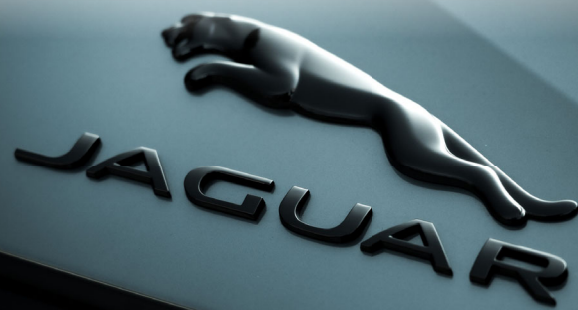


33. týden 2024



# AutoTablet.cz

novinky z [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)



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



## Nová cesta do terénu

Jeep Grand Cherokee přijel v páté generaci do Evropy už jen jako plug-in hybrid se zkratkou 4xe. Dynamika mu rozhodně nechybí, stejně jako tradiční off-roadová výbava.

Jeep Grand Cherokee je průkopníkem a etalonem ve spojení luxusu a schopností jízdy v terénu. Od uvedení na trh v roce 1993 se prodalo více než sedm milionů těchto vozů. Nový Grand Cherokee už je v Evropě k dispozici jen s plug-in hybridním pohonem, zatímco jeho sourozenci se šesti a osmiválci už cestu přes Atlantik nenajdou – pro Evropany jsou příliš žíznivé a škodlivé...

S délkou 4914 mm při rozvoru náprav 2964 mm je nová generace o 30 cm kratší než dosud. I s hybridním pohonem a akumulátorem se objem zavazadlového prostoru zvětšil na 520 l resp. 2004 l.

Přepíňovaný zážehový čtyřválec 2,0 l produkuje 200 kW (272 k) a má největší točivý moment 400 N.m. Sekunduje mu dvojice elektromotorů. Trakční přispívá výkonem 107 kW (142 k) a točivým momentem 245 N.m. Je zabudován do nové osmistupňové automatické převodovky Torque Flite od ZF s hydrodynamickým měničem. Druhý elektromotor pohání generátor. Celkový největší výkon systému je 280 kW (381 k) a maximální točivý moment 637 N.m. Vysokonapěťový lithio-iontový akumulátor má kapacitu 17,3 kWh a umožňuje dojezd jen s elektrickým pohonem až 48 km.

Vysoký výkon systému 4xe s pohonem všech kol v kombinaci s tradiční offroadovou výbavou umožňují chlubit se Trail Rated schopnostmi i v obtížném terénu. Vůz má vzduchové odpružení Quadra Lift a oddělovací stabilizátor (Swaybar Disconnect) vpředu zajišťuje ještě lepší křížení kol v terénu. V režimu off road je světlá výška 275 mm a hloubka brodění 610 mm. Díky technologii 4xe nabízí Grand Cherokee pohon všech kol i v plně elektrickém režimu. Kromě obvyklého zástupu jízdních asistentů je k dispozici také 360° kamera a systém nočního vidění Nightview.

Cenová nabídka pro Jeep Grand Cherokee 2,0 Turbo 4xe Plug-in Hybrid 8AT začíná na 2 199 900 Kč.



## Renault Clio s automatickou převodovkou

Renault uvádí na trh nabídku modelu Clio ve verzi s automatickou převodovkou s plynule měnitelným převodem CVT. Clio ve verzi s motorem 1,0 TCe 90 X-Tronic a automatickou s převodovkou je k dispozici s cenou od 420 000 Kč. Jedná se o nejkonzukurenceschopnější nabídku v segmentu – příplatek za automat je jen 35 000 Kč. Tříválec 1,0 l turbo s nepřímým vsřřikováním poskytuje největší výkon 67 kW (91 k) a točivý moment 142 N.m, tedy snížený oproti verzi s přímo řazenou převodovkou, která disponuje 160 N.m. Verze TCe 90 X-Tronic 4053 mm dlouhého vozu dosahuje největší rychlost 175 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 12,4 s a kombinovanou spotřebu 5,7-5,8 l/100 km.



## Aehra žádá Itálii o pomoc

Začínající výrobce elektromobilů Aehra žádá italskou vládu o částečné financování svého plánu vývoje a výroby dvou ultraluxusních elektricky poháněných vozidel ve výši 1,2 miliardy eur. Aehra před rokem odhalila koncepty velkého SUV Aehra Impeto a sedanu Aehra Estasi. Plánuje, že v továrně



v Mosciano Sant'Angelo v regionu Abruzzo ve střední Itálii vytvoří 540 pracovních míst a dalších 110 míst v Miláně, kde sídlí. Zahájit výrobu chce v polovině roku 2026 a poté dosáhne roční produkci 25 000 kusů. Aehra uvádí, že vozidla poháněná jedním elektromotorem vpředu a dvěma vzadu o celkovém výkonu 588 kW (800 k) umožní dojezd 800 km. Aehra při představení SUV v roce 2022 uvedla, že bude pravděpodobně stát mezi 160 000 až 180 000 eury (4,0 až 4,5 milionu Kč). Společnost Aehra založili 40letý italský občan narozený v USA jako syn egyptského bankéře žijícího ve Švýcarsku Hazim Nada, který obchodoval s komoditami prostřednictvím švýcarské společnosti Lord Energy, a bývalý výsadkář Sandro Andreotti.



## Nový Renault Master už lze objednávat

Renault během několika měsíců modernizoval všechny své modelové řady lehkých užitkových vozů. Generační obměnu završuje příchod nové generace největší modelové řady Master. Master je od roku 2021 jedničkou v segmentu velkých dodávek. Od uvedení na trh v roce 1980 se jej ve třech generacích prodalo víc než tři miliony kusů. Čtvrtá generace je po všech stránkách zcela nový vůz.

Nový Master je k dispozici v kompletní nabídce ve více než 20 karosářských podobách s nákladovým prostorem o objemu 11 až 22 m<sup>3</sup>. Základní verze je L2 dlouhá 5681 mm (rozvor náprav 3585 mm), L3 s délkou 6311 mm (rozvor náprav 4215 mm) bude k dispozici s pohonem předních i zadních kol, který bude dostupný později. K dispozici je i 20 přestavbových základů přímo z výrobního závodu.

Nový Master je nejúčinnějším vozidlem ve své kategorii s konceptem Aerovan se součinitelem odporu vzduchu sníženým o 20 %. Také se zlepšila ovladatelnost – průměr zatáčení 12,7 m se zmenšil o 1,5 m.

Vznětový motor 2,0 Blue dCi je k dispozici ve čtyřech variantách výkonu 77 kW (105 k), 96 kW (130 k), 110 kW (150 k) a 125 kW (170 k). Dodávají se s šestirychlostní přímo řazenou převodovkou, na konci roku bude pro dva nejvýkonnější motory k dispozici i 9stupňová automatická ZF.

Přístrojová deska je orientována k řidiči jako u kamionů ale volant pochází z produkce pro osobní vozidla. Centrální 10" displej je součástí standardní výbavy. Nový Master se snadno promění v moderní mobilní kancelář se stolem otočeným směrem k řidiči pro větší pohodlí. Poprvé je v lehkém užitkovém vozidle použit systém OpenR Link s integrovanými funkcemi Google pracující na operačním systému Android Automotive OS 12. Použití systému OpenR Link otevírá možnost vytváření vlastních aplikací Converter Companion pro přestavěná vozidla.

Všechny verze se vyrábějí v Batilly, produkce motorů a převodovek je v Cléonu, tedy rovněž ve Francii, stejně jako 84 % dodavatelů. Ceny začínají na 793 000 Kč za verzi Advance L2H2 3,3 t s motorem Blue dCi 105. První dodávky jsou naplánovány na září. V prodeji je i s elektrickým pohonem E-Tech.



# ČEZ spustil největší ultrarychlý dobíjecí hub

Šest vysoce výkonných 320 kW stanic a po čtyřech stojanech o výkonech 180 kW a 160 kW nabízí při cestě z Brna do Prahy odpočívka Mikulášov na 96. km dálnice D1. Aktuálně se jedná o největší veřejný dobíjecí hub ultrarychlých stanic v České republice. Nabízí 15 stojanů, z toho 14 ultrarychlých dobíjecích stanic, kde může rychle dobít 28 elektromobilů najednou. Síť stanic ČEZ je nejvýkonnějším a nejrozšířenějším systémem pro dobíjení elektroaut v ČR – řidiči už jich mohou využívat 775. ČEZ v tuto chvíli provozuje 10 lokalit se třemi a více ultrafasty. Další frekventovaná místa jsou vybavena dvojicí těchto stojanů. Do konce roku chtějí energetici spustit provoz dalších 20



ultrarychlých stanic. Počet ultrarychlých stojanů v síti ČEZ vyšplhal na 83, do konce roku to bude více než 100 stanic.

## Porsche Holding získává podíl v Greyhound Flix

Porsche Automobil Holding SE uvedl, že je součástí investorské skupiny, která získala podíl ve společnosti Flix SE, vlastníku služeb FlixBus v Evropě a Greyhound v Severní Americe. Porsche Automobil Holding SE, který ovládá německou automobilku



Volkswagen, uvedl, že mimo jiné investuje do Flix SE spolu se soukromou investiční společností EQT a investorem Klausem-Michaelem Kuehnem. Porsche dále uvádí, že jeho podíl ve Flix SE má hodnotu „nízkých dvouciferných milionů“ eur. EQT v červenci oznámila společnou investici do 35% podílu ve Flixu. V té době uvedla jako spoluinvestora K. M. Kuehneho, ale nikoliv Porsche. Dohoda oceňuje nekótovaného autobusového dopravce na více než 3 miliardy eur. Podíl Porsche je tedy velmi malý. Porsche Holding uvedl, že součástí jeho strategie je spolupráce s předními soukromými kapitálovými investory a dohoda znamená „první investici do poskytovatele platformy ve spotřebitelském segmentu.“

## Spies Hecker se stal titulárním partnerem Classic Expo 2024

Novým titulárním partnerem výstavy historických vozů Classic Expo, která je součástí podzimní automobilové show Prague Car Festival, se stala značka Spies Hecker. Součástí dohody o spolupráci je název výstavy Spies Hecker Classic Expo. Na českém trhu je výhradním dodavatelem opravárenských autolaků Spies Hecker společnost Interaction. S více než 30letou tradicí dodává na automobilový trh kromě širokého sortimentu lakovacích materiálů Spies Hecker také příslušenství a technologie do lakoven, karosáren a průmyslových provozů.

Letošní 13. ročník automobilového veletrhu Prague Car Festival, jehož součástí bude také výstava historických vozů Spies Hecker Classic Expo, se bude konat ve dnech



26. a 27. října 2024 ve všech osmi halách PVA Expo v Praze – Letňanech. Výstava Spies Hecker Classic Expo představí víc než 250 historických automobilů a motocyklů od předválečného období až do 90. let. Součástí programu budou představení klubů a pořadatelů akcí, umění všeho druhu, dražba historických automobilů, besedy a srazy historických vozidel.

## Škoda Auto opět partnerem festivalu Prague Pride

Škoda Auto byla již třetím rokem v řadě oficiálním partnerem festivalu Prague Pride. Akce se aktivně zúčastnili její zaměstnanci. Česká automobilka podporuje práva osob LGBTQ+. Touto spoluprací česká



automobilka zdůrazňuje svůj závazek k respektu, přijetí, rovnosti, rozmanitosti a vzájemnému porozumění. Stejně jako v předchozích letech se duhového průvodu zapojili zaměstnanci společnosti Škoda, včetně členů zaměstnanecké skupiny ERG (Employee Resource Group) nazvané Škoda Proud. Během festivalového týdne upozorňoval Prague Pride na zásadní problémy a potřeby komunity LGBTQ+ prostřednictvím rozmanitých programů, jejichž cílem bylo zdůrazňovat své argumenty. Festival se letos zaměřil na téma Rodina. Zabýval se otázkou vyvíjející se definice rodiny. Podpora festivalu Prague Pride je klíčovou součástí závazku společnosti Škoda Auto k diverzitě a inkluzi.

## Majitelé ojetin se o dostupnost náhradních dílů bát nemusí

Výroba i sebeúspěšnějšího modelu jakékoliv značky jednou skončí. Co v případě, že budete shánět náhradní díl k vozu, který již z pásů aktivně nesjíždí? Zákon 56/2001 automobilkám ukládá vyrábět náhradní díly ještě několik let po ukončení výroby modelu. Dřív platilo, že výrobce měl za povinnost zajistit dostupnost náhradních dílů na vůz po dobu 10 let od ukončení výroby. Tento zákon platil do roku 1995 a zdaleka ne pro všechna auta. Nyní se



povinnost vyrábět náhradní díly ze zákona snížila na polovinu, tedy pět let, zákon se však vztahuje na veškeré značky, které mají oficiální zastoupení v ČR. Průměrné stáří inzerovaných automobilů v České republice je aktuálně 11 let. „Občas se setkáváme při nákupu ojetého vozu s dotazy, zda na kupovaný starší vůz nový majitel sežene náhradní díly. Vysvětlujeme, že bez ohledu na to, co říká zákon, je spousta dílů dostupná už jen proto, že se je kvůli rozšířenosti modelu na silnicích vyplatí vyrábět ať už přímo automobilkám, nebo nezávislým producentům,“ uklidňuje Petr Vaněček ze společnosti Aures Holdings.

## ZF a Goodyear vyvíjejí systém proti aquaplaningu

V hustém dešti se voda drží na silnici a dochází k aquaplaningu. Vozidlo plave, protože pneumatiky již nedokáží účinně rozptýlovat vodní film, a hrozí havárie s vážnými následky. Proto skupina ZF a výrobce pneumatik Goodyear pracují na systému pro větší bezpečnost na mokru. ZF vyvinula řídicí software Cubix, který propojuje asistenční systémy řidiče a senzory podvozku. Goodyear přispívá systémem Sightline, který využívá inteligentní algoritmus integrovaný jako čip přímo do pneumatiky. Speciální senzory nepřetržitě měří tlak a teplotu v pneumatikách a trvale zaznamenávají hloubku dezénu pneumatik, která je porovnávána s aktuálním stavem vozovky. Tato data se přenášejí do řídicího systému



vozdla, který informace analyzuje. Jakmile propojené systémy Cubix a Sightline detekují stojatou vodu na vozovce, mohou podniknout cílená protipatření. Integrací dat do řídicího systému vozidla lze včas varovat řidiče. V případě potřeby Cubix aktivně zasahuje do nastavení vozidla, aby zlepšil jízdní chování a zajistil bezpečnost. Pokud hrozí zvýšené riziko aquaplaningu, Cubix sníží rychlost vozidla, podpoří řidiče v jeho reakcích a pomůže vůz stabilizovat.

## Nováková a Pokorná opustily redakci České televize

Televizní novinářky Michaela Nováková a Vendula Pokorná, které se téměř dekádu hodně věnovaly autoprůmyslu, odešly z redakce veřejnoprávní České televize a nově povedou ekonomicky zaměřený portál. Nováková bude působit jako šéfredaktorka Investičního webu, Pokorná jako zástupkyně šéfredaktorky. Budou řídit stávající pětičlennou redakci, kterou tvoří editoři Andrej Rády a Tomáš Beránek, redaktori Jana Zámečnicková a Pavel Kohár a videoeditor Jiří Matoušek. Z webu naopak po 15 letech odchází jeho dosavadní šéfredaktor a zakladatel Petr Novotný. Médium funguje od července 2009. „Investiční web vyrostl v respektované medium zabývající se finančními trhy, za



což si Petr Novotný a jeho tým zaslouží velký respekt. Na druhou stranu se domnívám, že zdaleka nevyčerpal svůj potenciál,“ uvádí Martin Kodýdek, šéf marketingu investiční společnosti Wood & Company, která portál vlastní.

## Martin Štěřba končí ve vydavatelství Mafra

Deník Metro od jeho zrodu v roce 1997 reprezentoval Martin Štěřba (s tříletou odmlkou kdy pracoval pro vydavatelství Automedia) jako obchodní zástupce a redaktor přílohy Metro Motor (vychází



od roku 2008). Na konci června se rozhodl z firmy odejít. Jaké jsou důvody? „Odcházím po vzájemné dohodě a změnách v oddělení ve kterém jsem pracoval, protože některé změny v oddělení byly pro mě nepříjemné,“ napsal námsodkazem naprávě probíhající restrukturalizaci obchodního oddělení Mafry. Co bude dělat dál? „Zatím nevím, ale aktuálně mám v hlavě více projektů a je tam i jeden spojený s pokračováním v motoristické žurnalistice. Během léta si to musím vše v klidu promyslet a pak uvidím jakou cestou se vydám,“ plánuje Martin Štěřba na další týdny.







## Geely investuje do výrobce elektrotaxi LEVC

Společnost LEVC, známá především díky londýnským černým taxi, dostala od své čínské mateřské společnosti Geely kapitálovou injekci ve výši 120 milionů liber (140 milionů eur). Prostředky jsou určeny na vývoj platformy elektromobilů SOA.

Geely společnosti London Electric Vehicle Company (LEVC) zaplatila uvedenou částku ve dvou tranších. Loni v říjnu čínský holding do své dceřiné společnosti se sídlem v Coventry investoval 70 milionů liber a dalších 50 milionů liber přidal v květnu.

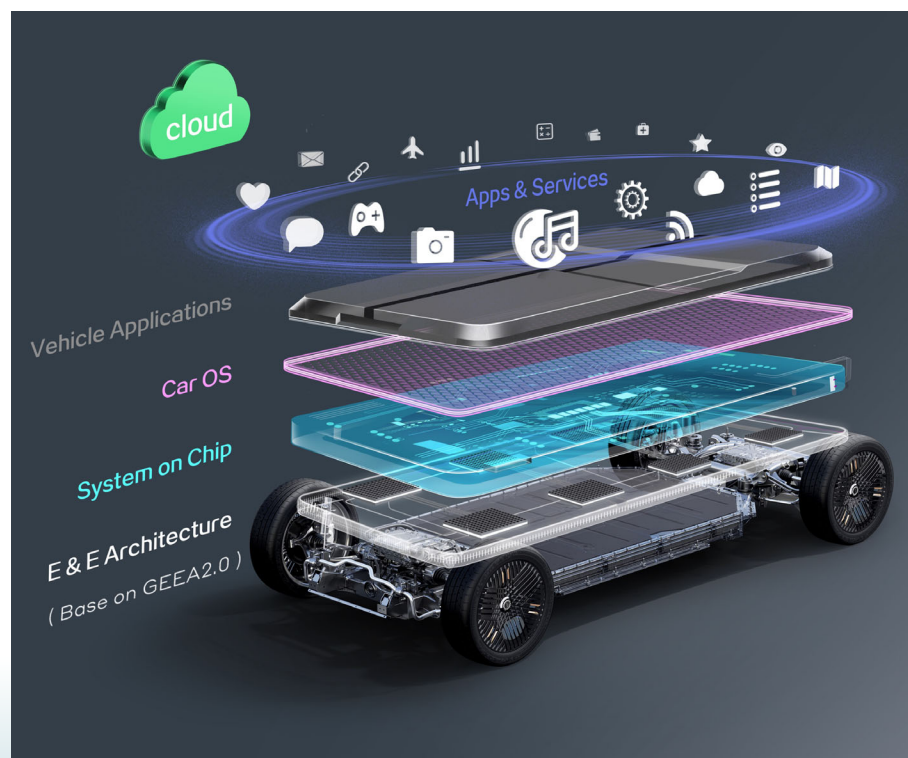
Peníze jsou určeny na výrobu nové platformy pro elektromobily. Platforma SOA (Space

Oriented Architecture), vyvinutá ve výzkumných a vývojových centrech ve Velké Británii, Evropě a Číně, tvoří základ pro luxusní elektricky poháněný minivan L380 společnosti LEVC, který už je v Číně dostupná od konce června a bude se dvou let prodávat také v Velká Británii a poté i v Evropě.

Kromě londýnského taxi LEVC již déle prodává deriváty tohoto modelu pro přepravu cestujících, a to i v Německu. Již několik let je k dispozici také malá dodávka VN5. Obě tyto modelové řady mohou jezdit čistě elektricky (čistě elektrický dojezd je 125 km) dokud není spuštěn malým zážehovým čtyřválcem poháněný generátor pro dobíjení akumulátoru. Jsou to tedy plug-in hybridy s prodlužovačem dojezdu. V budoucnu chce LEVC prodávat i čistě elektrická vozidla.

British Times odhaduje, že Geely do společnosti již před posledními finančními injekcemi poslala kolem 500 milionů liber. Francouzská banka Natixis na začátku roku 2023 investovala celkem 80 milionů liber a za to získala podíl 6,45 %.

Podle zprávy z roku 2023 plánuje Geely s LEVC do pěti let uvést řadu čistě elektricky poháněných vozidel. Značka by šla do budoucnosti jako čistý výrobce elektromobilů a cílila by na výrazně větší prodej než dosud. LEVC by se měla stát mnohem známější na celosvětové úrovni a sortiment by se měl rozšířit do co nejvíce oblastí.





## V Číně AI bere práci řidičům

Zpravodaj Reuters o automobilovém průmyslu.

Liu Yi, 36letý řidič z Wu-chanu v Číně, je jedním z prvních pracovníků na světě, kteří čelí hrozbě ztráty zaměstnání kvůli umělé inteligenci. Ve Wu-chanu je společnost Apollo Go jednou z firem, které získaly povolení k testování robotických taxíků bez potřeby monitorování řidičem. Plánuje do konce roku nasadit 1000 autonomních vozidel. „Všichni budou hladoví,“ řekl Liu Yi reportérům Reuters.

Apollo Go, vlastněný technologickým gigantem Baidu, říká, že vytvoří pracovní místa v oblasti monitorování, testování a analýzy dat ze zkušebního provozu. Čínské sociální sítě ale ukazují, že spousta uživatelů se s hashtagy jako „Kradou auta bez řidiče taxikářům živobytí?“ obává, že práce řidiče – často poslední možnost pro pracovníky z nižší třídy bez kvalifikace – zmizí.

Spory mezi Čínou a Evropou rostou, přestože pokračují jednání o clech navrhovaných Evropskou komisí na elektrická vozidla vyrobená v Číně. Poslední epizoda se odehrála když Čína postoupila spor Světové obchodní organizaci WTO. Ve stížnosti tvrdí, že opatření EU porušují její pravidla – zatímco EU prohlásila, že Čína zkresluje konkurenční podmínky svými dotacemi. Evropská komise uvedla, že spis studuje, ale je

přesvědčena, že její vyšetřování je v souladu s pravidly WTO a proto bude pokračovat.

O slabé poptávce po elektromobilech se už nějakou dobu mluví. O čem se ale nemluví dostatečně, je role, kterou v tomto příběhu hrají leasingové společnosti. Leasingové společnosti řídí evropský automobilový trh. Podle údajů společnosti Dataforce pro průzkum trhu analyzovaných ekologickou skupinou Transport & Environment přibližně 60 % nových vozů na všechny typy paliv je pronajatých, což se zvyšuje na 80 % u nových elektromobilů.

Když leasingové společnosti stanovují své ceny, účtují, o kolik se vozidlo znehodnotí během doby leasingu – obvykle tří let – na základě odhadovaných zůstatkových cen při dalším prodeji. Pokud bude cena při dalším prodeji nižší, než se očekávalo, leasingové společnosti přijdou o peníze. Bohužel, právě to se děje s elektromobily. Ceny ojetin klesají, protože kupující ojetých elektromobilů se obávají všeho možného od nabíjecí infrastruktury až po životnosti akumulátorů.

Dokud se tyto obavy nevyřeší, společnosti tvrdí, že jakýkoli krok regulačních orgánů nařídit elektrifikaci většího počtu jejich vozových parků by poškodil jejich podnikání a posunul ceny dále nahoru.



## Opačná cesta Jaguaru

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje dění v automobilovém průmyslu.

„Je to svého druhu poslední F-Pace 90th Anniversary Edition,“ představil Jaguar poslední modelovou verzi se spalovacím motorem při 90. narozeninách značky, protože tehdejší firma Swallow Sidecar v roce 1935 poprvé uvedla na trh roadster s názvem Jaguar. Přejít k oficiálnímu názvu značky ale nastal až po druhé světové válce, kdy se původní zkratka SS ukázala jako nevhodná.

Nyní tradiční značka míří do nové, čistě elektrické éry ve své historii. Je to velká elektro-sázka s nejistým výsledkem, ale z pohledu Jaguaru je to skvělá příležitost pro zajištěnou, ziskovou budoucnost.

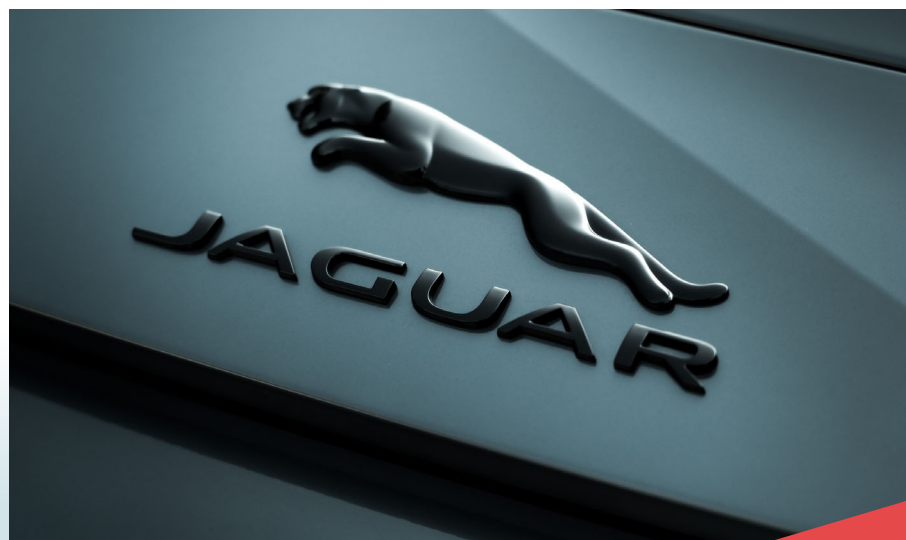
Znovuzrození Jaguaru není jen věc pohonného ústrojí. Jaguar se opět stane luxusem. Větším, exkluzivnějším, žádanějším. Výraznějším. To je cíl. Značka také zdražuje: už nebude SUV za 65 000 eur (1,6 milionu Kč). Další modely budou pravděpodobně začínat na částce kolem 130 000 eur (3,3 milionu Kč). Výrobce plánuje ukázat první designovou vizi tohoto „Nového Jaguaru“ na konci roku.

Jaguar je ve své současné podobě odsouzen k záhubě. Lidé z byznysu tomu říkají řízené

vymírání a pak s velkou pompou oslavují vzkříšení značky.

Jaguar musel najít radikální řešení. Dosavadní modely již nefungovaly a nebyly na trhu v dobrém postavení. Prodejní čísla klesla. Výroba F-Type, XE a XF již skončila a na konci roku budou následovat i-Pace i E-Pace. V současné době mizí pět ze šesti modelů.

Do budoucna už to nebude záležitost objemu prodeje, ale o posun značky nahoru. Jaguar se musí odlišit od stále sílící konkurence. Šéf Jaguaru Rawdon Glover to nedávno vylíčil: „Pokud budeme nabízet pouze elektrická SUV jako noví čínští hráči, pak to nedokážeme. Zatímco mnoho výrobců se v současnosti orientuje směrem dolů, Jaguar volí opačný přístup.“





## V Jižní Koreji rostou obavy z požárů elektromobilů

Vzhledem k rostoucímu zájmu spotřebitelů o elektromobily a poté, co požár elektromobilu v podzemní garáži značně poškodil bytový dům, jihokorejské úředníci diskutují o bezpečnosti elektricky poháněných vozidel a o požadavku, aby výrobci elektromobilů zveřejňovali značky akumulátorů.

Požár z 1. srpna spontánně vypukl v elektromobilu Mercedes-Benz s akumulátory od čínského Farasis, zaparkovaném pod obytným domem. Trvalo osm hodin, než se podařilo dostat požár pod kontrolu. Oheň zničil nebo poškodil 140 aut a donutil některé obyvatele domu se přestěhovat do úkrytů. Přitom 23 lidí muselo být hospitalizováno.

V médiích zveřejněné snímky desítek ohořelých aut podnítl obavy z elektromobilů umocněné tím, že v Jižní Koreji většina lidí žije v bytech, často s parkovišti pod nimi. Hasiči uvedli, že začátkem tohoto měsíce na parkovišti také začal hořet elektrický crossover Kia EV6 s akumulátorem jihokorejského výrobce baterií SK On. Odborníci tvrdí, že elektromobily hoří jinak než auta se spalovacími motory, přičemž požáry často trvají déle a hůř se uhasí, protože mají tendenci se znovu vznítit.

Centrála metropolitních požárů a katastrof v Soulu uvádí, že v letech 2013 až 2022 došlo v podzemních garážích v Jižní Koreji k 1399 požárům, přičemž 44 % bylo způsobeno auty a z toho elektricky poháněná vozidla představují 53 %.

Hyundai už na svých webových stránkách identifikoval výrobce akumulátorů používaných v jeho 13 modelech s elektrickým pohonem včetně tří modelů značky Genesis. V elektromobilech Hyundai a Genesis se používají akumulátory od různých společností včetně jihokorejských LG Energy Solution a SK On, stejně jako čínské CATL.

Profesor automobilového inženýrství na univerzitě v Osanu Moon Hak-hoon prohlásil, že prostý požadavek, aby automobilky poskytly informaci o výrobci akumulátorů pro elektromobily, požárům nezabrání. Podle něho by bylo užitečnější certifikovat nebezpečí požáru každého výrobce akumulátorů. Hlavní autor zprávy o reakci na požáry EV v podzemních garážích Park Moon-woo uvedl, že zveřejnění poskytne kupujícím větší výběr, ale poznamenal, že v současné době neexistují žádné jednoznačné údaje o tom, které značky akumulátorů jsou náchylnější k požárům.



## Síť drogerií Rossmann už nechce Tesly

Síť drogerií Rossmann vyvolala rozruch, když oznámila, že už nebude do svého vozového parku pořizovat žádná další vozidla Tesla. Důvodem je podpora šéfa Tesly Elona Muska Donaldu Trumpovi.

Vozový park drogistického řetězce Rossmann čítá 800 vozů, 34 z nich (4 %) pochází od Tesly. Těchto 34 vozů Tesla bude, až přijde čas, nahrazeno produkty jiných výrobců. Jak společnost Rossmann uvádí, současný inventář elektromobilů značky bude i nadále využíván z důvodů udržitelnosti a zachování zdrojů. „Společnost se však bude při budoucích objednávkách vozidel spoléhat na alternativní výrobce a modely,” říká Rossmann. Něco takového se ale běžně děje ve správě vozového parku velkých společností. Tesly vzhledem k poklesu jejich zůstatkové hodnoty stejně jako služební vozy příliš atraktivní nejsou. Rossmann ovšem s touto každodenní obchodní banalitou obsadil titulky médií a získal pozornost.

„Toto rozhodnutí je založeno na neslučitelnosti mezi prohlášeními generálního ředitele Tesly Elona Muska a hodnotami, které Tesla svými produkty představuje. Elon Musk se netají tím, že podporuje Donalda Trumpa. Donald Trump opakovaně označil změnu klimatu za podvrh –

*tento postoj je v příkrém rozporu s posláním Tesly přispívat k omezení klimatické změny výrobou elektromobilů,”* vysvětluje šéf společnosti Raoul Rossmann.

V roce 2018 napsal šéf Tesly Elon Musk: „Tesla existuje, aby pomohla snížit riziko katastrofické změny klimatu, která postihuje všechny druhy na Zemi... Naším posláním je urychlit světovou transformaci na udržitelnou energii.”

Rossmann ve svém firemním kodexu chování formuluje: „Jsme odhodláni vést naše podnikání způsobem, který respektuje lidská práva a životní prostředí. Totéž očekáváme od našich obchodních partnerů.” Tento současný ESG management se očekává v evropských pravidlech corporate governance. Přerušit vztahy s Elonem Muskem proto vypadá logické. Skutečnost, že se tak děje natolik okatým způsobem ale ukazuje, že společnost Rossmann při rozhodování o vyřazení svých vozů Tesla sleduje pouze své marketingové cíle. Kritika Elona Muska a jeho tweetů nevyžaduje žádnou odvahu. Síť drogerií by ale nyní měla ukázat, že tisíce produktů v jejich regálech a všichni jejich výrobci po celém světě důsledně dodržují nejpřísnější zásady ochrany životního prostředí.