

ELEKTROMOBILITA



Kamiony na baterky

Tradiční diesel budou muset za bezemisní pohon postupně vyměnit i nákladní auta.

Pragmatické Česko

Češi vezmou elektroauta na milost, až pro ně budou výhodná, říká v rozhovoru výzkumník ze STEM.

Invaze čínských značek

Elektrická auta z Číny míří na evropský trh a nejde zdaleka jen o značku MG.

SKODA

Čas skutečně dostupné elektromobility je tady

15 990 Kč
měsíčně bez DPH



Kompletní
servis



Škoda pojištění
Plus od Allianz



Sada zimních kol včetně
přezutí a uskladnění



Nabíjecí řešení
Chargee

82
kWh

Dojezd
až 542 km

Ilustrativní fotografie

Elektromobil Škoda Enyaq iV 80 jsme pro vás vybavili vším, co pro vaše bezstarostné cesty potřebujete. Využijte naši akční nabídku operativního leasingu nabitého výhodami za 15 990 Kč měsíčně bez DPH.

Allianz 
char 

skoda-auto.cz

SKODA Financial Services

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Škoda Enyaq iV 80 kWh v ceně 1 364 900 Kč. Doba pronájmu 36 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 15 990 Kč bez DPH. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, kompletní zimní kola vč. přezutí a uskladnění. Součástí operativního leasingu je pojištění od Allianz pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Dále je součástí měsíční splátky povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah.

Škoda Enyaq iV – emise CO₂: 0 g/km; spotřeba: 16,6–18,1 kWh/100 km

Nabídka platí pouze u participujících partnerů

 /skodacz

 /skodacr

 /skodacz

 /skodacz

OBSAH

Bezemisní nákladáky

04-08

Tradiční diesel budou muset za bezemisní pohon postupně vyměnit nákladní auta všech velikostí. V Česku je elektrifikace nákladní dopravy o dost pozadu za západní Evropou.



Rozhovor

12-14

Češi vezmou elektroauta na milost, až pro ně budou výhodná, říká Nikola Hořejš, ředitel výzkumu mezinárodních otázek ve STEM Ústavu empirických výzkumů.



Test MG5

18-22

Elektrické kombi MG5 je prvním autem svého druhu na trhu. Designově nenápadný vůz se solidní výbavou a slušnou spotřebou energie i dojezdem.

Číňané útočí na evropský trh

24-28

Značky jako BYD, Nio nebo Zeekr možná vypadají na první pohled jako překlepy, patří ale k rostoucí enklávě čínských elektroaut, která směřují do Evropy.

Nejlevnější dojezd

30-33

Zjistili jsme, který model elektromobilu nabízí nejlepší poměr mezi cenou a předpokládaným dojezdem.



Forum elektromobilita

36-39

Fotoreportáž z šestého ročníku konference Forum elektromobilita, kterou pořádají Hospodářské noviny s LEEF Technologies.

Strasti bezemisní nákladní dopravy. V Česku je zatím v plenkách

Bez výfuku budou časem v Evropě jezdit i všechny kamiony. Tradiční diesel budou muset za bezemisní pohon postupně vyměnit nákladní auta všech velikostí. V Česku je elektrifikace nákladní dopravy o dost pozadu za západoevropskými státy. To ostatně platí i pro osobní vozy, u těžkých vozidel je ale rozdíl ještě propastnější.

A

Aktuálně je v Česku registrovaných asi 180 tisíc těžkých nákladních vozů. „S bateriovým pohonem jich tu teď jezdí zhruba 20,“ říká Filip Vančura ze společnosti LEEF Technologies, který spolupracoval na studii s cílem ukázat, jak by se v následujících letech měla vyvíjet elektrifikace těžkých nákladních vozidel v Česku, pokud by měla splnit cíle, jež si vytyčila EU jako požadavek pro snižování emisí v oblasti nákladní dopravy.

Výrobci nákladních automobilů a jiných těžkých vozidel musí podle těchto pravidel snížit emise oxidu uhličitého u svých nových aut

v průměru o 15 procent do roku 2025 a o 30 procent do roku 2030 v porovnání s úrovní v roce 2019. Rada EU to odůvodnila tím, že emise CO₂ z těžkých vozidel, včetně nákladních vozidel, autobusů a autokarů, představují přibližně šest procent celkových emisí oxidu uhličitého v EU a 27 procent celkových emisí CO₂ v silniční dopravě. Letos se na území evropského parlamentu navíc otevřela diskuse, zda by se tyto původní parametry schválené v roce 2018 neměly ještě zpřísnit.

„Průměr se počítá na prodeje těchto vozů po celé EU, takže přepočít do národních čísel není jednoznačný. Připravili jsme proto tři rychlostní scénáře. Ve studii jsme si položili základní otázky. Kolik aut by podle evropského rámce mělo v Česku jezdit v letech 2025, 2030 a 2035, kde a jak budou nabíjet a jakou pozici má zaujmout stát, případně nabídnout dotační podporu, aby se tak stalo,“ popisuje Vančura.

Podle středního scénáře by do roku 2030 mohlo být v Česku registrováno okolo 6000 těžkých



elektrifikovaných nákladních vozidel, v roce 2035 pak přes 20 tisíc. Nízký scénář počítá s počtem ve stejných letech 2000 a 11 tisíc kusů, vysoký scénář pak s 11 tisíci už v roce 2030 a 27 tisíci o pět let později.

„Právě ten nejambicióznější scénář by pro Česko znamenal proporcionální plnění cílů stanovených na celý trh EU. Ve středním scénáři by byl cíl pro rok 2025 v Česku dosažen o tři roky později. V nízkém bychom oproti evropskému průměru měli dlouhodobě o pět let zpoždění,“ dodává Vančura.

Rozmanitá nabídka vozidel

Elektrické nákladní vozy nabízí na českém trhu vícero značek. Nejdál je v tomto ohledu Volvo Trucks. To přišlo na trh s elektrickým modelem už v roce 2019. „Dnes tak nabízíme kompletní řadu od malých až po velké těžké vozy s rozsahem hmotnosti od 16 až po 44 tun. A bateriová technologie se velmi rychle vyvíjí, zatímco na začátku naše vozy sotva ujely 150 kilometrů, dnes s přehledem 350 kilometrů,“ říká Petr Jirásek, který má ve Volvo Trucks na starosti oblast elektromobility.

Volvo je i prodejně nejúspěšnější. Z dvaceti elektrických nákladních aut, která jsou v Česku registrovaná, je podle Vladimíra Myslíka, vedoucího školitele ve Volvo Trucks, devět právě od této švédské značky. Tři firma využívá jako předváděcí vozy, jeden sváží komunální odpad v brněnské firmě SAKO, po jednom voze si pořídily logistické společnosti DHL, C.S.Cargo, DB Schenker, Dachser a DPD, přičemž u dvou posledních případů jde o nejtěžší typ FH. První demo vozidlo FL Electric si už také našlo svého nového majitele.

Elektrický kamion má v nabídce také Daimler Truck, model eActros 300/400. „Máme několik předváděcích vozidel různých provedení, která půjčujeme našim zákazníkům a která již najezdila desetitisíce kilometrů. Díky tomu vidíme změnu přístupu z původního odmítavého ke konstruktivní debatě, zda by jim pořízení vozu dávalo ve firmě smysl,“ popisuje David Chleboun, tiskový mluvčí a vedoucí marketingu ve společnosti Daimler Truck ČR. Značka čerstvě představila nový model eActros 600, který ujede na nabití 500 kilometrů. Elektrické modely má v nabídce i Renault Truck či Scania.

Tou největší překážkou, proč je poptávka zatím velmi vlažná, jsou pochopitelně ceny. I když se veřejně nekomunikují, zástupci značek připouští, že elektrický nákladní vůz je obvykle minimálně třikrát dražší. Majitelé logistických společností ale tvrdí, že v některých případech jsou čtyřikrát až pětkrát dražší než ekvivalentní diesel.

Nákladní doprava je extrémně pragmatický obor. Nákladní vůz je pracovní nástroj a potřebuje svému provozovateli zajistit výdělek, doprava je navíc nízkomargový byznys. Investice do o tolik dražších vozidel se sotva vrátí. V nákladní dopravě je navíc silně konkurenční prostředí. „Pokud to dopravcům nedává ekonomický smysl, nebudou si je kupovat. Uvést v život

elektrifikaci fleetu nákladních vozů je daleko těžší než u osobních aut,“ potvrzuje Vančura z LEEF Technologies.

Nejistá dobíjecí infrastruktura

Velkým problémem je i nabíjení. Veřejné nabíječky pro těžké vozy v Česku neexistují a i v Evropě se infrastruktura teprve pomalu staví. V oblasti dálkové dopravy se tak elektrifikace prosadí až na posledním místě.

„Z pohledu infrastruktury je nákladní doprava příležitostí s velkou nejistotou. Aplikovat model výstavby veřejné sítě pro osobní auta pro nákladní dopravu nejde. Musí se zohlednit kategorie aut, vysoký příkon až 1 MW, potřebují větší parkovací místo, diskuse se vede i kolem toho, zda by si dopravci mohli rezervovat časový slot, aby dobíjení nezabralo víc času, než je nutné. Jakékoli zbytečné stání znamená prodražení,“ vysvětluje Tomáš Chmelík, vedoucí útvaru realizace a správy dobíjecích stanic v ČEZ, proč se do výstavby infrastruktury pro nákladní dopravu v Česku firma ČEZ nehrne.

Proto experti vnímají elektrifikaci u těžkých vozidel jako schůdnější v případech, kdy nákladní vůz jezdí vždy pravidelně a relativně krátké trasy, ať už mezi sklady, nebo prodejnami, případně jako rozvážková služba. Jde u něj snadněji naplánovat a spočítat, kolik auto denně ujede, dojezdy dnešních vozidel na takové trasy obvykle stačí. A bude to snadnější s nabíjením. To jde snadno zajistit v depech firem, například přes noc, kdy je vůz odstavený. Jen je potřeba pořídit k vozu také minimálně 50kW nabíječku, která vyjde zhruba na milion korun. Možností je dnes i zakoupení dedikované mobilní nabíječky, i ty ale stojí desítky tisíc eur, tedy stovky tisíc korun.

„I proto odhadujeme, že elektrické kamiony začnou více využívat veřejné dobíječky až po roce 2030. V tu dobu by na základě požadavku evropského nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva AFIR měly být v Česku zprovozněny veřejné dobíjecí huby pro bateriové kamiony. Cíl je zde poměrně ambiciózní. Na hlavní síti TEN-T by měl vzniknout na každých 60 kilometrech dobíjecí hub o výkonu 3,6 MW, na vedlejší síti pak každých 100 km hub s výkonem alespoň 1,5 MW,“ dodává Vančura.

Proč je poptávka vlažná

Nabídka elektrifikovaných nákladních vozidel se tedy sice pomalu, ale postupně rozrůstá, zájem mezi zákazníky je dle slov výrobců zatím velmi opatrný. Dopravci vysvětlují proč. „Chtěl bych vyvrátit mýtus, který se tvrdí o nás, lidech od nákladních aut. Nejsme proti alternativním pohonům. Ať by to byl vodík, nebo baterie, je nám to jedno. Potřebujeme ale rozumné podnikatelské prostředí, aby se na to náš obor mohl s delším časovým horizontem připravit,“ říká Aleš Willert, místopředseda představenstva a generální ředitel skupiny C.S.Cargo. Tento významný dopravce denně realizuje až 4000 objednávek na převoz zboží.

11 mld.

Jedenáct miliard korun by se dalo v Česku využít na podporu elektrifikace dopravy. V Modernizačním fondu je připraveno celkem pět miliard korun, jež by se mohly použít jako dotace na pořízení elektrifikovaných vozů či nabíjecí stanice. Další možností má být fond Operační program Doprava, v němž je alokováno šest miliard korun. Jaké budou ale přesné podmínky čerpání, zatím není jisté.

“

Nejsme proti alternativním pohonům. Potřebujeme ale čas, aby se na to náš obor mohl připravit.

Zcela nová KONA Electric.

Live unlimited.



Vyrobena
v Nošovicích

Připravte se na vyspělé funkce, jako je Hyundai Digital Key 2 Touch, které vám umožní pohodlně zamykat a odemknout vůz pomocí vašeho chytrého telefonu. Uvnitř najdete prostorný interiér pro všechny vaše osobní věci a více pohodlí na cestách. KONA Electric vám otevírá až 514 km jízdních možností na jedno nabití. Live unlimited.

Cílem Hyundai je dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2045.



8 LET
Záruka
na baterii/160 000 km

5 LET
Hyundai
Assistance



KONA Electric – kombinovaná spotřeba elektrické energie pro kapacitu akumulátoru 65,4 kWh je 16,6 kWh/100 km; kombinované emise CO₂ 0 g/km. Třída účinnosti CO₂ A (WLTP). Veškeré hodnoty jsou předběžné a podléhají finální homologaci.



Životnost nákladního auta je podle něho šest až deset let a technologie je příliš drahá na to, aby se během té doby stihla zaplatit. „Připlatit si za zelený kilometr zákazníci nechtějí. Nejsme schopni dotovat z marží provoz tak drahých aut. Součinnost zákazníků bude zásadní, ale potřebují na to čas. Za poslední dva roky jsme obešli 200 našich klientů s nabídkou na zahájení projektu provozování elektrických bateriových vozidel. Domluvili jsme se s jedním a to je špatný signál,“ vysvětluje. C.S.Cargo jako jedna z prvních firem v Česku provozuje elektrický kamion Volvo.

Jan Pihar, generální ředitel logistické společnosti Dachser Czech Republic, přiznává, že mají stejnou zkušenost. „Jen jediný náš zákazník by byl dnes ochoten připlácet za bezemisní dopravu. Ale my máme tisíce zákazníků. Přijde doba, kdy se bude platit za zelený kilometr, otázka ale je kdy,“ říká Pihar.

Popisuje, že předtím, než pořídili do Dachseru první bateriový kamion, který dnes využívají na pravidelné lince mezi Prahou a Hradcem Králové, museli investovat 10 milionů korun do nabíjecí infrastruktury. Bez této investice by se neobešli, což ale ještě více prodražilo náklady na vůz a zhoršuje to skóre v návratnosti, která je u dieselu rychlejší.

Pihar navíc poukazuje na to, jak se liší podpora bezemisní dopravy v různých zemích EU. „Teď spouštíme druhou linku mezi Českem a Německem. Náš druhý kamion je registrovaný v Německu. U něj nebudeme z vlastních peněz přispívat nic a to je ten rozdíl v podpoře v Německu a u nás. Bez ní elektromobilita v nákladní dopravě zkrátka nejde nastartovat,“ dodává Jan Pihar.

Také Vančura z LEEF Technologies předpokládá, že jakmile začne mít elektrifikovaná nákladní doprava konkurenční výhodu, přechod by mohl být dokonce rychlejší než u osobních aut. Zatímco v sousedním Německu bylo možné pořídit nákladní bateriový vůz s dotací ve výši 80 procent z rozdílu mezi elektrickým a ekvivalentním naftovým modelem, což prodeje značně nastartovalo, v Česku se o různých formách podpory teprve jedná.

Na nedávném Foru elektromobilita zástupci státní správy, konkrétně z ministerstva průmyslu a obchodu, ministerstva životního prostředí a resortu dopravy, informovali, že v Modernizačním fondu je připraveno celkem 5 miliard korun, jež by se mohly použít jako dotace na pořízení elektrifikovaných vozů či nabíjecí stanice. Další možností má být fond Operační program Doprava, v němž je alokováno šest miliard korun. Jaké budou ale přesné podmínky čerpání, zatím jisté není.

„Není to málo, ale upřímně si nejsem jistý, jestli ty prostředky budou stačit. Bude záležet také na prodejní strategii výrobců vozidel a na ochotě zákazníků dopravních společností připlatit si případně v budoucnu za zmiňovaný zelený kilometr,“ myslí si Vančura.

Aleš Willert ale poukazuje na to, že stanovit pravidla by se v Česku mělo co nejdříve. „Máme zpoždění, což není samozřejmě poprvé. Jsme exportní zemí, jsme geograficky dobře situováni a pro zahraniční dopravce, kteří by fungovali na základě dotací, ať přímých na pořízení aut nebo dobíjecích stanic či na samotný provoz, by to byla konkurenční výhoda, které my nestacíme. A to by byl pro české firmy problém,“ dodává.

Samotné dobíjení je podobné jako u osobních aut, výstavba veřejné sítě pro nákladní dopravu ale zatím trochu vážně. Stojany pro kamiony vyžadují vysoký příkon a větší parkovací místa. Diskutuje se také o tom, jak řidičům zajistit volný stojan například pomocí rezervace časových oken pro nabíjení.

Forum elektromobilita 2023

Děkujeme partnerům!

www.forumelektromobilita.cz

GENERÁLNÍ PARTNEŘI



SKODA



HLAVNÍ PARTNEŘI



e-on



vitesco
TECHNOLOGIES



TOYOTA



amazon



BOSCH

CS CARGO

DRIVALIA



IVECO



Since 1924



VOLVO

VEOLIA

PARTNEŘI

AURESHOLDINGS



mybox

chargee

ARVAL
SNP PARIBAS GROUP



DACHSER
Intelligent Logistics



ZEBRA
Intelligent Logistics

NL Netherlands

ČEZ na konci roku 2024 nabídne 110 ultrarychlých stojanů

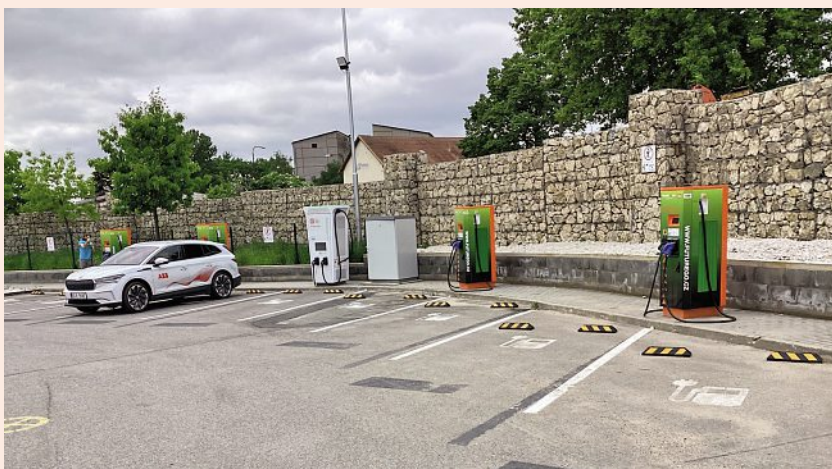
Provozovatel nejvýkonnější české sítě dobíjecích stanic pro elektromobily postaví do konce příštího roku 85 nových ultrarychlých stojanů, čímž zdvojnásobí počet jejich lokalit.

Společnost ČEZ na Foru elektromobilita odkryla plány další výstavby dobíjecích stojanů pro elektroauta v Česku. Výkon celé sítě do prosince 2024 stoupne na 70 MW. Řidiči dnes v této síti dobíjejí v průměru nejrychleji v ČR. Za první pololetí tu celkově odebrali více než 2,3 milionu kWh certifikované bezemisní energie, za celý letošní rok by to mělo být až pět milionů kWh. Dobíjecí stanice vznikají díky grantovým programům CEF, Operačnímu programu Doprava i z vlastních prostředků ČEZ.

ČEZ plní cíle, které si vytyčil v rámci vize Čistá Energie Zítřka. Do roku 2025 chce provozovat 800 stojanů pro dobíjení elektromobilů a znásobit jejich výkon. Poptávku po zkrácení časů dobíjení chce uspokojovat nejen výstavbou stanic pro ultrarychlé dobíjení o výkonu až 360 kW. Řidiči u nich doplní energii potřebnou k cestě z Prahy do Brna za 10 minut. Při zastávce k nabíjení se uživatelé identifikují pomocí zákaznické RFID karty nebo prostřednictvím aplikace FUTUR/E/GO, která spolu s webovým rozhraním (Driver portál) umožňuje pohodlnou správu jejich účtů. FUTUR/E/GO umí vyhledat nejbližší dobíjecí místo včetně aktuální obsazenosti stojanů.

Za celý letošní rok chce ČEZ postavit kolem čtyřiceti stanic pro ultrarychlé dobíjení. Časové prostojy vzniklé čekáním na volný dobíjecí konektor zase účinně eliminují dobíjecí huby, místa o větším počtu stojanů, kde může řidič začít dobíjet většinou ihned po příjezdu. Vedle více než 1500 dobíjecích bodů vlastní síť nabízí ČEZ svým zákazníkům díky roamingu i zhruba stejný počet konektorů dalších poskytovatelů dobíjení v Česku.

„Cílem ČEZ je stále zkvalitňovat veřejnou dobíjecí infrastrukturu. Jako český lídr v této oblasti pokračujeme nejen v plošném pokrývání republiky, ale především ve zvyšování výkonu stanic v síti. Chceme, aby u ČEZ řidiči i nadále dobíjeli v průměru nejrychleji. To podpoříme výstavbou dalších ultrarychlých stanic o výkonu nad 150 kW. Do konce letošního roku jich chceme nabízet přes 40 a za rok až 110. Stále totiž poroste podíl výkonnějších elektromobilů schopných jejich potenciál naplno využít. Díky certifikaci původu z obnovitelných zdrojů zároveň řidičům u našich stojanů garantujeme odběr skutečně bezemisní elektřiny,



ny,” uvedl Pavel Cyraní, místopředseda představenstva ČEZ.

„Celkový výkon stojanů v naší síti se během posledního roku zvýšil o 35 procent na 42 MW. Do konce roku ho chceme zvednout až na 49 MW, a to především díky výstavbě ultrarychlých stojanů. Jen takové zvládnou dobít většinu kapacity baterií elektromobilu za 10 minut. Díky rovnoměrnému rozmístování těchto stanic plošně zlepšíme podmínky pro dobíjení e-aut v celé republice. Vzhledem k tomu, že počet nově registrovaných elektrických aut v ČR roste o pět procent pomaleji než dobíjecí infrastruktura, je úkolem pro naše partnery v elektromobilním systému zabezpečit rychlejší růst elektrického vozového parku,” řekl Tomáš Dzurilla, ředitel útvaru elektromobility ČEZ.

Nejvýkonnější stanice v síti ČEZ

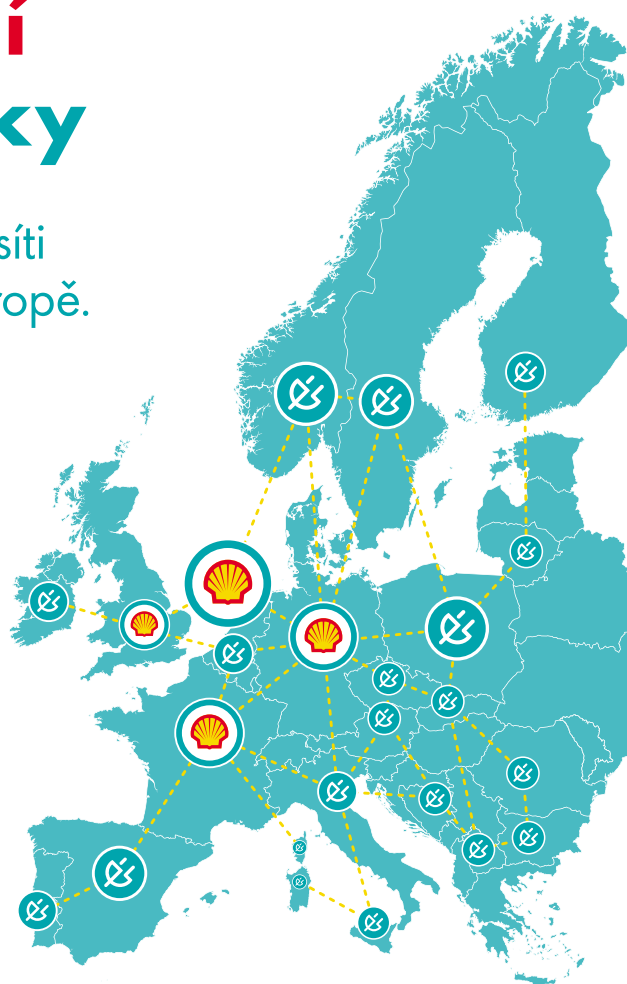
lokalita	dálnice/silnice	výkon
Mladá Boleslav, Olympia	D10, 44. km	360 kW
Mikulov	I/52	360 kW
Loket, Bageterie Boulevard	D1, 66 km	320 kW
Plzeň, Olympia	D5, 76. km	300 kW
Loket, McDonald's	D1, 66. km	300 kW
Unčovice, McDonald's	D35, 253. km	300 kW
Šlovice, Benzina	D5, 83. km, směr Rozvadov	300 kW
Praha, McDonald's	Kbelská	300 kW

Do konce roku chce ČEZ provozovat kolem čtyřiceti stanic pro ultrarychlé dobíjení – podobných, jako je ta v Mikulově (na snímku), kde mohou řidiči dobíjet výkonem až 360 kW.



Jednoduché dobíjení pro firemní zákazníky

S hybridní kartou Shell získáte přístup k síti
více než 300 000 dobíjecích bodů v Evropě.

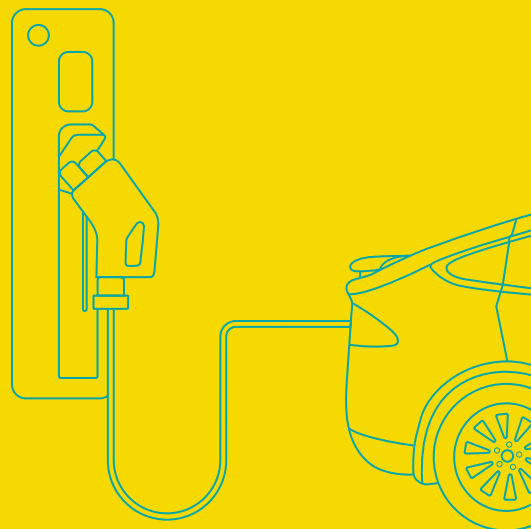


STÁHNĚTE SI
NAŠI APLIKACI
SHELL RECHARGE.



Více na www.shell.cz

SHELL FLEET SOLUTIONS





**Češi vezmou
elektroauta
na milost, až pro
ně budou výhodná**

Jsme na křižovatce a názor se může přiklonit buď na jednu, nebo na druhou stranu, tedy pro, nebo proti elektromobilitě," myslí si **Nikola Hořejš**, ředitel výzkumu mezinárodních otázek ve STEM Ústavu empirických výzkumů, když komentuje, jak se Češi staví k autům na baterie.

V

Ve výzkumném středisku se Nikola Hořejš zabývá expertizou veřejného mínění a změnami ve společnosti, ať už jde o dezinformace, témata týkající se Evropské unie, Ruska, nebo v poslední době především zelené transformace a politiky související s klimatickou změnou, a tedy i elektromobilitou. Hořejš připouští, že postoj Čechů podle průzkumu ovlivňuje strach, co elektromobilita udělá s ekonomikou a zda se jim kvůli ní nezhorší životní standard.

Podle debat v hospodách nebo na sociálních sítích to vypadá, že je česká společnost silně rozdělená na extrémní odpůrce elektromobilů a naopak lidi, kteří je skoro až slepě adorují. Jsou to ale jen domněnky, nebo to potvrzují i data?

Bohužel mnoho opravdu velkých a podrobných studií se v Česku v minulosti nedělalo, nejvýznamnějším vzhledem do tohoto tématu je průzkum Česká (ne)transformace 2022, který se uskutečnil na vzorku 2086 lidí loni v květnu a realizovali jsme ho ve STEM ve spolupráci s Institutem 2050. Kdybych měl 150stránkový výstup shrnout do jedné věty, ukazuje se, že postoj společnosti k zelené transformaci je vágní, lidé si myslí, že něco by se mělo dělat, ale nevíme co, nevíme kdo a ani nevíme kdy.

Z průzkumu vyplývá, že dnešní Češi už nejsou „klausisté“, 61 procent lidí je přesvědčeno, že změna klimatu probíhá. Češi mají přírodu rádi, ale když dojde na to, co dělat, abychom ji chránili,

málokdo pro to chce něco obětovat. Máme dojem, že na nás nesejde, „ať to udělá někdo jiný“. Myslím si ale, že celé téma se také velmi špatně vysvětluje.

Jak se tento český postoj vztahuje k elektromobilitě? Zjednodušeně řečeno, jaký mají Češi názor na elektroauta?

To je zajímavé. Pro českou společnost není elektromobil dáblův výmysl nebo pekelný stroj, jak to kolikrát podle diskusí pod články na internetu vypadá. Češi jsou trochu zvědaví, trochu skeptičtí, ale spíše nejsou úplně rozhodnutí, co pro ně elektromobil znamená. Z průzkumu vyplývá, že 39 procent lidí obecně elektromobilitu podporuje, zároveň 61 procent lidí uvedlo, že si v budoucnu pravděpodobně elektromobil nepořídí. Tedy obecně „proč ne?“, osobně spíše ne.

To ale vypadá spíš na ne moc pozitivní postoj, vždyť jen pět procent lidí uvedlo, že by si ho koupili.

To není hlavní problém. Velké varování vidím trochu jinde. Elektromobilita má potenciál stát se hlavním symbolem naší obavy z budoucnosti. Mohlo by se jí stát to, co se stalo při posledních volbách v Německu, kdy se tepelné čerpadlo dostalo na plakáty krajně pravicové politické strany, protože německá vláda zvažovala zákaz plynových kotlů. A nakonec AfD v Bavorsku vyskočila na druhé místo.



Nikola Hořejš (43)

psycholog a sociolog, vede výzkum dezinformací, médií, globálních otázek v sociologickém ústavu STEM

V poslední době se specializuje na téma zelené transformace a environmentální politiky.

Věnuje se také krizové komunikaci, na částečný úvazek pracuje v nadaci Blíž k sobě, která má za cíl stmelovat společnost.

Vystudoval psychologii a politologii na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy.

“

Lidé se obávají toho, že zelená transformace pro nás bude nesmírně drahá, jak pro stát, tak pro každého jednotlivce. Bojíme se o ekonomiku.

Takže je tu možnost, že se elektromobilita může stát v Česku podobně rozdělujícím tématem?

Ano, ze stejného důvodu by se elektromobilita mohla stát rudým hadrem, v podstatě strašákem, fackovacím panákem celé skepse vůči klimatické politice. Je to skrytá výbušnina a vidíme to v datech. Protože část lidí, konkrétně 39 procent, nesouhlasí s tím, aby se výroba aut se spalovacím motorem omezila, a jen 12 procent souhlasí s jejich koncem v roce 2035 na území EU. Máme před sebou troje volby, kde se může elektromobilita stát symbolickou bitvou. Projevuje se, že cokoli, co se týká klimatické politiky a má nádech zákazu či přísnějších pravidel, společnost silně odmítá.

Když Ford zaváděl před sto lety pásovou výrobu, lidé ničili stroje, protože se báli, že kvůli nim přijdou o práci. V souvislosti s elektromobilitou se také mluví o tom, že pracovníků v továrnách bude potřeba méně. Nebojí se tedy lidé i toho, že kvůli autům na baterky přijdou o práci?

O vlastní práci tolik ne, ale o celkovou ekonomiku. Češi jsou nesmírně hrdí na svůj průmysl. Pořád v myslích přetrvává přesvědčení o „zlatých českých ručičkách“. Když loni přišel energetický šok, lidé se často báli víc o průmysl než o svou peněženku. Bojíme se spíš o to, že nějaká transformace nám průmysl zadupe. Jednou z cest by tedy podle mě bylo, kdybychom v přechodu na nové technologie drželi krok, ne-li byli přímo na špičce jejich vývoje.

Ukázalo se ve vaší studii, že vztah k elektromobilitě rozděluje společnost, například na mladé versus starší, venkov proti městu, tak jako v mnoha jiných společenských tématech?

Mladší lidé jsou otevřenější novým věcem, které nás čekají, to je samozřejmé, ale pod povrchem toho, jak se česká společnost v tématu elektromobility dělí, je obava o svou ekonomickou budoucnost. Takže absolvent učňáku bude názorově bližší starším lidem než jeho vrstevník vysokoškolař, který se chystá na kariéru v nějaké zahraniční firmě. Lidé ve věku 65+ pak říkají, nám je to jedno, ať rozhodnou mladí. Největší skepse se potvrzuje u lidí 45 až 60 let.

Čím to, že v severských zemích, jako je třeba Norsko či Švédsko, nebo těch západních, jsou k elektromobilitě vstřícnější? To vypadá, jako kdyby proti ní byly hlavně postkomunistické země, má to snad s tím něco společného?

Osobně tomu říkám bývalá železná, dnes zelená opona. Jako kdyby země V4 byly v klimatické politice zajedno. A není to jen v elektromobilitě, projevuje se to ve všech otázkách, které souvisí s dekarbonizací. Skepse začíná v polovině Německa a pokračuje dál na východ. Projevuje se na ztrátě důvěry v instituce a ztrátě pozitivní víry v budoucnost a inovace. Češi obecně nevěří, že nás někdo vede správně vpřed a že ví, co dělá.

Není to ale spíš tím, že elektromobil může symbolizovat problém především proto, že je určitými skupinami „tlačený“ jako řešení klimatické krize?

Faktem je, že lidé se obávají toho, že zelená transformace pro nás bude nesmírně drahá, jak pro stát, tak pro každého jednotlivce. Bojíme se o ekonomiku, tato obava je dnes dokonce na svém historickém maximu, je intenzivnější než v dobách, kdy padala jedna banka za druhou a lidé neměli na placení hypoték. A navíc se obávají, že jednotlivec s tím nemůže udělat nic a že o nás rozhoduje někdo daleko v EU, kdo nezná naše problémy.

Ale chtěl bych k tomu dodat ještě takový širší kontext. Společnost si netvoří názor na věci podle toho, jak fungují, nebo na základě jejich technických parametrů. Názor je jakési vyhrěznutí, symptom, který ztělesňuje obecný strach anebo frustraci společnosti.

Proč je tedy klima problém?

To není tak úplně klima, ale klimatická politika. K ochraně přírody jsou Češi často vstřícnější než některé jiné evropské státy. Obávají se nákladů, které to přinese. My jsme žili po revoluci ve snu, že doženeme německé důchodce a budeme stejně jako oni dvakrát do roka létat na Mallorcu. Teď procházíme deziluzí, nacházíme se v pasti středněpříjmové ekonomiky a někdo zvenku nám říká, že se musíme uskromnit, bude to drahé, a to není ta zpráva, kterou chceme slyšet.

Znovu se ale vrátím k tomu, proč to je na Západě s postojem společnosti k elektromobilitě jinak?

Při analýze průzkumu jsme dost spolupracovali s kolegy z Norska. Ceny spalovacích aut na tamním trhu se zvýšily natolik, že se rozdíl oproti elektromobilům prakticky smazal. Takže to není tolik v ideologii jako spíše v ekonomice. V jiných věcech – třeba konzumaci masa – se ani Norové nechtějí tolik omezovat. Zároveň mají lépe vyřešený energetický mix, takže elektroauta tam už nyní dávají větší smysl.

Když tedy elektromobily zlevní, vezmou je na milost i Češi a klimatická politika už nebude problémové téma?

Zcela určitě, Češi jsou velmi pragmatičtí, někdy až cyničtí. A navíc mám pocit, že si „tak nějak zvyknou“. Potvrdilo se to i v minulosti. Například při schválení zákazu kouření v restauracích. Skoro 44 procent populace bylo před hlasováním proti. V našich průzkumech se to číslo dokonce zvyšovalo, jak se rozhodnutí blížilo. Teď by jen 15 procent chtělo kouření znovu povolit. A podle mě to bude stejné s elektromobilitou. Jen by se měla komunikovat jinak. Ne jako něco, co se tlačí proti vůli, ale jako věc, která je v mnoha případech praktická – třeba ve městech, výhodná při správném zdroji energie a do budoucna má smysl.

Kvalita paliv je dnes klíčová, budoucnost ale patří elektromobilitě

Kvalita paliv je jedním z podstatných faktorů ovlivňujících rozhodování zákazníků. „Do budoucna ale chceme nabízet všechny druhy paliv a energií, abychom oslovili co nejširší okruh zákazníků,“ říká Vladimír Dočekal, ředitel sítě čerpacích stanic Orlen Benzina.

Dlouhodobě se ale mluví o útlumu fosilních paliv v dopravě. Jak se připravujete na budoucnost?

Nejpozději do roku 2050 chce být naše mateřská skupina Orlen emisně neutrální. Konkrétní kroky máme definované v naší strategii do roku 2030. V ní vidíme, že ještě stále budou dominovat klasická paliva, ale elektromobilita, především ta bateriová, již bude velmi rozvinutá.

Nyní se začíná již rozvíjet i její mladší sestra – vodíková elektromobilita...

Vodíková elektromobilita bude tu bateriovou vhodně doplňovat. Její využití vidíme především v hromadné dopravě a nákladní přepravě na delší vzdálenosti nebo v rámci logistických společností. Do této vize ale může vstoupit řada proměnných. Vývoj nové technologie, zákaznická rezistence, regulační opatření a podobně. Na našich čerpacích stanicích proto chceme nabízet všechny druhy paliv a energií, abychom oslovili co nejširší okruh zákazníků. Nyní ale stále rozhodují klasická paliva a jejich kvalita. A na tu se zaměřujeme především.

Proč zrovna kvalita?

Protože u pohonných hmot hraje kvalita vedle ceny zásadní roli v rozhodování zákazníků. Proto je kvalita paliv pro nás nejvyšší prioritou a neustále ji vylepšujeme, ať už jde o aditivovaná paliva Efecta 95 a Efecta Diesel, nebo prémiová, nadstandardně aditivovaná paliva Verva 100 a Verva Diesel pro maximální vylepšení výkonnostních parametrů.

V souvislosti s palivy od Orlenu Benzina se mluví o jejich čistícím účinku.

Naše paliva mají prokazatelný čistící účinek na motorovou soustavu, protože díky speciálním aditivům napomáhají ke snižování usazenin, což má pozitivní vliv na chod a výdrž motoru. Pro zajištění nejvyšší možné kvality necháváme svá paliva pravidelně testovat, a to nejen během výroby, ale i po jejich distribuci na čerpací stanice. Proto také na každé čerpací stanici sítě Orlen Benzina naleznete na výdejních stojanech certifikát kvality Lab Guarantee. Jako jediná síť čerpacích stanic v Česku také zveřejňujeme čistící účinky našich paliv na internetu.



Rozvoj vodíkových plnicích stanic bude dále pokračovat, stejně jako růst portfolia vodíkových vozidel, říká Vladimír Dočekal, ředitel sítě čerpacích stanic Orlen Benzina.

Pojďme k elektromobilitě. Kolik máte nyní elektrodobíjecích stojanů?

V současnosti jsme v této oblasti lídrem mezi čerpacími stanicemi. Na 66 stanicích máme 93 stojanů, což znamená bezmála 270 dobíjecích bodů. Stojany provozujeme společně s externími partnery, ale plánujeme stavět také vlastní vysokorychlostní dobíjecí stanice. Do roku 2030 máme v plánu postavit přibližně 1800 rychlonabíjecích bodů. Z toho je jasné, že chceme i v této oblasti trhu být velmi silným hráčem a e-mobilita bude pevnou součástí naší nabídky.

V červnu jste otevřeli druhou vodíkovou čerpací stanici. Jaké máte další plány v této oblasti?

Tvrdíme, že vodík je na cestě k bezemisní budoucnosti jednou z důležitých kapitol. Využití obnovitelného vodíku, který je vyráběn za pomoci elektřiny z obnovitelných zdrojů, napomůže v dekarbonizaci rafinérského průmyslu a na silnicích a železnicích napomůže splnit plány čisté mobility. Letos jsme zprovoznili dvě vodíkové stanice, v Praze a Litvínově. Rozvoj těchto stanic bude dále pokračovat, stejně jako růst portfolia vodíkových vozidel a jejich využití nejen v osobní dopravě, ale především v hromadné dopravě a přepravních službách na silnici i železniční. Do roku 2030 chceme v Česku postavit přes 20 vodíkových stanic a dva až tři vodíkové distribuční terminály pro železniční dopravu.

Škoda Enyaq Laurin & Klement: ideální fleetové auto

Škoda Auto uvádí na český trh vrcholné provedení svého elektrického modelu Enyaq, tradičně pojmenované Laurin & Klement. Tato varianta může být tajným tipem fleetových manažerů z mnoha dobrých důvodů.

Enyaq prochází kontinuální modelovou péčí a právě verze Laurin & Klement prezentuje další várku technických vylepšení. Představuje se v ní inovované pohonné ústrojí, díky němuž elektromobil nabízí vyšší maximální systémový výkon 210 kW, lepší zrychlení a delší dojezd. Ten je v případě modelu L&K více než 550 km v režimu WLTP. Optimalizována byla nabíjecí křivka baterie, jejíž nabití z 10 na 80 procent kapacity nyní zabere méně než 30 minut. Enyaq Laurin & Klement je vybaven nejnovějším softwarem ME 4, který se do konce roku dostane do všech variant modelové řady Enyaq. Tento software přináší řadu inovací a rozšířených funkcí. Patří mezi ně i funkce předehřevu, která baterii před zahájením nabíjení uvede do optimální teploty. Na výběr jsou dva režimy a proces lze spustit jak ručně stisknutím tlačítka na centrálním displeji infotainmentu, tak automaticky na základě údajů z navigace během cesty k nabíjecí stanici.

Škoda Enyaq Laurin & Klement je na první pohled snadno rozpoznatelná díky exkluzivním detailům. Přední blatníky nesou plaketku L&K, prahové lišty jsou lakovány v barvě karoserie a lišty kolem bočních oken i střešní ližiny jsou chromované. Stejnou povrchovou úpravu dostal také rámeček přední masky Crystal Face, osvětlené 131 LED diodami. Enyaq Laurin & Klement jezdí na antracitových leštěných dvacetipalcových kolech z lehké slitiny Asterion, na přání jsou k dispozici jednadvacetipalcová kola Aquarius. Standardně dodávané Matrix LED přední světlomety dokážou zabránit oslňování řidičů protijedoucích vozů a odstínit objekty s reflexními prvky. O maximální bezpečnost se postará balíček Asistovaná jízda 2.5, manévrování ve stísněných prostorech usnadní automatické parkování s uloženým parkovacím manévrem. V základní výbavě nechybí ani virtuální pedál pro bezkontaktní otevírání a zavírání pátých dveří, ventilovaná přední sedadla s masážní funkcí, navigace, head-up displej nebo boční airbagy i v zadních sedadlech. Doporučená prodejní cena startuje na 1 544 900 Kč včetně DPH za Enyaq Laurin & Klement 85 s pohonem zadních kol, karosářská verze Coupé vyjde na 1 604 900 Kč včetně DPH. Varianty 85x s pohonem všech kol jsou v obou případech o 100 tisíc korun dražší.



U operativního leasingu na vůz Škoda Enyaq Laurin & Klement 85 začíná měsíční splátka na 18 048 Kč bez DPH. To v případě pronájmu na 36 měsíců a s ročním nájezdem 15 tisíc kilometrů. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla a kompletní zimní kola včetně přezutí a uskladnění. Dále je součástí měsíční splátky povinné ručení, havarijní pojištění s 10procentní spoluúčastí a pojištění vnějších skel do limitu 10 tisíc korun.

Škoda Enyaq ve verzi Laurin & Klement přijíždí s řadou technických vylepšení, inovací a rozšířených funkcí. Na první pohled je snadno rozpoznatelná díky exkluzivním detailům.

Zajišťujeme komplexní logistiku

Pro své služby využíváme moderní vozový park včetně vozidel alternativními pohony, sklady a pobočky v atraktivních lokalitách a vlastní informační systémy. Díky tomu vždy najdeme řešení pro každého klienta.

Skupina C.S.CARGO působí na trhu od roku 1995 a s ročním obrátem 300 milionů eur se v současnosti řadí mezi přední středoevropské subjekty. Prostřednictvím svých dceřiných společností poskytuje komplexní logistické služby v zemích střední a východní Evropy. Kromě silniční, letecké i námořní dopravy nabízí také skladovací a celní služby, speciální přepravy a provozuje čtyři chráněné dílny.



TEST

Elektrické kombi z Číny vyniká svou normalností



Elektrické kombi MG5 je prvním autem svého druhu na trhu. V exteriéru i interiéru designově nenápadný vůz se solidní výbavou, průměrně velkým zavazadlovým prostorem a slušnou spotřebou energie i dojezdem. Pro konzervativnější Čechy možná až překvapivě normální auto.

MG5 je prvním elektrickým kombi na českém trhu. Přitom byste to na první pohled asi neuhádali, působí nenápadným dojmem.

MG vzalo český trh jako uragán. Během jediného roku se z nuly vyšplhalo na skoro 1800 prodaných automobilů a za letošní tři čtvrtletí mu patří osmnáctá příčka: až za ním skončily třeba Citroën, Fiat nebo Mazda. Prodeje táhne malé SUV ZS, velké naděje ale Číňané s britskou minulostí vkládají do elektromobilů. Na jaře to začalo kompaktním hatchbackem MG4 na zcela nové elektrické platformě, teď přichází čas na elektrické kombi MG5. Vůbec první auto svého druhu na trhu.

Například v Německu nebo Velké Británii se MG5 prodává již delší dobu. Ostatně není to žádná horká novinka. Jako Roewe Ei5 auto debutovalo v Číně už v roce 2017, faceliftované provedení, které vidíte na fotkách, se objevilo v roce 2021. A ještě jeden fakt na úvod: na rozdíl od MG4 nestojí „pětka“ na dedikované elektrické platformě, ale na základě původně určeném pro spalovací modely, který vychází z platformy General Motors.

Na rozdíl od jiných elektromobilů je MG5 designově nenápadné. Svým vzhledem nekřičí do světa, jaký pohon se v jeho útrobách ukrývá, prosto je divokých hran nebo výstřelků, kterými

MG5 Excite

- **Délka:** 4600 mm
- **Šířka:** 1818 mm
- **Výška:** 1543 mm
- **Rozvor:** 2659 mm
- **Kufr:** 479/1367 l
- **Provozní hmotnost:** 1624 kg
- **Výkon:** 115 kW
- **Točivý moment:** 280 Nm
- **Využitelná kapacita baterie:** 57,4 kWh
- **Dojezd dle WLTP:** 400 km
- **Maximální rychlost:** 185 km/h
- **Zrychlení 0-100 km/h:** 8,3 s
- **Základní cena vozu:** 999 940 Kč

některé značky chtějí elektroauta od těch spalovacích odlišit. Jedná se o veskrze konzervativní auto, z některých úhlů možná trochu připomínající vozy konkurenčních značek. Zepředu by se MG5 dalo označit snad i za zajímavé, vzhledu nicméně designěři jakoukoliv invenci ztratili.

Příjemný interiér, škoda lesklých plastů

Jaké je auto zvenku, takové je i zevnitř. Na první pohled úplně normální model, který by klidně mohl mít pod kapotou přepřítovanou benzínovou patnáctistovku jako SUV HS. Před řidičem jsou digitální budíky, na středovém panelu pak do prostoru „číní“ více než desetipalcová obrazovka multimediálního systému s navigací.

Kde byl software infotainmentu u MG4 pomalý a plný menších či větších chyb, funguje MG5 bezchybně a rychle. Párování telefonu přes Bluetooth je snadné, k dispozici jsou i Apple CarPlay a Android Auto. USB port je ale šikovně umístěn ve spodní části středového tunelu, kde je velká polička. Mobil si tam tak bez problémů odložíte.

Zatímco multimediální systém komunikuje kompletně česky, jen vestavěná navigace na vás mluví anglicky, digitální budíky jsou zase kompletně v angličtině. Zásadní překážka to není, pro

Inzerce

HN062794

Čas skutečně dostupné elektromobility je tady

15 990 Kč
měsíčně bez DPH



SKODA

Ilustrativní fotografie

char^gee

SKODA Financial Services

Elektromobil Škoda Enyaq iV 80 jsme pro vás vybavili vším, co pro vaše bezstarostné cesty potřebujete. Využijte naši akční nabídku operativního leasingu nabitého výhodami za 15 990 Kč měsíčně bez DPH.

skoda-auto.cz



Kompletní servis



Škoda pojištění Plus od Allianz



Sada zimních kol včetně přezutí a uskladnění



Nabíjecí řešení Chargee

82 kWh

Dojezd až 542 km

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Škoda Enyaq iV 80 kWh v ceně 1 364 900 Kč. Doba pronájmu 36 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 15 990 Kč bez DPH. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, kompletní zimní kola vč. přezutí a uskladnění. Součástí operativního leasingu je pojištění od Allianz pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Dále je součástí měsíční splátky povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah.

Škoda Enyaq iV – emise CO₂: 0 g/km; spotřeba: 16,6–18,1 kWh/100 km

Nabídka platí pouze u participujících partnerů

[f /skodacz](#) [@ /skodacr](#) [t /skodacz](#) [v /skodacz](#)



Interiér MG5 je povedený, vadí ale lesklý černý plast. Zavazadlový prostor má objem 479 litrů, mezi kompaktními kombi průměr. Zezadu je auto nenápadné a postrádá výraznější nápad.



některé uživatele to ale může být zprvu trochu matoucí. Co dokáže víc znepříjemnit cestu, je ovládání klimatizace a topení. Teplotu i intenzitu foukání je totiž možné nastavovat výhradně dotykem přes obrazovku. Je to zbytečně zdlouhavé a při jízdě rozptylující.

Máte-li však čínská auta spojená se zápachem lepidla a nelicujícími plasty, u MG5 nepochodíte. Ano, plasty v horní části palubní desky nebo výplních dveří jsou tvrdé, kam ale sahají ruce cestujících, je většinou měkčený potah. Snad jen kůže na volantu by mohla být jemnější. Vyložení na škodu je ale použití černého lesklého plastu. Jakkoliv efektně to vypadá, povrch je rychle plný otisků prstů, bude tak vyžadovat častější údržbu. Pochvalu zasluží naopak pohodlná sedadla.

Zatímco vpředu je prostoru pro řidiče i spolujezdcu dostatek, vzadu je to o něco horší. Přední sedadlo jsme měli nastavené na asi 180 centimetrů vysokou postavu, vzadu před koleno nějaké místo zbývalo, při rozvoru dlouhém 2659 milimetrů bychom však čekali i více. Chodidla navíc nejdou zasunout pod přední sedačku, k tomu se sedí možná až nepřírozeně vysoko a sedák nemá ideální sklon. Méně místa je také nad hlavou. Pokud vzadu budou jezdit děti, nic z toho zřejmě nepocítí, u některých dospělých by ale problém nastat mohl.

Průměrný je i objem zavazadlového prostoru, který má na papíře 479 litrů. Zároveň je ale docela skladný, má pravidelný tvar a po stranách praktické odkládací kapsy. Pod podlahou je pak místo na volitelnou rezervu.

Zajímavá spotřeba, pomalé nabíjení

Námi testovaná verze byla ve vyšší výbavě Excite, což ale znamená oproti základu jediný rozdíl: nižší výkon 115 kilowattů, ale větší lithiovou baterku s niklem, manganem a kobaltem o kapacitě 61,1 kWh. Využitelných je z toho 57,4 kWh. Papírově by mělo auto ujet 400 kilometrů při spotřebě 17,5 kWh/100 km. Je nasnadě, že jde o hodnoty v ideálních podmínkách pro elektromobil, mezi něž již poněkud chladný říjnový podzim úplně nepatří.

S elektrickým kombi jsme najeli asi 670 kilometrů po městě, dálnici i okresních silnicích.





Firemní e-mobilita komplexně a bez starostí

- Individuální přístup
- Řešení na míru vašim potřebám a plánům
- Spolehlivé technologie
- Odborná instalace

Nechte starosti na profesionálech v oboru.

Více na **eon-drive.cz**



Výsledkem byla podle palubního počítače týdenní spotřeba 17,0 kWh/100 km, tedy dokonce o něco nižší, než udává výrobce. Mezi nabíjením by neměl být problém ujet i v chladnějších měsících kolem 300 kilometrů, a to i když si občas přitopíte. Po městě je pak možné se pohybovat i kolem 16 kWh/100 km.

Pomáhá i dobře funguje rekuperace, jejíž intenzitu je možné nastavit si kolébkovým přepínačem na středovém tunelu. Rozdíly mezi stupni jsou značné – zatímco u prvního prakticky nevíte, že auto rekuperuje, a musíte použít mechanické brzdy, u třetího je zpomalování při puštění pedálu akceleratoru skutečně výrazné. Ovládat MG5 jedním pedálem sice úplně nejde, především při jízdě po městě je to však velice komfortní.

Co už tolik komfortní není, je rychlost dobíjení. MG říká, že maximálně lze dobít výkonem 87 kW, což je samo o sobě číslo průměrné. V praxi se nám ale povedlo dostat nejvýše na 60 kW, kam se nabíjecí výkon zvedl z nějakých 45 kW po připojení auta k dobíjecí stanici. Po překročení 80 procent kapacity nabíjecí výkon rychle klesl na 33 kW.

Sluší se podotknout, že auto má možnost předehřevu baterie, což nabíjení trochu urychlí. Zároveň také jako jedno z mála nabízí funkci V2L, což znamená, že energie z baterie může pohánět nějaký elektrický spotřebič výkonem až 2,2 kW.

Solidní je dynamika elektrického kombi, především pružné zrychlování třeba na dálnici. Jako jeden z mála elektromobilů také MG5 umí jet nejvýše až 185 km/h. Podvozek je svým naladěním trochu tužší, nerovnosti ale přesto žehlí s grácií. Řízení je lehké, stále ale dostatečně přesné.

Jízda s elektrickým kombi MG5 je dostatečně komfortní, pomáhají i vysoké bočnice pneumatik a přesné řízení. Spotřebu se během testu dokonce povedlo stlačit pod automobilkou udávanou hodnotu.

Cena do milionu

Ptáte-li se, kolik MG za elektrické kompaktní kombi chce, pak je to v této konkrétní verzi Excite 999 940 korun. Dokonce i bílý lak auta na fotkách je jediný bezpříplatkový. Menší baterka ušetří 110 tisíc korun, výbava je však shodná. Vypíchnutí si zaslouží především bezvadně fungující adaptivní tempomat.

Kromě něj nechybí nouzové brzdění, varování před opuštěním jízdního pruhu i udržování uprostřed zvoleného pruhu. Komfortní výbava zahrnuje kromě zmíněné navigace a rádia také vyhřívaná přední sedadla s manuálním nastavením, digitální klimatizaci, zadní parkovací kameru se solidním rozlišením, couvací senzory nebo automatická světla. Co jsme u auta za milion postrádali, byla třeba elektricky sklopná zrcátka nebo parkovací senzory vpředu.

Závěrem dodejme, že za podobné peníze jako MG5 pořídíte mimo jiné naftovou Škodu Octavia s výkonem 110 kW v jedné z vyšších výbavových verzí, stejně tak dobře vybavenou hybridní Toyotu Corolla nebo plug-in hybridní Kiu Ceed. Především s Octavií pak MG5 prohrává i vnitřním prostorem, takovému Hyundai i30 se ale prostorem vzadu vyrovná a ztratí až při pohledu do kufru. Nicméně jako alternativa k zavedené spalovací konkurenci – případně jako lákadlo pro ty, kdo by rádi přesedli do elektromobilu, ale výstřední vzhled je moc neláká – je MG5 rozhodně zajímavým počinem a na určitou dobu pohříchu jediným.

Opel Astra Sports Tourer Electric i technicky příbuzný Peugeot e-308 SW přijedou až příští rok, elektrické kompaktní kombi od Škodovky dokonce až v roce 2026.

Stvořena pro budoucnost.

Čistě elektrická Kia EV9.



Movement that inspires

Můžete vytvořit vůz s průkopnickým designem. Ale postavit vůz, který využívá nejnovější technologie a zároveň je připraven na budoucnost, to chce velkou dávku preciznosti a vášně. Poznejte novou, čistě elektrickou Kia EV9. Byla navržena tak, aby překonávala hranice a snadno vás přenesla až za hranice nepoznaného. To vše s ohledem na budoucnost. Zažehněte na své cestě novou jiskru inspirace a buďte hnacím motorem změn.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ (WLTP). Kia EV9: 202–228 Wh/km, 0 g/km. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com.

Číňané berou Evropu útokem. Klíčem budou elektromobily

K

Když nahlédnete do evropských prodejních statistik, vedle známých jmen jako Volkswagen, Renault nebo Škoda tam možná uvidíte i značky, o nichž jste nikdy předtím neslyšeli. BYD, Nio nebo Zeekr vypadají na první pohled možná jako překlady či nějaké statistické chyby. Opak je ale pravdou. Patří totiž k rostoucí enklávě čínských jmen, která směřují do Evropy a až na pár výjimky to zkoušejí s elektromobily. Dostupnými elektromobily.

Pryč jsou však časy, kdy bylo levné čínské auto synonymem pro lacinost, zápach lepidla a na-prosto strašidelnou kvalitu zpracování. Současné modely, a především ty, které míří do Evropy, už jsou vesměs naprosto konkurenceschopné.

Chcete příklad? Podívejte se třeba na MG, kdysi tradiční britskou automobilku, od roku 2007 plně v rukou čínského gigantu SAIC Motor. Pár let o ní nebylo slyšet, postupně se ale začala do Evropy vracet. Nejprve do Velké Británie, kde dokonce do roku 2016 vyráběla, pak na západoevropské trhy v Německu, Francii nebo Nizozemsku. Teď jde s přehledem o největšího čínského výrobce v Evropě.

Za devět měsíců se pro něj rozhodlo podle dat analytické společnosti Jato Dynamics přes 163 tisíc lidí. Je to více než u všech dalších čínských výrobců dohromady. Jsou v tom započítány všechny modely, tedy jak elektrické, tak i benzinové a plug-in hybridní. Druhým nejprodávanějším modelem značky je však s více než 50 tisíci kusy výhradně elektrický kompakt MG4.

Nakonec i v Česku se MG daří nad očekávání. Za prvních 10 měsíců letošního roku prodala automobilka 2115 nových vozů, na druhou stranu jen 40 z nich s elektrickým pohonem. Platí jinak stejná paralela jako s celoevropským trhem, součet prodejů ostatních čínských značek je oproti MG v Česku mnohonásobně nižší. A to doslova, protože výraznější stopu už zanechal jen Dongfeng se 43 prodanými kusy – sedm z toho s elektrickým motorem. Na rozdíl od Evropy se do Česka čínská auta zatím příliš nehrnou.

Image pomáhá

Na druhou stranu MG na rozdíl třeba od BYD nebo Great Wallu není typickou čínskou značkou a právě britské kořeny jí pomáhají k vysoc-

Čínskou značkou s velkým potenciálem uspět v Evropě je BYD. Automobilka Build Your Dreams sází na širokou paletu elektromobilů od kompaktního hatchbacku až po velké SUV. Na snímku je horká novinka BYD Seal, rival třeba Tesly Model 3.





kým prodejním čísly. „Úspěch značky v posledních letech je jasným signálem, že její známost má v myšlení mnoha zákazníků stále svou váhu,“ uvedl v nedávné analýze zaměřené na čínské vozy seniorní analytik společnosti Jato Dynamics Felipe Munoz.

Většina čínských značek ale historii MG nemá, naopak musí bojovat s pošramocenou imagí z počátku století, kdy se do Evropy dostávala z říše středu auta podprůměrná snad úplně ve všem, navíc s tragickou bezpečností. Mimo jiné to jsou i hlavní důvody, kvůli nimž zatím příliš neporazila. Proč se tedy na evropské trhy ve velkém hrnou? „Prodávát v Evropě je pro každého výrobce, který chce být globálním hráčem, povinností. Po USA a Číně je to třetí největší světový trh a je to místo, kde se vyvíjí mnoho nových technologických řešení. A pokud chtějí čínské automobilky skutečně globálně růst a vydělat peníze, musí prodávat auta v Evropě,“ vysvětlil před časem pro Aktuálně.cz Felipe Munoz.

„Evropa je velmi konkurenční prostředí s dominancí domácích značek. Není lehké soupeřit

Prodeje vybraných čínských značek v Evropě za prvních devět měsíců roku 2023

MG	163 136 ks
DR	25 697 ks
Lynk & Co.	20 374 ks
BYD	9 340 ks
Ora	4 340 ks
Nio	1 649 ks
Dongfeng	856 ks
Xpeng	426 ks
Leapmotor	223 ks

Zdroj: Jato Dynamics

s Volkswagenem, BMW, Renaultem nebo Stellantisem. Vyžaduje to nejen peníze na expanzi, ale také čas přesvědčit řidiče, aby přesedli ze svých tradičních značek do úplně nových, neznámých,“ popsal dále.

Zlepšit obraz méně známých čínských výrobců by v očích zákazníků mohla pomoci ještě další věc. „Sázka na cenu nevyšla, protože nebyla doprovázena kvalitou. To se teď mění a o čínských autech se hovoří jako o něčem, po čem touží i velcí hráči. Dokazuje to například nedávno dokončená bitva Stellantisu a VW o Leapmotor,“ připomíná automobilový expert KPMG Ladislav Rulík nedávnou akvizici poměrně neznámé čínské značky francouzsko-italsko-americkým gigantem.

Zavedené automobilky totiž s čínskými výrobci nespolečupracují jen z donucení lokálních nařízení, aby mohly v Číně vyrábět a prodávat. Naopak jsou pro ně tato partnerství technologicky – tím spíše v době elektromobility, kde mají Číňané náskok – i ekonomicky lákavá. A to samozřejmě zvyšuje jejich renomé v očích evropských zákazníků.



Klíčem je elektromobilita

Zdá se, že čínským klíčem k evropskému trhu nakonec budou právě elektromobily. Na jejich technologický náskok v této oblasti upozorňoval nedávno třeba šéf Renaultu Luca de Meo. „V elektromobilitě mají čínské značky poměrně slušný náskok v řadě oblastí a také mají mnohem větší šanci na výrazný úspěch než s méně kvalitními výrobky se spalovacími motory před časem,“ myslí si odborník poradenské společnosti EY pro automobilový průmysl Petr Knap. „Technologie baterií a nákladovost jsou výrazně na straně čínských výrobců. Výrobní zpracování i design mají velmi solidní,“ vypočítává Knap, čím čínské elektromobily těm evropským „ujíždějí“.

Největší rozdíl je ale samozřejmě v cenách. Petr Knap zmiňuje, že podle analýz mají čínské elektromobily oproti autům do zásuvky tradičních značek nákladovou výhodu na úrovni 20 až 30 procent. Nedávná analýza Jato Dynamics pak ukázala, že čínské auto stojí na britském nebo norském trhu v průměru o 37 procent méně než auto nečínského výrobce. Opět je však třeba podotknout, že v tomto rozdílu jsou započítány nejen elektromobily, ale i plug-in hybridy či auta se spalovacími motory. Přesto je rozdíl propastný, a to například ve Vietnamu je až 80procentní ve prospěch čínského modelu a v Austrálii 56procentní.

Elektrický kompaktní hatchback MG4 patří stále mezi novinky na evropském trhu, zákazníkům ale rychle padl do oka. Okamžitě se totiž zařadil mezi nejoblíbenější elektromobily v Evropě, za devět měsíců se jich prodalo přes 50 tisíc kusů.

Ladislav Rulík z KPMG si ve vztahu k etablování čínských značek v Evropě všimá i určité paralely. „Z historie známe příklad Japonska a Jižní Koreje, kdy levné spotřební zboží nakonec díky dlouhodobému vývoji produktů i jejich chápání zákazníkem dosáhlo na prémiovou část spotřebitelského spektra. Lze očekávat, že se totéž stane i s Čínou,“ tvrdí s tím, že pro novou generaci spotřebitelů už budou čínské značky standardem trhu. Stejně jako jsou dnes brány korejské automobilky. Ostatně vzpomeňte si na jejich vnímání na počátku století.

Skutečným přelomem se pro Korejce stala Kia Ceed, které pomohla především bezkonkurenční sedmiletá záruka a s výrobou na Slovensku také větší důvěra zákazníků. Cestou evropských továren se přitom hodlají vydat i Číňané. Podle aktuálních informací postaví BYD nový závod v Maďarsku, možnosti produkovat svá auta na starém kontinentu sondují například i Great Wall nebo SAIC Motor prostřednictvím MG.

Ne všechno je růžové

Rostoucí popularita čínských značek samozřejmě neušla evropským politickým špičkám. Předsedkyně Evropské komise Ursule von der Leyenové se nelíbí, jakým způsobem čínská státní pokladna dotuje produkci elektromobilů tamním výrobcům, což jim pak pomáhá udržovat v Ev-

Přinášíme profesionální řešení a služby, které vám šetří energie



Kompletní energetický outsourcing —
teplo, chlad, tlakový vzduch, průmyslové odpady



Realizace FVE elektráren včetně
bateriového úložiště



Instalace dobíjecích stanic
pro elektromobily



Areálové a průmyslové LED osvětlení
s možností dodávky formou EPC

Inspirujte se → www.vecr.cz

Veolia — Energie budoucnosti

ropě nízké ceny. Právě na tyto dotace si chce posvítit, ve hře je údajně i zavedení dovozních cel. Ta se však právě evropskou výrobou dají obejít.

Ve Francii s velice štědrým dotačním systémem také vadí čínským státům dotované nízké ceny, proto od příštího roku podporu na nákup elektromobilu navázali nejen na emise CO₂ z provozu auta, ale rovnou celého výrobního a dodavatelského řetězce. Víceméně jde o nařízení straníc v Evropě vyrábějícím značkám, protože Číňané podmínky pro udělování nejvyšších dotací nemohou už jen kvůli dopravě splnit.

Za vypíchnutí stojí ještě skupina DR Automobiles. Ta především v Itálii pod několika značkami prodává přeznačené čínské modely Chery, JAC a BAIC už od roku 2006. Většinu nabídky tvoří spalovací modely, jen hrstka z nich má elektrický pohon. Zdaleka neúspěšnější je značka DR, která letos v Evropě prodala skoro 26 tisíc aut. Také na ni si ale posvítily úřady, konkrétně ty italské. Skupinu DR Automobiles vyšetřují za to, že zákazníkům dostatečně neinformovala o čínském původu svých aut a naopak to může z reklam či webu značky působit, že jde o modely původně italské.

O úspěchu MG již byla řeč, kdo další má ale v Evropě šanci prorazit? „Výrazné budou pro



Evropu zřejmě značky BYD, SAIC Motor – primárně s MG –, Great Wall (ten nabízí auta pod značkami Ora a Wey – pozn. red.), Leapmotor a Zeekr,“ myslí si Petr Knap. Shoduje se tak prakticky s názorem analytika Jato Dynamics Felipeho Munoz, který vynechal Great Wall a Leapmotor, naopak do svého výběru zahrnul Nio. Až na pár výjimek v případě modelů Wey, což jsou plug-in hybridy, a několika MG se spalovacím nebo plug-in hybridním ústrojím, nabízejí všechny značky jen elektromobily.

Great Wall Motor je v Evropě zastoupený především značkou Ora. Ta rovněž sází na elektromobily, navíc s netradičním designem i jménem. Kompaktní hatchback se jmenuje Funky Cat a za devět měsíců zaujal v Evropě téměř 4400 lidí.

lnzerce

HN062914

Jak zlepšit výuku dějepisu?

S badatelskou metodou si žáci osvojí nové dovednosti.

Více na ChytréČesko.org

Společný projekt serveru Aktuálně.cz a Nadace České spořitelny zaměřený na vzdělávání



Ztratili jsme

VYHLÁŠKA

1938



VOLVO

Účelově navržená elektrická nákladní vozidla. Směrem k nulovým emisím.

ELEKTRICKÉ PODVOZKY KAŽDÝ ÚKOL JE PROVEDITELNÝ



volvotrucks.com

Volvo Trucks. Driving Progress



Kolik stojí jeden kilometr dojezdu?

Porovnali jsme mezi sebou dostupné elektromobily, abychom zjistili, který model nabízí nejlepší poměr mezi cenou a předpokládaným dojezdem.

Dojezd je jeden z nejdůležitějších parametrů, na které hledí zájemci o nový elektromobil. Zejména v kategorii vozů do ceny jednoho milionu korun je potřeba pečlivě hledat taková auta, která nabídnou co možná nejdelší jízdní dosah. I dnes lze totiž narazit na modely, které mají kvůli nižší ceně poměrně malou baterii, a tak se jejich užitná hodnota velmi smršťuje.

My jsme si proto vzpomněli na dobu, kdy se při nákupu pevných disků do počítače přepočítávala jejich cena na gigabyte úložného prostoru, aby bylo možné všechny modely mezi sebou jednoduše porovnat. Totéž jsme udělali u elektromobilů s cenou do jednoho milionu korun – vydělili jsme jejich cenu tabulkovou hodnotou udávaného dojezdu na jedno nabití. Čím méně

za jeden kilometr zaplatíte, tím lepší je poměr ceny vozu a užitné hodnoty. Řada elektromobilů se nabízí ve více verzích s jiným výkonem či kapacitou baterie. My jsme vždy vybrali tu nejlevnější možnost.

Do přehledu, který si můžete prohlédnout na těchto stránkách, jsme zařadili deset aut s nejlepším výsledkem. Proto se může zdát, že rozdíl mezi vozy v této kategorii není příliš velký. To ale tak není, protože elektromobilů do milionu korun je v Česku dost a do výběru se nedostaly i některé, jejichž poměr má víc než dvojnásobně horší hodnotu než v případě nejlepšího vozu na trhu. Například Mazda MX-30, která se nabízí za 949 000 korun, ujede jen 200 km, a tak u ní za jeden kilometr dojezdu zaplatíte 4745 Kč, u Mini Cooperu SE to je 4168 korun (ujede 233 km, stojí 971 100 Kč).

1980 Kč za km

Toyota bZ4X

SUV s poněkud krkolomným názvem je prvním zásadním počinem japonské automobilky mezi moderními elektromobily. Auto se do našeho výběru ale dostalo díky současné akční ceně, která spadla těsně pod hranici jednoho milionu korun. I díky tomu může nabídnout druhou největší baterii v této kategorii a také vůbec nejdelší dojezd. Proto se nyní vyplatí zdaleka nejvíc.

- Výkon: 150 kW
- Baterie: 64 kWh
- Dojezd: 500 km
- Základní cena: 990 000 Kč



2228 Kč za km

MG4 Electric

Britské značce v čínských rukách se zatím na českém trhu daří hlavně s levnými SUV poháněnými spalovacími motory. Šlape ale i do elektromobility, už má na trhu dva vozy do zásuvky.

Starší MG4 Electric se prodává se dvěma velikostmi baterie, ale i ta menší je díky relativně nízké ceně vozu velmi výhodnou koupí, ačkoliv je dojezd spíš průměrný.

- Výkon: 125 kW
- Baterie: 51 kWh
- Dojezd: 350 km
- Základní cena: 779 960 Kč



2347 Kč za km

Volkswagen ID.3

Podobně jako v případě Toyota i Volkswagenu pomohla aktuální akce, se kterou chce lovit řidiče hledající elektromobil pod milion. Základní verze se sem vejde na stovku přesně. Dojezd přes 400 km je v této kategorii vynikající hodnotou. Auto, které prošlo přednedávnem faceliftem, se také chlubí solidní kvalitou zpracování nebo velkým podílem recyklovaných materiálů.

- Výkon: 150 kW
- Baterie: 58 kWh
- Dojezd: 426 km
- Základní cena: 999 900 Kč

2348 Kč za km

Peugeot E-208

Model 208 je v Evropě nejprodávanějším vozem Peugeotu. A i když to neplatí o jeho elektrické verzi, také ta prošla začátkem letošního léta modernizací. Přinesla například mírné zvýšení výkonu i dojezdu na jedno nabití. Auto zaujme také nápadnějším designem, který podtrhuje nový střih masky chladiče či výrazné barevné provedení.

- Výkon: 110 kW
- Baterie: 48 kWh
- Dojezd: 362 km
- Základní cena: 850 000 Kč



2387 Kč za km

Hyundai Kona Electric

Druhá generace korejského hatchbacku se stále prodává se standardním pohonem, jako hybrid i jako elektromobil. Všechny verze sdílí nový futuristický design s tenkou linkou na předělu, která slouží jako denní svícení. V kabině najdeme sadu obrazovek, většina funkcí se už ovládá přes dotykový displej uprostřed. Novinka je sice v základu o 50 tisíc korun dražší než předchozí verze, ale zase má téměř o 10 kWh vyšší kapacitu akumulátoru.

- Výkon: 115 kW
- Baterie: 48 kWh
- Dojezd: 377 km
- Základní cena: 899 990 Kč



2451 Kč za km

Citroën ë-C4

Tato francouzská automobilka mění ceny u svých vozů v rámci nejrůznějších akcí docela pravidelně, aktuálně se elektrický ë-C4 prodává v základu pod 900 tisíc korun. Elektrický pohon sdílí s ostatními modely koncernu Stellantis, má ale svěbytný design i prakticky striženou karoserii. Dojezd je spíš průměrný, takže se tento kus dostal na šesté místo našeho výběru.

- Výkon: 100 kW
- Baterie: 46 kWh
- Dojezd: 357 km
- Základní cena: 874 900 Kč

2514 Kč za km

Opel Corsa Electric

Německý elektromobil sdílí většinu své techniky se svým koncernovým sourozencem Peugeotem e-208, různé nabídky výbav a akce ale znamenají, že oba vozy se prodávají za jinou cenu. Aktuálně je Opel dražší, a tak je i poměr nabízeného dojezdu za danou cenu jiný. Navíc proti faceliftovanému Peugeotu je hodnota dojezdu o pár kilometrů nižší. Tedy alespoň podle oficiálních tabulkových hodnot.

- Výkon: 100 kW
- Baterie: 50 kWh
- Dojezd: 354 km
- Základní cena: 889 990 Kč



2526 Kč za km

Volvo EX30

Zbrusu nový vůz na českých silnicích ještě ani fyzicky není, ale je už možné ho objednávat. Jde o jediný elektrický model prémiové automobilky, který je aktuálně možné koupit pod milion korun. Svou roli v tom hraje čínská technika použitá pod kapotou. Designem je ale Volvo EX30 švédské, klade se důraz na čisté linie a užitnou hodnotu. Volvo na tento vůz v Evropě sází jako na svůj budoucí best-seller v dané kategorii.

- Výkon: 200 kW
- Baterie: 69 kWh
- Dojezd: 344 km
- Základní cena: 869 000 Kč



Inzerce



Aktuálně.cz

Portál elektro**ob**ilita

Všechno, co potřebujete vědět o elektromobilitě.
Přehledně, informovaně a objektivně.



Partneři Portálu elektromobilita jsou:



DRIVALIA

e-on



SKODA

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES
Klíč k mobility

Uspadňujeme cestu k firemní elektromobilitě

Doba elektromobility se nezadržitelně blíží. Volkswagen Financial Services svým klientům nabízí řadu výhod, které jim přechod na elektrickou mobilitu co nejvíce zpříjemní.

U Volkswagen Financial Services lze elektromobilitu financovat i na operativní leasing. „V Česku se ho firmy postupně učí více využívat, protože přináší spoustu výhod, a to zejména v případě financování elektromobilů,“ popisuje Jan Pařízek, ředitel fleetového prodeje Volkswagen Financial Services.

Výhod operativního leasingu je hned několik. V první řadě je to řízení cash flow – není zapotřebí vynakládat vysoké částky na pořízení vozu. Operativní leasing řeší také péči o životnost vozu – s vlastnictvím je totiž spojena starost o to, co s autem bude majitel za několik let dělat. Vozidlo na operativní leasing po pár letech jednoduše nahradí autem novým, takže může jezdit pořád reprezentativním a novým modelem.

Poslední výhodou je ušetření starostí spojených s provozem auta. Servis, pojištění, různé administrativní úkony a další záležitosti spolu s financováním vozu na leasing v podstatě odpadnou, případně se významně zjednoduší. „U operativního leasingu od VWFS je ve splátce zahrnuto kompletní pojištění, servis vozidla, asistence a volitelně i pneuservis, dálniční známka a další služby. Těchto služeb využívá přes 90 procent fleetových zákazníků,“ vyjmenovává Jan Pařízek.

Elektromobil na zkoušku

Osobní zkušenost je nejlepší způsob, jak odbourat předsudky vůči elektromobilitě. Proto VWFS spustil vlastní půjčovnu elektromobilů. Na výběr je průběžně rozšiřovaná škála modelů, jako jsou Audi Q4 e-tron Sportback, Škoda Enyaq i Enyaq Coupé, Cupra Born, Volkswagen ID.4 a ID.5 spolu s ID. Buzz v osobním i užitkovém provedení. „Ide o možnost důkladně se seznámit s elektromobily v provozních podmínkách vlastní flotily a osobně se tak přesvědčit o přínosech pro firemní vozový park a třeba i plnění firemních cílů v oblasti ESG,“ říká Jan Pařízek.

Zákazník si může zvolit dobu pronájmu, a to od sedmi do 60 dní. Symbolické nájemné 500 korun bez DPH za den zahrnuje 150 ujetých kilometrů za den, pojištění vozidla, nabíjecí kartu Chargee a servisní kartu s kontaktem na technickou asistenci. Zákazníci při zapůjčení elektromobilu získají také kompletní nabídku financování včetně pojištění.

Jan Pařízek, ředitel fleetového prodeje Volkswagen Financial Services, přední finanční společnosti specializující se na podporu prodeje dealerské sítě značek Volkswagen, Audi, Seat, Cupra, Škoda, Porsche, Ducati, ojetých automobilů všech značek a prémiových značek Bentley a Lamborghini.



Nabíjení bez starostí či online správa fleetu

Pro řadu firem je klíčová otázka dostupnosti dobíjecích stanic a ceny za dobíjení. I proto nabízí VWFS možnost využití dobíjecí karty Chargee, se kterou lze nabít baterii u největších distributorů i v síti dealerů koncernu Volkswagen. Karta zahrnuje mnoho dobíjecích stanic na území Česka a Evropy v síti firemních, domácích a veřejných stanic. Součástí služby je speciální aplikace, jejímž prostřednictvím může klient jednoduše vyhledat volnou stanici v okolí nebo monitorovat výdaje za dobíjení.

Vedle dobíjecí karty nabízí VWFS výhodné financování dobíjecí infrastruktury v podobě wall-boxu neboli dobíjecí stanice přímo v sídle společnosti. Díky ní budou elektromobily vždy plně dobíté a připravené i na dlouhé cesty.

U vozových parků větších firem je čím dál více kladen důraz na služby spojené s jednoduchou správou fleetu a konektivitou. „Klienti chtějí mít neustálý přehled o svém vozovém parku. Důležitá je pro ně přehlednost, jednoduchost a neustálá dostupnost informací. I proto VWFS všechny důležité údaje o smlouvách shrnul do klientského portálu FleetCARS,“ popisuje Jan Pařízek.

Nástroj načítá každý den aktuální informace a díky tomu si klienti mohou vygenerovat reporty kdykoliv, podle svých potřeb. Do budoucna se má portál ještě rozrůst. Už teď si mohou firmy ve FleetCARS zavádět vlastní evidenci řidičů a vytvářet reporting fixních či aktuálních nákladů včetně prefakturací a mnoho dalších funkcí. Brzy ale bude možné přidat i vlastní reporting, reporty tankování nebo přehled veškeré vozové dokumentace.

“

Nabízíme firmám možnost důkladně se seznámit s elektromobily v provozních podmínkách vlastní flotily.

Svůj elektromobil si **DOBIJTE** na stanicích PRE



Dobíjecí síť jsme rozšířili po celé ČR. Cesta za zelenější budoucností tak ještě nikdy nebyla jednodušší.

Na trhu je víc elektroaut než kdy dřív, řeší se dotace na jejich pořízení



V prostorách Fora Karlín se ve dnech 11. a 12. října konala konference Forum elektromobilita, kterou pořádají Hospodářské noviny se společností LEEF Technologies. Letos se akce uskutečnila po šesté a dorazilo na ni přes 800 návštěvníků především z automobilového byznysu a ze státní správy. Během dvou dnů vystoupilo přes 60 řečníků. Probraly se hlavní trendy, které určují směr elektrifikace osobní, nákladní i autobusové dopravy, podpora ze strany státu, budování nabíjecí infrastruktury a také budoucnost vodíku v automobilovém odvětví.



Prvním řečníkem byl na konferenci Petr Hladík (KDU-ČSL), ministr životního prostředí. Ten slíbil, že firmy dosáhnou na dotace na pořízení nákladních aut a také na nabíječky.



V navazující panelové diskusi se k Petru Hladíkovi přidal místopředseda představenstva, ředitel divize obchodu a strategie ve společnosti ČEZ Pavel Cyran (zcela vlevo), Martin Gajdoš, ředitel strategie a byznys analýzy ve společnosti Orlen Unipetrol (druhý zprava), a Jiří Maláček, ředitel českého zastoupení Škody Auto (uprostřed). Diskusi vedl Martin Cmíral z LEEF Technologies (zcela vpravo).



Ve druhé debatě pořádané první konferenční den se sešli (zleva) Martin Saitz, generální ředitel Hyundai Motor Czech, Vratislav Stražil, výkonný ředitel Volkswagen Financial Services, Petr Knap, odborník na elektromobilitu v EY Česká republika, Miroslav Holan, vedoucí rozvoje strategie a obchodní sítě ve Škodě Auto, a Zbyšek Jordák, vedoucí marketingu v Kia Czech, aby společně probrali budoucnost elektromobility v Česku. Moderovala Eva Srpová z Hospodářských novin.



Důkladně se také probíraly možnosti financování elektromobilů. Do debaty přijali pozvání (zleva) Jana Faltová z Drivalia Lease Czech Republic, Jan Pařízek z Volkswagen Financial Services CZ, Vilém Sklenář z Leasing České spořitelny a Tomáš Kadeřábek z Arvalu.



Na akci Forum elektromobilita dorazilo celkem přes 800 hostů.



U pódia stály dva elektromobily. Na jedné straně Škoda Enyaq RS Coupé ve verzi Laurin & Klement, naproti pak Hyundai Ioniq 6 (na fotografii).



Před Forem Karlín parkovaly nákladní vozy značek Volvo Truck, Daimler Truck a Iveco.



Během konference bylo možné si vyzkoušet elektrické vozy mnoha značek – Hyundai, Kia, Škoda a Toyota, novinkou byla elektroauta MG.

Ačkoliv donedávna Toyota propagovala především vůdk v modelu Mirai, dnes má také plně elektrický model bZ4X.



V rámci Fora elektromobilita proběhla také pracovní snídane v hotelu Andaz, kde se za účasti politiků, zástupců automobilů a technologických firem, lídrů energetiky a dalších expertů probíral budoucí rozvoj osobní i nákladní elektromobility. Řešil se například i možný nárůst prodejů a podpory vodíkových automobilů nebo výstavba nabíjecích stanic pro těžká nákladní vozidla.



Zástupci automobilek na pracovní snídani v rámci Fora elektromobilita. Zleva šéf českého zastoupení Toyoty Martin Peleška, vedoucí rozvoje strategie & obchodní sítě Škody Auto v ČR Miroslav Holan a generální ředitel AB Motors CZ Martin Králíček. Diskutoval se rozvoj elektromobility na českém trhu nebo možný vývoj prodejů elektrických aut v blízké budoucnosti.

Nechyběli zástupci energetických firem, kteří diskutovali o síti nabíjecích stanic v Česku i o případném rozvoji výstavby nabíječek pro těžká nákladní auta. Zleva ředitel elektromobility ČEZ Tomáš Dzurilla, místopředseda představenstva E.ON Energie Jan Zápotočný a generální ředitel Pražské energetiky Pavel Elis.



Metro přepraví lidi i zboží pro obchody

Projekt S-PLY studentů Ateliéru průmyslového designu UMPRUM Filipa Sobola a Davida Stingla pro autonomní zásobování center metropolí získal 3. místo v mezinárodní soutěži Michelin Movin'On 2023.

Letošní, 23. ročník soutěže Michelin Movin'On nesl téma Balancing Sustainability. Nelehký úkol vyvážit tři definované pilíře udržitelnosti – lidi, vzájemný prospěch a planetu – směřoval k návrhu inovativního řešení mobility. Obecné téma se soustředilo na autonomní metro. Filip Sobol s Davidem Stinglem problém pojali šířeji a zaměřili se na problematiku zásobování metropolí. Autoři zkoumali možnosti inovací současné infrastruktury center velkých měst a s ní spojené ekologické zátěže a snížené kvality života obyvatel. „Přemýšleli jsme, jak téma zpracovat a dát mu přidanou hodnotu. Autonomní metro je běžnou součástí mnohých měst a jeho funkci jsme obohatili právě o zásobování. Přesunutí zásobování pod zem a zároveň využití stávající sítě metra je ideálním řešením pro komplexnější regulaci dopravy ve velkých metropolích, jako je například New York,“ říká jeden z mladých designérů David Stingl.

Pro nakládku zboží navrhuji využití depa metra, kde dojde k naložení zásobovacích boxů do speciálního prostoru v soupravách. Mladí designéři respektují prioritu osobní dopravy, a tak umístění boxů nijak neomezí přepravu cestujících. V cíli cesty, v centru města, dojde k vyzdvižení boxů autonomní platformou. Ta se z povrchu dostane samostatným nákladním výtahem umístěným na protilehlé straně nástupiště, aby nebyl omezen pohyb lidí.

Platforma umožňuje doručit zboží přímo na místo určení při snížení zátěže dopravní infrastruktury. Je přizpůsobena pro snadné manévrování ve městě díky nezávislé říditelné nápravě. Je rovněž schopná jízdy oběma směry.



Koncept zásobování využívá stávající metro a pracuje s autonomní platformou přepravující nákladní boxy. Ty se v jednotlivých stanicích dostávají na povrch pomocí nákladního výtahu.

Navržený design podporuje efektivitu a rychlost přepravy vozu i jeho autonomii. Celkový neutrální vzhled je přizpůsoben vzhledu města tak, aby svým designem nepoutal přílišnou pozornost.

Systém pracuje s několika variantami boxů, například s boxem s uzamykatelnými schránkami nahrazujícím kurýrní služby a výdejny zboží. Další varianta je uzpůsobená pro zásobování malých podniků.

Oceněný projekt S-PLY Filipa Sobola a Davida Stingla vznikl jako klauzura v Ateliéru průmyslového designu v rámci výzkumného projektu Umění a design jako řešení změn v dopravě s nástupem autonomního řízení. UMPRUM výzkum realizuje ve spolupráci se Škodou Group za podpory Technologické agentury ČR pod vedením prof. Ivana Dlabáče a Vlastimila Bartase. „Jsem pyšný, že naši studenti přišli s nápadem na hranici vynálezu. Jedná se o originální a silnou myšlenku, ve které vidím budoucnost a logické řešení dopravy,“ hodnotí týmovou práci svých studentů prof. Ivan Dlabáč.



**E-MOBILITA
TEPLÁRNY BRNO**

Budujeme největší městskou nabíjecí síť v ČR

emobilitabrno.cz



HN062876



Plně
elektrický,
udržitelný,
ziskový.

eActros 600
od Mercedes-Benz Trucks.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Elektromobil nabije kolo a zatopí v chatě

Baterie moderních elektromobilů obsahují obrovské množství energie. Zatím ji ve většině případů spotřebovávají, některé ji však umí i dávat. Mohou tak pohánět libovolné spotřebiče, a v blízké budoucnosti se navíc stanou důležitou součástí domácí elektrické sítě.

Futuristický Hyundai Ioniq 5 je jedním z prvních masově rozšířených elektromobilů s funkcí obousměrného dobíjení. Disponuje 800V nabíjecí architekturou a umožňuje dobít z 0 na 80 procent za pouhých 18 minut či získání dojezdu 100 kilometrů za pouhých pět minut dobíjení. Pomocí adaptéru ale také umožňuje připojit prakticky jakýkoliv elektrický spotřebič a využívat výkon až 3,6 kW.

Na cestách i v přírodě tak může Ioniq 5 dobíjet telefony a počítače, elektrická kola, skútry nebo třeba pohánět kávovar či elektrický gril. Technologie se označuje zkratkou V2L (Vehicle-to-Load), auto díky ní funguje jako gigantická pojezdná powerbanka a energii svému řidiči nabídne, kdykoliv a kdekoliv to je zrovna potřeba.

Hyundai se ji navíc rozhodl zpřístupnit všem zájemcům o elektromobilitu a nově ji kromě prémiových modelů Ioniq 5 a Ioniq 6 nabízí i ve svém nejdostupnějším elektromobilu, kterým je Kona Electric, vyráběná v moravskoslezských Nošovicích.

Energie pro karavan i sobí farmu

Korejská automobilka v uplynulých dvou letech představila řadu praktických využití obousměrného dobíjení. V mrazivé norské divočině bez elektrického vedení například Hyundai Ioniq 5 po tři dny poháněl odlehlou sobí farmu, přičemž energie stačila na působivé rozsvícení celého místa, napájení všech elektrických spotřebičů i uspořádání exkluzivní večeře pro hosty farmy.

V sousedním Švédsku se zase zrodilo spojení Ioniq 5 s kompaktním karavánem Mink Camper, v němž nechybí indukční deska, kávovar, lednička s mrazákem, audiosystém nebo několik elektrických zásuvek. Díky V2L je energie pro běžnou spotřebu vždy dostatek a dobrodružnou výpravu může řidič i celá posádka absolvovat s maximálním komfortem.

Zásobníky levné elektřiny

Jenže co kdyby tato přelomová technologie poháněla nejen spotřebiče, ale celé domy nebo komplexy budov? Vždyť koncept volného toku energie mezi autem a sítí neznamená jen možnost svobodně nabíjet na cestách.



Technologie V2G (Vehicle-to-Grid) může zásadně usnadnit probíhající přechod z fosilních paliv na obnovitelné zdroje elektrické energie. Auta, která tuto funkci podporují, jsou připravena ukládat přebytky energie ze stále výkonnějších alternativních zdrojů, jako jsou solární a větrné elektrárny, a ve špičkách ji pak opět dodávat zpět do sítě. Technologie V2L tak efektivně přispívá k řešení výkyvů spotřeby elektrické energie a stabilizaci místních elektrických sítí.

Inovativní pilotní projekty již testují reálné možnosti V2G v Nizozemsku a Německu. Flotily vozů Ioniq 5 slouží nejen ke sdílené ekologické přepravě, ale jsou také součástí domácích energetických systémů. Pokročilý energetický management předpovídá, kdy je výhodné energii do elektromobilu ukládat a kdy a kolik z akumulátoru naopak čerpat. Akumulátor jediného elektromobilu disponuje energií dostačující pro napájení pěti domácností po dobu 24 hodin.

Moderní elektromobily Hyundai jsou již dnes plně připraveny jak na V2L, tak V2G využití. Obousměrné nabíjení se tak stává součástí životního stylu jejich majitelů, kteří budou moci na využívání technologie V2G profitovat dokonce i finančně, například ukládáním přebytečné elektrické energie získané mimo špičku a jejím dodáváním zpět do sítě ve chvílích, kdy je nejvíce žádaná.

Díky obousměrnému dobíjení může Ioniq 5 dobíjet telefony a počítače, elektrická kola, skútry nebo třeba napájet kávovar či elektrický gril bez obav, že vám nezbude dost energie na cestu. Maximální míru vybití lze totiž snadno nastavit, a navíc v poměru ke kapacitě akumulátorů bývá odběr velmi malý.



Since 1924

Nové MG5 Electric

Jediné na trhu



Unikátní a jediné čistě elektrické kombi na trhu. Nadchne vás svým sportovním designem, výkonem 177 koní a dojezdem až 400 km. Zavazadlový prostor 1 367 l je prostě ideální pro vaši práci i zábavu. MG5 Electric – skvělé kombi se 7 letou zárukou.



150 000 km

Nyní u všech dealerů MG

www.mgmotor-czech.cz

Kombinovaná spotřeba 175 – 184 Wh/km, emise CO₂ 0 g/km (dle normy WLTP).
Dojezd 400 km s baterií 61,1 kWh.



ČISTÁ
ENERGIE
ZÍTŘKA

Naše energie vás posouvá vpřed

Stáhněte si aplikaci Futurego,
se kterou můžete jednoduše dobíjet
v nejvýkonnější a nejrozšířenější síti
stanic po celém Česku.



Download on the
App Store



GET IT ON
Google Play

futurego