50. týden 2019

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

Nissan Juke se proměnil

Nissan v roce 2007 s modelem Qashqai spustil vlnu zájmu evropských kupujících o kompaktní SUV. O tři roky později přišel s další novinkou – menším crossoverem Juke. Místo zmenšené podoby Qashqaie přivezl radikálně jiný koncept designu – vybočil z řady a rozdělil motoristy na ty, kteří si jej zamilovali a ty, kteří jej nesnášeli. Juke nepřišel jen s nestandardním designem – přidal k němu i radost z jízdy a mimořádné možnosti personalizace. Výsledkem byl úspěch: Juke oslovil více než milion zákazníků. Nyní byli technici Nissanu v centru v Cranfieldu a designéři ze střediska v londýnském Paddingtonu postaveni před obtížný úkol – nahradit tento úspěšný model.

Malé crossovery v sobě spojují racionalitu i emoce. Kupující jim dávají přednost před hatchbacky protože jsou vyšší, prostornější, atraktivnější a osobitější. Ze zákaznických klinik vyplynulo, že kupující Juke vyhledávali pro mladistvý vzhled, radost z jízdy a především odlišnost od jiných vozů. Proto je klíčový osobitý design. Další otázkou je použití moderní techniky: jen třetina zákazníků je spokojena se současným stavem, zatímco dvě třetiny požadují více moderních systémů, především konektivity.

Základem pro naplnění těchto požadavků je aliančí platforma CMF-B, známá už z Renaultů Clio a Captur. Nový Juke se protáhl o 75 mm na 4210 mm při prodlouženém rozvoru náprav o 105 mm na 2636 mm. Současně je i širší a vyšší. Zavazadlový prostor narostl o 20 % na 422 l resp. až 1305 l.

K dispozici je jen přeplňovaný zážehový tříválec 1,0 l DIG-T/86 kW (117 k) s točivým momentem 180 N.m (200 N.m se systémem overboost). Převodovka je šestirychlostní přímo řazená nebo sedmirychlostní dvouspojková.

Největší novinkou je rozšířená nabídka konektivity, takže nový Juke je dosud nejpropojenějším Nissanem. Při vnější komunikaci lze prostřednictvím chytrého telefonu využívat Nissan Connect Services App a Google Assistent. Asistenční systémy jsou soustředěny do bezpečnostní výbavy Nissan Inteligent Mobility, zahrnující mj. i pokročilý systém ProPilot, známý z Qashqaie a Leafu.

Nový Nissan Juke se opět vyrábí v britském Sunderlandu. Cena na českém trhu začíná na 419 990 Kč.

Více vč. ceníku na str. 10 (jen v pdf verzi)

EU zvažuje další zpřísnění emisních předpisů

Nová Evropská komise představila svůj dlouhodobý plán pro ekonomiku EU. Předsedkyně Komise Ursula von der Leyenová opatření v oblasti klimatu zařadila na vrchol své agendy pro příštích pět let. Zaštiťuje se průzkumem, že politiku boje proti zatěžování klimatu podporuje 93 % občanů EU. Výrobci automobilů, prodávající v EU, proto mohou čelit ještě přísnějším emisním limitům. Nově nastupující Evropská komise totiž naznačila, že přezkoumá cíle snižování emisí CO2 pro automobily, stanovené pro rok 2030. Evropská komise do června 2021 navrhne revidovat právní předpisy o emisních normách CO2 pro osobní a lehké užitkové automobily *„s cílem od roku 2025 zajistit jasnou cestu směrem k mobilitě s nulovými emisemi,"* uvedla v dokumentu nazvaném European Green Deal.

Nové emisní limity nutí automobilky investovat do elektricky poháněných vozidel, aby se vyhnuly drakonickým pokutám z EU za neplnění stanovených cílů.

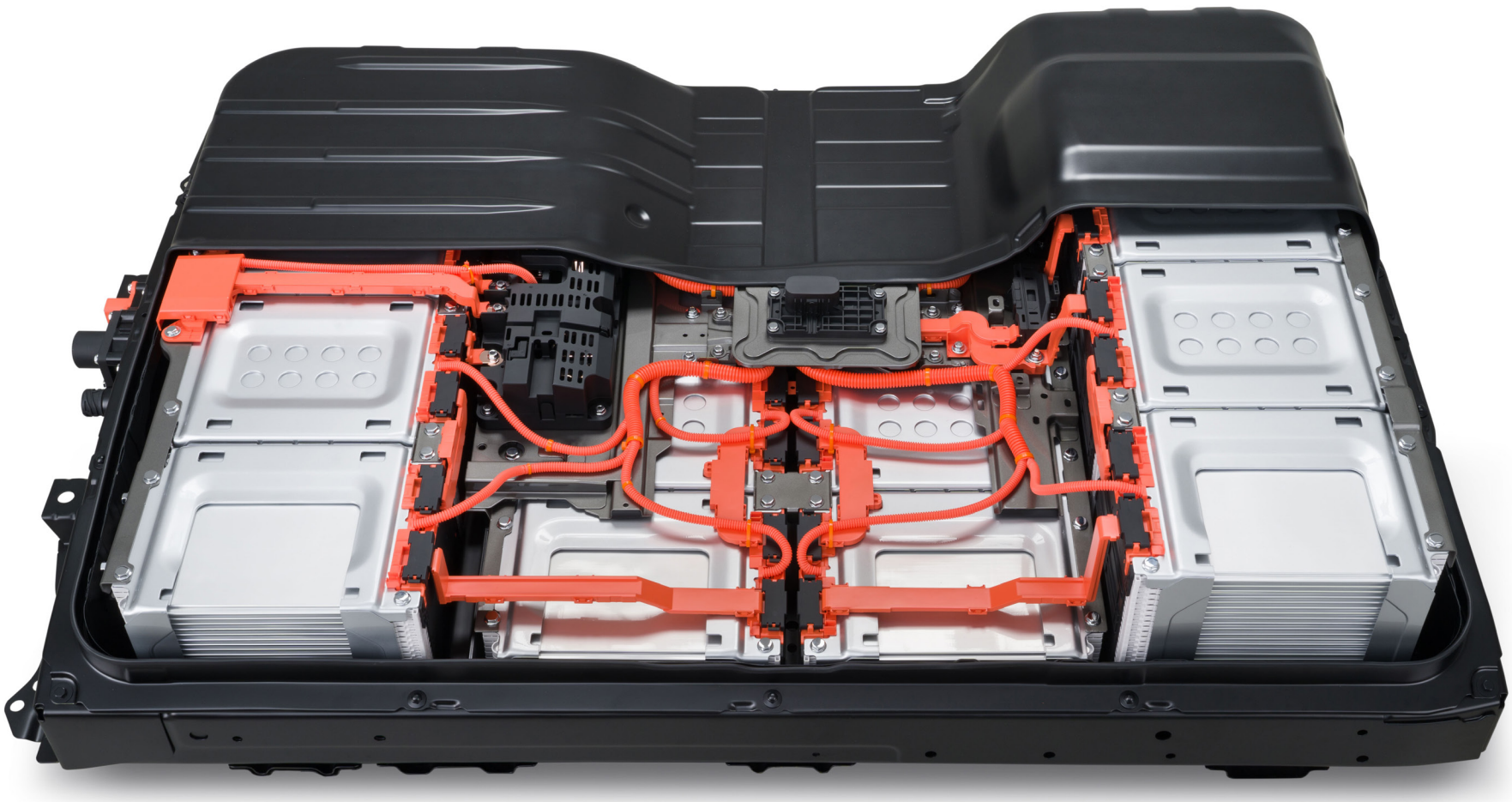
Podle agentury Bloomberg se v prvních měsících roku 2020 v EU očekává nárůst prodeje elektrifikovaných automobilů o 35 % na celkový objem mnohem vyšší než v Číně a Severní Americe.

President Evropské asociace automobilek ACEA Carlos Tavares zákonodárce EU důrazně kritizoval za to, že navrhují větší úsilí v oblasti klimatu bez ohledu na náklady a zaměstnanost, a tím ve skutečnosti omezí osobní svobodu většiny obyvatel. *„Svoboda mobility je pro naši demokracii něco zásadního. Mnoho věcí se musí koordinovat, aby byla pro všechny zajištěna dostupná mobilita,"* říká Tavares.

Opel Insignia: s novým vzhledem

Opel oživuje svůj největší model Insignia. Světovou premiéru budou mít liftback Grand Sport i kombi Sports Tourer na autosalonu v Bruselu (10. až 19. ledna 2020) a současně s tím začne příjem objednávek. Za 10 let opustilo hlavní výrobní závod Opelu v Rüsselsheimu téměř 1,2 milionu vozidel Insignia. Současná druhá generace byla uvedena na trh v roce 2017. Nyní Opel dává Insignii nový design. Světlomety dál posouvají průkopnickou technologií LED. Úsporné full LED světlomety se dodávají pro všechny varianty. Na vrcholu nabídky jsou nové adaptivní světlomety IntelliLux LED Pixel, které nyní mají 84 LED segmentů v každém světlometu namísto 16 u předchozí verze! Pro řidiče to znamená, že světlomety reagují ještě rychleji a přesněji než dříve, takže se zlepšuje viditelnost.

Kromě toho je nová Insignia také efektivnější než dříve. K tomu přispívá lehká konstrukce a zcela nová řada úsporných zážehových a vznětových motorů.



EU schválila 3,2 miliardy eur na podporu výzkumu akumulátorů

Evropská komise schválila pro sedm zemí státní podporu na výzkum a inovace technologií akumulátorů. Poté, co Evropu přešla vášeň pro naftu a biopaliva, propadla lásce k elektromobilitě. Evropská komise očekává se, že 3,2 miliardy eur z veřejných financí v Belgii, Finsku, Francii, Německu, Itálii, Polsku a Švédsku bude následovat dalších 5 miliard eur ze soukromých investic. Dokončení projektu je plánováno na rok 2031. Zahrnuje ambiciózní výzkum a vývoj v celém řetězci – od těžby a zpracování surovin přes výrobu pokročilých chemických materiálů, konstrukce článků a modulů a jejich integraci do inteligentních systémů až po recyklaci a opětovné využití použitých akumulátorů.

„Výroba akumulátorů v Evropě má pro naše hospodářství a společnost strategický význam, protože má potenciál z hlediska čisté mobility a energie, tvorby pracovních míst, udržitelnosti a konkurenceschopnosti," uvedla odcházející eurokomisařka pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerová. Místopředseda Evropské komise a komisař pro energetiku Maroš Šefčovič k tomu dodal: *„Díky intenzivnímu úsilí sedmi členských států, průmyslu a Komise se objevuje první celoevropský ekosystém s vedoucími projekty ve všech částech celého řetězce výroby akumulátorů."*

Slova plná frází jen dokazují naprostou neznalost problematiky. Zkoumat se bude to, co mělo být jasné před deseti lety, než se EU vrhla do elektromobilní budoucnosti. Přitom žádný záložní plán není připraven! Zatímco EU prosazuje nekompromisní ekologické reformy, ekonomicky na nich jako dodavatelé akumulátorů těží firmy z Asie. Prodej elektrifikovaných vozidel v zaznamenání hodné míře existuje jen v zemích, kde je státem dotovaný. Jakmile stát dotace ukončí, prodej okamžitě dramaticky klesá. Elektrifikovaná auta (včetně plug-in hybridů) představují jen 2,1 % celosvětového prodeje nových automobilů. Přesto evropské automobilky hodlají do roku 2025 ukončit vývoj motorů s vnitřním spalováním a plánují rozsáhlé propouštění, aby získaly prostředky na vývoj nové techniky.

Levnější ukládání energie a prodloužení dojezdu spolu s vyšší trvanlivostí s ohledem na udržení kapacity je klíčem k náhradě vozidel se spalovacími motory. Jenže sebevětší investice nemohou zajistit obejití fyzikálních zákonů. Představa, že budeme mít k dispozici akumulátory velikosti nádrže na benzin či naftu a umožňující dojezd srovnatelný s fosilními palivy není naivní, ale hloupá.

více na
www.autoweek.cz

Škoda Auto již čtvrt století Exportérem roku

Škoda Auto opět obhájila prvenství v kategorii Objem exportu 2018. Škoda Auto je nejúspěšnější společností v historii udělování tohoto prestižního ocenění. Své prvenství jako Exportér roku zpečetila již pětadvacátým vítězstvím. V roce 2018 vyvezla česká automobilka do zahraničí zboží a služby v hodnotě 378 miliard korun a podílela se tak zhruba 9 % na celkovém exportu České republiky. Mezi největší exportní trhy české automobilky v roce 2018 patřily například Čína, Německo, Rusko, Velká Británie nebo Polsko.

Intenzita náboru zaměstnanců zřejmě zpomalí

Společnost ManpowerGroup Česká republika zveřejnila výsledky průzkumu ManpowerGroup Index trhu práce pro první čtvrtletí roku 2020. Zaměstnavatelé v České republice hlásí podobné náborové aktivity jako v předchozích dvou až třech letech. Nejsilnější náborové plány mají zaměstnavatelé v odvětví Doprava, skladování a komunikace s Čistým indexem trhu práce +6 %.

„Míra nezaměstnanosti v České republice zůstává nejnižší v Evropě, ale tempo poklesu nezaměstnanosti se v roce meziročně výrazně zpomaluje. Celková situace na trhu práce je pozitivní i přes velkou nejistotu v automobilovém průmyslu, který se obává dopadů nových ekologických předpisů EU na počty zaměstnanců. První čtvrtletí bude navíc poznamenáno sezonním poklesem zaměstnanosti v zemědělství, stavebnictví a těžbě. Podle našeho průzkumu nadále převažuje počet firem, které budou nabírat. Budou to především velké společnosti, 21 % z nich předpokládá nárůst počtu zaměstnanců, nicméně narůstá množství těch, které budou počty zaměstnanců snižovat,“ řekla Jaroslava Rezlerová, generální ředitelka společnosti ManpowerGroup Czech Republic.

Dvě premiéry společnosti Škoda Auto Russia

Česká automobilka v Petrohradě představila dlouho očekávaný model Karoq a výrazně modernizovaný Rapid. *„Dnes představujeme dva klíčové modely, na které se na ruském trhu spoléháme. Oba plně odpovídají požadavkům našich zákazníků. Nový Rapid – náš nejprodávanější model – se stal ještě lépe vybaveným po stránce technologií a modernějším, přičemž si zachoval atraktivní cenu. Kompaktní městský crossover Karoq rozšiřuje naši nabídku v segmentu SUV a nabízí vysokou úroveň výbavy a prostornost,"* řekl vedoucí značky Škoda v Rusku Jan Procházka.

Premiéra obou modelů se konala v Petrohradě jako jedinečná světelná multimediální show v největším planetáriu v Evropě. Prezentace nových modelů měla skutečně kosmickou podobu: 39 projektorů bylo použito k úplnému osvětlení kupole, pro vytvoření efektu ponoření do vesmíru byly použity záznamy NASA, 9 metrů dlouhé LED obrazovky, lasery a další nejmodernější osvětlovací zařízení. Navíc bylo pro tuto akci speciálně napsáno několik hudebních skladeb.

Kromě toho byl Karoq představen široké veřejnosti i v rámci nové show světově proslulého Cirque du Soleil. To není náhoda: obě společnosti spojuje idea založená na úsilí o dokonalost, využití vyspělé techniky a touze inspirovat lidi aby si zapamatovali každý okamžik života. Česká značka je oficiálním partnerem Cirque du Soleil od roku 2017.

Sériová výroba kompaktního SUV Karoq v Rusku už začala. V Nižním Novgorodu v automobilce GAZ se kompletuje z CKD (Completely-Knocked-Down) dílů. Karoq v tomto ruském závodě doplňuje už vyráběné modelové řady Octavia a Kodiaq.

Model Rapid je nejprodávanějším modelem značky v Rusku a na rozdíl od Evropy zde nebyl nahrazen modelem Scala. Nyní dostal nový výrazný charakter díky nové přední části s integrovanými LED světlomety a šestihrannou mřížkou chladiče. Jedná se o první model značky Škoda v Rusku s novým designem interiéru. Novinka se bude vyrábět v továrně Volkswagen Group Rus v Kaluze. U ruských prodejců značky Škoda se objeví v prvním čtvrtletí roku 2020 s motorem 1,6 MPI.

Vedení Renaultu chce Lucu de Mea

Podle francouzských médií si představenstvo Renaultu přeje, aby se Luca de Meo, který stojí v čele automobilky Seat, stal generálním ředitelem Renaultu. De Meo měl u představenstva jasně na vrch nad generálním ředitelem společnosti Faurecia Patrickem Kollerem. De Meo (52) údajně získal i podporu francouzské vlády, která je s 15 % akcií největší akcionářem Renaultu. Francouzská vláda původně prosazovala Kollera a poté přišla s návrhem,

aby se generálním ředitelem Renaultu stal šéf státní společnosti Alstom Henri Poupart-Lafarge. Jenže s tím nesouhlasilo vedení Alstomu.

Luca De Meo, držitel ocenění ManBest 2008, mluví francouzsky a svou kariéru začínal u Renaultu. Později též pracoval pro Toyotu a v nejvyšším vedení Fiatu. Problémem ovšem může být jeho smluvní doložka se skupinou VW Group, která časově limituje jeho případný nástup ke konkurenční firmě.

Renault hledá nového generálního ředitele od doby, kdy představenstvo v polovině října propustilo Thierryho Bollorého. Francouzská automobilka i její alianční partner Nissan se systematicky zbavují manažerů spjatých s érou v Japonsku uvězněného Carlose Ghosna. S dočasnou generální ředitelkou Renaultu Clotilde Delbosovou se pro tuto funkci nepočítá.

Dongfeng zřejmě prodá akcie PSA

Čínská společnost Dongfeng Motor angažovala bankovní specialisty, aby prozkoumali možnosti jejího vlastnění akcií v PSA Group. Dongfeng má ve francouzské společnosti podíl 12,2 % a 19,5 % hlasovacích práv. V kombinované společnosti, která by měla vzniknout spojením PSA a FCA, by její podíl činil asi polovinu těchto hodnot. Holding Dongfeng je mnohem menší než PSA nebo FCA, nicméně jeho majetkový podíl ve společnosti zahrnující i automobilku Chrysler by mohl způsobit problémy vzhledem k současné obchodní válce mezi Washingtonem a Pekingem. Dongfeng se pokusí snížit svůj podíl na úroveň, která by byla přijatelná pro Výbor pro zahraniční investice ve Spojených státech CFIUS. Ten kontroluje prodej akcií zahraničním investorům z hlediska

možného rizika pro národní bezpečnost. Podíl více než 5 % ve sloučené společnosti FCA-PSA by Dongfengu umožnil získat místo v představenstvu nové firmy. Dongfeng v roce 2014 pomohl s podporou francouzské vlády zachránit PSA Group před bankrotem zakoupením jejích akcií.

Personalia z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Vošický začal dovážet traktory pro Agrofert

Bývalý výkonný ředitel Hyundai Motor Czech se po několikaměsíční pauze vrátil do byznysu. Opět bude prodávat vozidla, ale tentokrát to budou traktory a jiné zemědělské stroje. Vladimír Vošický nyní zastává pozici výkonného ředitele společnosti Kvarto, která sídlí v Bystřici u Benešova.

Firma podle informací na webu zastupuje v Česku řadu značek v oblasti zemědělské a stavební techniky. V její nabídce je už od devadesátých let závěsná zemědělská technika evropských výrobců Amazonen Werke, Lemken, Stoll, Welger a Grimme. Má též licenci pro prodej strojů New Holland v sedmi okresech středočeského kraje. Od roku 2008 je Kvarto součástí holdingu ZZN Pelhřimov, který je součástí Agrofert Holdingu. Ten donedávna patřil premiérovi Andreji Babišovi, nyní je ve svěřeneckém fondu.

Český Renault s novým marketérem

Renault před několika lety ve střední Evropě vybudoval obchodní region zahrnující Polsko, Českou republiku, Slovensko a Maďarsko. Pro pražskou pobočku to znamenalo snížení personálního stavu asi o pětinu, pro Bratislavu o polovinu. Sjednotily se některé aktivity, například reklamní kampaně jsou v celém regionu shodné. Dlouholetý pražský marketér značky Libor Kavalec na konci letošního roku odešel do této středoevropské centrály do Polska a z Varšavy koordinuje regionální dealery. Na jeho místo postoupil Radek Malý, který se dosud zabýval managementem české dealerské sítě.

více na www.automakers.cz

Krátce

Francouzská vláda požaduje zastoupení v představenstvu nově vytvořeného koncernu PSA-FCA.

Kvůli politické krizi v zemi Volkswagen ukončil montáž automobilů v Alžírsku – vloni zde vyrobil 50 000 aut.

Definitivní rozhodnutí, zda Volkswagen postaví v Turecku továrnu vyrábějící i vozy Škoda, padne do února.

Vzhledem k zatím nedostatečné úrovni technologií akumulátorů Ferrari nebude používat elektrický pohon dřív než v roce 2025.

Agentura pro bezpečnost na dálnicích NHTSA v USA vyšetřuje už 12. nehodu způsobenou systémem Autopilot automobilky Tesla.

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:

Komunikující Nissan Juke

Návrh designu nové generace malého crossoveru Juke vznikl v designovém centru Nissanu Europe v londýnském Paddingtonu. To bylo založeno v roce 2003 a vede jej vicepresident pro design Mamoru Aoki. Podle jeho slov je design založen na emocionální geometrii a usiluje o to být co nejvíc dynamický a rozpoznatelný. Vychází výhradně ze vkusu evropských zákazníků. Má silný základ se stylem odlišným od konkurence. Uchovali si prolil čtyřdveřového kupé s charakteristickými mohutnými blatníky a typickými kruhovými světlomety, které nově tvoří LED. Nová podoba není tak orientovaná na individualisty a ženy jako u první generace.

V interiéru dominuje 8" centrální displej doplněný o přehledné tlačítkové ovládání a až 7" TFT displej v roli přístrojového panelu. Díky integrované SIM kartě může být zde k dispozici i wifi.

Nejzásadnější novinkou je nabídka konektivity. Vedoucí projektu Ashwin Chacko nás ujišťuje, že nový Juke je dosud nejpropojenějším Nissanem. Zásadně byl vylepšen systém komunikace ve voze (in Car Information System). K dispozici zde může být i wifi díky integrované SIM kartě. Při vnější komunikaci lze prostřednictvím chytrého telefonu využívat Nissan Connect Services App a Google Assistent. Díky tomu lze mít už pod kontrolou i na dálku včetně odemykání a zamykání. Cílem je umožnit lepší využívání auta usnadněním jeho propojením. Klíčové při tom jsou čtyři oblasti:

– konektivita
– navigace a řízení
– pohodlí a komfort
– bezpečnost a stav vozidla.

	1,0 DIG-T	1,0 DIG-T
palivo	B	B
pohon	4x2	4x2
výkon (kW/k)	86 (117)	86 (117)
točivý moment (N.m)	200	200
převodovka	6M	7A DCT
rychlost (km/h)	180	180
zrychlení 0-100 km/h (s)	10,4	11,1
spotřeba (l/100 km)	5,9 - 6,0	6,1

Juke	výkon	palivo	přev.	Visia	Acenta	N-Connecta	Tecna	N-Design
DIG-T	86 kW	B	6M	419 900	454 990	498 990	553 990	596 390
DIG-T DCT	86 kW	B	7A	-	494 990	538 990	593 990	596 390

vice na www.autoweek.cz

Komunikující Nissan Juke

Evropa proti šmejdům – bez České republiky

Evropská unie se konečně začala zabývat problematikou stáčení odometrů. Přestaže podle zjištění Evropolu je Česká republika rájem stáčení, do projektu se nezapojí.

Europoslanec Tomáš Zdechovský se problematice stáčení odometrů věnuje dlouhou dobu. V Evropském parlamentu pomohl prosadit zpřísnu výjimku pro dopravu TRAN, aby se proti tomu konečně různě zakročilo. *„Vyzvali jsme Komisi, aby problém těchto „šmejdů" urychleně řešila. Tento projekt je jejich reakcí. Tu zprávu jsme v Parlamentu schválili v červnu. Jsem přítelem překvapen rychlostí přípravy projektu, který vychází z námi navrhovaného konceptu Car-pass,"* vysvětluje Zdechovský.

Třináct států, včetně Německa, Slovenska a Maďarska, se rozhodlo spolupracovat v pilotním projektu boje proti stáčení najetých kilometrů. Testovací provoz má začít ve druhém čtvrtletí 2020 a systém má být spuštěn ve třetím čtvrtletí 2020. Jde o výměnu dat mezi zapojenými zeměmi ve spojení s výměnným systémem informací Eucaris. Vychází z belgických zkušeností, kde se pomocí systému Car-pass podařilo ve velmi krátké době stáčení odometrů podařilo zcela zlikvidovat. V tomto systému lezbě vozidlo získá technickému průkazu i unikátní certifikaci (car-pass), do níž se zapisuje stav počítadla kilometrů pokaždé, když majitel vozu navštíví STK, servis apod.

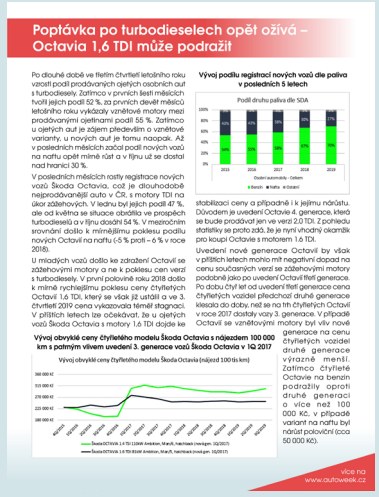
„Mám radost z toho, že se do projektu zapojilo třináct států, které jsou ochotny spolupracovat a vyměňovat si data o vozidlech. Nejvíce podvodů totiž vzniká při přeshraničních obchodech. Přes počáteční podporu ze strany Ministerstva dopravy se pod tlakem lobby dovozců ojetin Česká republika do systému nezapojuje. Přitom jsme podle hodnocení Europolu jsemi z největším podílem prodávaných ojetin se stočeným odometry. Pro nás je klíčové zapojení Německa, odkud se dovází nejvíce ojetin a podvody se objevují v každém druhém případě," řekl nám europoslanec Zdechovský.

„Stáčení kilometrů je nutné řešit na celoevropské úrovni kvůli velkému objemu dovozu ojetých vozidel ze zahraničí. Přes 40 % dovážených ojetých vozidel má stočený tachometr. Kritický pří tom je zejména dovoz z Německa. Za deset let dovoz ojetých vozidel starších 15 let vzrostl desetinásobně! Přitom vzhledem k předpokládanému zařazení nových aut kvůli úsilí o čistou mobilitu zájem o ojetá auta dále poroste," dodal tajemník Svazu dovozců automobilů (SDA) Josef Pokorný.

„Z dovážených ojetin je 18 % po havárii, z čehož je 28 % po totální havárii! Toto vozidla se posléze prodávají jako provozuschopná. Otázkou je, s pomocí jakých dílů se opravují, protože s pomocí legálně prodávaných součástek by se takové opravy nemohly vyplatit. Zarážející je i skutečnost, že zatímco v Německu je při technické kontrole shledáno 20 % automobilů jako nevyhovujících, u nás to v STK je jen 10 %. Přitom průměrné stáří osobních automobilů v Německu je 8,9 roku, zatímco v ČR 14,8 roku," doplnil Josef Förster, který má v SDA na starosti kontrolu technického stavu vozidel.

vice na www.autoweek.cz

Evropa proti šmejdům – bez České republiky


Poptávka po turbodieselech opět ožívá – Octavia 1,6 TDI může podražit

Po dlouhé době ve třetím čtvrtletí letošního roku vzrostl podíl prodávaných ojetých osobních aut s turbodiesely. Zatímco v prvních šesti měsících tvořil jejich podíl 52 %, za prvních devět měsíců letošního roku vykázaly vznětové motory mezi prodávanými ojetinami podíl 55 %. Zatímco u ojetých aut je zájem především o vznětové varianty, u nových aut je tomu naopak. Až v posledních měsících začal podíl nových vozů na naftu opět mírně růst a v říjnu už se dostal nad hranici 30 %.

V posledních měsících rostly registrace nových vozů Škoda Octavia, což je dlouhodobě nejprodávanější auto v ČR, s motory TDI na úkor zážehových. V lednu byl jejich podíl 47 %, ale od května se situace obrátila ve prospěch turbodieselů a v říjnu dosáhl 54 %. V meziročním srovnání došlo k mírnějšímu poklesu podílu nových Octavií na naftu (-5 % proti – 6 % v roce 2018).

U mladých vozů došlo ke zařazení Octavií se zážehovými motory a ne k poklesu cen verzí s turbodiesely. V první polovině roku 2018 došlo k méně rychlejšímu poklesu ceny čtyřletých Octavií 1,6 TDI, který se však již ustálil a ve 3. čtvrtletí 2019 cena vykazovala téměř stagnaci. V příštích letech lze očekávat, že u ojetých vozů Škoda Octavia s motory 1,6 TDI dojde ke stabilizaci ceny a případně i k jejímu nárůstu. Důvodem je uvedení Octavie 4. generace, která se bude prodávat jen ve verzi 2.0 TDI. Z pohledu statistiky se proto zdá, že je nyní vhodný okamžik pro koupi Octavie s motorem 1.6 TDI.

Uvedení nové generace Octavií by však v příštích letech mohlo mít negativní dopad na cenu současných verzí se zážehovými motory podobně jako po uvedení Octavií třetí generace. Po dobu čtyř let od uvedení třetí generace cena čtyřletých vozidel předchozí druhé generace klesala do doby, než se na trh čtyřletých Octavií v roce 2017 dostaly vozy 3. generace. V případě Octavií se vznětovými motory byl vliv nové generace na cenu čtyřletých vozidel druhé generace výrazně menší. Zatímco čtyřleté Octavie na benzín podražily oproti druhé generaci o více než 100 000 Kč, v případě variant na naftu byl nárůst poloviční (cca 50 000 Kč).

Vývoj podílu registrací nových vozů dle paliva v posledních 5 letech

Vývoj obvyklé ceny čtyřletého modelu Škoda Octavia s nájezdem 100 000 km s patřičným vlivem uvedení 3. generace vozů Škoda Octavia v 1Q 2017

vice na www.autoweek.cz

Poptávka po turbodieselech opět ožívá – Octavia 1,6 TDI může podražit

Zpráva Fordu o globálních trendech

Společnost Ford Motor zveřejnila už osmou zprávu o globálních trendech. Přestaže žijeme v éře permanentního online spojení se světem, mnozí spotřebitelé se dnes cítí osamělejší než kdy jindy. Méně také důvěřují lidem ze svého okolí i firmám. Zpráva Looking Further with Ford 2020 ukazuje, že se mnozí lidé cítí zahlcení změnami, kterými svět prochází. Špatně se v nich orientují a značkám i lidem okolo sebe důvěřují méně než v minulosti. 45 % dospělých z celého světa uvádí, že se často cítí osamělí. V souvislosti s klimatickou změnou 58 % dospělých cítí spíše zoufalství než naději. Přitom méně než polovina volí ekologicky šetrnější způsoby dopravy.

Dotazování bylo respondenti ze 14 zemí v Americe, Asii, Evropě a na Středním východě. Zpráva ukazuje, že schopnost důvěřovat svému okolí, volaným představitelům i firmám má zásadní vliv na kvalitu každodenního života. Pojmenovává také další spotřebitelské trendy:

Samota

Osamělost se stala epidemií celosvětových rozměrů. Převládá zejména mezi mladými lidmi – 62 % generace Z se ztotožňuje s tvrzením *„pravidelně zažívám pocity osamělosti"* a 50 % souhlasí s tvrzením: *„Často se cítím osamělé, i když jsem ve společnosti jiných lidí."*

Pod pokličkou

Zákazníci chtějí věřit, že společnosti se chovají správně. K tomu ale potřebují vidět do jejich zákulisí. 67 % dospělých souhlasí s tvrzením: *„Jakmile jednou značka ztratí mojí důvěru, už ji zpátky nezíská."*

Stůl si za svým

Lidé chtějí, aby značky přešly z produktového uvažování k hodnotovému, ale svá nákupní rozhodnutí tomu nepřizpůsobují: 59 % říká, že pohodlí nákupu je důležitější než hodnoty, které značka představuje.

Velká očekávání

S rozvojem e-komerce rostou také očekávání zákazníků: 67 % dospělých z celého světa souhlasí s tvrzením: *„Od značek očekávám více než v minulosti."*

Ekologický paradox

Spotřebitelé po celém světě mají stále větší obavy z klimatické změny. Ve změnách chování se to ale neodráží: 64 % lidí svoje návyky nijak nemodifikovalo, protože by to v boji s klimatickou změnou stejně nepomohlo.

Na identitě záleží

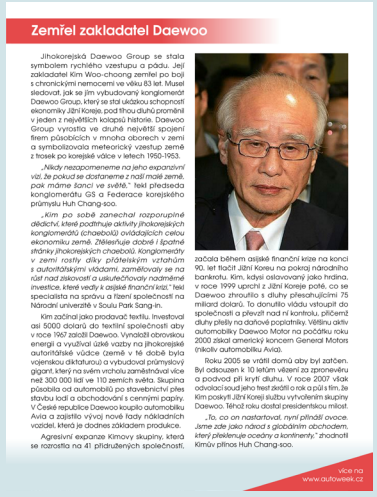
Způsob, jakým o identitě komunikujeme, se vyvíjí. Lépe chápeme, že identitu tvoří vedle viditelných atributů také ty neviditelné, tedy sexuální identita, původ, náboženství apod.

Druhé kolo

Hnutí „e-komerce" vdechuje nový život použitému oblečení, spotřebičům, elektronice, domácím potřebám i dalšímu zboží. 60 % dospělých souhlasí s výrokem: *„Jsem otevřenější nákupu věcí z druhé ruky než před pěti lety."*

vice na www.autoweek.cz

Zpráva Fordu o globálních trendech


Zemřel zakladatel Daewoo

Jihokorejská Daewoo Group se stala symbolem rychlého vzestupu a pádu. Její zakladatel Kim Woo-choong zemřel po boji s chronickými nemocemi ve věku 83 let. Musel sledovat, jak se jím vybudovaný konglomerát Daewoo Group, který se stal ukázkou schopností ekonomiky Jižní Koreje, pod tíhou dluhů proměnil v jeden z největších kolapsů historie. Daewoo Group vyrostla ve druhé největší spojení firem působících v mnoha oborech v zemi a symbolizovala meteorický vzestup země z trosek po korejské válce v letech 1950-1953.

„Nikdy nezapomeneme na jeho expanzivní vizi, že pokud se dostaneme z naší malé země, pak máme šanci ve světě," řekl předseda konglomerátu GS a Federace korejského průmyslu Huh Chang-soo.

„Kim po sobě zanechal rozporuplné dědictví, které podtrhuje aktivity jihokorejských konglomerátů (chaebolů) oviádajících celou ekonomiku země. Zřetelně dobré i špatné stránky jihokorejských chaebolů. Konglomeráty v zemi rostly díky přátelským vztahům s autoritárskými vládami, zamřely-ovaly se na růst nad zlatovatí a usiluteľnovaly nadměrné investice, které vedly k zajisté finanční krizi," řekl specialista na správu a řízení společností na Národní univerzitě v Soulu Park Sang-in.

Kim začínal jako prodavač textilu. Investoval asi 5000 dolarů do textilní společnosti aby v roce 1967 založil Daewoo. Vynalézl obrovskou energii a využíval úzké vazby na jihokorejské autoritářské vůdce (země v té době byla vojenskou diktaturou) a vybudoval průmyslový gigant, který na svém vrcholu zaměstnával více než 300 000 lidí ve 110 zemích světa. Skupina působila od automobilů po stavebnictví přes stavbu lodí a obchodování s cennými papíry. V České republice Daewoo koupilo automobilku Avia a zajistilo vývoj nově řady nákladních vozidel, která je dodnes základem produkce.

Agresivní expanze Kimovy skupiny, která se rozrostila na 41 přidružených společností, začala během asijské finanční krize na konci 90. let tlačit Jižní Koreu na pokraj národního bankrotu. Kim, kdysi oslavovaný jako hrdina, v roce 1999 uprchl z Jižní Koreje poté, co se Daewoo zhroutilo s dluhy přesahujícími 75 miliard dolarů. To donutilo vládu vstoupit do společnosti a převzít nad ní kontrolu, přičemž dluhy přešly na daňové poplatníky. Většinu aktiv automobilky Daewoo Motor na počátku roku 2000 získal americký koncern General Motors (nástin automobilku Avia).

Roku 2005 se vrátil domů aby byl zatčen. Byl odsouzen k 10 letům vězení za zpronevěru a podvod při krytí dluhu. V roce 2007 však odvolací soud jeho trest zkrátil o rok a půl s tím, že Kim poskytl Jižní Koreji službu vytvořením skupiny Daewoo. Téhož roku dostal prezidentskou milost.

„To, co on nastartoval, nyní přinášíi ovoce. Jsme zde jako národ s globálním obchodem, který přelévejte oceány a kontinenty," zhodnotil Kimův přínos Huh Chang-soo.

vice na www.autoweek.cz

Zemřel zakladatel Daewoo

Komunikující Nissan Juke

Návrh designu nové generace malého crossoveru Juke vznikl v designovém centru Nissanu Europe v londýnském Paddingtonu. To bylo založeno v roce 2003 a vede jej vicepresident pro design Mamoru Aoki. Podle jeho slov je design založen na emocionální geometrii a usiluje o to být co nejvíc dynamický a rozpoznatelný. Vychází výhradně ze vkusu evropských zákazníků. Má silný základ se stylem odlišným od konkurence. Uchoval si profil čtyřdveřového kupé s charakteristickými mohutnými blatníky a typickými kruhovými světlomety, které nově tvoří LED. Nová podoba není tak orientovaná na individualisty a ženy jako u první generace.

V interiéru dominuje 8" centrální displej doplněný o přehledné tlačítkové ovládání a až 7" TFT displej v roli přístrojového panelu. Díky integrované SIM kartě může být zde k dispozici i wifi.

Nejzásadnější novinkou je nabídka konektivity. Vedoucí projektu Ashwin Chacko nás ujišťuje, že nový Juke je dosud nejpropojenějším Nissanem. Zásadně byl vylepšen systém komunikace ve voze (In Car Information System). K dispozici zde může být i wifi díky integrované SIM kartě. Při vnější komunikaci lze prostřednictvím chytrého telefonu využívat Nissan Connect Services App a Google Assistent. Díky tomu lze mít vůz pod kontrolou i na dálku včetně odemykání a zamykání. Cílem je umožnit lepší využívání auta usnadněním jeho propojením. Klíčové při tom jsou čtyři oblasti:

– konektivita
– navigace a řízení
– pohodlí a komfort
– bezpečnost a stav vozidla.

	1,0 DIG-T	1,0 DIG-T
palivo	B	B
pohon	4x2	4x2
výkon (kW/k)	86 (117)	86 (117)
točivý moment (N.m)	200	200
převodovka	6M	7A DCT
rychlost (km/h)	180	180
zrychlení 0-100 km/h (s)	10,4	11,1
spotřeba (l/100 km)	5,9 - 6,0	6,1

Juke	výkon	palivo	přev.	Visia	Acenta	N-Connecta	Tecna	N-Design
DIG-T	86 kW	B	6M	419 900	454 990	498 990	553 990	556 390
DIG-T DCT	86 kW	B	7A	-	494 990	538 990	593 990	596 390

Evropa proti šmejdům – bez České republiky

Evropská unie se konečně začala zabývat problematikou stáčení odometrů. Přestože podle zjištění Europolu je Česká republika rájem stáčení, do projektu se nezapojí.

Europoslanec Tomáš Zdechovský se problematice stáčení odometrů věnuje dlouhou dobu. V Evropském parlamentu pomohl prosadit zprávu výboru pro dopravu TRAN, aby se proti tomu konečně rázně zakročilo. *„Vyzvali jsme Komisi, aby problém těchto „šmejdů" urychleně řešila. Tento projekt je jejich reakcí. Tu zprávu jsme v Parlamentu schválili v červnu. Jsem příjemně překvapen rychlostí přípravy projektu, který vychází z námi navrhovaného konceptu Car-pass,"* vysvětluje Zdechovský.

Třináct států, včetně Německa, Slovenska a Maďarska, se rozhodlo spolupracovat v pilotním projektu boje proti stáčení najetých kilometrů. Testovací provoz má začít ve druhém čtvrtletí 2020 a systém má být spuštěn ve třetím čtvrtletí 2020. Jde o výměnu dat mezi zapojenými zeměmi ve spojení s výměnným systémem informací Eucaris. Vychází z belgických zkušeností, kde se pomocí systému Car-pass podařilo ve velmi krátké době stáčení odometrů podařilo zcela zlikvidovat. V tomto systému každé vozidlo získá k technickému průkazu i unikátní certifikaci (car-pass), do níž se zapisuje stav počítadla kilometrů pokaždé, když majitel vozu navštíví STK, servis apod.

„Mám radost z toho, že se do projektu zapojilo třináct států, které jsou ochotny spolupracovat a vyměňovat si data o vozidlech. Nejvíce podvodů totiž vzniká při přeshraničních obchodech. Přes počáteční podporu ze strany Ministerstva dopravy se pod tlakem lobby dovozců ojetin Česká republika do systému nezapojuje. Přitom jsme podle hodnocení Europolu zemí s největším podílem prodávaných ojetin se stočenými odometry. Pro nás je klíčové zapojení Německa, odkud se dováží nejvíce ojetin a podvody se objevují v každém druhém případě," řekl nám europoslanec Zdechovský.

„Stáčení kilometrů je nutné řešit na celoevropské úrovni kvůli velkému objemu dovozu ojetých vozidel ze zahraničí. Přes 40 % dovážených ojetých vozidel má stočený tachometr. Kritický při tom je zejména dovoz z Německa. Za deset let dovoz ojetých vozidel starších 15 let vzrostl desetinásobně! Přitom vzhledem k předpokládanému zdražení nových aut kvůli úsilí o čistou mobilitu zájem o ojetá auta dále poroste," dodal tajemník Svazu dovozců automobilů (SDA) Josef Pokorný.

„Z dovážených ojetin je 18 % po havárii, z čehož je 28 % po totální havárii! Tato vozidla se posléze prodávají jako provozuschopná. Otázkou je, s pomocí jakých dílů se opravují, protože s pomocí legálně prodávaných součástek by se takové opravy nemohly vyplatit. Zarážející je i skutečnost, že zatímco v Německu je při technické kontrole shledáno 20 % automobilů jako nevyhovujících, u nás to v STK je jen 10 %. Přitom průměrné stáří osobních automobilů v Německu je 8,9 roku, zatímco v ČR 14,8 roku," doplnil Josef Förster, který má v SDA na starosti kontrolu technického stavu vozidel.

více na
www.autoweek.cz

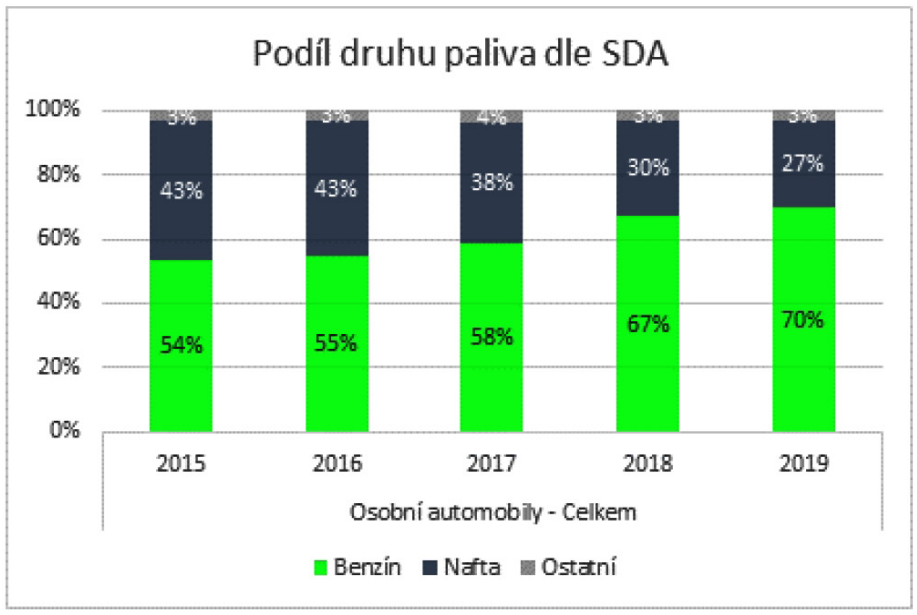
Poptávka po turbodieselech opět ožívá – Octavia 1,6 TDI může podražit

Po dlouhé době ve třetím čtvrtletí letošního roku vzrostl podíl prodávaných ojetých osobních aut s turbodiesely. Zatímco v prvních šesti měsících tvořil jejich podíl 52 %, za prvních devět měsíců letošního roku vykázaly vznětové motory mezi prodávanými ojetinami podíl 55 %. Zatímco u ojetých aut je zájem především o vznětové varianty, u nových aut je tomu naopak. Až v posledních měsících začal podíl nových vozů na naftu opět mírně růst a v říjnu už se dostal nad hranici 30 %.

V posledních měsících rostly registrace nových vozů Škoda Octavia, což je dlouhodobě nejprodávanější auto v ČR, s motory TDI na úkor zážehových. V lednu byl jejich podíl 47 %, ale od května se situace obrátila ve prospěch turbodieselů a v říjnu dosáhl 54 %. V meziročním srovnání došlo k mírnějšímu poklesu podílu nových Octavií na naftu (-5 % proti – 6 % v roce 2018).

U mladých vozů došlo ke zdražení Octavií se zážehovými motory a ne k poklesu cen verzí s turbodiesely. V první polovině roku 2018 došlo k mírně rychlejšímu poklesu ceny čtyřletých Octavií 1,6 TDI, který se však již ustálil a ve 3. čtvrtletí 2019 cena vykazovala téměř stagnaci. V příštích letech lze očekávat, že u ojetých vozů Škoda Octavia s motory 1,6 TDI dojde ke

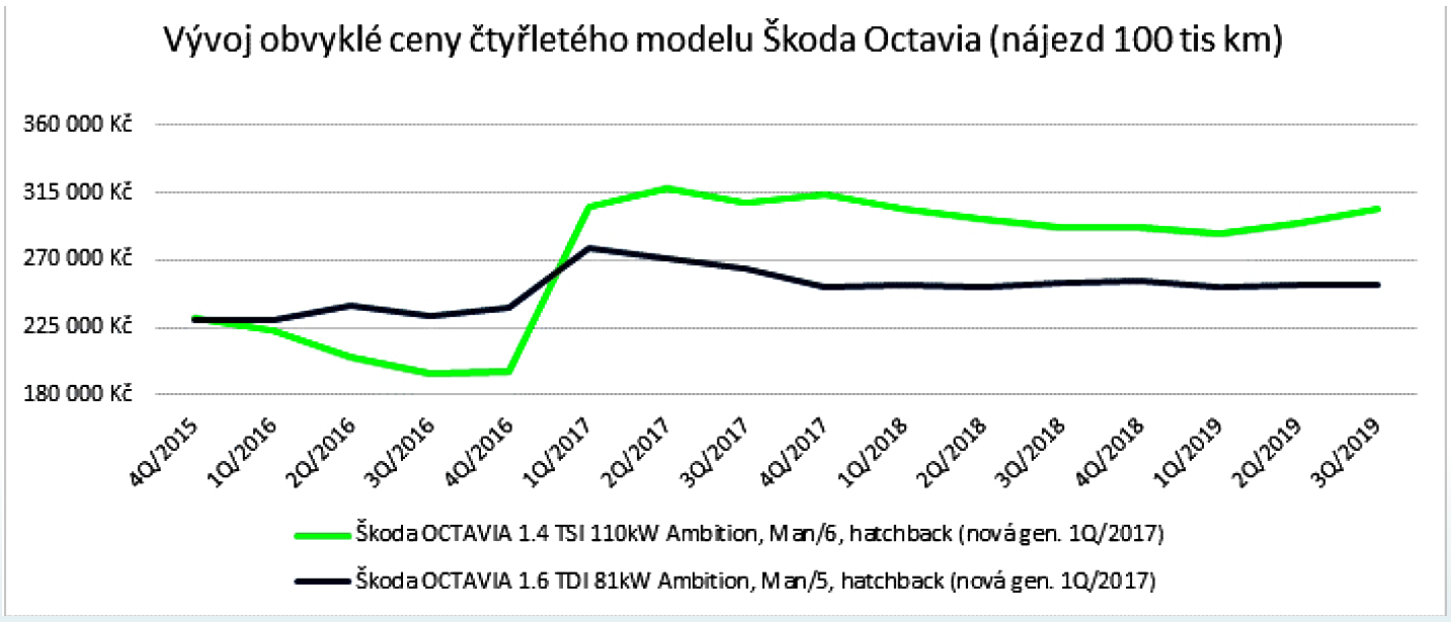
Vývoj podílu registrací nových vozů dle paliva v posledních 5 letech



stabilizaci ceny a případně i k jejímu nárůstu. Důvodem je uvedení Octavie 4. generace, která se bude prodávat jen ve verzi 2,0 TDI. Z pohledu statistiky se proto zdá, že je nyní vhodný okamžik pro koupi Octavie s motorem 1.6 TDI.

Uvedení nové generace Octavií by však v příštích letech mohlo mít negativní dopad na cenu současných verzí se zážehovými motory podobně jako po uvedení Octavií třetí generace. Po dobu čtyř let od uvedení třetí generace cena čtyřletých vozidel předchozí druhé generace klesala do doby, než se na trh čtyřletých Octavií v roce 2017 dostaly vozy 3. generace. V případě Octavií se vznětovými motory byl vliv nové generace na cenu čtyřletých vozidel druhé generace výrazně menší. Zatímco čtyřleté Octavie na benzin podražily oproti druhé generaci o více než 100 000 Kč, v případě variant na naftu byl nárůst poloviční (cca 50 000 Kč).

Vývoj obvyklé ceny čtyřletého modelu Škoda Octavia s nájezdem 100 000 km s patrným vlivem uvedení 3. generace vozů Škoda Octavia v 1Q 2017



LOOKING FURTHER WITH FORD

2020 Trends

Zpráva Fordu o globálních trendech

Společnost Ford Motor zveřejnila už osmou zprávu o globálních trendech. Přestože žijeme v éře permanentního online spojení se světem, mnozí spotřebitelé se dnes cítí osamělejší než kdy jindy. Méně také důvěřují lidem ze svého okolí i firmám. Zpráva Looking Further with Ford 2020 ukazuje, že se mnozí lidé cítí zahlceni změnami, kterými svět prochází. Špatně se v nich orientují a značkám i lidem okolo sebe důvěřují méně než v minulosti: 45 % dospělých z celého světa uvádí, že se často cítí osamělí. V souvislosti s klimatickou změnou 58 % dospělých cítí spíše zoufalství než naději. Přitom méně než polovina volí ekologicky šetrnější způsoby dopravy.

Dotazováni byli respondenti ze 14 zemí v Americe, Asii, Evropě a na Středním východě. Zpráva ukazuje, že schopnost důvěřovat svému okolí, voleným představitelům i firmám má zásadní vliv na kvalitu každodenního života. Pojmenovává také další spotřebitelské trendy:

Samota

Osamělost se stala epidemií celosvětových rozměrů. Převládá zejména mezi mladými lidmi – 62 % generace Z se ztotožňuje s tvrzením *„pravidelně zažívám pocity osamělosti“* a 50 % souhlasí s tvrzením: *„Často se cítím osaměle, i když jsem ve společnosti jiných lidí.“*

Pod pokličkou

Zákazníci chtějí věřit, že společnosti se chovají správně. K tomu ale potřebují vidět do jejich zákulisí. 67 % dospělých souhlasí s tvrzením: *„Jakmile jednou značka ztratí moji důvěru, už ji zpátky nezíská.“*

Stát si za svým

Lidé chtějí, aby značky přešly z produktového uvažování k hodnotovému, ale svá nákupní rozhodnutí tomu nepřizpůsobují: 59 % říká, že pohodlí nákupu je důležitější než hodnoty, které značka představuje.

Velká očekávání

S rozvojem e-komerce rostou také očekávání zákazníků: 67 % dospělých z celého světa souhlasí s tvrzením: *„Od značek očekávám více než v minulosti.“*

Ekologický paradox

Spotřebitelé po celém světě mají stále větší obavy z klimatické změny. Ve změnách chování se to ale neodráží: 64 % lidí svoje návyky nijak nemodifikovalo, protože by to v boji s klimatickou změnou stejně nepomohlo.

Na identitě záleží

Způsob, jakým o identitě komunikujeme, se vyvíjí. Lépe chápeme, že identitu tvoří vedle viditelných atributů také ty neviditelné, tedy sexuální identita, původ, náboženství apod.

Druhé kolo

Hnutí *„re-komerce“* vdechuje nový život použitému oblečení, spotřebičům, elektronice, domácím potřebám i dalšímu zboží. 60 % dospělých souhlasí s výrokem: *„Jsem otevřenější nákupu věcí z druhé ruky než před pěti lety.“*

Zemřel zakladatel Daewoo

Jihokorejská Daewoo Group se stala symbolem rychlého vzestupu a pádu. Její zakladatel Kim Woo-choong zemřel po boji s chronickými nemocemi ve věku 83 let. Musel sledovat, jak se jím vybudovaný konglomerát Daewoo Group, který se stal ukázkou schopností ekonomiky Jižní Koreje, pod tíhou dluhů proměnil v jeden z největších kolapsů historie. Daewoo Group vyrostla ve druhé největší spojení firem působících v mnoha oborech v zemi a symbolizovala meteorický vzestup země z trosek po korejské válce v letech 1950-1953.

„Nikdy nezapomeneme na jeho expanzivní vizi, že pokud se dostaneme z naší malé země, pak máme šanci ve světě," řekl předseda konglomerátu GS a Federace korejského průmyslu Huh Chang-soo.

„Kim po sobě zanechal rozporuplné dědictví, které podtrhuje aktivity jihokorejských konglomerátů (chaebolů) ovládajících celou ekonomiku země. Ztělesňuje dobré i špatné stránky jihokorejských chaebolů. Konglomeráty v zemi rostly díky přátelským vztahům s autoritářskými vládami, zaměřovaly se na růst nad ziskovostí a uskutečňovaly nadměrné investice, které vedly k asijské finanční krizi," řekl specialista na správu a řízení společností na Národní univerzitě v Soulu Park Sang-in.

Kim začínal jako prodavač textilu. Investoval asi 5000 dolarů do textilní společnosti aby v roce 1967 založil Daewoo. Vynaložil obrovskou energii a využíval úzké vazby na jihokorejské autoritářské vůdce (země v té době byla vojenskou diktaturou) a vybudoval průmyslový gigant, který na svém vrcholu zaměstnával více než 300 000 lidí ve 110 zemích světa. Skupina působila od automobilů po stavebnictví přes stavbu lodí a obchodování s cennými papíry. V České republice Daewoo koupilo automobilku Avia a zajistilo vývoj nové řady nákladních vozidel, která je dodnes základem produkce.

Agresivní expanze Kimovy skupiny, která se rozrostla na 41 přidružených společností, začala během asijské finanční krize na konci 90. let tlačit Jižní Koreu na pokraj národního bankrotu. Kim, kdysi oslavovaný jako hrdina, v roce 1999 uprchl z Jižní Koreje poté, co se Daewoo zhroutilo s dluhy přesahujícími 75 miliard dolarů. To donutilo vládu vstoupit do společnosti a převzít nad ní kontrolu, přičemž dluhy přešly na daňové poplatníky. Většinu aktiv automobilky Daewoo Motor na počátku roku 2000 získal americký koncern General Motors (nikoliv automobilku Avia).

Roku 2005 se vrátil domů aby byl zatčen. Byl odsouzen k 10 letům vězení za zpronevěru a podvod při krytí dluhu. V roce 2007 však odvolací soud jeho trest zkrátil o rok a půl s tím, že Kim poskytl Jižní Koreji službu vytvořením skupiny Daewoo. Téhož roku dostal presidentskou milost.

„To, co on nastartoval, nyní přináší ovoce. Jsme zde jako národ s globálním obchodem, který překlenuje oceány a kontinenty," zhodnotil Kimův přínos Huh Chang-soo.