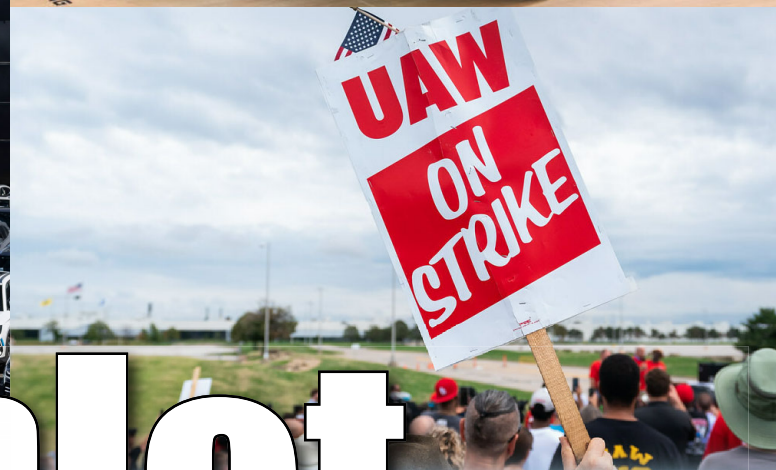


34. týden 2024



# AutoTablet.cz

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



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



## Nový Peugeot 3008 ukazuje svou sílu

Třetí generace Peugeotu 3008 je k dispozici v elektrické verzi s dojezdem 524 km s akční nabídkou od 1 119 000 Kč a v mild-hybridní variantě s 48 V technologií za cenu od 749 000 Kč. Od 1. září se přidá varianta s dojezdem 680 km.

Za posledních sedm let si Peugeot 3008 našel více než 1 320 000 kupujících. Pro třetí generaci byla navržena nová přední část s kompletně přepracovanými LED světly v tenké linii a novou maskou chladiče. Přichází na trh se siluetou SUV kupé, kterou u Peugeotu přejmenovali na fastback SUV.

Nová generace je prvním modelem Peugeotu založeným na nové multienergetické platformě STLA Medium od Stellantisu. Ta byla vyvinuta pro plně elektricky poháněná vozidla, ale podporuje i klasické a hybridní varianty pohonu. S délkou 4542 mm (rozvor náprav 2739 mm) patří 3008 k nejmenším v segmentu elektrických kompaktních SUV. Vyniká i nejmenším průměrem otáčení 10,6 m. Objem zavazadlového prostoru je 520 l, se sklopenými opěradly zadních sedadel až 1480 l.

Mild-hybridní varianta 1,2 l Hybrid 136 e-DSC6 přichází s novou generací zážehového motoru 1,2 l PureTech s výkonem 100 kW (136 k) spojeným s 48 V baterií a šestistupňovou dvouspojovou převodovkou. To by mělo pomoci snížit spotřebu paliva až o 15 %.

Od roku 2025 chce Peugeot nabízet nejširší nabídku elektromobilů ze všech značek v Evropě.

Nyní ve třetí generaci přichází nové elektrické SUV E-3008. Na rozdíl od svého předchůdce bylo od začátku vyvíjeno jako elektrické vozidlo. Nejprve přichází na trh verze s pohonem předních kol a synchronním elektromotorem s permanentními magnety poskytujícím výkon 157 kW (213 k) a točivý moment 343 N.m. Akumulátor s kapacitou 73 kWh umožňuje dojezd 524 km. Nabíjecí výkon je až 160 kW. NMC akumulátory pocházejí od BYD, ale brzy mají být nahrazenými z produkce továrny Stellantisu v Mylhúzách.

V září bude následovat verze s dlouhým dojezdem 680 km s akumulátorem o kapacitě 98 kWh a trakčním elektromotorem se 170 kW (230 k). Později přijde i varianta se dvěma elektromotory pro pohon všech kol s výkonem systému 240 kW (157 kW vpředu a 83 kW vzadu), točivým momentem 509 N.m (343 N.m a 166 N.m), akumulátorem 73 kWh a dojezdem 527 km.

**Víc na str. 10**



## Dongfeng uvádí levné elektromobily – ale mimo EU

Čínská automobilka Dongfeng zahájila prodej elektromobilů své značky Nammi ve dvou evropských zemích – Norsku a Švýcarsku. Směřuje je tedy do zemí, kde již má zastoupení její prémiová značka Voyah. Dongfeng v prvním pololetí v Evropě prodal 234 kusů velkého elektrického crossoveru Voyah Free. Její švýcarský dovozce, skupina dealerů Noyo, uvádí na trh 4030 mm dlouhý elektrický crossover Nammi Box za základní cenu 21 990 švýcarských franků (580 000 Kč). Cena a velikost znamenají, že oslovuje zákazníky ve stejném segmentu jako v Trnavě vyráběný Citroën ë-C3 a jeho klony od Stellantisu. Na rozdíl od nich ale Nammi Box nemá verzi se spalovacím motorem. V Norsku se vůz jmenuje Dongfeng Box a cena začíná



dokonce na 189 000 norských korunách (408 000 Kč). Nammi Box byl uveden na trh v Číně v lednu pod názvem Nammi 01 s elektromotorem se 70 kW. Noyo uvádí, že má akumulátor s kapacitou 42,3 kWh a dojezd podle WLTP 310 km. Společnost Dongfeng jedná s italskou vládou o výrobě svých automobilů, takže Nammi Box by se mohl brzy vyrábět v Itálii.

## Německo myslí na zákaz prodeje benzínu a nafty

Sdružení německého automobilového průmyslu VDA je pro úplné vyřazení benzínu a nafty z prodeje. „V zájmu ochrany klimatu by se od roku 2045 již neměly u německých čerpacích stanic prodávat fosilní paliva,“ uvádí ve svém dokumentu. „Přechod na elektromobilitu pomůže ušetřit značné množství emisí skleníkových plynů



poškozujících klima. To však samo o sobě nestačí. I když bude splněn cíl spolkové vlády 15 milionů elektromobilů do roku 2030, bude na německých silnicích stále v provozu minimálně 40 milionů osobních a nákladních aut se spalovacími motory,“ uvedla prezidentka VDA Hildegard Müllerová. Pokud se nebudou vyrábět dostatečné alternativy, budou se muset nadále používat paliva na bázi ropy. Ta by z dlouhodobého hlediska měla být nahrazena pokročilými alternativami založenými na odpadech, z metod šetřících zdroje, jako je pěstování řas, nebo syntetickými produkty (tzv. e-palivo). Tyto náhražky jsou ale podstatně dražší. Proto je podle VDA nezbytná vládní podpora, například prostřednictvím energetických daní, aby se náhražky benzínu vyplatilo vyrábět průmyslově.



## EU snižuje dodatečné clo pro Teslu na 9 %

Evropská unie v rámci svého vyšetřování podpory Pekingu domácímu odvětví elektromobilů snížila svá navrhovaná dodatečná cla u automobilů Tesla dovážených do Evropy z Číny na 9 % z původně ohlášených 20,8 %. Tesla ze Šanghaje do Evropy vyváží sedan střední třídy Model 3.

V návrhu rozhodnutí Evropská komise také mírně snížila zvláštní cla pro největší čínské vývozce do Evropy proti tomu, co bylo dříve oznámeno: pro BYD bylo sníženo ze 17,4 % na 17 %, Geely z 19,9 % na 19,3 % a SAIC se značkou MG z 37,6 % na 36,3 %. Ostatní společnosti, které spolupracovaly při šetření, ale budou čelit 21,3% clu namísto původně navrženým 20,8 %, zatímco těm, které nespolupracovaly, bude účtováno dodatečné clo ve výši 36,3 % namísto původně navržených 37,6 %. Nové sazby budou připočteny navíc k 10% clům, kterým již podléhají čínské vývozy automobilů do EU.

Komise nechala otevřené dveře pro nižší sazby pro čínské společnosti a společné podniky se západními výrobci které během šetření do EU nevyvážely. Volkswagen a BMW také získají lepší nabídku pro své elektromobily vyráběné v Číně Cupra Tavascan od dceřiné společnosti Volkswagenu Seat a elektrické Mini. Dříve se na obě auta chystal tvrdý zásah s nejvyšším clem 37,6 %,

ale automobilky požádaly EU o přehodnocení s argumentem, že nebyly schopny poskytnout všechny podrobnosti požadované při vyšetřování, protože se tyto modely ještě nevyvážely. Sazba na oba modely byla snížena na 21,3 %. Tavascan vyrábí v Hefei v Číně společnost Volkswagen Anhui.

Pro Teslu je 9% tarif vítanou zprávou, protože je nižší než sazba, která zatěžuje ostatní výrobce. Představitelé EU uvedli, že jedním z důvodů je to, že Peking poskytuje méně dotací společnostem v zahraničním vlastnictví. Většina výhod, které Tesla získala, spočívá v poskytování akumulátorů za nižší cenu než je tržní hodnota. Dál Tesla těžila z práva na užívání pozemků, snížení daně z příjmu a grantů v různých formách, včetně národních subvencí.

Čína minulý týden podala oficiální stížnost u Světové obchodní organizace WTO, v níž uvedla, že opatření EU vážně porušují pravidla WTO. Evropská komise úpravy označila za dosud nejsilnější vstřícný signál, který Číně poskytla jako doklad snahy o dosažení účinného řešení kompatibilního s WTO. „Je na Číně, aby navrhla řešení, které je slučitelné s WTO a které řeší nezákonné dotace, které Komise identifikovala ve svém vyšetřování,“ řekl mluvčí Komise Olof Gill.



## Silné varování čínských automobilek

Návrh EU o clech na čínská elektrická vozidla přináší obrovská rizika, uvádí čínská asociace výrobců automobilů. CAAM uvedl, že vysoká cla poškodila důvěru čínských podniků působících a investujících v Evropě.

Čínská asociace výrobců automobilů CAAM uvedla, že je rozhodně proti revidovanému návrhu Evropské unie o represivních clech na čínská elektrická vozidla. Uvedla to čínská státní televize CGTN. Rozhodnutí o clech přináší obrovská rizika a nejistotu pro čínské operace a investice v EU, uvedla asociace podle zprávy CGTN.

Evropská komise zveřejnila návrh závěrů svého vysoce sledovaného vyšetřování údajných subvencí na dovoz elektrických vozidel vyrobených v Číně, které zahrnovalo některé revize navrhovaných represivních tarifů. Komise, která určuje obchodní politiku EU, uvedla, že stále věří, že čínská výroba elektromobilů těží z rozsáhlých dotací.

*„Vysoká cla poškodila důvěru čínských podniků působících a investujících v Evropě. Bude to mít vážný nepříznivý dopad na řízení rozvoje automobilového průmyslu EU, zvýšení místních pracovních příležitostí v EU a dosažení*

*zeleného a udržitelného rozvoje,“ řekl zástupce CAAM pro CGTN.*

Peking kromě oficiální stížnosti u WTO hrozí odvetou. To vyvolává obavy evropských výrobců automobilů, že mohou ještě víc ztratit podíl na nejdůležitějším trhu světa a mohou čelit zvýšeným nákladům na výrobu elektromobilů vzhledem k tomu, že klíčové suroviny pro jejich produkci kontroluje Čína.

Nic z toho není konečné. Vyšetřování bude pokračovat ještě dva měsíce a o konečných clech musí hlasovat 27 členských států EU. I když je zde trochu prostoru pro změny, nezdá se, že by jednání mezi EU a Čínou probíhala dostatečně dobře, aby se všechna cla zrušila.

### Největší vývozcí elektromobilů z Číny do EU

	do 7/2024	2022
Tesla	176 525	186 583
SAIC/MG	108 563	49 667
BYD	69 062	5 312
Dacia	36 133	48 254
Zeekr	4 709	0

Zdroj: S&P Global Mobility

# Anketa Auto roku 2025 v České republice se rozjíždí

O držiteli prestižního ocenění Auto roku v České republice pro rok 2025 rozhodne dvacetičlenná porota složená z předních českých motoristických novinářů. 31. ročník ankety startuje oznámením složení odborné poroty, která bude v prvním kole rozhodovat nejprve o finalistech a následně ve druhém kole o celkovém vítězi, který se bude moci pyšnit titulem Auto roku 2025 v České republice. Porotu tvoří dvacet předních českých motoristických novinářů působících v tištěných médiích, rozhlasových i TV stanicích a internetových médiích, kteří přijali nominaci ze strany SDA, vyhlášovatele ankety. Uzávěrka nominací



vozů usilujících o titul Auto roku 2025 v České republice je 27. listopadu, kdy se koná první kolo jízd. Finalisté ankety budou vyhlášeni 10. prosince a celkový vítěz ankety bude oznámen při slavnostním vyhlášení 4. února 2025.

## Ford proti změkčení konce spalovacích motorů

Předseda dozorčí rady Ford Motor v Německu Gunnar Herrmann varoval před změkčením konce prodeje nových aut se spalovacími motory plánovaným na rok 2035. „Pokud věříte v prosperitu, růst a budoucnost, nechte cíle tak, jak jsou. Jinak by bylo v ohrožení i Německo jako celek, jako místo pro automobilový průmysl. Ti, kteří nyní volají po změně



plánovaného přechodu na elektromobily, ukazují především to, že nemají strategii a nyní se modlí k Bohu aby mohli pokračovat ve starých věcech. Každý, kdo by chtěl zastavit vývoj, ohrožuje naši lokalitu, protože pak přijdou auta z Číny. A to by byl začátek konce, alespoň pro evropské výrobce,“ řekl předseda dozorčí rady americké automobilky Ford v Německu Gunnar Herrmann. „Je čas zrychlit a přestat diskutovat. Myslím, že jsme na správné cestě. O klimatických cílech do roku 2050 se nevyjednává. Opravdu vás varuji, abyste stále neříkali 'Ach ne, ještě trochu'. Příliš mnoho ukazatelů ukazuje, že musíme něco změnit,“ tvrdí Herrmann.

## Další témata 34. týdne na autoweek.cz

Audi uvádí limitovanou edici Q3 Perfection

Kia likviduje skladové zásoby modelu EV6

## Pohledy do autoservisu budoucnosti

Frankfurtský veletrh Automechanika (10. – 14. září) připravuje speciální výstavu „Workshop of the Future“ ukazující, jak by mohla v blízké budoucnosti probíhat návštěva servisu. Těžištěm expozice je inovační laboratoř, kde mohou návštěvníci zažít konkrétní servisní aplikace. Uvidí jak vozidlo projíždí skenerem, který provádí diagnostiku jeho stavu pomocí AI a přenáší interpretované informace do následných dílenských procesů. Vrcholem bude ukázka



toho, jak robotické vozíky autonomně dodávají díly potřebné pro opravy ze skladu. Na samostatné výstavní ploše se představí budoucí řešení pro dílenský sektor v sedmi tematicky strukturovaných oblastech: diagnostika a automatizace, elektromobilita, automatizace procesů, AI a robotika, rozšířená realita (XR), síťový workshop, školení a další vzdělávání, digitální workflow a udržitelnost. Ve třetí části budou technické prezentace o aktuálních tématech, jako jsou hodnocení stavu trakčních akumulátorů, kalibrace asistenčních systémů, měření částic, hygiena klimatizace, marketing pro mladé talenty a digitální registrace vozidel.

## Porsche pomáhá zachránit Vartu

Německý výrobce baterií Varta oznámil, že dosáhl dohodu o restrukturalizaci s věřiteli a požádal svého významného zákazníka Porsche AG, aby svými penězi v rámci restrukturalizace zachránil jeho předluženou obchodní činnost. Dohoda sníží dluh Varty a pokud vše půjde podle plánu, měla by restrukturalizace zajistit financování společnost do konce roku 2027. Podle dohody se hlavní akcionář Michael Tojner (MT InvestCo) a Porsche stanou novými vlastníky Varty a společně poskytnou kapitálovou injekci ve výši 60 milionů eur. Další 60 milionů eur přijde od věřitelů jako přednostní zajištěné půjčky. Po dokončení všech kapitálových opatření budou



MT InvestCo a Porsche držet každý 32 % Varty a ostatní finančníci budou mít dohromady 36 %, přičemž společnost uvedla, že by se mohl přidat třetí investor. Porsche AG převezme většinový podíl v divizi V4Drive Battery společnosti Varta, což je výrobce článků, které se používají v hybridním pohonu Porsche 911 Carrera GTS.

# Green Deal se pokouší o perpetuum mobile

Green Deal je naprostá utopie, vysvětluje v blogu iDnes ekonomka Markéta Šichtařová, ředitelka společnosti Next Finance s.r.o., ekonomka a v roce 2024 kandidátka do Senátu ČR.

Chci říci jedno: Je naprostá utopie, že postavíme ekonomiku na zelené ideologii, na nulových emisích a na elektroautech. Je to v rozporu s fyzikálními zákony.

Lidé si to zatím ještě moc neuvědomují, ale energetici, fyzikové, chemici už dlouho bijí na poplach. Nulových emisí CO<sub>2</sub> lze totiž docílit jediným způsobem: že se vrátíme do středověku do doby, kdy lidstvo ještě neznalo fosilní paliva s vysokou energetickou hustotou. Ideologové, kteří tlačí Green Deal, to buď kvůli neznalosti nechápou, nebo je jim jedno, že OZE ani elektroauta bez fosilních paliv nemohou existovat, protože tím dochází k záporné energetické bilanci: Vkládáme do výroby obnovitelné energie buď víc, než získáváme zpět, což nedává smysl, anebo sice získáváme zpět více, než jsme vložili, ale pořád příliš málo na to, abychom dokázali například stavět auta, stavět silnice, vyrábět ocel, vyrábět čpavková hnojiva...

Pokud by tedy nějaká politická reprezentace donutila automobilky zcela opustit spalovárny a zcela by povypínala jaderné a uhelné elektrárny, dostaneme se do slepé uličky, která skutečně končí energetickým středověkem, a to není nadsázka! Je důležité zdůraznit, že se nejedná o nadsázku. Tak to prostě energeticky je.



Hraje se pouze o to, který ze dvou scénářů nastane. V prvním tohle pseudonáboženské šílenství zastavíme dřív, než se pořádně rozjede. Anebo to nezastavíme včas a dramaticky zchudneme. Že se ten systém musí zhroutit vlastní vahou, to je nevyhnutelné, to nám fyzika říká zcela srozumitelně. Ale může to trvat ještě dost dlouho, než se to stane. A může to napáchat moc škod, než se to stane.

Průmysl, zejména těžký průmysl a v rámci něho i energetika, byly po dvě staletí pýchou našich zemí. A teď ztrácíme konkurenceschopnost doslova každým dnem a tuhle svou dávnou chloubu si zcela dobrovolně ničíme.

Co je na tom pro mě nejvíce frustrující: Některé ty škody jsou už nevratné. Jde o to, že když si některé typy průmyslu povypínáme, budeme potřebovat násobky dnešního výkonu k tomu, abychom ten daný průmysl zase „nahodili“ do původního stavu. Takže třeba to, co dnes Němci dělají se svými jaderkami, jsou do značné míry nevratná rozhodnutí – minimálně v horizontu let až desítek let, a zvláště pokud by se stejná rozhodnutí zopakovala i v okolních zemích, takže by časem nebylo, jak dotovat „znovunahození“ energetické soustavy dodatečným výkonem z okolních zemí.

A přesně analogicky totéž platí i o našem průmyslu, o který přicházíme. A my o něj přicházíme, vždyť dneska, v roce 2024, je český průmysl svým výkonem na úrovni roku 2017 a půjde ještě níž a níž a níž... pokud to nezastavíme. Takže ztráta, kterou jsme si z ideologických důvodů přivodili, je v horizontu minimálně desetiletí nevratná a nejspíš navždy změnila k horšímu strukturu naší ekonomiky, protože vzhledem ke konkurenci už se nám vyklizená místa na světovém trhu nikdy nepodaří obsadit, i kdybychom si nahodili zpět naše vypnuté průmyslové kapacity. Čína ten vyklizený prostor zatím dávno obsadila.

Takže máme dvě možnosti. Rezignovat a strčit hlavu do písku a čekat. Anebo začít bojovat.



# 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](https://www.autoweek.cz/cs-news_letter)

## Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

[vladimir.rybecky@gmail.com](mailto: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:

### Nový Peugeot 3008 ukazuje svou sílu

Nový Peugeot 3008 je prvním modelem, který je vybaven novým Panoramic Cockpitem (ve verzi GT). Digitální přístrojová deska a velký centrální dotykový displej jsou integrovány do 21" zadního panoramatického HD displeje. Po Peugeot je typický mají multifunkční volant, stejně jako šikmá číselná umělelná řízení, přizpůsobitelné dotykové ovladače, které lze nakonfigurovat tak, aby poskytovaly rychlý přístup k oblíbeným funkcím. Nezávadně je integrován do šikmých a podpora ChromGP, 5007 potlačovací kmenou a ochranným systém.

Všechny verze se vyrábějí se v továrně v Sychrově, elektromotory se spolupracují s baterií Skatolis-Nádoc v Mělníku a redukční převodovky ve Václavském. Všechny varianty byly zmodernizovány na 600. - Akce je od srpna '17' - displej nebo GT, která má mimo jiné 21" displej nového Panoramic Cockpit, standardní LED Matrix světlomety a 3D světlý podlah. E-3008 se vždy dohodá s hlavním dopravcem.

VÝBAVA	NEJEDNĚ	PRŮVĚRY	CELEK	NEJEDNĚ	CELEK
ALLURE	1500	1500	1500	1500	1500
Essence 1500 1500 / 213 A (Benzin 73 kW)	1 360 800 Kč	45 000 Kč	1 360 800 Kč	45 000 Kč	1 360 800 Kč
GT	1500	1500	1500	1500	1500
Essence 1500 1500 / 213 A (Benzin 73 kW)	1 360 800 Kč	45 000 Kč	1 360 800 Kč	45 000 Kč	1 360 800 Kč

www.autoweek.cz

### Ztrácejí číňští výrobci elektromobilů klíčovou pozici v EU?

Podle odhadů výrobců vzhledem k nové pravidelné tarify EU, postupující odvození cíle pro některé čínské výrobce elektromobilů v EU, který činí 30 %.

Evropská komise tvrdí, že cíle zavádějí obvykle čínské výrobce elektromobilů před národním výrobcem konkurence. Například německá společnost Mercedes se vztahuje dohodnout cíle ve výši 37,6 % nad rámec. To je srovnatelné s cíli jiných výrobců z jakéhokoli cíle 10 %. To je BMW, Dacia, Volvo a Tesla dovozí elektromobily. Čínské výrobce na ně se vztahuje pravidla o EU. Poplatky se stanou tvrdými v závislosti na úrovni nastavení k danému cíli. Bussetem a Peugeotem.

Čínské výrobce je přehledný tím, že elektromobily, které jsou vyrobeny v EU, jsou k dispozici před tím, než přijdou do výroby v čínském výrobcem. Čínské výrobce je přehledný tím, že elektromobily, které jsou vyrobeny v EU, jsou k dispozici před tím, než přijdou do výroby v čínském výrobcem.

www.autoweek.cz

### O kolik klesly ceny akumulátorů pro elektromobily

Ceny tradičních akumulátorů pro elektromobily od roku 2008 rapidně klesly. Aktuální analýza amerického ministerstva energetiky ukazuje, o kolik klesly.

Ceny tradičních akumulátorů pro lehké elektromobily za posledních 10 let klesly o 90 %. Americká agentura vypočítala náklady na 1 kilowatthodinu (kWh) v litiových akumulátorech v roce 2008 na 1415 USD (31 070 Kč). V roce 2023 by to už bylo pouze 139 USD (3110 Kč) za 1 kWh.

Americké ministerstvo energetiky vidí důvody ve zjednodušení výrobních metod a v pokroku jak v technologiích akumulátorů, tak jejich chemii. Využitím energetických nádob (baterie) se v uvedeném období zvýšila o 15 %. Kromě toho byly představeny lepší litiové články s většími výrobními množstvími. To znamená, že se očekává, že cena litiových článků akumulátorů bude v budoucnu dále klesat.

Čínské litiové články akumulátorů je nejzákladnější součástí elektromobilu - představuje kolem 40 % pořizovacích nákladů. V důsledku toho jsou elektromobily obvykle vyrobené v číně. Klasické vozy se spalovacími motory. Podle studie obnovitelné společnosti Hendrickson Oudershoofa přitom v Německu kumulují za elektromobily při započítání celkových nákladů v průměru o 21 % víc než za spalovacími vozy se spalovacími motory.

Analýza investiční bankovní společnosti Goldman Sachs očekává, že cena akumulátorů do roku 2023 klesne na 139 USD (3110 Kč) za 1 kWh. Předchozí prognóza počítala s poklesem o 33 %.

Nástupníci očekávají, že klesající pořizovací ceny baterie způsobí snížení celkových cenami autovů jako jsou BMW, niki a kombat. Očekává se, že ceny do roku 2023 klesnou v letech 2023 až 2030 klesl v průměru o 11 % ročně. "Hei Niki Bhandari z Goldman Sachs Research.

www.autoweek.cz

### Americké automobilové odbory pro Harrisovou

Spíše je pro automobilové průmysl obvykle klíčový. Když se usadí prach z konference o globálních výhledech, automobilové průmysl své závody, zaměstnanci vsemu svůj obdivný nový model na čílné oči a pracovníci si dají zvláštní dovedení.

Letos jsou to však politika a zahraniční, kteří utvářejí auto v řídicím - od jízdních mývalů, kteří se používají tím, jak klesl požadavek elektromobilů, až po energetické články, které jsou diskutovány o tom, jak moc se smí dovozet výroba elektromobilů, než to bude považováno za používání globálních obchodních pravidel.

Mězíma na předávání účel v Henrym Donaldu Trumpa. Hei, že pokud bude zvolen, moh by ukončit dovozy klesl 7500 dolarů na elektromobily, uvořil nová cíle na auto v Mexiku a zrušil povinnost klesl null výrobce automobilů, aby se svým vozem splňoval národní normy.

Prezident obchodní unie Uníed Auto Workers Showm Fern doli při zahájení Demokratického národního shromáždění následně svou věrnou demokracii když se objeví v řídicí "Jump je smaz", aby jako kandidát obětně řídicí představitel Komatu Harrisovou, "šup" se

článek pracovní, který odmítne vstoupit do odborů, nebo během stávkových projevů jako stávková. Během listopadu se minulostí odjel na demonstraci aby podpořil klíčující pracovníky v automobilových. UAW zahrnuje odlišnosti mediální svého milionu aktivních a bývalých členů, aby vedli kampaň za hlasování pro Harrisovou, čímž se stane čtvrtým a komunikací a ostatními online. Vše odboje se soustředí na Michigan, kde v roce 2020 odboje UAW pocházelo 9,2 % Bidenových hlasů. Siny vli, mly, tak ve Wisconsinu, Ohio a Pennsylvania, což jsou klíčové swingové státy, které by mohly ovlivnit výsledek volby.

Trumpovi se oke podpořilo na svou stranu získat některé členy UAW kteří tvrdí, že jeho výsledek v oblasti obchodu a daní znevýhodní automobilovému průmyslu víc než novými demokracii.

Informace, že GM propouští víc než 1000 pracovních zaměstnanců ve svých továrnách v amerických továrnách je prakticky nepopulární, protože většina automobilových společností svůj počet zaměstnanců v oblasti technologií zvyšuje.

www.autoweek.cz

### Elektromobily potřebují dotace

"Elektromobily potřebují větší pomoc, aby nahradily auto na fosilní palivo." uvádí britský dodavatel Dowlas Group v rozpravě pro operativu Reuters v reakci na to, že hlavní třídy EU včetně Německa zruší nebo sníží dotace na elektromobily.

"Výrobci elektromobilů a jejich dodavatelé se potkávají a propadají popravě pro elektromobily, což je negativní zpráva, včetně Německa a Švédska, zruší nebo sníží podporu pro tuto technologii.

"Pokud chce Evropa splnit své cíle pro postavení vyřazení elektromobilů se spalovacími motory, musí být znovu zveřejněny dotace na elektrická vozidla v zemích, které je zrušily".

"Přelivové zrušení dotací v Německu a v rámci britského vyřazení britského dodavatele pro automobilový průmysl Dowlas Group uvedla, že nyní odboje, že její uzavřené oddělení svých podniků, GKN Automotive, GKN Powder Metallurgy a GKN Hydrogen od švédského dodavatele Metabo Industries P.C. GKN Hydrogen byla nedávno převedena na společnost Langley Holdings, takže Dowlas Group nyní zahrnuje dva samostatné podniky GKN Automotive a GKN Powder Metallurgy.

do roku 2030 ve Velké Británii a o pět let později v Evropské unii. Pokud přehodnotí dotace na elektromobily, některou formou dotací" varuje Liam Butlerworth z Dowlas Group.

"Jakožto společnost Dowlas, musí být patřičně rozložena a členové Metabo, včetně oddělení elektromobilů, které bylo nedávno odděleno od Dowlas Group, a které vyznají přelivové zprávy do technologické elektromobilové zprávy, nyní potřebují spousta národních diskuzí v výrobcích elektromobilů a tím, jak tento zpráva "Hei Niki Bhandari z Goldman Sachs Research.

Dowlas Group před rokem dokončila oddělení svých podniků, GKN Automotive, GKN Powder Metallurgy a GKN Hydrogen od švédského dodavatele Metabo Industries P.C. GKN Hydrogen byla nedávno převedena na společnost Langley Holdings, takže Dowlas Group nyní zahrnuje dva samostatné podniky GKN Automotive a GKN Powder Metallurgy.

www.autoweek.cz

## Nový Peugeot 3008 ukazuje svou sílu

## Ztrácejí číňští výrobci elektromobilů klíčovou pozici v EU?

## O kolik klesly ceny akumulátorů pro elektromobily

## Americké automobilové odbory pro Harrisovou

## Elektromobily potřebují dotace

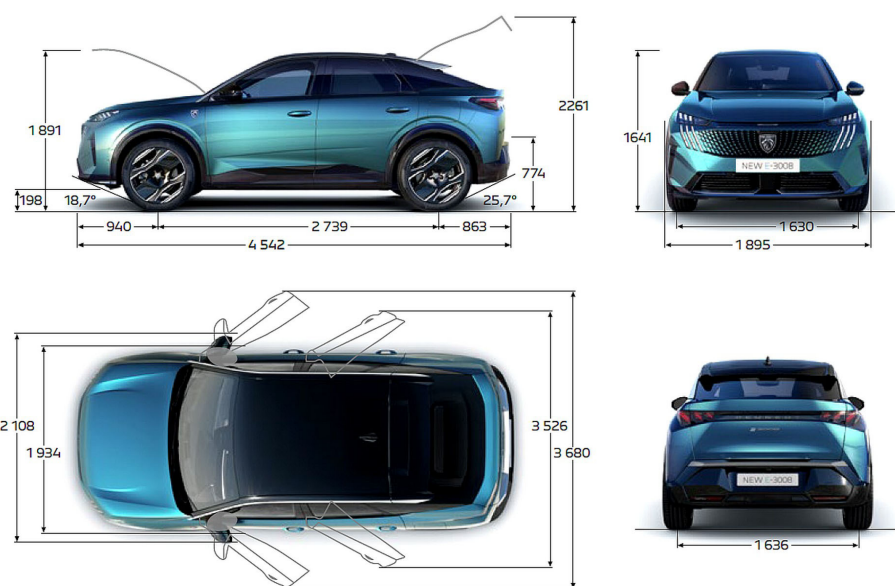
# Ztrácejí číňští výrobci elektromobilů klíčovou pozici v EU? Americké automobilové odbory pro Harrisovou



## Nový Peugeot 3008 ukazuje svou sílu

Nový Peugeot 3008 je prvním modelem, který je vybaven novým Panorama i-Cockpit (ve verzi GT). Digitální přístrojový štít a velký centrální dotykový displej jsou integrovány do 21" zaobleného panoramatického HD displeje. Pro Peugeot je typický malý multifunkční volant, stejně jako ve střední části umístěné i-Toggles, přizpůsobitelné dotykové ovladače, které lze nakonfigurovat tak, aby poskytovaly rychlý přístup k 10 oblíbeným funkcím. Infotainment je nejmodernější od Stellantis s podporou ChatGPT, 360° parkovací kamerou a rychlým navigačním systémem.

Kromě plně elektrické a mild-hybridní podoby se nový Peugeot 3008 se vyrábí také jako plug-in hybrid. Ten kombinuje čtyřválec 1,6 l turbo/110 kW (150 k) s elektromotorem/92 kW (125 k), z čehož vyplývá celkový výkon 143 kW (195 k). Akumulátor 17,8 kWh umožňuje elektrický dojezd 85 km a nabíjí se pomocí 7,4 kW nabíječky. Tato verze zatím není v nabídce pro český trh.



Všechny verze se vyrábějí se v továrně v Sochaux, elektromotory ve společném podniku Stellantis–Nidec v Trémery a redukční převodovky ve Valenciennes. Výběr variant byl zjednodušen na dvě – Allure se dvěma 10" displeji nebo GT, která má mimo jiné 21" displej nového Panoramic iCockpitu, standardní LED Matrix světlomety a 3D světelný podpis. E-3008 se vždy dodává s tepelným čerpadlem.

VÝBAVA	MOTOR	EMISE CO <sub>2</sub> (WLTP)	CENA	AKČNÍ NABÍDKA	AKČNÍ CENA
ALLURE	<b>Hybrid 136 e-DCS6</b> 1PPDSYRJH7C0A0B0	123	790 000 Kč	41 000 Kč	749 000 Kč
	<b>Elektromotor 157 kW / 210 k (Baterie 73 kWh)</b> 1PPDSYREUFC0A0B0	0	1 160 000 Kč	41 000 Kč	1 119 000 Kč
GT	<b>Hybrid 136 e-DCS6</b> 1PPDSYTIH7C0A0B0	124	900 000 Kč	41 000 Kč	859 000 Kč
	<b>Elektromotor 157 kW / 210 k (Baterie 73 kWh)</b> 1PPDSYTEUFC0A0B0	0	1 280 000 Kč	41 000 Kč	1 239 000 Kč



## Ztrácejí čínští výrobci elektromobilů kvůli clům pozici v EU?

Poté, co vstoupily v platnost nové prozatímní tarify EU, posouvající dovozní cla pro některé čínské automobilky až na 48 %, prodej čínských elektromobilů proti červnu klesl o 45 %. Celkově to ovšem nebyl výrazně větší pokles než celkový propad prodeje elektromobilů v EU, který činil 36 %.

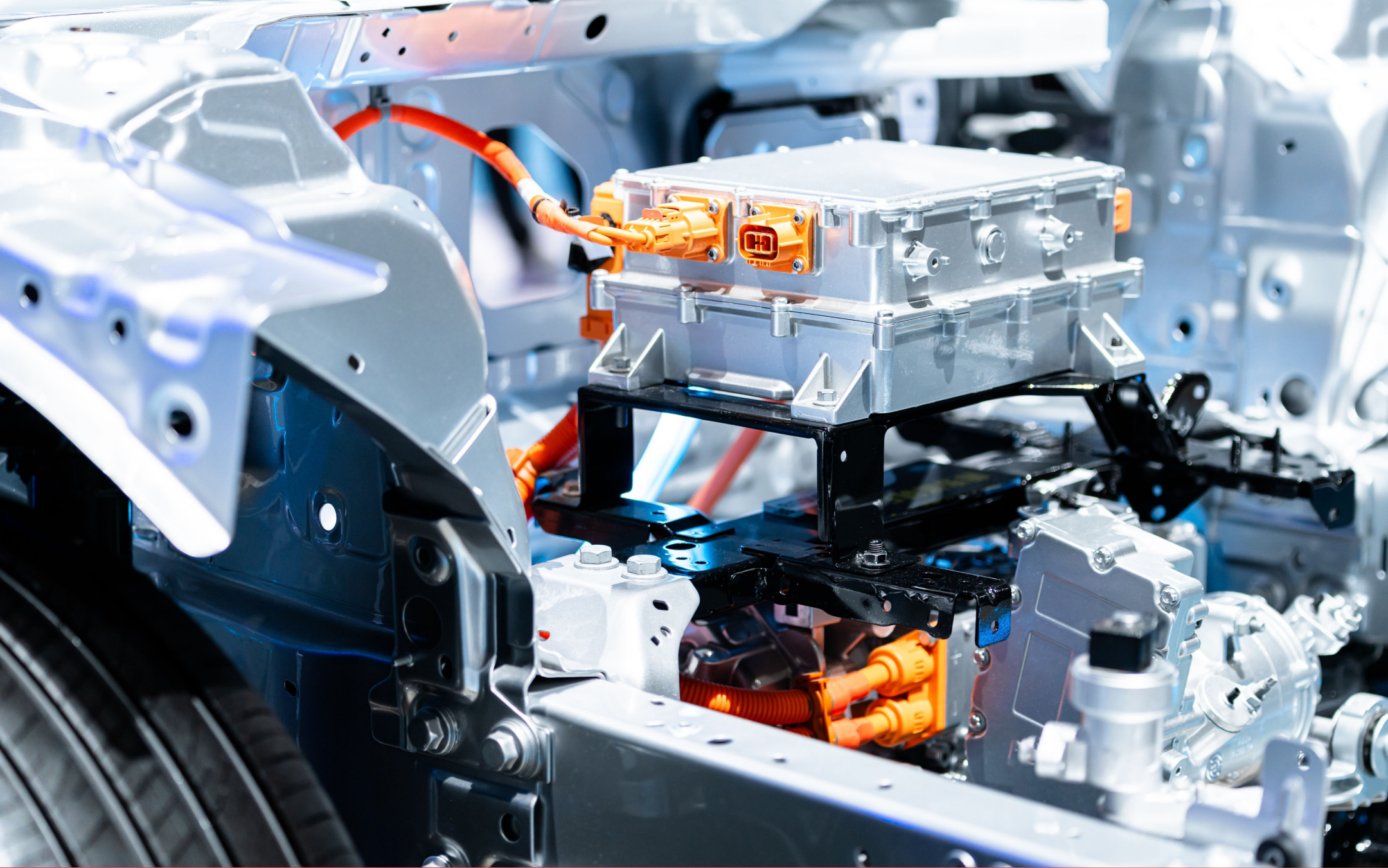
Evropská komise tvrdí, že cla zavedla aby chránila své automobilky před nízkonákladovou konkurencí. Na nejprodávanější čínskou značku MG se vztahuje dodatečné clo ve výši 37,6 % nad stávající 10% sazbu, zatímco majitel Volva Geely a BYD platí 19,9 % resp. 17,4 % navíc k základnímu clu 10 %. Také BMW, Dacia, Volvo a Tesla dovážejí elektromobily čínské výroby, na něž se vztahují přidaná cla EU. Poplatky se stanou trvalými v listopadu pokud nedojde k dohodě mezi Bruselem a Pekingem.

Červencový pokles je přehnaný tím, že automobilky spěchaly dodat elektromobily k prodejcům před tím, než přidaná cla vstoupila 5. července v platnost. „V červnu jsme viděli

*obrovský tlak ze strany čínských výrobců na vyprázdnění zásob,*“ řekl Matthias Schmidt, nezávislý automobilový analytik z Hamburku.

Největší výrobce elektromobilů a plug-in hybridů na světě BYD ovšem v červenci prodal na 16 trzích třikrát víc elektromobilů než o rok dřív. MG z čínského koncernu SAIC, vykázalo v červenci 20% pokles oproti předchozímu roku, zatímco tržby Polestaru, dceřiné společnosti čínské Geely, klesly o 42 %.

Zavedení tarifů přichází v době zpomalení globálního růstu prodeje elektromobilů, což působí obrovské problémy jejich výrobcům. Čínští výrobci nyní urychlují plány výroby elektromobilů v Evropě a přitom hledají země, které jim nabídnou nejvýhodnější dotace a zajistí co nejlevnější pracovní sílu, tedy jim nabídnou přesně to, co Evropská komise vyčítá čínské vládě... Jenže tuto podporu elektromobility budou platit evropští daňoví poplatníci namísto Číňanů.



## O kolik klesly ceny akumulátorů pro elektromobily

Ceny trakčních akumulátorů pro elektromobily od roku 2008 rapidně klesly. Aktuální analýza amerického ministerstva energetiky ukazuje, o kolik zlevnily

Ceny trakčních akumulátorů pro lehké elektromobily za posledních 15 let klesly o 90 %. Americká agentura vypočetla náklady na 1 kilowatthodinu kapacity v lithio-ionových akumulátorech v roce 2008 na 1415 USD (31 670 Kč). V roce 2023 by to už bylo pouze 139 USD (3110 Kč) za 1 kWh

Americké ministerstvo energetiky vidí důvody ve zlepšených výrobních metodách a pokroku jak v technologii akumulátorů, tak jejich chemii. Využitelná energetická hustota článků se v uvedeném období zvýšila o 15 %. Kromě toho efekty škálování zajišťují, že náklady klesají s větším vyráběným množstvím. To znamená, že lze očekávat, že cena lithio-ionových akumulátorů bude v budoucnu dále klesat.

Trakční lithio-ionový akumulátor je nejdražší součástí elektromobilu – představuje kolem

40 % pořizovacích nákladů. V důsledku toho jsou elektromobily obvykle výrazně dražší než klasické vozy se spalovacími motory. Podle studie oborového experta Ferdinanda Dudenhöffera platí v Německu kupující za elektromobil i při zahrnutí aktuálních slev v průměru o 21 % víc než za srovnatelný vůz se spalovacím motorem.

Analytici investiční bankovní společnosti Goldman Sachs očekávají, že cena akumulátorů do roku 2025 klesne na 99 USD (2215 Kč) za 1 kWh úložné kapacity, což je 40% pokles oproti roku 2022. Předchozí prognóza počítala s poklesem o 33 %.

„Naši analytici očekávají, že téměř polovina poklesu ceny bude způsobena klesajícími cenami surovin jako jsou lithium, nikl a kobalt. Očekává se, že ceny sad akumulátorů budou v letech 2023 až 2030 klesat v průměru o 11 % ročně,“ řekl Nikhil Bhandari z Goldman Sachs Research.



## Americké automobilové odbory pro Harrisovou

Srpen je pro automobilový průmysl obvykle klidný měsíc. Když se usadil prach z konferencí o půlročních výsledcích, automobilky likvidují své závody, manažeři vezmou svůj oblíbený nový model na letní cestu a pracovníci si dají zaslouženou dovolenou.

Letos jsou to však politici a zákonodárci, kteří udržují auta v titulcích – od jihokorejských ministrů, kteří se potýkají s tím, jak řešit požáry elektromobilů, až po evropské a čínské politiky, kteří diskutují o tom, jak moc se smí dotovat výroba elektromobilů, než to bude považováno za porušování globálních obchodních pravidel.

Mezitím na předvolební akci v Pensylvánii Donald Trump řekl, že pokud bude zvolen, mohl by ukončit daňový kredit 7500 dolarů na elektromobily, uvalit nová cla na auta z Mexika a zrušit pravidla, která nutí výrobce automobilů, aby se svými vozidly splňovali nižší emisní normy.

Prezident odborového svazu United Auto Workers Shawn Fein dal při zahájení Demokratického národního shromáždění najevo svou věrnost demokratům když se objevil v tričce „Trump je strup“, aby jako kandidátku dělnické třídy představil Kamalu Harrisovou. „Strup“ se

označuje pracovník, který odmítne vstoupit do odborů, nebo během stávkou působí jako stávkokaz. Biden i Harrisová se v minulosti objevili na demonstracích aby podpořili stávkující pracovníky v automobilkách. UAW zahajuje celostátní mobilizaci svého milionu aktivních a bývalých členů, aby vedli kampaň za hlasování pro Harrisovou, chodili od dveří ke dveřím a komunikovali s ostatními online. Vliv odborů se soustředí na Michigan, kde v roce 2020 od členů UAW pocházelo 9,2 % Bidenových hlasů. Silný vliv mají také ve Wisconsinu, Ohiu a Pensylvánii, což jsou klíčové swingové státy, které by mohly ovlivnit výsledek volby.

Trumpovi se ale podařilo na svou stranu získat některé členy UAW kteří tvrdí, že jeho výsledky v oblasti obchodu a daní prospívají automobilovému průmyslu víc než návrhy demokratů.

Informace, že GM propouští víc než 1000 placených zaměstnanců ve svých softwarových a servisních odborových jednotkách je neobvyklý krok, protože většina automobilových společností svůj počet zaměstnanců v oblasti těchto technologií zvyšuje.



## Elektromobily potřebují dotace

*„Elektromobily potřebují větší pomoc aby nahradily auta na fosilní paliva,“* uvádí britský dodavatel Dowlais Group v rozhovoru pro agenturu Reuters v reakci na to, že hlavní trhy EU včetně Německa zrušily nebo snížily dotace na elektromobily.

Výrobci automobilů a jejich dodavatelé se potýkají s propadem poptávky po elektromobilech poté, co evropské země, včetně Německa a Švédska, zrušily nebo snížily podporu pro tuto technologii.

*„Pokud chce Evropa splnit své cíle pro postupné vyřazování automobilů se spalovacími motory, musí být znovu zavedeny dotace na elektrická vozidla v zemích, které je zrušily,“* uvedl generální ředitel významného britského dodavatele pro automobilový průmysl Dowlais Group Liam Butterworth.

*„Překvapivé zrušení dotací v Německu na konci loňského roku poškodilo poptávku. Ochlazení poptávky po elektromobilech s akumulátory ohrožuje plány na ukončení prodeje nových vozidel se spalovacím motorem*

*do roku 2030 ve Velké Británii a o pět let později v Evropské unii. Pokud předpisy zůstanou tak, jak jsou, pak bude absolutně nutné podpořit prodej elektromobilů nějakou formou dotací,“* varuje Liam Butterworth z Dowlais Group.

*„Zákazníci společnosti Dowlais, mezi něž patří Ford Motor a General Motors, odsunuli dodávky elektrických pohonných jednotek. Existuje mnoho dodavatelů, kteří výrazně přeinvestovali do technologií elektrického pohonu. Nyní probíhá spousta náročných diskusí s výrobcí automobilů o tom, jak tento rozpor řešit,“* řekl generální ředitel Butterworth. V důsledku zpomalení Dowlais Group uvedla, že nyní očekává, že její upravené tržby letos výrazně klesnou.

Dowlais Group před rokem dokončila oddělení svých podniků GKN Automotive, GKN Powder Metallurgy a GKN Hydrogen od leteckého dodavatele Melrose Industries PLC. GKN Hydrogen byla nedávno převedena na společnost Langley Holdings, takže Dowlais Group nyní zahrnuje dva samostatné podniky GKN Automotive a GKN Powder Metallurgy.