

Zbyněk Fiala: Česká auta v odstupu za konkurencí

 infokuryr.cz/n/2024/04/13/zbynek-fiala-ceska-auta-v-odstupu-za-konkurenci/

Automobilový průmysl trochu oživil české statistiky, ale důležité není jen kolik, ale taky co se vyrábí.

Průmysl se v únoru trochu vzpamatoval a obrátil znaménko kolem nuly, tentokrát na 0,7 procenta meziročního přírůstku. Pomohl zejména automobilový průmysl, který konečně začal odskakovat od loňské bídy a za první dva měsíce vyrobil skoro o čtvrtinu (22,3 %) více aut než před rokem. Samotná Škoda Auto si připsala přírůstek 14,1 procenta, ale s podílem elektrických aut je stále opatrná. Kombinace bateriových a hybridních vozů tam činí jen 7 procent.

Menší nošovický závod Hyundai přidal o něco méně (8,7 %), ale bateriových a hybridních aut se tam vyrobilo více než v Mladé Boleslavi. Největší skok do budoucnosti podnikla kolínská Toyota. Letos už tam tvoří polovinu produkce hybridní Yaris HV.

<https://www.czso.cz/csu/czso/cri/prumysl-unor-2024>

<https://autosap.cz/aktualita/vyroba-autoprmyslu-nad-predkrizovymi-hodnotami/>

Ale to jsme v Česku, tady se Toyota drží při zdi, v Evropě chce mít tři čtvrtiny elektrické produkce. Budou to převážně hybridy, ale na cestě jsou také první bateriové modely. V Americe vzrostl odbyt hybridních a elektrických Toyot v prvním čtvrtletí hned o 75 procent. Zato vizionářské vodíkové Mirai se tam nedaří, její prodeje naopak o 75 procent klesly. Trh se zdá být rozhodnut pro baterky.

<https://diminishedvaluecarolina.com/toyotas-evs-skyrocket-in-north-america-a-2024-surge>

Cenová bomba přichází odjinud, jak píše internetový server Garáž. Čínský BYD (*Build Yours Dreams*) srazil cenu svého elektromobilu Seagull pod úroveň 10 000 amerických dolarů, konkrétně na 9 700 dolarů. A to je dle aktuálního kurzu asi 226 000 Kč, čímž za sebou výrobce nechal nejen dosud nejlevnější elektromobil Dacia Spring (u nás od 576 400 Kč), ale rovnou i spalovací Dacii Sandero (u nás od 296 400 Kč). Třeba elektrický Citroën ë-C3, Renault 5, Fiat Panda nebo Volkswagen s ID.2 mají stát lehce přes půl milionu (25 tisíc eur) čili dvojnásobek toho, co BYD Seagull.

<https://www.garaz.cz/clanek/novinky-levnejsi-nez-dacia-cinsky-byd-zahajil-cenovou-valku-svuj-elektromobil-seagull-nabizi-za-pakatel-21012119>

Auta budou nepochybně na stole během jednání německého premiéra Olafa Scholze, který se chystá na čtyřdenní cestu do Číny spolu s početnou svitkou kapitánů průmyslu. Němci mají obavu z čínské odplaty, pokud EU zavede nějakou dočasnou 20procentní

celní zátěž na čínská elektrická auta. Scholz se pokusí čínské partnery přemlouvat, aby polevili se státní pomocí, pak by snad cla nebyla zapotřebí. Němci by se pak nemuseli bát jak Číny, tak Evropské komise, se kterou by si to kritikou jejího postupu rozházeli.



Jedno z míst, které chce spolkový kancléř navštívit je čínské testovací centrum pro vodíkové vozy v Čchung-čchingu v jihozápadní Číně, které vzniklo za německé účasti.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-04-08/scholz-to-hold-talks-next-week-with-china-s-xi-in-beijing>

<https://www.reuters.com/world/europe/eu-launches-anti-subsidy-investigation-into-chinese-electric-vehicles-2023-09-13/>

Mezitím se ve světě objevují zprávy o praktickém využití polovodičových baterek (*solid state*) čili bez tekutého elektrolytu, náchylného k požárům. Jak jsem se dočetl na LinkedIn, o budoucnost se teď perou tři principy: lithium-iontové baterie, sodíkové baterie a polovodičové baterie. Lithium-iontové a sodíkové baterie jsou založeny na pohybu iontů: lithia nebo sodíku. Během nabíjecích a vybíjecích cyklů se tyto ionty pohybují mezi kladnou a zápornou elektrodou a umožňují baterii ukládat a uvolňovat energii. Polovodičové baterie fungují podobně jako jejich lithiové a sodíkové protějšky, ale využívají nehořlavý pevný elektrolyt.

Lithium-iontové baterie kralují z hlediska hustoty energie a mohou se pochlubit nejvyšší kapacitou pro ukládání energie na jednotku hmotnosti. V těsném závěsu za nimi následují sodíkové baterie, zatímco polovodičové baterie mají v současné době nejnižší hustotu energie ze všech tří.

Vzhledem k nižším nákladům se sodíkové baterie stávají životaschopnou volbou pro aplikace, kde hustota energie není hlavní prioritou, jako jsou elektrická kola a nepříliš rychlé elektromobily. Polovodičové baterie s vynikajícím bezpečnostním profilem mají mít obrovský potenciál v aplikacích vyžadujících přísné bezpečnostní normy, jako je letecký průmysl a vojenská technika.

Baterie čínské společnosti Nio se do tohoto seznamu nevejde, protože je označovaná jako „polotuhá“. Nicméně na světě je zpráva, že modely Nio, vybavené takovou baterií o kapacitě 150 kWh, se objeví na trhu ve druhém čtvrtletí a budou mít dojezd až 1 055 km.

<https://www.niofan.cz/150kwh-baterie-od-nio-bude-uvadena-do-provozu-v-q2-2024/>

Zatím to bude pěkně drahé, pro pár snobů, ale pokud se životaschopnost technologie potvrdí, po průkopnících nastoupí hromadní výrobci. Čínská Nio přitom rozvíjí i dostupnější alternativu dlouhého dojezdu. Jsou jí výměnné stanice baterií, zejména podél čínských dálnic. Výměna baterky už řidiče nestojí víc času než zastávka u pumpy.

Vidíme tak dva důležité trendy – cena elektrických aut už konkuruje těm spalovacím a dojezd to brzy zvládne také. Kdo zaspí, ten se nechytá.

Zbyněk Fiala

