

38. týden 2024



# AutoTablet.cz

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



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



## Alfa Romeo Junior na startu

Objednávky na nové kompaktní SUV Alfa Romeo Junior jsou na českém trhu již otevřeny. Akční cena už dostupné plně elektrické verze Elettrica je od 899 000 Kč vč. DPH. Akční cena mild-hybridní verze Ibrida, která bude k dispozici od října, je od 649 000 Kč. Junior se vyrábí v Polsku v závodě Tychy.

Alfa Romeo Junior je nástupcem relativně úspěšného modelu MiTo, kterého se v letech 2008 až 2018 prodalo přes 300 000 kusů. Alfa Romeo s modelem Junior vstupuje do dynamicky rostoucího segmentu prémiových kompaktních SUV, přičemž cílem je oslovit i zákazníky ze středního proudu z okruhu mladých párů nebo jako druhé auto do rodiny.

Platforma STLA Small (dříve označovaná jako e-CMP2) je stejná jako u dalších modelů Stellantisu. U Alfa Romeo se ovšem snažili nabídnout pro uživatele vůz pro každodenní cestování s vysokou mírou sportovnosti. Proto byl podvozek rozsáhle upraven. Přední náprava má všechny klíčové prvky navržené techniky Alfy. Zadní náprava zůstává se zkrutnou příčkou ale přizpůsobenými pružinami, tlumiči a stabilizátorem. Junior díky tomu zaručuje radost z jízdy a špičkovou jízdní dynamiku typickou pro Alfa Romeo.

Alfa Romeo Junior s délkou 4173 mm (rozvor náprav 2557 mm) zaujme průměrem otáčení pouhých 10,5 m. Zavazadlový prostor má objem 415 l/1280 l (Ibrida) resp. 400 l/1265 l (Elettrica).

Před řidičem je umístěn barevný digitální přístrojový štít 10,25" v designu Cannocchiale, svou podobou odkazující na historické modely Alfa Romeo. Středový 10,25" dotykový displej je orientovaný směrem k řidiči.

Junior Elettrica s elektromotorem o výkonu 115 kW (156 k) čerpá energii z akumulátoru s kapacitou 54 kWh pro dojezd 410 km. Junior Ibrida s tříválcem 1,2 l turbo/100 kW (136 k) využívá 48 V mild-hybridní pohon se startér/generátorem s výkonem 21 kW.

Informace o vrcholné verzi Junior Elettrica Veloce 280 na str. 10



## Peugeot E-3008 a E-5008 s nejlepším dojezdem ve třídě

Peugeot představil nové varianty s dlouhým dojezdem svých elektricky poháněných modelů E-3008 Long Range a E-5008 Long Range - jsou homologovány s 700 km resp. 668 km, což z nich dělá nejlepší ve své třídě SUV. Pro oba modely Peugeot představil nový trakční elektromotor 170 kW (230 k) s akumulátorem o kapacitě 96,9 kWh. Koncepte platformy STLA Medium umožňuje s akumulátorem, který je o 15 mm vyšší a lze do něj uložit větší množství energie, zachovat identický prostor v interiéru. Díky novému systému předehřívání je možné oba modely nabíjet výkonem až 160 kW. Nové verze doplňují základní varianty s elektromotory 157 kW a dojezdem až 527 km u E-3008 resp. 502 km



u E-5008. Také ty budou nově vybaveny systémem předehřívání akumulátoru. Všechny verze E-3008 a E-5008 se vyrábějí v Sochaux a jsou vybavené akumulátory vyráběnými v továrně ACC v Douvrinu.

## Geely zkoumá výrobu elektromobilů v Evropě



Čínská automobilka Geely jedná s polskou vládou o zřízení továrny na elektromobily. Tím by se mohla vyhnout člům Evropské komise na dovoz elektromobilů

vyrobených v Číně. Geely by také mohlo využít výrobní kapacitu značek, které jsou v jeho majetku. Geely v Evropě kontroluje automobilky Volvo, Polestar, Lotus a London Taxi Company (LEVC). Skupina se také prosazuje se svými novými značkami jako Lynk & Co a Zeekr. Geely je rovněž největším akcionářem společnosti Daimler-Benz. „V Evropě máme mnoho partnerů a hledáme možnosti s ohledem na stávající kapacitu,“ sdělil pro Automobilwoche viceprezident Geely Group Victor Yang. Podle Yanga jsou hlavní možnosti Geely v Evropě továrny Volvo a Renault.

### Další aktuality 38. týdne na [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

- Z kolínského závodu Toyota vyjel dvoumiliontý vůz
- Renault Master získal titul Van of the Year 2025
- BMW urychluje vývoj autonomního řízení v Číně
- Další značka k zapamatování - Kaiyi Auto
- Obavy výrobců autodílů – ve Francii



## Evropská komise je proti odkládání cílů CO2

Podle požadavků EU na limity CO2 vozového parku pro automobily a lehká užitková vozidla musí výrobci do roku 2025 snížit emise CO2 svých vozidel o 15 % ve srovnání s rokem 2021. Zde by měly pomoci lokálně bezemisní elektromobily. Poptávka po nich ale v poslední době výrazně klesla.

Zástupci průmyslu proto vyzvali k dvouletému odkladu, aby se vyhnuli hrozbě miliardových pokut. Asociace evropských výrobců automobilů ACEA poukázala (viz. str. 11), že EU nemá klíčové podmínky pro masové uvedení automobilů a dodávek s nulovými emisemi na trh.

*„Cíl pro rok 2025 vyžaduje od výrobců vyvinout komplexní strategii dodržování předpisů. Průmysl měl dostatek času připravit se na další fázi přechodu. Pravidla pro rok 2025 byla zákonodárci schválena již v roce 2019 a při revizi norem CO2 v roce 2023, která uzákonila zákaz nových vozidel na benzin a naftu od roku 2035, se nezměnila,“* řekl mluvčí Komise pro klima Tim McPhie.

Dokument EK varuje, že výrobcům automobilů budou v roce 2025 hrozit sankce až 16 miliard eur, pokud nedodrží předpisy EU. Aby byl dosažen cíl EU kolem 95 g CO2/km do roku 2025, musí

se tržní podíl elektromobilů zvýšit na 20 až 22 %, zatímco v současnosti stagnuje pod 15 %. VW Group dokonce uvádí, že pro splnění limitu musí překročit podíl elektromobilů v prodeji 25 %.

*„Je to cynické a absurdní. Výrobci automobilů dosáhli za poslední dva roky zisk přes 130 miliard eur a měli dostatek času se na požadavky připravit,“* uvedla Julia Poliščanová, vrchní ředitelka ekologické organizace Transport & Environment (T&E).

Na rozdíl od jiných výrobců skupina Stellantis po zmírnění nebo odkladu cílů EU nevolá. Generální ředitel Stellantisu Carlos Tavares říká, že jeho společnost tvrdě pracovala na snížení nákladů a po letech příprav je na nové předpisy připravena. *„Pravidla jsou známá již několik let. Moji kluci jsou připraveni na boj. Jsme pár měsíců před startem závodu a někdo volá, aby se změnila pravidla. Společnosti tvrdí, že pokud zdvojnásobí svůj prodej BEV a nevydělají na nich peníze, dostanou se do problémů. Výrobci, kteří usilují o odklad, se mohou obávat ztráty peněz, protože zisková marže u elektromobilů je nižší než u modelů s vnitřním spalováním a výrobní náklady jsou vyšší,“* řekl Tavares.

# Sebedestrukce Evropy

Italská premiérka Giorgia Meloniová prohlásila, že cíl Evropské unie do roku 2035 ukončit prodej automobilů vypouštějících oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>) ukazuje sebedestruktivní postoj k průmyslovým a ekologickým otázkám. „Zákaz spalovacích motorů u aut od roku 2035 je jedním z nejviditelnějších příkladů sebedestruktivního přístupu. Připojení průmyslového sektoru k výzvě ekologické transformace nemůže znamenat demontáž celých sektorů," řekla Meloniová. V březnu 2023 země EU



schválily zákon, který vyžaduje, aby všechna nová auta měla od roku 2035 nulové emise CO<sub>2</sub>, čímž se zakazují vozidla na naftu a benzin. Meloniová vždy byla proti zákazu spalovacích motorů. Při schvalování rozhodnutí EU se její vláda spolu s Bulharskem a Rumunskem zdržela hlasování, zatímco Polsko bylo jedinou zemí, která hlasovala proti. Vláda České republiky

zákaz spalovacích motorů v podobě vyjednané za českého předsednictví podpořila.

## GM a Hyundai: rodí se nový gigant?

Společnosti Hyundai Motor a General Motors plánují komplexní spolupráci v řadě oblastí včetně dodávek surovin, vývoje, výroby a alternativních pohonů - elektrických i vodíkových. Generální ředitelka GM Mary Barraová a generální ředitel Hyundai Motor Euisun Chung podepsali dohodu o prozkoumání oblastí spolupráce a možných závazných dohod. Cílem podle společností je sdílet náklady a rychleji uvést na trh širší škálu produktů. Spojení obou výrobců by



mohlo mít obrovský rozsah - v roce 2023 GM prodalo 6,2 milionu vozů a Hyundai 4,2 milionu aut, ale společně s Kiou to bylo dokonce 7,3 milionu. Letos Hyundai cílí na 4,2 milionu vozů a Kia chce dosáhnout 3,2

milionu. Tím se tato dvojice přibližuje k největším světovým automobilkám Toyotě a Volkswagenu - Toyota v loňském roce prodala 11,2 milionu vozů a koncern VW 9,2 milionu. GM má v Jižní Koreji výrobní závody, designové studio a vývojové centrum jako dědictví po spojení s Daewoo Motors.



## Evropské automobilky se probudily

Evropský automobilový průmysl vyjadřuje obavy ohledně cílů v oblasti emisí CO2 do roku 2025, protože trh s elektromobily stagnuje. Výrobci automobilů by měli připravit masivní slevy na elektromobily nebo – jak už oznámil Volkswagen – výrazně zdražit modely se spalovacími motory.

Sdružení evropských výrobců automobilů ACEA varuje, že splnění požadavku EU pro rok 2025 by automobilky donutilo zastavit výrobu asi 2 milionů vozů se spalovacími motory, což by ohrozilo miliony pracovních míst v EU, poškodilo spotřebitele a ovlivnilo ekonomickou konkurenceschopnost EU. Další variantou je nechat se vystavit pokutám, které by mohly dosáhnout až 13 miliard eur pro osobní automobily a další 3 miliardy eur pro lehká užitková vozidla. EU by proto podle ACEA měla použít nouzové nařízení k odložení svých emisních cílů pro rok 2025 pro automobilky o dva roky.

Předseda dozorčí rady VW Hans Dieter Pötsch chce, aby byly emisní cíle EU přizpůsobeny realitě: „Elektrická mobilita je budoucnost individuální mobility, ale politici stanovili cíle odvětví, aniž by byla k dispozici potřebná infrastruktura a aniž by zvážili, zda se zákazníci chystají vydat se touto cestou.“

Mario Draghi ve zprávě o konkurenceschopnosti Evropské unie uvedl: „Automobilový průmysl je klíčovým příkladem nedostatečného plánování EU, která uplatňuje klimatickou politiku bez průmyslové politiky.“

Peter Schwerdtmann se ale v komentáři pro

Auto-Medienportal ptá: Proč až teď? Lobbisté automobilového průmyslu náhle brání dalšímu zpřísnování limitů emisí CO2, protože kdo je nezvládne, zaplatí Bruselu miliardy. Většina strategických mozků na vrcholných pozicích v automobilkách si to uvědomila už dávno. EU je přinutila vydat se správnou cestou: elektromobily byly - navzdory realitě - zařazeny mezi vozy s nulovými emisemi a zvýhodněny bonusem při výpočtu emisí vozového parku.

Němci byli a jsou experty na velké, výkonné automobily, které jsou žádané po celém světě. Německé automobilky proto vsadily na těžké elektrifikované modely, které jim dosud v režimu EU zaručovaly dvojnásobný bonus a přitom chránily velké spalovací motory. Tato strategie je nyní v ohrožení a německým výrobcům dnes chybí malé elektromobily. Aktivity německého ministra dopravy a reakce z Evropy ukazují, že se jedná především o problém německého automobilového průmyslu s jeho specifickým produktovým portfoliem. Německým elektromobilům při výrobě i provozu chybí ekologická smysluplnost, protože významná část elektrické energie v zemi se vyrábí z uhlí.

Otázka fleetových limitů ukazuje, jak obtížné je hodnocení ekologických a ekonomických dopadů. Cíle EU vycházely z přesvědčení, že elektromobilita je tím jediným správným krokem. Ekonomické dopady nyní budou závažné pro všechny a přitom přínos pro životní prostředí není jistý.

## DEZENT představil nové designy kol, které se zimy nebojí

Nejprodávanější značka litých kol v ČR a specialista na zimní litá kola DEZENT přichází na podzim s novými designy, které dodají automobilům decentní eleganci i v zimě. Stylový dvoupaprskový design DEZENT KF nabízí technickou všestrannost i nadčasovou sportovní eleganci. Nabízí vysokou nosnost až 810 kg a díky široké škále schválení ECE v originálních rozměrech se bez problémů přizpůsobí různým vozidlům od Audi



A1 přes elektrická vozidla až po mnoho modelů značky Volvo.

Luxusní pětipaprskové kolo DEZENT KG nabízí mnoha prémiovým vozům ještě výraznější vzhled. Klasický design jim dodává jemný, speciální nádech sportovnosti. S nosností až 900 kg na kolo je ideální volbou i pro těžší modely automobilů Audi či BMW, ozdobí i vozy jako Jaguar F-Pace, Škoda Enyaq, Tesla Model Y nebo Volkswagen ID.Buzz.

## Spolupráce Hyundai Motor a Škoda Group

Společnosti Hyundai Motor a Škoda Group v průběhu korejsko-českého obchodního summitu, pořádaného v Praze, podepsaly memorandum o shodě, týkající se zahájení spolupráce na budování ekosystému vodíkové mobility. Škoda Group zaměstnává 10 000 lidí v několika výrobních závodech v České republice, Finsku a Turecku. Mezi její hlavní produkty patří nízkopodlažní tramvaje, trolejbusy a elektrobusy, elektrické lokomotivy, příměstské vlakové jednotky, elektrické motory či kompletní pohony pro dopravní systémy. Od roku 2018 je jejím hlavním akcionářem skupina PPF. Memorandum počítá s vypracováním studií o možnostech převzetí systémů a technologií palivových článků na vodík

či adaptace hospodárných řešení pro projekty v oblasti mobility a s posouzením širších příležitostí v oblastech vodíkového ekosystému. Hyundai a Škoda Group též vypracují studie uskutečnitelnosti rozličných využití palivových článků mimo oblast mobility.



## Personální rošáda v českém BMW Group

Nový obchodní ředitel BMW Czech Republic Michal Beneš přebírá funkci po Milanu Kozovi, který po vzájemné dohodě po 14 letech z BMW Group odešel. Michal Beneš absolvoval magisterské studium na Slezské univerzitě v Opavě a následně IPFM (Institut pro průmyslový a finanční management). Před nástupem do BMW Group sbíral zkušenosti ve společnosti Škoda Auto, kde působil na pozici servisního oblastního manažera pro exportní trhy, dále zodpovídal za servisní síť v indickém zastoupení Škoda Auto a následně se podílel na strategii rozvoje globální dealerské sítě. Do BMW Group přestoupil v roce 2016 na pozici manažera rozvoje dealerské sítě pro Českou a Slovenskou republiku. Od roku 2019 zastával funkci

ředitele poprodejních služeb. Michala Beneše na pozici ředitele poprodejních služeb nahrazuje Michal Malecha, který do BMW Czech Republic nastoupil jako jeden z prvních zaměstnanců již v roce 2007. Prošel zde několika pozicemi v Praze, Mnichově a Salcburku. Do konce srpna zastával funkci oblastního manažera.



## Zemřel závodník a vydavatel Miran Velkoborský

Ve věku 78 let zemřel Miran Velkoborský. Motoristická veřejnost si jej spojovala především s úspěchy v automobilovém sportu. Méně je známo, že se v minulosti také zasloužil o záchranu časopisu Automobil, když podpořil Milana Jozífa a společně s Vlastimilem Ševčíkem založili vydavatelskou společnost Unipress. Svoji sportovní kariéru začal v motocyklových soutěžích, ale brzo ho zlákala čtyři kola. Zkusil to nejprve v rallye, avšak rychle přesešel do formulí Škoda a Easter, které



následně vyměnil za sportovní spidery MTX 2-01 BMW a MTX 2-01 Ford. S „plackami“ získal několik domácích titulů v závodech na okruzích i do vrchu. Od roku 1977 startoval i v seriálu Interserie a mistrovství Evropy do vrchu. Stál také u zrodu monopostu formule Easter s monokokem KDV a v kategorii kamionů se zúčastnil soutěže Paříž – Dakar. Po roce 1989 se začal úspěšně věnovat podnikání v řadě oblastí, a to doma i v zahraničí. Jednou z jeho aktivit bylo i již zmíněné založení vydavatelství Unipress.



# AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz).

## Redakce:

Ing. Vladimír Rybecký ([vladimir.rybecky@gmail.com](mailto:vladimir.rybecky@gmail.com))

Ing. Antonín Matějka ([amatejka@autoweek.cz](mailto:amatejka@autoweek.cz))

RNDr. Ivana Rybecká ([rybecka@volny.cz](mailto:rybecka@volny.cz))

## Technické zpracování:

Ing. Tomáš Rybecký ([t.rybecky@mail.com](mailto:t.rybecky@mail.com))

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 dotýčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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

**Vrcholná verze Alfa Romeo Junior Electrica Veloce 280**

Vrcholná verze Junior Electrica Veloce 280 nabízí výkon 207 kW (280 k), 5 oznamovačů 54 kW má dojezd 334 km. Pro optimální provoz točivého momentu, 345 Nm jen na přední kole je vybavena mechanickým samostatným diferenciálem typu Torsoner, který účinně zabuzuje protáčení předních kol při tvrdém sešlápnutí. Motor výkonu 160 kW poskytl vyvíjené vlastnosti řízení a dynamické chování v zatáčkách. Diferenciál s omezenou samostatnou funkcí odměrnou, což má zásluhu na rychlosti a přesnosti v oblouku. Vrcholná verze Veloce 280 bude k dispozici na konci srpna za cenu od 1 799 000 Kč (DPH).

Model	Alfa Romeo Junior Electrica Veloce 280
Motor	207 kW (280 k)
Dojezd	334 km
Dojezd na plné nabití	334 km
Maximální rychlost	160 km/h
0-100 km/h	7,9 s
0-200 km/h	16,9 s
Spotřeba (kombi)	16,9 kWh/100 km
Spotřeba (město)	20,9 kWh/100 km
Spotřeba (okružní)	13,9 kWh/100 km
Spotřeba (elektrická)	16,9 kWh/100 km
Spotřeba (elektrická)	16,9 kWh/100 km
Spotřeba (elektrická)	16,9 kWh/100 km

**Evropské automobilky naléhavě volají o pomoc**

Evropský automobilový průmysl v zastupování Schůze evropských výrobců automobilů (ACEA) volá po naléhavých opatřeních, protože prakticky po elektromobilních klíčích. Průmysl uvedl tato vozidla na trh, ale pro jejich úspěšný zavedení potřebují potřebné podmínky. Některé členské země zavedly přísnější pravidla, která ztěžují prodej nových elektromobilů. ACEA žádá, aby příslušné orgány zjednotily pravidla a zajistily, aby všechny členské země byly v souladu s pravidly, která umožní úspěšný prodej nových elektromobilů. ACEA žádá, aby příslušné orgány zjednotily pravidla a zajistily, aby všechny členské země byly v souladu s pravidly, která umožní úspěšný prodej nových elektromobilů.

**Čína varuje: cla na elektromobily poškodí i Německo**

Německý ministr hospodářství a klíčoví představitelé se v Berlíně setkali s čínským ministrem obchodu Wang Wentao. Čínský ministr uvedl, že pokud se Německo uchová na elektromobily, bude muset přijmout opatření, která poškodí německé ekonomice. Wang Wentao se také setkal s Wolframem Schichtem z německého konzulátu v Berlíně. Podle komentářů zprávy, vydané čínským ministerstvem obchodu, Schichtovi řekl, že Čína má naléhavě vyřešit otázku, jak se vyrovnat s opatřeními, která poškodí německé ekonomice.

**VW a SAIC zavou továrnu, kde se vyrábějí i vozy Škoda**

Čínské desítky starý společný podnik VW Group se spojil s SAIC Motor a připravuje se pro příchod na území továrny v Nangkingu. To výroba vozu Volkswagen Passat a Škoda Karavia. VW a SAIC zavou továrnu, kde se vyrábějí i vozy Škoda.

**Čína zvyšuje tlak na cla**

Reklama stahuje dění v automobilovém průmyslu. Hlavními účastníky sítě EU a tom, zda cíl na elektromobily, vyzývá výrobce v Číně. Čína zvyšuje tlak na cla.

**Vrcholná verze Alfa Romeo Junior Electrica Veloce 280**

**Evropské automobilky naléhavě volají o pomoc**

**Čína varuje: cla na elektromobily poškodí i Německo**

**VW a SAIC zavou továrnu, kde se vyrábějí i vozy Škoda**

**Čína zvyšuje tlak na cla**

**Evropské automobilky naléhavě volají o pomoc**

**VW a SAIC zavou továrnu, kde se vyrábějí i vozy Škoda**



## Vrcholná verze Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce 280

Vrcholná verze Junior Elettrica Veloce 280 využívá nově vyvinutý synchronní motor o výkonu 207 kW (280 k). S akumulátorem 54 kWh má dojezd 334 km. Pro optimální přenos točivého momentu 345 N.m jen na přední kola je vybavena mechanickým samosvorným diferenciálem typu Torsen, který účinně zabraňuje protáčení předních kol při prudké akceleraci. Mezi výhody této verze patří vylepšené vlastnosti řízení a dynamičtější chování v zatáčkách. Diferenciál s omezenou svorností funguje čistě mechanicky, což z něj dělá naprostou specialitu ve světě plně elektrických vozidel.

**JUNIOR**



KÓD	MOTORIZACE	VÝKON	PALIVO	PŘEVODOVKA	HNACÍ NÁPRAVA	CENÍKOVÁ CENA
<b>ALFA ROMEO JUNIOR IBRIDA</b>						
<b>Junior</b>						
626.E23.0	1.2 Turbo Hybrid 136k	100kW/136k	Benzín	6st. automatická	Přední	729 000 Kč
<b>Speciale</b>						
626.L23.0	1.2 Turbo Hybrid 136k	100kW/136k	Benzín	6st. automatická	Přední	789 000 Kč
<b>ALFA ROMEO JUNIOR ELETTRICA</b>						
<b>Junior</b>						
627.E2E.0	Elettrica 54 kWh	115kW/156k	Elektrina	automatická	Přední	979 000 Kč
<b>Speciale</b>						
627.L2E.0	Elettrica 54 kWh	115kW/156k	Elektrina	automatická	Přední	1 019 000 Kč
<b>Veloce 280</b>						
627.V2R.0	Veloce 280 Elettrica 54 kWh	207kW/280k	Elektrina	automatická	Přední	1 219 000 Kč

**CENÍKOVÉ CENY**

Ceník platí od 1.9. do 30.9.2024.

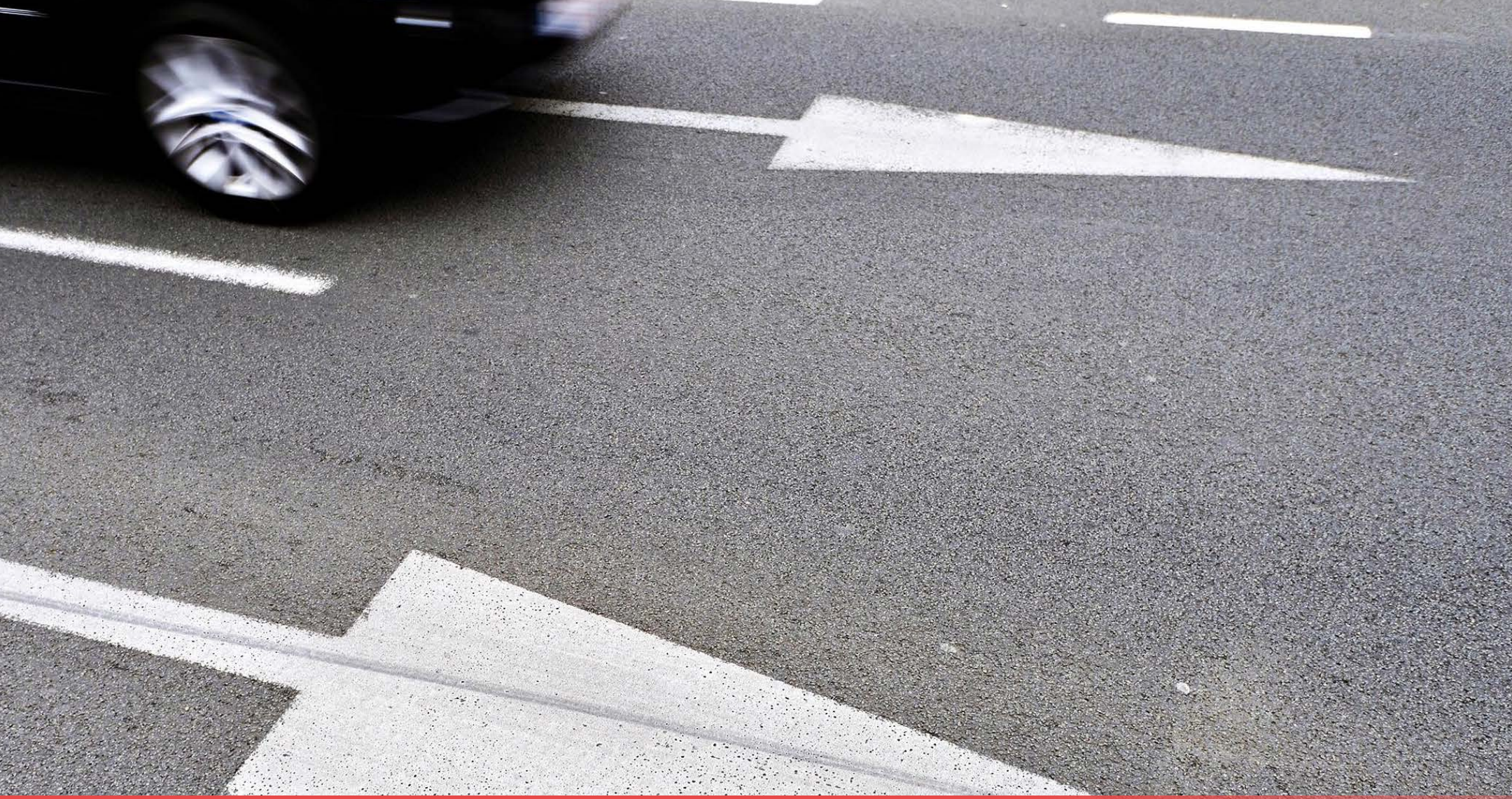
Junior Veloce má pro zlepšení jízdních vlastností přímější převod řízení a snížený podvozek o 25 mm. Řízení se vyznačuje přesností a nejpřímějším převodem v segmentu (14,6). Sportovní podvozek byl snížen o 25 mm a rozchod kol byl rozšířen. Přední i zadní stabilizátory jsou zesílené, takže snižují naklánění karoserie v rychlých zatáčkách. Brzdová soustava využívá přední kotouče o průměru 380 mm se čtyřpístkovými třmeny. Kola 20" jsou obuta do pneumatik Michelin EV Sport.

Vývoj jízdní dynamiky zajistil stejný tým inženýrů, který pracoval také na projektech jako 4C, 8C, Giulia & Stelvio Quadrifoglio, Giulia GTA a aktuálně na 33 Stradale. Testy ukázaly, že výkon elektromotoru zajistí dynamiku na úrovni odpovídající variantě Veloce jiných modelů.

Vrcholná verze Veloce 280 bude k dispozici na konci roku za cenu od 1 219 000 Kč vč. DPH.

V prvním čtvrtletí 2025 se přidá ještě varianta Q4 136 s hybridním pohonem všech kol s elektromotorem na zadní nápravě.

více na  
[www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)



## Evropské automobilky naléhavě volají o pomoc

Evropský automobilový průmysl v zastoupení Sdružení evropských výrobců automobilů ACEA volá po naléhavých opatřeních, protože poptávka po elektromobilech klesá. Průmysl uvedl tato vozidla na trh, ale pro jejich přijetí zákazníci nebyly vytvořeny potřebné podmínky. Neustálý trend zmenšování tržního podílu elektromobilů s akumulátory v EU vysílá velmi znepokojivý signál pro průmysl a zákonodárce. Evropští výrobci automobilů, sdružení v ACEA, proto vyzývají instituce EU, aby předložily naléhavá opatření k úlevě před tím, než v roce 2025 vstoupí v platnost nové cíle týkající se emisí CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a lehká užitková i těžká nákladní vozidla, která jsou v současnosti naplánována už od roku 2025.

Technologie vozidel a dostupnost vozidel s nulovými emisemi dnes nepředstavují překážky, ale nejsou vytvořeny další nezbytné prvky pro tento systémový posun. Nejnovější údaje o registraci automobilů v EU opět potvrzují, že trh s elektromobily je na sestupné trajektorii. V srpnu 2024 se registrace vozů na elektrický pohon propadly o 43,9 % na 92 627 kusů ve srovnání se

165 204 vloni, přičemž jejich podíl na o 18,3 % klesajícím trhu se snížil na 14,4 % z loňských 21 %. Podle ACEA chybí zásadní podmínky k tomu, abychom dosáhli potřebné oživení výroby a přijetí vozidel s nulovými emisemi: infrastruktura nabíjení, konkurenční výrobní prostředí, cenově dostupná zelená energie, nákupní a daňové pobídky a bezpečné dodávky surovin pro akumulátory. Dostatečně se nerozvinul ani hospodářský růst, akceptace ze strany spotřebitelů a důvěra v infrastrukturu.

V důsledku toho je přechod na nulové emise velmi náročný a obavy o splnění cílů snížení emisí CO<sub>2</sub> pro rok 2025 u osobních a dodávkových automobilů narůstají. Současná pravidla neberou v úvahu hluboký posun v geopolitickém a ekonomickém klimatu za poslední roky.

To vyvolává skličující vyhlídky buď na mnohamiliardové pokuty, což jsou prostředky, které by se jinak mohly investovat do přechodu na nulové emise, nebo na omezování výroby, ztrátu pracovních míst a oslabení evropského dodavatelského a hodnotového řetězce.



## Čína varuje: cla na elektromobily poškodí i Německo

Německý ministr hospodářství a vicekancléř Robert Habeck se v Berlíně setkal s čínským ministrem obchodu Wang Wentao. Čínský ministr uvedl, že uvalení cel Evropské unie na elektrická vozidla vážně naruší obchodní a investiční spolupráci obou zemí a ve svém důsledku poškodí nejen Čínu ale i Německo. Wang Wentao řekl, že doufá v co nejdřívější dosažení řešení v souladu s pravidly Světové obchodní organizace WTO a zabránění eskalace hospodářských a obchodních třenic mezi Čínou a EU.

Evropská komise se blíží ke schválení návrhu konečných cel ve výši až 35,3 % na elektromobily vyrobené v Číně nad rámec standardního 10% dovozního cla EU na auta. Wang navštěvuje Evropu kvůli jednání o antisubvenčním řízení EU proti elektromobilům vyrobeným v Číně před závěrečným hlasováním.

Wang řekl, že doufá, že Německo bude vycházet ze svých vlastních zájmů a bude tlačit Evropskou komisi, aby spolupracovala s Čínou na společném řešení.

Robert Habeck uvedl, že Německo podporuje volný obchod, vítá čínské společnosti vyrábějící

automobily a náhradní díly, aby investovaly v Evropě, a bude naléhat na Evropskou komisi, aby s Čínou našla vhodné řešení a vynaložila veškeré úsilí k předejití obchodních konfliktů.

Wang Wentao se také setkal s Wolfgangem Schmidtem z německého kancléřství v Berlíně. Podle samostatného prohlášení, vydaného čínským ministerstvem obchodu, Schmidtovi řekl, že Čína trvá na řádném vyřešení antisubvenčního případu proti zemi prostřednictvím dialogu a konzultací.

*„Čína byla hluboce zklamaná poté, co EU ignorovala její snahu, trvala na rozhodnutí o vysokých vyrovnávacích celních sazbách a urychleně odmítla balíček navržený čínským průmyslem. Čína se nevzdá svého úsilí a bude trvat na konzultacích do poslední chvíle. Doufáme, že Německo jako klíčový člen EU převezme vůdčí aktivní roli a bude naléhat na Evropskou komisi, aby projevila politickou vůli a spolupracovala s Čínou na řádném vyřešení této situace,“* řekl Wang během jednání.



## VW a SAIC zavřou továrnu, kde se vyrábějí i vozy Škoda

Čtyři desetiletí starý společný podnik VW Group se společností SAIC Motor připravuje již pro příští rok uzavření továrny v Nankingu. Ta vyrábí vozy Volkswagen Passat a Škoda Kamiq, Kamiq GT a Superb, ale jejich prodej klesá. Areál má roční kapacitu až 360 000 vozů.

Volkswagen čtyři desetiletí budoval své kapacity pro výrobu automobilů v Číně, počínaje společným podnikem vytvořeným v roce 1985 se společností SAIC. Následovalo několik dalších partnerství a do konce roku 2023 měl VW v Číně víc než 90 000 zaměstnanců. Jenže výroba v 39 čínských závodech VW loni zůstala čtvrtinu pod vrcholem dosaženým před pandemií a u společnosti SAIC-VW činilo využití výrobních kapacit podle výroční zprávy SAIC 58 %.

Už v roce 2022 společnost SAIC-VW přestala vyrábět automobily v závodě ve výrobní zóně Anting v Šanghaji. Tento závod stál na začátku partnerství SAIC-VW, když chrlil model Santana po statisících. Před ukončením výroby se zde vyráběl Volkswagen Polo spolu se Škodami Octavia a Fabia.

Výroba vozů Škoda v čínských závodech v Čchang-ša (Kodiaq a Kodiaq GT), Nanking (Kamiq, Kamiq GT a Superb), Ning-po (Octavia, Octavia Pro a Karoq) a I-čeng (Rapid) se v roce 2023 propadla na 18 500 vozů, zatímco v roce 2022 to bylo 42 000 aut. Přitom v roce 2018 se v Číně vyrobilo 354 000 vozů Škoda. Čína byla pro Škodu nejdůležitějším trhem na světě a Škoda tehdy oznámila, že zde chce zvýšit dodávky zákazníkům přes hranici 600 000 vozů ročně. Na jaře 2019 Škoda v Šanghaji představila koncept elektromobilu, který se posléze proměnil v Enyaq. Bezprecedentní propad zájmu spotřebitelů na největším trhu světa se datuje od návštěvy předsedy Senátu ČR Miloše Vystrčila na Taiwanu.

Také továrna v Ning-po na několik měsíců zastavila výrobu vozů Octavia a Karoq a uvažuje se o jejím uzavření. Obchodní partneři nyní revidují strategii značky Škoda a restrukturalizují síť prodejců s cílem zaměřením se na prodej ojetých vozů.



## Čína zvyšuje tlak na cla

Reuters shrnuje dění v automobilovém průmyslu.

Hlasování členských států EU o tom, zda cla na elektrická vozidla vyrobená v Číně podpoří, by mohlo přijít již 25. září. Evropská komise odmítla nabídky čínských výrobců elektromobilů na minimální dovozní ceny do EU aby se vyhnuli clům, a tvrdí, že lhůta pro takové nabídky již uplynula.

Mezitím Čína vyvíjí velký tlak jak veřejně, tak v zákulisí, aby získala dostatek hlasů členských států EU proti clům. Aby Čína naklonila misky vah ve svůj prospěch, přijala přístup typu mrkve a biče. Pohrozila clem na vývoz vepřového masa, mléčných výrobků a brandy, která by poškodila státy podporující cla, jako jsou Španělsko, Francie a Itálie, a zároveň nabízí sladkosti, aby je přiměla podpořit čínský postoj.

Jedno cukrátko spočívalo v tom, že čínská společnost oznámila plán na stavbu zařízení na výrobu vodíku ve Španělsku za 1 miliardu dolarů. A hle - poté, co španělský premiér Pedro Sánchez během návštěvy Pekingu seděl v čínském elektromobilu, náhle změnil notu a vyzval EU, aby přehodnotila svůj postoj k clům. V pondělí italský ministr zahraničí řekl, že země

podporuje cla EU. A o den později čínský ministr obchodu řekl, že celní šetření EU vážně ovlivní důvěru čínských firem v investice v Itálii. Brzy uvidíme, kolik dalších členů EU bude následovat příklad Španělska a změni svůj postoj k clům.

Stellantis ve svém závodě Mirafiori v Turíně kvůli stagnující poptávce na čtyři týdny pozastavil výrobu plně elektrického malého vozu Fiat 500e.

Společnost Northvolt byla dlouho považována za největší šanci Evropy vytvořit domácího šampióna v oblasti akumulátorů pro elektromobily. Tyto snahy zatím nevedly ke skutečnému evropskému průmyslu akumulátorů. Northvolt přilákal velké investice a smlouvy od Volkswagenu a BMW. Jenže po ztrátě kontraktu BMW oznámil, že přestane vyrábět katodový aktivní materiál, klíčovou součást akumulátoru, zrušil plány pro švédskou továrnu a začal hledat investory pro polský závod. Northvolt se tak vzdal svého snu být jediným kontaktním místem s kontrolou nad celým řetězcem dodávek akumulátorů od výroby materiálů až po recyklaci. Zdá se, že místo nezávislosti bude velká část evropské produkce pocházet ze závodů postavených čínskými výrobci.