19. týden 2019

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

Designová skica modernizace modelu Superb

Škoda zveřejnila designovou skicu s prvními detaily modernizované podoby svého vrcholného modelu Superb. Světová premiéra přepracované modelové řady Superb proběhne v květnu v rámci Mistrovství světa IIHF 2019 ve slovenské metropoli Bratislavě. Škoda je hlavním sponzorem MS už od roku 1993, tedy po sedmadvacáté v řadě, a tuto mezinárodní událost nyní poprvé využije i pro prezentaci nového modelu. Modernizace přináší nové designové prvky a technické novinky včetně plugin hybridního pohonu.

Designová skica nově provedeného vozu Škoda Superb ukazuje ostře vykreslené přední světlomety, mlhové světlomety s výraznou lištou a pro vozy značky Škoda typickou masku chladiče. Poprvé u modelu Superb zdobí záď namísto loga nápis Škoda.

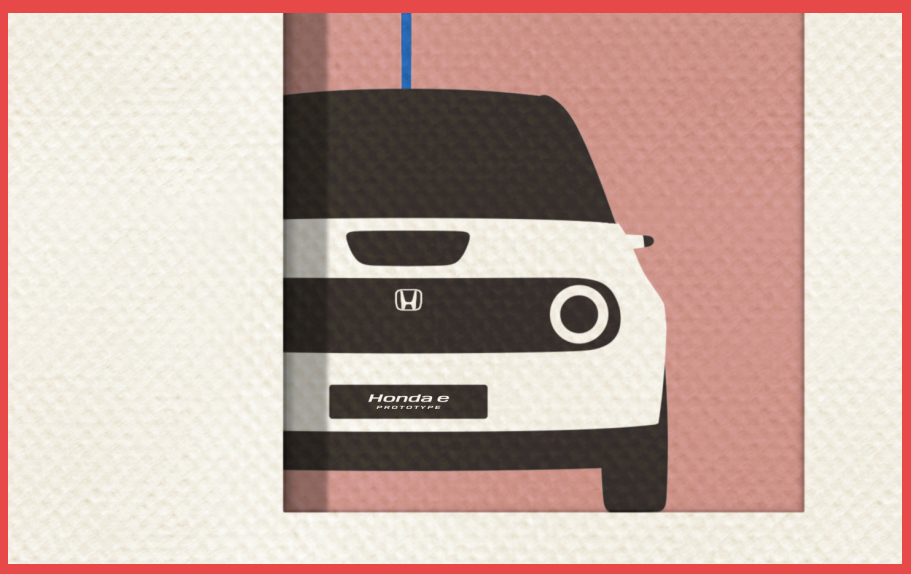
Modernizovaný Superb nabízí nejnovější inovace technologií, funkčnosti a designu značky. Potvrzuje ambici značky nabízet vozy nejvyšší kvality, disponující vynikající nabídkou prostoru a četnými prvky výbavy, obvyklými pro vozy vyšších tříd.

Očekává se, že verze Superb plug-in hybrid s označením iV zkombinuje zážehový motor 1,5 TSI s elektromotorem a poskytne systémový výkon vyšší než 147 kW (200 k). Dojezd s elektrickým pohonem by měl být přibližně 55 km a emise CO2 pod hranicí 50 g/km.

Superb je druhým nejprodávanějším vozem v evropském segmentu středně velkých vozů za tradičně kralujícím Volkswagenem Passat. Segment je ovšem v dlouhodobém poklesu, protože zákazníci přecházejí na SUV a crossovery. Prodej modelu Superb v Evropě v loňském roce klesl o 8 % na 75 966 vozů. V Kvasinách bylo vloni celkem vyrobeno 91 487 vozů Superb, z toho 50 912 ve verzi kombi. Včetně Číny a Indie bylo vyrobeno celkem 136 985 vozů. Současná generace je v prodeji od roku 2015. V modernizované podobě bude pokračovat ve výrobě až do roku 2023.

Nová Honda Jazz bude hybrid

Honda plánuje do roku 2025 kompletně elektrifikovat všechny své modely dostupné na evropském trhu. Honda už několik let nabízí hybridní pohon Intelligent Multi-Mode Drive (i-MMD), ale do Evropy dorazil až v lednu v modelu CR-V Hybrid. Jeho menší verzi dostane nová generace modelu

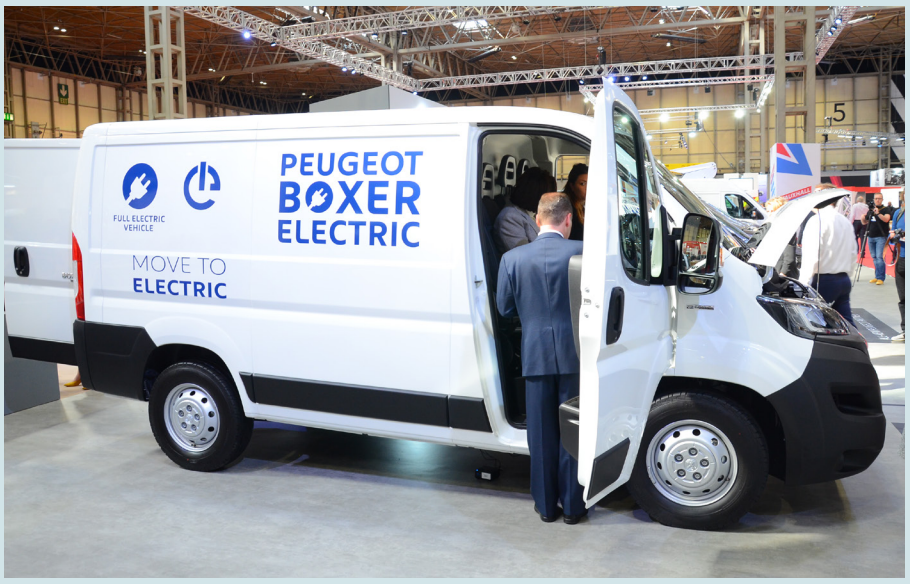


Jazz. Jejím základem je trakční elektromotor, který většinu času sám pohání automobil. Zážehový motor je vypnutý nebo roztáčí generátor aby vyráběl elektrický proud a jím nabíjel akumulátor, případně přímo poháněl elektromotor. Spalovací motor se k pohonu auta připojuje pouze při jízdě vyšší rychlostí. I čtvrtá generace nejmenší Hondy na evropském trhu si zachová podobu malého MPV s vyšší stavbou a krátkou kapotou. Oficiální výstavní premiéra Jazz bude v říjnu na autosalonu v Tokiu.

V Ženevě byl představen jako výrobní prototyp prvního modelu, který využívá unikátní platformu pro elektromobily. Tento minielektromobil ponese jméno Honda e. O vůz Honda e již vyjádřilo zájem více než 22 000 zákazníků po celé Evropě.

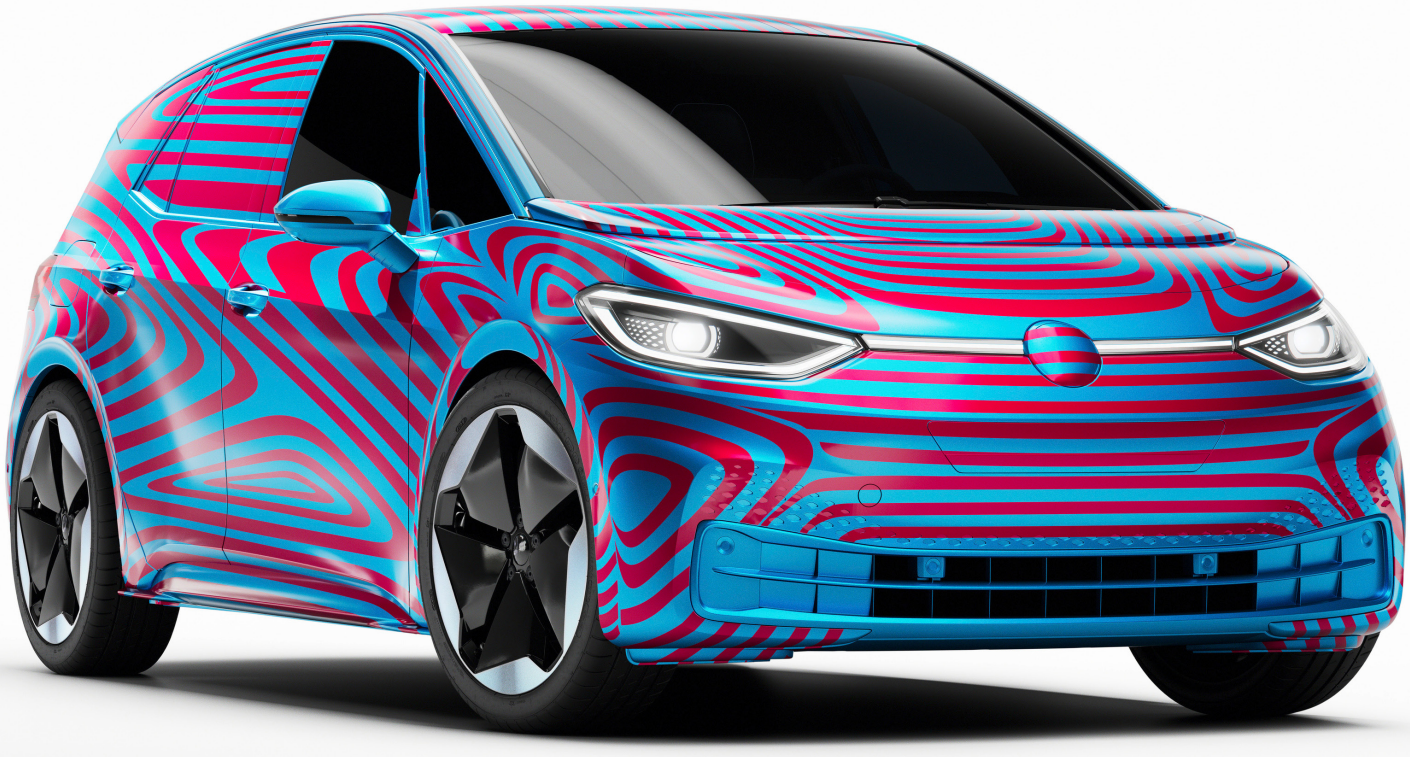
Elektrická ofenzíva PSA v segmentu lehkých užitkových vozů

Na autosalonu užitkových vozů v Birminghamu skupina PSA v předpremiéře představila modely Peugeot Boxer Electric a Citroën Jumper Electric. Peugeot Boxer Electric a Citroën Jumper Electric budou v nabídce s dvěma úrovněmi dojezdu podle zvolené verze: 225 km v cyklu NEDC



v případě délek L1 a L2, a 270 km v případě délek L3 a L4. Vyrábět se budou v italské továrně Sevel ve Val di Sangro a následně budou elektrifikovány prostřednictvím partnerské společnosti BD Auto.

V roce 2020 budou v segmentu kompaktních furgonů k dispozici elektroverze vozů Peugeot Expert a Traveller, Citroën Jumpy a SpaceTourer, Opel/Vauxhall Vivaro Cargo a Vivaro Life. V segmentu malých dodávek skupina PSA nabízí již od roku 1998 Peugeot Partner Tepee Electric (osobní vůz) a Partner Electric (LUV) i Citroën E-Berlingo Multispace (osobní) a Berlingo Electric (LUV). Jejich nová generace, stejně jako Opel/Vauxhall Combo, bude k dispozici v elektrické verzi do roku 2021.



ID.3: lidový elektromobil

Ačkoli jde o první sériové auto z nové rodiny eelektromobilů Volkswagenu, nese číslo tři: ID.3. Mělo by to odkazovat na třetí písmeno v abecedě, tedy segment C - kompaktní vozy. Tento model má být vnímán i jako třetí milník v historii společnosti po Brouku a Golfu. Každý z nich položil základ nové éry mobility a zanechal trvalou stopu v několika generacích motoristů. ID.3 chce jít v jejich stopách.

„Začínáme s ID.3 ze středu, kde je jádro značky a v němž je největší objem prodeje. Číslo 3 také signalizuje modernizaci segmentů nad a pod nižší střední třídou, kde máme ve fázi příprav spoustu nových modelů," říká o novém modelu ředitel prodeje a marketingu Jürgen Stackmann. Do roku 2025 chce být Volkswagen celosvětově jedničkou ve světě elektricky poháněných vozů.

Jürgen Strackmann dále řekl: *„Dnes v Berlíně začínáme novou kapitolu Volkswagenu. Je to pro naši skupinu velmi důležitý den. Mnoho našich zákazníků by se již rozhodlo pro elektricky poháněné vozidlo pokud by existovala odpovídající nabídka. Nyní s rodinou ID zahajujeme sériovou výrobu elektricky poháněných vozidel a v následujících letech chceme změnit podobu mobility. Označení ID.3 pro první model znamená, že začínáme uprostřed naší modelové nabídky, ID.3 bude mít vnější rozměry jako Golf a interiér bude velmi prostorný. To je umožněno použitím zcela nové platformy."*

Jeho cena by měla být v Německu nižší než 30 000 eur (bez státních dotací) a měl by být vhodný pro každodenní použití s dojezdem od 330 do 550 km (pro porovnání: základní cena srovnatelného vozu Tesla Model 3 se základním dojezdem 354 km je 44 500 eur).

Pro zákazníky, kteří chtějí vstoupit do elektrifikované budoucnosti s Volkswagenem, nabízejí ve Wolfsburgu exkluzivní sérii 30 000 vozidel s názvem ID.3 1ST s bohatším standardním vybavením. Vůz už může být předobjednán po složení registračního poplatku 1000 eur. ID.3 1ST má mít dojezd 420 km podle WLTP a v Německu přijde na méně než 40 000 eur. K tomu Volkswagen nabízí rok poskytování bezplatné elektřiny až do výše 2000 kWh u všech veřejných nabíjecích stanic, které mohou být používány prostřednictvím nabíjecí aplikace WeCharge, jakož i v celoevropské síti rychlého nabíjení Ionity, do níž je Volkswagen zapojen.

Výroba ID.3 1ST bude zahájena na konci roku 2019. Volkswagen začne vozy, vyráběné ve Cvikově, dodávat v polovině roku 2020. Za mírné ceny chce Wolfsburg vyrábět až 100 000 těchto vozidel ročně. Veřejnou premiéru bude mít ID.3 na zářijovém autosalonu IAA ve Frankfurtu. Předprodej je nabízen ve 29 evropských zemích. Nejdůležitějšími trhy pro ID.3 v Evropě budou Norsko, Německo, Nizozemsko, Francie, Velká Británie a Rakousko.

Carsharing HoppyGo s novou Škodou Scala

Škodu Scala si mezi prvními budou moci vyzkoušet i uživatelé P2P carsharingu HoppyGo už dva týdny poté, co se předváděcí vozy dostaly k prvním autorizovaným prodejcům. V nabídce budou čtyři vozy s výbavou Style za 899 Kč na den včetně pojištění. HoppyGo má v nabídce čtyři vozy Scala ve dvou motorizacích: turbodieselem 1,6 TDI/85 kW a přímo řazenou převodovkou a výkonnější verzi zážehového motoru 1,5 TSI/110 kW s automatickou převodovkou. Všechny čtyři jsou ve vyšší výbavě Style s LED světlomety, 17" litými koly, parkovacími senzory, 8" infotainmentem s konektivitou Smartlink+, vyhřívanými sedadly a dvouzónovou klimatizací.

Rekordně dlouho v roli hlavního sponzora

Hokej je v České republice národním sportem, proto je partnerství Škoda Auto s Mistrovstvím světa v ledním hokeji logickým spojením, které trvá již 27. rokem, což je nejdelší působení hlavního sponzora v celé historii sportovních mistrovství světa. Jako dynamická hra se lední hokej k české automobilce ideálně hodí. Je vedle cyklistiky důležitým pilířem sponzorské strategie značky Škoda. Automobilka je oficiálním partnerem a oficiálním poskytovatelem sponzorských vozů IIHF Mistrovství světa v ledním hokeji už od roku 1993.

Již v roce 1992 při finále MS v Praze a v Bratislavě byla Škoda oficiálním vozem šampionátu. Světovou premiérou modernizované podoby modelu Superb v rámci letošního mistrovství světa se nyní ve slovenské metropoli kruh uzavírá ale nekončí.

Nový Peugeot 208 - výroba se rozebíhá

Druhá generace Peugeotu 208 přináší výrazný design, inovovaný Peugeot i-Cockpit, rozšíření nabídky asistenčních systémů. Především bude nabízen již od uvedení na trh se třemi možnými pohony - kromě zážehového a vznětového motoru také s elektrickým pohonem.

Nový Peugeot 208 je postaven na nové platformě CMP (Common Modular Platform), která je určená pro segmenty B a C. Je modulární a lze u ní volit nejen mezi spalovacími motory (zážehovými i vznětovými) a elektrickým pohonem.

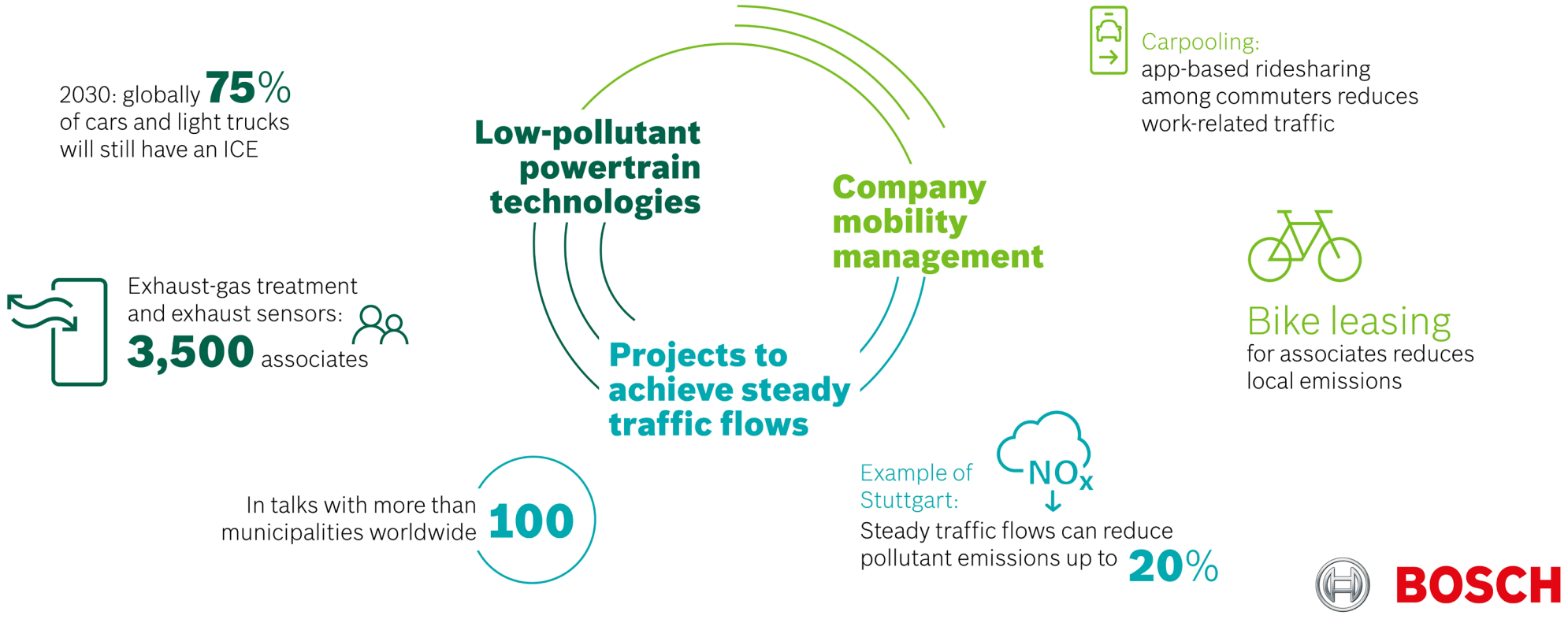
Během vývoje projektu CMP byla hlavní péče věnována úspornosti. Přispívá k tomu o 30 kg nižší hmotnost, lepší aerodynamika (hladká podlaha karoserie a použití řízených vstupů vzduchu), menší valivé odpory a optimalizace hnacího ústrojí. Platforma CMP rovněž nabízí vyšší úroveň komfortu a bezpečnosti zlepšením akustického a tepelného komfortu, snížením vibrací a dostupností nových asistenčních systémů. Nový Peugeot 208 je dlouhý 4050 mm s rozvorem náprav 2550 mm. Zavazadlový prostor má objem 270 l.

Nová generace uspořádání interiéru Peugeot i-Cockpit používá tříúrovňové rozvrstvení, kde jsou veškeré informace snadno čitelné v zorném poli řidiče. V závislosti na verzi výbavy se na přístrojové desce Peugeot i-Cockpit 3D zobrazují informace, které jsou k dispozici ve dvou úrovních. Na zvýšený digitální panel se promítají informace ve formě hologramu blíž k očím řidiče v závislosti na své důležitosti nebo naléhavosti. Nad přepínači v centrální části je k dispozici dotykový displej 5", 7" nebo 10,3" v závislosti na úrovni výbavy. Kompaktní volant je převzatý z modelů vyšších segmentů.

Zážehové turbodmychadlem přeplňované tříválce 1,2 l jsou PureTech 75 S&S/55 kW s přímo řazenou pětirychlostní převodovkou, PureTech 100 S&S/73 kW s přímo řazenou šestirychlostní převodovkou nebo automatickou osmistupňovou EAT8 nebo PureTech 130 S&S/96 kW s automatickou osmistupňovou převodovkou EAT8. Čtyřválcový turbodiesel 1,5 l BlueHDi 100 S&S/73 kW se kombinuje s přímo řazenou šestirychlostní převodovkou.

Sériová výroba začne v červenci v závodě PSA Groupe Slovakia v Trnavě, kde se už od prosince 2018 montují předsériové vozy. Prodej verzí se spalovacími motory začne na přelomu října a listopadu.

více na
www.autoweek.cz



Lepší kvalita ovzduší: téměř nulové znečištění

Bosch investuje miliardy do opatření v oblasti ochrany klimatu a kvality ovzduší s cílem dosáhnout téměř nulové znečištění z dopravy. Klíčem k udržitelné mobilitě budoucnosti je podle společnosti Bosch automatizovaná a elektrifikovaná jízda.

Podle Světové zdravotnické organizace WHO (World Health Organization) 90 % světové populace dýchá toxický vzduch. To je důvod, proč si Bosch dal tento ambiciózní cíl: *„Chceme snížit emise způsobené dopravou na téměř nulové hodnoty. Díváme se proto dál, než jen pod kapotu auta,“* uvedl na výroční tiskové konferenci předseda představenstva společnosti Robert Bosch Volkmar Denner.

Projekt společnosti zaměřený na snížení látek znečišťujících ovzduší na téměř nulovou úroveň je postaven na třech pilířích: Bosch vyvíjí technologie pohonů s nízkými emisemi, spolupracuje s obecními zastupitelstvy na projektech podpory plynulého dopravního provozu a ve svých vlastních pobočkách zavádí firemní systém řízení mobility.

Společnost Bosch předpokládá, že 75 % nových automobilů a lehkých užitkových vozidel bude v roce 2030 i nadále poháněno spalovacími motory. Proto nadále investuje značné částky do optimalizace zážehových i vznětových motorů.

Cílem firemního řízení mobility je snížit objem dopravy zaměstnanců společnosti Bosch, a tím i emise, a to především v městských aglomeracích - od kyvadlových autobusů ve velkých městech v Brazílii, Číně nebo Turecku přes nabídky práce z domova až po pronájem jízdních kol a elektrokol. Kromě toho Bosch využívá konektivitu pro vytváření komunit pro spolujízdu.

Na vznikajícím trhu s elektromobilitou usiluje Bosch o vedoucí postavení. Do roku 2025 chce v této oblasti dosáhnout desetinásobný prodej než v roce 2018. Komponenty pohonných jednotek jsou již součástí více než milionu elektromobilů po celém světě a do konce roku 2022 by se tento počet měl zvýšit na 14 milionů. Společnost už realizovala projekty pohonných jednotek pro 50 platforem elektrických vozidel. V loňském roce bylo přidáno 30 nově získaných projektů.

Automatizace dopravy také přispěje k lepší kvalitě ovzduší. Podle firmy KE Consult, zabývající se průzkumem, je možné automatizovanou jízdou snížit spotřebu paliva o více než 30 %, nebo o 15 % na německých dálnicích. V současnosti pracuje ve společnosti Bosch na automatizované jízdě více než 5000 inženýrů, což je téměř dvakrát tolik než před dvěma lety.

Změna ve vedení závodu v Kvasinách

Jiří Černý bude od 1. července 2019 zastávat pozici vedoucího závodu u SAIC Volkswagen Automotive Company Limited v čínském Ningbu. Vedení závodu Škoda Auto v Kvasinách od 1. července 2019 převezme Miloš Halbich, který bude odpovídat za výrobu modelů Škoda Superb, Kodiaq a Karoq.

Jiří Černý

Jiří Černý (56), vedoucí závodu Škoda Auto v Kvasinách, bude od 1. července 2019 plnit nové úkoly v rámci koncernu Volkswagen. Jako vedoucí závodu společnosti SAIC Volkswagen Automotive Company Limited změní své působiště do čínského Ningbo. Jeho nástupcem se k 1. červenci stane Miloš Halbich.

Jiří Černý přišel do firmy Škoda Auto v roce 2014 z vedení kolínské automobilky TPCA. Pod vedením Černého prošel výrobní závod v Kvasinách největší modernizací a největším rozšířením ve své historii. K jeho mimořádným zásluhám patří také prohlubování spolupráce se zástupci regionu a představiteli města.

Všechny modelové řady, které se v současnosti v závodu Škoda v Kvasinách vyrábějí, se rozjely právě pod vedením Černého: třetí generace modelu Superb i úspěšná SUV Kodiaq, Karoq a Seat Ateca. Zatímco se výrobní kapacita závodu při nástupu Černého v roce 2014 pohybovala kolem 166 000 vozů za rok, do roku 2018 se díky rozsáhlým reorganizačním opatřením zvýšila na 310 000 aut. Na základě toho se tak Kvasinám v uplynulém roce podařilo poprvé překonat laťku 300 000 vyrobených osobních automobilů za rok.

Kromě toho Černý a jeho tým závod připravili na výrobu budoucích elektromobilů značky Škoda. V roce 2019 uvede Škoda na trh výrazně inovovanou verzi modelu Superb a do éry elektromobility vstoupí s plug-in hybridní verzí. Obě varianty se budou vyrábět v Kvasinách.

Ve svém novém působišti v závodě společnosti SAIC Volkswagen Automotive Company Limited v čínském Ningbu bude šestapadesátiletý Černý odpovídat za výrobu modelových řad Škoda Octavia a Karoq.

Michael Oeljeklaus, člen představenstva společnosti Škoda Auto zodpovědný za výrobu a logistiku, vyzdvihuje mimořádné nasazení odcházejícího vedoucího závodu pro své dosavadní působiště: *„Závod Škoda Auto v Kvasinách prošel pod vedením Jiřího Černého největší modernizací za více než 70 let své existence jako podnik vyrábějící vozy Škoda. Černý se svým týmem připravil Kvasiny na požadavky elektromobility a významně rozšířil kapacity závodu. Obojí je důležitým aspektem pro další růst a strategické cíle podniku. S Milošem Halbichem závod získá zkušeného manažera, který automobilový průmysl a naši značku velmi dobře zná. Jsem přesvědčen o tom, že spolu s přibližně 9000 zaměstnanci závodu v Kvasinách bude úspěšně pokračovat v jeho rozvoji a rozšiřování kompetencí.“*

Miloš Halbich

Jeho nástupce Miloš Halbich (53) převezme vedení závodu v Kvasinách k 1. červenci 2019. Halbich s sebou přinese bohaté zkušenosti z různých vedoucích pozic v automobilovém průmyslu. Aktuálně Halbich odpovídá za výrobu vozu Fabia a Scala v mateřském závodě v Mladé Boleslavi.

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 (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.

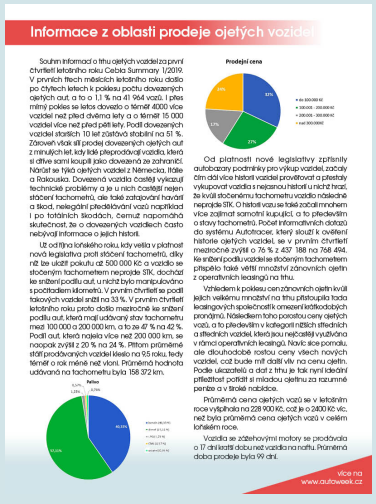
Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na:
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

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

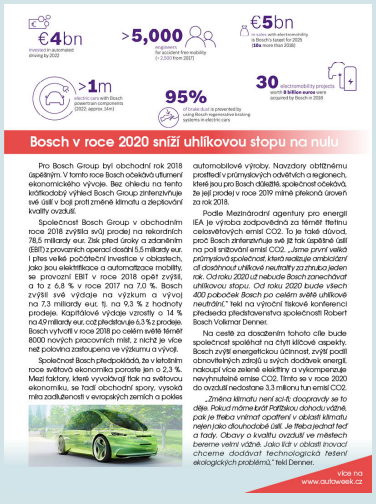
Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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

Volkswagen zahajuje marketingovou kampaň pro rodinu ID



Informace z oblasti prodeje ojetých vozidel



Bosch v roce 2020 sníží uhlíkovou stopu na nulu

Nákladní auta na dálnici s trolejí

Zpráva FIGIEFA ke studii o zálohovaných datech

Volkswagen zahajuje marketingovou kampaň pro rodinu ID

Volkswagen 8. května zahájil celoevropskou marketingovou kampaň o elektrické mobilitě spojenou s možností předběžné rezervace svého modelu ID.3. Propagační kampaň se skládá z pěti dílčích kampaní. Jejím základem je tzv. eManifesto ID: Volkswagen Just Electric. Pod tímto heslem začne 25. května v Berlíně televizní přenos finále německého fotbalového poháru DFB Cupu.

S eManifestem hodlá Volkswagen nejen propagovat svou plně elektricky poháněnou rodinu ID., ale také chce, aby veřejnost poznala cíl společnosti stát se předním dodavatelem e-mobility. Mediální mix kampaně se zaměří především na televizi. Dalšími kanály budou billboardy, digitální média, tisk a kina. Program eManifesto bude použit v osmi zemích EU s největšími automobilovými trhy (Německo, Itálie, Francie, Španělsko, Spojené království, Švédsko, Polsko a Irsko).

Dalšími částmi kampaně budou filmy, teaser atd. s vrcholem v podobě online předběžné rezervace ID. Vyvrcholením kampaně bude zářijová světová premiéra kompaktního hatchbacku s elektrickým pohonem ID.3 na autosalonu IAA ve Frankfurtu.

Rozpočet na kampaň má být v řádu desítek milionů eur. Byla připravena společností Voltage, novou vedoucí agenturou Volkswagen pro Evropu.

Ve středu 8. května byla spuštěn možnost objednat první elektromobil značky Volkswagen postavený na podvozkové platformě MEB, vyvinuté speciálně pro auta s čistě elektrickým pohonem. Ohlas byl tak velký, že se během 24 hodin přihlásilo 10 000 zájemců a systém zkolaboval...

ID.3 má trakční elektromotor s výkonem 120 kW (163 k) umístěný vzadu pod podlahou zavazadlového prostoru a pohánějící zadní kola. Akumulátory jsou pod podlahou kabiny. Volkswagen uvádí, že jejich nominální kapacita by po dobu 8 let nebo 160 000 najetých km neměla klesnout pod hranici 70 %. Podmínkou je, aby majitel vozidla v maximální možné míře využíval pomalé domácí nabíjení. Rychlonabíjení a následné dobíjení až na 100 % má na životnost akumulátorů negativní vliv.

Na výběr bude ze tří verzí lišících se kapacitou lithio-ionových akumulátorů. Základní verze se 48 kWh ujede na jedno nabití podle metodiky WLTP 330 km, střední s 55 kWh 450 km a na vrcholu nabídky je 62 kWh s dojezdem až 550 km.

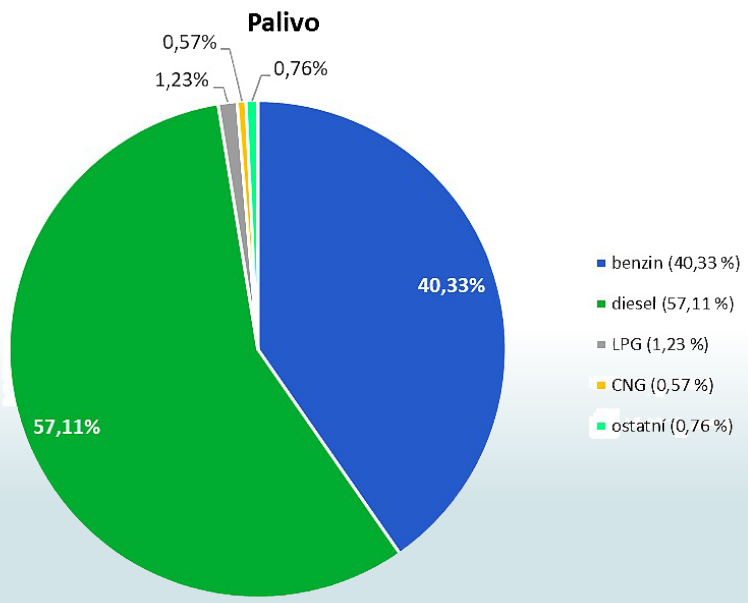
S cenou 30 000 eur za základní verzi by měl být levnější i než mnohem menší vozy s elektrickým pohonem. Nebude tedy produkovat zisk a jeho prodej bude ztrátový. Jeho účelem ovšem bude především prolomit nedůvěru zákazníků a zároveň snížit flotilové emise značky.

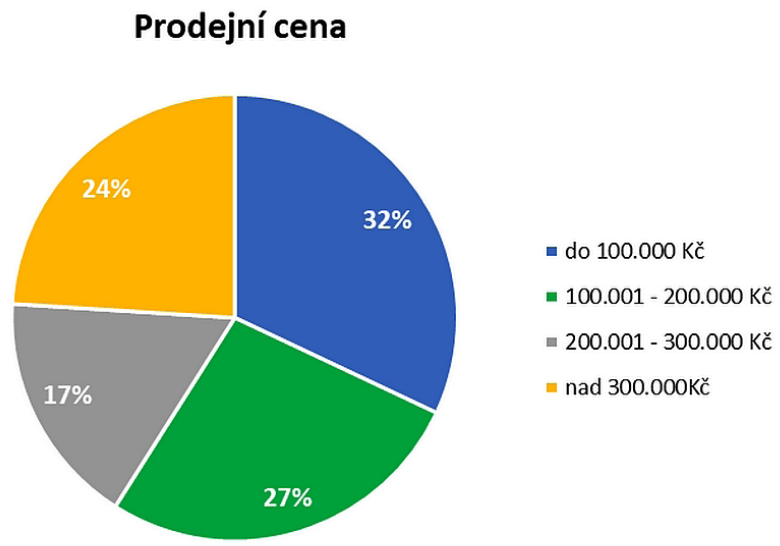
více na
www.autoweek.cz

Informace z oblasti prodeje ojetých vozidel

Souhrn informací o trhu ojetých vozidel za první čtvrtletí letošního roku Cebia Summary 1/2019. V prvních třech měsících letošního roku došlo po čtyřech letech k poklesu počtu dovezených ojetých aut, a to o 1,1 % na 41 964 vozů. I přes mírný pokles se letos dovezlo o téměř 4000 více vozidel než před dvěma lety a o téměř 15 000 vozidel více než před pěti lety. Podíl dovezených vozidel starších 10 let zůstává stabilní na 51 %. Zároveň však sílí prodej dovezených ojetých aut z minulých let, kdy lidé přeprodávají vozidla, která si dříve sami koupili jako dovezená ze zahraničí. Nárůst se týká ojetých vozidel z Německa, Itálie a Rakouska. Dovezená vozidla častěji vykazují technické problémy a je u nich častější nejen stáčení tachometrů, ale také zatajování havárií a škod, nelegální předělávání vozů například i po totálních škodách, čemuž napomáhá skutečnost, že o dovezených vozidlech často nebývají informace o jejich historii.

Už od října loňského roku, kdy vešla v platnost nová legislativa proti stáčení tachometrů, díky níž lze uložit pokutu až 500 000 Kč a vozidlo se stočeným tachometrem neprojde STK, dochází ke snížení podílu aut, u nichž bylo manipulováno s počitadlem kilometrů. V prvním čtvrtletí se podíl takových vozidel snížil na 33 %. V prvním čtvrtletí letošního roku proto došlo meziročně ke snížení podílu aut, která mají udávaný stav tachometru mezi 100 000 a 200 000 km, a to ze 47 % na 42 %. Podíl aut, která najela více než 200 000 km, se naopak zvýšil z 20 % na 24 %. Přitom průměrné stáří prodávaných vozidel kleslo na 9,5 roku, tedy téměř o rok méně než vloni. Průměrná hodnota udávaná na tachometru byla 158 372 km.





Od platnosti nové legislativy zpřísnily autobazary podmínky pro výkup vozidel, začaly čím dál více historii vozidel prověřovat a přestaly vykupovat vozidla s nejasnou historií u nichž hrozí, že kvůli stočenému tachometru vozidlo následně neprojde STK. O historii vozu se také začali mnohem více zajímat samotní kupující, a to především o stavy tachometrů. Počet informativních dotazů do systému Autotracer, který slouží k ověření historie ojetých vozidel, se v prvním čtvrtletí meziročně zvýšil o 76 % z 437 188 na 768 494. Ke snížení podílu vozidel se stočeným tachometrem přispělo také větší množství zánovních ojetin z operativních leasingů na trhu.

Vzhledem k poklesu cen zánovních ojetin kvůli jejich velkému množství na trhu přistoupila řada leasingových společností k omezení krátkodobých pronájmů. Následkem toho porostou ceny ojetých vozů, a to především v kategorii nižších středních a středních vozidel, která jsou nejčastěji využívána v rámci operativních leasingů. Navíc sice pomalu, ale dlouhodobě rostou ceny všech nových vozidel, což bude mít další vliv na cenu ojetin. Podle ukazatelů a dat z trhu je tak nyní ideální příležitost pořídit si mladou ojetinu za rozumné peníze a v široké nabídce.

Průměrná cena ojetých vozů se v letošním roce vyšplhala na 228 900 Kč, což je o 2400 Kč víc, než byla průměrná cena ojetých vozů v celém loňském roce.

Vozidla se zážehovými motory se prodávala o 17 dní kratší dobu než vozidla na naftu. Průměrná doba prodeje byla 99 dní.

€4bn
invested in automated driving by 2022

>5,000
engineers for accident-free mobility (+ 2,500 from 2017)

€5bn
in sales with electromobility is Bosch's target for 2025 (**10x** more than 2018)

>1m
electric cars with Bosch powertrain components (2022: approx. 14m)

95%
of brake dust is prevented by using Bosch regenerative braking systems in electric cars

30 electromobility projects worth **8 billion euros** were acquired by Bosch in 2018

Bosch v roce 2020 sníží uhlíkovou stopu na nulu

Pro Bosch Group byl obchodní rok 2018 úspěšným. V tomto roce Bosch očekává utlumení ekonomického vývoje. Bez ohledu na tento krátkodobý výhled Bosch Group zintenzivňuje své úsilí v boji proti změně klimatu a zlepšování kvality ovzduší.

Společnost Bosch Group v obchodním roce 2018 zvýšila svůj prodej na rekordních 78,5 miliardy eur. Zisk před úroky a zdaněním (EBIT) z provozních operací dosáhl 5,5 miliardy eur. I přes velké počáteční investice v oblastech, jako jsou elektrifikace a automatizace mobility, se provozní EBIT v roce 2018 opět zvýšil, a to z 6,8 % v roce 2017 na 7,0 %. Bosch zvýšil své výdaje na výzkum a vývoj na 7,3 miliardy eur, tj. na 9,3 % z hodnoty prodeje. Kapitálové výdaje vzrostly o 14 % na 4,9 miliardy eur, což představuje 6,3 % z prodeje. Bosch vytvořil v roce 2018 po celém světě téměř 8000 nových pracovních míst, z nichž je více než polovina zastoupena ve výzkumu a vývoji.

Společnost Bosch předpokládá, že v letošním roce světová ekonomika poroste jen o 2,3 %. Mezi faktory, které vyvolávají tlak na světovou ekonomiku, se řadí obchodní spory, vysoká míra zadluženosti v evropských zemích a pokles automobilové výroby. Navzdory obtížnému prostředí v průmyslových odvětvích a regionech, které jsou pro Bosch důležité, společnost očekává, že její prodej v roce 2019 mírně překoná úroveň za rok 2018.

Podle Mezinárodní agentury pro energii IEA je výroba zodpovědná za téměř třetinu celosvětových emisí CO2. To je také důvod, proč Bosch zintenzivňuje své již tak úspěšné úsilí na poli snižování emisí CO2. *„Jsme první velká průmyslová společnost, která realizuje ambiciózní cíl dosáhnout uhlíkové neutrality za zhruba jeden rok. Od roku 2020 už nebude Bosch zanechávat uhlíkovou stopu. Od roku 2020 bude všech 400 poboček Bosch po celém světě uhlíkově neutrální,"* řekl na výroční tiskové konferenci předseda představenstva společnosti Robert Bosch Volkmar Denner.

Na cestě za dosažením tohoto cíle bude společnost spoléhat na čtyři klíčové aspekty. Bosch zvýší energetickou účinnost, zvýší podíl obnovitelných zdrojů u svých dodávek energií, nakoupí více zelené elektřiny a vykompenzuje nevyhnutelné emise CO2. Tímto se v roce 2020 do ovzduší nedostane 3,3 milionu tun emisí CO2.

„Změna klimatu není sci-fi; doopravdy se to děje. Pokud máme brát Pařížskou dohodu vážně, pak je třeba vnímat opatření v oblasti klimatu nejen jako dlouhodobé úsilí. Je třeba jednat teď a tady. Obavy o kvalitu ovzduší ve městech bereme velmi vážně. Jako lídr v oblasti inovací chceme dodávat technologická řešení ekologických problémů," řekl Denner.

Nákladní auta na dálnici s trolejí

Projekt eHighway ELISA pro nákladní automobily startuje - v úterý 7. května zahájil provoz na rušném úseku dálnice A5 mezi Langen/Mörfelden a Weiterstadtem v Hesensku poblíž Frankfurtu. Poprvé se budou na německých dálničních pohybovat hybridní vozidla odebírající proud z nadzemního vedení. Do budoucna se stovky kilometrů nadzemního elektrického vedení na dálnicích mají stát zdrojem elektrické energie pro nákladní automobily.

Na eHighway u Frankfurtu se hybridní nákladní automobily vybavené pantografem připojí k nadzemnímu vedení jako vlaky a budou na tomto úseku nabíjet své akumulátory. Během projektu ELISA - což je zkratka pro elektrifikovaný, inovativní těžký provoz na dálnicích (elektrifizierter, innovativer Schwerverkehr auf Autobahnen) - se budou shromažďovat všechna data, která by mohla být relevantní pro pozdější vývoj systému v Německu. Podle Hessenského dopravního úřadu by data měla být shromažďována do konce roku 2022 ve všech dopravních, energetických, environmentálních a ekonomických aspektech. Pro jejich vyhodnocení je do projektu zapojena Technická univerzita v Darmstadtu.

„Jedná se o čistě testovací provoz, vše je zde otevřené," řekl mluvčí Spolkového ministerstva životního prostředí Stephan Haufe. Podle Haufeho jde o pohled na různé modely dopravy, což ukáže tu nejlepší volbu pro těžkou dopravu na silnicích budoucnosti. Další projekt je připraven v Šlesvicko-Holštýnsku, kde se má testovat na dálnici A1 v blízkosti Lübecku s funkčním napojením na přístav. V Bádensku-Württembersku se na hlavní silnici připravuje zkouška průjezdu obcí. Celkově ministerstvo životního prostředí vynakládá na zkušební úseky 50 milionů eur, z čehož 15 milionů eur připadá na úsek A5.

Od úterý se pět dopravců se svými kamiony zapojí v normálním provozu na jednom z nejrušnějších úseků dálnic v Německu v blízkosti frankfurtského letiště a křížení Frankfurter Kreuz. Pokud se ukáže, že tento systém je vhodný pro těžkou nákladní dopravu, měly by být elektrifikovány i další dálnice. Na A5, která má čtyři jízdní pruhy, by měl být vybaven horním elektrickým vedením vždy jen pravý jízdní pruh v každém směru v úseku dlouhém pět kilometrů.

Projekt nechce být konkurencí pro nákladní dopravu po železnici. *„Vždycky bude určitý podíl kamionové dopravy. Předpokládáme, že v případě, že by se systém ukázal jako skutečná alternativa, budeme muset v Německu vybavit asi 1000 kilometrů nadzemním elektrickým vedením,"* dodal Haufe.

Zpráva FIGIEFA ke studii o zálohovaných datech

FIGIEFA je v Bruselu sídlící Evropská federace a politický reprezentant nezávislých velkoobchodníků a prodejců automobilových náhradních dílů i jejich přidružených servisních řetězců. Společně se svými 20 členy v evropských státech zastupuje zájmy 30 000 společností obchodujících s náhradními díly, komponentami a příslušenstvím. Zástupcem České republiky ve federaci FIGIEFA je Sdružení importérů a výrobců součástí automobilů a servisní techniky (SISA).

FIGIEFA uvítala nově zveřejněnou studii FIA Regionu I, mezinárodní asociace motoristických zákazníků a dopravní policie. Tato studie odhaluje a dokazuje, že *„propojené vozidlo"* (ExVe) s externími zálohovacími servery, jak je propagováno výrobci automobilů, by mělo pro nezávislé investory a zákazníky už do roku 2030 za následek ztráty dosahující 65 miliard eur.

Nová studie s názvem *„Digitální transformace automobilů a ekonomické důsledky současných modelů přístupu k datům"*, publikovaná nyní FIA Regionem I, vyhodnocuje dlouhodobé ekonomické důsledky současných uzavřených modelů přístupu k datům představeným výrobci automobilů. Konkrétně zdůrazňuje, že negativní vliv těchto modelů na nezávislý trh poskytovatelů servisních služeb umožní automobilkám více se zapojovat do aftermarketu a následně jim poskytne výrazně větší kontrolu nad kontakty s koncovými zákazníky. To by mělo za následek omezení volby pro zákazníky, omezení konkurenčního prostředí a omezení společenských výhod z prosperity automobilového sektoru. Výrazně by se zvýšily náklady a do roku 2030 by ztráty pro nezávislý evropský aftermarket v automobilovém sektoru vzrostly na 33 miliard eur a pro zákazníky na 32 miliard eur.

„Tak výrazné poškození malých podnikatelů a zákazníků není akceptovatelné a budou nezbytné všechny dostupné legislativní prostředky pro garanci bezpečného, přímého, v reálném čase probíhajícího a obousměrného přístupu k datům o vozidlech, funkcích a uživatelích, aby byl zajištěn kvalitní servis pro zákazníky, stejně jako konkurenční a inovativní prostředí v digitálním servisu týkající se vozidel," zdůrazňuje ředitelka FIGIEFA Sylvia Gotzenová.

Chráněný model přístupu k datům, kde má výrobce vozu privilegovaný přístup k vozům a třetím stranám jsou dostupná pouze zálohovaná data na externích serverech fungujících pod kontrolou výrobce, budí obavy mezi zákazníky, nezávislými podnikateli a Evropskou komisí.

Studie dobře doplňuje praktickou plošnou studii *„Obecná analýza OEM telematiky pro třetí strany"*, zveřejněnou v listopadu 2018 Aliancí pro svobodu automobilového servisu v Evropě AFCAR. Na konkrétních příkladech je zde ukázána řada technických a komerčních omezení vyvolaných modelem *„propojeného vozidla"*. Na druhou stranu studie také ukazuje, že mnoho výrobců automobilů vyvíjí chráněné platformy otevřené telematiky, které mají být dostupné pouze vybraným třetím stranám.