Auto Data & News

Cena 19 Kč

25. dubna 2006 | ročník III. – číslo 2 | www.autodatanews.cz | ve spolupráci s Automotive News Europe

9 str. **Nejasnosti okolo náhradních dílů**

12 str. **Harald Ludanek hovoří o Roomsteru**

15 str. **Cesta pro zemní plyn otevřena**

10 str. **Úspěšný start Fordu do roku 2006**

Foto: Ford

Hyundai na severu Moravy – smlouva zatím neuzavřena

JEDNÁNÍ MEZI PŘEDSTAVITELI ČESKÉ VÁDY, AUTOMOBILKY HYUNDAI MOTOR A MORAVSKO-SLEZSKÉHO KRAJE DOSPĚLA K DOHODĚ.

Na jejím základě by měla být u Nošovic vybudována továrna na výrobu 300 000 vozů Hyundai ročně. Zaměstnání by měla od roku 2008 nabídnout přímo asi třem tisícům lidí. Vyrábět by se zde měla nová generace modelu Elantra. Továrna bude těžit z blízkosti nového závodu druhé značky společnosti HKA (Hyundai Kia Automotive) Kia Motor, který bude spuštěn ještě letos v Žilině na Slovensku a který už do blízkých regionů přilákal mnoho dodavatelů korejského koncernu.

Přes všechny informace v médiích ale smlouva o vybudování automobilky dosud nebyla podepsána ←

Foto: Hyundai

Zahájena výroba Škody Roomster

VE VÝROBNÍM ZÁVODĚ V KVASINÁCH UŽ SJEL Z VÝROBNÍ LINKY PRVNÍ VŮZ ŠKODA ROOMSTER.

První Roomster ve stříbrné metalíze pohání motor 1,9 TDI PD/77 kW a má úroveň výbavy Style. Díky zkušenostem s přípravou výroby předchozích modelů a nasazení zkušeného týmu se podařilo zkrátit náběh výroby o pět měsíců v porovnáním s náběhem výroby druhé generace modelu Octavia.

Investice, spojená s modelem Roomster, dosáhla v Mladé Boleslavi a Kvasinách celkové výše tři miliardy korun. Kapacita výrobního závodu Škoda Auto v Kvasinách byla rozšířena především v montáži a ve svařovně tak, aby zde denní produkce mohla postupně dosáhnout až 190 vozů. Do konce letošního roku by mělo být vyrobeno 15 000 vozů Roomster. První zákazníci v České republice je v síti firemních prodejen mohou získat od června, tedy pouhých osm měsíců od zahájení zkušební výroby v Kvasinách.

S přispěním modelu Roomster chce Škoda Auto překonat v letošním roce poprvé hranici půl milionu vyrobených a prodaných vozů. V příštím roce se předpokládá výroba 50 000 vozů Škoda Roomster. ←

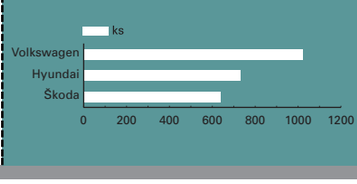
Foto: Škoda Auto

Čísla měsíce

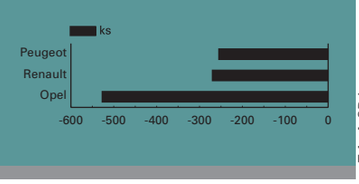
Registrace nových osobních a užitkových vozidel v ČR za leden až březen

		celkem		OA		LUV	
		1. Q 2006	1. Q 2005	1. Q 2006	1. Q 2005	1. Q 2006	1. Q 2005
poř.	značka	ks	ks	ks	ks	ks	ks
1.	Škoda	14016	13378	11412	12817	2604	561
2.	Volkswagen	3431	2409	1997	1394	1434	1015
3.	Ford	2550	2191	1344	1195	1206	996
4.	Renault	2487	2757	1896	2124	591	633
5.	Hyundai	1977	1246	1603	1050	374	196
6.	Citroën	1766	1262	1067	816	699	446
7.	Peugeot	1683	1938	1128	1349	555	589
8.	Toyota	1078	972	898	825	180	147
9.	Opel	1008	1535	711	1135	297	400
10.	Fiat	833	873	567	554	266	319
členové SDA		**23740**	**21382**	**16033**	**15000**	**7707**	**6382**
nečlenové SDA		**14273**	**13485**	**11535**	**12844**	**2738**	**641**
CELKEM		**38013**	**34867**	**27568**	**27844**	**10445**	**7023**

Největší růst počtu registrací OA a LUV v prvním čtvrtletí 2006 proti 2005



Největší pokles počtu registrací OA a LUV v prvním čtvrtletí 2006 proti 2005



Zdroj: SDA

Pischetsrieder se zdá být jistější,

ALE NAD ŠÉFEM VW SE VZNÁŠÍ HROZBA ROZHODUJÍCÍHO HLASOVÁNÍ

JASON STEIN, AUTOMOTIVE NEWS EUROPE

Po několika týdnech bouřlivých debat, se pozice Bernda Pischetsriedera jako předsedy představenstva skupiny VW zdá být jistější, třebaže jen prozatím.

Zajištění dlouhodobého postavení výkonného šéfa největší evropské automobilky bude nejasné až do rozhodujícího hlasování. Avšak první pozitivní náznaky ve prospěch Pischetsriedera přišly na začátku dubna, kdy se zdálo, že vedení odborů zmírnilo svůj postoj vůči výkonnému šéfovi.

Pischetsrieder se dostal pod palbu od té doby, kdy předseda dozorčí rady VW a Pischetsriederův předchůdce Ferdinand Piëch zjišťoval, jakou má Pischetsrieder podporu u pracujících.

Spolupráce

Předseda závodní rady a člen výkonného výboru dozorčí rady Bernd Osterloh dal nedávno najevo, že je připraven řešit s Pischetsriederem odlišné přístupy. Osterloh časopisu Automobilwoche, sesterské tiskovině novin Automotive News Europe, sdělil, že se „nestaví proti žádnému jednotlivci". Řekl, že bojuje o zajištění pracovních míst. „Nakonec zaměstnanci uznali, že se lépe pracuje se společností, která přežila, než nechat někoho vyhodit a společnost pak zničit," řekl jeden interní zdroj z VW, který si nepřál být jmenován.

Pischetsriederovi do ukončení jeho pětileté smlouvy zbývá jeden rok. U německých společností je však běžné, že se smlouva předsedy představenstva obnovuje rok předtím, než vyprší.

Očekává se, že na schůzi představenstva se bude jednat také o budoucí roli Ferdinanda Piëcha v automobilce. Piëch odstoupí z pozice předsedy dozorčí rady, ale bude možná hledat jiné křeslo v představenstvu. Vnitřní zdroj z VW uvedl, že nejvyšší představitelé VW vyberou při schůzi nového člena dozorčí rady.

Zahájení palby

Ve svém rozhovoru pro Wall Street Journal 1. března Piëch prohlásil, že prodloužení smlouvy s Pischetsriederem je „otevřenou otázkou". Piëch také naznačil, že Pischetsrieder bude čelit silné opozici ze strany zástupců pracujících, kteří mají v radě 20 křesel. „V této chvíli cítím, že je to 10 ku 10," sdělil Piëch novinám.

Událost předcházela výroční tiskové konferenci VW o příjmech společnosti, na které Pischetsrieder čelil otázkám o své budoucnosti. Lehce napomenul Piëcha, když řekl, že takové komentáře „by neměly zaznít na veřejnosti, ale na dozorčí radě." Když se ho reportér zeptal, zda odstoupí, Pischetsrieder otázku odrazil: „Proč bych měl odstoupit?"

Podle zpráv v německém tisku Piëch později Pischetsriederovi telefonoval, aby se mu omluvil a nabídl mu svou plnou podporu. Další nedávné události pomohly posílit Pischetsriederovi šance na další období. Na začátku dubna německý tisk zveřejnil části ze zprávy skupiny Harbour v Evropě. Předběžné výsledky ukazují silnou podporu Pischetsriederova názoru, že ve VW je zapotřebí redukovat počet pracovních míst. Skupina Harbour Consulting analyzuje automobilky a hodnotí jejich výkon podle obvyklého měřítka: počet pracovních hodin na jeden automobil. Analýza zahrnuje pracovní dobu všech zaměstnanců od montážní linky po administrativu, logistiku a zajištění kvality. V roce 2005 se žádná z továren VW, pokud jde o produktivitu, nezařadila mezi nejlepší desítku. Zpráva říká, že továrně VW ve Wolfsburgu trvá 50 zaměstnaneckých hodin než vyrobí jeden model Golfu. Továrna Fordu v Genku v Belgii potřebuje na výrobu jednoho vozu Mondeo 19 zaměstnaneckých hodin. Kromě toho továrny VW v Hannoveru v Německu a v Poznani v Polsku se z hlediska produktivity umístily na konci tohoto seznamu.

„Otevřením problému v souvislosti se zprávou skupiny Harbour se snižuje tlak vyvíjený na dělníky," řekl Christoph Stumer, starší úředník provádějící průzkum trhu u Global Insight ve Frankfurtu. „Znamená to, že tlak se vyvíjí také na inženýry, protože oni tvoří automobily, které je obtížné vyrobit." ←

↑ NA FOTOGRAFII Z PŘEDSTAVENÍ ŠKODY ROOOMSTER V ŽENEVĚ JSOU FERDINAND PIËCH A BERND PISCHETSRIEDER OD SEBE ODDĚLENI ČLENY PŘEDSTAVENSTVA ŠKODA AUTO MARTINEM JAHNEM A DETLEFEM WITTIGEM

Hyundai a Kia připravují společnou výrobu pohonných jednotek

LYLE FRINK, AUTOMOTIVE NEWS EUROPE

Hyundai a Kia budou vyrábět motory a převodná ústrojí poblíž svých nových továren na výrobu automobilů ve střední Evropě. Pohonné jednotky poputují do 600 000 automobilů, které korejské automobilky plánují vyrobit ročně v České republice a sousedním Slovensku.

Továrna automobilky Kia, která leží v Žilině, 180 km severovýchodně od Bratislavy, zahájí sériovou výrobu automobilů nižší střední třídy v prosinci. Továrna, kde bude Kia vyrábět motory, bude co nevidět dokončena hned vedle montáže automobilů.

Továrna vyrábějící motory bude produkovat zážehové motory 1,4 l a 1,6 l a vznětové motory 1,6 l a 2,0 l s počáteční roční kapacitou 300 000 kusů.

Bude se jednat o první továrnu na motory na Slovensku, která bude zásobovat továrnu v Žilině a nový montážní závod, který mateřská společnost Kia Motors Hyundai plánuje vybudovat 85 km odtud v Nošovicích v České republice.

Automobilka Hyundai oznámila, že její zástupci s českou vládou podepsali ujednání o dohodě o stavbě továrny za 1 miliardu eur, která se bude nacházet severovýchodně od Ostravy a 320 km od Prahy. Továrna bude vyrábět 300 000 automobilů nižší střední třídy ročně a výroba by měla být zahájena v říjnu 2008.

Očekává se, že Hyundai a Česká republika uzavřou dohodu do poloviny května.

Blízko českého montážního závodu Hyundai postaví také továrnu na výrobu 600 000 převodných ústrojí ročně, která bude zásobovat továrny společností Hyundai a Kia.

Nové továrny jsou součástí plánů společností Hyundai a Kia na globalizaci své výroby. Hyundai má v současnosti továrnu s kapacitou výroby 100 000 vozů v Turecku, ze které se do Evropy dováží modely Accent. ←

Potřebujeme komplexnější řešení dopravy!

PROHLÁŠENÍ SDA

Na celkové dopravě se podílí celkem čtyři druhy dopravy – vodní, letecká, železniční a silniční. Každý způsob dopravy má své klady a zápory. Obvykle dopravu volíme podle její rychlosti, místní dostupnosti a množství zboží, které chceme dopravit.

Vzhledem k tomu, že existují různé komodity s různými požadavky na dopravu a různá místa, které mnohdy nelze spojit pouze jedním druhem dopravy, je velmi zavádějící a ne zcela objektivní jednu dopravu vyvyšovat nad druhou. Z dostupných informací je známo, že devět desetin objemu přepravuje silniční doprava.

Silniční doprava je často označovaná jako neekologická a existují populistické názory, které by ji radikálně omezily. Otázkou však zůstává, zda by to bylo řešením a jaké by to přineslo další důsledky. Přesun dopravy na železnici řeší problém velmi okrajově. Železniční síť je omezeného rozsahu a musí se stavět velká překladiště, kde se vše opět překládá ze železnice na nákladní vozy. Dle dostupných údajů 50% nevyužité kapacity železniční dopravy, odlehčí silniční dopravě pouze o 3%. I po tomto celkem radikálním kroku zůstane největší podíl na silniční dopravě.

Jak tedy vysoké zatížení našich silnic a životního prostředí snížit?

Je obecně známo, že nejvíce životní prostředí zatěžuje tzv. transitní silniční doprava ve městech a všude tam, kde se musí opakovaně zastavovat a rozjíždět. Řešením pro zlepšení životního prostředí proto je podporovat výstavbu dálničních koridorů a obchvatů měst tak, aby docházelo méně k omezování plynulosti provozu. Zlepší se tím nejen ekologičnost dopravy, ale i bezpečnost. Málokdo ví, že denně mediálně propíraná dálnice D1 není podle statistik nejnebezpečnější komunikací v České republice.

Pokud některé politické strany usilují o významné omezení silniční dopravy, dotýká se to nejen omezení životní úrovně nás všech, ale také například zahraničních investic a nových podniků. Představitelé jednotlivých politických stran by měli jednoznačně říci, jakým způsobem by řešili omezení dopravy ve vztahu k ekonomickému růstu. Staví se u nás nové velké výrobní kapacity – automobilky a výrazně rozšiřují stávající, což zlepší ekonomické ukazatele naší země a zejména export do zahraničí. A investoři chtějí kromě jiného dostat své zboží k zákazníkovi.

Tím, že ochránci přírody brání výstavbě obchvatů a dálničních tahů, velmi často mnohem více poškozují životní prostředí, než by jej chránili. Vážným problémem je, že v České republice sice existují koncepce jednotlivých resortů, ale chybí jejich provázanost, což je asi dáno absencí programu pro dlouhodobé komplexní řešení dopravy v ČR na úrovni vlády. ←

Představenstvo VW čelí kritické volbě

AUTOMOBILKA SUŽOVANÁ POTÍŽEMI MUSÍ SNIŽOVAT NÁKLADY

JASON STEIN, HENNING KROGH, AUTOMOTIVE NEWS EUROPE

Skupina Volkswagen musí využít dvoudenní jednání představenstva k vyřešení několika kritických problémů, ale proti původnímu očekávání se nebude zabývat osudem Bernda Pischetsriedera v roli předsedy představenstva.

Člen představenstva, který si přál zůstat v anonymitě, prohlásil, že obnovení Pischetsriederova pětiletého kontraktu není na programu setkání ve dnech 19. a 20. dubna. *„O tom se bude pravděpodobně rozhodovat nejdříve 2. května, tedy v předvečer výroční valné hromady akcionářů,“* řekl.

Namísto toho se představenstvo při svém jednání zaměří na problémy s restrukturalizací především klíčové značky Volkswagen. Témata jednání budou:

- Snížení produkce ve vysoce nákladných závodech VW v západním Německu, a to především při výrobě dílů
- Posílení klesajícího prodeje na klíčových trzích, především v USA a Číně, kde je VW ztrátové
- Příprava budoucí nabídky produktů s větším množstvím dražších modelů

Volkswagen chce během následujících tří let snížit ve svých výrobních závodech v západním Německu počet pracovníků o 20 000. Už v únoru Pischetsrieder prohlásil, že tradiční německé továrny VW pracují s malou produktivitou a v některých případech, především továrny na výrobu dílů, jsou příliš nehospodárné.

Podle předsedy odborové organizace Bernda Osterloha hodlá vedení VW odprodat německé závody na výrobu plastových dílů, výfukových systémů a slévárny. Podle Pischetsriedera jsou ale základním prvkem činnosti VW výroba motorů a převodných ústrojí a proto tyto závody na jejich produkci nebudou prodány.

Podle německého tisku chtějí odboráři pozdržet rozhodnutí o Pischetsriederově budoucnosti až do doby, kdy bude zcela jasné, které továrny na díly se uzavřou. ←

Rekordní výroba automobilů v České republice

Od roku 1946 do konce roku 2005 bylo v bývalém Československu a České republice vyrobeno 9 694 095 osobních automobilů. V roce 2005 byla tato produkce historicky nejvyšší, přičemž u nás bylo dokonce poprvé vyrobeno více než půl milionu osobních vozů a jen velmi málo chybělo do překonání hranice 600 000. Historického rekordu bylo dosaženo jednak zásluhou historicky největšího objemu výroby ve Škoda Auto a náběhem výroby ve společnosti TPCA Kolín. ←

Výroba osobních automobilů v České republice

rok	Škoda Auto	TPCA	Kaipan	Gordon	MTX	celkem
2000	428 206	-	11	4	3	428 224
2001	456 905	-	19	3	-	456 927
2002	441 308	-	3	1	-	441 312
2003	436 279	-	18	-	-	436 297
2004	442 796	-	16	-	-	442 812
2005	493 463	106 000	9	-	-	599 472

Zdroj: Sdružení AP

Ford Hyundai Audi Dacia

Ford S-MAX: Jako Lego

Modelem S-MAX, původně představeným jako studie SAV, rozšíří Ford svou modelovou nabídku v Evropě. Tento multifunkčního model je zajímavý použitím nové filozofie konstrukce označované podle známé dětské stavebnice Lego. Tento vůz totiž využívá 85 % společných dílů s novým velkým MPV Ford Galaxy ale též asi 50 % komponent s velkým sedanem Volvo S80. Dokončení stavebnice ale i odladění jednotlivých dílů se ovšem pro každý model podstatně liší. Zatímco nové Galaxy, tentokrát už kompletně vyvinuté i vyráběné Fordem bez partnerství s Volkswagenem, nabízí zlepšení flexibility a více prostoru, s modelem S-MAX vstupuje Ford do zcela nového segmentu. Tento sedmimístný crossover má mnohem sportovnější charakter, což podtrhuje nižší poloha těžiště a jinak odladěné tlumiče pérování i pružiny. Oba vozy využívají stejné designérské principy, které Ford uvedl už u studie iosis, jediným společným rysem jejich exteriéru jsou přední světlomety a kapota motoru. Všechny ostatní karosářské díly jsou odlišné. Oba nové vozy se budou vyrábět v belgické továrně v Genku.

Foto: Ford

Hyundai Santa Fe: V nové podobě

Od své premiéry v roce 2000 je jedním z nejprodávanějších vozů SUV na českém trhu Hyundai Santa Fe. Na ženevském autosalonu se představila nová generace tohoto modelu. Nové Santa Fe je delší i širší a nabízí větší komfort i více místa v interiéru. Design je zcela odlišný od jeho předchůdce. Zavazadlový prostor je prodloužený a rozšířený, takže nyní má objem 774 l. Pohonnými jednotkami jsou vylepšený vznětový motor 2,2 l CRDi/110 kW a zážehový 2,7 l/139 kW. Nový systém pohonu všech kol samočinně přiřazuje v případě potřeby pohon zadních kol prostřednictvím elektronicky řízené lamelové spojky.

Foto: Hyundai

Audi A6 allroad quattro: Ještě více luxusu

Nové Audi A6 allroad quattro bude na český trh uvedeno v létě tohoto roku. V nabídce vystřídá model Allroad, postavený na bázi modelu A6 Avant, který se vyráběl od roku 2000. Nová verze vznikla na bázi nové generace A6. Díky tomu nabízí mimořádně komfortní cestování v prostorném interiéru, sportovními výkony na silnicích a díky modernímu systému pohonu všech kol se vypořádá i s náročným terénem. Ve voze dlouhém 4930 mm s rozvorem náprav 2830 mm je zavazadlový prostor o objemu 565 l, při sklopení asymetricky dělených zadních sedadel až 1660 l. Zajímavostí vozu je propracovaný systém ovládání většiny funkcí Multi Media Interface (MMI). Zákazníci budou moci volit ze dvou zážehových (3,2 V6 FSI/188 kW a 4.2 V8 FSI/257 kW) a dvou vznětových šestiválcových motorů (2,7 l TDI/132 kW a 3,0 l TDI/171 kW). Všechny verze mají samozřejmě standardně stálý pohon všech kol quattro.

Foto: Audi

Audi TT: Dynamický pokračovatel

Nové Audi TT Coupé s hliníkovým prostorovým rámem Audi Space Frame, poprvé kombinujícím díly z hliníkových slitin (těch je 69 %) a oceli, bude ještě dynamičtější než jeho předchůdce. Tým designérů Audi navázal na originální styl předchozího modelu. Nové TT je s délkou 4178 mm o 137 mm delší než jeho předchůdce a s šířkou 1842 mm o 78 mm širší.

Zachováno zůstalo uspořádání sedadel 2 + 2. Otevřená karoserie Roadster bude uvedena později. K pohonu nového Audi TT slouží dva zážehové motory - dvoulitrový přeplňovaný čtyřválec TFSI s přímým vstřikováním paliva o 147 kW a V6 3,2 l/184 kW. Jedním z cílů konstruktérů bylo dosáhnout samořídicího chování vozu až do meze ovladatelnosti. Nová víceprvková zadní náprava zajišťuje optimální jízdní dynamiku. Na přání je dodáván vyspělý magnetický tlumicí systém Audi magnetic ride, jehož základním prvkem jsou drobné magnetické částice rozptýlené v oleji tlumičů. Jsou-li tyto částice vystaveny elektrickému poli, mění se během milisekund tlumicí charakteristika.

Foto: Audi

Dacia Logan: Kombi a nafta

Na autosalonu v Ženevě vystavila rumunská automobilka Dacia studii Logan Steppe. Studie se představila opravdu ve velkém stylu - v přímém televizním přenosu za účasti rumunského premiéra Calina Popescu-Tariceanua a dvojice bývalých tenistů, nyní vůdčích osobností rumunské ekonomiky, Iljeho Nastaseho a Iona Tiriaca. Podle mluvčího Dacie Silvia Sepciu se vystavený vůz z 80 % shoduje se sériovým kombi Logan Break, které se představí na autosalonu v Paříži v září. Koncept je dílem autora karoserie Loganu Kenetha Melvilleho. Předností kombi je prodloužený rozvor oproti sedanu a připraveny budou dvě verze: pěti- a sedmimístná.

Foto: Dacia

Zavazadlový prostor bude mít objem až 1700 l. Novinka se bude kromě Rumunska montovat také v Rusku. Krátce po kombi se představí i užitkový vůz s úložným prostorem o objemu kolem 3000 l a s užitečnou hmotností kolem 1000 kg.

Nabídku motorů Dacie Logan rozšířil vznětový přeplňovaný čtyřválec 1,5 dCi o výkonu 50 kW. Logan s pohotovostní hmotností 1065 kg s ním má spotřebu v kombinovaném cyklu jen 4,7 l/100 km.

Kia cee'd: Příprava pro Žilinu

Novou fázi nástupu značky Kia zanedlouho odstartuje zahájení výro-

Kia Mitsubishi

Foto: Kia

by v prvním evropském závodě korejské automobilky v Žilině. Jak bude vypadat pětidveřový hatchback z Žiliny (následovat jej budou čtyřdveřový sedan a kombi), ukázala studie cee'd, vystavená na autosalonu v Ženevě. Hlavní proporce už odpovídají sériové podobě vozu, označovaného kódovým jménem ED. Vystavený koncept byl plně funkční, s kovovou karoserií a pojízdný. Vše na voze už ale bylo sériové, jen doplněné několika stylistickými doplňky pro posílení emocionálního sdělení. Koncept byl navržen v evropském studiu Kia Motors v Rüsselsheimu pod vedením Gregoryho Guillaumeho. Jak nám sám v Ženevě řekl, třicítka designérů deseti národností zde má více samostatnosti, ale i odpovědnosti při návrhu vozů speciálně vyvíjených pro Evropu. V Evropě je totiž u zákazníků patrné jiné chápání barev i kvality než v zámoří a důraz je kladen více na spolehlivost.

Mitsubishi Outlander: První z trojčat

Na autosalonu v New Yorku se představila nová generace SUV Mitsubishi Outlander. Japonská verze Airtek byla uvedena už vloni v říjnu a od té doby se jí prodalo už přes 20 000 kusů, tedy více než plánovaných 2000 kusů měsíčně. Outlander přichází s novým konceptem, spojujícím schopnosti SUV se stylem silničního sedanu. V Japonsku se dodává výhradně s elektronicky řízeným pohonem všech kol, zatímco v USA bude v prodeji s pohonem předních kol. Uspořádání interiéru může být až sedmimístné se třetí řadou sedadel zapustitelných do podlahy. V Evropě by se měl nový Outlander představit letos na podzim a do prodeje přijde v prvním čtvrtletí 2007. Pozoruhodné na tomto voze je především to, že od roku 2007 se bude 30 000 kusů s pohonem 4x4 dodávat ze závodu v Mizushimě francouzskému koncernu PSA, který je bude prodávat jako Citroën C7 a Peugeot 707. Motory budou tyto vozy mít vznětové PSA a zážehové Mitsubishi. ←

Foto: Mitsubishi

Krátce

Toyota na autosalonu v Ženevě představila sportovní koncept modelu AYGO, vyráběného v automobilce TPCA u nás v Kolíně. Dvoumístné

Foto: Toyota

otevřené vozidlo je navrženo čistě pro radost z jízdy. Protože je určeno pro milovníky vodních sportů, jsou jeho sedadla vyrobena z neoprénu a podlaha vozu je z teakového dřeva jako závodní lodě.

Suzuki i po prodeji majetkového podílu koncernem General Motors bude s ním pokračovat v technické

Foto: Suzuki

spolupráci při přípravě nové generace modelu Wagon R+ (nově označované jako 4Car) resp. Opel Agila. Ten bude větší, sportovnější a s variabilnějším interiérem. Pro evropské trhy by se měl vyrábět v závodě GM v polských Gliwicích od roku 2008.

Subaru představí dlouho očekávaný dvoulitrový vznětový boxer v druhé polovině roku 2007 v modelech Legacy a Outback. Symetrická konstrukce vozů Subaru s pohonem všech kol neumožňuje použití dieselů od jiných výrobců.

Volkswagen už brzy představí v Brazílii a Argentině kombi/mini-MPV Spacefox na bázi modelu Fox. Tento malý hatchback se dováží ve své třídveřové podobě i do Evropy. Na rozdíl od pětidveřového hatchbacku by se Spacefox se zavazadlovým prostorem o objemu 527 l měl brzy rovněž vydat v jeho stopách.

Kia na autosalonu v Madridu koncem května představí nové sedmimístné MPV Carens. Jeho třetí řadu sedadel

Foto: Kia

bude možné v případě potřeby zcela zapustit do podlahy a vytvořit tak rozměrný zavazadlový prostor. Pohonnými jednotkami budou zážehové čtyřválce řady Theta, vyvinuté Hyundaiem ve spolupráci s Mitsubishi, a vznětový motor se vstřikováním Common Rail. ←

Evropští výrobci automobilů by se měli poučit z amerických problémů

PRŮZKUM KPMG UKAZUJE PROHLUBUJÍCÍ SE OBAVY Z BUDOUCNOSTI AMERICKÉHO AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

Vzhledem k prohlubujícím se obavám z budoucnosti amerického automobilového sektoru by se evropští výrobci měli poučit z problémů, kterým čelí jejich američtí kolegové. Uvádí to nová studie společnosti KPMG International. Podle ní stojí automobilový průmysl USA před kritickým úkolem: musí se vypořádat s dědictvím minulosti a vylepšit svou konkurenceschopnost i výrobní efektivitu, protože konkurenční hrozba od asijských značek den ode dne sílí.

Budíček pro Evropu

Na dotaz, zda by se američtí výrobci v příštích pěti letech skutečně mohli stát více konkurenceschopnými a efektivními, však odpovědělo kladně pouhých 32 % respondentů. V průzkumu, který KPMG International uskutečnila před čtyřmi lety, to bylo ještě 56 %. Průzkum KPMG se uskutečnil již po šesté a na otázky, ovlivňující jejich sektor, bylo dotazováno 140 manažerů v řídicích pozicích v automobilovém průmyslu po celém světě.

Mike Steventon, šéf poradenství v automobilovém průmyslu v KPMG Velká Británie to komentuje: „Úkoly, před kterými stojí američtí výrobci, by měly sloužit jako budíček pro evropské producenty. Nezadržitelný vzestup asijských značek byl ještě posílen a k hybné síle Japonska se přidali výrobci z Jižní Koreje a Číny. Pro etablované i rozvíjející se asijské značky je Evropa vysoce atraktivním trhem a evropské značky by se měly ujistit, že jsou na úkoly, které to přináší, připraveny lépe, než byli jejich američtí kolegové. Pokud se čínské a jihokorejské značky skutečně zaměří na Evropu, etablovaní evropští výrobci originálních autodílů (tzv. OEM – Original Equipment Manufacturers) na to musí být připraveni. Musejí investovat do nových technologií, stát v popředí inovací, být flexibilní a efektivní. Jen silná značka je na úspěšnou existenci v globálním průmyslu málo.“

Týká se to i České republiky

„To platí také pro české výrobce autodílů, na kterých stojí velká část ekonomiky. V tuto chvíli úspěšně spolupracují s řadou především evropských značek, ale na příchod nových požadavků nejsou zcela připraveni. A pokud jejich tradiční odběratelé začnou mít problémy s odbytem, budou nuceni hledat své zákazníky jinde a přizpůsobit se,“ dodává Andrew Sutherland, partner zodpovědný za automobilový průmysl v KPMG Česká republika.

Naše studie již několik let jasně zdůrazňuje trend rostoucího podílu asijských značek na trhu, především na úkor značek amerických. Letos se v odpovědích ukazují opravdové obavy, a to dokonce i ze strany severoamerických respondentů, zda jsou americké značky vůbec schopny tento trend ještě zvrátit. Ukazuje se jasné pochopení nebezpečí, před nimiž sektor stojí, a potřeby zásadní restrukturalizace, která by vyřešila zátěž minulosti. Na změnu situace mají tito výrobci reálně k dispozici čtyři až pět let.

Okamžité důvody k obavám jsou evidentní. Na otázku o ziskovosti největší část dotázaných (35 %) odpověděla, že zisky budou „nestabilní a nepředvídatelné“. Hned za touto skupinou se umístila další skupina (28 %), která prohlásila, že zisky budou „klesající“. Obavy o ziskovost jsou spojené s rostoucím uvědoměním si nadbytečných kapacit. Výsledná nadprodukce vedla ke kultuře prodejních incentiv, takže finálním výsledkem, především v Severní Americe, jsou stále klesající marže. V tuto chvíli je nezbytné vrátit nabídku a poptávku zpět do rovnováhy, což lze ale dosáhnout jen prostřednictvím významné restrukturalizace.

> KPMG International koordinuje celosvětovou síť poradenských společností. Celosvětově členské společnosti zaměstnávají téměř 94 000 pracovníků ve 148 zemích. Společnost KPMG Česká republika má 580 zaměstnanců a poskytuje služby v oblasti auditu, řízení rizik a poradenských služeb, daňového a finančního poradenství.

Asijský vzestup

Letošní průzkum také ukazuje na vzestup asijských značek. Jejich rostoucí podíl na trhu očekává 88 % respondentů. Důvěra v evropské značky je nejvýše průměrná s pouhými 34 % respondentů, kteří očekávají jejich vzestup, zatímco 28 % si myslí, že přijde pokles. Severoamerické značky ale zcela jasně čekají problémy, protože pouhých 19 % věří v jejich vzestup, zatímco 58 % je přesvědčeno, že na trhu budou ztrácet.

Na dotaz, jaké značky pravděpodobně zvýší svůj tržní podíl, dostaly Jižní Korea a Čína shodně téměř 80 % kladných odpovědí. KPMG cítí, že trvalý útok značek z těchto zemí by mohl v příštích pěti letech probíhat obzvláště na evropských trzích. Budou se muset vypořádat s bariérami, jako je vybudování značky, prodejních sítí, image a kvality, ale pokud se jim to podaří, mohou se v úvodu zaměřit na východoevropské trhy, které jsou relativně více orientované na levnější segmenty vozů. Cenová senzitivita by zde mohla vyvážit loajalitu k etablovaným značkám a také soutěžní podmínky v oblasti distribučních sítí by mohly být vyrovnanější.

„Levné vozy budou ve střední a východní Evropě minimálně v několika příštích letech stále dominantní. Vždyť v České republice představovaly za rok 2005 v celkovém počtu nově registrovaných automobilů vozy ve dvou nejnižších třídách, tedy malé a mini, 52 %. Pokud připočteme vozy v nižší střední třídě, jsme na 68 %. Tento podíl navíc zůstává v podstatě stabilní – v roce 2004 představovaly dvě nejnižší třídy 53 % nově registrovaných vozů, tři nejnižší třídy 67 %,“ dodává k tomu Andrew Sutherland.

Mike Steventon pokračuje: „Při analýze faktorů, které vedly k poklesu tržního podílu amerických značek, by se měli evropští výrobci OEM zaměřit na dva hlavní body: za prvé, američtí výrobci po řadu let produkovali pouze vozy určené specificky pro USA a Kanadu. To znamená, že měli jen velmi málo přirozených exportních trhů. A potom se američtí zákazníci v určitém bodě stali zákazníky globálními: začali projevovat větší zájem o typy modelů, které produkovali neameričtí výrobci. Tím najednou nechali své domácí výrobce pozadu. Za druhé, rostoucí ceny ropy americké výrobce zasáhly v jejich nejcitlivějším místě: vysoce ziskovém segmentu vozidel typu SUV. Tento segment se začal zužovat a odnesl tak pryč nejziskovější základnu amerického automobilového průmyslu. Tím odhalil problém, který vždy vzniká, pokud se v ziskovosti tak vysoce spolehnete na jeden segment vaší produkce.“

„Na českém trhu však spotřebitelé mohou očekávat větší nabídku sortimentu za příznivé ceny,“ uzavírá Andrew Sutherland. ←

Redakčně upraveno

Auto-plus mění pohled na ojetiny

OBCHOD S OJETÝMI AUTOMOBILY JE NEZBYTNOU PODMÍNKOU RŮSTU PRODEJE NOVÝCH VOZŮ A MŮŽE BÝT I ZÁKLADEM PŘI SNAZE ZÍSKAT SI DLOUHODOBOU PŘÍZEŇ ZÁKAZNÍKŮ.

VLADIMÍR RYBECKÝ, AUTO DATA & NEWS

PRAHA | Zatímco v zahraničí je obchod s ojetinami nedílnou součástí značkových prodejních míst nových automobilů a většinou zaujímá i mnohem větší prostor (v průměru tam připadá prodej jednoho nového vozu na prodej dvou ojetých), u nás na něj prodejci nových vozů stále ještě nahlížejí s despektem. Že je to jejich velká chyba dokládá úspěch programu auto-plus.

Špatná pověst autobazarů

Hlad motoristů po modernějších automobilech způsobil, že po přechodu k tržní ekonomice v roce 1989 začal vzkvétat dovoz ojetých automobilů ze zahraničí. Na kdejaké volné ploše vyrostly stovky autobazarů nabízejících ojetiny často pochybného původu. Technický stav těchto vozidel byl většinou katastrofální, ale díky velké poptávce se prodalo prakticky vše, co bylo provozuschopné. Díky neznalosti kupujících to bylo obvykle za ceny mnohem vyšší, než v západní Evropě.

Vedle toho se budovaly značkové prodejny a servisy nových vozů plnící standardy běžné v západní Evropě. V porovnání s pochybnými ohradami plnými pomačkaných a špinavých ojetin zde byl nebetyčný rozdíl.

Už v polovině 90. let si řada dovozců začala uvědomovat, že obchod s ojetými vozy by se měl stát nedílnou součástí činnosti jejich prodejců. Jenže k realizaci plánů oživení obchodu s ojetinami nikdy nedošlo. Největší problémy byly dva - neochota lidí a především nedostatek prověřených aut se zaručeným původem. Prodej nových vozů se sice rychle rozeběhl, ale zákazníků, ochotných obměňovat svůj vůz každé tři až čtyři roky a posílajících tak do oběhu kvalitní ojeté vozy bylo málo. To se ostatně dodnes nezměnilo.

Ojetý vůz: klíč k novému klientovi

Automobiloví obchodníci v západní Evropě i Spojených státech už před mnoha desítkami let poznali, jaký potenciál se skrývá v ojetém automobilu. Prodejci chápou obchod s ojetými vozy jako nedílnou součást svého podnikání. Dobře totiž vědí, že kvalitní, cenově dostupný ojetý vůz získá přízeň ke značce u zákazníka, který na nový vůz dosud nemá prostředky. Tím je ideálním marketingovým nástrojem, který do jeho autosalonu přivede nového klienta, poskytne práci servisu a s velkou pravděpodobností vygeneruje i budoucího pravidelného kupujícího nových vozů. Zkušenosti ze západní Evropy ukazují, že 80 % zákazníků začíná u svého prodejce koupí ojetého vozu. Primárním cílem prodejce je prodej nových vozů a náhradních dílů. Fungující obchod s ojetinami k dosažení tohoto cíle nejen napomá-

rok	prodej ks
2001	6 746
2002	7 809
2003	9 285
2004	10 017
2005	11 476
cíl 2006	12 500

há, ale přináší také nezanedbatelný ekonomický efekt.

Jako první u nás pochopila potenciál kvalitních a prověřených ojetých vozů společnost Import Volkswagen Group (IVG), která ke svým značkám Volkswagen, Audi, Seat a VW – užitkové vozy v roce 2001 vytvořila novou obchodní značku auto-plus, zaměřenou výhradně na obchod s ojetými automobily.

Koncern Volkswagen vychází z toho, že díky rostoucí kvalitě používaných materiálů i zpracování mají vozy stále větší životnost a díky tomu roste i potenciál výnosů ve druhém a třetím životním cyklu automobilů. Tím se také otevírá prostor jak k dalšímu obchodování s ojetými vozy, tak i vytváření nových vztahů se zákazníky a generování nových kupujících.

Filozofie programu auto-plus oslovila široké spektrum zákazníků, kteří hledají výhodnou cenu, ale zároveň jsou ochotni za kvalitu a seriózní záruky technického stavu a původu si připlatit (průměrná cena vozu prodaného v programu auto-plus činí 416 000 Kč). Podmínkou pro to je ale dokonalá znalost „životopisu“ vozu, a to jak pro nového kupujícího, tak i pro prodejce a servis (u vozů poprvé prodaných v ČR je 90 % se servisní knížkou). Důležité také je, že se s vyšší úrovní prodeje setkávají i ti kupující, kteří hledají auto jen za 100 000 Kč.

Od spuštění programu se prodeje téměř zdvojnásobily a program auto-plus se stal nejvýznamnější organizací obchodující u nás s ojetými vozy. Důkazem kvality nabízených vozů je i to, že v prodejně Auto Jarov, která je součástí programu auto-plus, se ojetý vůz prodá v průměru během 30 dní, zatímco evropský průměr je 90 dní.

Komplexní péče

Program auto-plus bere výkup a následný prodej ojetých vozů jako nedílnou součást řízení systému péče o zákazníka (CRM – Customer Relationship Management). Stále vyšší počet firem si pořizuje vozy na operativní leasing. Prodejci IVG jim nabízejí nejenom kvalitní nové vozy a odpovídající servisní péči po dobu jeho trvání, ale i následný odkup použitých vozů po jeho ukončení. Vozy vykoupené zpět projdou důkladným servisem a poté jsou zařazeny do nabídky programu auto-plus. Klient si pak pořizuje na leasing další vozy, zatímco kvalitní ojeté vozy snadno nacházejí své zákazníky.

Totéž ale platí i pro ostatní zákazníky. Ti nemusejí díky tomu řešit problém co s ojetým vozem a vystavovat se riziku obchodu přes autobazary. Pokud se totiž klient vydá do autobazaru a nechá se zlákat nabídkou okamžitě vyplacených peněz, byť v menším množství, než mu bylo původně slíbeno, pak hrozí, že si zvolí nové auto jiné značky. Přitom náklady na získání nového zákazníka jsou tři- až čtyřikrát vyšší, než na udržení spokojeného kupce. Zkušenost ukazuje, že prakticky všichni zákazníci programu auto-plus zůstávají i nadále ve službách servisu, kde se obchod uskutečnil, protože jsou spokojeni s jeho kvalitou. V rámci programu auto-plus je vykupováno 55 až 60 % automobilů na protiúčet při prodeji nového vozu.

Tato filozofie výrazně přispívá ke spokojenosti zákazníků a zvyšování jejich loajality vůči značce a prodejci. Tím se síť prodejců společnosti IVG zcela odlišuje od těch, kteří řeší obchod s ojetými vozy buď individuálně, nebo spoluprací s určitým autobazarem.

Program auto-plus má v porovnání s ostatními formami prodeje ojetých vozů řadu nesporných výhod. Kromě již zmíněných záruk stavu a původu nabízených vozů je to i jejich počet a hustá síť obchodníků, zahrnující 42 obchodních partnerů z řad prodejců vozů Volkswagen, Audi a Seat, kteří nabízejí průběžně přibližně 2350 kvalitních ojetin. Díky přehledně zpracovanému internetovému portálu, který jenom vloni shlédlo více než milion návštěvníků, má zákazník z kteréhokoli místa ČR kdykoli dokonalou představu o aktuální nabídce. ←

Bylo zahájeno sdílení dat mezi bankovním a nebankovním registrem

VLADIMÍR RYBECKÝ, AUTO DATA & NEWS

PRAHA | Zahájením výměny informací mezi Bankovním registrem klientských informací (BRKI) a Nebankovním registrem klientských informací (NRKI) dostaly banky i splátkové a leasingové společnosti možnost posuzovat úvěrovou historii klienta kompletně. To znamená, že banky mohou se souhlasem klienta zjišťovat jeho závazky vůči leasingovým a splátkovým společnostem a naopak.

„Vzájemná výměna informací mezi oběma registry zamezí do značné míry předlužení některých klientů a dále sníží úvěrové riziko finančních společností. Dobrým klientům to přinese výhodnější podmínky a možnost lépe budovat svou úvěrovou historii,“ řekl při této příležitosti Petr Kučera, výkonný ředitel společnosti CCB (Czech Credit Bureau), která pro oba registry zajišťuje služby spojené s jejich provozem.

Vzájemná výměna informací funguje tak, že finanční instituce, u které klient žádá o nějaký úvěrový produkt, získá kromě údajů z registru, kterého je členem, i údaje z druhého registru na základě podepsané smlouvy o vzájemné výměně údajů, a zjistí tak klientovu úvěrovou historii. Tento dotaz do obou registrů je však podmíněn souhlasem klienta. Některé členské společnosti obou registrů začaly tyto nové souhlasy pro sdílení sbírat již od září 2005, ostatní společnosti se postupně připojují. „Předpokládáme, že tzv. sdílená databáze, tj. počet smluv připravených pro vzájemnou výměnu s druhým registrem, bude velice rychle narůstat, protože jen za minulý rok přibyly do obou registrů téměř tři miliony záznamů o nových nebo žádaných úvěrových kontraktech,“ doplnil Petr Kučera.

BRKI i NRKI jsou standardními úvěrovými registry evropských parametrů, které obsahují nejen negativní, ale také pozitivní informace o platební morálce a bonitě klientů bank (BRKI) a leasingových či splátkových společností (NRKI). Na rozdíl od negativních registrů nepoukazují jen na historické dluhy žadatelů o úvěrové produkty, ale pomocí pozitivní historie splácení umožňují dobrým klientům dosáhnout na kvalitnější a rychlejší služby i v případě drobných historických prohřešků.

Finančním institucím v zemích s univerzálními pozitivními registry se po zapojení do registru snižuje podíl nedobytných úvěrů o 25–45 %. Data mohou být využita jen k přesně stanovenému účelu posouzení bonity a platební morálky konkrétního klienta a jsou zabezpečena proti zneužití či marketingovému využívání členy registru. Každý klient si bude moci i nadále ověřit informace o své osobě prostřednictvím Klientských center CBCB a LLCB.

Aktuálními uživateli Nebankovního registru klientských informací jsou společnosti ČSOB Leasing, GE Money Auto, GE Money Multiservis, CAC LEASING, CCB Finance, ŠkoFIN, Leasing České spořitelny, sAutoleasing, Renault Leasing CZ a D.S. Leasing. ←

SISA přichází s poznatky

TISKOVÁ INFORMACE SDRUŽENÍ IMPORTÉRŮ A VÝROBCŮ SOUČÁSTÍ AUTOMOBILŮ A SERVISNÍ TECHNIKY

Takzvaná Bloková výjimka, resp. Nařízení Komise ES 1400/2002 o prodeji a servisu motorových vozidel, platí u nás od 1. 11. 2004. Ve starých zemích EU funguje tato norma ještě o dva roky déle. Co přinesla do našich servisů a do automobilového oboru vůbec?

Zlepšená pozice servisů

Bloková výjimka jednoznačně zlepšila pozici neznačkových i značkových autoservisů na trhu. Značkové servisy dostaly možnost nakupovat díly od nezávislých distributorů. Tomuto trendu jednoznačně odpovídá zvýšení celkového obratu u nezávislých distributorů dílů.

Odpůrci Blokové výjimky sice stále tvrdí, že tato norma kromě možnosti prodeje více značek u jednoho prodejce nikomu nic nepřináší, ale již dnes je vidět, že i autorizovaným servisům se rozšířilo pole jejich působnosti. Vzhledem k možnosti servisování většího počtu značek a díky kvalitnímu vybavení mohou tyto servisy nabízet služby pro širší klientelu. Došlo tak zároveň ke zvýšení konkurence, k pozitivnímu tlaku na ceny a ke zvýšení kvality nabízených služeb. To vše vede ve svém důsledku ke zvýšení spokojenosti zákazníků.

Značkové servisy

Autorizované servisy mohou nakupovat a používat originální náhradní díly a díly srovnatelné kvality od třetích osob, aniž by je kdokoliv omezoval. Závazek autorizovaného servisu používat pro běžnou údržbu a opravy motorových vozidel pouze originální díly, dodávané výrobcem vozidla, by byl závažným porušením Blokové výjimky. Za porušení Blokové výjimky se nepovažuje povinnost používat náhradní díly určité značky do výše 30 % nákupu konkurenčních náhradních dílů autorizovaného servisu a také případy použití dílů pro svolávací akce, servis zdarma a záruční opravy. Autorizované servisy mohou také prodávat náhradní díly dalším subjektům – autoservisům, které je používají při opravách a údržbě vozidel.

Neznačkové servisy

Asi nejvíce díky nové Blokové výjimce získaly neznačkové servisy. Především otevření přístupu k technickým informacím (kam patří například i možnosti získání speciálních nástrojů, diagnostiky, technických dat, ale i specializovaná školení pro servisy), možnosti získání a použití originálních i neoriginálních dílů pro opravy rozšířily nabídku těchto opraven.

Toto vše pak opět pozitivně působí ve vztahu k zákazníkům. Díky tomu, že Bloková výjimka umožnila také oddělení prodeje vozidel od jejich servisování, byla také rozšířena nabídka servisů vozidel pro nezávislé opravny, které mohou přejímat práci od prodejců, či kooperovat se značkovými servisy. Neznačkové servisy se také mohou specializovat na určité značky. Vše také pomáhá rychloservisům a řetězcům rychloopraven. Některé nezávislé autoopravny již dnes na svých webových stránkách uvádějí, že jsou schopny s odvoláním na Blokovou výjimku (ustanovení o přístupu k technickým informacím, servisní technice a dalším nástrojům) zajistit práce na stejné úrovni jako značkový servis.

Přínos pro spotřebitele

Pokud se na Blokovou výjimku podíváme ze strany přínosu pro spotřebitele, je potřeba vyzdvihnout pozitivní vliv Blokové výjimky na ceny, kde v současnosti dochází k jejich sbližování.

Pokud je zákazník o Blokové výjimce informován, může využít všech jejích výhod. Jedná se především o svobodnou volbu místa pro servisování vozidla – může si vybrat dle své svobodné vůle, zda chce svůj vůz nechat opravovat ve značkovém nebo neznačkovém servisu. Zákazník má také právo na volbu náhradního dílu, kde si může určit, jaký díl bude při opravě použit. Tím opět dochází k tlaku na cenové relace a zkvalitnění služeb.

Mezi významné zákazníky autoservisů patří také pojišťovny a leasingové společnosti. I tyto subjekty mohou svým způsobem profitovat z možností, které Bloková výjimka přináší.

Aplikace v praxi

A jaké jsou tedy poznatky z praxe? Podívejme se nejprve k našim sousedům. Z publikovaných poznatků z aplikace Blokové výjimky v Německu vyplývá, že liberalizace tržního prostředí autoservisů přináší vždy užitek také pro spotřebitele.

Na trhu je přetlak náhradních dílů a v důsledku zesílené konkurence se posílily nabídky pevných cen a výrazně i sezónní nabídky servisů. K vítězům v obchodu s poprodejními službami patří zcela jasně hráči na volném trhu. I když je loajalita smluvních obchodních partnerů ke svým servisům v daném okamžiku ještě poměrně vysoká, vybudovali si nezávislí velkoobchodníci s náhradními díly - stejně jako nezávislé autoservisy - své postavení na trhu. Téměř 40 % smluvních obchodních partnerů nakoupilo v roce 2004 více dílů na volném trhu než rok předtím; okolo 22 % obratu náhradních dílů dělají smluvní obchodníci s nezávislými velkoobchody s náhradními díly. Více nakupovat na volném trhu chtějí především malí smluvní partneři a autorizované partnerské autoservisy. Zvýšil se rovněž počet provozoven i autorizovaných servisů. Tolik zkušenosti ze sousedního Německa. Obdobné zkušenosti, byť s určitým časovým zpožděním, se projevují i na našem trhu.

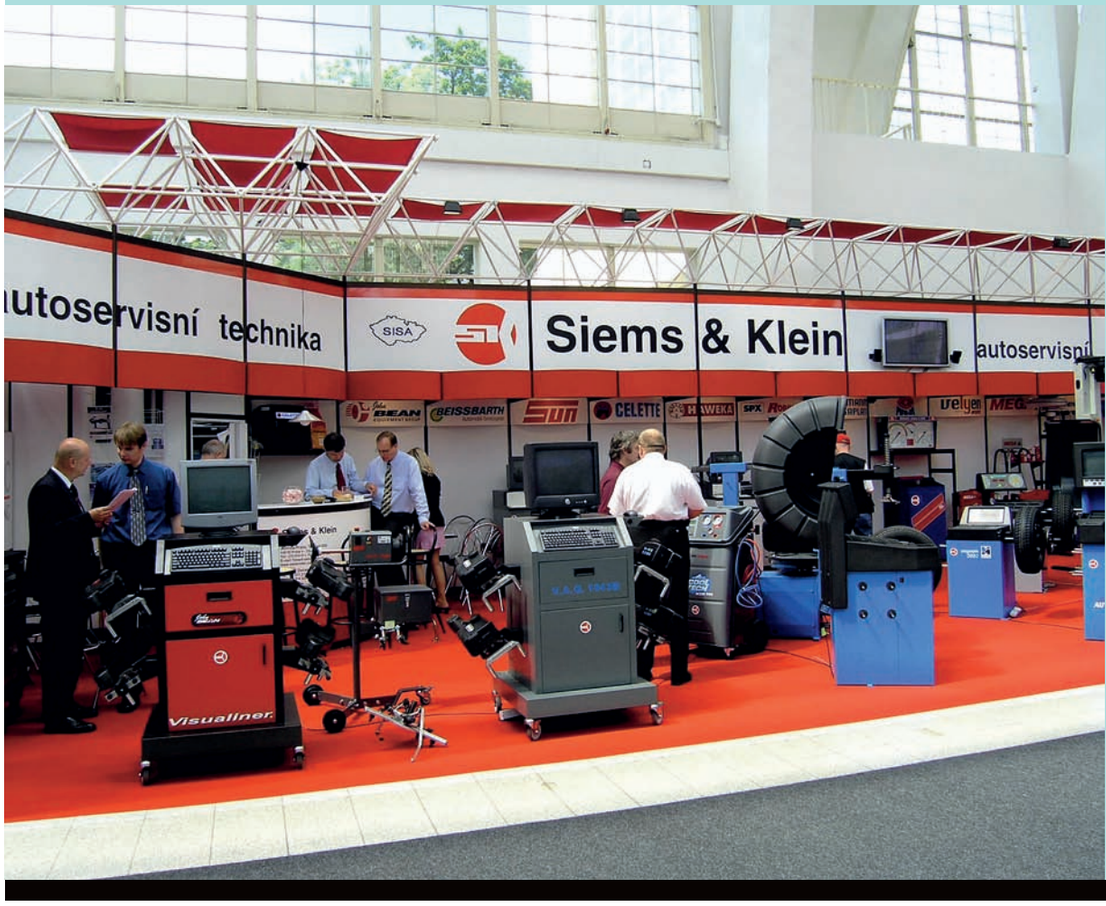
Aplikace Blokové výjimky s sebou přináší i řadu problémů, které je potřeba řešit. Například na jaře loňského roku se SISA a někteří její členové potýkali s problémy, které vznikaly z nesprávného pochopení Blokové výjimky. Jednalo se například o zamezování přístupu k technickým informacím od některých subjektů. Objevily se také problémy vyplývající z nesprávného pochopení výjimky na straně dodavatelů dílů, kde některé obchodní společnosti vydávaly například prohlášení o kvalitě dílů. Toto prohlášení je ale povinen vydat pouze výrobce, a to předepsaným způsobem.

Působení SISA

A jakým způsobem působí za dané situace sdružení SISA na českém aftermarketovém trhu? Díky výše zmíněným skutečnostem, vyplývajícím z aplikace Blokové výjimky, dochází na našem trhu k zesílení nabídky náhradních dílů. S tím souvisí také řada nešvarů, které se v poslední době objevují. SISA se proto vždy snaží na tuto problematiku upozorňovat a jednat s příslušnými orgány státní správy.

Dochází například k projevům nekalé soutěže ze strany některých firem, kdy jsou na trh dodávány výrobky, které jsou zařazovány do skupin, u nichž je vytvářeno nové pojmenování a tyto výrobky jsou pak deklarovány jako značkové. Některé společnosti používají praktiky podbízení se odběratelům, někdy až za hranicí obvyklých obchod-

z fungování tzv. Blokové výjimky



ních vztahů. Dochází rovněž k citelnému nárůstu dodávek zboží a náhradních dílů ze zemí s menší tradicí této výroby, kde není zaručena dostatečná kvalita a životnost. Objevují se i případy zneužívání obchodních značek renomovaných výrobců apod. SISA úzce spolupracuje s příslušnými orgány státní správy, jako je například celní správa, Česká obchodní inspekce apod. a v případě zjištění nedostatků se snaží o zjednání nápravy.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem si SISA dovoluje upozornit a varovat spotřebitele, aby vždy kupovali pouze ověřené a kvalitní náhradní díly. Některé náhradní díly, které se začaly objevovat na našem trhu, totiž nezaručují kvalitu, případně je jejich kvalita neznámá, a i když jsou v mnoha případech levné, mohou způsobit mnohonásobně větší ztráty, než jsou ušetřené peníze při jejich nákupu.

Již více než deset let sdružení SISA garantuje kvalitu dodávaných výrobků u svých členských subjektů. Vědomi si své spoluodpovědnosti za technický stav motorových vozidel a tím i za bezpečnost silničního provozu členové SISA vždy akceptují a zaručují u dodávaných součástí všechny právní a technické normy, které příslušejí oblasti náhradních dílů a jejich schvalování dle daných předpisů. ←

Pozn.: redakčně upraveno

Nejasnosti u náhradních dílů

PRESS CLUB MEZINÁRODNÍHO VELETRHU UŽITKOVÝCH AUTOMOBILŮ, PŘÍSLUŠENSTVÍ A SERVISNÍ TECHNIKY AUTOTEC 2006 SE ZAMĚŘIL NA NÁHRADNÍ DÍLY.

Nařízení 1400/2002 Evropské komise o prodeji a servisu motorových vozidel (tzv. Bloková výjimka) se zabývá také problematikou používání náhradních dílů pro motorová vozidla. Mezi laickou, ale i odbornou veřejností však panuje v této oblasti celá řada mýtů a nepřesných informací. Na trhu se objevují značkové díly, originální díly, neoriginální díly, díly neznačkové a bohužel také plagiáty dílů a jednotlivých skupin výrobků.

Doporučování použití pouze originálních dílů se značkou výrobce vozidla není zcela šťastné. Nesmí totiž vzniknout dojem, že vše, co není značkový díl, je špatné a nekvalitní. Nezávislí dodavatelé jsou totiž schopni dodávat díly od firem, které je vyrábějí také do prvovýroby, a to v řadě případů ve velmi příznivých cenách. Jednou ze záruk, že dodávané díly mají odpovídající kvalitu, životnost, spolehlivost apod., je například i členství dodavatelské firmy v asociaci SISA - Sdružení importérů a výrobců součástí automobilů a servisní techniky.

Originální náhradní díly

Originálními náhradními díly se rozumí náhradní díly stejné kvality jako díly používané pro montáž nového motorového vozidla a vyráběné podle specifikací a výrobních požadavků stanovených výrobcem motorového vozidla pro výrobu dílů daného motorového vozidla. Originálními náhradními díly se rozumí i náhradní díly, které jsou vyráběny na stejném výrobním zařízení jako tyto díly.

Originální náhradní díly můžeme rozdělit do tří podskupin:

1) díly, které vyrábí výrobce vozidla
2) díly, které dodává výrobce dílů výrobci vozidel, který je dále prodává svým prodejcům
3) díly, které nejsou dodávány příslušnému výrobci vozidel, ale jsou vyráběny v souladu se specifikacemi a výrobními normami jím poskytnutými. Výrobce náhradních dílů tyto náhradní díly dodává buď nezávislým prodejcům náhradních dílů, nebo přímo servisním pracovníkům.

Výrobce originálních náhradních dílů, vyráběných podle výrobních standardů automobilky, vystaví certifikát o tom, že díly jsou v souladu s technologií požadovanou výrobcem vozidla a mají stejnou kvalitu jako díly používané při výrobě nových vozů. Certifikát může být vytištěn na obalu dílu, přiložen k němu, nebo může být volně přístupný na internetu. Záleží na výrobci dílů, zda se rozhodne vydat takový certifikát sám, nebo si přeje odkaz na certifikaci provedenou nezávislým orgánem. Osvědčení vydané nezávislým orgánem však není podmínkou pro klasifikaci náhradních dílů jakožto originálních náhradních dílů. Pokud bylo takové prohlášení vydáno, předpokládá se, že tyto náhradní díly jsou originálními náhradními díly a autorizovaný servis je může použít pro opravu a údržbu.

Pokud by však výrobce vozidel nebo jakákoliv třetí strana, například sdružení spotřebitelů nebo automobilový klub prokázala, že určitý náhradní díl nebo určitý počet náhradních dílů ze stejné výrobní dávky je nižší kvality nebo nebyl vyroben podle specifikací nebo výrobních norem výrobce vozidel, nemohou tyto náhradní díly být prodávány jako originální náhradní díly.

Kvalitativně rovnocenné náhradní díly

Kvalitativně rovnocennými náhradními díly se rozumí náhradní díly vyráběné jakýmkoliv soutěžitelem, který je kdykoliv schopen vydat osvědčení, že tyto díly dosahují kvality dílů použitých či používaných při montáži nových motorových vozidel.

Pokud má náhradní díl splnit podmínky pro odpovídající kvalitu, musí být výrobce dílu schopen kdykoli prokázat, že tento odpovídá kvalitě příslušných komponent motorových vozidel. Je na výrobci náhradních dílů, aby takové prohlášení vydal a seznámil s ním uživatele stejným způsobem jako u originálních náhradních dílů. Takové prohlášení musí být k dispozici kdykoli, to znamená nejen při prodeji dílů, ale také později, například když budou díly prohlášeny za vadné.

Pozor na plagiáty

Na našem trhu se v posledních letech objevují plagiáty nerůznějších výrobků. Na veřejnost se nejvíce dostávají případy z plagiátorství známých oděvních značek. Ale výrobci, a to především z asijských zemí, dnes dokáží vyrábět plagiáty prakticky čehokoliv. Dnes je tedy možné setkat se i s výrobky z oblasti náhradních dílů, které se tváří jako by byly originály. V tom lepším případě mají ve svém názvu nějakou přesmyčku, a tak se dají při troše pozornosti ještě rozeznat.

V tom horším případě jde o zcela identické napodobeniny, které mají dokonce „originální" výrobní čísla a značky známých firem. Mají jen jednu malou nevýhodu - jejich životnost je žalostná a v mnoha případech mohou být i nebezpečné, u motorových vozidel se jedná přímo o nebezpečí života. ←

Zdroj: Výběr z tiskové informace Autotec 2006

Ve znamení novinek

VLADIMÍR VOŠICKÝ, GENERÁLNÍ ŘEDITEL FORD MOTOR COMPANY V ČESKÉ REPUBLICE, SI V LETOŠNÍM ROCE MNOHO SLIBUJE OD NOVÝCH MODELŮ S-MAX A TRANSIT.

Začátek letošního roku byl pro Ford Motor Company neobyčejně úspěšný, alespoň z pohledu oficiálních prodejních statistik SDA. Jak byste hodnotil prodejní výsledky za první čtvrtletí?

Do letošního roku jsme vstoupili skutečně velice úspěšně a navázali jsme na vynikající prodejní výsledky ze závěru roku loňského. Celkově jsme za první tři měsíce prodali 2550 vozidel a v porovnání se stejným obdobím loňského roku jsme zvýšili odbyt jak v oblasti osobních, tak i lehkých užitkových automobilů. První čtvrtletí tudíž splnilo naše očekávání, v prodejních statistikách jsme obsadili 2. místo mezi importéry, ovšem co nás daleko více těší, jsou úspěchy modelů Fusion, Focus, Mondeo a Transit. Poněkud za očekáváním zůstala pouze výrazně modernizovaná modelová řada Fiesta, kterou osobně považuji z hlediska konstrukce a nabízené výbavy za jakýsi etalon třídy. Fiesta, ač patří mezi absolutně nejatraktivnější a technicky nejvyzrálejší malé vozy na evropském trhu, u nás tak trochu doplácí na cenovou válku, kterou v tomto segmentu dlouhodobě vedou někteří naši konkurenti. My nabízíme Fiestu jako jeden z nejlépe vybavených vozů ve své třídě a její cena je více než atraktivní. Jsem přesvědčen, že takto bude Fiestu vnímat stále více zákazníků a že její prodej utěšeně poroste. V této souvislosti musím opětovně konstatovat, že pro nás dovozce a prodejce je cesta nesmyslných slev a „speciálních" modelů s minimální výbavou cestou do pekel.

Pro letošní rok chystáte celou řadu novinek. Mohl byste nám je postupně představit v časovém sledu, jak budou přicházet na český trh?

Začnu již zmíněnými, výrazně inovovanými modely Fiesta a Fusion, které jsme na český trh uvedli před několika měsíci. Na začátku června ovšem představíme dvě zásadní novinky vycházející z jedné koncepce – nový model Galaxy, splňující představy zákazníků o prostorném, pohodlném a komfortním voze pro přepravu až sedmi cestujících, a nový model S-MAX, který se v naší nabídce zařadí mezi vozy Galaxy a Mondeo Combi a který svým expresivním pojetím osloví zejména ryzí individualisty a esteticky založenou klientelu. Počátkem září uvedeme na trh novou generaci modelové řady Transit, její předpremiéru ovšem chystáme již na červen, abychom se my a naši partneři mohli podrobně s tímto vozem seznámit a řádně připravit jeho úspěšný prodejní start na celém území České republiky. V druhé polovině roku naši modelovou paletu rozšíří také

model Focus Coupé-Cabriolet, který se těšil nesmírné pozornosti na nedávném autosalonu v Ženevě. Samozřejmě máme připraveny ještě další novinky, zatím bych však o nich nechtěl hovořit, protože jsou ještě ve stádiu příprav. Rok 2006 každopádně bude rokem Fordu a naši zákazníci se rozhodně mají na co těšit.

Co mohou zákazníci očekávat od nové generace Transitu?

Především zcela novou generaci pohonných jednotek, komfortnější kabinu a mnohem atraktivnější, agresivnější design. Ve srovnání s předchozí modelovou řadou byla zvýšena aktivní a pasivní bezpečnost vozu, úroveň standardní výbavy a zdokonaleno zabezpečení interiéru a prostoru pro náklad. Nový Transit se může pochlubit taktéž lepšími jízdními a provozními parametry a větší šíří nabízených modelových variant. Krátce řečeno, jedná se o zcela nový koncept užitkového vozu v produktové paletě značky Ford.

Jaké prodejní výsledky si letos slibujete od nových modelů S-MAX a Galaxy? Nedojde k mírné kanibalizaci modelů S-MAX a Focus C-MAX?

Kanibalizace modelů S-Max a C-MAX se v žádném případě neobáváme.

C-MAX je od počátku koncipován jako pětimístný automobil a za tu dobu, co je na trhu, což je dva a půl roku, již má svoji přesně definovanou klientelu. S-MAX bude více konkurovat modelové řadě Mondeo a té také pravděpodobně ubere část zákazníků. O velkou kanibalizaci se však dle mého soudu jednat nebude, větší starosti způsobíme s modelem S-MAX především konkurenci. Měsíčně bychom chtěli prodávat 30 až 40 těchto modelů, které mají velkou šanci přilákat ke značce Ford zcela novou klientelu. Cílová skupina pro model Galaxy pochopitelně není tak početná, takže předpokládám prodeje okolo 30 až 40 vozů. Jen pro úplnost uvedu, že roční prodeje modelu Focus C-MAX se v ČR pohybují okolo 450 vozů.

Hoříme-li již o plánovaných prodejních číslech, jaký jste si stanovili cíl pro letošní rok?

Udrží-li se vzestupný trend české ekonomiky, tak počítám, že bychom letos mohli prodat 11 000 až 11 500 osobních a užitkových vozů. Nereálná není ani hranice 12 000 vozidel.

Chystáte nějakou zásadní změnu ve vaší dealerské síti?

Naše prodejní síť se v posledních dvou letech, co jsme přešli na nové evropské standardy plynoucí z takzvané blokové výjimky, stabilizovala a je dle mého soudu na velmi dobré úrovni. Ne všude jsme ovšem tak blízko k zákazníkovi, jak bychom si představovali, takže v následujících letech počet našich prodejních a servisních míst, kterých je v současnosti v ČR necelých osmdesát, budeme ještě mírně zvyšovat.

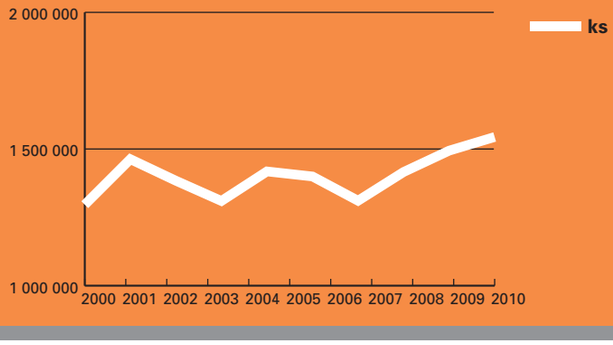
V České republice působí několik subdodavatelských firem, které vyrábějí komponenty pro evropské závody Ford Motor Company. O jaký objem zakázek se přibližně jedná a bude se počet těchto výrobců nadále zvyšovat?

Přímo zde, v pražské centrále Ford Motor Company, existuje oddělení interně nazývané „Purchasing" mající na starost vyhledávání nových subdodavatelských firem v regionu střední a východní Evropy, takže z toho vyplývá, že počet těchto výrobců a objem produkce komponent v blízké budoucnosti ještě výrazně poroste. Konkrétní ekonomické ukazatele bych z pochopitelných strategických důvodů nerad uváděl, nicméně si jistě dokážete představit objem výroby a celkový obrat takového závodu, jakým je Autopal Nový Jičín, který je v rámci firmy Visteon výrobcem a dodavatelem světelné techniky pro modelovou řadu Focus.

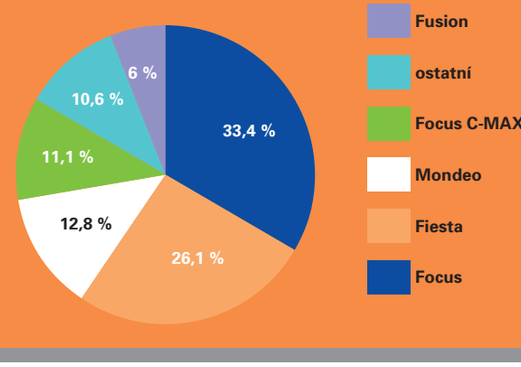
Mohl byste porovnat prodej automobilů Ford v České republice s prodejem v Maďarsku, Polsku a na Slovensku?

V Maďarsku, které se svou rozlohou a počtem obyvatel nejvíce přibližuje České republice, prodává Ford přes 20 000 vozů ročně. Tedy dvakrát tolik než u nás. Je to dáno tím, že je zde starší a menší vozový park a poněkud přísnější legislativa pro dovoz ojetých automobilů. Navíc zde neexistuje fenomén silného domácího výrobce. V Polsku, které má téměř čtyřnásobek obyvatel, jsou prodejní čísla Fordu přibližně stejná, neboť prodej nových importovaných automobilů zde výrazně ovlivňuje naprosto nekontrolovatelný dovoz ojetin ze západní Evropy. Na Slovensku je odbyt vozů Ford zhruba třetinový ve srovnání s Českou republikou. ←

Výroba Fordu v západní Evropě – vývoj a prognóza



Prodej modelů Ford v Evropě



Zdroj: ANE/JD Power

Dodavatelé nového Fordu Focus

ALEX GRAHAM,
AUTOMOTIVE NEWS EUROPE

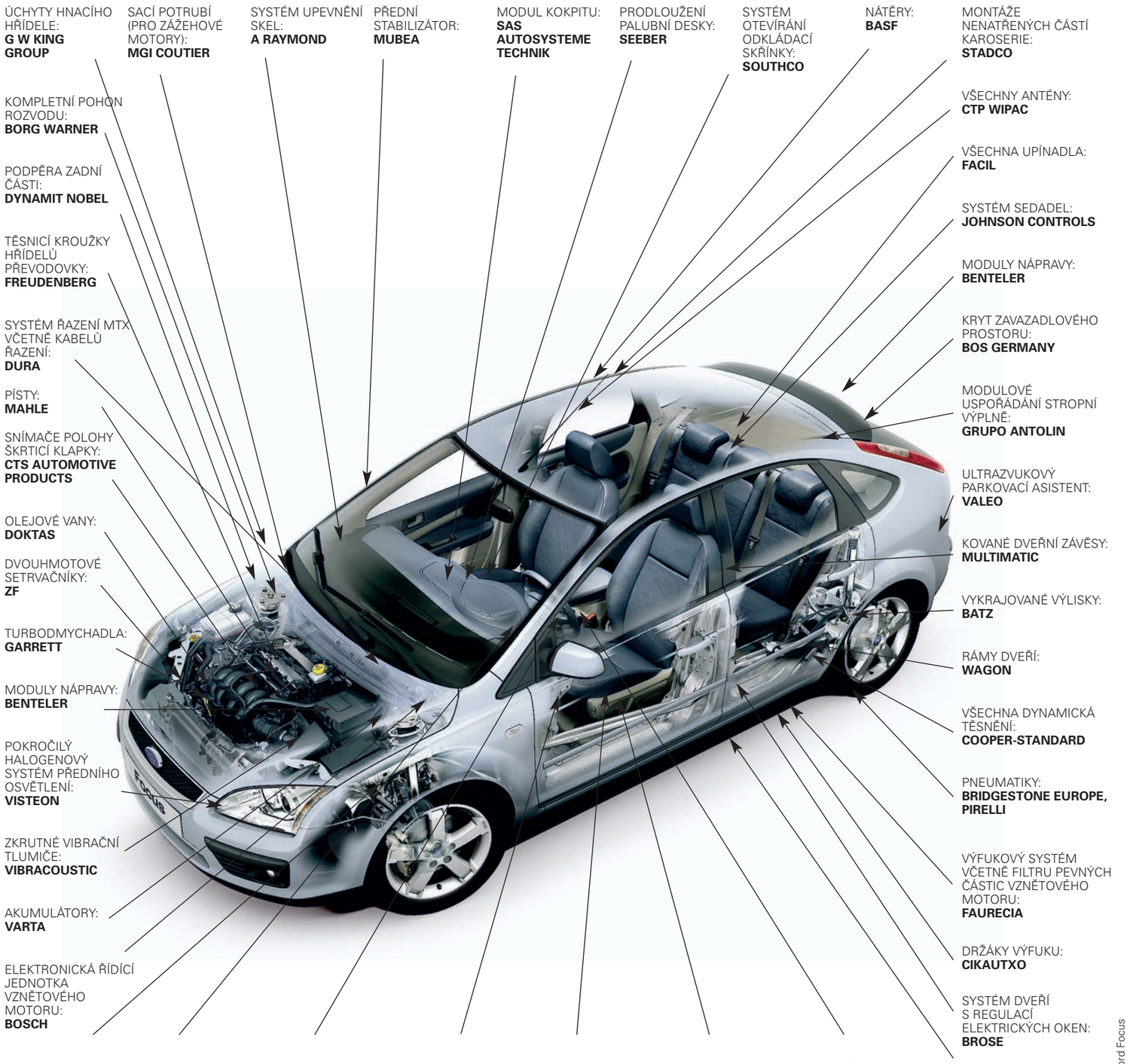
Nový Ford Focus je v rámci tohoto odvětví poprvé vybaven halogenovými adaptivními předními světlomety. Světlomety dodává výrobce autodílů Visteon, dříve vlastněný Fordem. Až dosud se adaptivní přední světlomety kombinovaly výhradně se špičkovými xenonovými a bi-xenonovými světlomety, což bylo typické u německých prestižních modelů.

Visteon také pro nový Focus dodává systém topení,větrání a klimatizace a rovněž elektrokapalinové řízení automobilu. Nový Focus vychází z architektury C1 skupiny Ford, která se používá také pro výrobu středního minivanu Focus C-MAX, modelu nižší střední třídy Mazdu3 a modelu nižší prestižní třídy Volvo S40/V50.

Přední evropský dodavatel upínadel z Francie A. Raymond zásobuje výrobní závod Ford Focus v Saarlouis v Německu kompletními dodávkami pojiv pro upevnění skel. Lepidlo, které má velikost a tvar malé tablety, se jednoduše připevní k povrchu, jenž se má spojit. Nevyžaduje žádnou dobu k vytvrzení.←

Projekt Ford Focus

Kódové označení: C307 (pro hatchbacky)
Uvedení na trh: podzim 2004
Vedoucí projektu: Gunnar Herrmann
Platforma: C1 se vpředu napříč uloženým motorem poháněným přední kola (sdílená s modely Mazda3, Mazda5, Ford Focus C-MAX, Volvo S40 a V50)
Design: Chris Bird, Claudio Messale
Cíle vývoje: zachování nadprůměrné ovladatelnosti a jízdních vlastností, zlepšení finální montáže
Technologie: Pro vůz jsou připraveny zážehové motory Duratec 1,6 l s dvojitým proměnlivým časováním rozvodu. Pro vznětový motor 1,6 l je k dispozici převodné ústrojí s plynulou změnou převodového poměru (CVT).
Karoserie: K dispozici jsou tří-, čtyř- a pětidveřová, kombi a nejnověji i coupé-cabrio.
Výroba: Saarlouis (Německo) a Valencie (Španělsko)



Projekt: Ford Focus

Roomster má

HARALD LUDANEK, ČLEN PŘEDSTAVENSTVA AUTOMOBILKY ŠKODA AUTO ODPOVĚDNÝ ZA OBLAST TECHNICKÉHO VÝVOJE, JE DUCHOVNÍM OTCEM NOVÉHO MODELU ROOMSTER, DO NĚHOŽ VKLÁDÁ NEMALÉ PRODEJNÍ AMBICE.

Kdy jste poprvé začali vážně uvažovat o čtvrté modelové řadě a kdy padlo rozhodnutí, že jí bude automobil vycházející z konceptu stylistické studie Roomster?

O vozu na pomezí kategorií A0 a A jsme začali uvažovat krátce po mém příchodu do automobilky Škoda Auto a někdy na konci léta roku 2002 jsme v našich inženýrských týmech rozpracovali první myšlenky a nápady. Vznikla z nich nakonec stylistická studie, kterou jsme o rok později představili na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem. Příznivá reakce veřejnosti i odborníků nás přiměla k zahájení již konkrétního projektu. Ten již od samého začátku vycházel z maximální využitelnosti vnitřního prostoru vozu s ohledem na jeho požadovanou přepravní kapacitu a veskrze moderní design karoserie. Důležité také bylo, aby celý projekt byl pro sériovou výrobu ekonomicky rentabilní. Proto jsme při vývoji automobilu využili modulovou strategii kombinující osvědčené komponenty a skupiny z různých automobilů – například přední a zadní nápravu z modelů Fabia a Octavia – se zcela novými konstrukčními prvky. Úplně nová je například střední část podvozkové plošiny, od níž se odvíjí velikost rozvoru, a tudíž i možnost využití variabilního systému zadních sedadel VarioFlex, jímž vlastně celý automobil „žije“.

Jakých výsledků jste s Roomsterem dosáhli v interních bariérových zkouškách?

Vozy samozřejmě prošly úspěšně celou řadou interních testů prováděných podle různých metodik. Ve „veřejných“ bariérových testech podle Euro NCAP, které se uskuteční dle mého předpokladu někdy na podzim letošního roku, chceme dosáhnout čtyři hvězdičky. To se nám také podaří, ovšem mnohem důležitější je, že jsme plně splnili náš cíl udržet hodnoty biomechanického zatížení pod kritickou hladinou a vytvořit takovou bezpečnostní „buňku“ pro cestující, která bude při všech, zdůrazňuji všech, nárazech skýtat posádce vozu maximální prostor pro přežití. To je pro nás mnohem důležitější než například instalace zvukového výstražného systému nezapnutých bezpečnostních pásů, za kterou je možné ve finálním hodnocení získat ještě lepší výsledek.

Mohl byste krátce definovat tři čtyři nejzajímavější konstrukční a designérské prvky nového Roomsteru?

S radostí… Předně bych chtěl vyzdvihnout další vývojový stupeň typické „škodovácké“ chromované masky, která je nyní dominantnější a mnohem výraznější než u ostatních modelových řad a která do značné míry symbolizuje samotný vývoj automobilky Škoda Auto. Z relativně neznámé značky se v posledních patnácti letech stala svébytná, celosvětově uznávaná firma, a to se právě odráží v přídi nového modelu Roomster. Dalším originálním designérským prvkem je oblouk předních dveří ve stylu kokpitu tryskového letadla, který s protilehlým, opačně zakřiveným a pravoúhle zakončeným obloukem zadních dveří navozuje pocit dynamiky a prostornosti automobilu. Velká prosklená plocha umožňuje cestujícím na zadních sedadlech patřičně si užívat jízdu a výhled na okolní krajinu, což je dnes neméně důležitý požadavek kladený na automobilové designéry a konstruktéry. Nový Roomster snadno identifikujete v nočním provozu, podobně jako novou Octavii, podle podsvíceného „céčka“ v zadních skupinových svítilnách. A Roomster má ještě jedno technické tajemství. Tím, že jsme vzadu použili nápravu z Octavie a vpředu z Fabie, je rozchod kol vzadu téměř o 65 mm větší, což zvyšuje nejen směrovou stabilitu vozu, ale i jeho odolnost vůči nepříjemným bočním náklonům v zatáčkách, s nimiž se potýkají některé podobně koncipované konkurenční automobily. Chtěl bych zdůraznit, že nový Roomster je automobilem pro volný čas a je určen především pro sportovně založenou klientelu s aktivním životním stylem. Proto jsme také kladli důraz na to, aby se v něm daly snadno převážet sportovní potřeby, jako jízdní kola, lyže či surf, a aby se v něm cítil člověk co nejpřirozeněji a nejbezpečněji, k čemuž přispívá i zvýšená poloha sedadel umožňující pohodlnější nastupování a vystupování z vozu. Zepředu působí Roomster velmi dynamicky a dynamickým stylem se s ním dá i jezdit.

↑ HARALD LUDANEK

> V roce 2007 bude Škoda Auto vyrábět 600 000 vozů ročně

Montáž Roomsteru byla před několika dny zahájena ve výrobním závodu v Kvasinách. Jaká je plánovaná roční výrobní kapacita nového Roomsteru a v jakém časovém horizontu jí bude postupně dosaženo?

V letošním roce bychom v našem pobočném závodě v Kvasinách chtěli vyrobit 15 000 Roomsterů, v příštím roce již 50 000 vozů, přičemž celková výrobní kapacita zdejší továrny je nastavena na 500 vozů denně včetně modelu Superb. To znamená, že jsme schopni v Kvasinách vyrábět ročně až 80 000 Roomsterů a já jsem přesvědčen, že se v krátkém časovém horizontu tomuto číslu rychle přiblížíme.

Kdy se nový Roomster objeví na trhu a jaké motorové verze budou mít zákazníci nejdříve k dispozici?

Roomster se začne oficiálně prodávat v červnu na domácím, českém trhu. V září se objeví i v Německu a Rakousku a pak již budou následovat další evropské trhy. Nejdříve budou k dispozici modely s hospodárným benzinovým tříválcem 1,2 l HTP o výkonu 47 kW, který se vyrábí v Mladé Boleslavi, a turbodieselové verze 1,9 l TDI disponující výkonem 77 kW. V krátké době je doplní verze se zážehovým motorem 1,6 l/77 kW, která bude od konce roku 2006 nabízena i se samočinnou šestistupňovou převodovkou s možností sekvenčního řazení TipTronic a zážehová (MPI) a dieselová (TDI) varianta motoru o objemu 1,4 l a výkonu 63 kW, resp. 51 a 59 kW.

Předpokládám, že na českém trhu se v krátké době objeví i varianta v úpravě N1. Bude to již na výstavě AUTOTEC v Brně?

Ano, verze Roomsteru v úpravě N1 budeme v Brně vystavovat, homologace N1 právě probíhá a v nejbližších týdnech bude ukončena. Do budoucna si samozřejmě dokážeme představit rozšíření modelové řady Roomster i o další ryze užitkové deriváty. Jsem přesvědčen, že zákazníky v tomto směru ještě mile překvapíme.

Roomster se veřejnosti poprvé představil na autosalonu v Ženevě, následně byl vystaven i v Lipsku. Jaké byly první reakce návštěvníků, odborníků a zástupců konkurenčních značek?

Byl jsem na obou autosalonech a musím říci, že všichni zúčastnění byli nadšeni tím, že nový Roomster je ve srovnání s konkurenčními modely více lifestylovým velkoprostorovým vozem. Jsem rád, že se nový Roomster líbil i mým kolegům z ostatních konkurenčních značek a myslím si, že tento model, jenž je pro automobilku Škoda Auto nesmírně důležitý a strategický, má dobře „našlápnuto“ stát se jedním z nejoblíbenějších až kultovních vozů na evropském trhu. Roomster je navíc prvním vozem značky Škoda, který je postaven na jiné než koncernové podvozkové platformě. Je to takové naše svébytné mladoboleslavské auto, na které jsme všichni ve vývoji v Česaně náležitě hrdí.

Můžete alespoň částečně poodhalit současnou fázi vývoje nového vozu, který by se měl stát následovníkem modelové řady Fabia?

Vývoj tohoto automobilu samozřejmě probíhá, již testujeme první zkušební vozy v reálných provozních podmínkách, na druhé straně musím říci, že vývoj nového vozu nechceme nikterak uspěchat. Už jenom proto, že se současná Fabia momentálně velmi dobře prodává a že její životní cyklus ještě zdaleka není u konce. Novou Fabii pochopitelně představíme až v okamžiku, kdy bude definitivně dokončena.

Jakým směrem se bude ubírat vývoj vozů Škoda v rámci koncernu VW ve střednědobém výhledu?

V blízké budoucnosti se chceme soustředit na stávající modelové řady včetně nového Roomsteru. Již na letošním autosalonu v Paříži představíme novinku vycházející z modelové řady Octavia a jak již naznačil pan Detlef Wittig budeme vážně uvažovat i o projektu vozu s pohonem 4x4 na bázi konceptu stylistické studie Yeti, která se rovněž

velké šance

setkala s vřelým přijetím a zájmem veřejnosti.

Na nedávné výroční konferenci Škoda Auto jste prohlásili, že v roce 2007 chcete vyrábět 600 000 vozů ročně. Znamená to, že k tomuto datu již bude zahájena výroba Octavií v Číně?
Ano výroba Octavií bude v Číně zahájena za začátku roku 2007. Myslím si, že vozy značky Škoda mají na zdejším trhu a v tomto konkurenčním prostředí velmi dobré šance a to díky vynikajícímu poměru ceny a užitné hodnoty. V současné době působí v Číně 48 prodejců značky Škoda a není důvod, proč bychom neměli prodejní síť na tak perspektivním trhu dále rozšiřovat. V Číně máme navíc spolehlivého partnera znalého místního prostředí, který snižuje riziko celého projektu.

Technické a vývojové centrum Škoda Auto v Česaně se v příštích letech rozroste o nový areál, v němž se budou nacházet nová specializovaná pracoviště. Mohl byste nám něco říci o tomto projektu, který výrazně změní i vzhled Mladé Boleslavi?
S tím, jak postupně rozšiřujeme výrobní kapacity a modelovou nabídku, je nezbytné rozvíjet i vývojovou základnu. Náš nový projekt, na němž jsme pracovali přes rok a který byl po přísné kontrole schválen ze strany koncernu Volkswagen v prosinci loňského roku s investicí 38 milionů eur, úzce souvisí například s náběhem nového modelu Roomster, s novými, přísnějšími předpisy Euro NCAP pro ochranu chodců a se zavedením již zmíněné sériové výroby modelu Octavia v Číně, jenž si vyžádá zásadnější konstrukční úpravy dle specifických požadavků zdejšího trhu. Budeme potřebovat další vysoce kvalifikované vývojové pracovníky, nové zkušebny a laboratoře, nové technologické centrum a potřebné parkovací prostory. To je v krátkosti vize našeho nového projektu, který by měl být dokončen v roce 2009.

Děkujeme za rozhovor ←

Foto: Škoda Auto

Pohled zasvěceného člověka na rychlý růst Východu

VRATISLAV KULHÁNEK POPISUJE MEZNÍKY ZMĚN A V BUDOUCNOSTI VIDÍ DALŠÍ VELKÉ UDÁLOSTI

LYLE FRINK, AUTOMOTIVE NEWS EUROPE

PRAHA | Střední Evropa se v roce 1989 vynořila z komunismu bez jediné automobilky na světové úrovni a s roztříštěnou, zastaralou výrobní základnou. Desetiletí xenofobie, šířené vládami východního bloku, a dlouhodobá politika, upřednostňující výrobu zbraní před spotřebním zbožím, způsobily, že automobilový průmysl na Východě zaostal za západní Evropou o celé generace.

Přední automobilkou bývalého sovětského bloku byla úředně stanovena italská společnost Fiat Auto. Výsledkem dlouhodobých licenčních smluv s polským podnikem FSO a ruským závodem AvtoVAZ, společně se svým vlastním prodejem v regionu bylo, že v 70. a 80. letech bylo mezi každými deseti automobily prodanými za železnou oponou zhruba šest automobilů značky Fiat.

Avšak československá Škoda stála stranou. Vyvíjela své vlastní modely a zákonem chráněnou technologii jako nástroj vládní politiky. „Byla to politika vlády, že výroba automobilů musí být nezávislá na Západu," říká Vratislav Kulhánek, předseda dozorčí rady Škoda Auto.

Jako jedna ze tří nejstarších evropských automobilek se Škoda při vývoji a výrobě svých vlastních vozidel mohla opřít o bohatou a časem prověřenou řemeslnou kulturu. Postrádala však přístup k nejmodernějším technologiím a financím, za které by si je mohla koupit a používat.

Vstupuje Volkswagen

Tento problém byl odstraněn v roce 1991, když rozhodující podíl v české společnosti koupil Volkswagen. Jeho akvizice odstartovala vlnu investic, které navždy změnily tvář evropského automobilového průmyslu a vytvořily moderní, nízkonákladovou výrobní protiváhu k vysocenákladovým továrnám tohoto průmyslu na Západě.

Vratislav Kulhánek

1943	narozen v Plzni
1966	promoval na pražské Vysoké škole ekonomické
1981	přišel do podniku Motor Jikov, první zaměstnání v automobilovém průmyslu
1992	jmenován předsedou podniku Motor Jikov
1992	jmenován ředitelem a mluvčím společného podniku Motor Jikov a Robert Bosch
1997	přichází do Škoda Auto jako předseda představenstva
2004	jmenován předsedou dozorčí rady Škoda Auto

Podle odhadů Deutsche Industriebank investovaly od roku 1995 západní i asijské automobilky a jejich dodavatelé zhruba 20 miliard eur do nových výrobních kapacit v tomto regionu, jenž zahrnuje Českou republiku, Slovensko, Polsko, Maďarsko a Rumunsko.

„Všechno tady bylo. Mezinárodní společnosti neměly problém najít partnery," říká Kulhánek, který do Škoda Auto přišel v roce 1997 jako předseda představenstva. „Jediným problémem byly technologie."

Při své expanzi západní automobilky, ve snaze využít levnou pracovní sílu tohoto regionu, horečnatě pokračovaly v budování nových továren. Výroba automobilů se tak zvýšila o zhruba milion vozů ročně.

Druhá vlna

Druhá vlna investic do automobilového průmyslu, převážně asijská, přichází na řadu nyní. Přispívá zvýšení kapacity výroby v regionu o další milion vozů. Kulhánek říká, že tak masivní zvýšení kapacity výroby automobilů v regionu pomohlo a dokonce přinutilo sektor dodavatelů k větší vyspělosti a konkurenceschopnosti. „Před pěti lety se dodavatelé podíleli zhruba 30 % na konečném produktu v automobilovém sektoru, zatímco Škoda Auto si zabezpečovala 70 % dílů," řekl. „V současnosti Škoda Auto vyrábí pouze asi 45 % dílů."

Vstup České republiky, Slovenska, Polska a Maďarska do Evropské unie v roce 2004 přinesl větší pohyb pracovních sil v regionu. V Maďarsku pochází téměř třetina pracovníků v továrně Suzuki v Ostřihomi ze sousedního Slovenska.

Další hranice

Kulhánek je přesvědčen, že další velký krok automobilového průmyslu povede do Ruska a na Ukrajinu. Automobilky GM, Ford, Hyundai a Renault již některé své vozy montují v Rusku a Volkswagen, Fiat a Toyota jsou odhodlány s tím začít. „Rusko je v současnosti pouze montážním závodem automobilů, nic víc," řekl. „Potřebují vytvořit moderní dodavatelský průmysl. Jsem si jist, že až rozvinou silný dodavatelský průmysl dostanou investice ze Západu."

Ukrajina potřebuje najít odlišný model podnikání než Rusko, radí Kulhánek. Ukrajinská automobilka ZAZ vyrábí automobily doma a v Polsku v podniku FSO, který dříve patřil Daewoo. Odtud je vyváží do Ruska a doufá, že začne prodávat i v rámci EU. „S malou pomocí," míní Kulhánek, „by se Ukrajina mohla stát, z hlediska kapacity výroby, dalším Polskem.

←

Mozky znamenají víc než hrubá pracovní síla

VÝCHOD, KTERÝ JE ZNÁM PŘEVÁŽNĚ JAKO MÍSTO, KDE JE MOŽNÉ ZÍSKAT LEVNOU PRACOVNÍ SÍLU NA FYZICKY NÁROČNÉ PRÁCE, CHCE DOKÁZAT, ŽE UMÍ ZVLÁDNOUT VÍCE PRÁCE VE VÝZKUMU A VÝVOJI

LYLE FRINK, AUTOMOTIVE NEWS EUROPE

Díky svým vynikajícím univerzitám, zaměřeným na výzkum, a velkému počtu vysokoškoláků z vědeckých a technických oborů, by se Východ, podle mínění řady vedoucích pracovníků, mohl stát mnohem víc než jen zásobárnou nízkonákladových pracovníků pro automobilový průmysl.

„Všechny pohotové společnosti zde hledají potenciál pro výzkum a vývoj," řekl Ladislav Glogar, ředitel provozu firmy Visteon v České republice a na Slovensku. „Ti, kteří ještě tento region nevyužívají z hlediska technických odborníků, výzkumu a vývoje, o tom uvažují."

Visteon vstoupil do střední Evropy v roce 1993, sedm let poté, co se vyvinul ze své mateřské společnosti Ford. Na regionu ho podle Glogara zaujaly výrobní a konstrukční schopnosti firmy Autopal, českého dodavatele světlometů se sídlem v Novém Jičíně. „Měli výzkum a vývoj a stavěli na tom," řekl. „Jiné společnosti, které přišly později, se rozhlížejí, co mohou dělat."

Obavy kvůli udržení pracovních míst

Ladislav Glogar říká, že pro zachování pracovních míst a zabránění jejich přesunu dále na východ je nezbytné dodávat technickou hodnotu něčemu, co je jinak zbožím určeným k obchodování. Hodinové mzdy v průmyslu se v České republice pohybují kolem 7 eur. Na Ukrajině je to 1,50 eura. Delphi a další dodavatelé již přesunují výrobu, založenou na fyzicky náročné práci na dílech, jako je kabeláž elektrického rozvodu, na Ukrajinu a do Ruska.

Vratislav Kulhánek, který byl v 90. letech šéfem provozu firmy Bosch v České republice, si vzpomíná, že řada evropských výrobců při zakládání provozoven na Východě nevěřila ve schopnosti místních lidí pro výzkum a vývoj. Inženýring na místě byl obvykle omezen na méně náročné technické úkol. Hlavní a strategické vývojové práce probíhaly na Západě.

„Při zavádění vývojového odboru jsem překonával mnoho problémů. Povolili mi 12 lidí," vzpomíná Kulhánek, který je předsedou dozorčí rady Škoda Auto. „Nyní máme novou budovu a více než 200 lidí."

Marek Adamiak, ředitel firmy Delphi Poland, říká, že při rozvíjení schopnosti výzkumu a vývoje existují tři fáze:

1. Mít na výrobním místě více techniků, kteří zajistí, že procesy jsou správně integrovány
2. Najmout více techniků a naučit je upravit výrobky tak, aby vyhovovali specifickým požadavkům zákazníka
3. Otevřít k tomu účelu samostatné technologické centrum

Pan Adamiak řekl, že Delphi dosáhlo třetí fáze v roce 2000. Technologické centrum v polském Krakově, které firma poté otevřela, nyní zaměstnává více než 500 inženýrů a výzkumníků. Dalších 264 technických pracovních míst se vytváří s pomocí vládního grantu. Nový personál bude pracovat na systémech zavěšení.

Překrývání výzkumu a vývoje firmě Delphi pomohlo vyvinout bohatší paletu výrobků pro region.

Nejvyšší šéf Renaultu a Nissanu Carlos Ghosn je přesvědčen, že pokračující vývoj Východu jako automobilové mocnosti by neměl být považován za hrozbu pro továrny vyrábějící automobily a komponenty v západní Evropě. „Východní Evropa nesoutěží se západní Evropou, východní Evropa západní Evropu doplňuje," řekl Ghosn. „Je to příležitost učinit evropský prostor v budoucnosti mnohem více konkurenceschopným."

←

Cesta pro plyn otevřena

PODPISEM DOHODY O ROZŠÍŘENÍ ZEMNÍHO PLYNU JAKO ALTERNATIVNÍHO PALIVA V DOPRAVĚ SE TAKÉ ČESKÁ REPUBLIKA ZAŘADILA K ZEMÍM, KTERÉ SE STARAJÍ O TO, JAK POSTUPNĚ NAHRAZOVAT ROPNÉ PRODUKTY V JEJICH DOMINANTNÍ ROLI POHONNÉ JEDNOTKY AUTOMOBILŮ

VLADIMÍR RYBECKÝ,
AUTO DATA NEWS

Ministr průmyslu a obchodu Milan Urban podepsal se zástupci společnosti RWE Transgas a všech regionálních plynárenských distributorů Dohodu o rozšíření zemního plynu jako alternativního paliva v dopravě. Plynárenské společnosti se v této dohodě zavázaly vybudovat síť plnicích stanic na stlačený zemní plyn (CNG). Byly tak vytvořeny podmínky pro to, aby Česká republika naplnila směrnici EU, podle které by do roku 2020 měl podíl zemního plynu činit 10 % z celkového objemu pohonných hmot motorových vozidel.

Jde o peníze

Hledání alternativních způsobů pohonu automobilů se nejčastěji prezentuje jako snaha o ochranu životního prostředí, především kvůli omezování emisí oxidu uhličitého (CO_2). Jenže ve skutečnosti je hlavní motivací úsilí najít takový zdroj pohybu, který by byl schopen garantovat dlouhodobě stabilní a pokud možno nízkou cenu.

Problémem není ani tak blížící se nedostatek ropy. Vyčerpání jejích zásob se totiž už několik let posouvá. Prognostici a analytici už řadu let setrvávají u odhadu, který předpovídá dramatický pokles zásob ropy v období za 40 až 50 let.

Závažnější je snaha vyhnout se závislosti na jejích dodávkách, pocházejících převážně z nestabilních oblastí světa, protože krize v těchto regionech opakovaně a především nevratně vyhánějí cenu pohonných hmot vzhůru. To přinutilo i amerického prezidenta George W. Bushe vyhlásit program hledání alternativních způsobů pohonů dopravních prostředků.

Evropská komise už koncem roku 2001 vypracovala a přijala program pro využití alternativních pohonných hmot v dopravě. Program předpokládá, že by do roku 2020 mělo být nahrazeno 20 % pohonných hmot z ropných produktů alternativními palivy.

Hledání alternativ

Ideální pohonnou hmotou pro motory automobilů by byl vodík. Lze jej získat z vody, která se rozloží pomocí elektrické energie. Ověřuje se několik způsobů získávání vodíku a je pravděpodobné, že se nějaký vhodný k běžnému použití v automobilech podaří najít.

Vždy ale zůstane problém se skladováním a distribucí vodíku. Skladování vodíku je vážným zdrojem potenciálního nebezpečí. Vodík hoří neviditelným plamenem, takže požár není snadno rozpoznatelný, nepáchne, takže jeho únik je nezjistitelný, a působí křehkost mnoha kovů. Riziko jeho exploze od statické elektřiny je mimořádně vysoké. Podle mnohých odborníků je jen otázkou času, kdy při manipulaci s vodíkem v experimentálních vozidlech dojde ke katastrofě, která rozšíření této pohonné jednotky na dlouho přibrzdí.

Vozidla poháněná elektromotory, čerpajícími elektrickou energii z akumulátorů, mají jen malý dojezd a není předpoklad, že by se podařilo objevit takový způsob zásobování vozidel elektrickou energií, který by to zásadně změnil. Problémem je i nalezení dostatečných zdrojů elektrické energie, které by neprodukovaly CO_2, NOx či jiné škodlivé látky. Jediným možným řešením by bylo budování dalších atomových elektráren, jenže tomu v současné době není téměř nikde na světě veřejnost nakloněna.

Ideálním zdrojem elektrické energie ve vozidlech by byly palivové články. Jenže palivové články potřebují ke své činnosti opět plynný vodík. Jeho využívání je zde energeticky efektivnější než při spalování v motoru. Jenže náklady na jejich výrobu jsou stále vysoké a nezbytný vývoj pro jejich masovější rozšíření ještě potrvá mnoho let. Nedávné optimistické odhady o uvádění vozidel poháněných palivovými články do výroby kolem roku 2010, které prezentovalo vedení koncernu General Motors, už proto byly ve vší tichosti posunuty o deset let.

Biopaliva

Jako jedno z řešení při hledání alternativních pohonných hmot pro motory s vnitřním spalováním jsou paliva získávaná z obnovitelných zdrojů, tedy rostlinného původu. Ta jsou založená na uhlíku jako ropné produkty. Jsou jimi bioalkoholy a estery. Ty se stále častěji používají jako příměsi do benzinu a nafty. Alkoholová paliva jsou už také řadu let základní pohonnou hmotou vozidel v Brazílii a s bionaftou se setkáváme několik let i u nás.

Směrnice EU ukládá členským zemím zajistit jejich rozšiřování a stanoví jednotlivým zemím průběžné cílové hodnoty. Do roku 2010 by se tak měl podíl biopaliv zvýšit ze současných asi 2 % na 5,75 %.

Plnou náhradou ropných produktů se biopaliva nemohou stát, protože z obnovitelných zdrojů nelze vyrobit dostatečné množství uhlíkového paliva, aby se jím dala zásobovat všechna provozovaná auta.

Sázka na CNG

Pro období let 2010 až 2020 se proto předpokládá významné rozšíření využití zemního plynu, takže by v roce 2020 měl jeho podíl na celkové spotřebě pohonných hmot motorových vozidel dosáhnout 10 %, a to jak ve formě CNG (tedy stlačený zemní plyn), tak v menší míře i jako LNG (ve zkapalněné formě). Předností CNG je jeho nízká cena a významné snížení emisí CO_2 i dalších škodlivin. Proto k nižší ceně CNG zanedlouho přistoupí ještě další zvýhodnění v připravovaných daňových úlevách.

Stlačený zemní plyn CNG má velmi odlišné vlastnosti od u nás známějšího zkapalněného propan-butanu (LPG). Především je podstatně bezpečnější. U vozidel s pohonem na CNG jsou silnostěnné tlakové nádoby odolávající nárazu umístěny pod podlahou vozidla. Nádrž je vybavena bezpečnostním ventilem s elektromagnetickým uzávěrem a tepelnou pojistkou. Oproti LPG je výhodou, že zemní plyn je lehčí než vzduch, takže se v případě úniku snadno rozptýlí a nehrozí riziko exploze. S vozy na CNG lze proto parkovat v zabezpečených větraných podzemních garážích.

Výhodou CNG je nižší spotřební daň, kterou se česká vláda zavázala udržet na této úrovni až do roku 2020. Náklady na provoz vozů na CNG jsou v porovnání s tradičními pohonnými hmotami asi poloviční, ale cena těchto vozů je vyšší. Zatím se tedy vyplatí jen těm, kteří ročně absolvují více než 50 000 km.

Na českém trhu jsou v současné době nabízeny s pohonem na CNG automobily Fiat Multipla a Dobló, Opel Zafira a Combo a Citroën Berlingo a C3. Pohon CNG u nás využívá 165 městských a linkových autobusů (jejich uvádění do provozu je zvýhodněno dotací ve výši 400 000 Kč) a asi 280 osobních automobilů, většinou provozovaných plynárenskými společnostmi.

Problémem většího rozšíření CNG je nedostatečná síť čerpacích stanic. Plynárenské podniky se proto v rámci výše uvedené Dohody zavázaly, že v krátké době uvedou do provozu 21 čerpacích stanic, do roku 2013 se objeví další podél hlavních dálničních tahů a v roce 2020 by jich mělo být k dispozici kolem stovky. V Německu už je v provozu přes 660 čerpacích stanic na CNG (Erdgas) a během roku 2007 jejich počet překročí tisíc. Díky tomu je tam v provozu více než 35 000 vozů s pohonem na CNG. Do roku 2020 by v zemích EU mělo být k dispozici 20 000 plnicích stanic na CNG pro 23,5 milionu vozidel. ←

Podíl různých zdrojů pohonu motorových vozidel v roce 2011

Benzin	70,7 %
Nafta	22,6 %
Alternativní paliva 6,7 %	
z toho	
plyn (CNG + LPG)	4,9 %
hybridní pohon	1,6 %
vodík	0,1 %
palivové články	0,1 %

Zdroj: ANE/Mercer

Porovnání vlastností plynných pohonných hmot automobilů

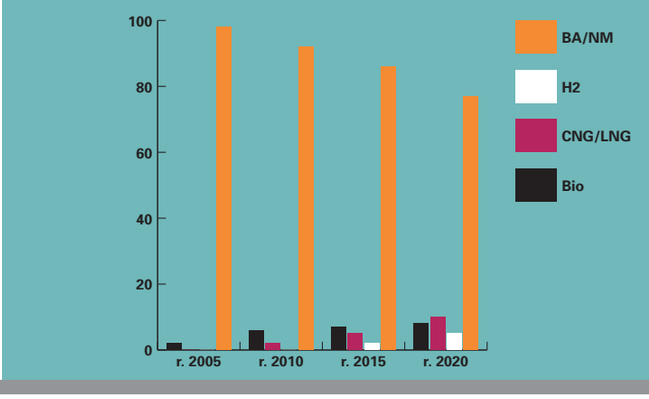
palivo	CNG	LPG
	stlačený zemní plyn	zkapalněný rafinérský plyn
	Compressed Natural Gas	Liquid Petroleum Gas
složení	96 - 98 % metanu	50 % propanu + 50 % butanu
výroba	těžba	vedlejší produkt zprac. ropy
uskladnění	v plynném skupenství	v kapalném skupenství
tlak v nádrži	60 MPa	4 MPa
vlastnosti	lehčí než vzduch	v plynném skupenství těžší než vzduch
zápalná směs se vzduchem	4,4 - 16,5 %	1,7 - 10,5 %
zápalná teplota	620 °C	500 °C
využitelná energie	0,28 MJ	0,06 MJ
produkce CO^2 *)	25 %	9 %

*) v porovnání s benzinem a naftou

Zdroj: IEK

Podíl jednotlivých druhů pohonných hmot v zemích EU podle směrnice EHK

Pozn.: Bio = biolíh a bionafta, CNG/LNG = stlačený i kapalný zemní plyn, H2 - vodík, BA/NM - benzin a nafta



Zdroj: RWE Transgas

Ukrajinská cesta

UKRAJINSKÁ SPOLEČNOST UKRAVTO NA SEBE UPOZORNILA ZÍSKÁNÍM KONTROLY NAD POLSKÝM FSO, S JEHOŽ POMOCÍ CHCE PRODUKOVAT PŮL MILIONU AUT ROČNĚ.

VLADIMÍR RYBECKÝ, AUTO DATA & NEWS

KYJEV | Ukrajinská automobilová společnost UkrAVTO je jednou z nejvlivnějších firem na Ukrajině. Jedná se o společnost s letitou zkušeností v obchodování s automobily. Dnes je největším zprostředkovatelem v automobilovém sektoru pokud jde o prodej a údržbu motorových vozidel. V současnosti je po celé Ukrajině v různých podnicích společnosti zaměstnáno více než 40 000 lidí

Cesta vzhůru

Základ společnosti byl položen v roce 1969, kdy byla vytvořena jako podnik zahraničního obchodu podobný našemu Motokovu. V období Perestrojky začala společnost po celé zemi budovat obchodní zastoupení a servisy. V roce 1992 se UkrAVTO proměnilo v akciovou společnost s veřejně obchodovatelnými akciemi, které jsou rozděleny mezi téměř 10 000 akcionářů.

UkrAVTO řídí největší síť prodejců na Ukrajině, která obchoduje s výrobky značek Mercedes-Benz, Chrysler a Jeep, Toyota a Lexus, Nissan, Opel, Chevrolet, ZAZ, Daewoo, Renault s Dacií a VAZ. UkrAVTO kromě toho provozuje vlastní prodejce, což představuje kolem 405 servisů, autosalonů a prodejen náhradních dílů. Dohromady tak UkrAVTO vloni získalo 57 % ukrajinského trhu s automobily, který prodejem 151 460 vozů vykázal meziroční nárůst o 25 %.

UkrAVTO se snaží ve svých prodejních místech propojovat nabídku více zastupovaných značek. V Kyjevě například disponuje tím, čemu se dnes začíná v Evropě říkat obchodní dům s automobily. Pod jednou střechou, ale se samostatnými showroomy, se zde nabízejí automobily od Tavrije přes Sens a Daewoo, Opel a Chevrolet až po Chrysler/Jeep a Mercedes-Benz včetně Maybachu (těch je mimochodem na Ukrajině v provozu 16). Umožňuje to podchytit zákazníka a s růstem jeho finančních možností mu nabízet stále více. Součástí areálu jsou i samostatné moderní servisy všech značek. Ty nabízejí zákazníkům možnost sledovat vše, co se s jeho vozem děje. Po letech socialismu je totiž stále největším problémem přesvědčit klienty o kvalitě nabízených služeb a zbavit je jejich dosud oprávněné nedůvěry.

Nejen prodej

UkrAVTO provozuje šest velkých logistických center a využívá jejich bohatý potenciál k zajištění dodávek pravidelných servisních služeb a dodávek pro podniky. Pro dosažení tohoto cíle byla v minulém roce založena zasilatelská společnost Trans-Capital. Společnost Trans-Capital dnes převáží různé druhy nákladů na jakékoli místo na Ukrajině.

↑ TARIEL VASADZE STOJÍ V ČELE SPOLEČNOSTI OD ROKU 1985

↑ AKTIVITY SPOLEČNOSTI UKRAVTO JÍ VYNESLY OCENĚNÍ COMPANYBEST ZA ROK 2005

↑ V OBCHODNÍM DOMĚ S AUTOMOBILY JE NEJEN RESTAURACE, ALE TAKÉ PŘIPOMÍNKA HISTORIE SPOLEČNOSTI VČETNĚ NEJSTARŠÍHO AUTOMOBILU VYROBENÉHO V ZÁPOROŽÍ

↑ SENS JSOU VOZY DAEWOO, KTERÉ SE UŽ NESMĚJÍ PRODÁVAT POD KOREJSKOU ZNAČKOU

Vlastní pravidelná doprava kamiony po celé zemi je pro UkrAVTO při velkých vzdálenostech velkou výhodou. Ze střediska v Kyjevě totiž mohou denně zásobovat všechny své partnery od Krymu po polské hranice, což je pro ostatní značky zvládnutelné jen letecky.

V průběhu vytváření této rozvinuté infrastruktury UkrAVTO rozšířilo svou činnost za hranice své původní oblasti podnikání. Založilo například pojišťovací společnost Garant-AUTO, která nabízí rozsáhlý rozsah pojišťovacích služeb. Vedle toho společnost rozvíjí vlastní síť čerpacích stanic pohonných hmot, ve které prodává produkty společnosti Esso, a také služby své cestovní agentury a restaurací.

Výroba

Cílem korporace UkrAVTO je obnova národní automobilové výroby spolu se zajištěním rozvoje místního automobilového průmyslu, vytvoření nových pracovních míst a zavedení nových standardů kvality a nových přístupů k provozování propojení výroby, prodeje a servisu.

Z tohoto důvodu korporace UkrAVTO v roce 2002 koupila kontrolní balík akcií v hroutících se Záporožských automobilových závodech (ZAZ) se 20 000 pracovníky. Tento podnik, založený v roce 1863 pro výrobu zemědělských strojů, je nejstarším strojírenským závodem v zemi.

Po této akvizici akcií v letech 2002 až 2004 investovala 645 milionů dolarů do rozvoje výroby automobilů v tomto podniku. Roční výrobní kapacita pokud jde o motorová vozidla vzrostla ze 14 800 na 126 000 vozů, ale cílem je dosažení hranice 200 000 motorových vozidel. Podnik ZAZ má tří výrobní závody: hlavní továrnu na výrobu automobilů v Záporoží, montážní závod v Illičivsku a továrnu na výrobu motorů v Melitopolu. Kromě vozů Tavrija a Slavuta, určených již téměř výhradně jen pro ruský trh, se zde montují i automobily značek Sens (to jsou bývalé vozy Daewoo, u nichž nelze požívat tuto značku) a Chevrolet (tj. Daewoo v licenci GM-DAT), ale také Mercedes-Benz, Opel a VAZ. Záporožské automobilové závody jsou největším výrobcem automobilů v zemi.

Expanze za hranice

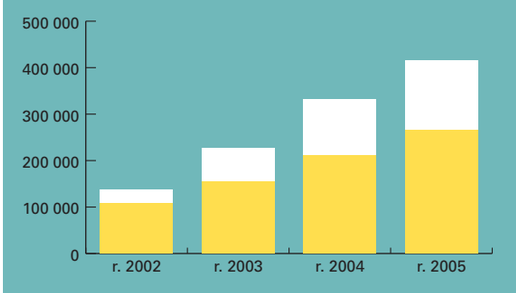
UkrAVTO ale nechce být jedničkou jen na domácím trhu. Společnost chce rovněž expandovat především do Ruska a dalších zemí bývalého Sovětského svazu, kam už nyní směřuje z Ukrajiny přes 90 000 vozů ročně, ale také do Polska. Proto investuje nejen do nových technologií, ale i do vzdělávání lidí. „Můžete mít krásný provoz s nejmodernějším vybavením, ale to nestačí, protože zdaleka nejdůležitější jsou lidé," říká prezident společnosti a poslanec ukrajinského parlamentu Tariel Vasadze.

Na konci června 2005 koupil ZAZ rozhodující podíl akcií svého letitého partnera, automobilové továrny FSO v Polsku. Tento krok se stal logickým pokračováním stálé a přínosné spolupráce mezi dvěma největšími nezávislými automobilkami ve východní Evropě. Oba čelí problémům po kolapsu korejské společnosti Daewoo Motors, jež byla jejich majoritním vlastníkem. ZAZ ani FSO nebyly zařazeny do akvizice GM, takže byly ponechány svému osudu.

Výrobní zařízení polské továrny jsou schopná vyrábět 300 000 motorových vozidel ročně. Moderní průmyslové vybavení by mělo umožnit hladký přechod na výrobu nových modelů. Výhodou je velmi dobrý přístup k dopravní infrastruktuře, stejně tak jako poloha závodu v prostoru Evropské unie, což obojí má zajistit další úspěšný rozvoj společnosti. Ukrajinci jsou připraveni do polské automobilky investovat 800 milionů dolarů, aby bylo možné co nejdříve zahájit výrobu nového vozu, jehož identita je zatím přísně střeženým tajemstvím. ←

Prodej automobilů na Ukrajině

rok	celkem (ks)	meziroční nárůst (%)	UkrAVTO (ks)	podíl na trhu (%)
r. 2002	108131	-	29816	28 %
r. 2003	154764	47 %	72785	47 %
r. 2004	211940	37 %	120533	56 %
r. 2005	265475	25 %	151460	57 %



Zdroj: UkrAVTO

Toyota – neznámá značka?

LUCA CIFERRI, AUTOMOTIVE NEWS EUROPE

Každý, kdo se zajímá o automobilový průmysl, zná jméno Toyota. Je to mezi automobilkami světová jednička s ohledem na ziskovost, finanční hotovost a schopnost kapitalizace. Jistě, GM prodává více vozů, ale už i v tomto ohledu jej Toyota dohání.

Jenže jméno Toyota zůstává neznámou pro celou řadu lidí mimo automobilový průmysl. Nedávný průzkum odhalil, že jen o něco málo více než polovina Evropanů ví, že Toyota vyrábí automobily.

Obchodníci s auty občas zapomínají, že na trhu zákazníci oceňují jen takové hodnoty, které je zaujaly. Mnoho z nich tedy Toyotu nezná nebo se o ni nezajímá.

Na základě toho si leckdo může myslet, že to je pro tradiční evropské značky dobrá zpráva. Omyl! Je to mimořádně znepokojující zjištění. Toyota v Evropě prodává takřka milion aut ročně. To představuje okolo 5,4 % podílu na trhu, tedy ne o mnoho méně než německé, francouzské či italské značky. Jinými slovy – Toyotu kupuje 10 % z těch Evropanů, kteří tuto značku znají.

Z tohoto úhlu pohledu vypadá dlouhodobý cíl Toyoty zdvojnásobit svůj prodej v Evropě do roku 2015 snáze splnitelný. Stačí totiž jen představit značku Toyota té druhé polovině Evropanů. ←

Rodina Barchettiových se v Itálii zapsala do dějin

BRATŘI Z BOLZANA OTEVŘELI PRVNÍ VÍCEZNAČKOVOU PRODEJNU V ZEMI

LUCA CIFERRI, AUTOMOTIVE NEWS EUROPE

Italští bratři Barchettiové se zapsali do dějin. Třetí generace majitelů prodejny aut otevřela první víceznačkovou prodejnu v zemi. Prodejna Autocity se nachází v alpském městě Bolzanu, které leží asi 150 km severně od Verony.

Prodejna prodává nové automobily osmi značek. Autosalon má osm vchodů, neboť zástupci automobilek požadovali, aby jejich firemní loga byla vystavena odděleně od jejich konkurentů.

„Byl to boj, přesvědčit automobilky, že Autocity je dobrá věc," říká Andreas Barchetti, jeden ze dvou bratrů, kteří řídí skupinu Barchetti. „Nakonec jsme ale získali požadovaná povolení."

Řekl, že soustředění různých francíz do jediné budovy má dobrý obchodní smysl, protože bylo možné zjednodušit řízení a provoz a ušetřit tak náklady.

Autocity je vlajkovou lodí skupiny Barchetti, po dlouhá léta dobře zavedeného rodinného podniku, který se zabývá prodejem automobilů v Bolzanu. Andreas Barchetti (33 let) a jeho bratr Ivo (37 let) jsou třetí generací Barchettiových, kteří podnik vedou.

Bez překážek

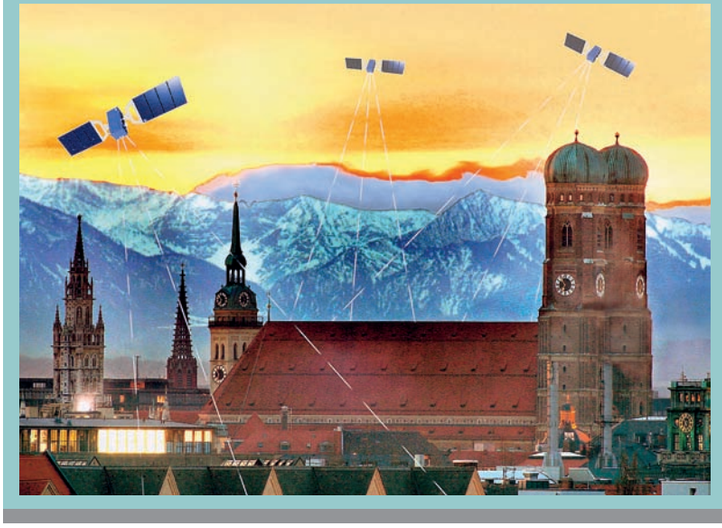
Barchettiové jako odpověď na požadavek automobilek, aby jejich výrobky byly vystaveny odděleně od vozů konkurence, přišli s myšlenkou osmi samostatných vchodů. Každý vchod je označen logem značky, která se uvnitř prodává: Ford, Opel, Peugeot, Citroën, Saab, Seat, Chevrolet a Škoda.

Jakmile je nakupující uvnitř, může se procházet mezi autosalony všech značek, aniž mu v tom brání jakékoli stěny nebo jiné fyzické překážky. Také prodej náhradních dílů pro osm různých značek je oddělený. Každá značka má svůj vlastní pult.

Bratři Barchettiové očekávají, že v Autocity prodají kolem 5000 nových automobilů ročně. V roce 2004 skupina Barchetti prodala 7400 nových automobilů a 5000 ojetých automobilů a tím získala 180 milionů eur. ←

Signály z družice Galileo připraví Evropany o svobodu

Evropský družicový systém Galileo nabídne zákazníkům lepší a levnější satelitní navigaci než americký vojenský systém GPS. Zároveň však umožní nepřetržité sledování všech občanů. Asociace britských řidičů se proto obává, že se Galileo bude používat k vynucování silničních daní od řidičů. Evropská unie totiž plánuje, že Galilea použije k vybírání mýtného na celém kontinentu. Ať pojedete kamkoli, EU to bude vědět. Bude vědět s kým jedete, kam jedete a jakou rychlostí se právě pohybujete. Pokuty se budou moci vybírat za cokoli aniž byste o tom měli ponětí. Několikrát po cestě překročíte rychlost a máte po řidičáku. Automobilky budou mít zákonem danou povinnost vybavovat každý automobil zařízení vyhovující detekci sondou Galileo. Asociace britských řidičů není proti zavádění nových technologií, neboť oproti současnému systému GPS Galileo řidičům poskytne obrovské výhody. Obává se však jeho zneužití. ←



Pozvánka na kongres

Jubilejní 10. Výroční kongres Automotive News Europe se bude konat ve dnech 20. až 22. června ve Vídni v hotelu Hilton Vienna. Za uplynulých devět let se setkání, které iniciuje časopis Automotive News Europe, stal nejvýznamnější konferencí o automobilovém průmyslu v Evropě. Letošní konference se koná pod heslem Evropa bez hranic – vítězící doma i jinde. Hlavní témata jsou:

- Restrukturalizace, sledování nákladů a výrobky: Základní prvky pro dosažení růstu.
- Inovace: Klíč k udržení se před konkurencí.
- Přesun výroby do východní Evropy a Číny: Možnost získat výhody ad konkurencí.
- Rozvojové trhy: Možnosti velkého růstu pro automobilky i jejich subdodavatele.

Na konferenci jsou plánována vystoupení mnoha významných osobností. Jsou mezi nimi mj. i:

Dr. Bernd Pischetsrieder, předseda představenstva Volkswagenu

Sergio Marchionne, výkonný šéf Fiat Group

Siegfried Wolf, výkonný šéf MAGNA International

Jean-Charles Lievens, viceprezident Kia Motors Europe

Součástí konference bude i panel s nabídkou možnosti partnerství v Číně.

Podrobnosti a aktualizace vystoupení naleznete na: *www.autonews.com/06anecongress.* Na této adrese je možná i registrace on-line. ←

Imploze

ZHROUTÍ SE DŘÍV AMERICKÁ NEBO ČÍNSKÁ EKONOMIKA? POHLED NA AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL VYSÍLÁ VAROVNÝ SIGNÁL.

MIKE LAWRENCE, PITPASS

Ford se chystá uzavřít 14 továren a zrušit 25 až 30 000 pracovních míst. Většina z nich by měla být v USA, ale špatnou zprávou to je nejen pro zaměstnance Fordu v Americe. Každý nový automobil totiž potřebuje pneumatiky, zapalovací svíčky a žárovky, takže mezi dodavateli nastane pokles. A když Amerika kýchá, my ostatní dostaneme rýmu.

Dluhy rostou

Neztrácejme ze zřetele tu děsivou skutečnost, že současný americký prezident si půjčil více peněz než všichni ostatní jeho předchůdci od George Washingtona po Billa Clintona dohromady. Přeměnil přebytkový rozpočet ve schodek v hodnotě bilionu dolarů a plánuje se jeho zvýšení. Amerika si půjčuje od národů, které si své peníze šetří a to skončí v slzách. Dluhy se musejí splácet a z tohoto důvodu jsou státy nuceny prodávat věci.

Dvěma největším americkým výrobcům zboží, automobilkám Ford a General Motors hrozí bankrot. Kdyby nebyly tím, čím jsou, a tam, kde jsou, ani jedna z nich by už na trhu nepůsobila.

Před koncem roku 2006 Toyota podle všeho předežene společnost General Motors, čímž se stane nejplodnějším výrobcem automobilů na světě. GM je v podstatě v úpadku a na rozdíl od Fordu již muselo své problémy pojmenovat. Říkávalo se, že co je dobré pro General Motors je dobré pro Ameriku a byla to nejspíše pravda. Jenže negace tohoto rčení zní: co je špatné pro General Motors…

Ford má továrny všude a vlastní také zhruba čtvrtinu Mazdy. Kupé Ford Cougar používalo platformu Mazdy a výsledek byl strašlivý. Kupé Ford Puma z roku 1997 bylo navrženo ve Velké Británii na platformě Fiesty a vyrábělo se ve Španělsku. Nicméně motory vyžadovaly speciální úpravy a vzhledem k tomu, že se vyrábělo pouze 5000 vozů ročně, byly všechny bloky motorů posílány do Yamahy v Japonsku a pak vraceny zpět do Španělska.

Ford je stále ziskový v Evropě a v Jižní Americe, ale v Severní Americe upadá. Ceny pohonných hmot a oceli se zvyšují částečně proto, že na světový trh vstoupila ve velkém Čína. Američtí zákazníci se ve stále větší míře odvracejí od pickupů s velkými motory a vozů SUV, protože z hlediska hospodárnosti postrádají smysl. Kromě toho, automobily vyrobené pro severoamerický trh lze málokdy upotřebit jinde.

Před deseti lety uvedl Chrysler svůj sedan Neon ve Velké Británii. Na papíře vypadal jako výhodná koupě, měl všechny přednosti za příznivou cenu. Z hlediska hodnoty to byl sekáč, ale propadl, protože neměl žádnou přednost jako stroj určený k jízdě. Na americké dálnici, kde je rychlost omezena na 100 km/h, byl skvělý, ale naprosto se nedal používat tam, kde silnice mají zatáčky, a není jich málo.

Kde jsou ty časy

Na začátku roku 1959 jste v Británii stále ještě mohli koupit Ford Popular, který vypadal jako gotická kaple na kolech. Jeho technická specifikace pocházela z dřívější epochy: motor s bočními ventily, tuhá přední náprava, mechanické brzdy, třístupňová převodovka a podtlakový systém ovládání stíračů na předním skle. Stírače byly fajnové, pracovaly výborně na rovině a při konstantní rychlosti, ale jestliže jste přijeli ke kopci, museli jste podřadit. Čím důrazněji jste stlačili pedál, tím pomaleji se stírače pohybovaly až se zastavily. To rozhodně nebylo to, co jste si mohli přát za temné a deštivé noci se světlomety, které svítily stěží dále než na přední nárazník.

Ke konci téhož roku jste si mohli koupit model 105E Anglia s motorem, který byl ve své třídě nejlepší. Model Anglia měl také čtyřstupňovou převodovku a po celé další desetiletí ti, co testovali automobily, porovnávali veškeré změny v převodech, bez ohledu na to o jak drahé automobily se jednalo, s harmonií převodovky tohoto Fordu. Nic nepřekonalo převodné ústrojí ve stroji, který se stal nejlevnějším Fordem. Ford razil cestu s nejlevnějším modelem.

Ford náhle získal obrovské jméno a objevily se mezníky jako Lotus Cortina, Mustang a v patřičnou dobu Sierra Cosworth. Uběhlo čtyřicet let a Mustang stále řídí hvězdy v Hollywoodu.

Nemusím ani zmiňovat Bullittův případ, ač hovořím pouze o mustanzích alespoň třicet let starých, které jsou stále nejsenzačnější. Tom Cruise ve Válce světů řídí starý automobil a to ho předurčuje jako mimořádného člověka, který s těmi ohavnými Marťany něco udělá. Chevrolet Camaro ve stejném věku by stejný signál nevyslal, třebaže při bližším pohledu se jednalo o lepší automobil.

Před nedávnou dobou se Ford účastnil formule 1 prostřednictvím týmu Jaguar Racing. Zlatým písmem se do historie zapsala snaha Billa Forda III zjistit, kdo to k čertu je ten Eddie Irvine, který je nejlépe placeným zaměstnancem jeho společnosti. Když se nejvyšší výkonný ředitel o vedoucím závodníkovi týmu ve F1 nic nedozvěděl, byla tato investice odsouzena ke zrušení.

Různé frakce ve Fordu spolu zápasily jako dvořané kolem prince z doby renesance. Jednoho dne princ řekl, „Já jsem Bill Ford III. Já jsem princ. Já jsem pověřen vedením.“ Dvořané byli posláni domů, aby pečovali o své nemovitosti.

S odbory k bankrotu

Problém, kterému čelí Ford a General Motors při výrobě v Severní Americe, jsou smlouvy uzavřené s odbory United Auto Workers. Obě společnosti souhlasily se sociálními a penzijními systémy. V případě Fordu to znamená projekt ve výši tří miliard dolarů ročně nebo 1000 dolarů na jeden automobil. Účet GM je v součtu téměř stejný. Mezi námi, v roce 2006 vydaly obě společnosti na zdravotní péči a důchody 8 miliard dolarů. Teprve po vyplacení těchto peněz mohou myslet na vytváření zisku.

Ve vyspělých evropských zemích je zdravotní péče jednotlivci volně dostupná. Není ve skutečnosti zadarmo, neboť se platí prostřednictvím daní. Pokud onemocním v Paříži, bude mi v místní nemocnici poskytnuta vynikající péče a stejně tomu bude s Francouzem, který onemocní v mém městě. Nikdo se nezeptá „Jak platíte?“ Oba dva jsme již zaplatili.

Na Nový rok v The Times uvažovali o tom, že během 12 měsíců Ford nebo General Motors možná požádají o ochranu proti bankrotu. Odborová organizace UAW vyjednala malé snížení (méně než 4 %) v nákladech na zdravotní péči a to podpořilo 51 % členů. Někteří členové nicméně tvrdí, že hlasování bylo švindlem a chtějí se soudit. Pokud se tak stane, ukáže se, v jakém stavu se každá ze společností nachází. Obě jsou na dně. Nedávný průzkum ukázal, že 74 % amerických spotřebitelů by si nekoupilo automobil od společnosti chráněné proti bankrotu. Pokud Ford nebo GM požádají o ochranu, bude to jejich konec.

Automobilky Ford a GM jsou drženy při životě bankami, kterým dluží stovky miliard dolarů. Pokud padne Henry a General, padnou i tyto banky. Zhroutit by se pak mohla celá americká ekonomika. V roce 1929 to nebyla legrace a v roce 2006 by to nebyla legrace o nic větší. Pokud máte plán na financování své penze, je tento plán nějakým způsobem propojen s americkou ekonomikou.

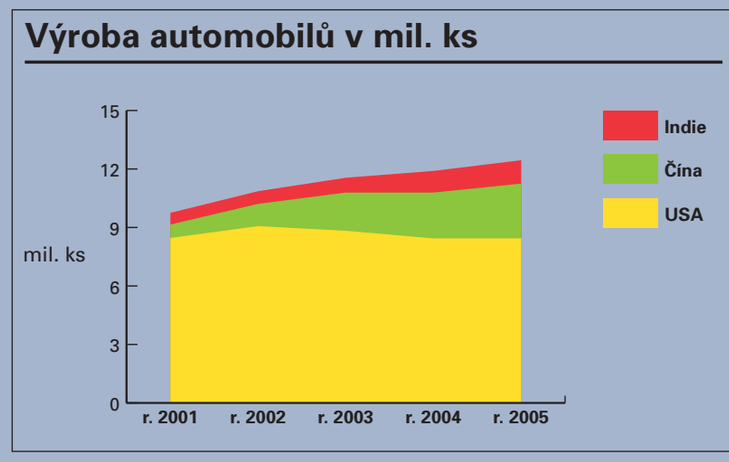
Americké odbory jsou mocné, ale na druhé straně jejich boj za uznání je dávný a často byl hořký. V roce 1920 samotný Henry Ford svolil, aby byly najati gangsteři, kteří by rozbili spojení mezi stávkujícími odboráři. Muže s rozpláclými nosy si nenajmete pro jejich diplomatické schopnosti při jednání. Jsou zde historické důvody, proč se odbory odlišují od managementu.

Čínská hrozba

Dalším faktorem příštího vývoje je Čína. Ford i GM v Číně v loňském roce investovaly a GM tam vyrobilo téměř 250 000 automobilů. Volkswagen, který v Číně působí skoro dvacet let, jich vyrobil téměř dvakrát tolik. Honda je v Číně ať se jí to líbí nebo ne, i když jedna čínská společnost okopírovala design jejích modelů. Čínská vláda má ke kopírování uvolněný přístup. Zeptejte se na to Microsoftu. Čína se prezentuje jako moderní stát, ale je to semeniště pirátů.

V současnosti Čína zásobuje automobily jen svůj domácí trh, ale v horizontu asi pěti let začne s vývozem. Následky budou nepochybně stejné jako příchod japonských automobilů. Nic nedokázalo konkurovat japonským automobilům, když dorazily do Evropy. Na začátku přišly napěchované tím, co jinak bývalo jen výbavou na přání, jako třeba rádio. Bylo ekonomicky smysluplné namontovat rozhlasový přijímač do každého automobilu, když se posílaly 18 000 km po moři. Vy jste si v autosalónu koupili japonský automobil, žádný jste nemuseli objednávat, zaškrtávat v kolonce rozhlasový přijímač a platit navíc. Neprocházeli jste seznam barevných odstínů, vybrali jste si červenou nebo modrou a ceny byly tak příznivé, že nikdo nic nenamítal.

Můj DVD přehrávač začal být nedávno náladový, tak jsem do svého nákupního košíku v místním supermarketu spolu s chlebem, vajíčky a pomerančovým džusem přidal nový DVD přehrávač. Jeho cena byla nižší než doporučovaná maloobchodní cena DVD s Harry Potterem, tak proč ho nepřihodit do košíku. A nejen to, po všech stránkách by předčil DVD přehrávač, který jsem vyhodil. Nenašel jsem na něm nápis „Made in China“, ale v Číně ho vyrobili. Na krabici je malými písmeny napsáno „Made in PRC“ (People's Republic of China - Čínská lidová republika). Slovo „Čína“ se vlastně nikde neobjeví.



Tajemství ekonomického rozkvětu

V roce 2003 činily náklady na zaměstnávání dělníka vyrábějícího automobily v USA 34 dolarů za hodinu a v Číně stál tentýž pracovník 2 dolary za hodinu. Pracovník v automobilovém průmyslu v USA má pokryté náklady na zdravotní péči, ale v Číně žádná taková povinnost neexistuje. Donedávna měl čínský pracující na zdravotní péči nárok ze zákona, neboť Čína postupovala jako marxistický stát. Nyní musí každý jednotlivec platit. Většina obyvatelstva si ale placení nemůže dovolit.

Na rozhlasové stanici BBC World Service jsem nedávno poslouchal srdcervoucí rozhovor s čínským zemědělcem. Jeho žena umírá na rakovinu a potřebuje ošetření, které si on nemůže dovolit. Jeho jedinou možností je brzy vstávat a sbírat bylinky v naději, že lidové léčitelství může zmírnit její stav. Bylinky rakovinu neléčí, ona potřebuje chemoterapii nebo chirurga, ale bylinky jsou to jediné, co si tento člověk může dovolit. Před nedávnou dobou by jeho žena byla léčena zdarma a byla by jí poskytnuta nejlepší zdravotní péče, jakou region, kde žije může nabídnout. Myslete na tohoto muže, jeho ženu a jejich děti, až spatříte zpravodajství z Pekingu kvůli něčemu tak nedůležitému, jako je třeba olympiáda.

Ironií je, že američtí pracující v automobilovém průmyslu si v kapitalistickém státě vyjednali zdravotní péči, zatímco Čína, i nadále stát s jedinou, jmenovitě marxistickou, stranou, ustoupila od zdravotní péče, kterou my v Evropě považujeme za zaručenou.

Přednedávnem jsme my na Západě sledovali příběh horníků uvězněných v uhelném dole v Západní Virginii. V Číně by to za nic zvláštního nepovažovali, protože se to tam stává doslova každý den. V Číně zahyne v uhelných dolech každý jednotlivý den ze 365 dní v roce třináct horníků. To vyplývá z více než 4700 zabitých za rok 2005. Je úžasné, co se dá zachytit na BBC World Service. Čína provozuje podniky, kde dělníci pracují za hladové mzdy, takže zbytek světa si může užívat zboží, které je levnější, než jaké jsem kdy v životě zažil. Můj DVD přehrávač stál dvanáctinu toho, co jsem před dvaceti lety zaplatil za základní typ videopřehrávače.

Není to nic nového

Samozřejmě, že Číňané kradou trhy. My na Západě zdviháme obočí nad dětmi pracujícími za mizivé mzdy, ale jak jsme my sami zbohatli? Bylo to prostřednictvím přesně stejného procesu.

V Británii pracovaly ženy a děti od čtyř let v uhelných dolech. Dělníci v přádelnách byli často otroky ve všem kromě jména. V Americe byli otroci, kteří měli lehčí život než někteří z mých předků. Bylo lepší být černým vrchním lokajem ve velkém domě na plantáži v Georgii než být v Británii dělníkem v přádelně nebo horníkem. Svoboda? Kdo měl větší svobodu? Vrchní lokaj, nezbytný ústřední bod ve velkém domě, nebo zdánlivě svobodné dítě, připoutané ke tkalcovskému stavu? Kdo lépe jedl? Kdo nosil lepší oblečení? Kdo měl větší autoritu?

Samozřejmě, vrchní lokaj mohl být teoreticky prodán, ale nikdo neprodává dobrého lokaje. Na druhé straně, když dítě přišlo u stroje o ruku, vyhodili ho. Dítě bylo „svobodné“, svobodné, aby žebralo na ulicích nebo se stalo zloději.

Četli jste někdy Hrozny hněvu od Johna Steinbecka? Pokud ne, měli byste tak učinit. Steinbeck občas uměl psát jako anděl a to je přesně případ tohoto románu. Vypráví o vykořisťování migrujících dělníků v Americe, na které ještě pamětníci pamatují.

Británie byla prvním místem, kde se vykořisťovali dělníci, protože jsme uskutečnili průmyslovou revoluci. Všichni ostatní postupovali podle tohoto vzoru. V našem případě byla jednou z hlavních hnacích sil masová výroba bavlněného zboží. Nestarali jsme se o to, kdo kvůli tomu zchudl, což byli lidé pracující na ručních tkalcovských stavech. Naše přádelny odebíraly bavlněná vlákna a vyráběly z nich látku, kterou jsme prodávali po celém světě.

Čína představuje ekologickou katastrofu, ale stejně tomu bylo v 19. století v Londýně a New Yorku. Obě města byla vlastně ekologickou katastrofou až do nedávné doby. Chcete porozumět vykořisťování pracujících? Podívejte se na film On The Waterfront (Na nábřeží). Stejné věci se děly v přístavech v Británii, ale Hollywood se jednou pustil do velkých problémů. Byla doba, kdy hollywoodské filmy nebyly o hrdinovi, který ve zpomaleném záběru utíká od výbuchu a z nějakého důvodu není roztrhán letícím sklem, kovem nebo cihlami.

Čína dělá jen to, co kdysi dělala Velká Británie a USA. Produkuje výrobky, které podřezávají trh a používá stejné vykořisťovatelské způsoby, jaké jsme kdysi jako samozřejmost používali my a ve vhodném okamžiku na ně zapomněli.

Křehká budoucnost

Nedávno jsem si koupil novou televizi s plochou obrazovkou 28“. Nejedná se o žádný úžasný přístroj. Vepředu je nápis Bush. Moje rodina měla v roce 1948 rozhlasový přijímač Bush. Je to značka, se kterou rezonuji. Bush symbolizuje houževnaté muže. Muže, kteří kouřili dýmky a kteří možná chovali hejno holubů. Televize má vepředu napsáno Bush, ale byla vyrobena v Číně. Kdyby nebyla vyrobena v Číně, nemohl bych si ji dovolit.

Myslím, že my na Západě bychom měli nakupovat dokud můžeme, neboť Čína spěje ke krizi. Po téměř šedesáti letech marxismu je její bankovní systém křehký. Bez ohledu na to, co jiného Britové dělali, když opouštěli Indii, zanechali tam po sobě zdravou infrastrukturu a kriket. Čína nemá zdravou finanční infrastrukturu a co více, nemá odborové svazy.

Když jsem byl učitelem, ujistil jsem se předtím, než jsem vstoupil do třídy, že odbory stojí za mnou. Byla to dobrá rada od skvělého ředitele školy. Odbory jsem nikdy nepotřeboval, ale vždy stály za mnou. Mám přítelkyni, která odbory potřebovala, a její odbory dorazily. Jsem odborář.

Čína nemá nezávislé odborové svazy, ale bude je mít. Podle odhadů je tam 190 milionů migrujících čínských pracovníků (putují po Číně, aby získali práci) a 48 % z nich (více než 90 milionů pracovníků) nedostává svou smluvní mzdu, někteří nedostanou zaplaceno nikdy. Devadesát milionů je strašné množství naštvaných lidí. Je to zhruba populace žijící ve Velké Británii a Skandinávii plus v Holandsku a Belgii.

Když do Šanghaje zavítala formule 1, televizní komentátoři (kteří se ubytovali v pětihvězdičkových hotelech) se rozplývali nad ekonomickým zázrakem. Vůbec se nezmínili o 4000 horníků, kteří každý rok zahynou, o 90 milionech dělníků, kteří nedostávají zaplaceno, nebo o stovkách milionů, které si nemohou dovolit základní zdravotní péči, která kdysi bývala zdarma. Žádná vláda nemůže donekonečna potlačovat takovou míru nespokojenosti.

Čína se pokouší být současně marxistickým státem i zónou svobodného podnikání. To je recept na katastrofu, pokud nemáte vnitřní tlumič, jakým jsou nezávislé odborové hnutí a nezávislý tisk. Google udělal s Čínou obchod a velkou novinkou je, že když v rámci cenzury zjistí internetové stránky, které jsou kritické vůči čínskému vedení, sdělí čínskému uživateli, že na ně je přístup zakázán. Má toto být pokrok?

Velkou otázkou zůstává, kdo se zhroutí první, Čína nebo Amerika? Ford a General Motors jsou v podstatě v bankrotu, takže je i Amerika v bankrotu? Amerika si půjčuje peníze pro vojenské účely a jednoho dne bude muset půjčky vyrovnat. Čína nemůže pokračovat ve svém současném postupu, protože jednoho dne někdo řekne: „To není správné.“ Taková myšlenka byla stála i na počátku vzestupu předsedy Maa.

Myslím, že je to závod mezi Amerikou a Čínou o to, kdo první imploduje.

Učte se pravidla kriketu

Celkovým vítězem bude Indie. Indie hospodářsky Čínu dohání. Indie čelí různým potížím, ale má pevnou infrastrukturu, kterou je demokracie, a má svobodný tisk. Existuje zde mnoho druhů problémů včetně korupce, ale základní struktura je zdravá.

Amerika mívala zdravou infrastrukturu, Čína ji nikdy neměla. Čína nikdy nebyla ničím víc než spoustou lidí, kteří sdílejí stejné území. Věděli jste například, že hlavní potravinou pro třetinu Číňanů není rýže ale proso? Zkuste si objednat proso v čínské restauraci ke své oblíbené specialitě.

Jiná věc, kterou je při jednání s Indií vzít v úvahu, je to, že Indové jsou zbláznění do kriketu. Myslím, že my Angličané zde máme malou výhodu. Víme o „postavení na hřišti typu hluboká gula“ a „pošetilém postavení mid-off“, zatímco Jean Touslemond a Kurt Krautwurst nemají ponětí o čem hovoříme. Navrhuji, abychom to tak ponechali.

Mezitím nakupujte všechno levné zboží a pak si sedněte a sledujte ohňostroj při zápase Číny a Ameriky o to, kdo první imploduje. ←

Registrace nových osobních automobilů v České republice v březnu a od začátku roku 2006

značka/model	3/2006	1 čtvrtl./2006	3/2005	1 čtvrtl./2004
Adria	**2**	**3**	**2**	**2**
Alfa Romeo – nezařazeno	0	1	1	1
Alfa Romeo 147	1	5	12	25
Alfa Romeo 156	2	2	12	32
Alfa Romeo 159	3	13		
Alfa Romeo 166	1	2	1	4
Alfa Romeo GT	14	43	14	40
Alfa Romeo	**21**	**66**	**40**	**102**
Aston Martin	**0**	**0**	**0**	**1**
Audi – nezařazeno	5	10	1	11
Audi A2	1	1	0	3
Audi A3	44	99	46	114
Audi A4	29	84	46	114
Audi A4 CABRIO	2	2		
Audi A6	50	144	68	166
Audi A8	7	19	8	22
Audi ALLROAD QUATTRO			1	4
Audi Q7	4	9		
Audi TT			1	3
Audi	**142**	**368**	**40**	**102**
Bentley	**4**	**9**	**1**	**1**
BMW – nezařazeno	7	16	7	13
BMW 1	28	52	12	40
BMW 3	37	91	32	56
BMW 5	29	77	24	69
BMW 6	6	7	4	6
BMW 7	2	12	7	29
BMW X 3	7	21	5	11
BMW X 5			7	16
BMW Z 4	2	2	1	3
BMW	**118**	**278**	**99**	**243**
Bürstner	**1**	**1**	**0**	**0**
Cadillac	**45**	**59**	**1**	**1**
Caterham	**1**	**1**		
Citroën – nezařazeno	10	30	5	19
Citroën BERLINGO	67	134	19	49
Citroën C1	29	61		
Citroën C2	13	25	13	28
Citroën C3	135	327	192	376
Citroën C3 PLURIEL	0	1	5	8
Citroën C4	152	297	66	154
Citroën C5	25	46	32	68
Citroën C6	1	3		
Citroën C8	1	6	2	6
Citroën JUMPER	4	12	7	12
Citroën XSARA			11	46
Citroën XSARA PICASSO	55	125	16	50
Citroën	492	1067	368	816
Dacia – nezařazeno	0	0	0	34
Dacia Logan	169	337	295	512
Dacia Solenza			1	4
Dacia	**169**	**337**	**296**	**550**
Daihatsu	**0**	**0**	**0**	**0**
Dethleffs	**0**	**2**	**0**	**0**
Dodge	**0**	**0**	**0**	**0**
Elnagh	**0**	**1**	**0**	**0**
Ferrari	**2**	**4**	**2**	**4**
Fiat – nezařazeno	8	20	7	28
Fiat CROMA	0	5		
Fiat DOBLÓ			5	9
Fiat DUCATO	1	2	0	4
Fiat IDEA	0	1	6	32
Fiat MULTIPLA	3	6	4	14
Fiat PANDA	108	212	77	197
Fiat PUNTO	87	166	39	115
Fiat SEICENTO	17	38		
Fiat STILO	43	117	48	155
Fiat	**267**	**567**	**186**	**554**
Ford – nezařazeno	16	43	26	48
Ford FIESTA	169	381	157	364
Ford FOCUS	153	411	169	383
Ford Focus C MAX	28	47	28	59
Ford FUSION	82	177	58	106
Ford GALAXY	1	2	3	9
Ford KA	22	37	4	11
Ford MAVERICK	1	3	2	6
Ford MONDEO	79	201	59	174
Ford TOURNEO CONNECT	1	2	3	4
Ford TRANSIT	20	40	11	31
Ford	**572**	**1344**	**520**	**1195**
Gaz	**0**	**0**	**1**	**1**
Hobby	**0**	**0**	**0**	**0**
Honda – nezařazeno	1	5	0	0
Honda ACCORD	14	39	20	64
Honda CITY	44	51		
Honda CIVIC	97	224	53	101
Honda CR–V	5	32	12	33
Honda FR–V	2	18	18	39
Honda HR–V	1	1		
Honda JAZZ	50	89	43	103
Honda	**214**	**459**	**146**	**340**
Hummer	**0**	**1**	**2**	**2**
Hymermobil	**0**	**1**	**1**	**2**
Hyundai – nezařazeno	3	6	5	8
Hyundai ACCENT	181	461	78	223
Hyundai ATOS	89	216	39	82
Hyundai COUPÉ	2	6	7	15
Hyundai ELANTRA	25	69	20	52
Hyundai GETZ	253	611	235	485
Hyundai GRANDEUR	6	13		
Hyundai H-1			0	2
Hyundai MATRIX	8	19	10	24
Hyundai SANTA FÉ	15	53	10	30
Hyundai SONATA	10	22	22	43
Hyundai TERRACAN	4	11	4	13
Hyundai TRAJET	0	2	1	2
Hyundai TUCSON	44	114	33	68
Hyundai XG			1	3
Hyundai	**640**	**1603**	**465**	**1050**
Chevrolet – nezařazeno	0	4	0	2
Chevrolet AVEO	58	58		
Chevrolet EVANDA	2	2	3	5
Chevrolet KALOS	34	88	99	217
Chevrolet LACETTI	26	64	31	87
Chevrolet SPARK/MATIZ	93	205	40	97
Chevrolet NUBIRA			16	30
Chevrolet TACUMA	2	3	7	12
Chevrolet	**215**	**424**	**196**	**450**
Chrysler	0	1	1	2
Chrysler CROSSFIRE	2	2	1	3
Chrysler GRAND VOYAGER	4	7	7	11
Chrysler LX	7	12	2	9
Chrysler NEON	1	1		
Chrysler PT	1	2	0	3
Chrysler SEBRING			0	1
Chrysler VOYAGER	0	1	1	3
Chrysler	**15**	**26**	**12**	**32**
Jaguar – nezařazeno	0	2	0	0
Jaguar S-TYPE	0	3	2	5
Jaguar X-TYPE	2	3	0	2
Jaguar XJ	1	1	1	3
Jaguar XK	1	1		
Jaguar	**4**	**10**	**3**	**10**
Jeep – nezařazeno	1	1	0	2
Jeep COMMANDER	4	5		
Jeep GRAND CHEROKEE	5	7	5	9
Jeep CHEROKEE	1	3	2	8
Jeep WRANGLER	0	1	0	2
Jeep	**11**	**17**	**7**	**21**
Kaipan			**0**	**1**
Kia – nezařazeno	0	7	0	2
Kia CARENS	7	9	5	16
Kia CARNIVAL	5	12	4	14
Kia CERATO	34	81	9	20
Kia MAGENTIS	0	5	3	6
Kia OPIRUS	1	1	2	4
Kia PICANTO	88	264	118	198
Kia RIO	63	121	12	29
Kia SORENTO	11	20	9	22
Kia SPORTAGE	15	43	19	41
Kia	**224**	**563**	**181**	**352**
Knaus	**1**	**1**	**0**	**0**
Lada – nezařazeno	2	7	1	4
Lada VAZ 21	2	8	14	18
Lada VAZ 2121	10	19	11	15
Lada	**14**	**34**	**26**	**37**
Lam3borghini	1	2	0	0
Lancia	**0**	**1**	**2**	**3**
Land Rover – nezařazeno	0	2	1	1
Land Rover DEFENDER			0	2
Land Rover DISCOVERY	0	1	4	5
Land Rover FREELANDER	3	10	1	1
RANGE ROVER	1	1		
RANGE ROVER SPORT	2	6		
Land Rover	**6**	**20**	**6**	**9**
Lexus – nezařazeno	2	9	0	2
Lexus GS	1	2	0	1
Lexus IS	3	7		
Lexus LS	0	1	1	2
Lexus RX	4	15		
Lexus	**10**	**34**	**1**	**5**
Maserati	**2**	**5**		
Mazda – nezařazeno	3	6	1	2
Mazda 2	24	54	19	71
Mazda 3	46	112	66	143
Mazda 5	27	65		
Mazda 6	42	95	42	100
Mazda MPV	0	1	2	5

Mazda MX5	3	4		
Mazda PREMACY			2	8
Mazda RX8	0	1	1	9
Mazda TRIBUTE	0	2	1	4
Mazda	**145**	**340**	**134**	**342**
Mercedes-Benz - nezařazeno	5	15	1	7
Mercedes-Benz A	12	24	25	67
Mercedes-Benz B	6	15		
Mercedes-Benz C	15	32	19	48
Mercedes-Benz CL	0	1		
Mercedes-Benz CLK	3	7	2	7
Mercedes-Benz CLS	11	26	16	37
Mercedes-Benz E	28	71	22	46
Mercedes-Benz G	1	1		
Mercedes-Benz ML	9	20	0	3
Mercedes-Benz R	5	13		
Mercedes-Benz S	17	45	3	5
Mercedes-Benz SL	0	1	0	1
Mercedes-Benz SLK	3	5	4	12
Mercedes-Benz SPRINTER	1	11	5	14
Mercedes-Benz VANEO			0	2
Mercedes-Benz VIANO	3	7	2	9
Mercedes-Benz VITO	11	23	3	8
Mercedes-Benz	**130**	**317**	**102**	**266**
Mini – nezařazeno	0	1	0	0
Mini COOPER	2	7	7	11
Mini ONE	1	1	2	3
Mini	**3**	**9**	**9**	**14**
Mitsubishi – nezařazeno	1	6	2	6
Mitsubishi CARISMA			1	2
Mitsubishi COLT	49	98	7	20
Mitsubishi GRANDIS	2	7	0	1
Mitsubishi LANCER	11	35	7	16
Mitsubishi OUTLANDER	3	13	0	8
Mitsubishi PAJERO	2	6	1	4
Mitsubishi PAJERO PININ			9	16
Mitsubishi PAJERO SPORT	0	2	1	2
Mitsubishi SPACE STAR	0	3	8	12
Mitsubishi	**68**	**170**	**36**	**87**
Nissan – nezařazeno	5	10	4	6
Nissan 350 Z	3	5	3	6
Nissan ALMERA	21	49	50	103
Nissan ALMERA TINO	9	22	9	24
Nissan MICRA	25	64	47	87
Nissan MURANO	3	9	7	16
Nissan NOTE	7	7		
Nissan PATHFINDER	4	8	2	2
Nissan PATROL	0	1	0	1
Nissan PRIMERA	1	12	14	31
Nissan TERRANO			1	1
Nissan X-TRAIL	7	16	6	17
Nissan	**85**	**203**	**143**	**294**
Opel – nezařazeno	7	15	8	26
Opel AGILA	55	103	24	58
Opel ASTRA	142	279	235	653
Opel COMBO	1	3	6	13
Opel CORSA	83	125	88	192
Opel MERIVA	20	42	38	73
Opel SIGNUM	3	6	2	4
Opel TIGRA			5	11
Opel VECTRA	30	66	31	64
Opel VIVARO	3	9	2	13
Opel ZAFIRA	16	63	18	28
Opel	**360**	**711**	**457**	**1135**
Peugeot – nezařazeno	12	35	11	36
Peugeot 1007	8	26		
Peugeot 107	38	117		
Peugeot 206	241	542	323	767
Peugeot 307	128	250	121	343
Peugeot 406			1	1
Peugeot 407	53	84	50	116
Peugeot 407 COUPÉ	10	10		
Peugeot 607	5	28	20	50
Peugeot 807	1	8	2	6
Peugeot BOXER	3	8	1	5
Peugeot EXPERT			1	1
Peugeot PARTNER	6	20	8	22
Peugeot	**505**	**1128**	**538**	**1349**
Porsche – nezařazeno	2	3	1	4
Porsche 911	4	5	4	5
Porsche BOXSTER	1	2		
Porsche CAYENNE	1	2	1	2
Porsche	**8**	**12**	**6**	**11**
Renault – nezařazeno	19	37	17	53
Renault CLIO	196	411	66	204
Renault ESPACE	6	22	8	18
Renault KANGOO	19	60	52	120
Renault LAGUNA	32	70	52	112
Renault MASTER	4	10	7	21
Renault MÉGANE	128	417	125	290
Renault SCÉNIC	21	68	37	96
Renault MODUS	10	31	20	81
Renault THALIA	335	697	433	1060
Renault TRAFIC	16	39	6	23
Renault TWINGO	16	30	8	40
Renault VEL SATIS	1	4	1	6
Renault	**803**	**1896**	**832**	**2124**
Rover3	1	2		
Saab 9-3	3	8	1	1
Saab 9-5	1	2	1	2
Saab3	5	12	2	4
Santana	**0**	**3**	**0**	**0**
Seat – nezařazeno	2	6	1	7
Seat ALHAMBRA	5	13	2	6
Seat ALTEA	12	41	33	84
Seat CORDOBA	58	117	49	135
Seat IBIZA	83	156	62	143
Seat INCA			1	1
Seat LEON	36	111	32	77
Seat TOLEDO	15	40	17	59
Seat	**211**	**484**	**197**	**512**
Smart ForTwo	2	3	1	8
Smart ForFour	4	7	4	8
Smart	**6**	**10**	**5**	**16**
Ssangyong – nezařazeno	0	0	1	7
Ssangyong KYRON	3	5		
Ssangyong REXTON	1	6		
Ssangyong RODIUS	2	2		
Ssangyong	**8**	**16**	**1**	**7**
Subaru – nezařazeno	5	8	4	11
Subaru FORESTER	15	36	18	33
Subaru IMPREZA	6	12	3	10
Subaru JUSTY	2	2		
Subaru LEGACY	11	27	10	29
Subaru	**39**	**85**	**35**	**83**
Suzuki – nezařazeno	1	7	1	4
Suzuki GRAND VITARA	42	102	13	40
Suzuki IGNIS	80	205	59	119
Suzuki JIMNY	5	13	4	7
Suzuki LIANA	0	2	2	2
Suzuki SWIFT	43	106		
Suzuki WAGON			13	36
Suzuki	**171**	**435**	**92**	**208**
Škoda – nezařazeno			26	106
Škoda FABIA	2892	7606	2842	8034
Škoda OCTAVIA	1204	3176	1717	4169
Škoda SUPERB	201	444	166	508
Škoda3	4363	11412	6293	12817
Toyota – nezařazeno	4	11	1	9
Toyota AVENSIS	18	44	24	56
Toyota AYGO	13	39		
Toyota COROLLA	125	228	114	225
Toyota COROLLA VERSO	9	30	8	26
Toyota LAND CRUISER	3	12	7	15
Toyota PRIUS	3	7	3	4
Toyota RAV4	16	21	18	37
Toyota YARIS	180	506	231	453
Toyota	**371**	**898**	**406**	**825**
UAZ	**0**	**0**	**0**	**1**
Volkswagen – nezařazeno	14	28	6	21
Volkswagen BORA			12	20
Volkswagen CADDY	6	13	6	18
Volkswagen CALIFORNIA	1	1		
Volkswagen FOX	24	83		
Volkswagen GOLF	196	476	174	446
Volkswagen JETTA	46	118		
Volkswagen LT	0	2	1	2
Volkswagen MULTIVAN	7	23	10	25
Volkswagen NEW BEETLE	0	2	1	4
Volkswagen PASSAT	202	495	85	255
Volkswagen PHAETON	1	5	2	6
Volkswagen POLO	217	589	160	421
Volkswagen SHARAN	2	9	5	15
Volkswagen TOUAREG	6	16	3	10
Volkswagen TOURAN	16	34	15	51
Volkswagen TRANSPORTER	25	103	42	100
Volkswagen	**763**	**1997**	**522**	**1394**
Volvo – nezařazeno	5	11	4	10
Volvo 40	1	1		
Volvo 60	12	24	14	35
Volvo 70	5	13	9	17
Volvo 80	4	8	7	11
Volvo S 40	6	11	6	23
Volvo V 50	6	16	7	16
Volvo XC70	5	7	4	7
Volvo XC90	3	29	3	15
Volvo	**47**	**120**	**54**	**134**
Celkem členové SDA	**6849**	**16033**	**6293**	**15000**
Celkem nečlenové SDA	**4436**	**11535**	**4764**	**12844**
CELKEM	**11285**	**27568**	**11057**	**27844**

Zdroj: SDA

První čtvrtletí v Evropě

VLADIMÍR RYBECKÝ | Počet registrací nových osobních automobilů v evropských zemích se v prvním čtvrtletí letošního roku zvýšil v porovnání se stejným obdobím roku 2005 o 3,2 %, přičemž nárůst v zemích „patnáctky" byl ještě větší - o 3,4 %. Je to dáno především pokračujícím propadem prodeje nových vozidel na nejvýznamnějším trhu z nových zemí, tedy v Polsku, kam pokračuje příliv ojetých vozidel ze „starých" zemí EU. Polsko také vykázalo největší pokles prodeje z celé Evropy.

V porovnání s loňským rokem byl březen prodejně dosud nejúspěšnějším, protože v něm byl zaznamenán meziroční nárůst o 4,1 %, zatímco v lednu to bylo o 2,6 % a v únoru o 2,1 %.

Registrace nových osobních automobilů v Evropě za první čtvrtletí 2006 podle zemí

	registrace (ks)		rozdíl (%)
země	**1. čtvrtl. 2006**	**1. čtvrtl. 2005**	
Belgie	177645	147998	+20,0%
Česká rep.	27568	27844	-1,0 %
Dánsko	35545	32284	+10,1 %
Estonsko	5205	4363	+19,3 %
Finsko	43809	42286	+3,7 %
Francie	526502	526233	+0,1 %
Irsko	94683	87635	+8,0 %
Itálie	700027	642491	+9,0 %
Litva	2672	2302	+16,1 %
Lotyšsko	4569	2918	+56,6 %
Lucembursko	14222	14612	-2,7 %
Maďarsko	45030	42200	+6,7 %
Německo	797143	756283	+5,4 %
Nizozemsko	159919	150693	+6,1 %
Polsko	58261	65976	-11,7 %
Portugalsko	51916	53178	-2,4 %
Rakousko	77999	74594	+4,6 %
Řecko	76059	77838	-2,3 %
Slovensko	12852	11613	+10,7 %
Slovinsko	16040	15936	+0,7 %
Španělsko	383143	373909	+2,5%
Švédsko	61256	59556	+2,9 %
Velká Británie	669206	701505	-4,6 %
EU - celkem	**4041271**	**3914227**	**+3,2 %**
Island	5334	3574	+49,2 %
Norsko	24622	25193	-2,3 %
Švýcarsko	61546	59796	+2,9 %
EU + EFTA	**4132773**	**4002790**	**+3,2 %**

Registrace nových osobních automobilů v Evropě za první čtvrtletí 2006 podle výrobců

		1. Q 2006		1. Q 2005	
společnost	**registrace (ks)**	**podíl na trhu (%)**	**registrace (ks)**	**podíl na trhu (%)**	**rozdíl (%)**
VW Group	783818	19,0 %	696563	17,4 %	+12,5 %
Volkswagen	416243	10,1 %	353480	8,8 %	+17,8 %
Škoda Auto	104447	2,5 %	94632	2,4 %	+10,4 %
PSA Peugeot Citroën	564171	13,7 %	564199	14,1 %	0
Peugeot	306038	7,4 %	306393	7,7 %	-0,1 %
Citroën	258133	6,2 %	257806	6,4 %	0,1 %
Ford Motor	456621	11 %	458207	11,4 %	-0,3 %
Ford	354525	8,6 %	354244	8,8 %	+0,1 %
General Motors	430854	10,4 %	431709	10,8 %	-0,2 %
Opel/Vauxhall	359679	8,7 %	368929	9,2 %	-2,5 %
Renault Group	362833	8,8 %	399626	10,0 %	-9,2 %
Renault	351953	8,5 %	397221	9,9 %	-11,4 %
Fiat Group	327688	7,9 %	280796	7,0 %	+16,7 %
Fiat	251143	6,1 %	203177	5,1 %	+23,6 %
Toyota Motor	229705	5,6 %	225666	5,6 %	+1,8 %
DaimlerChrysler	230708	5,6 %	220438	5,5 %	+4,7 %
BMW Group	204160	4,9 %	190842	4,8 %	+7,0 %
Hyundai Kia Aut.	139842	3,4 %	135396	3,3 %	+3,3 %
Nissan	82668	2,0 %	96628	2,4 %	-14,4 %
Mazda	76539	1,9 %	68687	1,7 %	+11,4 %
Honda	73775	1,8 %	72080	1,8 %	+2,4 %
Suzuki	71677	1,7 %	54903	1,4 %	+30,6 %
Mitsubishi	37766	0,9 %	37811	0,9 %	-0,1 %
ostatní	59948	1,5 %	69239	1,7 %	-13,4 %
celkem	**4132773**	**-**	**4002790**	**-**	**+3,2 %**

Zdroj: ACEA

Registrace vozů v Evropě za únor a od počátku roku 2006

značka/model	**2/2006**	**2/2005**	**1–2/2006**	**1–2/2005**
Alfa Romeo 147	5810	6557	11855	12063
Alfa Romeo 159	3560	-	7841	-
Alfa Romeo GT	1201	1654	2355	3944
Alfa Romeo	**11775**	**12380**	**24443**	**24217**
Aston Martin	171	351	536	547
Audi A3	13728	13285	31614	29577
Audi A4	15686	18847	34161	37262
Audi A6/Allroad	9957	6754	22145	14974
Audi	**40917**	**41131**	**91777**	**86860**
Bentley	**144**	**201**	**541**	**578**
BMW 1	9426	9091	18885	19051
BMW 3	18025	11993	38944	24719
BMW 5	9413	13385	19051	23220
BMW X3	4572	4802	9538	10819
BMW X5	1341	2318	4826	6254
BMW	**44486**	**43138**	**94804**	**87382**
Bugatti	**1**	**-**	**1**	**-**
Cadillac	**158**	**150**	**390**	**364**
Citroën Berlingo	4746	4910	9842	10543
Citroën C1	6925	-	13885	-
Citroën C2	7945	9506	17015	21322
Citroën C3	19504	20136	40298	42288
Citroën C4	14618	17635	30962	32967
Citroën C5	5525	7106	11768	15776
Citroën C8	1511	1686	3173	3664
Citroën Xsara Picasso	12559	12226	26408	26182
Citroën	74647	75980	156218	159231
Dacia Logan	2797	818	6691	1412
Dacia	**2797**	**818**	**6691**	**1412**
Daihatsu Sirion	1104	923	2484	1674
Daihatsu	**2456**	**2151**	**5564**	**4670**
Dodge	**12**	**30**	**33**	**56**
Ferrari	**152**	**203**	**460**	**491**
Fiat Croma	2882	-	6584	-
Fiat Dobló	1741	1404	3515	3283
Fiat Idea	2758	4154	5781	8751
Fiat Multipla	2757	2785	5112	5822
Fiat Panda	17905	17939	38827	37112
Fiat Punto	34968	22981	73680	46408
Fiat Seicento	4260	4214	8834	8861
Fiat Stilo	3283	6689	7789	13913
Fiat	**72017**	**62046**	**153013**	**127760**
Ford Fiesta	23077	21417	55724	49474
Ford Focus	30625	28000	70171	65380
Ford Focus C-MAX	8343	11466	17752	21665
Ford Fusion	5730	6006	13383	12404
Ford Galaxy	1397	2291	3771	4708
Ford Ka	3085	3485	7913	8851
Ford Mondeo	8913	10325	20587	25015
Ford	**82923**	**85003**	**193263**	**19242**
GM/Daewoo	**54**	**1625**	**181**	**4513**
HondaAccord	2319	2258	4900	5845
Honda Civic	4545	4621	10917	10533
Honda CR-V	2629	2738	6161	5007
Honda FR-V	1209	720	2915	1427
Honda Jazz	4992	5063	12123	11989
Honda	**16047**	**15844**	**37713**	**35890**
Hyundai Accent	1613	1839	3653	4033
Hyundai Atos/Amica	3178	3523	5873	5851
Hyundai Getz/TB	7100	6587	14415	13502
Hyundai Matrix	1899	2399	3911	4813
Hyundai Santa Fé	2069	2731	4104	5458
Hyundai Tuscon	4972	3476	10961	7626
Hyundai	**23919**	**24577**	**49601**	**49530**
Hummer	**36**	**7**	**64**	**19**
Chevrolet Kalos/Aveo	4261	3610	8395	6617
Chevrolet Lacetti	1336	1541	2854	3072
Chevrolet Matiz/Spark	5550	3290	11120	6476
Chevrolet	**12924**	**10634**	**26040**	**20480**
Chrysler Voyager/Gr. Voyager	1970	1492	4209	3749
Chrysler	**3850**	**3084**	**8710**	**7550**
Infiniti	**34**	**42**	**68**	**91**
Isuzu	**93**	**134**	**212**	**319**

Auto Data & News

Auto Data & News – ekonomický měsíčník o automobilovém průmyslu. Ročník III, březen/duben 2006. **Adresa redakce:** Pod altánem 103/99, 110 00 Praha 10, tel.: +420 274 771 322, e-mail: adn@autoforum.cz. **Vydává:** Moto Public Antonín Matějka. **Šéfredaktor:** Ing. Vladimír Rybecký. **Redaktoři:** Ing. Antonín Matějka.
Překlady: RNDr. Ivana Rybecká. **Grafický design:** Studio 1.
Tisk: Tiskárna TISKAP, Na Louži 2a, 101 00 Praha 10. **Vychází:** 20. 4. 2006. ISSN 1214-7753.

Vychází ve spolupráci s vydavatelstvím Crain Communication Automotive News Europe

Je oficiálním partnerem mezinárodní ankety AutoBest AUTOBEST

Iveco	**45**	**40**	**88**	**74**
Jaguar	**1764**	**2195**	**4980**	**5877**
Jeep Grand Cherokee	1619	792	3824	1978
Jeep	**2752**	**2133**	**6353**	**4841**
Kia Cerato	1704	1179	3390	2591
Kia Picanto	5576	4178	11215	7514
Kia Rio	2365	1587	5100	3018
Kia Sorento	2717	2944	5918	7229
Kia Sportage	2615	2455	5879	4980
Kia	**17038**	**14583**	**35738**	**30460**
Lada	**330**	**423**	**785**	**753**
Lamborghini	**17**	**22**	**50**	**52**
Lancia Musa	3125	3228	6295	7249
Lancia Ypsilon	7134	6864	14895	13105
Lancia	**10932**	**11286**	**22496**	**22969**
Land Rover Freelander	1454	2169	3789	5557
Range Rover Sport	1672	-	4359	-
Land Rover	**4878**	**4487**	**13280**	**12002**
Lexus IS	1073	227	2475	682
Lexus	**2236**	**780**	**5565**	**2212**
Lotus	**75**	**56**	**168**	**156**
Maserati	**118**	**175**	**327**	**446**
Maybach	**5**	**9**	**13**	**13**
Mazda2	2167	2815	5828	6938
Mazda3	4710	5245	11124	11707
Mazda5	3270	4	7363	4
Mazda6	5489	8847	12543	12791
Mazda	**16976**	**16302**	**40512**	**37462**
Mercedes A	10066	14801	21475	29230
Mercedes B	7772	36	17171	37
Mercedes C	7621	8854	17381	24212
Mercedes CLK	1704	2056	4220	4676
Mercedes CLS	1354	1052	3550	3063
Mercedes E	6260	6183	14911	17208
Mercedes M	3945	1647	10483	4295
Mercedes S	1329	2528	6250	6086
Mercedes Vito/Viano	1235	865	2654	2202
Mercedes-Benz	**44865**	**40463**	**102212**	**96352**
MG	**320**	**1821**	**750**	**5500**
Mini	**6041**	**7046**	**13560**	**16793**
Mitsubishi Colt	5462	4168	11275	8020
Mitsubisho Lancer	1115	1089	2514	2333
Mitsubishi Pajero/Montero/Shogun	1110	1416	2530	3082
Mitsubishi	**10146**	**10244**	**21850**	**21417**
Nissan Almera	3142	4727	7693	10396
Nissan Almera Tino	1261	1868	2333	4078
Nissan Micra	9274	9441	20065	19397
Nissan Pathfinder	1264	87	2824	170
Nissan Primera	1983	2947	4666	6791
Nissan X-Trail	2847	3967	6674	8469
Nissan	**22165**	**25676**	**48704**	**54543**
Opel Agila	2291	2776	4967	6034
Opel Astra	24815	25547	51353	54104
Opel Astra Classic	1394	1378	2760	2086
Opel Combo/Combo Tour	1088	905	2155	1902
Opel Corsa	14725	17683	30232	34273
Opel Meriva	11517	13376	21334	24232
Opel Tigra TwinTop	1147	1959	2369	4736
Opel Vectra	5912	5332	12153	10904
Opel Zafira	13334	11376	28306	20806
Opel	**77725**	**81784**	**158967**	**161843**
Perodua	**38**	**32**	**75**	**71**
Peugeot 1007	3935	61	7504	66
Peugeot 107	6063	-	11708	-
Peugeot 206/206SW	28641	34371	59948	72605
Peugeot 307/307SW	28288	28540	58381	59045
Peugeot 407/407SW	15560	15713	31182	35200
Peugeot 807	2034	1864	3945	4000
Peugeot Partner/Ranch	2411	2793	4683	5532
Peugeot	**88299**	**85568**	**180150**	**180714**
Porsche 911	1184	994	2912	2769
Porsche	**2817**	**2794**	**7045**	**6738**
Proton	**97**	**41**	**292**	**105**
Renault Clio	31712	19800	69068	47958
Renault Espace	3067	3968	6184	8057
Renault Kangoo	3922	4055	8057	8522
Renault Laguna	6852	7999	13770	17979
Renault Mégane	20636	27930	40306	61246
Renault Modus	6667	15517	14232	32793
Renault Scénic	18958	19939	39635	45672
Renault Twingo	4768	5411	10268	12143
Renault	**98746**	**107120**	**205766**	**240447**
Rolls Royce	**7**	**8**	**28**	**23**
Rover	**557**	**2937**	**1450**	**7620**
Saab 9-3	4075	2704	9145	6711
Saab 9-5	1574	1507	3495	2970
Saab	**5662**	**4211**	**12658**	**9685**
Seat Alhambra	1090	1088	2388	2279
Seat Altea	3561	4281	9177	8870
Seat Cordoba	1828	2706	3462	5522
Seat Ibiza	11142	12049	23285	23406
Seat Leon	9038	4540	19979	9361
Seat Toledo	1065	2590	2463	4743
Seat	**27754**	**27532**	**60807**	**54847**
Smart ForFour	2467	4471	5447	9064
Smart ForTwo	4025	5249	9341	10769
Smart	**6972**	**10294**	**15751**	**21135**
SsangYong Kyron	1456	-	2827	-
SsangYong Rexton	1163	1510	2708	3018
SssangYong	**3164**	**1678**	**6587**	**3358**
Subaru Forester	1343	1283	2965	2515
Subaru Legacy/Outback	1007	1133	2348	2521
Subaru	**3555**	**3464**	**7999**	**7543**
Suzuki Ignis	3435	3905	7109	7279
Suzuki Jimny	2167	2299	4121	4264
Suzuki Liana	1016	1361	2446	3100
Suzuki Swift	7256	221	14824	261
Suzuki Vitara Grand Vitara/XL7	5076	3605	10745	7605
Suzuki	**20404**	**15594**	**42876**	**31080**
Škoda Fabia	15004	14250	30272	28806
Škoda Octavia	14049	12123	29587	24818
Škoda Superb	1084	1078	2149	2259
Škoda	**30138**	**27455**	**62012**	**55890**
Tata	**279**	**202**	**565**	**368**
Toyota Avensis	8839	9794	20656	20454
Toyota Aygo	5962	-	12699	-
Toyota Corolla	11610	12602	26114	29316
Toyota Corolla Verso	6608	6686	14750	14877
Toyota LandCruiser	2231	2651	5003	6537
Toyota Prius	1486	1028	3472	2785
Toyota RAV4	4079	6382	8651	14689
Toyota Yaris	16511	15575	30482	35201
Toyota	**58377**	**56343**	**124593**	**130267**
Vauxhall Astra	4375	4704	11469	13377
Vauxhall Corsa	2811	2755	8694	9084
Vauxhall Vectra	1448	2076	4738	6050
Vauxhall Zafira	1722	1543	4938	6263
Vauxhall	**11074**	**11821**	**32541**	**37880**
Volkswagen Caddy	1987	1775	5336	4087
Volkswagen Fox	6107	4	13804	9
Volkswagen Golf	27866	34648	60119	74675
Volkswagen Golf Plus	7057	2574	15729	3656
Volkswagen Jetta	3515	-	7760	-
Volkswagen New Beetle	1201	1318	2833	2993
Volkswagen Passat	24019	12645	56467	27811
Volkswagen Polo	18715	17887	39783	37612
Volkswagen Sharan	1831	2250	3816	4354
Volkswagen Touareg	2798	3398	6493	7602
Volkswagen Touran	10127	12044	20409	24610
Volkswagen Transporter/ Caravelle/Multivan/Shuttle	3143	3448	8132	6703
Volkswagen	**109388**	**95027**	**242913**	**200661**
Volvo S40	2192	2841	4854	6124
Volvo S60	1649	2334	3431	5368
Volvo V50	5219	5625	10612	12055
Volvo V70/XC70	4366	5338	9767	10330
Volvo XC90	2706	2303	6490	6029
Volvo	**16689**	**19391**	**36391**	**42069**
CELKEM	**1092916**	**1071085**	**2368800**	**2309461**

Do přehledu jsou zahrnuty země Belgie, Česká rep., Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Island, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Německo, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Vel

Zdroj: JATO Dynamics / Automotive News Europe