurin Hahn komunitu Sionu o další podporu.

Rok provozu parkoviště s fotovoltaickou elektrárnou

První rok provozu má za sebou největší tuzemská fotovoltaika zastřešující parkoviště, tzv. carport, která se nachází přímo u Jaderné elektrárny Dukovany. Vedle dosažení očekávaných výsledků výroby, kterou tento bezemisní zdroj

s výkonem 831 kWp dosáhl za prvních 12 měsíců, díky poskytovanému komfortu přilákal stovky řidičů a stal se tak nejvyužívanější parkovací plochou elektrárny. Zastřešení 322 parkovacích míst, které tvoří 2598 oboustranných fotovoltaických panelů, schopných využívat i spodní stranu při odrazu světelných paprsků od zaparkovaných aut, energetici dokončili loni v létě. Za rok vyrobila 877 823 kWh bezemisní elektrické energie a díky příznivému osvitu v letošním roce překonala původně očekávaných 850 000 kWh. Jde o jeden z prvních velkých projektů bezemisních zdrojů Skupiny ČEZ u nás. Koncept carportu, který se v Dukovanech osvědčil, může najít uplatnění u řady dalších projektů.

Gigantický omyl sázky české vlády na gigafactory

Dlouho slyšíme od politiků o nutnosti změnit ČR na stát se zásadně velkou přidanou hodnotou inovací, průmyslu 4.0 a v jeden velký start-up. Ve výsledku pak vláda usiluje za nemalé státní peníze o novou montovnu VW na baterie. Komentuje to Milan Smutný ve svém blogu.

Položme několik zásadních otázek:

Kde budou slibovaná *„vysoce kvalifikovaná"* pracovní místa, když drtivá většina zaměstnanců by jen z dovezených dílů montovala baterie?

Ceny surovin na výrobu baterií, jež dle Mezinárodní agentury pro energii rabují zdroje Země (na půltunovou baterii se musí vytěžit a zpracovat přes 200 tun surovin), neustále dramaticky rostou a celá planeta na plány na zelenou tranzici včetně totální elektromobility nemá dostatek zdrojů.

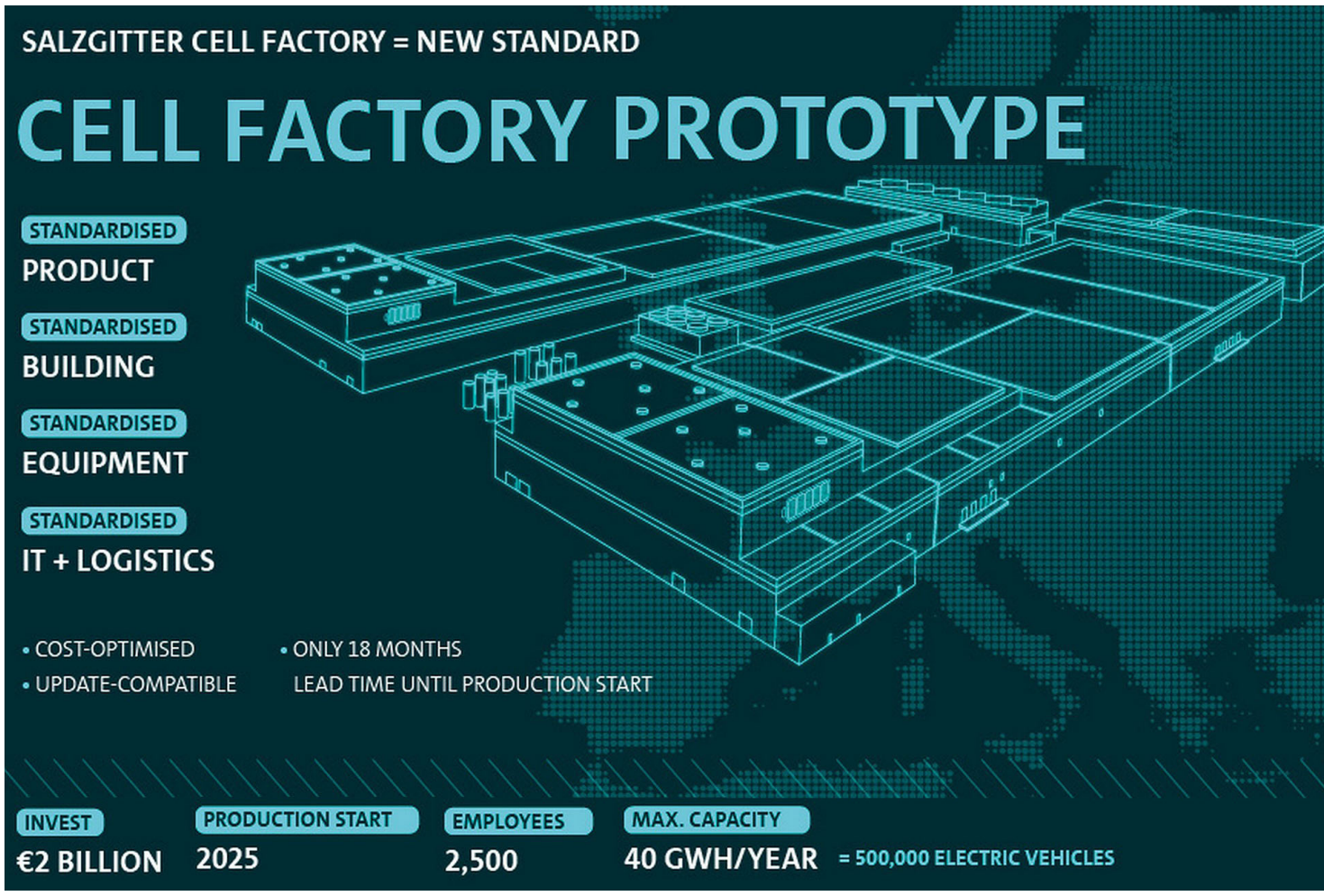
Koho chce v Líních u Plzně koncern VW zaměstnávat, když Plzeňský kraj má nižší míru nezaměstnanosti než Praha a Středočeský kraj? Budou to v drtivé většině dovezení zahraniční dělníci?

Jak se chce česká vláda vyrovnat se zásadním odporem radních města Plzně a dotčených obcí i majitelů soukromých pozemků? Je si vláda ČR jista, že politicko-ideologická sázka na totální elektromobilizaci neskončí krachem?

Uvědomuje si vláda premiéra Fialy, že s Českem, Polskem a Slovenskem hraje koncern VW poker: kdo z chudších zemí EU nabídne víc peněz a podpory ze státních prostředků, ten továrnu VW dostane. VW zoufale potřebuje takovou továrnu ve mzdově chudé zemi, aby dokázal udržet drahá pracovní místa v Německu. Trumf v podobě slibovaných pracovních míst je falešnou kartou: pracovní místa v levných montovnách už ČR nepotřebuje.

Česká vláda by si měla vyhodnotit sdělení Thomase Schäfera, který ještě loni šéfoval značce Škoda a nyní vede značku Volkswagen. Ten uvedl, že *„problémem jsou vysoké ceny plynu a elektřiny, díky nimž je výstavba továren na výrobu baterií v Německu a EU prakticky nerealizovatelná."*

Přes stále větší levičácké způsoby zelené ideologie a přerozdělování v EU se stamiliardovými dotacemi drtivá většina spotřebitelů nevidí v drahých elektrických autech žádoucí produkt. Našinec se zkušenostmi z plánování výroby, spotřeby a řízení myšlení dobře ví, kde a jak tato cesta skončí. Opravdu si to musíme vyzkoušet znovu?



Dekarbonizace české dopravy: elektromobilita není vše

Portál Euractiv uspořádal kulatý stůl na téma Dekarbonizace české dopravy: Elektromobilita není vše. Diskusní panel byl součástí třídenní konference Dekarbonizace české ekonomiky 2022.

Hosté kulatého stolu se shodli, že směr, kterým se má dekarbonizace české dopravy ubírat, je jasně daný. Všichni vědí, co by se mělo dělat a kdo by to měl dělat. Problémem jsou hlavně čas a peníze. I když se pak finanční prostředky na dopravní infrastrukturu nebo dekarbonizaci najdou, například z evropských fondů, Čechům chybí *„projekty v šuplíku"*. Na vině je i komplikovaná metodika.

Zdaleka nejpozitivnější dopady má přechod z individuální na hromadnou dopravu. Podle odborníka z Centra pro efektivní dopravu Petra Panského však v Česku je, na rozdíl od západoevropských zemí, veřejná doprava vnímána jako poslední možnost, když si někdo nemůže dovolit auto. I proto se jí stále přezdívá *„socka"*. Cestující při výběru dopravního prostředku myslí na cenu, délku jízdy nebo pohodlí. Pokud jim autobus, vlak či kolo dokážou nabídnout nejlepší mix těchto *„ingrediencí"*, nebudou mít problém nechat auto doma.

Železniční doprava je energeticky efektivní a dokáže převézt velké množství cestujících i nákladu, do budoucna snad i rychle. Železnice musí být propojená i s automobilovou dopravou, protože ta stále hraje nezastupitelnou roli, a to především v menších obcích. Tamní lidé si bez auta často nemohou ani nakoupit nebo zajít k lékaři či na úřad. Přitom k nim nejezdí ani vlak či autobus, protože se to dopravcům nevyplatí.

Ideální je, pokud se meziměstskou a příměstskou dopravu podaří plynule napojit na městskou. Uvnitř samotných měst z hlediska negativních dopadů platí, že nejlepší doprava = žádná doprava, tedy když je všechno tak blízko, že se tam dá dojít pěšky nebo dojet na kole. Z tohoto důvodu dává smysl, když se města *„neroztahují"*, ale naopak se zvyšuje koncentrace obyvatel. S dekarbonizací může podle panelistů pomoct i to, když města umožní vjezd do centra pouze elektromobilům. Velká města budou mít podle nové evropské legislativy povinnost připravit plány pro hladkou a ekologickou dopravu.

více na
www.autoweek.cz

Porsche ČR hledá nového šéfa divize

Největší domácí importér nových aut Porsche ČR čelí po letech personální stability nové výzvě. Firma začala pro jaro příštího roku hledat nového šéfa divize. Společnost podle našich informací chystá budoucí změnu na pozici vedoucího značky Volkswagen osobní vozy.

„Patrik Fejtek se rozhodl přijmout novou pracovní nabídku a k 1. dubnu 2023 bude působit na pozici Vice President FBU FAW Audi China. Nástupce Patrika zatím není znám, probíhá výběrové řízení," upřesnil našemu portálu mluvčí značky VW David Valenta.

Startuje anketa PR roku 2022 SDA

Časopis Automakers ve spolupráci s novinářskými kluby letos opět organizuje anketu o nejlepší mediální servis v rámci Svazu dovozců automobilů v roce 2022. Hlasování začalo v pondělí 12. prosince.

Klub motoristických novinářů a Klub motoristických publicistů vyhlašují anketu

v novodobé historii už posedmé. Jejich členové budou moci dávat své hlasy všem oficiálním mluvčím společností sdružených v SDA, kteří poskytovali PR servis v průběhu roku 2022.

„Od pondělí 12. prosince budou distribuovány hlasovací lístky, motorističtí novináři je vyplní v průběhu druhé poloviny prosince, hlasovat se bude ještě v lednu. Vyhlášení manažerů, kteří loni poskytovali nejdostupnější informační servis pro jejich redakce, chystáme na únor," upřesňuje předseda KMN Michal Busta.

Do ankety bude opět nominován každý manažer, který obdrží alespoň jeden novinářský hlas. Loni takto volilo své oblíbené mluvčí přes 20 motonovinářů.

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.

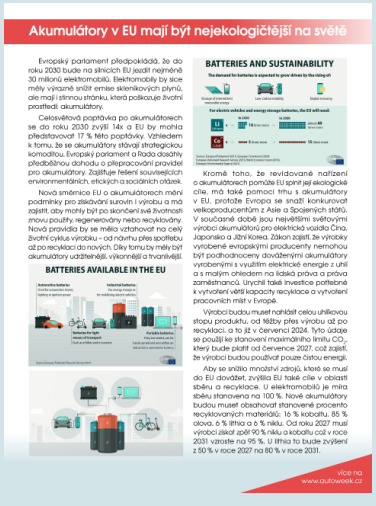
Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na
vladimir.rybecky@gmail.com

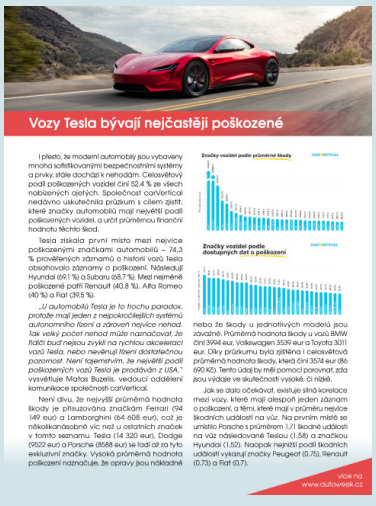
Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:

Luca de Meo se staví proti Euro 7



Akumulátory v EU mají být nejekologičtější na světě



Vozy Tesla bývají nejčastěji poškozené

Těžší elektromobily ničí přínosy pro životní prostředí

Nio v Německu instaluje výměnné stanice na akumulátory

Luca de Meo se staví proti Euro 7

Představenstvo Asociace evropských výrobců automobilů ACEA zvolilo svým presidentem pro rok 2023 generálního ředitele skupiny Renault Lucu de Mea (55). Od 1. ledna převezme předsednictví od generálního ředitele BMW Olivera Zipse, který tuto funkci zastával poslední dva roky.

Odcházející prezident ACEA Oliver Zipse konstatoval: *„Uplynulé roky byly poznamenány pandemií, narušením dodavatelského řetězce, válkou na Ukrajině a energetickou krizí. To vše mělo na náš sektor zásadní dopad. Přesto byl evropský automobilový průmysl spolehlivou průmyslovou páteří EU i ve velmi nestabilních dobách. Zároveň jsme varovali před přílišnou regulací a volali po technologické neutralitě, která by měla být základem konkurenceschopnosti EU.“*

Nastupující president ACEA Luca de Meo uvedl: *„Při pohledu do budoucna je třeba, aby Evropa naléhavě aplikovala takovou politiku, která plně podpoří cíl dekarbonizace a umožní nám čelit rostoucí globální konkurenci. Vítáme práci na Evropském aktu o surovinách, který by měl podpořit hospodářskou odolnost kontinentu a přechod k nulovým emisím. Náš průmysl je odhodlán investovat velké prostředky do elektromobility a zajistit vytváření hodnot a pracovních míst v Evropě.“*

Luca de Meo současně vysvětlil svůj jasný postoj k návrhu emisního standardu Euro 7: *„Návrh Euro 7 ve své současné podobě by však od elektrifikace odčerpal obrovské lidské a finanční zdroje, a to právě v době, kdy jiné světové regiony vytvářejí atraktivní investiční prostředí pro bezemisní mobilitu. ACEA bude i nadále prosazovat rovnováhu mezi tím, co je dobré pro životní prostředí, co je dobré pro evropské hospodářství a co je dobré pro společnost.“*

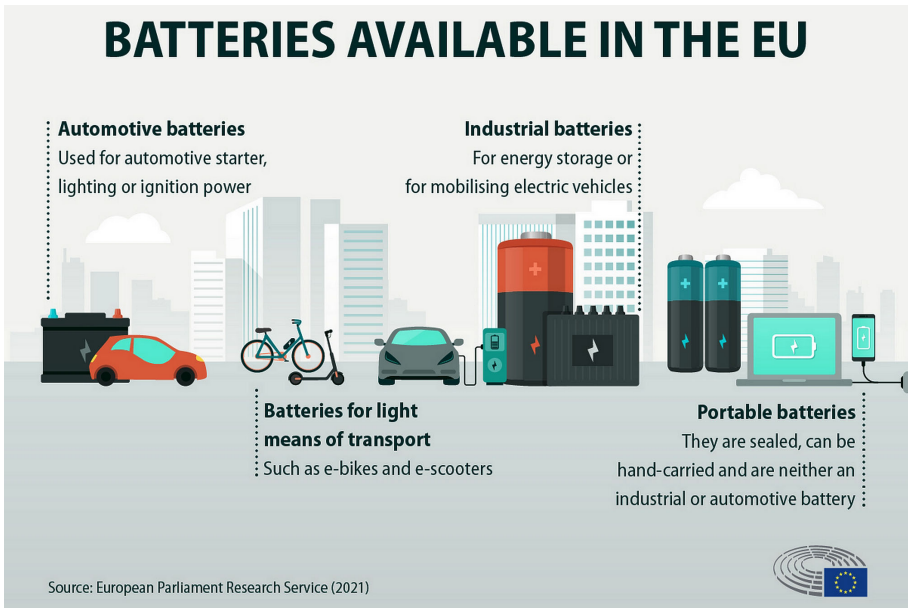
President ACEA je volen z generálních ředitelů členských společností, evropských výrobců osobních automobilů, dodávek, nákladních automobilů a autobusů, na roční funkční období, které lze jednou obnovit.

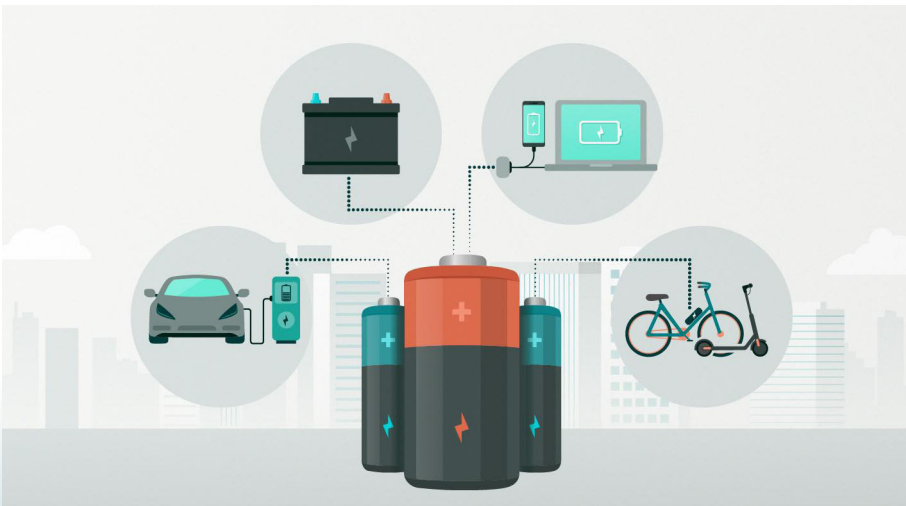
Akumulátory v EU mají být nejekologičtější na světě

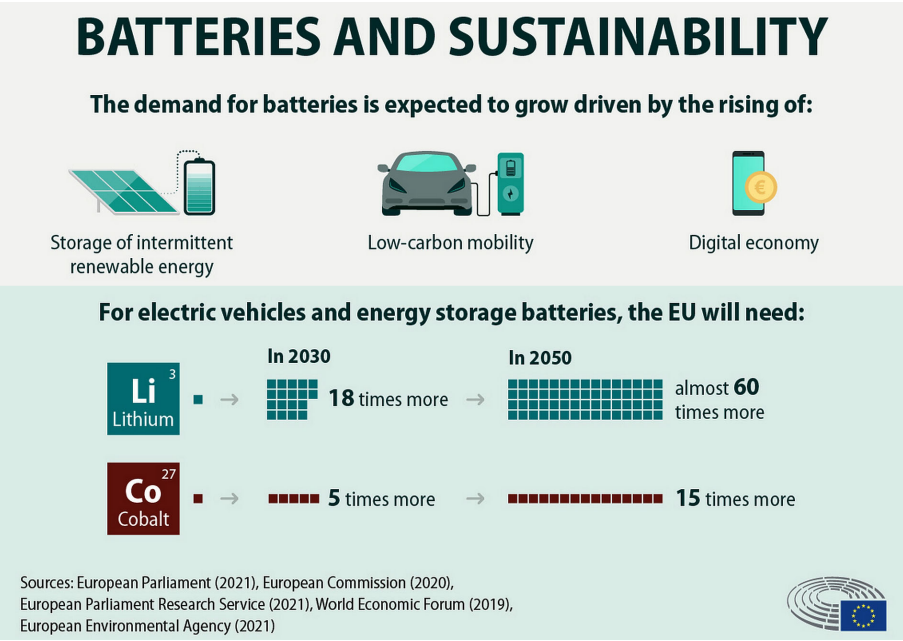
Evropský parlament předpokládá, že do roku 2030 bude na silnicích EU jezdit nejméně 30 milionů elektromobilů. Elektromobily by sice měly výrazně snížit emise skleníkových plynů, ale mají i stinnou stránku, která poškozuje životní prostředí: akumulátory.

Celosvětová poptávka po akumulátorech se do roku 2030 zvýší 14x a EU by mohla představovat 17 % této poptávky. Vzhledem k tomu, že se akumulátory stávají strategickou komoditou, Evropský parlament a Rada dosáhly předběžnou dohodu o přepracování pravidel pro akumulátory. Zajišťuje řešení souvisejících environmentálních, etických a sociálních otázek.

Nová směrnice EU o akumulátorech mění podmínky pro získávání surovin i výrobu a má zajistit, aby mohly být po skončení své životnosti znovu použity, regenerovány nebo recyklovány. Nová pravidla by se měla vztahovat na celý životní cyklus výrobku – od návrhu přes spotřebu až po recyklaci do nových. Díky tomu by měly být akumulátory udržitelnější, výkonnější a trvanlivější.







Kromě toho, že revidované nařízení o akumulátorech pomůže EU splnit její ekologické cíle, má také pomoci trhu s akumulátory v EU, protože Evropa se snaží konkurovat velkoproducentům z Asie a Spojených států. V současné době jsou největšími světovými výrobci akumulátorů pro elektrická vozidla Čína, Japonsko a Jižní Korea. Zákon zajistí, že výrobky vyrobené evropskými producenty nemohou být podhodnoceny dováženými akumulátory vyrobenými s využitím elektrické energie z uhlí a s malým ohledem na lidská práva a práva zaměstnanců. Urychlí také investice potřebné k vytvoření větší kapacity recyklace a vytvoření pracovních míst v Evropě.

Výrobci budou muset nahlásit celou uhlíkovou stopu produktu, od těžby přes výrobu až po recyklaci, a to již v červenci 2024. Tyto údaje se použijí ke stanovení maximálního limitu CO_2, který bude platit od července 2027, což zajistí, že výrobci budou používat pouze čistou energii.

Aby se snížilo množství zdrojů, které se musí do EU dovážet, zvýšila EU také cíle v oblasti sběru a recyklace. U elektromobilů je míra sběru stanovena na 100 %. Nové akumulátory budou muset obsahovat stanovené procento recyklovaných materiálů: 16 % kobaltu, 85 % olova, 6 % lithia a 6 % niklu. Od roku 2027 musí výrobci získat zpět 90 % niklu a kobaltu což v roce 2031 vzroste na 95 %. U lithia to bude zvýšení z 50 % v roce 2027 na 80 % v roce 2031.

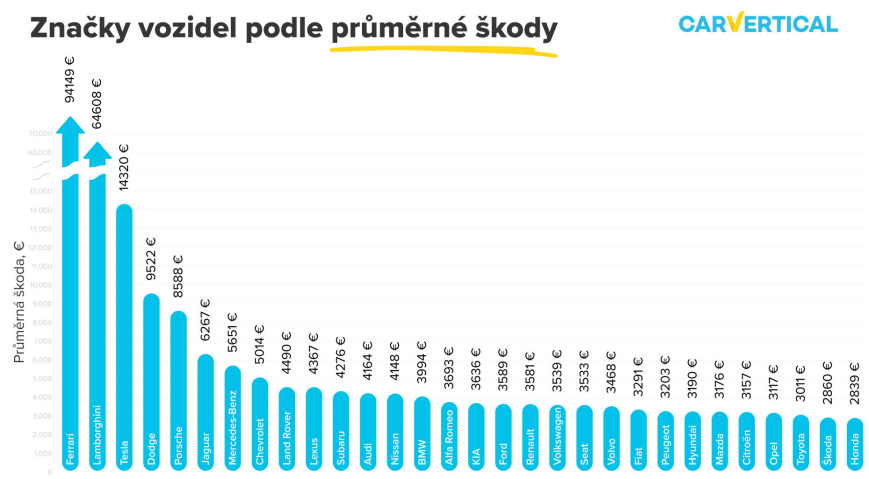
Vozy Tesla bývají nejčastěji poškozené

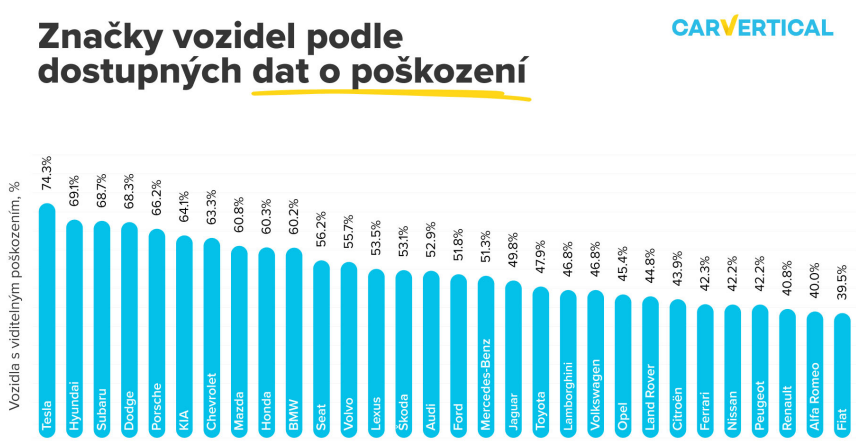
I přesto, že moderní automobily jsou vybaveny mnoha sofistikovanými bezpečnostními systémy a prvky, stále dochází k nehodám. Celosvětový podíl poškozených vozidel činí 52,4 % ze všech nabízených ojetých. Společnost carVertical nedávno uskutečnila průzkum s cílem zjistit, které značky automobilů mají největší podíl poškozených vozidel, a určit průměrnou finanční hodnotu těchto škod.

Tesla získala první místo mezi nejvíce poškozenými značkami automobilů – 74,3 % prověřených záznamů o historii vozů Tesla obsahovalo záznamy o poškození. Následují Hyundai (69,1 %) a Subaru (68,7 %). Mezi nejméně poškozené patří Renault (40,8 %), Alfa Romeo (40 %) a Fiat (39,5 %).

„U automobilů Tesla je to trochu paradox, protože mají jeden z nejpokročilejších systémů autonomního řízení a zároveň nejvíce nehod. Tak velký počet nehod může naznačovat, že řidiči buď nejsou zvyklí na rychlou akceleraci vozů Tesla, nebo nevěnují řízení dostatečnou pozornost. Není tajemstvím, že největší podíl poškozených vozů Tesla je prodáván z USA,“ vysvětluje Matas Buzelis, vedoucí oddělení komunikace společnosti carVertical.

Není divu, že nejvyšší průměrná hodnota škody je přisuzována značkám Ferrari (94 149 eur) a Lamborghini (64 608 eur), což je několikanásobně víc než u ostatních značek v tomto seznamu. Tesla (14 320 eur), Dodge (9522 eur) a Porsche (8588 eur) se řadí až za tyto exkluzivní značky. Vysoká průměrná hodnota poškození naznačuje, že opravy jsou nákladné





nebo že škody u jednotlivých modelů jsou závažné. Průměrná hodnota škody u vozů BMW činí 3994 eur, Volkswagen 3539 eur a Toyota 3011 eur. Díky průzkumu byla zjištěna i celosvětová průměrná hodnota škody, která činí 3574 eur (86 690 Kč). Tento údaj by měl pomoci porovnat, zda jsou výdaje ve skutečnosti vysoké, či nízké.

Jak se dalo očekávat, existuje silná korelace mezi vozy, které mají alespoň jeden záznam o poškození, a těmi, které mají v průměru nejvíce škodních událostí na vůz. Na prvním místě se umístilo Porsche s průměrem 1,71 škodné události na vůz následované Teslou (1,58) a značkou Hyundai (1,52). Naopak nejnižší podíl škodních událostí vykazují značky Peugeot (0,75), Renault (0,73) a Fiat (0,7).

Těžší elektromobily ničí přínosy pro životní prostředí

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

Trend těžších elektrifikovaných vozidel snižuje přínos elektromobility pro životní prostředí a většina elektromobilů se dostává mimo cenové možnosti mnoha evropských domácností. To jsou zjištění zprávy, kterou si nechal vypracovat Evropský odborový institut pro výzkum – výzkumná složka Evropské odborové konfederace (ETUC). Zpráva dává vinu za tento posun k těžším a dražším vozidlům nejen výrobcům automobilů, ale i klimatickým předpisům Evropské komise Fit for 55.

„Neexistuje žádné morální ospravedlnění pro chování evropského automobilového průmyslu, je ale také důležité zdůraznit, že tento trestuhodný výsledek je logickým důsledkem nasměrování tohoto průmyslu ze strany Evropské unie," uvedl autor zprávy Tommaso Pardi z francouzského Národního centra pro vědecký výzkum (CNRS).

Zpočátku byla elektrická vozidla chápána jako způsob přesunu po městech, což byl cíl, který logicky upřednostňoval menší a efektivnější automobily. Za posledních 10 let však auta v průměru přibrala 600 kg a většina elektromobilů je předimenzovaná a přehnaně výkonná. Těžší elektromobily jsou také podstatně dražší. Nedostatečný výběr menších vozů vyráběných v Evropě zanechává na trhu mezeru, kterou zaplní Čína. Aby se tomuto škodlivému trendu zabránilo, vyzývá Pardi k uvedení norem pro vozidla založených na hmotnosti a k přechodu na novou metriku založenou na energetické účinnosti.

Směrnice o kvalitě paliv FQD stanoví cíl snížit do roku 2020 emise skleníkových plynů z paliv v dopravě o 6 %. Jenže Evropská komise zjistila, že pouze 11 z 27 členských států dosáhlo cíl snížení skleníkových plynů z paliv a energie v dopravě alespoň o 6 %.

„V roce 2020 představovala biopaliva 6,8 % z celkových dodávek paliv na silnicích. Ke snížení průměrné intenzity emisí skleníkových plynů z paliv v EU za posledních deset let o 5,5 % přispělo téměř výhradně používání biopaliv. Ve srovnání s tím je příspěvek elektřiny z obnovitelných zdrojů sotva patrný," uvedl mluvčí Evropské asociace pro obnovitelný etanol ePURE.

Zatímco přechod ze silnice na železnici je klíčový pro dosažení klimatických cílů EU v dopravě, hranice mezi členskými státy jsou podle agentury EU pro železnice pro provozovatele vlaků, zejména nákladní dopravy, přítěží.

více na
www.autoweek.cz

Nio v Německu instaluje výměnné stanice na akumulátory

Čínský výrobce elektromobilů Nio v Německu ve 20 dobíjecích parcích společnosti EnBW nainstaluje výměnné stanice PSS (Power Swap Stations), kde si řidiči elektromobilů mohou během pěti minut vyměnit akumulátor svého vozu za plně nabitý. Energetická skupina EnBW je provozovatelem největší německé sítě rychlonabíjecích stanic EnBW HyperNetz.

Společnost Nio zahájila v Německu provoz na základě leasingového modelu, kdy si uživatelé pronajímají automobily s akumulátorem o kapacitě 75 kWh za 1199 – 1295 eur (29 125 – 31 430 Kč) měsíčně. Při každé výměně akumulátoru je pečlivě kontrolován jeho stav a stav elektrického systému.

Moderní systémy PSS mají velikost dvojgaráže a jsou dimenzovány na maximálně 312 výměn za den. Až 13 akumulátorů se nabíjí výkonem 40 kW až 80 kW způsobem, který chrání síť i akumulátory, aniž by docházelo k typickým špičkám v elektrické síti. S pouze 550 kW připojeným příkonem není zbytečně zatěžována ani místní distribuční síť.

U vozidel Nio se kromě výměny akumulátoru v PSS nabízí i další možnosti nabíjení – v domácím wallboxu Nio Power Home 3.0 s výkonem až 22 kW a u rychlonabíjecích stanic. Kromě možnosti mít k dispozici nabitý akumulátor je také možné přejít na jinou velikost akumulátoru, aby bylo vozidlo v případě potřeby vybaveno delším dojezdem. S možností výměny odpadají i pochybnosti týkající se životnosti akumulátoru.

Automobilka Nio otevřela koncem září v německém Zusmarshausenu svou první výměnnou stanici ve spolupráci s provozovatelem nabíjecích stanic Sortimo a společností TSG, která se zabývá technologiemi mobility. Do konce roku 2023 chce v Evropě vybudovat 120 výměnných stanic.

Nio ET7 je v Německu k dispozici i prostřednictvím přímého prodeje. Autorizovaným partnerem pro všechny servisní služby je Global Automotive Service (G.A.S.) a společnost Ergo je oficiálním pojišťovacím partnerem. Možnost leasingu pro firemní zákazníky nabízí partner LeasePlan. Nové vozidlo je po zadání objednávky zdarma doručeno na zvolenou německou adresu.