

24. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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

EU jde do celní války s Čínou

Končící Evropská komise proti vůli evropského automobilového průmyslu oznámila, že EU uvalí dodatečná cla na elektromobily vyrobené v Číně. „Když naši partneři porušují pravidla, budeme uplatňovat svá práva. Dnes jsme dosáhli milník v našem antisubvenčním vyšetřování. Je to založeno na jasných důkazech našeho rozsáhlého vyšetřování a při plném respektování pravidel WTO,“ uvedl viceprezident EK, lotyšský politik Valdis Dombrovskis.

Clu se budou u jednotlivých výrobců automobilů lišit, přičemž nejvyššímu bude čelit čínský státní výrobce SAIC (producent vozů MG) ve výši 38,1 %, pro privátní společnost Geely (dovážející mj. i vozy značky Volvo) to bude 20 % a pro soukromou společnost BYD 17,4 %. Výrobci elektromobilů v Číně, kteří spolupracovali při šetření, budou podléhat váženému průměrnému clu 21 %. Všichni ostatní, kteří při šetření nespolečovali, budou podléhat clu 38,1 %. Na základě odůvodněné žádosti může Tesla obdržet individuálně vypočtenou celní sazbu.



Formálně budou cla EU zavedena od 4. července 2024, oznámení obchodní jednotky exekutivy EU vedené komisařem Valdisem Dombrovskisem je předběžné. „Nyní budeme jednat s čínskými úřady a všemi stranami s cílem dokončit toto vyšetřování,“ řekl Dombrovskis. To naznačuje, že tento krok má nastartovat vyjednávání s Čínou a případně může změnit konečnou sazbu nebo ji úplně zrušit. Ke konečnému rozhodnutí musí dojít do listopadu 2024. O konečné sazbě cel bude poté hlasovat Rada, kde by jej mohla zablokovat pouze kvalifikovaná většina členských států.

Čínské ministerstvo obchodu zveřejnilo tvrdé prohlášení: „Čína je velmi znepokojena tím, že EU ignorovala odpor Číny a nevyslyšela odrazování vlád i průmyslových odvětví mnoha členských států EU. Evropská komise drží jednou rukou praporek zeleného rozvoje ale druhou třímá hůl protekcionismu aby politizovala a zmilitarizovala ekonomické a obchodní otázky. Tento krok ovlivní atmosféru hospodářské a obchodní spolupráce mezi Čínou a EU. Čína bude pozorně sledovat následný vývoj v EU a rozhodně přijme všechna nezbytná opatření, aby pevně hájila legitimní práva a zájmy čínských společností. Vyzýváme své protějšky v EU, aby napravili tyto nesprávné praktiky a rychle realizovali to, co bylo dohodnuto na trilaterálním setkání mezi Čínou, Francií a EU. Vyzýváme Komisi, aby správně řešila hospodářské a obchodní rozpory prostřednictvím dialogu a konzultací.“

Víc na str. 8 a 10

Fiat představuje Grande Pandu

Podle Fiatu je Grande Panda první novinkou v modelové rodině, v níž bude až do roku 2027 každý rok následovat nový model. Grande Panda má představovat budoucnost značky s nezaměnitelným designem. Technické detaily zatím nebyly zveřejněny. V tuto chvíli není nic známo ani o přesném datu uvedení nové Pandy. Pětidveřový hatchback je určený pro moderní rodiny a náročné městské prostředí. Vůz je založen na platformě STLA Smart od mateřské společnosti Stellantis, což je další vývojový stupeň platformy CMP Smart Car. Umožňuje využívat různé technologie pohonu. Klíčovým rozdílem oproti předchozí architektuře je, že je akumulátor s kapacitou 44 kWh integrovaný do podlahy. Pětidveřové malé auto je dlouhé 3990 mm, tedy téměř stejně jako Citroën ë-C3. Při uvedení na trh bude Grande Panda k dispozici jako



elektromobil a s hybridním pohonem. Hybrid odpovídá hnacímu modulu, který zajišťuje pohon v Jeepu Avenger e-Hybrid a bude mít i stejný výkon 74 kW (100 k). Elektrická Grande Panda měla mít 83 kW (113 k).

Elektrický hot hatch Alpine A290

Alpine uvedením plně elektrického hatchbacku A290, který vychází



z Renaultu 5, zahajuje svůj přechod ze specializovaného výrobce sportovních vozů v plnohodnotnou značku. A290 přebírá základní koncept Renault 5 ale přidává k němu výkonové prvky, včetně výkonnějšího elektromotoru z Megane E-Tech s nejvyšším výkonem 162 kW (220 k). Základní podoba bude mít elektromotor o výkonu 132 kW (180 k). Všechny verze A290 budou mít akumulátor s kapacitou 52 kWh, který poskytne dojezd až 380 km. Technické podrobnosti o A290 budou zveřejněny v červenci. A290 bude uveden na trh začátkem roku 2025 až poté, co letos na podzim uvede Renault 5.



Jeep Avenger nově s verzí e-Hybrid

Jeep Avenger pro modelový rok 2024 zlepšuje komfort jízdy a přichází s novou verzí 1,2 Turbo e-Hybrid 6AT. Vůz dlouhý 4084 mm s rozvorem náprav 2557 mm má zavazadlový prostor o objemu 380/1770 l.

Malé SUV Avenger v sobě spojuje charakteristické vlastnosti vozů značky Jeep – schopnost jízdy v terénu, styl a funkčnost. Nabízí varianty s plně elektrickým pohonem, nový e-Hybrid s automatickou převodovkou a zážehovou alternativu s přímým řazením. Pro modelový rok 2024 přináší vylepšení v oblasti komfortu mj. v podobě elektricky ovládaného sedadla řidiče s masážní funkcí.

Pro modelový rok 2024 Jeep rozšířil řadu Avenger o novou verzi e-Hybrid. Ta kombinuje zážehový tříválec 1,2 l/74 kW (100 k), elektromotor o výkonu 21 kW a automatickou šestistupňovou dvouspojkovou převodovku e-DCS6. Při zpomalování se rekuperovaná energie ukládá do 48 V lithio-iontového akumulátoru s kapacitou 0,9 kWh. Především ve městě vždy přebírá roli hlavní pohonné jednotky elektromotor a zvyšuje točivý moment ve spodním pásmu otáček.

Celý 48 V hybridní systém má hmotnost pouze o 60 kg vyšší než konvenční automatická

převodovka. To udržuje celkovou hmotnost Avengeru e-Hybrid na 1280 kg. Ve srovnání s verzí se spalovacím motorem s automatickou převodovkou snižuje hybridní varianta spotřebu o 15-20 % a Jeep slibuje kombinovanou spotřebu 4,9 l/100 km. Akční cena v základní výbavě Longitude je od 569 900 Kč vč. DPH.

Čistě elektricky poháněná verze Avenger Electric je vybavena 400 V elektromotorem a poskytuje dojezd až 600 km. Akční cena začíná na 939 900 Kč vč. DPH. Zážehovou variantu pohání motor 1,2 Turbo/74 kW (100 k) a šestirychlostní přímo řazenou převodovkou. Akční cena verze 1,2 Turbo ve výbavě Longitude začíná od 499 900 Kč vč. DPH.



Budoucnost Fiatu v závodě Mirafiori

Generální ředitel společnosti Fiat a globální CMO společnosti Stellantis zdůraznil strategickou roli továrny Mirafiori pro Fiat a podtrhl význam Itálie pro značku, kde má Fiat také své ústředí. V roce 2023 Fiat v Itálii vyrobil třetinu všech vozů prodaných na světě a z vozů Fiat prodaných v Itálii bylo na italském území vyrobeno 70 %. S modely



Panda, vyráběným v Pomiglianu, a 500 z Mirafiori Fiat produkuje dva ze svých nejúspěšnějších modelů právě v Itálii. V továrně Mirafiori v Turíně se bude vyrábět Fiat 500 Ibrida, nový hybridní model, který bude uveden na trh koncem roku 2025 nebo začátkem roku 2026. Hybridní model doplní elektrický Fiat 500e. Fiat na počest pracovníků továrny Mirafiori a odkazu vozu Fiatu 131 Mirafiori z roku 1974 představil novou verzi 500e Mirafiori, která je speciální edicí elektricky poháněného kabrioletu určenou od letošního léta výhradně pro Itálii.

Ford popřel informaci o LFP akumulátoru v novém Exploreru

Ford v Kolíně nad Rýnem spustil výrobu elektrického SUV Explorer určeného pro Evropu. Základem vozu je modulární platforma pro elektromobily MEB od Volkswagenu. Původně Ford oznámil, že Explorer bude vybaven tradičním akumulátorem NMC. Zahájení výroby ale bylo odloženo o šest měsíců, aby se montáž přizpůsobila nové specifikaci akumulátorů. „Bylo lepší počkat šest měsíců a pak přijít na trh s nejnovější a nejlepší technologií. Jinak by první zákazníci byli naštvaní na staré akumulátory,“ oficiálně sdělil Jochen Bruckmann z Ford Europe. Automotive News na základě toho uvedl, že Explorer bude používat lithio-železo-fosfátové (LFP) akumulátory dodávané čínskou společností CATL, které sice mají menší hustotu



energie, ale jsou levnější a bezpečnější. To ale nyní Ford Europe popřel. Články akumulátorů pro Explorer pocházejí z Číny od společnosti CATL a montují se do akumulátorů v továrně Škoda v Mladé Boleslavi, protože Ford spustí vlastní výrobu akumulátorů v Kolíně nad Rýnem až na podzim. Ford uvádí na trh Explorer s 84 kWh akumulátorem, který umožňuje dojezd 602 km. Menší akumulátor s kapacitou 55 kWh bude k dispozici později.

Další témata 24. týdne na autoweek.cz

Česko na křižovatce 2: Potřebujeme dlouhodobou vizi

Oživení na trhu práce: české firmy plánují víc nabírat

V USA požadují zákaz dovozu akumulátorů CATL a Gotion

Závod zemí EU o čínské investice: Vyberte si mě! Ne, vyberte mne!



Opel Frontera slibuje lákavou cenu

Opel v Praze předvedl jeden ze svých základních modelů pro nejbližší budoucnost – kompaktní crossover Frontera. Vrací jméno klasiky, ovšem ve zcela nové podobě. Opel uvádí Fronteru nikoliv jako nástupce modelu Crossland, ale jako jejího marketingového pokračovatele pro stejnou klientelu. Multienergetická platforma Stellantis Smart Car umožňuje použití různých typů pohonu.

Frontera je první sériový model, který má nový znak ve středu černé přídě ve stylu Opel Vizor. Frontera je dlouhá 4380 mm při rozvoru náprav 2671 mm. K dispozici bude jako pětimístná i sedmimístná. Zavazadlový prostor má objem 460 l, sklopením sedadel se zvětší až na 1600 l.

Kokpit Pure Panel s nově navrženým volantem tvoří dva 10" širokoúhlé displeje. Opel ve Fronteře pro řidiče a spolujezdce přináší inovaci sedadel Intelli seat se speciální ergonomií.

Mildhybrid s označením Frontera Hybrid bude ve dvou verzích motoru PureTech 1,2 Turbo s výkonem 74 kW (100 k) nebo 100 kW (136 k), v obou případech se 48 V akumulátorem, elektromotorem o výkonu 21 kW a převodovkou

eDCT6. Frontera Electric pohání elektromotor o výkonu 83 kW napájený akumulátorem 44 kWh pro dojezd 306 km. V roce 2025 přijde verze s dojezdem až 400 km.

Opel Frontera se vyrábí v Trnavě. Ceník bude zveřejněn až v létě. První vozy budou u prodejců k dispozici od října – nejprve s elektrickým pohonem a velmi brzy poté i mildhybridy.

Na podzim Opel uvede novou generaci modelu Grandland. Ta bude se 4650 mm o 180 mm delší než stávající a kromě mildhybridního a plně elektrického nabídne i plug-in hybridní pohon. Tím se završí řada tří SUV se značkou Opel od malé Mokky přes střední Fronteru po velký Grandland.



Goodyear v Le Mans – Logistika největšího závodu

Letošní závodní sezóna je pro společnost Goodyear nejnáročnější od jejího návratu do Le Mans v roce 2020. Goodyear letos spolu s 16 vozy LMP2 zásobovala pneumatikami i celé startovní pole 23 vozů kategorie LMGT3. Celkem na pneumatikách Goodyear startovalo 39 vozů, zatímco loni jich bylo jen 24. Výrobní závod v německém Hanau vyrobil a dopravil do Le Mans 7250 pneumatik. Dodávky pneumatik a vybudování montážního zázemí pro více než stovku členů týmu zajišťovalo 20 nákladních vozidel. Servis tisíců pneumatik během víkendu vyžaduje velmi přesné sledování dat, propracovaný management dodávek a sehranou týmovou práci. Při řízení dění na trati tým odborníků Goodyearu analyzuje data v reálném čase,



sleduje výkonnost pneumatik a porovnává ji s očekávanými hodnotami. Aktuální podmínky na trati předává Goodyear technikům přiděleným k jednotlivým týmům, aby mohli volit správnou strategii a vhodné nastavení. Ke sledování využití pneumatik se během víkendu používá technologie RFID. Montážní zázemí společnosti Goodyear odebírá použité pneumatiky a materiál z nich využívá pro výrobu podlahových krytin.

Novinky od Carstelu v e-shopu Ferdus

Chytré nabíječky autobaterií řízené mikroprocesorem zažívají v poslední době skutečný boom. Ferdus sáhnul po dvojici modelů od Carstelu. Jsou kompatibilní se všemi generacemi olověných akumulátorů a poskytují kompletní ochranu proti přepětí, podpětí, přehřátí, zkratování i přepólování.



Menší má maximální nabíjecí proud 4 A, navíc ale zvládá technologii LiFePO4. Větší s katalogovým číslem 15.30 nabízí dvojnásobných 8 A ale ne podporu lithiových baterií. Proto mají obě zařízení k dispozici jiné režimy nabíjení. Kromě chytrých mikroprocesorových nabíječek Ferdus nabízí i stále oblíbenější jump startery – startovací zdroje. Nižším z dvojice modelů je Carstel 400 A/9 V. Zařízení tři v jednom dokáže být startérem, power bankou a svítilnou. Celkovou kapacitu má 10 000 mAh, startovací proud dosahuje 400 A, vrcholový 800 A. Carstel 400 A/9 V 4 v 1 přidává možnost huštění.



Cla na čínské elektromobily nejsou řešením

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) vzalo na vědomí návrh Evropské komise (EK) uvalit na základě zjištění antisubvenčního šetření cla na dovoz elektromobilů vyrobených v Číně. Jakkoli návrh v tuto chvíli ještě nenabyl právní moci a může doznat změn, Sdružení připomíná obavy z možných negativních dopadů. „Bylo to právě odstranění obchodních bariér, co vedlo v posledních desetiletích k rozšíření mezinárodního obchodu a růstu prosperity – zejména pokud se jedná o sektor automotive, který je založen na silném exportu,“ upozorňuje Zdeněk Petzl, výkonný ředitel AutoSAP.

Evropa uvalením prozatímních cel následovala Spojené státy, které k takovému kroku přistoupily letos na jaře. Zástupci AutoSAP jsou toho názoru, že ve vztahu k oběma kontinentům začne Čína uplatňovat odvetná opatření a dojde k další eskalaci už tak napjatých obchodních vztahů. Pro Evropu přitom čínský trh představuje třetí největší exportní destinaci, a i situace Evropy a jejích dodavatelsko-výrobních řetězců je odlišná než v jaké se nachází USA.

Víc než 90 % klíčových materiálů pro výrobu elektrických vozidel i samotné baterie dováží evropské automobilky z Číny. Zvýšení jejich cen nebo dokonce jejich blokáce by bylo pro domácí výrobce velkým problémem z hlediska plnění ambiciózních plánů EU snižovat CO₂. Evropa zatím nemá spolehlivý plán, jak být soběstačná ve všech surovinách a komponentech potřebných k výrobě elektromobilů, případně jak si je zajistit jinde. Řada firem v Číně také vyrábí a do Evropy exportuje, takže případná cla by se tedy vztahovala i na ně.

„Antisubvenční opatření, jako jsou dodatečná cla, problémy, kterým automobilový průmysl čelí, nevyřeší. Potřebujeme naopak systémový přístup, který podpoří silné stránky evropského průmyslu, které zvýší jeho konkurenceschopnost a otevřou nové trhy,“ uvádí Zdeněk Petzl. Podle něho by měla EK přijít s průmyslovou strategií pro EU a ve spolupráci s členskými státy zlepšovat podnikatelské prostředí s důrazem na podporu inovací v automobilovém průmyslu. Současně se musí hledat cesty, jak zvýšit soběstačnost kontinentu v dodávkách kritických surovin a komponentů.

Další témata 24. týdne na autoweek.cz

Cla EU vůči Číně: Globální reakce

ACEA – Čínské antisubvenční šetření: prozatímní cla

Výroba elektromobilů Volvo z Číny do Belgie

Vysoká hra, v níž mohou evropské automobilky jen prohrát

Končící eurokomisaři v Bruselu rozhodli, že budou bojovat proti dotacím poskytovaným čínským automobilkám dodatečnými cly v rozsahu od 17,4 % až po 38,1 % nad standardní 10% clo.

Komise odhaduje, že podíl čínských aut na trhu EU se proti roku 2019 zvýšil z méně než 1 % na 8 % a v roce 2025 by mohl dosáhnout 15 %. Ceny těchto vozidel jsou podle ní obvykle o 20 % nižší než u modelů vyrobených v EU. Někteří ekonomové uvedli, že okamžitý účinek dodatečných cel bude z ekonomického hlediska velmi malý. EU dovezla z Číny za 12 měsíců končících v dubnu 440 000 elektromobilů v hodnotě 9 miliard eur.

Will Roberts, vedoucí výzkumu v RHO Motion, uvedl, že čínští výrobci by měli být schopni absorbovat navrhovaná cla na úkor zisku. „Zatímco čínské automobilky mají prostor absorbovat tato cla, skutečným testem bude, zda Peking přistoupí k odvetě. Evropští výrobci stále spoléhají na čínský trh, takže klesající zisk z Číny by jen zpomalil jejich schopnost efektivně přejít na elektrická vozidla.“

FACT SHEET
JUNE 2024

EU-CHINA VEHICLE TRADE

EU-CHINA VEHICLE TRADE¹

China is the third largest market by value for EU vehicle exports, after the US and the UK.

EU vehicle exports	China vehicle exports
€197.2 billion → €19.7 billion (10%)	€84.9 billion → €16.3 (19.2%)
6,722,814 units → 416,560 (6.2%)	5,037,441 units → 713,311 (14.2%)
EU vehicle imports	China vehicle imports
€89.9 billion → €13.6 billion (15.2%)	€43.4 billion → €22.7 billion (52.3%)
3,899,322 units → 781,977 (18%)	797,470 units → 366,286 (45.9%)

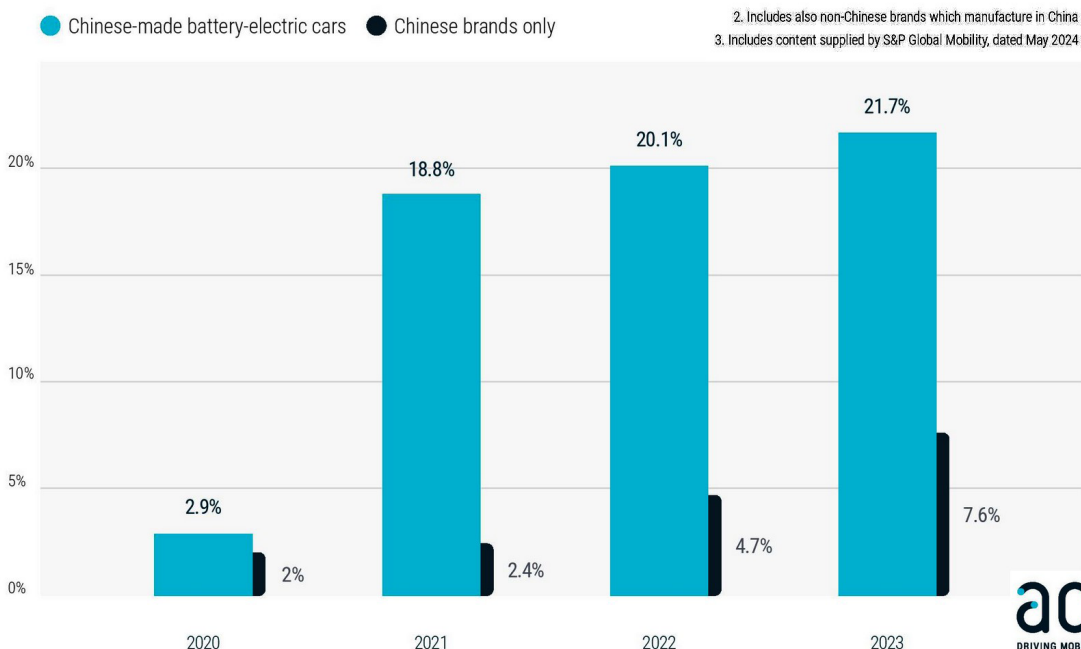
acea
DRIVING MOBILITY FOR EUROPE

1. Eurostat (includes new and used cars, vans, trucks, and buses)

BATTERY-ELECTRIC CAR TRADE

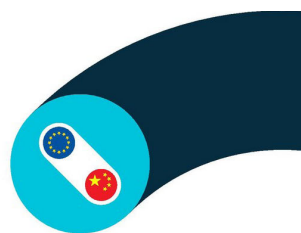
- 11,499 battery-electric cars were exported from the EU to China in 2023, valuing €852.3 million
- 438,034 battery-electric cars were imported from China into the EU in 2023, valuing €9.7 billion

MARKET SHARE OF CHINESE-MADE² CARS IN EU BATTERY-ELECTRIC CAR SALES³



acea
DRIVING MOBILITY FOR EUROPE

Zejména německé automobilky mají v Číně hodně co ztratit a oznámení Komise je znepokojuje. Čína v prvním čtvrtletí představovala 32 % prodeje BMW a po 30 % u Volkswagenu a Mercedesu-Benz. Tesla importuje elektromobily z čínské továrny do Evropy a BMW dováží z Číny Mini EV a BMW iX3. Odvěta by tak mohla být pro tyto společnosti a přes jejich dodavatele pro celou německou ekonomiku hodně bolestivá. Kancléř Olaf Scholz proto varoval: „Izolacionismus a nezákonné celní překážky vše nakonec jen zdraží a všichni zchudnou.“



CAR TRADE

- 359,271 cars were exported from the EU to China in 2023, valuing €19.4 billion
- 706,976 cars were imported from China into the EU in 2023, valuing €12.9 billion

COMMERCIAL VEHICLE AND BUS TRADE

- 57,289 EU commercial vehicles and buses were exported from the EU to China in 2023, valuing €264.3 million
- 75,001 Chinese commercial vehicles and buses were imported from China into the EU in 2023, valuing €796 million

Evropský automobilový průmysl je zcela závislý na čínských součástkách, zejména u elektromobilů, protože Čína dominuje dodavatelskému řetězci. Generální ředitel BMW Oliver Zipse varoval, že vyvolání obchodní války může mít katastrofální důsledky pro transformaci EU, protože bez čínského dovozu není možné vyrábět elektromobily v Evropě: „V Evropě nemůže být Green deal bez zdrojů z Číny.“



Evropské státy se perou o čínské továrny na elektromobily

Evropská komise obviňuje čínské automobilky, že těží ze státních dotací. Současně vlády mnoha zemí EU nabízejí vlastní pobídky, aby přilákaly čínské automobilky, které chtějí stavět továrny v Evropě.

Maďarsko už si zajistilo investici do první evropské továrny čínské automobilky, kterou loni oznámil BYD. Ten nyní uvažuje o druhé evropské továrně se zahájením výstavby v roce 2025. Budapešť vyjednává i s Great Wall Motor pro její první evropský závod, přičemž nabízí přímé finanční dotace, daňové úlevy a uvolněnou regulaci v cílových zónách. Maďarsko utratilo víc než miliardu dolarů na podporu výstavby továren na akumulátory jihokorejských SK On a Samsung a čínského CATL.

Čínský Leapmotor využije stávající kapacitu skupiny Stellantis v Tychách v Polsku. Polsko má řadu programů na podporu investic v hodnotě přesahující 10 miliard dolarů, včetně jednoho, který podporuje přechod na čistou ekonomiku, a dalších, nabízejících úlevy na dani z příjmu právnických osob až 50 % pro nové provozy v regionech s vysokou nezaměstnaností.

Španělsko si zajistilo investici od Chery, které ve spolupráci s místním partnerem zahájí výrobu ve čtvrtém čtvrtletí v bývalém závodě Nissanu v Barceloně. Chery bude těžit ze španělského dotačního programu v hodnotě 3,7 miliardy eur a má do země přilákat závody na výrobu

elektrických vozidel a akumulátorů. Čínská Envision Group již obdržela 300 milionů eur jako pobídku v rámci přípravy výstavby závodu na výrobu akumulátorů za 2,5 miliardy eur, který vytvoří 3000 pracovních míst. Španělsko by také chtělo získat plánovanou továrnu na akumulátory Stellantisu s CATL.

Chery plánuje i druhou, ještě větší továrnu v Evropě. Jedná o této investici s několika vládami včetně Itálie, která má eminentní zájem přilákat do země druhou automobilku. Itálie může k pobídkám pro kupující i výrobce elektromobilů v letech 2025-2030 využít svůj národní automobilový fond v hodnotě 6 miliard eur. Dongfeng patří mezi další automobilky, které jednájí s Římem o podpoře investic.

Také SAIC, výrobce vozů MG, má v úmyslu postavit v Evropě dva závody. První, se sídlem ve stávající továrně, by měl být oznámen již v červenci a měl by využívat techniku CKD. Druhý evropský závod SAIC bude postaven od nuly. V užším výběru pro jeho umístění jsou Německo, Itálie, Španělsko a Maďarsko.

„Pro nízkonákladová auta jsou atraktivní lokality zahrnují východní Evropu a Turecko, které v současnosti jedná s BYD, Chery, SAIC a Great Wall,“ řekl Gianluca Di Loreto z Bain & Company. Celní unie Turecka s EU a dohody o volném obchodu zemi zaručují bezcelní vývoz vozidel a komponent.



Dobrodružství Fordu

Šéfredaktor magazínu *Automobilwoche* Burkhard Riering komentuje dění v automobilovém průmyslu. Náhlý odchod evropského šéfa Martina Sandera zasáhne Ford v kritické chvíli. Hrozí, že značka v Evropě ztratí význam.

Ford byl v Evropě populární po celá desetiletí: Fiesta, Kuga, pak Sierra nebo Taunus. Jenže v centrále v Dearbornu se vedení vždy dívalo jen na červená čísla. Ford neměl v Evropě dostatečnou tržní sílu, aby mohl levně nakupovat od dodavatelů. Svedl prohranou bitvu s Volkswagenem a (dnešním) Stellantisem, kteří dokáží vyrábět levněji. Proto přišlo motto: Potřebujeme novou strategii. Méně modelů na výběr, odlišení od konkurence jedinečným prodejním argumentem a konečně ziskovost po delší dobu. Zatím to zní dobře.

Implementace však hrozí neúspěchem. Ford bude plně elektrický (od roku 2030). Jenže první elektrický model Explorer, který se právě začal vyrábět, má zpoždění. V segmentu přitom jsou již desítky konkurenčních produktů. Jak se zde má dosáhnout ziskový objem je otázkou.

Kolínská továrna má kapacitu 250 000 vozů za rok. Zaměstnanci si budou muset položit

otázku, kolik směn bude během roku. Aktuálně je po nájezdu výroby plánována jedna směna s 250 vozy denně a na podzim budou dvě směny. Staré zákaznické skupiny, které jezdily v Mondeu a Galaxy, však již nový koncept neoslovuje a ti tak nevyhnutelně zdarma odcházejí ke konkurentům. Ford se staví jako sportovní outdoorová a dobrodružství přející značka s americkým nádechem, pro níž nemusí být v Evropě dostatek zájemců. Dobrodružná proměna.

V managementu je drama ještě větší. Do koncernu Volkswagen se vrací evropský šéf Martin Sander, který za novou strategii bojoval až do konce. Vydržel tam jen dva roky. A oddělení komunikace už tu není, aby vysvětlovalo, co se děje.

Mezitím si v USA generální ředitel Jim Farley zoufá nad elektrickou strategií. Protože s každým prodaným autem se ztráta zvyšuje. Je dobře, že Ford má pickup F150 – nejprodávanější auto v Americe, které spolehlivě přináší peníze do kasy.

Před 20 lety byl Ford nejprodávanější značkou na světě. Ty časy jsou dávno pryč.

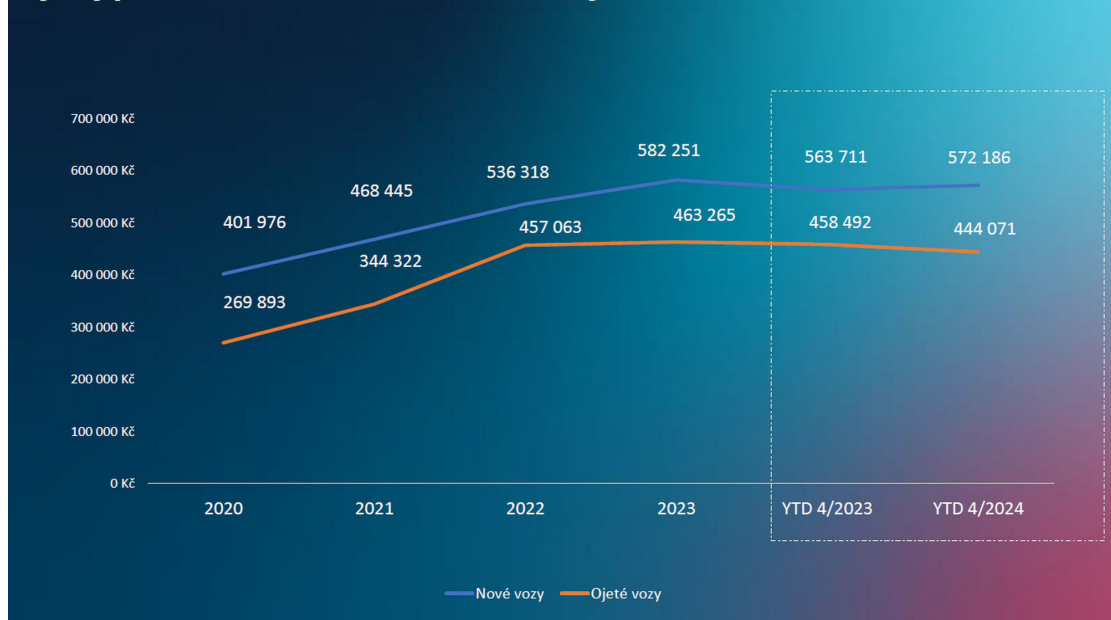
Volkswagen Financial Services bilancoval

Jednatel Volkswagen Financial Services Vratislav Strašil shrnul aktuální trendy ve financování automobilů a nastínil další směřování společnosti Volkswagen Financial Services. Vyzdvihl stabilní prodejní výkon největší leasingové firmy v segmentu financování automobilů v porovnání s poklesem dodávek zákazníkům a nárůstem úrokových sazeb ČNB.

Společnost Volkswagen Financial Services loni uzavřela celkem 45 426 smluv, zatímco v roce 2022 to bylo 37 933 smluv. Suma jejího portfolia představovala 48,4 miliardy Kč oproti 39,1 miliardy v roce 2022. „Přitom naše penetrace trhu vzrostla na více než 30% podíl,“ upřesnil Strašil. Letos do dubna společnost Volkswagen Financial Services uzavřela 14 971 nových smluv na financování nových i ojetých vozů. To znamená meziroční nárůst o dalších více než 6 % a penetrace trhu dosáhla 32,4 %.

Většinu produktového portfolia společnosti Volkswagen Financial Services představují úvěry (43,6 %), ale vzrůstá podíl balonových úvěrů (36,7 %) i operativního leasingu (19,6 %). Průměrná cena financovaného nového vozu vzrostla od roku 2020 ze 401 976 Kč na letošních 572 186 Kč. U ojetých vozů dosahuje průměrná cena 444 071 Kč oproti 270 000 Kč v roce 2020.

Vývoj průměrné financované hodnoty



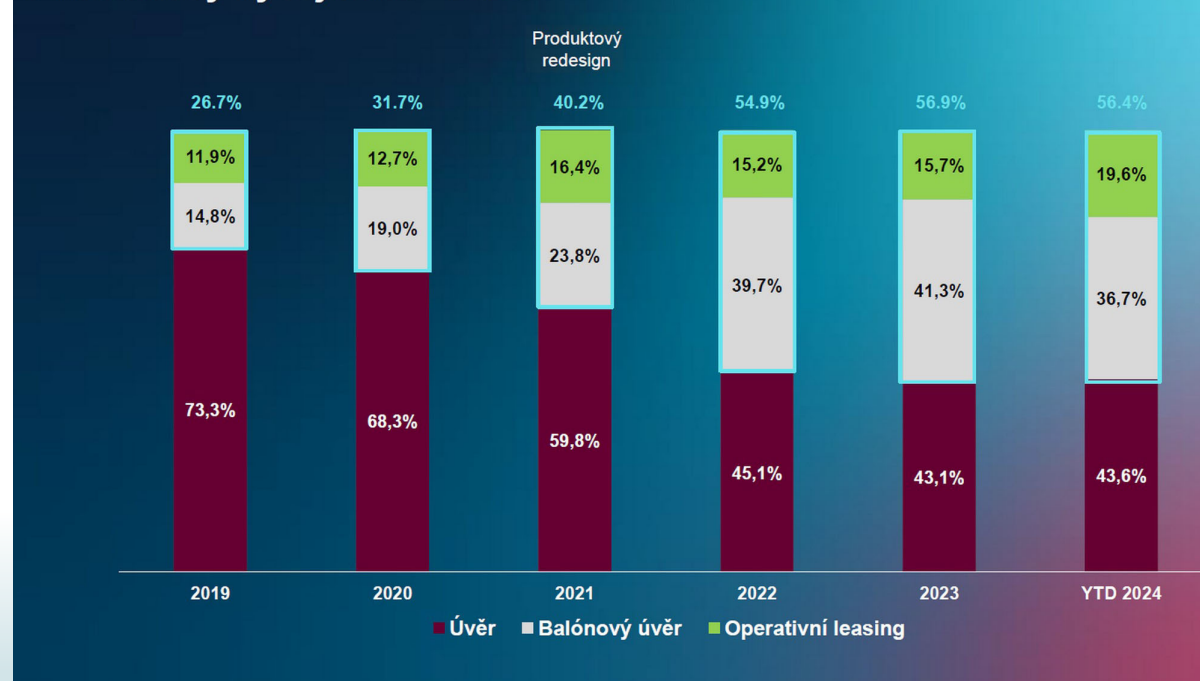
Jako velmi úspěšná se ukazuje zejména strategie ve financování ojetých vozů s nabídkou služeb pro zajištění dlouhodobé loajality klientů (servisní prohlídky, služba přezutí, prodloužená záruka).

„Náš byznys letos podporujeme servisním balíčkem na pět let zdarma s financováním a zvýhodněnými cenami servisních prohlídek,“ uvedl Vratislav Strašil.

Národní rozvojové banka (NRB) letos v březnu vyhlásila program Záruka Elektromobilita podporující podnikatele při nákupu elektromobilů a dobíjecích stanic. Cílem programu je podpořit modernizaci vozových parků podnikatelů prostřednictvím finančních příspěvků a poskytnutím záruk ke zvýhodněnému

úvěru od leasingové společnosti či banky. Volkswagen Financial Services k 26. 5. evidoval celkem 305 žádostí o úvěr s dotací. „I v oblasti elektromobilů ale hodláme zvyšovat naši penetraci trhu. Firmám nabízíme atraktivní úroky, servisní balíčky, vyřízení dotace zdarma či dobíjecí kartu Chargee,“ doplnil Strašil. Za čtyři měsíce VWFS profinancoval 481 nových a 158 ojetých elektromobilů v porovnání s loňskými 132 resp. 85 elektromobily.

Produktový vývoj 2019 - 2024





Po volbách do EU by si měl sektor dopravy dávat pozor, co si přeje

Vítejte u týdenního přehledu informací Euractivu z dopravy.

Obvyklá stížnost odvětví dopravy na Brusel je, že se mu nedostává zájmu ani politické pozornosti, kterou by si zasloužilo. Končící předsedkyně Výboru pro dopravu Evropského parlamentu Karima Delliiová prohlásila, že jejím „největším úspěchem“ je, že se doprava dostala do politického programu.

Doprava je klíčový sektor v každodenním životě lidí. Jenže se zdá, že se jen zřídka dostává do sféry vysoké politiky nebo titulků na titulních stránkách. Doprava v posledních měsících okusila politizaci dříve technických záležitostí a zkušenosti nebyly pozitivní. V Německu se zákaz spalovacích motorů od roku 2035 stal horkým tématem předvolební

kampaně. Konzervativci slibují, že zákaz odvolají. Je otázkou, zda jsou tyto signály v nejlepším zájmu automobilek. Pravděpodobně existuje dobrý důvod, proč právě tato země sází na starou technologii místo na akumulátory a elektrická vozidla. Právě elektromobily jsou tím, v čem příště uvidíme politizaci v odvětví dopravy.

Dopravní projekty stojí hodně peněz a trvá dlouho, než přinesou viditelné výhody. Překračují hranice a ti, kteří z nich mají prospěch, jen zřídka nesou jejich dopad na životní prostředí. Mezi místní, regionální, národní a evropskou úrovní je toto odvětví plné příležitostí k politizaci. Pokud tedy během příštích pěti let zůstane dopravní politika EU opomíjená, okrajová a někdy trochu nudná, pamatujte... vždycky může být hůř.

Krátce

Evropské nařízení o kritických kovech, které vstoupilo v platnost 23. května, si klade za cíl usnadnit recyklaci surovin z akumulátorů elektromobilů. Evropská pravidla vyžadují, aby do roku 2030 25 % kritických kovů pocházelo z materiálů recyklovaných v Evropě, 40 % dovážených kritických kovů by mělo být rafinováno na kontinentu a 10 % by mělo být vytěženo z evropských dolů. Nastane tak boj mezi specializovanými centry likvidace vozidel s ukončenou životností a výrobcí elektromobilů?

Německý ministr dopravy Volker Wissing (FDP/Renew) varoval, že pravidla EU riskují vytvoření „CO₂ turistiky“, kdy by se zkapalněný CO₂ z Evropy zbytečně rozesílal do jiných částí světa, aby se tam vyráběla e-paliva, která se pak budou zpětně dovážet do trh EU.