3. týden 2021

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

Rekordní propad prodeje automobilů v Evropě

V roce 2020 nerostl žádný z hlavních světových trhů s automobily, ovšem Evropa byla z klíčových trhů postižena nejvíc. Rok 2020 byl pro evropský automobilový trh nejhorší od roku 1990, od kdy se vedou celoevropské statistiky. Dvě vlny uzavření obchodů v minulém roce zanechaly ve statistikách těžké stopy. Velká nejistota mezi zákazníky, vyvolaná vážnými ekonomickými důsledky, měla navíc za následek zjevnou neochotu nakupovat. Pohled na průběh roku ukazuje, že pouze v září došlo k růstu registrací, ve všech ostatních měsících byly počty nižší. Duben dokonce vytvořil negativní rekord s meziročním poklesem o 76,3 %.

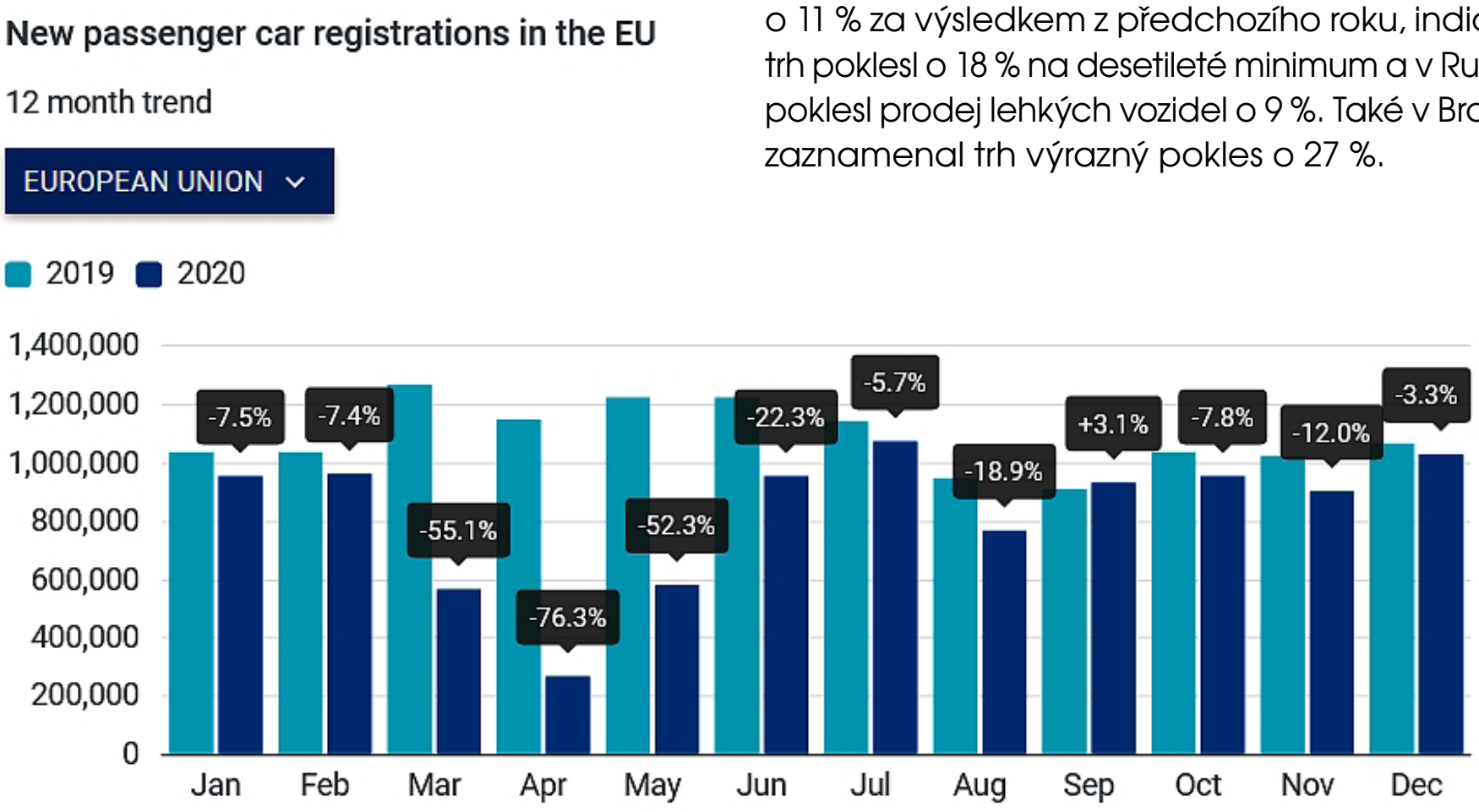
Ve srovnání s předchozím rokem klesly nové registrace osobních automobilů v roce 2020 o 23,7 % na 9,42 milionu vozidel v rámci EU, tedy o 3 miliony kusů, resp. o 24,5 % na 10,8 milionu vozů v celé západní Evropě včetně zemí EFTA a Velké Británie.

Všech 27 trhů EU zaznamenalo v průběhu roku 2020 dvouciferný pokles. Mezi největšími trhy v regionu vykázalo Španělsko největší pokles (-32,3 %), těsně následovaný Itálií (-27,9 %), Francií (-25,5 %) a Německem (-19,1 %). Brexitem procházející Velká Británie hlásí pokles o 29,4 %.

Mezi jednotlivými značkami vykazují výrazněji menší ztrátu v porovnání s průměrem Porsche (-10,3 %), DS (-11,6 %), Toyota (-12,5 %), Mercedes (-14,2 %), Kia (-14,8 %) a Škoda (-14,9 %). Naopak mimořádně velké ztráty zaznamenaly Jaguar (-46,7 %), Mazda (-42,5 %), Opel/Vauxhall (-40,3 %), Alfa Romeo (-31,4 %), Honda (-30,8 %) a Ford (-30,6 %).

Také ostatní hlavní automobilové trhy na světě klesly. V USA uzavřel trh lehkých vozidel (osobní a lehké užitkové automobily) rok 2020 s poklesem o 15 %. Prodej osobních automobilů poklesl o 28 %, zatímco lehkých užitkových vozidel (kromě pick-upů se patří i MPV a velká SUV) klesl o 10 %.

V Číně se díky rychlému zotavení počet registrací snížil jen o 6 %, ovšem prosinec byl už osmý měsíc v řadě s meziročním růstem. Japonský trh s novými automobily zůstal o 11 % za výsledkem z předchozího roku, indický trh poklesl o 18 % na desetileté minimum a v Rusku poklesl prodej lehkých vozidel o 9 %. Také v Brazílii zaznamenal trh výrazný pokles o 27 %.



Citroën ë-Berlingo Van přijede s dojezdem 275 km

Citroën představil verzi svého lehkého užitkového vozu ë-Berlingo Van s čistě elektrickým pohonem. Po vozech ë-Jumper a ë-Jumpy tak ë-Berlingo Van kompletuje nabídku elektrických dodávek značky.

Dodávkové ë-Berlingo je vytvořeno na platformě PSA e-CMP umožňující použití různých typů pohonu. Jediným patrným rozdílem mezi elektricky poháněnou verzí a verzemi se spalovacími motory je nabíjecí přípojka v zadní části karoserie a logo ë na zadních dveřích. Trakční elektromotor má výkon 100 kW (136 k) a akumulátor s kapacitou 50 kWh umožňuje dojezd 275 km (podle WLTP).

Obě délky M (440 cm) a XL (475 cm) a čtyři typy karoserií mají akumulátor instalovaný v podvozku pod sedadly a ložnou plochou, takže nákladový prostor zůstal zachován. V závislosti na délce má objem od 3,3 m^3 do 4,4 m^3. Užitečné zatížení je až 800 kg a maximální hmotnost přívěsu je 750 kg.

SAIC a Alibaba uvádějí značku elektromobilů IM

Koncem roku 2020 čínský gigant internetového obchodování Alibaba založil společný podnik pro výrobu elektromobilů Zhiji Automobile spolu s největší čínskou automobilkou SAIC Motors a šanghajskou skupinou Zhangjiang Hi-Tech. Nyní byl v Šanghaji, na virtuálním veletrhu CES v Las Vegas a v Londýně souběžně představen sedan s elektrickým pohonem. Je označen značkou IM Motors, což znamená Intelligence in Motion. Současně to naznačuje, že jádrem vývoje je umělá inteligence (AI).

Alibaba přebírá odpovědnost za technologie AI a Big Data, zatímco SAIC zajistí výrobu. Akumulátory dodá CATL. Standardně budou mít kapacitu 93 kWh a ve verzi 115 kWh umožní dojezd až 874 km. Inteligentní kamerový systém Carlog má tři širokoúhlé kamery a v éře 5G umožňuje okamžité sdílení na sociálních sítích. Vyspělé funkce autonomního řízení NVIDIA Door-to-door Pilot pracují se třemi lidary, 12 radary a 15 HD kamerami. Partnerem projektu je i Williams Advanced Engineering, specialista na konstrukce s nízkou hmotností, akumulátory a optimalizaci produktů. IM Motors spolupracuje i s British Council na zajišťování výměny studentů mezi Čínou a Velkou Británií.

Krátce

Ve věku 81 let zemřel bývalý předseda představenstva společnosti Daimler-Benz Jürgen Hubbert.

GM vyvíjí sportovní vůz s elektrickým pohonem na bázi Chevroletu Corvette C8.

Hyundai ohlásil výstavbu továrny na palivové články v Číně v Kantonu.

Soud v Braunschweigu oznámil, že zastavuje trestní řízení proti bývalému šéfovi VW Winterkornovi za údajnou manipulaci s trhem.

Toyota Corolla nejprodávanějším autem světa

Nejprodávanějším automobilem na světě byla loni Toyota Corolla s prodejem 1 134 262 vozů, což znamenalo pokles o 8,8 % oproti roku 2019. Oblíbenost značky Toyota potvrzuje model RAV4 na druhém místě, který jako jeden z mála zaznamenal růst o 1,9 % na 971 516 prodaných aut. Jedničkou na trhu pick-upů zůstává Ford F-Series, i když 98 % z loňských 968 179 registrací bylo v USA a Kanadě.

Pod stupni vítězů najdeme Hondu CR-V, která předstihla Hondu Civic. Další nejprodávanější pick-upy si prohodily pořadí, když Chevrolet Silverado předstihl Ram.

Značka Toyota prodala 8,06 milionu vozidel a zvýšila svůj náskok na značku Volkswagen. Proti předchozímu roku ztratila 12,2 % ovšem její podíl na trhu dosáhl novou rekordní úroveň 10,1 %. Toyota těží ze strategie soustředění všech sil do jediné globální značky, zatímco jiní výrobci nabízejí sestavu různých značek s cílem pokrýt více zákaznických segmentů. Honda postoupila na 3. místo, když předstihla Ford. Sedmý Chevrolet vykázal historicky nejhorší výsledek, zatímco osmá Kia měla meziroční ztrátu jen 4,6 %.

V roce 2020 byla skupina Volkswagen opět jedničkou s prodejem 9,31 milionu vozů a podílem na trhu 11,6 %. Na druhém místě se umístila Toyota Group, která přes meziroční pokles prodeje o 12 % zvýšila svůj tržní podíl o 0,1 % na 11,1 %. Třetí místo obsadila aliance Renault Nissan, ovšem jedná se o alianci dvou nezávislých společností, přičemž Nissan zahrnuje i značku Mitsubishi. Skupina Hyundai, tedy Hyundai a Kia, drží 4. místo s nejmenším poklesem z vedoucí desítky. Do roku 2010 největší producent automobilů na světě General Motors je až na 5. místě. Hvězdou roku ovšem byla Tesla Motors na 39. pozici s 538 038 prodanými vozy a bezkonkurenčním meziročním růstem +46,2 %.

poř.	model	2020 (ks)	změna
1.	Toyota Corolla	1 134 262	-8,8 %
2.	Toyota RAV4	971 516	+1,9 %
3.	Ford F-Series	968 179	-8,9 %
4.	Honda CR-V	705 651	-13,2 %
5.	Honda Civic	697 945	-16,3 %
6.	Chevrolet Silverado	637 750	+3,1 %
7.	Ram pick-up	631 593	-0,4 %
8.	Volkswagen Tiguan	607 121	-18,8 %
9.	Toyota Camry	592 648	-13,2 %
10.	Nissan Sylphy	544 376	+14,4 %

poř.	značka	2020 (ks)	změna
1.	Toyota	8,06 mil.	-12,2 %
2.	Volkswagen	5,73 mil.	-16,8 %
3.	Honda	4,33 mil.	-14,1 %
4.	Ford	4,18 mil.	-18,3 %
5.	Nissan	3,80 mil.	-19,5 %
6.	Hyundai	3,71 mil.	-15,2 %
7.	Chevrolet	2,96 mil.	-22,4 %
8.	Kia	2,69 mil.	-4,6 %
9.	Mercedes	2,43 mil.	-8,4 %
10.	BMW	2,05 mil.	-8,4 %

poř.	společnost	2020 (ks)	změna
1.	VW Group	9,31 mil.	-14,5 %
2.	Toyota Motor	8,90 mil.	-12,0 %
3.	Renault/Nissan	7,95 mil.	-20,5 %
4.	Hyundai Group	6,52 mil.	-10,4 %
5.	General Motors	6,26 mil.	-13,2 %
6.	Honda Motor	4,50 mil.	-14,1 %
7.	Ford Motor	4,15 mil.	-18,3 %
8.	F.C.A.	3,90 mil.	-16,8 %
9.	PSA Group	2,91 mil.	-22,0 %
10.	Daimler	2,55 mil.	-12,2 %

Stellantis chce být lídrem v oblasti udržitelné mobility

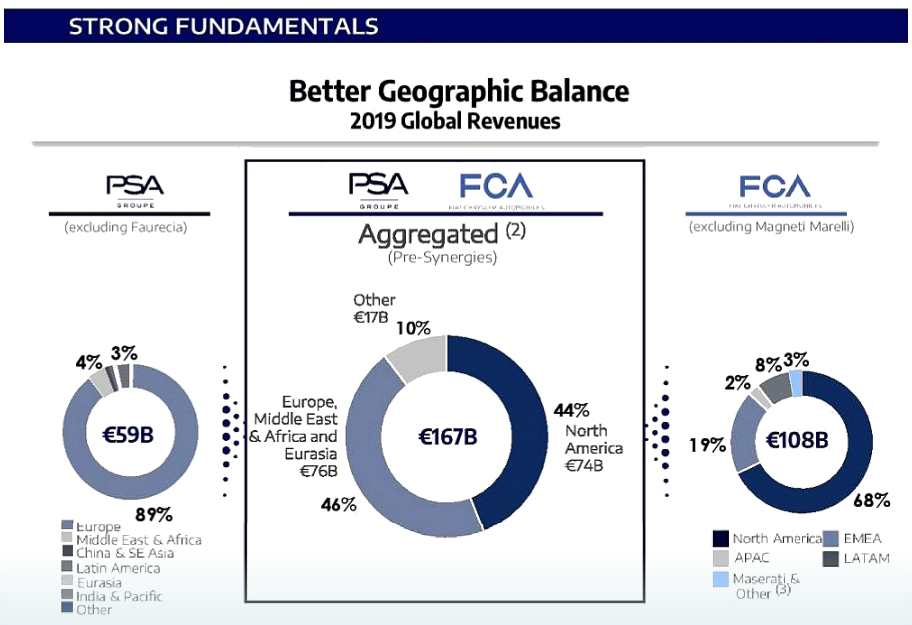
Od 19. ledna zahájila činnost společnost Stellantis NV vytvořená spojením skupin FCA a PSA. Stellantis se tak stane se čtvrtým největším výrobcem světa s podílem 8,5 % globálního trhu. Stellantis staví na dědictví 14 legendárních značek, pokrývajících celé spektrum tržních segmentů, i na silném zázemí v regionech, v nichž působí. Stellantis má dobé zastoupení v Evropě, Severní a Latinské Americe, ale i nevyužitý potenciál na důležitých trzích, jako jsou Čína, Afrika, Střední východ, Oceánie a Indie.

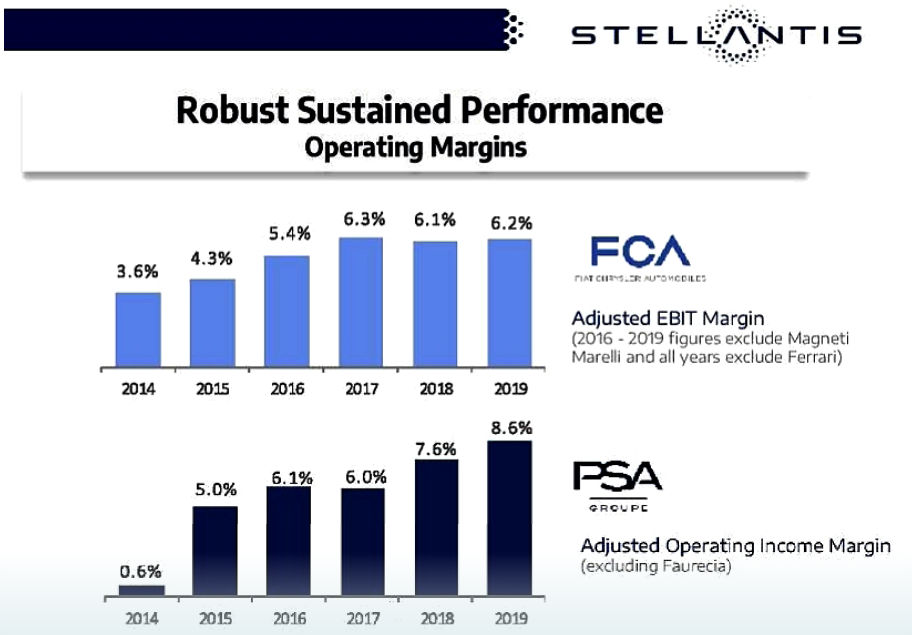
Generální ředitel Carlos Tavares při představení společnosti řekl: *„Rok poté, co jsme tento projekt ohlásili, se Stellantis zrodil bez ohledu na bezprecedentní společenské a ekonomické narušení činnosti způsobené pandemií Covid-19. Naším cílem je vytvořit společnost, která je spíše silná než velká a bude mnohem více než součtem svých částí. Spojujeme dvě rodiny, které se dokázaly dostat z velmi složitých situací a vyšly z nich ještě silnější. Jde o fúzi dvou silných a zdravých společností, které společně dokáží pracovat efektivněji,*" dodal Tavares.

Stellantis zavádí efektivní řízení jmenováním vrcholového výkonného týmu společně s devíti specializovanými výbory. Strategické a výkonné rozhodování bude mít spolu s Carlosem Tavaresem na starosti především vedoucí pro Ameriku Mike Manley.

Tavares ohlásil i velké překvapení: značka Alfa Romeo bude řízena Francouzem! Jejím ředitelem byl jmenován Jean-Philippe Imparato, který dosud vedl Peugeot. Do čela Peugeotu byla jmenována Linda Jacksonová, která pět let vedla Citroën.

Tavares prezentoval nové rozdělení značek podle orientace na cílové klienty. Citroën je s duem Fiat/Abarth (v jejich čele stojí Olivier Francois, který je současně globálním marketingovým ředitelem Stellantisu) v roli základních značek, Peugeot a Opel/Vauxhall jsou vyšším středním proudem, Alfa Romeo s DS jsou prémiové překvapivě spolu s Lancií a Maserati je luxusní značkou. Jeep má globální roli v segmentu SUV a Chrysler, Dodge a Ram se jako americké značky zaměří na tento kontinent. V oblasti mobility pokračují v Evropě Free2Move a v USA Leasys.





Seat uvádí Tarraco e-Hybrid a 4Drive

Seat pokračuje v rozšiřování své produktové řady elektrifikovaných vozidel a současně rozšiřuje nabídku variant velkého SUV Tarraco o dvě s nejvyšším výkonem 180 kW (245 k).

Tarraco e-Hybrid je třetím elektrifikovaným modelem značky po modelu Leonu e-Hybrid a elektromobilu Mii electric. Plug-in hybridní systém kombinuje zážehový motor 1,4 TSI/110 kW (150 k), elektromotor o výkonu 85 kW (115 k), akumulátor s kapacitou 13 kWh a šestistupňovou převodovku DSG. Nabízí nejvyšší výkon systému 180 kW (245 k) a maximální točivý moment 400 N.m.

Seat Tarraco e-Hybrid umožňuje jízdu s výhradně elektrickým pohonem s dojezdem 49 km podle WLTP. Jakmile množství elektrické energie v akumulátorech poklesne pod určitou úroveň, nebo rychlost jízdy překročí 140 km/h, pohon se přepne do hybridního režimu. Řidič má možnost udržovat aktuální stav nabití nebo ho zvýšit či snížit na stanovenou hodnotu. Režim s-Boost naopak umožňuje sportovnější jízdu. Akumulátor lze nabít za 3,5 hodiny pomocí nástěnné nabíječky o výkonu 3,6 kW. V cyklu WLTP je spotřeba 1,6 – 2,0 l/100 km.

Prostřednictvím aplikace Seat Connect má majitel i na dálku přístup k datům vozidla a odkudkoli může řídit nabíjecí proces a ovládat klimatizační systém. Seat Tarraco e-Hybrid bude k dispozici v pětimístné verzi se stupni výbavy Xcellence a FR.

Seat rovněž zahájil výrobu verze Tarraco 2,0 TSI 245 k DSG 4Drive. Přeplňovaný zážehový čtyřválec TSI 2,0 l poskytuje největší výkon 180 kW (245 k) a maximální točivý moment 370 N.m. Je spojen se sedmistupňovou převodovkou DSG a inteligentním pohonem všech kol 4Drive. Bude se nabízet v nejvyšším stupni výbavy FR ve variantách s 5 nebo 7 sedadly. Dosahuje zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,2 s a nejvyšší rychlost 228 km/h.

Další témata 3. týdne na autoweek.cz

GEFCO se nově stará o logistiku vozů Subaru
Ani konec roku nezaznamenal výrazný pohyb v cenách povinného ručení
Podle Arvalu roste zájem o operativní leasing
Mototechna loni prodala 12 000 aut
Nové centrum pro stavbu zkušebních vozů a prototypů Škoda Auto

Autoservis & mobilita
www.autoservismagazin.cz
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

Daňově uznatelné pracovní oblečení může být i pronajaté

Přední poskytovatel služeb v oblasti textilního managementu MEWA informuje, že pronájem daňově uznatelných pracovních oděvů nemá vliv na odpočet DPH.

S výjimkou zákonem předepsaného ochranného oblečení, za které musí zaměstnavatel platit vždy, stanoví kolektivní smlouvy nebo individuální dohody, zda by

měl nést náklady za nákup a údržbu oděvů zaměstnavatel nebo zaměstnanec. Pokud podnikatel vezme pořízení pracovního oblečení do svých rukou, může výdaje na jeho obstarání a jeho údržbu uplatnit jako daňový náklad. To platí i tehdy, když tyto úkoly nechá na poskytovateli textilních služeb jako je společnost MEWA. Rozhodujícím předpokladem je to, že se musí jednat o klasické pracovní oblečení. Pro správce daně se jedná o takové oděvy, které se vztahují přímo k zaměstnání a jsou výhradně používány pro účely podnikání a výkon profese. V sektoru služeb stojí v popředí reprezentativní funkce< takže i kostýmy a obleky, či halenky a košile s firemním logem, jsou také uznávány jako podnikové výdaje pokud je vyloučeno jejich soukromé využívání. Příspěvek na pracovní oblečení včetně jeho údržby je daňově uznatelný výdaj. Pokud se zaměstnavatel rozhodne pronajmout daňově uznatelné pracovní oděvy, nemá to vliv na daň z přidané hodnoty. Předpokladem je, že oblečení dostávají zaměstnanci zdarma.

Zetor sláví významné jubileum

Tradiční česká značka zemědělské techniky Zetor v letošním roce vstupuje do 75. roku svojí existence. Navzdory faktu, že vývojové práce na *„prototypu Z“* začaly hned po skončení druhé světové války, za vznik je považován srpen 1946 kdy byla pro značku Zetor oficiálně vydaná ochranná známka. První traktory Z 25 zamířily k zákazníkům už o pět měsíců dříve. Zetor od počátku své existence vyrobil více než 1,3 milionů kusů traktorů, přičemž převážná většina z nich byla exportována do více než 130 zemí na pěti kontinentech

světa. Současná nabídka traktorů pro evropské a severoamerické trhy zahrnuje osm modelových řad od 20 do 170 k. Značka Zetor si stále drží prvenství ve svém výkonovém segmentu v České republice, druhé místo zaujímá na Slovensku a stabilní pozici si značka drží v pásu zemí Pobaltí, Střední Evropy, Balkánu a Skandinávie.

Personálie z AUTOmakers
ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Personální změny v AGC Chudeřice

Ředitel Steklý zamířil do evropské divize

Generální ředitel AGC Automotive Czech Luděk Steklý (47) vedl v Chudeřicích pět let jednoho z největších výrobců automobilových skel. Nyní jde na mezinárodní pozici a bude mít v evropské automobilové divizi AGC na starosti strategické řízení kvality, rozvoje a nákupu.

Český manažer celou svou profesní kariéru zastával manažerské pozice ve skupině AGC. Měl například zodpovědnost za výstavbu a start závodu na výrobu plochého skla AGC v ruském Klinu. Následně zastával sedm let pozici výrobního a poté pět let generálního ředitele AGC Automotive Czech v Chudeřicích. Steklý je i nadále členem představenstva AGC Automotive Czech.

Český závod řídí Angelo Semeraro

Řízení závodu AGC Automotive Czech v Chudeřicích přebral Angelo Semeraro z pozice ředitele centrálního klastru. Chudeřický závod AGC Automotive Czech se totiž v rámci změny struktury stal společně se závodem AGC v německém Wegbergu součástí centrálního klastru.

Angelo Semeraro (53) působí ve skupině AGC od roku 1999, kdy nastoupil jako vedoucí výroby v závodě Roccasecca. Od roku 2006 pak šest let závod vedl. Mezi roky 2012 až 2015 stál u rozjezdu závodu AGC Automotive v Brazílii. Po návratu z jižní Ameriky se stal lídrem projektu STAR v Evropě. Nyní je ředitelem klastru v rámci struktury AGC.

AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:
Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)
Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)
RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:
Anna Rybecká, DiS. (anna.rybecka@seznam.cz)
Luděk Šipla

Partner organizace:

Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.

UPOZORNĚNÍ
Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

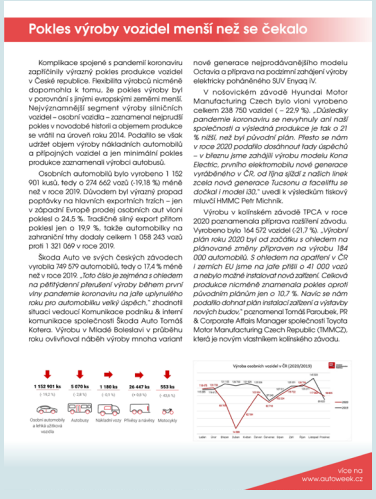
Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na
vladimir.rybecky@gmail.com

Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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

Škoda Auto Česká republika v náročném roce 2020

VW nesplnil cíl EU týkající se emisí CO_2 o 0,5 g



Pokles výroby vozidel menší než se čekalo

Nová Praga R1 uvedena na trh

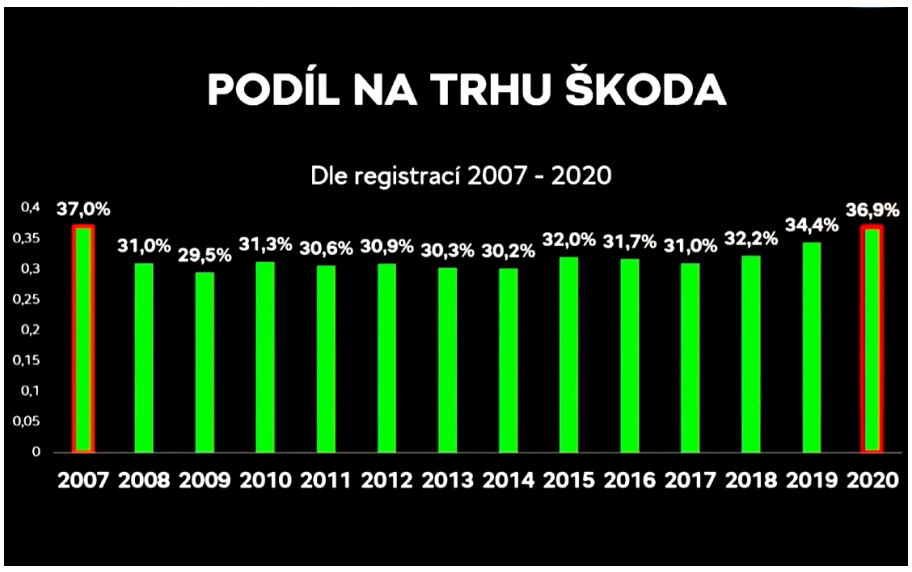
Zájem o elektromobily rekordní, ale za Evropou zaostáváme

Škoda Auto Česká republika v náročném roce 2020

V roce 2020 se k očekávanému mírnému poklesu prodeje přidal negativní vliv epidemie covid-19. Jarní zastavení výroby v závodech Škoda Auto na pět týdnů nebylo možné během roku dohnat a k tomu se přidalo uzavření prodejen během března a dubna a poté od poloviny října. Škoda za těchto náročných okolností v ČR dodala 74 786 nových vozů, což proti 85 895 registracím v roce 2019 sice bylo o 13 % méně, nicméně celkový trh v ČR se snížil o 19 %. Škoda tak navýšila svůj tržní podíl na 36,9 %, tedy na úroveň z roku 2007! Největší pokles zaznamenal prodej soukromníkům – o 24 %.

Pozitivně se projevila opatření, která Škoda Auto Česká republika přijala na jaře v rámci podpory prodeje a stabilizace své obchodní sítě. Ta v současné době čítá 177 autorizovaných prodejních míst, 226 značkových servisů. *„Přes očekávatelný pokles si značka Škoda na svém domácím trhu vedla se ctí. Naše obchodní síť složitou situaci zvládla velmi dobře, a na to jsme patřičně hrdí,“* hodnotí uplynulý rok 2020 vedoucí českého zastoupení automobilky Škoda Jiří Maláček.

Na uzavření prodejen Škoda Auto reagovala rozšířením nabídky internetového prodeje Škoda on-line. Místo jen předvolených verzí mohou zákazníci vybírat ze všech skladových vozů. Od startu projektu bylo jeho prostřednictvím



prodány stovky vozů. Zatím tento prodej funguje jen formou operativního leasingu, nicméně už brzy bude možné kupovat on-line vozy i na úvěr a za hotové.

Značka Škoda zaujala vedoucí pozici i v oblasti elektromobility. Na českém trhu se vloni zaregistrovalo 3262 elektromobilů. Jednoznačně nejprodávanějším elektromobilem roku 2020 se stala Škoda Citigoe iV s 943 exempláři a dalších 741 kusů přidala Škoda zásluhou SUV Enyaq iV. To se začalo vyrábět v závěru loňského roku, a tak se stačily registrovat pouze vozy, které jsou určeny pro prezentační účely a interní potřebu jako služební vozidla nebo automobily pro oddělení technického vývoje a kvality.

Celkem si zákazníci od certifikovaných partnerů Škoda Plus odvezli 53 620 vozů (pokles jen o 2 %). Na uspokojivém výsledku se podílelo i navýšení počtu nabízených ojetých vozů a rozšíření počtu certifikovaných partnerů. Ti jsou již na 150 místech, přičemž 60 z nich provozuje kryté showroomy.

V průběhu roku 2020 pracovaly bez přerušení jen servisy. V oblasti poprodejních služeb Škoda Auto v ČR zaznamenala pokles jen v řádu jednotek procent s počtem servisních zakázek podobným jako v roce 2019, ovšem vývoj prodeje náhradních dílů měl podobný průběh jako prodej automobilů.

VW nesplnil cíl EU týkající se emisí CO_2 o 0,5 g

V Evropě nastal čas na bilancování prodejních výsledků za rok 2020, ale také na bilanci emisí CO_2. Navzdory pandemii Covid-19 v loňském roce skutečně vstoupilo v platnost evropské nařízení CAFE. Ukládá výrobcům limit emisí CO_2, který musejí splnit při prodeji nových vozidel. Základní hodnota je 95 g/km, ale každá skupina má konkrétní cíl s přihlédnutím k hmotnosti prodávaných modelů.

Volkswagen uvedl, že vloni snížil emise CO_2 ve svém vozovém parku v EU o 20 % na 99,8 g/km, ale stále to bylo 0,5 g/km nad stanoveným cílem. Jde o mnohem nižší hodnotu, než se původně předpokládalo – ještě na začátku prosince se zdálo, že to bude o celý 1 g/km.

Evropští zákonodárci stanovili limity pro emise CO_2, aby přinutili výrobce automobilů urychlit vývoj nízkoemisních technologií. Jinak jim hrozí pokuta 95 eur za každý gram CO_2 nad stanovený limit vynásobená počtem nově registrovaných automobilů. Pro VW tak vychází asi 140 milionů eur, což při předběžném odhadu zisku 10 miliard nebude mít dopad na finanční bilanci koncernu za rok 2020.

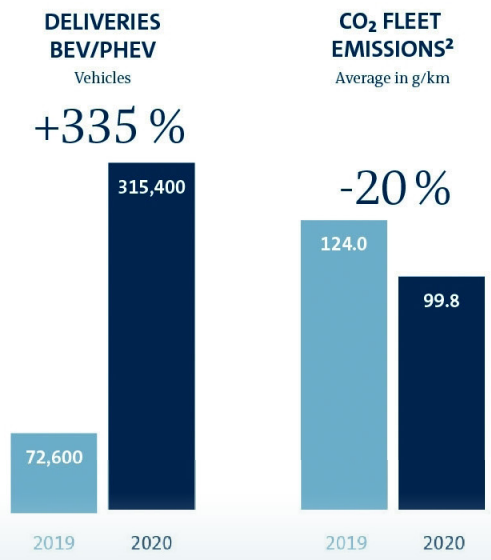
Generální ředitel VW Herbert Diess k tomu uvedl: *„Těsně jsme minuli stanovený cíl flotilových emisí CO_2 pro rok 2020, protože pandemie Covid-19 zmařila naše plány. Společnost VW nicméně výrazně snížila emise CO_2 svého nového vozového parku. Doufám, že letos tento cíl splníme, protože naše hlavní značky uvedly nové elektricky poháněné modely.“*

Společnost uvedla, že značky Volkswagen a Audi překročily své cíle flotilových emisí CO_2 díky uvedení úspěšných elektricky poháněných modelů, přičemž další jsou na cestě. Také značka Škoda a Cupra představily nové elektrické modely. Volkswagenu se v roce 2020 podařilo zčtyřnásobit dodávky elektricky poháněných modelů v Evropě na 315 400 vozidel, což z VW dělá lídra tohoto segmentu.

Společnosti VW pomohlo vylepšit bilanci sdružování s výrobci, kteří jim přeprodali hodnoty, o něž jsou pod limitem. Kromě vlastních značek se tak do bilance emisí CO2 VW započetli také další výrobci. V září byla uzavřena dohoda s čínským výrobcem SAIC a jeho značkou MG. V prosinci byly přidány čínský výrobce Aiways, britská LEVC, patřící čínské skupině Geely, a malý výrobce Next E.Go Mobile.

Volkswagen snižuje počet nabízených automobilů se spalovacími motory a přestavuje další továrny na výrobu elektromobilů. Přísnější cíle EU v oblasti emisí CO_2 jej totiž nutí zvýšit podíl hybridních a elektricky poháněných vozidel v rámci prodeje v EU na 60 % do roku 2030.

Volkswagen Group reduces CO_2 fleet emissions in Europe significantly with successful e-offensive



Pokles výroby vozidel menší než se čekalo

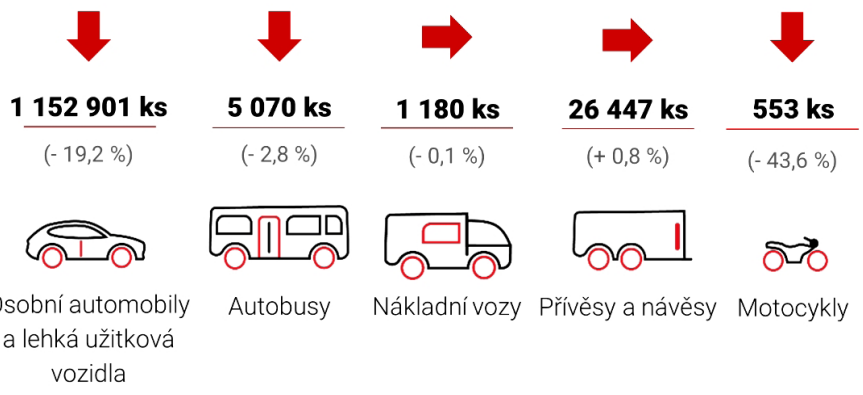
Komplikace spojené s pandemií koronaviru zapříčinily výrazný pokles produkce vozidel v České republice. Flexibilita výrobců nicméně dopomohla k tomu, že pokles výroby byl v porovnání s jinými evropskými zeměmi menší. Nejvýznamnější segment výroby silničních vozidel – osobní vozidla – zaznamenal nejprudší pokles v novodobé historii a objemem produkce se vrátil na úroveň roku 2014. Podařilo se však udržet objem výroby nákladních automobilů a přípojných vozidel a jen minimální pokles produkce zaznamenali výrobci autobusů.

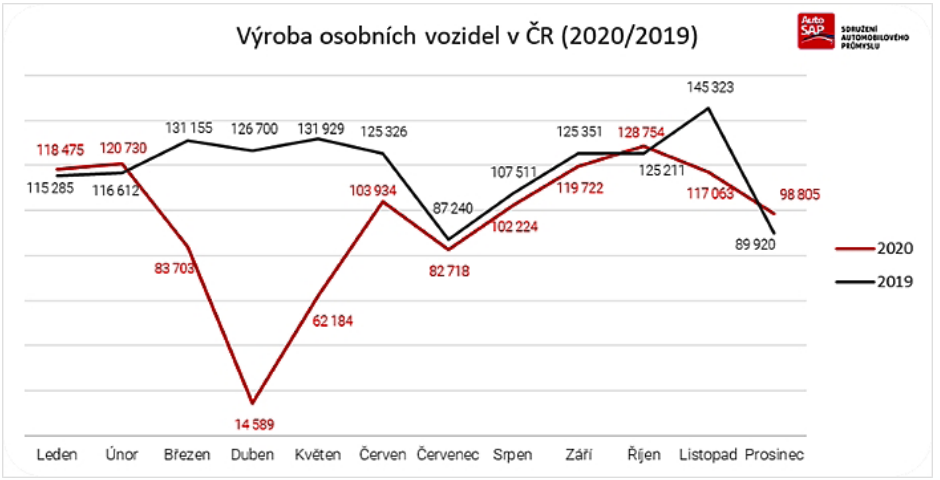
Osobních automobilů bylo vyrobeno 1 152 901 kusů, tedy o 274 662 vozů (-19,18 %) méně než v roce 2019. Důvodem byl výrazný propad poptávky na hlavních exportních trzích – jen v západní Evropě prodej osobních aut vloni poklesl o 24,5 %. Tradičně silný export přitom poklesl jen o 19,9 %, takže automobilky na zahraniční trhy dodaly celkem 1 058 243 vozů proti 1 321 069 v roce 2019.

Škoda Auto ve svých českých závodech vyrobila 749 579 automobilů, tedy o 17,4 % méně než v roce 2019. *„Toto číslo je zejména s ohledem na pětitýdenní přerušení výroby během první vlny pandemie koronaviru na jaře uplynulého roku pro automobilku velký úspěch,“* zhodnotil situaci vedoucí Komunikace podniku & interní komunikace společnosti Škoda Auto Tomáš Kotera. Výrobu v Mladé Boleslavi v průběhu roku ovlivňoval náběh výroby mnoha variant nové generace nejprodávanějšího modelu Octavia a příprava na podzimní zahájení výroby elektricky poháněného SUV Enyaq iV.

V nošovickém závodě Hyundai Motor Manufacturing Czech bylo vloni vyrobeno celkem 238 750 vozidel (– 22,9 %). *„Důsledky pandemie koronaviru se nevyhnuly ani naší společnosti a výsledná produkce je tak o 21 % nižší, než byl původní plán. Přesto se nám v roce 2020 podařilo dosáhnout řady úspěchů – v březnu jsme zahájili výrobu modelu Kona Electric, prvního elektromobilu nové generace vyráběného v ČR, od října sjíždí z našich linek zcela nová generace Tucsonu a faceliftu se dočkal i model i30,“* uvedl k výsledkům tiskový mluvčí HMMC Petr Michník.

Výrobu v kolínském závodě TPCA v roce 2020 poznamenala příprava rozšíření závodu. Vyrobeno bylo 164 572 vozidel (-21,7 %). *„Výrobní plán roku 2020 byl od začátku s ohledem na plánované změny připraven na výrobu 184 000 automobilů. S ohledem na opatření v ČR i zemích EU jsme na jaře přišli o 41 000 vozů a nebylo možné instalovat nová zařízení. Celková produkce nicméně znamenala pokles oproti původním plánům jen o 10,7 %. Navíc se nám podařilo dohnat plán instalací zařízení a výstavby nových budov,“* poznamenal Tomáš Paroubek, PR & Corporate Affairs Manager společnosti Toyota Motor Manufacturing Czech Republic (TMMCZ), která je novým vlastníkem kolínského závodu.





více na
www.autoweek.cz

Nová Praga R1 uvedena na trh

Český výrobce automobilů Praga Cars uvedl na trh nejnovější generaci sportovního prototypu Praga R1 s nosnou strukturou z uhlíkových kompozitů.

I když si vůz navenek zachovává vnější podobnost s charakteristickou siluetou s předchůdcem, Praga zdůrazňuje, že každý díl karoserie je nový. Nový monokok z uhlíkových vláken je nově vybaven panely ze zylonu zabraňujícími průrazům pro zvýšení bezpečnosti řidiče. Byl vyvinut nový profil podlahy a splitter, optimalizující proudění vzduchu pod vozem k revidovanému difuzoru. Nová aerodynamika zahrnuje i širší zadní křídlo s novým profilem, které produkuje o 15 % větší přítlak při současném snížení odporu o 5%. Výsledkem je schopnost zvládat příčné zrychlení v zatáčkách až 3 g.

Pragu R1 i nadále pohání přeplňovaný dvoulitrový čtyřválec Renault Alpine Praga T. Má největší výkon 268 kW (365 k) a točivý moment 395 N.m. Byl však upraven software pro řízení motoru aby se zlepšila odezva škrticí klapky a získala plynulejší křivka výkonu v širším rozsahu otáček. Tato vylepšení spolu se snížením aerodynamického odporu by měla zajistit, že R1 bude na dlouhých rovinách konkurenceschopnější vůči vozům GT disponujícím výkonnějšími motory. Management Cosworth/Pectel umožňuje tři nastavení turbodmychadla a tím různé momentové charakteristiky. Převodovka je na zakázku vyráběná šestirychlostní Hewland JFR s ovládáním páčkami na volantu.

Díky dalším významným vylepšením, včetně o 50 % větší nádrže paliva 92 l, se R1 lépe hodí pro vytrvalostní závody. Kromě toho má i přepracované světlomety a bylo přidáno několik ovládacích prvků, které řidiči umožňují sledovat hladinu a tlak paliva a chladicí kapaliny.

Vůz je dlouhý 4130 mm při rozvoru náprav 2527 mm, výška je jen 978 mm a šířka 1803 mm. Pohotovostní hmotnost je jen 643 kg, tzn. R1 má poměr výkonu a hmotnosti 0,57 k/kg.

Nová Praga R1 se montuje v zavedeném vývojovém a inženýrském zařízení společnosti poblíž okruhu Slovakia Ring, přičemž objednávky se nyní přijímají k dodání počátkem léta.

Zájem o elektromobily rekordní, ale za Evropou zaostáváme

Zájem o elektrické vozy a plug-in hybridy byl loni v Česku rekordní. Podle statistik Svazu dovozců automobilů se v roce 2020 prodalo 3262 elektromobilů, což je více než čtyřnásobek než předloni. Narostl také počet prodaných plug-in hybridů, na 1978 oproti necelým pěti stům kusů v roce 2019. I přes zvýšený zájem ale Češi ve využívání vozidel s alternativním pohonem stále zaostávají za zbytkem Evropy. Jiný než pohon spalovacím motorem mělo v loňském roce jen 6 % nově registrovaných vozidel. Pro porovnání v Norsku v roce 2020 činil podíl vozidel s alternativními pohony plných 83 %, z čehož 54 % byly čistě elektromobily.

Podle konzultanta společnosti Arval, předního poskytovatele operativního leasingu vozů, Tomáše Kadeřábka, za to může snížená ochota firem alternativní pohony využívat. Zároveň je podle něj na vině vyšší pořizovací cena, nízká hustota dobíjecích stanic a omezený výběr modelů. *„Nové vozy v Česku táhnou především firmy, loni tomu tak bylo v 74% případů. Proto mají zásadní vliv na využívání elektromobilů v tuzemsku. Ačkoli byl loňský rok v jejich pořizování rekordní, přesto podle průzkumu Arval Mobility Observatory dávají firmy stále přednost primárně naftovým a benzínovým vozům,“* konstatuje Tomáš Kadeřábek.

Za stále nízký zájem firem o elektromobily může podle expertů vysoká pořizovací cena a nízké množství dobíjecích stanic. To potvrzují i data z Evropské asociace výrobců vozů ACEA, podle které je Česká republika s necelými 900 dobíječkami na konci EU společně s ostatními zeměmi Visegrádu. Většina dobíječek je totiž jen ve čtyřech státech Evropy (Nizozemí, Německo, Francie a Velká Británie). V počtu vede Nizozemsko s 50 824 stanicemi, což představuje skoro čtvrtinu z celkového počtu dobíjecích míst v EU.

„Nerovnoměrné rozložení dobíjecích stanic v Evropě i fakt, že jen každá sedmá stanice v Evropě umožňuje rychlé dobíjení, nahrává argumentům českých firem, proč nechtějí elektromobily významněji využívat. Podíl dobíjecích stanic v Česku činí při necelých devíti stech místech jen 0,4% z celkového počtu. Elektromobily jsou navíc i pro firmy stále nákladné, například pořizovací cena Škody Enyaq začíná na více než milionu korun. Řešením proto mohou být leasingové společnosti, které firmám i soukromníkům umožní rozložit platbu za ekologický vůz do pravidelných splátek a budou se s partnery podílet na budování dobíjecích stanic ve firmách i domovech uživatelů,“ konstatuje Tomáš Kadeřábek, konzultant společnosti Arval, předního poskytovatele operativního leasingu vozů.