

50. týden 2024



# AutoTablet.cz

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



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





## Ocenění CompanyBest 2025 pro BYD

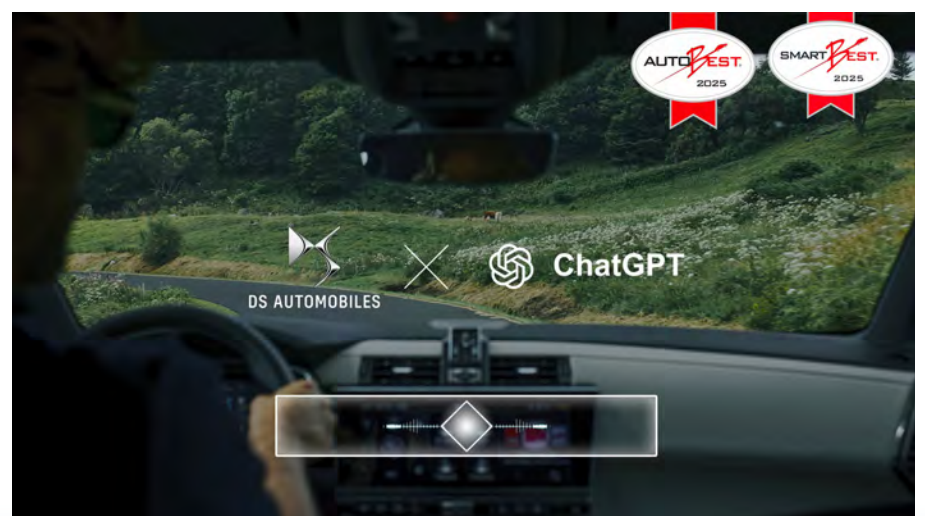
Při úspěšném setkání při AutoBest Ultimate Testu 30 porotců AutoBest rozhodlo o konečných vítězích svých vysoce uznávaných průmyslových ocenění. S využitím svých odborných znalostí hlasovali pro vítěze hodnocení CompanyBest 2025, SmartBest 2025 a SafetyBest 2025.

Ocenění CompanyBest 2025 získává společnost BYD, která se stala nejrychleji rostoucí automobilkou na světě. V současné době je celosvětově jedničkou jak mezi elektromobily, tak plug-in hybridy, ale rychle stoupá i v obecném žebříčku automobilového průmyslu. Je obdivuhodné, jak se vyvíjí po stránce technologií, ale i nových modelů a dokonce i nových značek zastřešených společností BYD. V loňském roce při první účasti v hodnocení AutoBest Best Buy Car of Europe zvítězil BYD Dolphin jako první čínský automobil, který získal evropské ocenění. Nyní dozrál čas, aby společnost BYD získala titul nejlepší automobilové společnosti, na kterém se jednoznačně shodli členové poroty AutoBest.

Stellantis získává SmartBest 2025, ocenění určené pro společnost nabízející nejpokročilejší propojenou integrovanou palubní technologii na trhu za nasazení systému ChatGPT do svých vozů, počínaje značkami DS, Peugeot a Opel/Vauxhall. Hlasoví asistenti jsou v nových autech stále běžnější, ale někteří stále mohou mít potíže s porozuměním mluveným příkazům. Zde přichází na scénu generativní systém umělé inteligence ChatGPT. Používá jazykové modely k vylepšení hlasových asistentů o přirozené, plynulé interakce

a díky učení se z obrovského množství dat může odpovědět na mnohem širší škálu otázek a poskytovat přesné a relevantní informace. Tím, že ji Stellantis jako první integroval v Evropě ve vozech značky DS, převzal vedoucí postavení v inovativní technologii umělé inteligence, která již pomáhá usnadnit ovládání dnešních vozů.

Ocenění SafetyBest 2025 za nejcennější příspěvek k automobilové a dopravní bezpečnosti získává Cybex Child Seat Airbag. Přes 80 % dětí je před dosažením dvou let umístěno po směru jízdy do autosedaček, a to navzdory bezpečnostním analýzám, která to nedoporučují. Kromě toho je víc než 50 % dětí nesprávně upevněno v autosedačkách a více než 70 % dětí není správně zajištěno bezpečnostními pásy. Díky úsilí a investicím společnosti Cybex do vývoje nových technologií pro bezpečnost dětí na silnicích nabízí Anoris T2 i-Size převratné inovace, jako je plně integrovaný airbag v nastavitelném nárazovém štítu. Tyto pokroky jí vynesly prestižní ocenění SafetyBest 2025.





# Otevření objednávek na Renault 5 E-Tech elektrický

Renault 5 E-Tech 100% elektrický je moderní malý automobil, který upoutá pozornost mladých a přitom může připadat jako milé retro jen pro pamětníky. V základní výbavě Evolution ve verzi Urban range jeho cena začíná na 675 000 Kč. Renault 5 je založen na platformě malých vozů Renault AmpR Small a s hmotností necelých 1500 kg je na elektromobil velmi lehký. S délkou 3922 mm je o 130 mm kratší než Clio. Příjezd prvních vozů R do České republiky se očekává na jaře roku 2025. Při zahájení prodeje bude k dispozici pouze výkonnější verze s výkonem 110 kW (150 k) a větším akumulátorem Comfort range 52 kWh pro dojezd 405 km za cenu od 799 000 Kč. Verze



s akumulátorem Urban range 40 kWh pro dojezd 312 km a elektromotory s výkony 90 kW (122 k) a 70 kW (95 k) přijdou později.

## Vrcholný model DS N°8 pouze elektricky

Snovým modelem N°8 začíná prémiová značka DS novou kapitolu ve své historii.



Nízký sedan dlouhý 4820 mm je prvním nabízeným výhradně s elektrickým pohonem. DS N°8 bude možné objednávat od začátku příštího roku, uvedení do prodeje je naplánováno na polovinu roku. Vyrábět se bude v italském závodě Melfi jako první ze dvou nových modelů DS na platformě STLA Medium. DS N°8 bude k dispozici ve výkonových verzích 169 kW (230 k), 180 kW (245 k) a vrcholné s 257 kW (350 k) v kombinaci s pohonem všech kol. Základní verze s pohonem předních kol a akumulátorem 74 kWh slibuje dojezd 572 km. Verze s dlouhým dojezdem má akumulátor 97 kWh a dojezd 750 km, zatímco varianta s pohonem všech kol má mít předběžně dojezd 686 km.





## Škoda Elroq – klíčová novinka pro Mladou Boleslav

Kompaktní SUV Elroq je v segmentu kompaktních SUV elektrickou alternativou modelu Karoq. Elroq se nabízí za startovací cenu od 799 000 Kč včetně DPH.

Pro výrobu modelu Elroq Škoda Auto vytvořila prostor v hlavním výrobním závodě v Mladé Boleslavi, kde pro něj uvolnila místo Octavia, jejíž produkce se částečně přesunula do Kvasin. To dokazuje význam, jaký tento model bude mít v nejbližších letech pro českou automobilku. V krátké době nabídku elektromobilů Škoda doplní další dva modely, ovšem cenově nejdostupnější Epiq (měl by přijít koncem roku 2026) se bude vyrábět ve Španělsku.

Enyaq se stal v říjnu nejprodávanějším elektromobilem v Evropě. Elroq jako v podstatě zkrácená verze modelu Enyaq přichází do rychle rostoucího segmentu kompaktních SUV s elektrickým pohonem, takže má ambice být ještě úspěšnější. K tomu má dopomoci i cenová nabídka se základní cenou srovnatelnou s modelem Karoq se spalovacím motorem.

Škoda Elroq je postavená na modulární platformě pro elektromobily MEB koncernu Volkswagen. Má délku 4488 mm při rozvoru náprav 2765 mm. Zavazadlový prostor má objem 470 l až 1580 l. Elroq vyniká malým stopovým průměrem zatáčení 9,3 m.

Základní verze Elroq 50 s pohonem zadních kol je vybavena akumulátorem s kapacitou 55 kWh, resp. využitelnou 52 kWh, pro dojezd až 375 km. Elektromotor na zadní nápravě má výkon 125 kW. Elroq 60 (bude k dispozici v 1. čtvrtletí 2025) má akumulátor s kapacitou 63 kWh, resp. 59 kWh, a s elektromotorem o výkonu 150 kW nabízí dojezd víc než 400 km.

Nejvýkonnější varianty mají akumulátor s kapacitou 82 kWh, resp. využitelnou 77 kWh. Elroq 85 má výkon 210 kW a dojezd 581 km. Elroq 85x (bude k dispozici ve 3. čtvrtletí 2025) má druhý elektromotor umístěný na přední nápravě pro pohon všech kol. Verze 85x slibuje dojezd 562 km.

**Více na str. 10.**



## Sportovní varianta Škoda Kodiaq RS

Úspěšné SUV ve druhé generaci přijíždí na český trh opět i ve sportovní variantě Kodiaq RS s novým motorem 2,0 TSI EVO s výkonem 195 kW (265 k) a pohonem



všech kol v pěti- i sedmimístné podobě. Doporučená prodejní cena začíná na 1 470 000 Kč včetně DPH. Standardní výbava zahrnuje Matrix-LED přední světlomety s funkcí přisvětlování do zatáček a Top LED zadní světla s animovanými ukazateli směru. Vylepšený adaptivní podvozek DCC+ nabízí širší rozpětí charakteristiky tlumení a volbu jízdního režimu. V interiéru je displej infotainmentu Navi 13", head-up displej a audiosystém Canton se 14 reproduktory. O bezpečnost se stará sada Asistovaná jízda 2.5+.

## Auto roku 2025 v České republice má pět finalistů

Odborná porota vybrala na základě jízd 1. kola ankety pět finalistů ankety Auto roku 2025 v České republice. Jediný hlas dělil pět finalistů 31. ročníku ankety Auto roku 2025 v České republice! O přízeň porotců se ucházelo 33 nominovaných vozů. Finalisté ankety Auto roku 2025 v České republice (v abecedním pořadí): Audi A5, BMW X3, Kia EV3, Mercedes-Benz Třída G a Škoda Kodiaq. Porotci budou mít příležitost vyzkoušet finalisty ve 2. kole jízd, které se uskuteční 8. ledna. Po nich bude následovat hlasování o vítězi, který bude vyhlášen 4. února 2025.



## Další témata 50. týdne na autoweek.cz

Příspěvek ACEA k akčnímu plánu EU pro automobilový průmysl

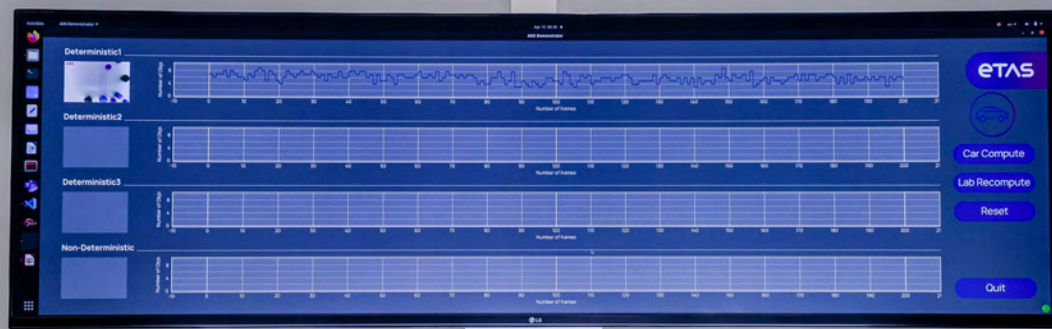
Vyjádření k listopadové míře nezaměstnanosti

Ztráta hodnoty aut v praxi

ČEZ odhalil plány v e-mobilitě na 2025

Brno má nejrychlejší dobíjení od E.on Drive

Poptávka po zaměstnancích poroste i na začátku příštího roku



*Customer benefits:*

- Efficient ADAS/AD domain-specific architecture modeling
- Highly deterministic re-compute for sensorless-based verification
- Minimalistic API for ADAS/AD applications improves robust app development
- Seamless integration into the DevOps environment
- Faster debugging through forensic re-compute

## Bosch pro dnešní a budoucí mobilitu

ETAS

Softwarové nástroje dceřiné společnosti Bosch ETAS otvírají cestu k softwarově definované budoucnosti mobility. Díky kombinaci softwaru, služeb a chytrých technologií od společnosti Bosch se mobilita stává pro mnoho lidí snadnější, bezpečnější a pohodlnější.

Platforma digitálních služeb pro logistiku společnosti Bosch řeší mnoho problémů. Srdcem softwarového ekosystému pro dopravce a speditéry je trh, který poskytuje centrální přístup k digitálním řešením od různých dodavatelů v každém aspektu logistického podnikání, a to v jednom bezproblémovém prostředí: řízení řidičů, řízení dopravy, správa vozového parku, plánování tras a parkování, finanční služby a viditelnost dodavatelského řetězce. Platforma umožňuje bezproblémovou integraci dosud oddělených služeb.

Middlewarové řešení ETAS pro vývoj a provoz pokročilých automatizovaných systémů řízení podporuje modelování softwarových a hardwarových architektur a vysoce výkonnou komunikaci. Tento middleware integruje různé funkce aplikace a vzájemně je propojuje. Zajišťuje, aby testovací kilometry mohly být aplikovány s bezkonkurenční přesností ve

virtuálním prostředí. To je klíčem ke spolehlivému vývoji ve virtuálním prostředí.

Uživatelé vozidel stále víc očekávají personalizované funkce, které odrážejí jejich individuální potřeby. To staví výrobce vozidel před úkol poskytovat nové softwarové funkce. Vývoj takového softwaru je však složitý a úzkou spoluprací s dodavateli. Funkce pro cestující, mohou v současné době integrovat pouze výrobci automobilů, což ztěžuje jakékoli přizpůsobení prodejcům, půjčovnám, majitelům vozových parků a řidičům. Generátor aplikací řízený umělou inteligencí ETAS AI pro vozidla tuto situaci zásadně mění. Je rozšířením řešení ETAS Edge Middleware, umožňuje všem – od výrobců automobilů až po řidiče – vytvářet nové funkce vozidla pomocí přirozeného jazyka bez předchozích znalostí.

Technologie act-by-wire nahrazují mechanická spojení mezi volantem a brzdovým pedálem a příslušnými akčními členy systémů řízení a brzd elektrickými signálními vedeními. To umožňuje nové funkce a zároveň otvírají nové možnosti pro design rozhraní člověk-stroj a interiéru vozidla.

**Dokončení na str. 11**

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



# Zvláštní hra o mobilitu občanů EU

Vychází prosincové vydání magazínu Autoservis & mobilita. Je volně ke stažení na [www.autoservismagazin.cz/projects/Banery/AS-bok/as-listopad-2024/as-listopad-2024.pdf](http://www.autoservismagazin.cz/projects/Banery/AS-bok/as-listopad-2024/as-listopad-2024.pdf). Na ukázkou přinášíme úvodník.

Konec roku je opět spojen s úsilím o záchranu evropského automobilového průmyslu. Po dohadách o syntetická paliva v souvislosti se zákazem prodeje aut s motory produkujícími emise CO<sub>2</sub> ve výfuku od roku 2035 vloni následoval boj o podobu emisního standardu Euro 7.

Letos sledujeme dohady o sníženém limitu flotilových emisí CO<sub>2</sub>, platném od příštího roku. O tom, že je likvidační pro prodej cenově dostupných modelů pro většinu evropských motoristů se ví od samotného počátku. Jenže automobilky se probraly až letos, protože prodej čistě elektricky poháněných automobilů neroste tak, jak si před lety kdekdo vysnil.

V Bruselu ovšem má na členy Evropské komise stále větší vliv Julia Poliščanova z nevládní organizace Transport & Environment. Šéfům automobilek se dostalo slyšení alespoň u některých vlád. K italské a polské, které proti opatřením EU protestují dlouhodobě, se přidaly další ze zemí se silným automobilovým průmyslem včetně české.

Jenže jejich iniciativa přichází v době, kdy dochází k výměně členů Evropské komise. Noví komisaři budou do konce roku teprve zjišťovat kam které dveře v Bruselu vedou. Navíc životopisy většiny z nich ukazují, že jejich přístup k otázkám Zeleného údělu bude ještě radikálnější než těch odcházejících, což už v prvních komentářích dali jasně najevo.

Sdružení evropských výrobců automobilů ACEA sice upozorňuje na možné problémy, ale k radikálnějšímu vyjádření má daleko. V čele ACEA stojí nejvyšší představitel francouzské skupiny Renault Luca de Meo a sdružení

ACEA před časem opustila skupina Stellantis s odvoláním na nefunkčnost této organizace. Přitom klíčovou roli v evropské části Stellantisu hrají francouzské automobilky a francouzská vláda se odmítá připojit k protestům proti novým limitům. Bez podpory Francie a Španělska nemá iniciativa vedená Itálií a podporovaná českou vládou sebemenší šanci na úspěch.

Nezapomeňme, že nejvíc masivní pokuty za nesplnění nových emisních limitů dopadnou na německé výrobce. Poslední statistiky ukazují, že nejdál od jejich splnění mají VW a Ford, tedy společnosti čelící spolu se svými dodavateli největším problémům s příliš rychlým přebudováním výrobních závodů v Německu na produkci elektromobilů.





## Českým dealerstvím AutoWallis šéfuje Daniel Harant

Mezinárodní skupina AutoWallis Group dokončila akvizici 80% podílu v autorizovaném dealerství BMW Stratos Auto, pod které spadají tři prodejní místa, a to v Praze, Hradci Králové a Pardubicích. V rámci transakce prošly všechny tři salony rebrandingem a nyní nesou název BMW AutoWallis. Tento strategický krok je součástí expanzivní strategie skupiny, jež v současnosti působí v 16 zemích střední a východní Evropy. Generálním ředitelem BMW AutoWallis Praha, Hradec Králové a Pardubice byl jmenován Daniel Harant, známý z předchozích manažerských angažmá v Porsche ČR a Inveltu.

*„Nový vlastník přináší odbornost a mezinárodní zkušenosti, které zaručují, že klienti našich tří showroomů se mohou*

*těšit na zákaznický ještě vyšší úroveň a kvality,“ řekl Daniel Harant novinářům na slavnostním openingu rebrandovaného showroomu.*



## Štěřba startuje motoristický web Auto-motor.cz

Z Deníku Metro v létě odešel Martin Štěřba. V novinách působil jako obchodní zástupce a redaktor přílohy Metro Motor.



Nyní s bratrem Romanem rozjíždí vlastní projekt s názvem Auto-motor.cz.

*„Rádi bychom informovali o spuštění našeho portálu [www.auto-motor.cz](http://www.auto-motor.cz), který jsme vytvořili společně s mým bratrem a kamarádem Adamem. Věřím, že Vás obsah našeho webu zaujme a bude pro Vás užitečný. Náš web se zaměřuje na aktuální novinky, tipy a zajímavosti ze světa automobilismu,“* přiblížil Martin novou website s tím, že umí tento web propojit s dalším, již zavedeným projektem, který údajně generuje 3,5 milionu PV měsíčně a oslovuje skvělou cílovou skupinu.



# 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:

BcA. Anna Rybecká, DiS. ([anna.rybecka@seznam.cz](mailto: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:

Model	Motor	Transmise	Cena	Dotace
Škoda Elroq	1.8 TSI	6	199 900 Kč	100 000 Kč
Škoda Elroq	2.0 TSI	6	229 900 Kč	100 000 Kč

### Škoda Elroq – technika

**Bosch pro dnešní a budoucí mobilitu**

V budoucnosti budou vozidla dostávat inteligentní koncepty elektrických a softwarových funkcí. Bosch se zaměřuje na poskytnutí řešení, která umožní těmto vozidlům plně využít jejich potenciál. Bosch nabízí řešení pro elektrická vozidla, která jsou schopna plně využít svůj potenciál. Bosch nabízí řešení pro elektrická vozidla, která jsou schopna plně využít svůj potenciál. Bosch nabízí řešení pro elektrická vozidla, která jsou schopna plně využít svůj potenciál.

**Nový prezident ACEA**

### Nový prezident ACEA

Phildippos Panayiotou, bývalý šéf společnosti Opel, se stal novým prezidentem ACEA. ACEA je evropská asociace automobilových výrobců. ACEA je evropská asociace automobilových výrobců. ACEA je evropská asociace automobilových výrobců.

**BYD's 10 millionth New Energy Vehicle rolls off the assembly line**

### BYD předstihne Ford a Hondu

BYD překonal Ford a Hondu v prodeji nových vozidel. BYD je čínská automobilová společnost. BYD je čínská automobilová společnost. BYD je čínská automobilová společnost.

**Elektromobilita se změnila z příležitosti v reálnou hrozbu**

### Elektromobilita se změnila z příležitosti v reálnou hrozbu

Elektromobilita se změnila z příležitosti v reálnou hrozbu. Elektromobilita se změnila z příležitosti v reálnou hrozbu. Elektromobilita se změnila z příležitosti v reálnou hrozbu.

### Bosch pro dnešní a budoucí mobilitu

### BYD předstihne Ford a Hondu



# Škoda Elroq – technika

Akumulátory mají modulární konstrukci. Ve verzi Elroq 50 sestává z 8 modulů, u Elroqu 60 z 9 modulů a Elroq 85/85x ze 12 modulů. Konstrukce akumulátorů včetně kapalinového chlazení a ohřevu je shodná s modelem Enyaq. Optimalizovaná funkce předehřevu zvyšuje účinnost nabíjení stejnosměrným proudem. Aktivuje se buď automaticky cestou k nabíjecí stanici na základě údajů z navigace nebo ji lze aktivovat ručně v menu nabíjení infotainmentu. Aktuální teplotu a okamžitý stav nabití neustále sleduje systém tepelného řízení, který v případě potřeby aktivuje regulaci teploty.

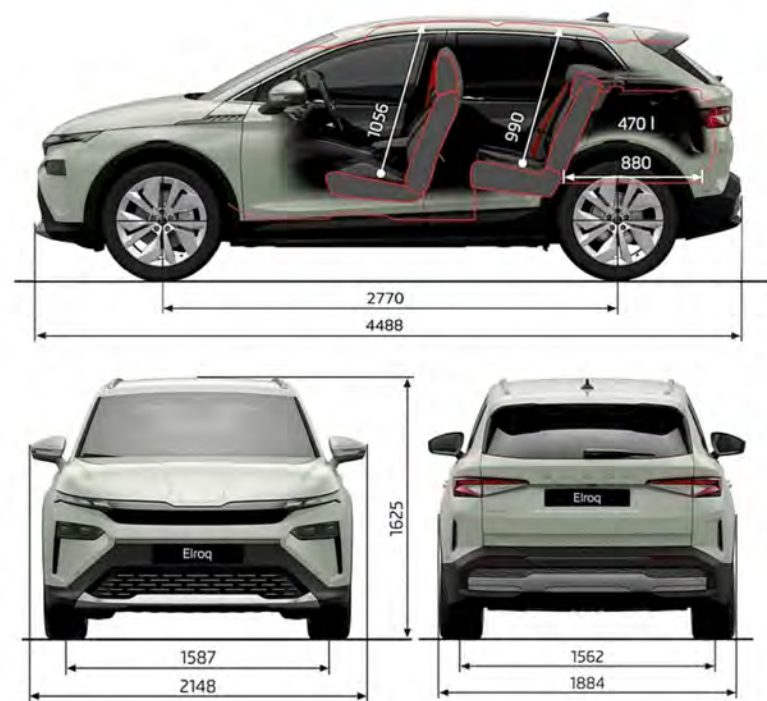
Díky nabíjecímu výkonu až 175 kW lze akumulátor u varianty 85 s kapacitou 82 kWh dobít z 10 % na 80 % kapacity za 28 minut u rychlonabíjecích stanic se stejnosměrným proudem. U verzí Elroq 50 a Elroq 60, které umožňují největší nabíjecí výkon až 145 kW, resp. až 165 kW, to trvá 25 minut.

Přední náprava je osazena kotoučovými brzdami s kotouči s vnitřním chlazením. Brzdy jsou vybaveny jednopístkovými třmeny, verze 85 a 85x mají dvoupístkové třmeny. Zadní náprava je osazena bubnovými brzdami, protože je

při brzdění primárně využívána rekuperace. Parkovací brzda je elektromechanická s účinkem na zadní kola.

Jízdní komfort lze zvýšit pomocí adaptivního podvozku DCC nebo progresivního řízení s proměnným převodem.

Pohotovostní hmotnost je 1949 - 2119 kg a celková hmotnost činí 2427 - 2650 kg. Elroq může táhnout brzděný přívěs o hmotnosti až 1200 kg při 8% stoupání nebo 1000 kg při 12% stoupání.



Verze	50	60**	85	85x**
Kapacita baterie (brutto/netto) [kWh]	55/52	63/59	82/77	82/77
Výkon [kW]*	125	150	210	210
Maximální rychlost [km/h]	160	160	180	180
Zrychlení (0-100 km/h) [s]	9,0	8,0	6,6	6,6
Dojezd [km]	375	403	581	562
Pohon	Pohon zadních kol	Pohon zadních kol	Pohon zadních kol	Pohon všech kol

## Ceník

Nová  
Škoda Elroq

Platnost od 24. 10. 2024

Verze	Pohon	Baterie	Essence	Selection
50 125 kW	zadní	55 kWh Dojezd: 361-375 km 10-80 % již za 25 minut	<b>799 000</b>	<b>865 000</b>
85 210 kW	zadní	82 kWh Dojezd: 540-581 km 10-80 % již za 28 minut	-	<b>1 032 000</b>





## Bosch pro dnešní a budoucí mobilitu

V budoucnu budou vozidla definována inteligentní kombinací elektroniky a softwaru. Společnost Bosch se zaměřuje na posun od pro každou oblast specifické elektrické/elektronické architektury k architektuře zaměřené na vozidlo a zóny. Ta zahrnuje velmi výkonné počítače pro různé oblasti vozidla, jako je například platforma pro integraci kokpitu a ADAS – softwarově náročný centrální počítač, který integruje dříve oddělené funkce infotainmentu a asistence řidiče do jednoho systému na čipu. Mezi tyto funkce patří automatické parkování a rozpoznávání jízdních pruhů ve spojení s inteligentní, personalizovanou navigací a hlasovou asistencí.

Modulární vysoce výkonný počítač vyžaduje méně místa a kabeláže ve voze a umožňuje snížit výrobní náklady. Díky tomu lze do vozidel integrovat víc automatizovaných jízdních funkcí. Cílem společnosti Bosch je snížit složitost elektronických systémů ve vozidlech.

Díky inovativním řešením senzorů a softwaru zvyšují řešení Bosch pro snímání interiéru bezpečnost všech cestujících ve vozidle. Rozpoznají rozptýlení a ospalost a mohou řidiče varovat. Funkce monitorování cestujících,

kteří sledují celý interiér, jsou nezbytné pro automatizovanou jízdu a usnadňují bezpečnostní systémy. Sledování interiéru umožňuje také komfortní a pohodlné funkce, jako je automatické nastavení sedadel a teploty a ovládání gesty. Kromě kamerového systému detekuje radar snímající kabinu i velmi malé pohyby ve vozidle a jeho okolí. Dokáže rozpoznat spící dítě v autě i pokusy o vniknutí nebo vloupání a upozorní na to majitele.

Díky kombinaci dat z připojených vozidel a infrastrukturních zdrojů dat, jako jsou informace o počasí, mohou připojené mapové služby Bosch poskytovat přesné a aktuální informace o mnoha aspektech jízdního prostředí. Na rozdíl od řidičů, kteří se učí pouze na základě vlastních zkušeností, využívají propojené mapové služby kombinovaná empirická data ze všech propojených vozidel. Díky tomu mohou systémy určit např. optimální rychlost jízdy v koloně, přesnou geometrii jízdního pruhu a trajektorii jízdy na složitých křižovatkách, lokalizační orientační body, které vozidlo využije k určení své polohy s přesností na centimetry, nebo informace o tom, kde je silnice aktuálně nebezpečně namrzlá.





## Nový prezident ACEA

Představenstvo Evropské asociace výrobců automobilů ACEA zvolilo svým novým prezidentem Olu Källenius, předsedu představenstva skupiny Mercedes-Benz, který se této funkce ujme od 1. ledna 2025. Ola Källenius převezme předsednictví ve Sdružení evropských výrobců automobilů od generálního ředitele skupiny Renault Lucy de Mea, který tuto pozici zastával poslední dva roky. Představenstvo také schválilo členství společnosti Stellantis N.V., která se k ACEA připojí 1. ledna 2025.

Odcházející prezident ACEA a generální ředitel skupiny Renault Luca de Meo řekl: „Nyní je čas bojovat v Evropě víc než kdy předtím. Přivítání Stellantisu zpět v ACEA je signálem, že průmysl je silnější, když jedná společným hlasem. Evropští výrobci automobilů čelí bezprecedentní krizi konkurenceschopnosti a zároveň zvládají velmi náročný přechod k dekarbonizaci – v tomto kritickém okamžiku je jednota našeho sektoru prvořadá. Víím, že toto je naše přesvědčení sdílené s Olou Källeniem. Po převzetí funkce může počítat s mou plnou podporou.“

Nastupující prezident ACEA Ola Källenius uvedl: „ACEA je jedním z nejrelevantnějších a nejdůvěryhodnějších hlasů průmyslu v Bruselu. Je mi ctí, že mohu převzít po Lucovi de Meo

*funkci prezidenta v tak kritické chvíli pro evropský automobilový průmysl. ACEA neúnavně posiluje postavení našeho průmyslu u politických institucí v Bruselu. Během mého předsednictví se ACEA zaměří na zlepšení regulačních podmínek s cílem posílit naši konkurenční výhodu v digitální a elektrické éře. Budeme pracovat na podpoře trhem řízené dekarbonizace našeho průmyslu. A budeme podporovat mezinárodní obchod, který je svobodný, spravedlivý a založený na pravidlech. Jsem přesvědčen, že automobilový průmysl EU má vše, co potřebuje, aby uspěl v celosvětové konkurenci.“*

Prezident ACEA je volen na roční období s opcí na jedno obnovení z generálních ředitelů členských společností, což je 14 největších evropských výrobců automobilů, užitkových vozidel, nákladních vozů a autobusů působících po celém světě.

Stellantis opustil ACEA v roce 2023 z rozhodnutí jeho bývalého generálního ředitele Carlose Tavarese. Tavares chování ACEA kritizoval jako slabé a neúčinné. Postavil se i proti výzvě ACEA aby EU přezkoumala své cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> od roku 2025. Tavares ve vedení Stellantisu skončil 1. prosince.



# BYD's 10 millionth New Energy Vehicle rolls off the assembly line



## BYD předstihne Ford a Hondu

Informace agentury Reuters o dění v automobilovém průmyslu.

Společnost BYD, založená v roce 2003, ve třetím čtvrtletí generovala vyšší tržby než Tesla a díky svým výkonům v Číně je na cestě k dosažení ročního prodeje 4 milionů vozů. Tím by předstihla 78letou Hondu a Ford se sídlem v Detroitu, který byl založen v roce 1903. BYD také zvyšuje vývoz hybridních vozidel, která nepodléhají clům EU.

Generální ředitel Nissanu Makoto Uchida se snaží zachránit hroučící se japonskou automobilku poté, co vsadil na budoucnost elektromobilů a nechal Nissan bez hybridů. Uchida se zavázal propustit 9000 zaměstnanců, snížit o 20 % výrobní kapacitu a omezit náklady o 2,6 miliardy dolarů. Slíbil také, že přijde o polovinu své mzdy.

Indie obvinila Volkswagen z vyhýbání se clům ve výši 1,4 miliardy dolarů úmyslným placením nižší sazby za komponenty pro vozy Audi, VW a Škoda. Volkswagen nesprávně klasifikoval

nesmontovaná vozidla, na která se vztahuje dovozní clo ve výši 30 % až 35 %, jako „jednotlivé díly“ a zaplatil místo toho clo jen 5 % - 15 %. Vyšetřování zjistilo, že zásilky byly použity k tomu, aby se „úmyslně se vyhnuly platbě“ vyšších cel. Hrozba tučného nedoplatku nemohla pro VW přijít v horší dobu.

Stellantis a čínský výrobce akumulátorů CATL investují 4,1 miliardy eur do vybudování jedné z největších evropských továren na akumulátory pro elektromobily ve Španělsku.

Vietnamský výrobce elektromobilů VinFast uvedl, že postaví druhý domácí výrobní závod, kterým zdvojnásobí svou kapacitu, aby uspokojil zvýšenou poptávku po malých a středně velkých modelech.

Prodej nových aut v Číně vzrostl v listopadu o 16,6 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2023.

Společnost Waymo společnosti Alphabet rozšíří své autonomní služby do Miami na Floridě.





## Elektromobilita se změnila z příležitosti v reálnou hrozbu

Odboráři Volkswagenu ve svých protestech „pláčou dobře, ale na špatném hrobě.“ To je obsahem nového článku, který zveřejnil Milan Smutný na [medium.seznam.cz](http://medium.seznam.cz).

Odboráři značky Volkswagen zahájili v německých závodech protesty, které mohou skončit generální stávkou. Příčinou ohrožení nemalé části 120 000 zaměstnanců VW v Německu a zavření až tří továren je zoufalá finanční situace VW. Ta vyvěrá z mizerného prodeje elektrických modelů, do nichž ještě před dvěma lety vedení VW vložilo celou budoucnost koncernu.

Angela Merkelová, která dotace elektroaut v roce 2016 zavedla, prohlašovala, že v roce 2030 bude v Německu jezdit 15 milionů elektromobilů. Dnes je to jen 10 % tohoto cíle. Prodej e-aut se letos v ČR zvedl díky dotaci podnikatelům 200 000 korun na jedno auto, z čehož profitovala hlavně Tesla, přičemž 70 % jejích vozů prodaných v ČR pocházelo z Číny. Je otázkou, zda čeští podnikatelé a daňoví poplatníci pomohli víc nejbohatšímu člověku planety Elonu Muskovi či čínské ekonomice.

Z Německa průmysl odchází se stížnostmi na vysoké ceny energie, drahou pracovní sílu v kombinaci s nedostatkem kvalifikovaných lidí, zaostalou infrastrukturu a přebujelou byrokracií v kombinaci se stále rostoucí regulací a stále větší závislosti na dotacích. Drahé vozy a ekonomická

stagnace znamená, že vytiženost továren VW je jen něco přes 50 %. To je ekonomicky zničující.

Krise VW a evropského automobilového průmyslu je důsledkem iracionální zelené politiky a ideologie vedení EU i vlád členských zemí v zajetí zelené lobby profitující na šíření klimatické hysterie. I kdyby se všech 300 milionů aut v EU zlikvidovalo, do roku 2100 by to růst teploty zmírnilo o tisíce stupňů.

Management evropských automobilek se příliš snadno podvolil tlaku dekarbonizační ideologie. Teď se to snaží napravovat, jak slyšíme od vedoucích pracovníků Škody Auto či Sdružení automobilového průmyslu ČR, kteří ještě před pár lety horovali pro elektromobily jako „výjimečnou příležitost“. Nyní už i oni chápou, že elektromobilita hrozí zničit český automobilový průmysl.

Německý kapitál už na další působení v Německu rezignuje a masivně investuje v Číně. K tomuto významně přispěly německé automobilky, které představují polovinu investic EU v Číně.

S ohledem na rizika negativního vývoje evropského autoprůmyslu je v sázce příliš mnoho. V EU autoprůmysl dává dosud práci 13 milionům lidí, koncentruje se v něm každé třetí euro investované do vědy a výzkumu, má zásadní podíl na tvorbě HDP a exportu.