30. týden 2022

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

Renault uvádí na trh novou generaci modelu Kangoo

Renault navazuje na loňský úspěšný start nové generace modelu Kangoo Van a na český trh uvádí jeho osobní verzi. Renault Kangoo, který letos slaví 25 let na trhu, už překonal hranici 5 milionů dodaných vozů – osobních i užitkových verzí. Renault Kangoo přináší alternativu zákazníkům, kteří hledají praktický velkoprostorový vůz s úsporným motorem na benzin nebo naftu.

Nová generace byla postavena s využitím alianční modulární platformy CMF-CD. Renault Kangoo nabízí výhody velkoprostorových vozů. Přední a zadní světlomety jsou už v základní výbavě s technologií LED, stejně jako světla do mlhy vybavená funkcí Bend Lighting osvětlující vnitřní stranu.

Obvyklou schránku před spolujezdcem nahradila výsuvná zásuvka Renault Easy Life. Přihrádka je k dispozici také v klasické podobě. Na výběr je přístrojový panel s analogovými přístroji a 4,2" displejem nebo 7" barevný displej s možností nastavení zobrazení. Komunikační a informační systém je v nabídce základní s rádiem Connect R&Go a aplikací R&Go pro přístup k funkcím chytrého telefonu nebo Renault Easy Link s displejem 8" a buď s replikací chytrého telefonu nebo s navigací.

Kangoo má asymetricky dělenou zadní lavici a sedadlo spolujezdce, které lze sklopit a získat tak zcela rovnou podlahu. Objem zavazadlového prostoru je 775 l v pětimístné konfiguraci a až 3500 l při sklopeném sedadle a sklopeném sedadle spolujezdce s volnou délkou 2,70 m. Inovativní střešní nosiče mají lišty, které lze snadno překlopit z podélné do příčné polohy.

Z asistenčních systémů je k dispozici adaptivní tempomat s funkcí Stop & Go, regulující rychlost vozidla a udržující bezpečnou vzdálenost s vozidly jedoucími vpředu ve stejném jízdním pruhu. Vozidla s automatickou převodovkou mohou tuto funkci využít k zastavení a rozjezdu. Funkce Easy Pilot u vozidel s automatickou převodovkou kombinuje adaptivní tempomat a asistent, který umisťuje vozidlo doprostřed jízdního pruhu.

Nabídka pohonných jednotek je tvořena dvěma typy motorů – zážehovými 1,3 TCe 100 (75 kW) a 130 (96 kW) a vznětovými 1,5 Blue dCi 95 (70 kW) a 115 (85 kW). Na přelomu let 2022 a 2023 bude nabídka doplněna o plně elektricky poháněný model E-Tec.

Po úspěšném uvedení na vybraných trzích přichází nové Kangoo také na český trh s cenou od 590 000 Kč vč. DPH. Vyrábí se v továrně Maubeuge ve Francii.

více na
www.autoweek.cz

Alpine E-ternité – koncept sportovního elektromobilu

K 60. výročí legendárního A110 si Alpine naděluje speciální koncepční vůz, který byl představen během Velké ceny

Francie formule 1. Alpine A110 E-ternité je první elektromobil značky. Je založen na sériovém voze A110, ale byl přestavěn na plně elektricky poháněný otevřený sportovní vůz. Důsledně lehká konstrukce a dostatek dynamiky by měly zajistit nové měřítko pro elektromobily v tomto segmentu a dojezd 420 km. Moduly akumulátoru s kapacitou 60 kWh jsou shodné s Megane E-Tech Electric ale pro optimální rozložení hmotnosti jsou umístěny ve speciálních pouzdrech – čtyři vpředu a osm vzadu. Celková hmotnost se oproti sériové verzi se zážehovým motorem zvýšila o 258 kg na 1378 kg. Elektromotor o výkonu 178 kW (242 k) byl doplněn o novou dvouspojkovou převodovku DCT se spojkami určenými pro vysoký točivý moment 300 N.m.

Mini pro generaci E

Poté, co se dceřiná značka BMW několik let jen držela nad vodou s nezajímavými aktualizacemi svých modelů, se pomalu blíží velká generační obměna. Je už připravena nová platforma, a to původem z Číny, vycházející ze spolupráce s Great Wall Motors. Příští třídveřový model z Číny, slibovaný pro rok 2023, bude o něco menší. Naopak nový Countryman má výrazně narůst. Tím se vytvoří mezera, kterou chce Mini vyplnit městským crossoverem Aceman s délkou 405 cm. Ten se bude vyrábět v Číně a v prodeji se objeví na začátku roku 2024. Nyní se představil v podobě koncepční studie Mini Concept Aceman a představuje nový designový jazyk a technické inovace, které budou charakterizovat budoucí modelovou generaci vozů značky. V mnohém se od předchozích modelů značky liší, nicméně

je jejich logickým pokračovatelem. V interiéru se přístrojová deska jako plochý designový prvek ve stylu soundbaru táhne přes celou šířku interiéru a vytváří prostor pro centrální nástroj, který je navržen jako zcela kulatý OLED displej. Pod ním je umístěna klasická spínací lišta.

Exploze cen lithia, kobaltu a dalších

Ceny surovin důležitých pro průmysl ve 2. čtvrtletí mírně poklesly. *„Celkově se trhy se surovinami po šoku způsobeném ruskou útočnou válkou proti Ukrajině poněkud uklidnily,"* konstatoval generální ředitel Bavorského podnikatelského svazu vbw Bertram Brossardt. Náznak optimismu ale okamžitě zkrotil: *„V současné době ale současně zaznamenáváme explozi cen některých zvláště důležitých surovin."* Lithium v porovnání s prvním čtvrtletím podražilo o dvě třetiny, ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku dokonce o 640 %. Kobalt během roku zdražil o 53 %. Hliník oproti předchozímu roku vzrostl o 21 %, chrom o 38 %, nikl

o 68 % a titan o 169 %. *„Lithium a kobalt jsou klíčové suroviny pro výrobu článků akumulátorů pro elektromobily. Globální poptávka je enormní a žene ceny nahoru,"* vysvětlil Brossardt.

Astara rozšiřuje podnikání Isuzu v Evropě

Společnost Astara podepsala se svými partnery ve společném podniku dohodu o akvizici distribučních aktivit Isuzu v Německu, Rakousku, České republice a na Slovensku. Společnost Isuzu Sales

Deutschland, která je distributorem vtěchtočtyřechzemích,budeintegrována do společnosti Astara Western Europe, která již provozuje distribuční činnost Isuzu v Belgii, Nizozemsku, Lucembursku a Polsku. Astara Western Europe a Isuzu Motors zahájily spolupráci v roce 2004. Od zahájení prodeje bylo na těchto trzích registrováno přes 20 000 vozidel Isuzu. Nyní tato spolupráce vedla k dohodě, v níž jsou všechny země seskupeny do jednoho společného podniku. Tato expanze a nová spolupráce jsou pro společnost Astara velmi důležité, protože posiluje svou přítomnost v Německu a Rakousku a do své sítě, ve které je nyní integrováno celkem 19 zemí v Evropě, Latinské Americe a jihovýchodní Asií, přidává Českou republiku a Slovensko.

Nový Mercedes GLC startuje

První SUV s označením GLC Mercedes-Benz uvedl v roce 2015. Spolu s jeho přímým předchůdcem GLK se už prodalo více než 2,6 milionu vozů a GLC je již dva roky nejprodávanějším osobním vozem značky. Nyní přichází GLC třetí generace – se 472 cm o 6 cm delší a s větším zavazadlovým prostorem 600 l. Před řidičem je 12,3" LCD displej a centrální displej má velikost 11,9". Vůz je díky nejnovější generaci informačního a multimediálního systému MBUX ještě digitálnější a inteligentnější. Dodává se výhradně s pohonem všech kol 4Matic a jako plug-in hybrid nebo mild hybrid se zážehovými i vznětovými čtyřválci s výkony v rozsahu 145 až 190 kW. U plug-in hybridu je největší výkon systému až 280 kW (381 k) a s akumulátorem s kapacitou 31,2 kWh má elektrický dojezd více než 100 km. Technická sada se vzduchovým odpružením AirMatic včetně udržování stálé světlé výšky a s řízením zadních kol až o 4,5° v obou směrech nabízí vyšší komfort také při jízdě v terénu. K dispozici je také snížený sportovní podvozek. Základní cena nového GLC je 1 353 990 Kč.

Testování Rolls-Royce Spectre

Už v roce 2021 byl zahájen testovací program prvního plně elektrického vozidla Spectre zajišťující, že se stane skutečným Rolls-Roycem. Z plánovaných více než 2,5 milionu kilometrů Spectre již v jižní Francii v Provence a na Azurovém pobřeží najezdil 625 000 km. První fáze byla završena v Miramas, bývalé závodní dráze, kde je dnes nejmodernější testovací a vývojový areál. Druhá fáze testů probíhá na provensálském venkově kolem Miramas a na Azurovém pobřeží.

Celohliníková architektura prostorové nosné struktury je vyztužena ocelovými sekcemi. Sofistikovaná elektronická stabilizace náklonu využívá nové hardwarové komponenty a vysokorychlostní zpracování dat ze

systému, který čte povrch vozovky před vozem, a z navigačního systému. Spectre bude nejpropojenější Rolls-Royce se 141 200 vztahy mezi vysílačem a přijímačem, což je třikrát víc než u předchozího modelu. První dodávky Spectre jsou v plánu ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023.

Úspěšná dražba Mercedesu-Maybach

Mercedes-Benz Česká republika uspořádal aukci jediného vozu Mercedes-Maybach Třídy S *„Edition 100“* určeného pro český trh. Verze *„Edition 100“* byla stvořena k 100letému jubileu značky Maybach a její výroba je limitována na 100 kusů. Aukce proběhla ve spolupráci s organizací Fond ohrožených dětí. Do online aukce se zaregistrovalo 15 zájemců. Vyvolávací ceníková cena automobilu byla 8 435 748 Kč vč. DPH. V momentu ukončení aukce dosáhla nejvyšší nabídka 9 500 000 Kč vč. DPH. Peníze vybrané nad ceníkovou cenu vozu byly převedeny na účet organizace, což představuje příspěvek pro Fond ohrožených dětí ve

výši 1 064 252 Kč. Kromě toho společnost Mercedes-Benz Česká republika vyčlenila a převedla charitativní organizaci finanční příspěvek ve výši 500 000 Kč.

Ferrari ve službách Policie České republiky

Novým automobilem v barvách Policie České republiky je Ferrari F 142 – 458 Italia. Bude nasazen proti nejagresivnějším řidičům na českých dálnicích, při pronásledování účastníků nelegálních závodů a odcizených vozidel, která přes naše území projíždějí do sousedních zemí, nebo při dohledu v místech tuningových akcí. Policie ČR uvádí, že jde o vozidlo z mnoha, jež jsou každým rokem zajištěna

jako majetek pocházející z trestné činnosti. Proto tvrdí, že jeho pořízení bylo levnější než např. nové Škody Scala – stálo 340 000 Kč za náklady spojené s jeho úpravou pro potřeby služby u dopravní policie. Vloni bylo zabaveno 900 vozidel pocházejících z trestné činnosti, z nichž většina byla následně prodána a z výnosu se saturovala pachatelem způsobená škoda. Některá vozidla si Policie ČR ponechává pro plnění služebních úkolů. Ve službě jsou stovky zabavených vozidel, která pochází z trestné činnosti. Nejedná se však o tak luxusní vozy, jakým je Ferrari F 142 – 458 Italia, které má najeto 2000 km a dosahuje největší rychlost 326 km/h. Je vybaveno kamerovým systémem, radiostanicí, výstražným světlem a nápisovým displejem. Součástí výbavy je pistolový měřič rychlosti.

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

Tatra Trucks pro belgickou armádu

Belgie oslavila Národní den jako připomenutí nezávislosti na Spojeném království Nizozemska. Státní svátek každoročně doprovázejí mohutné oslavy v Bruselském parku. Jejich součástí je tradičně vojenská přehlídka. Letos se na ní poprvé veřejně prezentovala i logistická vozidla, která pro belgickou armádu ve spolupráci s partnerskou firmou DAF Trucks vyrábí Tatra Trucks. Zakázku na výrobu 879 logistických vozidel určených pro belgickou armádu získala společnost DAF Trucks. Podvozky se vyrábějí v kopřivnické automobilce Tatra Trucks na tatrovácké podvozku s centrální

nosnou rourou a nezávislým zavěšením výkyvných polonáprav, 352 vozidel bude navíc osazeno balistickou kabinou, kterou vyvinula společnost Tatra Defence Vehicle. Dnes se jedná o nejbezpečnější kabinu pro posádku v kategorii logistických vozidel. Podle objednávky belgické armády bude 636 vozů vyrobeno v konfiguraci 4x4 a 243 ve čtyřnápravovém provedení 8x8.

Jak vyměnit AdBlue a k čemu vlastně slouží

Aby vozy se vznětovými motory produkovaly menší emise potřebují AdBlue. AdBlue, neboli roztok močoviny, je nehořlavá a netoxická kapalina, která se vstřikuje do systému selektivní katalytické redukce, kde reakcí s výfukovými plyny eliminuje oxidy dusíku. Náplň zpravidla vydrží 3000 až 10 000 km podle typu auta, velikosti nádrže na AdBlue i způsobu zacházení s vozem. *„Jinou spotřebu má vůz ve městě a jinou v terénu. Přímo úměrně ke spotřebě paliva klesá nebo roste i spotřeba AdBlue,“* vysvětluje

produktový manažer českého Toyoty Antonín Polák. Když dojezd s náplní AdBlue klesne pod 2500 km, rozsvítí se kontrolka na přístrojové desce. *„Celkem velká rezerva trochu láká kontrolku ignorovat, ale její blikání se postupně zintenzivní. Jakmile se dostane na nulu, auto už není možné nastartovat a čeká ho odtah do servisu,“* popisuje Polák. Samotné doplňování je snadné. Jednodušší je natankovat AdBlue ze stojanu u čerpací stanice. Ne na každé ale AdBlue ve stojanu mají. Druhou možností je koupit láhev s AdBlue. Při doplňování je potřeba opatrnost – močovina může poškodit lak karoserie a v motorovém prostoru je nutno zamezit únik do motoru. Také by se neměla dostat do kontaktu s pokožkou a pozor si dejte i na oblečení.

Personálie z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Personální změny v české Volkswagen FS

Špičkový management české Volkswagen Financial Services dosud fungoval se třemi jednateli. Front office měl na starosti Vratislav Strašil, middle office Axel Herrmann a o back office se staral Hans-Peter Seitz. Uvedená manažerská struktura ve firmě fungovala od září 2022, kdy z Volkswagen Financial Services odešla po 27 letech Jiřina Tapšíková. Z pozice jednatele letos odcházejí oba němečtí manažeři.

„Hans-Peter Seitz se už rozloučil na oslavě 30 let firmy v pražském Španělském sále. V září se zpět do Německa přesune i Axel Hermann," upřesnil nám situaci Vratislav Strašil.

Kdo je nahradí? *„Bude to nová manažerka z Německa a budeme tak od podzimu fungovat ve dvoučlenném složení,"* řekl nám Strašil.

Fornůsek spravuje majetek ve SwissLife

Po delší době jsme se potkali s bývalým marketingovým šéfem českého Fordu Dušanem Fornůskem. Co letos dělá? Dušan pracoval pro FMC s přestávkami od roku 2005. V roce 2012 se po angažmá ve ŠkoFINu ke značce vrátil aby zastával pozici marketingového ředitele. Později se přesunul na pozici FCSD manažera, která ale byla v rámci evropské restrukturalizace zrušena a Fornůsek z firmy odešel. V průběhu roku 2019 se věnoval networkingu a přednášel marketing studentům VŠE. V lednu 2020 oznámil nástup na pozici Aftersales Training Project manažera ve Škodě Auto.

„Šlo o projekt na dobu určitou, ale skvělou zkušenost," dodává Dušan Fornůsek, který jezdil z Prahy do Kosmonos společně se dvěma dalšími kolegy.

Jenže brigáda pro Škodovku netrvala dlouho. *„Na jaře 2020 byly tréninky, probíhající face to face, kvůli covidu zrušeny a já musel vrátit počítač a byl opět bez práce,"* vzpomíná Fornůsek. Nakonec si pořídil živnostenský list a stal se spolupracovníkem SwissLife, kde se věnuje správě majetku klientů, investicím a pojištění. *„Za dva roky jsem se příjmově vypracoval téměř na svůj bývalý manažerský plat,"* libuje si.

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.

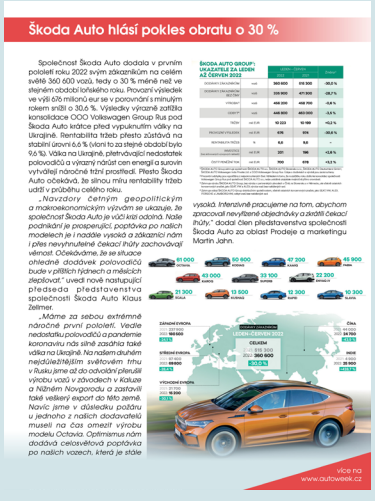
UPOZORNĚNÍ
Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.

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:

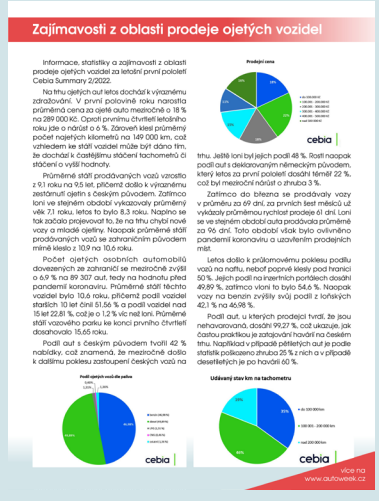


Škoda Auto hlásí pokles obratu o 30 %

Jak byl sesazen šéf VW

Investoři zpochybňují plán aby Blume vedl VW i kotaci Porsche

Diessova sázka na software



Zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel

Škoda Auto hlásí pokles obratu o 30 %

Společnost Škoda Auto dodala v prvním pololetí roku 2022 svým zákazníkům na celém světě 360 600 vozů, tedy o 30 % méně než ve stejném období loňského roku. Provozní výsledek ve výši 676 milionů eur se v porovnání s minulým rokem snížil o 30,6 %. Výsledky výrazně zatížila konsolidace OOO Volkswagen Group Rus pod Škoda Auto krátce před vypuknutím války na Ukrajině. Rentabilita tržeb přesto zůstává na stabilní úrovni 6,6 % (vloni to za stejné období bylo 9,6 %). Válka na Ukrajině, přetrvávající nedostatek polovodičů a výrazný nárůst cen energií a surovin vytvářejí náročné tržní prostředí. Přesto Škoda Auto očekává, že silnou míru rentability tržeb udrží v průběhu celého roku.

„Navzdory četným geopolitickým a makroekonomickým výzvám se ukazuje, že společnost Škoda Auto je vůči krizi odolná. Naše podnikání je prosperující, poptávka po našich modelech je i nadále vysoká a zákazníci nám i přes nevyhnutelné čekací lhůty zachovávají věrnost. Očekáváme, že se situace ohledně dodávek polovodičů bude v příštích týdnech a měsících zlepšovat," uvedl nově nastupující předseda představenstva společnosti Škoda Auto Klaus Zellmer.

„Máme za sebou extrémně náročné první pololetí. Vedle nedostatku polovodičů a pandemie koronaviru nás silně zasáhla také válka na Ukrajině. Na našem druhém nejdůležitějším světovém trhu v Rusku jsme až do odvolání přerušili výrobu vozů v závodech v Kaluze a Nižném Novgorodu a zastavili také veškerý export do této země. Navíc jsme v důsledku požáru u jednoho z našich dodavatelů museli na čas omezit výrobu modelu Octavia. Optimismus nám dodává celosvětová poptávka po našich vozech, která je stále vysoká. Intenzivně pracujeme na tom, abychom zpracovali nevyřízené objednávky a zkrátili čekací lhůty," dodal člen představenstva společnosti Škoda Auto za oblast Prodeje a marketingu Martin Jahn.

ŠKODA AUTO GROUP[1]: UKAZATELE ZA LEDEN AŽ ČERVEN 2022

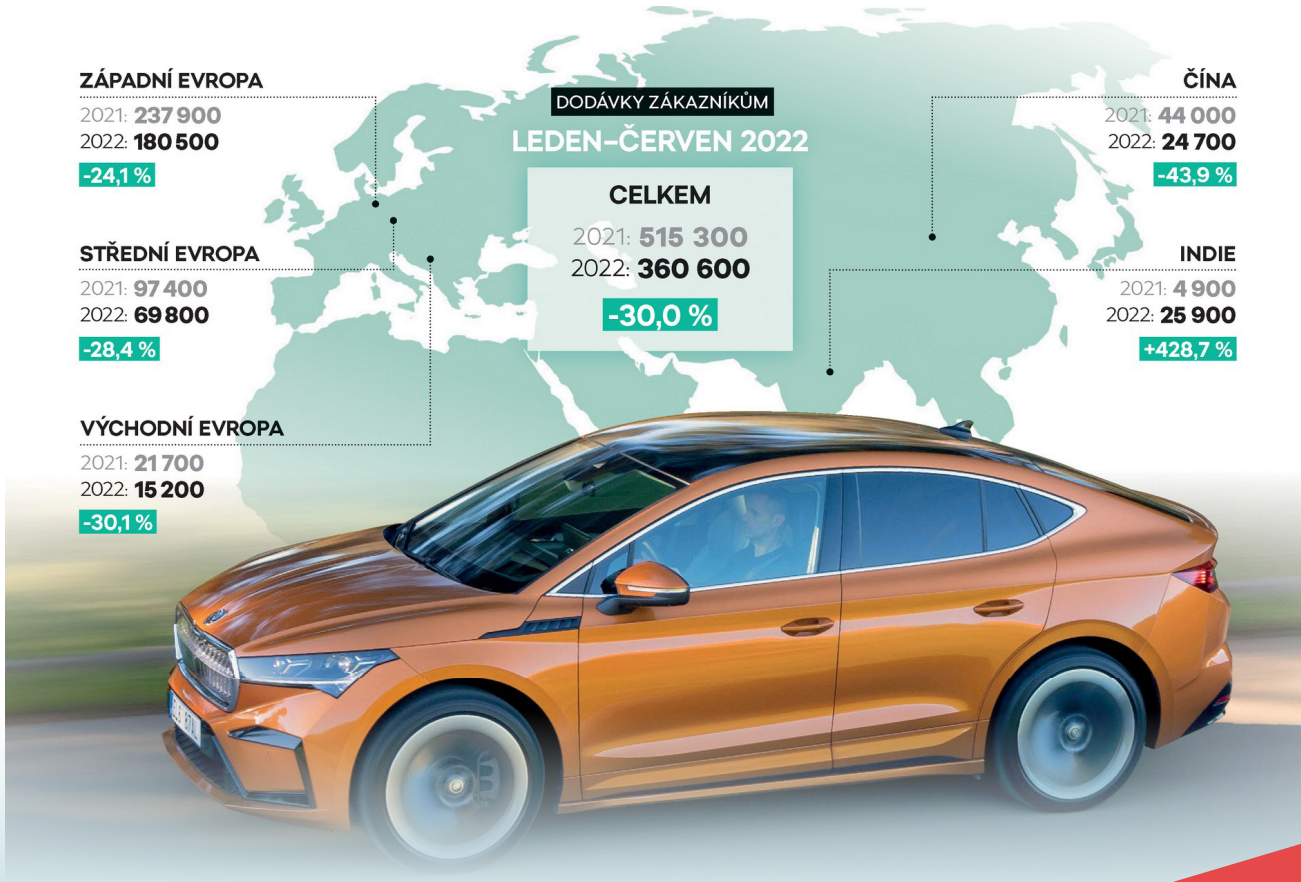
		LEDEN – ČERVEN 2022		Změna[2]
		2022	2021	
DODÁVKY ZÁKAZNÍKŮM	vozů	**360 600**	**515 300**	**-30,0 %**
DODÁVKY ZÁKAZNÍKŮM BEZ ČÍNY	vozů	**335 900**	**471 300**	**-28,7 %**
VÝROBA[3]	vozů	**456 200**	**458 700**	**-0,6 %**
ODBYT[4]	vozů	**446 800**	**463 000**	**-3,5 %**
TRŽBY	mil. EUR	**10 223**	**10 199**	**+0,2 %**
PROVOZNÍ VÝSLEDEK	mil. EUR	**676**	**974**	**-30,6 %**
RENTABILITA TRŽEB	%	**6,6**	**9,6**	**–**
INVESTICE (bez aktivovaných vývojových nákladů)	mil. EUR	**201**	**196**	**+2,6 %**
ČISTÝ PENĚŽNÍ TOK	mil. EUR	**700**	**678**	**+3,2 %**

[1] ŠKODA AUTO Group zahrnuje společnosti ŠKODA AUTO a.s., ŠKODA AUTO Slovensko s.r.o., ŠKODA AUTO Deutschland GmbH, ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Ltd. a OOO Volkswagen Group Rus. Údaje o dodávkách a výrobě jsou zaokrouhleny.

[2] Procentní odchylky jsou vypočítány z nezaokrouhlených čísel. Vzhledem k tomu, že na začátku roku došlo ke konsolidaci společnosti Volkswagen Group Rus pod společnost ŠKODA AUTO a.s., nelze uváděné ukazatele meziročně přímo srovnávat.

[3] Zahrnuje výrobu ŠKODA AUTO Group, bez výroby v partnerských závodech v Číně, na Slovensku a v Německu, ale včetně ostatních koncernových značek, jako SEAT, VW a AUDI; výroba vozů bez rozložených sad.

[4] Zahrnuje odbyt ŠKODA AUTO Group distribučním společnostem, včetně ostatních koncernových značek, jako SEAT, VW, AUDI, PORSCHE a LAMBORGHINI; odbyt vozů bez rozložených sad.



více na
www.autoweek.cz

Jak byl sesazen šéf VW

Klíčoví akcionáři Volkswagen AG se spojili s odborovými lídry aby sesadili generálního ředitele Herberta Diesse uprostřed jeho úsilí přeměnit koncern ve výrobce elektricky poháněných vozidel. Diess se opakovaně střetával s odbory, které mají polovinu křesel v dozorčí radě. Až dosud ovšem měl podporu rodin Porsche a Piëch, které prostřednictvím holdingové společnosti VW Porsche SE vlastní více než polovinu hlasovacích práv a 31,4 % akcií VW AG.

Dynamika směřující k odstranění Diesse před letní přestávkou začala narůstat během diskusí v osmičlenném prezidiu dozorčí rady. Zatímco nejvyšší představitel koncernu byl v USA, klíčoví představitelé hlavních zainteresovaných stran začali uvažovat o tom, kdo by ho mohl nahradit.

Několik hodin poté, co se Diess vrátil z Chattanoogy, byl seznámen s rozhodnutím, že jej hlavní akcionáři a zástupci zaměstnanců chtějí propustit. Dostal 24 hodin na odpověď. Po konzultaci s právními poradci se rozhodl, že je čas odejít a informoval o tom předsedu dozorčí rady Hanse Dietera Pötsche. Na žádost klanu Porsche-Piëch se dozorčí rada sešla na mimořádném zasedání, kde její předseda a klíčový spojenec dědiců Ferdinanda Porscheho Pötsch ohlásil přijatou dohodu. Poté všech 20 členů dozorčí rady odsouhlasilo odstranění Diesse s platností od 1. září.

Diess věřil, že jeho konfrontační přístup je jediným možným způsobem, jak pohnout kolosem VW. Jeho úspěchy, především uvedení elektrických vozidel VW, mu vloni od dozorčí rady vynesly předčasné prodloužení smlouvy. Jenže nyní její členové hlasovali pro jeho odvolání a nedali mu šanci se hájit. Nikdo přitom nepodal vysvětlení, proč se Diessova pozice náhle stala neudržitelnou.

Jakmile se členové rodiny rozhodli, že Diess musí odejít, oslovili Olivera Bluma, který se v roce 2015 stal generálním ředitelem Porsche, a ten s návrhem souhlasil. Blume bude současně pokračovat ve funkci generálního ředitele Porsche. Blume je považován za *„člověka konsensu“*, jenže mu chybí Diessovo strategické myšlení. Zarážející je, že vedení koncernu urychlilo odstranění Diesse aniž by mělo připraven plán co dál.

Blume má výhodu v tom, že se narodil nedaleko Wolfsburgu v Braunschweigu a svou kariéru strávil ve skupině VW – na rozdíl od Bavoráka Diesse, který přišel z BMW v roce 2015. Ve VW ovšem nedojde k úplně novému startu, protože za každodenní chod skupiny bude zodpovědný finanční šéf Arno Antlitz, který byl povýšen na provozního ředitele.

více na
www.autoweek.cz

Investoři zpochybňují plán aby Blume vedl VW i kotaci Porsche

Generální ředitel Porsche Oliver Blume se stane generálním ředitelem koncernu VW AG, ale ponechá si i dosavadní funkci, což někteří investoři kritizují kvůli plánované kotací akcií Porsche AG na burze. Volkswagen plánuje zalistovat Porsche ve čtvrtém čtvrtletí.

„Blume se nemůže postarat o všechno. To jen podtrhuje špatné podnikové řízení ve Wolfsburgu. Pro IPO Porsche je to špatné," řekl Ingo Speich z Deka Investment.

„Věříme Blumemu při vedení skupiny, ale je těžké si představit, že bude schopen dlouhodobě plnit dvojí roli, a to zvládat řízení jako generální ředitel Porsche AG a Volkswagen Group," uvedl Hendrik Schmidt z Německé asociace pro ochranu cenných papírů DWS.

„Takový dvojitý mandát může existovat pouze dočasně v nouzové situaci. Nebude fungovat dlouhodobě," dodal Ulrich Hocker z DSW.

Jen několik dní předtím, než bylo oznámeno jeho jmenování, Blume a další manažeři Porsche uvedli připravovanou kotaci jako prostředek k zajištění větší nezávislost i podnikatelské svobody výrobce sportovních vozů a zároveň k získání finančních prostředků. *„Jenže Blumeho dvojí role tuto nezávislost zpochybňuje,"* uvedli analytici UBS.

„Pokud se snažíte poskytnout Porsche AG větší nezávislost, tak tento krok působí přesně opačně. Nemyslíme si, že je to dobrý nápad, protože obě organizace budou v nadcházejících měsících potřebovat jasné vedení," dodal analytik společnosti Bernstein Daniel Roeska.

Jak uvedla agentura Reuters, pokud se Porsche AG rozhodne pokračovat v kotaci, bude muset vstoupit na burzu s výraznou nižší cenou. Automobilka se zodpovídá složité síti investorů a dozorčí radě, kontrolované zástupci zaměstnanců, regionální samosprávy a holdingovou společností vlastněnou rodinami Porsche a Piëch. Napětí ohledně toho, kdo vlastně ve Wolfsburgu tahá za nitky, už dřív předznamenalo konec vedoucích pracovníků Volkswagenu, například generálního ředitele Bernda Pischetsriedera a šéfa značky Volkswagen Wolfganga Bernharda na konci roku 2006.

Herbert Diess naplní svou smlouvu, která trvá do října 2025, ale v poradní funkci.

více na
www.autoweek.cz

Diessova sázka na software

Posedlost Herberta Diesse dohnat Teslu brzdily potíže s přeměnou VW ve vývojáře softwaru, který bude srdcem elektromobilů i budoucích autonomních vozidel. Přetrvávající problémy v softwarové divizi Cariad nakonec stály za jeho odstraněním z vedení koncernu Volkswagen.

Generální ředitelé automobilového průmyslu po celém světě zápasí s tím, jak nejlépe přejít k nové technice, přičemž mnohé z technických inovací nejsou základem odborných znalostí jejich společností a vyžadují odlišné myšlení, nákladové struktury a dovednosti. Šéfové automobilek jsou pod tlakem, aby předstihli nové soupeře, z nichž mnozí pocházející ze Silicon Valley a nejsou zatíženi kapitálově náročným starším podnikáním zaměřeným na výrobu vozidel.

Herbert Diess viděl budoucnost automobilového průmyslu v posunu od výroby aut k vytvoření softwarově definovaných vozidel, která mají víc společného s iPhonem než s konvenčním autem. Diess veřejně zdůrazňoval, že Tesla *„dláždí cestu která je dobrá pro průmysl.“* V posledních týdnech restartoval plán na vývoj jednotného operačního systému pro koncernové vozy v rámci softwarové divizi Cariad, za níž nesl osobní odpovědnost.

Cariad měla dodat software potřebný k přechodu koncernu do éry autonomního řízení a zbavit jí tak závislosti nad externími dodavateli. Jenže se ukázalo, že nedokáže splnit svůj slib a nejziskovější koncernové značky Porsche, Audi a Bentley musely odložit uvedení některých svých klíčových modelů. To je pro společnost katastrofa. Přitom se Diess snažil svalit vinu na Porsche a Audi, protože údajně opakovaně kladly speciální požadavky na vývoj software.

Otázkou je, zda nový koncernový šéf Oliver Blume bude pokračovat ve strategii s vlastním vývojem softwaru, či zda se obrátí na Google nebo Apple jako někteří konkurenti. V březnu se on a manažeři Porsche setkali s vedoucími pracovníky Applu aby diskutovali o potenciálních projektech.

Ferdinand Dudenhöffer, ředitel Centra pro automobilový výzkum v Duisburgu, řekl, že se dá očekávat, že Blume představí novou softwarovou strategii: *„Velký problém softwarově definovaného vozu stojí před výrobci konvenčních automobilů. Buď se stanou technologickými společnostmi jako Google, Apple a Microsoft, nebo se stanou závislými na těchto technologických gigantech.“*

„Dozorčí rada musí doufat, že nový generální ředitel skupiny Blume bude úspěšnější při řízení softwarové strategie skupiny. Nicméně bude trvat měsíce, než přijde s novým plánem,“ řekl analytik společnosti Bernstein Research Daniel Roeska.

více na
www.autoweek.cz

Zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel

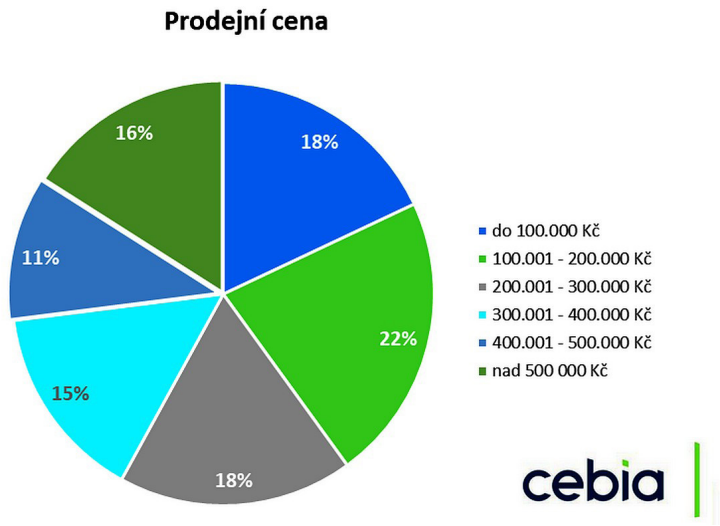
Informace, statistiky a zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel za letošní první pololetí Cebia Summary 2/2022.

Na trhu ojetých aut letos dochází k výraznému zdražování. V první polovině roku narostla průměrná cena za ojeté auto meziročně o 18 % na 289 000 Kč. Oproti prvnímu čtvrtletí letošního roku jde o nárůst o 6 %. Zároveň klesl průměrný počet najetých kilometrů na 149 000 km, což vzhledem ke stáří vozidel může být dáno tím, že dochází k častějšímu stáčení tachometrů či stáčení o vyšší hodnoty.

Průměrné stáří prodávaných vozů vzrostlo z 9,1 roku na 9,5 let, přičemž došlo k výraznému zestárnutí ojetin s českým původem. Zatímco loni ve stejném období vykazovaly průměrný věk 7,1 roku, letos to bylo 8,3 roku. Naplno se tak začalo projevovat to, že na trhu chybí nové vozy a mladé ojetiny. Naopak průměrné stáří prodávaných vozů se zahraničním původem mírně kleslo z 10,9 na 10,6 roku.

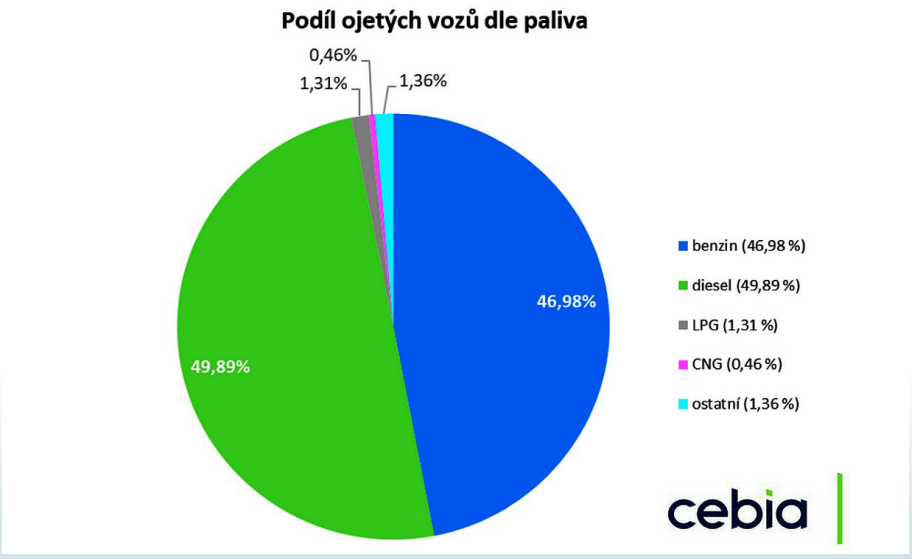
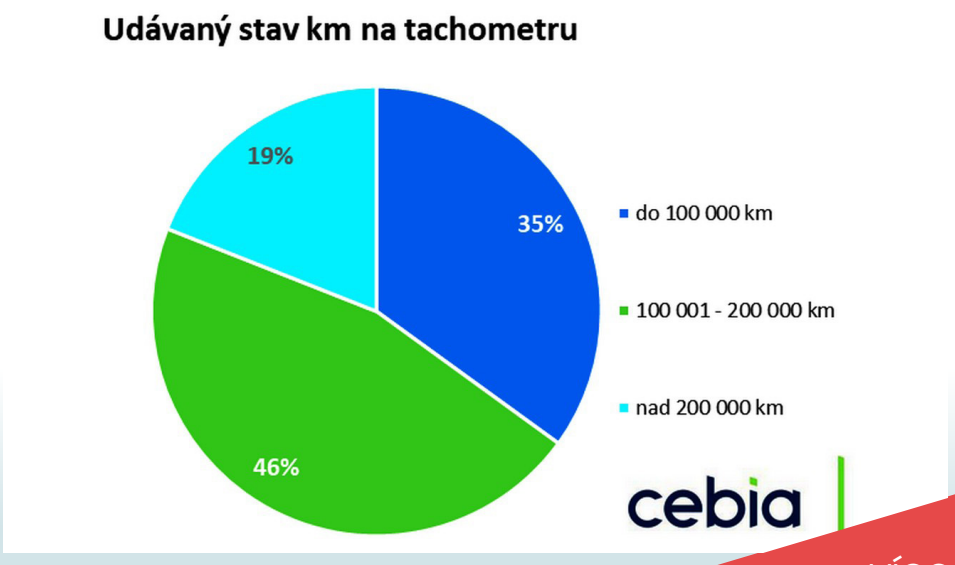
Počet ojetých osobních automobilů dovezených ze zahraničí se meziročně zvýšil o 6,9 % na 89 307 aut, tedy na hodnotu před pandemií koronaviru. Průměrné stáří těchto vozidel bylo 10,6 roku, přičemž podíl vozidel starších 10 let činil 51,56 % a podíl vozidel nad 15 let 22,81 %, což je o 1,2 % víc než loni. Průměrné stáří vozového parku ke konci prvního čtvrtletí dosahovalo 15,65 roku.

Podíl aut s českým původem tvořil 42 % nabídky, což znamená, že meziročně došlo k dalšímu poklesu zastoupení českých vozů na



trhu. Ještě loni byl jejich podíl 48 %. Rostl naopak podíl aut s deklarovaným německým původem, který letos za první pololetí dosáhl téměř 22 %, což byl meziroční nárůst o zhruba 3 %.

Zatímco do března se prodávaly vozy v průměru za 69 dní, za prvních šest měsíců už vykázaly průměrnou rychlost prodeje 61 dní. Loni se ve stejném období auta prodávala průměrně za 96 dní. Toto období však bylo ovlivněno pandemií koronaviru a uzavřením prodejních míst.

Letos došlo k průlomovému poklesu podílu vozů na naftu, neboť poprvé klesly pod hranici 50 %. Jejich podíl na inzertních portálech dosáhl 49,89 %, zatímco vloni to bylo 54,6 %. Naopak vozy na benzin zvýšily svůj podíl z loňských 42,1 % na 46,98 %.

Podíl aut, u kterých prodejci tvrdí, že jsou nehavarovaná, dosáhl 99,27 %, což ukazuje, jak častou praktikou je zatajování havárií na českém trhu. Například v případě pětiletých aut je podle statistik poškozeno zhruba 25 % z nich a v případě desetiletých je po havárii 60 %.