

32. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Toyota Land Cruiser 250 – vše tak jak má být

Land Cruiser se s úhrnným prodejem přes 11,5 milionu vozů za 72 let řadí k nejprodávanějším modelům Toyoty. Nová generace je znovu pojata především jako praktické terénní vozidlo.

Základem je opět rámová konstrukce. S využitím přínosů nové globální podvozkové architektury Toyota New Global Architecture GA-F zajišťuje díky vyšší tuhosti vynikající výkon v terénu.

Land Cruiser je 4925 mm dlouhý (prodloužil se o 95 mm) s rozvorem náprav 2850 mm (o 60 mm víc než dosud) a 1935 mm vysoký terénní vůz nabízející místo pro až sedm osob. Nadčasový vzhled decentně interpretuje osvědčené prvky z historie této modelové řady. Všechny díly karoserie jsou navrženy tak, aby se daly snadno opravit nebo samostatně vyměnit. Pro zlepšení viditelnosti má kapota sníženou střední část a zvýšené boky. Vzpřímenější A sloupek minimalizuje mrtvé úhly a zlepšuje výhled.

Toyota u Land Cruiseru 250 zachovala přepínače a tlačítka na středové konzoli včetně otočného a stlačitelného spínače, kterým se snadno ovládají funkce vozidla, jako je systém Multi-Terrain Select.

Aktivní bezpečnostní a asistenční systémy jsou nejnovější generace Toyota Safety Sense 3. generace. Jde o první Land Cruiser vybavený elektrickým posilovačem řízení EPS, který

potlačuje nárazy od kol přenášené do volantu při jízdě v terénu a je propojen se systémy Toyota Safety Sense.

Jediné, co se nezměnilo, je motor – přeplňovaný vznětový čtyřválec 2,8 l o výkonu 150 kW (204 k) s největším točivým momentem 500 N.m. Ten je ovšem ve spojení s novou osmistupňovou automatickou převodovkou Direct Shift. Land Cruiser 250 je samozřejmě vybaven stálým pohonem všech kol s mezinápravovým diferenciálem Torsen, redukcí a možností uzavření mezinápravového a zadního diferenciálu. Zadní náprava je tuhá s vinutými pružinami.

Základem nabídky je pracovní verze Prado s cenou od 1 790 000 Kč. Největší zájem nicméně je o komfortně vybavenou verzi Executive, jejíž cena začíná od 2 190 000 Kč. První vozy by z Japonska měly dorazit koncem září, ale většina ze 300 vozů přidělených pro letošní rok je už vyprodána.

Víc na str. 10



Každé druhé nové auto v Číně elektrifikované

Čínský automobilový trh dosáhl milník v elektrifikaci. V červenci byla víc než polovina ze všech prodaných automobilů buď nová čistě elektricky poháněná vozidla s akumulátory nebo plug-in hybridy, mezi něž se v Číně zahrnují i elektromobily s tzv. prodlužovačem dojezdu. Ukazuje to, jak výrazně největší automobilový trh světa předběhl západ v přijímání elektrifikovaných automobilů. Podle dat Čínské asociace osobních automobilů CPCA se prodej takzvaných nových energetických vozidel (NEV) minulý měsíc zvýšil o 37 % ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku, což představuje rekordních 50,7 % z celkem prodaných automobilů. Meziměsíčně se tempo růstu NEV zrychlilo z červnových 29 % v červnu. Prodej čistě elektricky



poháněných vozidel se ovšem v červenci zvýšil jen o 14 % z 9,9% růstu v červnu. O skutečně výrazný růst se tedy starají plug-in hybridy s vozy s prodlužovači dojezdu. Celkový prodej aut na čínském trhu klesl o 3,1 %.

Dongfeng favoritem pro Itálii

Jak pro Automotive News Europe uvedly italské zdroje blízke této záležitosti, rozhovory mezi italskou vládou a čínskou Dongfeng Motor Group o výstavbě závodu na výrobu automobilů v Itálii jsou v pokročilé fázi. Jednání jsou součástí snahy italské vlády přilákat do země další velkou automobilku vedle Stellantisu, jediného velkého výrobce automobilů v zemi se značkami Fiat, Alfa Romeo



Abarth a Lancia. Vláda v Římě by se mohla k Dongfengu připojit s menším podílem na investici, jejímž cílem je vytvořit výrobní centrum pro celou Evropu. Potenciální obchod by mohl zahrnovat i další klíčové investory, včetně italských společností ze sektoru dodavatelů komponent. Vláda italské premiérky Giorgie Meloniové hodlá příchozím automobilkám nabídnout i historické značky Autobianchi a Innocenti. Jejím cílem je zvýšit domácí produkci automobilů na 1,3 milionu vozů ročně z loňských 800 000. Se Stellantisem jedná o možném navýšení produkce skupiny v Itálii na jeden milion vozidel. Toho skupina Fiat dosáhla naposledy v roce 2017. Itálie jedná o potenciálních investicích v zemi také s dalšími čínskými výrobci automobilů, včetně Chery Auto.



Připravuje se největší vodíkový projekt v ČR

Střeďočeský kraj připravuje spuštění největšího testovacího inovativního projektu dopravy s autobusy vybavenými palivovými články na vodík.

Evropa směřuje k místně bezemisní dopravě, tedy elektrickému pohonu. Pro městský provoz se ukazují jako nejvýhodnější elektrobuses s akumulátory a trolejbusy, případně kombinace obou. Pro předměstský provoz na delší vzdálenosti s limitovanými možnostmi dobíjení ale elektrobuses vzhledem k omezenému dojezdu a snížené přepravní kapacitě kvůli hmotnosti akumulátorů nejsou vhodné. Jako výhodnější se zde ukazují autobusy s elektrickým pohonem napájeným palivovými články na vodík.

Už i u nás se autobusy s palivovými články objevily ve zkušebním provozu. Od těchto testů se projekt ve Střeďočeském kraji odlišuje nejen svým rozsahem, ale především svou komplexností, protože jeho součástí je i zajištění dodávek a výroba zeleného vodíku.

Koncem roku 2025 vyjede do kopcovitého terénu v okolí Mníšku pod Brdy deset autobusů Solaris Urbino 12 hydrogen. Jejich provoz bude zajištěn dopravcem Martin Uher Bus. Pro projekt

byly zvoleny linky s náročným charakterem zahrnujícím městský i příměstský provoz, vesnice a terén s mnoha stoupáními. Většinu pořizovacích nákladů pokryje dvojice evropských dotačních titulů – Integrovaný regionální operační program (IROP) a program ITI pro rozvoj metropolitní oblasti.

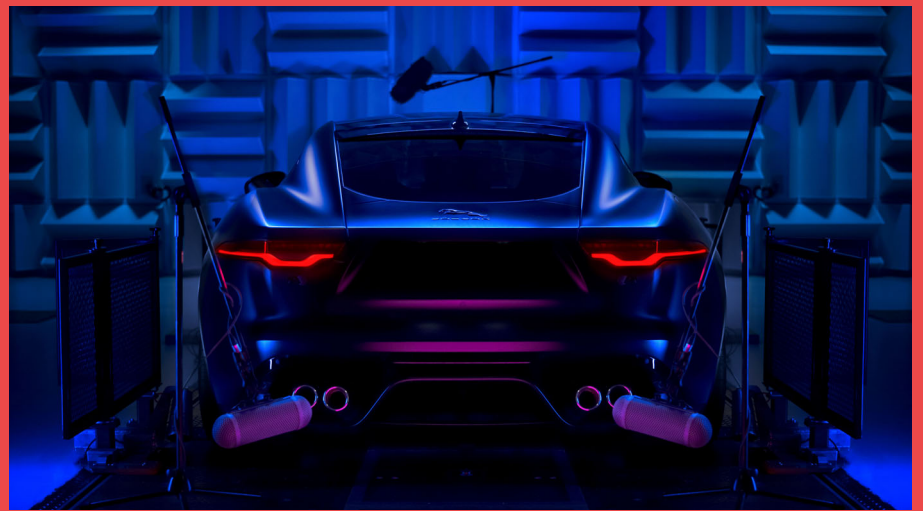
Palivem pro autobusy bude „zelený“ vodík, kterého se během ročního provozu spotřebuje až 45 tun. K jeho produkci se využije bezemisní elektřina z vodní elektrárny Vrané nad Vltavou, kterou provozuje společnost ČEZ. Výroba vodíku proběhne v elektrolyzáru o příkonu 540 kW. Ten bude vybudován v průmyslové zóně v Mníšku pod Brdy. Součástí vodíkového hospodářství zde bude plnicí stanice a několik zásobníků o celkovém objemu 190 m³ (500 kg). V soutěži o dodávku vodíku zvítězila společnost ČEZ ESCO, která na zajištění vodíkových technologií spolupracuje s britským dodavatelem Logan Energy. Logan Energy instaluje dosud největší elektrolyzáru na výrobu vodíku v ČR.

Vítězem výběrového řízení na dodávku autobusů je polská společnost Solaris, která za 154,4 milionu Kč dodá 10 vozidel Urbino 12 hydrogen s dojezdem až 320 km.

Poslední Jaguar se spalovacím motorem vyjede za 12 měsíců

Tradiční anglická značka v majetku indického holdingu Tata se připravuje na radikální proměnu. „Postupně ukončíme výrobu a prodej současných modelů. Na některých trzích to bude o něco dřív než na jiných, ale prodej současného sortimentu skončí nejpozději za dvanáct měsíců,“ prohlásil generální ředitel Jaguaru Rawdon Glover. „S našimi novými elektrickými modely se vracíme do luxusního segmentu. Začneme na zhruba 130 000 eurech, což je dvojnásobek současné průměrné ceny, spolu s drastickým snížením nabídky. Bude existovat pouze jedna platforma a na ní tři modely. Prvním bude čtyřdveřové Gran Turismo. S výkonem 1000 k to bude nejvýkonnější Jaguar všech dob,“ uvedl Glover. Nové Jaguary mají také stanovit

nové standardy v designu, ale ne následováním slavných předchůdců, jako jsou D-Type, E-Type či XJS. „Nebudeme stavět žádné elektricky poháněné retro verze naší klasiky. Naším cílem je udělat přesně totéž s novou generací. Musíme se ujistit, že naše auto má design, který lidi přiměje říkat ‚wow‘,“ vysvětlil šéf Jaguaru.



Poslední možnost pořízení vozu Fiat 500 Hybrid

Kultovní Fiat 500 byl na trh uveden v roce 1957 a vzkříšen v roce 2007. Zatímco v 60. letech se zasloužil o motorizaci Evropy, jeho reinkarnace v prvním desetiletí nového



tisíciletí vnesla do kategorie městských automobilů nový pohled. Výjimečnou kombinací stylu a technologií oslovuje zákazníky mnoha generací. Nyní je na českém trhu poslední možnost pořídit si tento vůz ve verzi Fiat 500 Hybrid s okamžitou dostupností a atraktivní nabídkou financování. K dispozici zbývá omezené množství posledních skladových vozů. Po vyprodání skladových zásob bude možné objednávat pouze plně elektrickou variantu Fiat 500e. Fiat 500 Hybrid je vybaven mild hybridním pohonem sestávajícím ze zážehového motoru FireFly 1,0 l/51 kW (70 k), řemenem poháněného 12 V elektromotoru BSG a lithiového akumulátoru.

Výrobce čipů pro autoprůmyslu bude propouštět

Německý výrobce čipů Infineon Technologies oznámil neuspokojivé prodejní výsledky. Zruší proto 1400 pracovních míst po celém světě a dalších 1400 pozic přesune do zemí s nižšími náklady na pracovní sílu v rámci již dříve oznámeného programu úspor nákladů. Uvedl to generální ředitel německého výrobce čipů generální ředitel Jochen Hanebeck. Hanebeck rovněž uvedl, že „úplné zotavení z propadu poptávky po elektrických vozidlech ještě není v dohledu.“ Škrty zahrnují již dřív oznámené zrušení několika stovek pracovních míst v závodě společnosti v jihoněmeckém Řezně (Regensburgu). Infineon patří mezi evropské výrobce mikroprocesorů, kteří se specializují na výrobu typů čipů



používaných v automobilech. Čipy Infineon pomáhají provozovat systémy propojující senzory a počítače uvnitř vozidel. Dodavatel se proto stal zvláště závislým na automobilkách pokud jde o jejich prodej. Infineon, stejně jako obdobné společnosti STMicroelectronics a NXP Semiconductors, se potýká s ústupem automobilového průmyslu od elektromobilů.

Carlos Ghosn: Honda plánuje „skryté převzetí“ Nissanu a Mitsubishi

Bývalý šéf aliance Renault-Nissan a automobilek Renault a Nissan Carlos Ghosn je po útěku z japonského domácího vězení nucen žít v nepříliš bezpečném azylu v libanonském Bejrútu. Odtud čas od času komentuje dění ve světě automobilového průmyslu. Jeden z nejkontroverznějších



manažerů v automobilovém průmyslu se nebojí nazývat věci tak, jak je vidí. Poté, co prohlásil, že Nissan je „nudný, průměrný a ve špatné pozici“, v rozhovoru pro Automotive News Ghosn řekl, že Honda plánuje „skryté převzetí Nissanu a Mitsubishi“: „Nedovedu si ani na chvíli představit, jak to bude fungovat mezi Hondou a Nissanem, pokud to nebude převzetí, pokud to nebude skryté převzetí Nissanu a Mitsubishi Hondou s Hondou v sedadle řidiče. Bude to převzetí, maskované převzetí.“ Ghosn byl generálním ředitelem Nissan Motor od června 2001 do dubna 2017, kdy odstoupil, ale zůstal předsedou společnosti. Ghosn byl v listopadu 2018 v Japonsku zatčen a v prosinci 2019 uprchl z domácího vězení v Japonsku do Libanonu. Zde učí na místní vysoké škole a pomáhá začínajícím firmám tím, že jim nabízí své obchodní rady.

Technickou kontrolou v Německu neprošla pětina aut

Jak uvádí Spolkový úřad pro motorovou dopravu KBA, v roce 2023 v Německu téměř každý pátý vůz neprošel pravidelnou technickou kontrolou. Konkrétně 19,2 % vozidel mělo významné závady, dalších 13,1 % vozidel mělo drobné závady a jen na dvě třetiny (67,8 %) nebyly žádné stížnosti.



Většina zjištěných závad byla v kategorii „významné závady“. Mohlo jít například o příliš sjeté pneumatiky nebo jednostranně fungující brzdy. Nebezpečné závady, jako opotřebené brzdy nebo chybějící uzávěr palivové nádrže, mělo jen 0,5 % vozů a 0,05 % bylo nebezpečných pro jízdu – to je například případ vadných brzdových nebo řídicích systémů. Nejčastější závadou byly problémy se světly a elektronikou, které se našly u 24,7 % aut. Za nimi byly závady v oblastech náprav, kol, pneumatik a odpružení, závady na brzdovém systému a znečištění životního prostředí.

Continental zvažuje vyčlenění své automobilové divize

Společnost Continental se v automobilovém průmyslu již delší dobu potýká s nízkou ziskovostí. Je pod tlakem aby snižovala náklady a zároveň musí investovat do nových technologií v souvislosti s přechodem na softwarově definovaná elektrická vozidla. Continental proto reorganizuje své automobilové jednotky včetně zrušení 7000 pracovních míst po celém světě a uzavření některých závodů. Nyní Continental zkoumá možnost oddělení své automobilové divize a její následné uvedení na frankfurtskou burzu. Ziskový obchod s pneumatikami a plasty a Conti Tech by zůstaly u skupiny Continental. Divize Automotive je od roku 2022 právně nezávislá. Loni dosáhla tržby 20,3 miliardy eur se 100 000 zaměstnanci.



Z hlediska tržeb a zaměstnanců jde o největší divizi Conti. Kromě brzd, komfortních doplňků, senzorů a displejů má velké softwarové oddělení a odborné znalosti v oblasti autonomního řízení. Jako hybatel rozdělení je vnímán předseda dozorčí rady Wolfgang Reitzle.

Opravdu hrozí odstavení milionů aut na naftu?

Jak se z Bruselu dozvěděl spolkový ministerstvo dopravy, mají být zpětně odebrány homologace vozidel se vznětovými motory, která byla řádně schválena podle měřicího cyklu NEDC, protože výrazně neplní mnohem přísnější limity na základě měření podle nového cyklu WLTP. Evropská komise pod staronovým vedením Ursuly von der Leyenové plánuje použít novou metodiku měření emisí WLTP i u vozidel s turbodiesely schválenými podle standardů Euro 5 a Euro 6. V minulosti byly hodnoty naměřené v laboratoři dostačující, ale nová metodika stanoví, že emise CO₂ nesmí překročit přípustné mezní hodnoty ani při jízdě s maximálním zatížením v reálném provozu.

Evropská komise nedokáže tento plán a následný zákaz vozidel se vznětovými motory prosadit formou zákona, protože by musel projít schvalovacím procesem, během něhož by mohl být zamítnut. V Německu ale došlo k soudnímu případu, který se zabývá výkladem procesních ustanovení a který byl postoupen Evropskému soudnímu dvoru. A proti jeho rozhodnutí není odvolání.

Pokud by pro starší vozidla byla použita metodika WLTP zahrnující i měření v reálném provozu RDE, pak by mnoho starších modelů automobilů, které zdaleka nejsou zastaralé, nesplňovalo nová kritéria, nebylo jim uděleno schválení k provozu a již od ledna 2025 by nesměly jezdit. Jen v Německu by to znamenalo nucené vyřazení z provozu pro 4,3 milionu vozů schválených podle Euro 5 a 3,9 milionu podle Euro 6. V celé Evropě by to bylo samozřejmě mnohonásobně víc aut, přičemž nejvíc by byly zasaženi motoristé ve střední a východní Evropě. Elektromobilní lobby včetně automobilek by mohla slavit, protože by se tím mohl vyřešit největší současný problém – rostoucí nezájem evropských motoristů o elektromobily.

Spolkový ministr dopravy Volker Wissing (na fotografii) proto napsal rozhořčený dopis předsedkyni Evropské komise Ursule von der Leyenové, aby urychleně objasnila příslušné

předpisy. Svaz německého automobilového průmyslu VDA upozorňuje, že v ústavním státě nelze zákony zpětně měnit. Právníci autoklubu ADAC považují za nepravděpodobné, že se tak stane. *„Z právního pohledu platí ochrana stávajícího stavu. Tato vozidla byla řádně schválena a registrována. Nelze zpětně říci: „Nyní platí jiná pravidla.“ Proto je důležité vyjasnění ze strany Evropské komise. Řidiči starších turbodieselů by se neměli zbytečně bát,“* říká mluvčí ADAC van Randenborghová.

Evropský soudní dvůr se zatím nevyjádřil ani nevynesl rozsudek. Stále tedy není jasné, zda chce skutečně vykládat předpisy tak, jak se ministr Wissing obává a zpětně změnit homologační proces. Pokud by se ale rozhodl přijmout retroaktivní přístup, pak by podle stejné logiky měl v roce 2027 na základě nového zákona o akumulátorech zakázat použití všech v současné době provozovaných elektromobilů a plug-in hybridů, protože žádný z nich tento budoucí předpis nesplní!



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

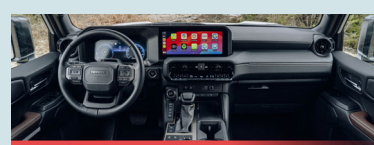
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

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:



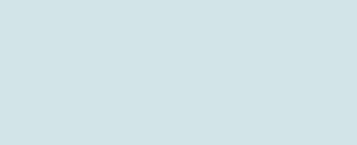
Mimořádné schopnosti Toyota Land Cruiser v terénu

Toyota Land Cruiser disponuje mimořádnými technickými schopnostmi umožňujícími systémem Crawl Control, elektronickou uzávěrkou diferenciálu a společením funkčních motorů typu Hill Start Assist se jen na úrovni. Pomocí stabilizačního systému PSM v náročných terénech. Užitečnou pomůckou pro jízdu v terénu je Multi Terrain Monitor MTM, ukazující pomocí kamery ekvivalentní kolům vozů na na okolní kamery s pomocí optického sledování terénu. Upravitelná přídavná kola na střeše vozidla umožňují přetvářet vozidlo na střešní nosič. Upravitelná přídavná kola na střeše vozidla umožňují přetvářet vozidlo na střešní nosič. Upravitelná přídavná kola na střeše vozidla umožňují přetvářet vozidlo na střešní nosič.

Land Cruiser 250	2.8 D-4d 4x4
motor	2.8 l, 160 kW
palivo	N
výkon (kW/hp)	150/204
točivý moment (N.m)	500
řídící jednotka	8 AT
rychlost (km/h)	dosah 180 km/h
0-100 km/h (s)	dosah 10,2 s
spotřeba (l/100 km)	9,6-10,2

Land Cruiser 250 výkon palivo přev. Právo Prestige Invičible Executive 2.8 D-4d 4x4 150 kW N 8A 1 790 000 Kč 1 890 000 Kč 1 990 000 Kč

Mimořádné schopnosti Toyota Land Cruiser v terénu



Škoda Auto hlásí úspěšné první pololetí

Škoda Auto dosáhla za prvních šest měsíců letošního roku solidní progrese a hospodářské výsledky a progrese je 4. nejvyšší v Evropě. Důkazem je i to, že za první pololetí roku 2024 (0,7 %) prodeje vzrostly na 1,48 miliónu eur (0,7 %) a tento úspěch byl dosažen i díky tomu, že v ČR prodeje vzrostly na 1,08 miliónu eur (0,8 %). Prodeje vzrostly i v ostatních zemích, kde je největší prodeje vzrostly na 1,08 miliónu eur (0,8 %).



Škoda Auto hlásí úspěšné první pololetí

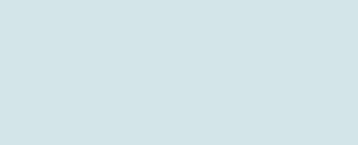


Nálada v německém autoprůmyslu klesá

Postavení německých automobilů se zhoršuje. Konkrétně to ukazuje průzkum Autoprůmyslové asociace. Německé automobilky v čele s Volkswagenem a Mercedesem-Benz vyprávějí stále více o útlumu výroby a poklesu prodejů. Prodeje elektromobilů v Německu se v červenci propadly o 37 % na 30 762 vozidel. Přitom celkový prodej osobních automobilů vzrostl o 7 %.

Nálada v německém autoprůmyslu klesá. Prodeje elektromobilů v Německu se v červenci propadly o 37 % na 30 762 vozidel. Přitom celkový prodej osobních automobilů vzrostl o 7 %.

Nálada v německém autoprůmyslu klesá



V údolí transformace

Sředitelství magazínu Automobilového Burkhard Biering komentuje dění v automobilovém průmyslu. Prodeje elektromobilů v Německu se v červenci propadly o 37 % na 30 762 vozidel. Přitom celkový prodej osobních automobilů vzrostl o 7 %.

V údolí transformace. Prodeje elektromobilů v Německu se v červenci propadly o 37 % na 30 762 vozidel. Přitom celkový prodej osobních automobilů vzrostl o 7 %.

V údolí transformace



Ani stovky bilionů eur na dekarbonizaci klimatické změně nezabrání

Žádné množství investic do obnovitelných zdrojů energie nestačí k dekarbonizaci klimatické změně. Prodeje elektromobilů v Německu se v červenci propadly o 37 % na 30 762 vozidel. Přitom celkový prodej osobních automobilů vzrostl o 7 %.

Ani stovky bilionů eur na dekarbonizaci klimatické změně nezabrání. Prodeje elektromobilů v Německu se v červenci propadly o 37 % na 30 762 vozidel. Přitom celkový prodej osobních automobilů vzrostl o 7 %.

Ani stovky bilionů eur na dekarbonizaci klimatické změně nezabrání



Mimořádné schopnosti Toyoty Land Cruiser v terénu

Toyota Land Cruiser disponuje mimořádnými terénními schopnostmi umocněnými systémem Crawl Control, elektronickou uzávěrkou diferenciálu a spojením funkcí monitorování typu terénu a panoramatického zobrazování okolí vozu PVM v náročnějších terénech. Užitečnou pomůckou pro jízdu v terénu je Multi Terrain Monitor MTM ukazující pomocí kamer situaci bezprostředně kolem vozu a na základě kamery s pamětí dokonce i situaci pod vozem.

Standardem vyšších výbavových linií je technologie stabilizátoru s odpojovacím mechanismem SDM (Stabiliser with Disconnection Mechanism) pro zvětšení kříživosti náprav. Tato technologie od Toyoty řidiči umožňuje podle potřeby přepínat stav předních stabilizátorů a zajistit tak lepší jízdní vlastnosti na nezpevněných cestách při vyšší míře pohodlí a snazší ovladatelnosti na silnici. Když se rychlost vozidla zvýší, tyč stabilizátoru se automaticky opět uzamkne.

Systém Crawl Control udržuje stabilní rychlost při jízdě v terénu a z kopce. Řídí točivý moment motoru a brzdný tlak tak, aby se zabránilo prokluzování a zablokování kol, což umožňuje řidiči soustředit se jen na řízení. Pomocí otočného přepínače na středové konzoli si řidič může vybrat z pěti nastavení rychlosti, které jsou vhodné pro různé povrchy a sklony.

V závislosti na výbavě Land Cruiser poskytuje řidiči nejdůležitější informace o jízdě 7" nebo 12,3" individuálně nastavitelný digitální přístrojový panel doplněný o head up displej. Uprostřed je 9" nebo 12,3" HD dotykový displej, který byl kvůli přehlednosti a snazšímu ovládní umístěn poměrně vysoko. Displej ovládá nejnovější infotainment a cloudovou navigaci, která zohledňuje dopravní informace v reálném čase.



Land Cruiser 250	2.8 D-4D 4x4
motor	2,8 l turbo
palivo	N
výkon (kW/k)	150 (204)
točivý moment (N.m)	500
převodovka	8 AT
rychlost (km/h)	dosud nehomolog.
0-100 km/h (s)	dosud nehomolog.
spotřeba (l/100 km)	9,6-10,2

Land Cruiser 250	výkon	palivo	přev.	Prado	Prestige	Invincible	Executive
2.8 D-4D 4x4	150 kW	N	8A	1 790 000 Kč	1 890 000 Kč	1 990 000 Kč	2 190 000 Kč

Škoda Auto hlásí úspěšné první pololetí

Škoda Auto dosáhla za prvních šest měsíců letošního roku solidní prodejní a hospodářské výsledky a poprvé je 4. nejprodávanější značkou v Evropě. Dokazuje to růst tržeb na 13,652 miliardy eur na úrovni prvního pololetí roku 2023 (-0,7 %), provozního zisku na 1,149 miliardy eur (+26,1 %) a rentability tržeb na 8,4 % (před rokem: 6,6 %). Čistý peněžní tok dosáhl 1,408 miliardy eur (+135,8 %). Pozitivní vývoj provozního zisku je výsledkem především zlepšení skladby prodaných vozů, výhodného vývoje směnného kurzu a dodržování úsporných opatření.

Automobilka od ledna do června zákazníkům po celém světě dodala 448 600 vozů, tedy o 3,8 % více než vloni. Dodávky nejprodávanějšího modelu Octavia zákazníkům meziročně vzrostly o 24,1 %.

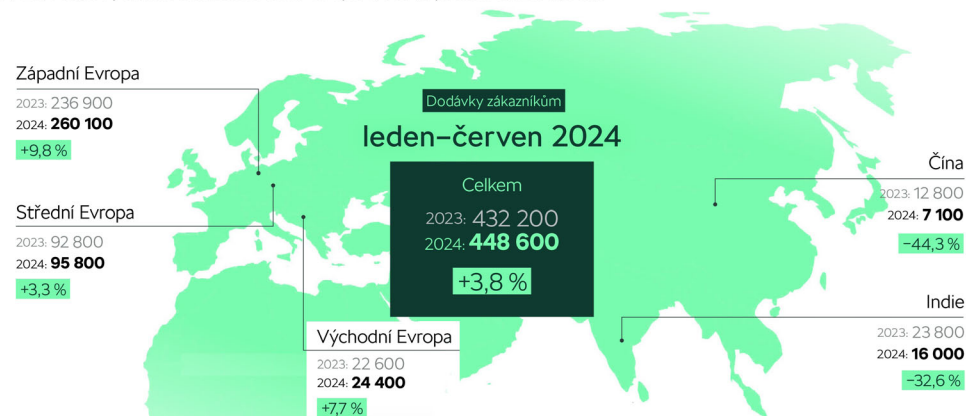
Největší absolutní přírůstky zaznamenaly Německo, kde dodávky vozů Škoda zákazníkům vzrostly o 17,8 % na 91 100 vozů (+13 800), Polsko (31 500, +4300), Francie (21 500, +3800) a Velká Británie (37 600, +3400). Příznivý je také růst v jihoevropských zemích, jako jsou Chorvatsko (5500, +2100), Španělsko (17 500, +1900) a Itálie (19 300, +1800). Významný je vývoj v Turecku (18 800, +1300). V Německu Škoda zaznamenala historický posun na 4. příčku s tržním podílem 6,2 %.

Naopak nadále pokračuje pokles prodeje v Indii – už jen na 16 000 vozů z loňských 23 800 (-32,6 %), ačkoliv tento trh měl být se speciálně vyvinutými modely Kushak a Slavia náhradou za praktický odchod z kdysi nejvýznamnějšího trhu značky Číny (letos se tam prodalo jen 7100 vozů, což znamená další dramatický propad o 44,3 %).

Škoda Auto v prvním pololetí roku 2024

Dodávky zákazníkům meziročně vzrostly o 3,8 % a společnost dosáhla velmi dobrých finančních výsledků

Automobilka vykázala v prvních šesti měsících roku 2024 solidní finanční výsledky se stabilními tržbami, provozním ziskem, který vzrostl na 1,149 miliardy eur (+26,1 %), a vysokou rentabilitou tržeb ve výši 8,4 % (1. pololetí 2023: 6,6 %).



Škoda Auto Group¹⁾: Ukazatele za leden až červen 2024

Ukazatel	Jednotka	leden-červen		Změna ²⁾
		2024	2023	
Dodávky zákazníkům	vozů	448 600	432 200	+3,8 %
Výroba ³⁾	vozů	547 400	535 200	+2,3 %
Odbyt ⁴⁾	vozů	547 700	545 500	+0,4 %
Tržby	mil. eur	13 652	13 748	-0,7 %
Provozní zisk	mil. eur	1 149	911	+26,1 %
Rentabilita tržeb	%	8,4	6,6	-
Investice	mil. eur	823	919	-10,4 %
Čistý peněžní tok	mil. eur	1 408	597	+135,8 %

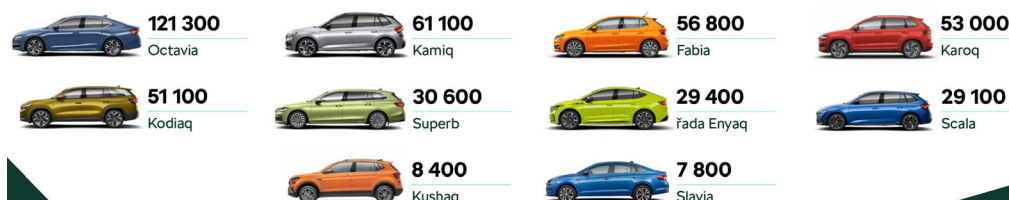
¹⁾ Škoda Auto Group zahrnuje společnosti Škoda Auto a. s., Škoda Auto Slovensko s.r.o., Škoda Auto Deutschland GmbH, Škoda Auto Volkswagen India Pvt. Ltd. a do května 2023 zahrnovala také OOO Volkswagen Group Rus, jejíž finanční výsledky jsou až do této doby zahrnuty.

²⁾ Procentuální odchylky jsou vypočteny z nezaokrouhlených čísel.

³⁾ Zahrnuje výrobu ve skupině Škoda Auto Group, bez výroby v partnerských montážních závodech v Číně, na Slovensku a v Německu, ale včetně ostatních koncernových značek jako Seat, VW a Audi; výroba vozů bez dílčích/kompletních sestav.

⁴⁾ Zahrnuje odbyt skupiny Škoda Auto Group prodejním společnostem, včetně dalších koncernových značek jako Seat, VW, Audi, Porsche a Lamborghini.

Celosvětové dodávky vozů Škoda zákazníkům



SKODA



Nálada v německém autoprůmyslu klesá

Postavení německých automobilek se zhoršuje. Konstatují to analýzy magazínu Automobilwoche.

Německé automobilky v čele s Volkswagen Group a Mercedesem-Benz vyjadřují stále víc obav ohledně svých vyhlídek po neuspokojivé výsledkové sezóně poznamenané klesajícím prodejem elektricky poháněných vozidel a oslabováním pozice v Číně. Jak uvádí mnichovský výzkumný institut IFO, využití výrobní kapacity v německém automobilovém průmyslu kleslo na 78 %. To je 9 % pod dlouhodobým průměrem, protože výrobci automobilů snižují produkci ve vysoce nákladných továrnách.

Německý automobilový průmysl se potýká s klesající poptávkou po elektromobilech poté, co utratil miliardy na rozšíření této technologie. Mercedes-Benz už snížil horní hranici své roční prognózy ziskovosti a Volkswagen slibuje větší snížení nákladů aby čelil propadu prodeje.

Jak uvedl německý spolkový úřad pro motorovou dopravu KBA, prodej elektromobilů v Německu se v červenci propadl o 37 % na 30 762 vozidel. Přitom celkový prodej osobních automobilů vzrostl o 7 %. Je to největší pokles prodeje elektromobilů od loňského

prosince, kdy německá vláda náhle zrušila dotace podporující jejich prodej. To ještě víc podkopává plány automobilek přejít k prodeji elektromobilů. Podíl elektromobilů v Německu v červenci podle EY klesl na 13 % z 20 % o rok dřív kdy automobilky očekávaly rychlý nástup vozidel s akumulátory podporovaný státními dotacemi. Také ve Švédsku, které je lídrem v oblasti elektromobilů, v červenci jejich registrace klesly meziročně o 15 %, což přispělo k celkovému propadu jejich prodeje od začátku roku. Ve Švýcarsku prodej elektromobilů klesl o 19 %.

„Nárůst elektromobility se zatím ukazuje jako neudržitelný. Trh ztratil veškerou dynamiku a mnoho zákazníků pochybuje o vyhlídkách elektricky poháněných automobilů,” uvedl konzultant společnosti EY Constantin Gall.

Pokles zájmu o elektromobily má vážný dopad i na projekty výstavby a provoz už postavených výrobních závodů na články akumulátorů. Například Valeo hledá kupce pro dva závody, které nemají potřebné vytížení, a další francouzský výrobce dílů OPmobility uvedl, že výkon jeho produkce pro elektromobily je poloviční oproti očekávání.



V údolí transformace

Šéfredaktor magazínu *Automobilwoche* Burkhard Riering komentuje dění v automobilovém byznysu.

Problémy ve společnosti ZF jsou ukázkou toho, co postihuje celý dodavatelský trh. ZF je jen jedním z mnoha případů toho, co postihuje všechny účastníky transformace – jen u Bodamského jezera jsou čísla ještě ostřejší. Skupina chce v Německu do roku 2028 zrušit až 14 000 z 54 000 pracovních míst. Ani během hospodářské a finanční krize 2008/2009 nemusela společnost ZF přikročit k tak drastickým opatřením.

Všichni dodavatelé musí snižovat náklady a snížit počet zaměstnanců. V popředí příčin se zmiňuje slabá poptávka po elektromobilech, ale ta zdaleka není jediná. Zvyšuje se konkurenční tlak a němečtí dodavatelé ztrácejí podíl na trhu.

Po mnoha úspěšných letech již tyto společnosti nejsou dostatečně štíhlé a efektivní. Také peníze na finančním trhu a u investorů už nejsou tak volné. Likvidní polštář se ztenčuje. V poslední době přibývá bankrotů dodavatelů.

Nejnovějším příkladem je Recaro. Navíc se množí konflikty mezi výrobci automobilů a dodavateli, protože klienti jsou také pod enormním tlakem na náklady.

K tomu samozřejmě patří i domácí problémy způsobené nesprávným stanovením priorit managementem. Výrobci aut dnes platí hodně peněz za digitální řešení, ale ne za základní komodity, jako jsou bezpečnostní pásy. Žádané jsou superčipy a všestranné řídicí architektury. Nvidia a Qualcomm jsou nové hvězdy.

Jde to tak daleko, že němečtí dodavatelé stále častěji přecházejí do neautomobilového byznysu. Bosch nyní převzal od Johnson Controls obchod s klimatizací budov. Tepelná čerpadla Stiebel Eltron se nyní vyrábějí v bývalé továrně Conti v Gifhornu. Eberspächer pracuje na výrobě vysoce účinných elektrolyzérů.

Každý musí hledat cestu jak projít tímto údolím transformace. V lepším případě bude dodavatelský průmysl zdravější než dříve – i když se zmenší.

Ani stovky bilionů eur na dekarbonizaci klimatické změně nezabrání

Jak uvádí Milan Smutný v komentáři pro Médium.cz, ani biliony eur vynaložené na dekarbonizaci a zchudnutí občanů růst teploty na Zemi neomezí. Planeta Země opakovaně zažívá klimatické změny, nynější dekarbonizační pokus ji odvrátit je nesmyslný.

Evropská unie a další země Západu se rozhodly, že spasí svět od hrozby klimatické změny tím, že omezí emise oxidu uhličitého až na nulu. Poradenská firma McKinsey odhadla, že dosažení nulové čisté spotřeby do roku 2050 bude celosvětově stát 275 bilionů dolarů (v české měně těžko představitelná částka 6,33 trilionu Kč). Připočteme-li velmi konzervativní 60% překročení nákladů, které zohledňuje skutečnost, že většina potřebných technologií ještě nebyla vynalezena, zvýší se tento odhad na 440 bilionů dolarů. To je přibližně 15 % HDP celé planety, a to každý rok po celá desetiletí. Vše financováno dluhem, který nemůže být nikdy splacen, protože růst potřebný k jeho splacení je zničen činností financovanou zase z dluhu.

Ovšem dekarbonizační úsilí se soustřeďuje na země Západu, které by musely na tyto cíle investovat mezi 22 až 35 % svého HDP ročně. Největší emisní znečišťovatel planety Čína slibuje, že se dekarbonizací začne „vážně zabývat“ po roce 2060. Mezitím Čína v průměru každý týden zprovozuje dvě velké nové uhelné elektrárny, když říše středu ročně spaluje více než polovinu z 8,5 miliardy tun uhlí využívaných ve světě v energetice. Indie postupuje ve využívání

Year 2100 Temperature Effects of GHG Policies

GHG Emissions Reductions, 2050	Equilibrium Climate Sensitivity	
	2.0°C	4.5°C
Biden U.S. net zero	0.104°C	0.173°C
Paris agreement NDCs summed (~ 8% global)	0.066°C	0.109°C
China 50 percent	0.111°C	0.184°C
OECD 60 percent	0.145°C	0.242°C
European Union (27) net zero:	0.052°C	0.087°C
Global 25 percent	0.206°C	0.343°C

Note: The standard deviation of the land/ocean temperature record is 0.11°C.

uhlí ještě výrazněji následovaná Indonésií či Vietnamem a dalšími rozvojovými státy, které v uhlí, ropě a zemním plynu vidí reálnou šanci na růst národní ekonomiky a životní úrovně svých obyvatel, a to po vzoru vyspělého Západu.

A jaké jsou skutečné dopady opatření prosazovaných v EU na globální klima? Na tuto otázku hledal odpověď ekonom Dr. Benjamin Zycher z American Enterprise Institute. Analyzoval hodnotu, o kterou by klimatická opatření mohla snížit globální teplotu do roku 2100. Jím vypočtené hodnoty vycházely z několika oficiálních analýz o snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050, které extrapoloval v časové ose na dalších 50 let a zohlednil dvě předpokládané citlivosti klimatu: scénář se zvýšením teploty o 2,0 °C a scénář se zvýšením teploty o 4,5 °C.

Obrovské dekarbonizační úsilí 27 zemí EU včetně Česka, jež podryje sociálně-ekonomickou a politickou stabilitu, do konce století pomůže snížit oteplování planety o 0,052 °C v případě růstu o 2 °C a o 0,087 °C v případě růstu průměrné teploty na Zemi do roku 2100 o 4 °C.

Zycherovy závěry korespondují s výpočty dánského statistika Björna Lomborga, který konstatoval, že kdyby všech 300 milionů osobních aut v Evropské unii bylo přeměněno na elektromobily, teplotní změnu do roku 2100 by to směrem dolů ovlivnilo jen v řádu tisícín stupňů Celsia. Také nositel Nobelovy ceny William Nordhaus konstatoval, že adaptace místo investic do snahy zmírnit klimatickou změnu by byla nejefektivnější a nejlevnější cestou pro lidstvo.

