

36. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



S elektromobily až na doraz – EcoBest Challenge 2024

S cílem poskytnout korektní informace o skutečné efektivitě a možnostech využití nejnovějších elektricky poháněných vozů uskutečnila nezávislá mezinárodní organizace AutoBest nové vydání svého testu EcoBest Challenge se 13 novými elektromobily od 13 různých výrobců s hodnocením jejich parametrů v reálném provozu při srovnatelných a plně reprodukovatelných podmínkách.

Test EcoBest Challenge 2024 je nezávislý test běžných elektromobilů, který odhaluje jejich skutečné parametry v reálných podmínkách. Výsledky vycházejí z konzistentní metodiky testování použité shodně pro všechny vozy. Ta je inspirována praktickými potřebami většiny evropských motoristů a vychází z jejich každodenního dojíždění. Použitá metodika měření, vyvinutá a vylepšená organizací AutoBest, byla certifikována nezávislou organizací Bureau Veritas.

EcoBest Challenge není srovnávací test, test rekordního dojezdu ani test maximální výkonnosti pro ověření, jak agilní jsou elektromobily. EcoBest Challenge uvádí výsledky měření a nabízí hodnocení založené na vlastních patentovaných indexech a měřeních.

Vybrány byly nové elektromobily s dojezdem podle WLTP delším než 350 km a se základní cenou do 65 000 eur bez daně a pobídek. Všechny byly sériové s jednou osobou na palubě, aktivním klimatizačním systémem a infotainmentem



Key Results & Indexes

ECOBEST Challenge 2024 – Electrified by Vinfast

BRAND	MODEL	VERSION	POWER (kW)	BATTERY			WLTP RANGE		WLTP CONSUMPTION		CHARGING POWER		PRICE in EURO		
				GROSS (kWh)	NET (kWh)	Min (km)	Max (km)	Min (kWh/100 km)	Max (kWh/100 km)	AC (kW)	DC (kW)	no tax	in Italy		
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	S Line Edition	210	82	77	476	559	15,7/16,2	18,5/16,2	11	135	53,934	65,800		
BMW	i5 Touring	eDrive40	250	83,9	81,2	483	560	16,5	19,2	22	205	63,934	78,000		
BYD	Dolphin	Design	150	64	60,4	427	427	15,9	15,9	11	88	29,336	35,790		
Fiat	600e	La Prima	115	54	51	406	406	15,2	15,2	11	100	33,566	40,950		
Honda	e:Ny1	Advance	150	68,8	61,9	412	412	18,2	18,2	11	78	47,295	57,700		
Hyundai	Kona	Exclusive (with Eco Pack)	150	68,5	64,8	510	510	14,7	14,7	11	102	33,852	41,300		
Kia	EV9	AWD GT-Line Launch	283	99,8	96	505	505	22,8	22,8	11	210	66,926	81,650		
Lancia	Ypsilon	Edizione Limitata Cassina	115	51	48	396	396	14,5	14,5	11	100	32,377	39,500		
Mini	Cooper SE	Favoured	160	54,2	49,2	388	388	14,1	14,7	11	95	29,574	36,300		
Opel	Corsa	GS	115	51	48,1	395	402	14,6	14,6	11	100	31,680	38,650		
Tesla	Model Y	Long Range RWD	255	82	79	600	600	15,5	15,5	11	250	40,156	48,990		
Volkswagen	ID.7	Pro	210	82	77	617	617	14,1	14,1	11	175	49,836	60,800		
Volvo	EX30	Single Motor ER Ultra	200	69	64	476	476	17,0	17,0	22	153	41,115	50,160		
Bold: data not officially provided															
AVERAGE VALUE				182	70,0	66,0	469	481	16,1	16,4	13	138	42597	51968	

a s tlakem pneumatik doporučeným značkou. Jezdily v režimu „Normal“ a využívaly rekuperační brzdění v městském prostředí, pokud bylo k dispozici.

Jízdy začaly a skončily v areálu Vairano ASC u Milána, kde se také vozy dobíjely. Všechna vozidla ujela sérii tří okruhů zahrnující dálnice (55 %), konvenční silnice (25 %) a městské prostředí (20 %). Řídili je motorističtí novináři z organizace AutoBest. Řidiči měnili auta každých 30 km, aby výsledky neovlivnil individuální styl jízdy. Vozy jely v koloně za vedoucím vozem stanovujícím průměrnou rychlost a po celou dobu respektovala rychlostní limity. Po dosažení indikace 0 % akumulátoru nebo dojezdu 0 km na sdruženém přístroji pokračovala v jízdě v areálu Vairano ASC až do úplného zastavení.

Výsledky na str. 3 a 10



Shrnutí výsledků EcoBest Challenge 2024

V rámci EcoBest Challenge používá AutoBest dva patentované indexy. EcoC 1 představuje poměr mezi skutečným dojezdem a údajem podle WLTP. S vynikající hodnotou indexu EcoC 1 98,95 % je Audi Q4 Sportback 45 e-tron nejbliž skutečnému dojezdu a současně je jedním z nejlepších v historii EcoBest Challenge.

Klíčový index AutoBest EcoC 2 ukazuje, kolik kilometrů skutečného dojezdu může vůz poskytnout z 1 kWh kapacity akumulátoru. S indexem EcoC 2 6,84 km/kWh byl nejlepší Opel Corsa. Připomínáme, že rekord byl stanoven už v roce 2021 s 8,07 km/kWh u vozu Dacia Spring.

„Testy uskutečněné v rámci EcoBest Challenge 2024 opět jasně ukazují, že budoucnost elektromobilů nespočívá ve stále větších akumulátorech, ale ve zlepšování energetické účinnosti, což znamená v prodlužování vzdálenosti, kterou lze ujet na každou jednu kWh. Na druhou stranu je klíčové poskytování rychlejšího dobíjení a kratších nabíjecích dob,“ řekl Dan Vardie, zakladatel a předseda organizace AutoBest a tvůrce testu EcoBest Challenge.

Další výsledky na str. 10



EcoC 1

- represents the ratio between the real driving range and the WLTP range -

BRAND	MODEL	ECO C 1 (%)	Real range km	WLTP km
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	98.95	471.00	476.00
BMW	i5 Touring	87.99	425.00	483.00
Kia	EV9	85.94	434.00	505.00
Opel	Corsa	83.29	329.00	395.00
Volvo	EX30	83.19	396.00	476.00
Hyundai	Kona	83.14	424.00	510.00
Mini	Cooper SE	82.47	320.00	388.00
Lancia	Ypsilon	79.80	316.00	396.00
BYD	Dolphin	79.16	338.00	427.00
Honda	e:Ny1	79.13	326.00	412.00
Volkswagen	ID.7	77.15	476.00	617.00
Fiat	600e	77.09	313.00	406.00
Tesla	Model Y	73.00	438.00	600.00



EcoC 2

- reveals how many km of real driving range a specific car can provide from 1 kWh of the battery -

BRAND	MODEL	ECO C 2 (km/kWh)	Real range km	Battery Net kWh
Opel	Corsa	6.84	329.00	48.10
Lancia	Ypsilon	6.58	316.00	48.00
Hyundai	Kona	6.54	424.00	64.80
Mini	Cooper SE	6.50	320.00	49.20
Volvo	EX30	6.19	396.00	64.00
Volkswagen	ID.7	6.18	476.00	77.00
Fiat	600e	6.14	313.00	51.00
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	6.12	471.00	77.00
BYD	Dolphin	5.60	338.00	60.40
Tesla	Model Y	5.54	438.00	79.00
Honda	e:Ny1	5.27	326.00	61.90
BMW	i5 Touring	5.23	425.00	81.20
Kia	EV9	4.52	434.00	96.00

Kia zahajuje prodej elektromobilu EV3

Kia zahájila v České republice prodej elektrického kompaktního SUV EV3 (délka 4300 mm, rozvor náprav 2680 mm). S dlouhým dojezdem, zavazadlovým prostorem až 485 l a cenou začínající na 899 980 Kč si klade za cíl přivést k elektromobilitě nové zákazníky.



Kia EV3 je postavena na modulární platformě vyhrazené pro elektromobily E-GMP s 400 V architekturou, díky níž může využívat nejmodernější akumulátory 4. generace a trakční elektromotor o výkonu 150 kW (204 k). Standardní verze má akumulátor o kapacitě 58,3 kWh pro dojezd 436 km, varianta s prodlouženým dojezdem a 81,4 kWh nabídne 605 km. Stejnoseměrné rychlodobíjení může být výkonem až 350 kW. EV3 se vyrábí v Gwangmyeongu v Jižní Koreji, prvním závodě značky specializovaném na výrobu elektromobilů. První objednané vozy se dostanou k zákazníkům do konce roku 2024. Sedmiletá záruka se vztahuje nejen na vozidlo, ale také na akumulátor.

Xpeng slaví desáté narozeniny

Xpeng je přední čínská společnost vyrábějící elektricky poháněná vozidla se sídlem v Kantonu (Guangzhou), s kanceláři v USA a Evropě. V roce 2014 ji založil He Xiaopeng a od loňského roku je partnerem koncernu Volkswagen. U příležitosti svého desátého výročí ukázala technické inovace zaměřené na budoucnost. Představila Xpeng Turing jako první samostatně vyvinutý čip – produkt, kterým ukazuje své nasazení ve výzkumu a vývoji inteligentních technologií. „Uplynulých deset let představuje nejen první dekádu Xpeng, ale také první dekádu čínské cesty chytrého řízení. Naším cílem vždy bylo stavět uživatelsky přívětivá, snadno použitelná a chytrá vozidla pro milovníky moderní techniky. Xpeng se chce stát globální technologickou společností zaměřenou na vozidla

řízená umělou inteligencí,“ vysvětluje He Xiaopeng, generální ředitel a předseda představenstva společnosti Xpeng.





Ministerstvo dopravy reaguje na rozsáhlé podvádění při STK a SME

Ministerstvo dopravy slibuje zintenzivnit státní dohled nad stanicemi technické kontroly (STK) a stanicemi měření emisí (SME). Automaticky se budou také kontrolovat data z informačního systému technických prohlídek. Při kontrolách mobilního měření plnění limitů emisních zplodin u 363 vytipovaných vozidel nevyhovělo normě letos 77,13 % z nich.

STK v současné době kontrolují krajské úřady (KÚ), kontrolu SME zajišťují obce s rozšířenou působností. Oba typy stanic mají být povinně zkontrolovány alespoň jedenkrát za 3 roky. Ministerstvo dopravy disponuje Informačním systémem technických prohlídek (ISTP). Zjištěná data z jednotlivých stanic dokáží signalizovat podezřelá měření a průběhy kontrol. Ministr dopravy Martin Kupka proto apeluje na kraje i obce s rozšířenou působností k zintenzivnění četnosti kontrol nad rámec stanovených lhůt. Ve vytipovaných stanicích by měly se provést mimořádné kontroly a o jejich výsledcích informovat ministerstvo.

„Některé kontrolní mechanismy již máme a musíme je jen intenzivněji využívat. Jiné musíme doplnit tak, aby systém fungoval mnohem efektivněji a omezily se podvody, o kterých si cvrlikají vrabci na střeše,“ říká k tomu ministr Kupka. Jako příklad již existujícího mechanismu uvádí tzv. test poctivosti, který kontrolnímu orgánu umožňuje při provádění kontroly na vozidle přistaveném kontrolním orgánem pořizovat

záznamy bez toho, aby kontrolní technik věděl, že je kontrolován.

K posílení systému kontrol je podle ministra rovněž nutné mnohem větší využití dat z ISTP než je tomu dosud. Ministerstvo připraví automatické nástroje upozorňující na podezřelá měření a průběhy kontrol. Ty pak budou předávány k provedení kontroly. Do konce roku ministerstvo také rozšíří ISTP o centrální evidenci státního odborného dohledu a zjištěných přestupků.

Odbornou kontrolu technického stavu vozidel v provozu v současné době provádějí pracovníci Centra služeb pro silniční dopravu (CSPSD) za asistence Policie ČR. Od 1. 7. 2025 dojde k transformaci CSPSD na Inspekci silniční dopravy (INSID), která bude moci kontrolovat technickou způsobilost vozidel včetně kouřivosti samostatně.

V případě podezření na nedostatky budou inspektoři INSID moci přikázat jízdu do nejbližší STK nebo SME, případně odebrat doklady či SPZ. Jak upozorňuje ministr Kupka, měření emisí nebo kompletní technickou kontrolu budou moci inspektoři provést v blízkosti kamenné STK. Výsledek pak bude možné využít pro výkon státního odborného dohledu nad stanicí STK a SME. Ministr Kupka ale také jasně zdůraznil, že cílem této iniciativy není likvidace starých motorových vozidel, ale zlepšení péče o vozidla a jejich technický stav.

Toyota a BMW chtějí vytvořit vodíkovou společnost

Společnosti Toyota Motor a BMW Group podepsaly dohodu o posílení spolupráce v oblasti využívání vodíku s cílem podpořit rozvoj vodíkové společnosti. Chtějí zákazníkům poskytnout širší možnosti volby, a proto pro své další modely nabídnou systém palivových článků. Toyota a BMW



již v prosinci 2011 podepsaly dohodu o střednědobé spolupráci v oblasti nových technologií včetně vývoje palivových článků. Nyní společně pracují na vývoji palivových článků třetí generace. Obě společnosti budou hledat synergie založené na spolupráci při vývoji a nákupu. Chtějí snižovat náklady cestou spojování jednotek pohonů, aby tím podpořily poptávku po užitkových i osobních vozidlech. Obě společnosti také podporují infrastrukturu vytvářením poptávky po vodíku spoluprací se společnostmi vyrábějícími vodík, s distribučními společnostmi a čerpacími stanicemi, aby se zajistily stabilní dodávky vodíku.

Renault 17 míří do budoucnosti

Renault pokračuje v ožívování svých legendárních modelů z minulosti v moderní podobě s elektrickým pohonem. Nejnověji ve spolupráci s francouzským designérem Ora Īto nově interpretoval R 17 z roku 1971 a vytvořil moderní reedici tohoto legendárního modelu. R17 electric restomod x Ora Īto byl navržen jako jednorázový produkt a není určen k tomu, aby byl předchůdcem budoucího sériového vozidla, jako tomu bylo v případě konceptů R4 a R5. Bude předveden při akci Chantilly Arts & Elegant Richard Mille a poté se ukáže veřejnosti během pařížského autosalonu. Elegančního čtyřmístného dvoudveřového kupé Renault 17 v letech 1971 až 1979 sjelo z montážní linky 92 000 vozů. Show car připomíná historii a charakter Renaultu 17,



ale design dodává vozidlu novou podobu. Podvozek z uhlíkových vláken umožnil dosáhnout celkovou hmotnost pouhých 1400 kg. V zadní části vozu je elektromotor o výkonu 199 kW (270 k).

Rekord díky využití generativní AI

Skupina Aures Holdings, která provozuje mezinárodní síť autocenter AAA Auto a Mototechna, v srpnu poprvé překonala hranici 10 000 prodaných a 10 000 vykoupených automobilů za jeden měsíc.



Jde tak o vůbec nejsilnější prodejní měsíc ve 32leté historii společnosti. „Srpnových 10 077 prodaných a 10 129 vykoupených aut je vůbec nejsilnějším měsíčním obchodním výsledkem v naší historii. Ve dvou po sobě jdoucích rekordních prázdninových měsících se tak po předešlém testovacím období naplno projevilo nasazení generativní AI na výkupu, prodeji i v marketingu. Vzhledem k tomu, že jsme z hlediska využití generativní AI teprve na začátku plného provozu, do budoucna očekávám další exponenciální nárůst prodejů,“ zdůraznila Karolína Topolová, co-CEO skupiny Aures Holdings.

Volkswagen ukázal nový Transporter

Sedmá generace Volkswagenu Transporter přichází ve třech variantách užitkových vozů – kombi, skříňová dodávka a valník – a také jako Caravelle s devíti sedadly pro přepravu osob. Kombi a panelová dodávka jsou k dispozici i s vysokou střechou a prodlouženým rozvorem. Transporter je poslední dodávka, která bude uvedena na trh v rámci dohody mezi Fordem a Volkswagenem z roku 2020. Nejnovější verze dodávek Transporter je založena na Fordu Transit Custom. Partneri plánují společně vyrobit 8 milionů užitkových vozů. Nabídka pohonů sahá od turbodieselů přes plug-in hybridy až po čistě elektrické verze. Všechny pohonné jednotky dodává



Ford. Pokrývají rozsah výkonů od 81 kW (110 k) u základního turbodieselu až po 210 kW (286 k) u elektromotoru. Transportery bude pro Volkswagen Užitkové vozy vyrábět Ford v Turecku. Obě vozidla sdílejí stejnou karosárnu a lakovnu, přičemž Transporter má v závodě vlastní finální montážní linku. Zahájení předprodeje nových Transporterů a Caravell je v České republice plánováno na podzim letošního roku.

Český Citroën mění PR manažerku

Oblast public relations měla ve firmě C Automobil import poslední tři roky na starosti Linda Šedá. V září přichází změna. Novou PR manažerkou značky Citroën v importérské skupině Emil Frey je Quynh Kateřina Tranová. Tranová vystudovala University College Prague se zaměřením na hotelnictví a marketing. Do skupiny Emil Frey nastoupila v roce 2021. Poslední tři roky byla součástí obchodního týmu značky Opel, kde měla na starosti zajištění fungování interních finančních procesů s dealerskou sítí, se kterou byla v dennodenním kontaktu.

Linda Šedá skončila na vlastní žádost. „Na konci srpna jsem na vlastní žádost skončila v Citroënu a přesouvám se do jiného oboru. Předala jsem pozici kolegyni



Katce Tranové,“ oznámila Automakers. A kam odešla? „Přecházím do rodinné firmy v oboru stavebnictví,“ upřesnila našemu portálu.

Automobilový trh sklízí jen to, co výrobci zaseli

SDA uvádí, že srpnové registrace osobních aut ve srovnání s loňskem klesly o 8,73 %, a ve srovnání s předkovidovými lety dokonce o víc než 30 %. Co je příčinou tohoto jevu? Pro Automakers situaci zhodnotil Karel Beránek. Realita je prostě taková, že se svět od roku 2020 změnil. Došlo ke zdražení takřka všeho, zejména energií, což se nejvíc dotklo kategorií zákazníků, kteří si kupují běžná auta, a část z nich už na ně jednoduše nemá. Někdo na tom zdražování samozřejmě obrovsky vydělává, takže to vlády neřeší. Většina výrobců přestala myslet na motoristy, kteří se potřebují přepravit z místa A do místa B,

a nepotřebují k tomu zbytečné a vozidla zdražující vymoženosti. Proto je v Evropě nejprodávanější Dacia Sandero. Vnucuje se proto otázka, zda aktuální nabídka odpovídá potřebám a zájmům zákazníků? Podle výrobců ano, ale chtějí zákazníci opravdu to, co jim výrobci „vnucují“?

Jakkoli se po červnovém tržním podílu 6,82 % zdálo, že by se elektromobilům mohlo na českém trhu začít víc dařit, další dva měsíce jsou sice lepší než loni, ale zdaleka ne na červnové úrovni. Registrace elektromobilů se za osm měsíců zlepšily o 42,62 %, ale podíl na trhu se navýšil jen na 3,75 % oproti loňským 2,69 %.



EcoBest Challenge 2024 – velké zlepšení nabíjení

Součástí testu bylo vysoce přesné měření procesu pomalého AC i rychlého DC nabíjení pomocí stanic 22 kW AC a 350 kW DC. Střídavým proudem (AC) jsme akumulátory nabíjeli od 0 do 100 %, zatímco proces nabíjení stejnosměrným proudem (DC) byl ze 20 % na 80 %, což je doporučený cyklus. Časy pro nabití na 100 km jsou průměrem celého procesu nabíjení. Rychlost procesu není během rychlonabíjení DC lineární.

Nejvýznamnějším výsledkem letošního testu je doba rychlého DC nabíjení pro prodloužení dojezdu o 100 km u všech 13 testovaných vozů mezi 7 a 18 minutami. Kia EV 9 byla nejlepší se 7 minutami pro 100 km! Loni jsme měli rekord 4 minuty pro Hyundai Ioniq 6, ale nejdelší doba pro rychlé nabití na 100 km byla 25 minut.

Méně působivé jsou schopnosti testovaných vozů při AC nabíjení pro dojezd 100 km, a to od 59 minut u nejlepšího Volva EX 30 až po 2 hodiny a 27 minut, přičemž je zajímavé, že poslední je Kia EV 9, tedy nejlepší v rychlém DC nabíjení.

Dalším zajímavým výsledkem testu EcoBest Challenge je energie potřebná k plnému nabití vozů se zcela vybitým akumulátorem. AutoBest používá index EcoC 3 – poměr mezi skutečnou energií nabitou do akumulátoru a oficiální čistou kapacitou. Všechna vozidla vyžadovala víc energie, než je kapacita akumulátoru, a to mezi 2,5 % a 20,1 %. Nejlepší v tomto kritériu je Honda e:Ny1.

Time required to fill 100 km of range using a 22 kW AC charger
charged from 0% to 100%

BRAND	MODEL	AC Charging capability	
		(hh:mm)	kW
Volvo	EX30	0:59	22
BMW	i5 Touring	1:02	22
Volkswagen	ID.7	1:36	11
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	1:39	11
Mini	Cooper SE	1:41	11
Hyundai	Kona	1:42	11
Opel	Corsa	1:49	11
BYD	Dolphin	1:50	11
Tesla	Model Y	1:50	11
Fiat	600e	1:53	11
Lancia	Ypsilon	1:53	11
Honda	e:Ny1	2:01	11
Kia	EV9	2:27	11

Time required to fill 100 km of range using a 350 kW Hpc charger
charged from 20% to 80%

BRAND	MODEL	DC Charging capability	
		(hh:mm)	kW
Kia	EV9	0:07	210
Volkswagen	ID.7	0:08	175
Audi	Q4 Sportback 45 e-tron	0:09	135
BMW	i5 Touring	0:10	205
Volvo	EX30	0:11	153
Tesla	Model Y	0:12	250
Opel	Corsa	0:14	100
Fiat	600e	0:15	100
Hyundai	Kona	0:15	102
BYD	Dolphin	0:16	88
Mini	Cooper SE	0:16	95
Lancia	Ypsilon	0:17	100
Honda	e:Ny1	0:18	78



Volkswagen v Německu připravuje zavírání závodů a propouštění

Volkswagen po poradě vedení uvedl, že v rámci úsporného programu nemůže vyloučit možnost uzavření zastaralých výrobních závodů v Německu, protože hledá způsoby, jak u své klíčové značky ušetřit několik miliard eur. Kmenová značka koncernu dokonce nevyklučuje propouštění. Šéf značky Volkswagen Thomas Schäfer chce zpřísnit program úspor, takže bude ukončena dohoda, uzavřená s podnikovou radou odborů o zajištění zaměstnání vylučující propouštění z provozních důvodů do roku 2029: „Situace je extrémně napjatá a nelze ji překonat jednoduchými opatřeními na snížení nákladů.“

Zástupci zaměstnanců i odbory jsou zděšeni hrozícím prvním uzavřením továrny v Německu během 87leté historie VW. Šéfka podnikové rady Daniela Cavallová prohlásila: „Plány jsou útokem na naši zaměstnanost, závody a kolektivní smlouvy. Dotýká se to samotného Volkswagenu, tedy srdce celého koncernu. Budeme se proti tomu tvrdě bránit. Se mnou nebudou žádné uzavírky závodů VW!“

Manažer odborové organizace IG Metall Thorsten Gröger dodal: „Představenstvo

představilo nezodpovědný plán, který otřásá základy Volkswagenu. Nebudeme tolerovat plány, které firma dělá na úkor pracovní síly.“

Pracovní spor bude velkou zkouškou pro koncernového šéfa Olivera Bluma, který také vede značku Porsche. Předchozí střety vedení s odbory ukončily funkční období bývalého generálního ředitele Berndta Pischetsriedera, šéfa značky Volkswagen Wolfganga Bernharda a Blumeova předchůdce Herberta Diesse. Blume opatření zdůvodnil: „Evropský automobilový průmysl je ve velmi náročné situaci. Ekonomické prostředí se ztížilo, do Evropy se tlačí noví výrobci a Německo zaostává z hlediska konkurenceschopnosti. Musíme v tomto prostředí jednat důsledně.“

Cavallová uvedla, že management v posledních letech učinil mnoho nesprávných rozhodnutí, včetně toho, že neinvestoval do hybridů nebo nebyl rychlejší ve vývoji cenově dostupných elektromobilů. Místo zavírání závodů by podle ní představenstvo mělo snižovat složitost a využívat synergie mezi závody skupiny. Také kritizovala „dokumentační šílenství“.



Krise Volkswagenu – odbory nabízejí čtyřdenní pracovní týden

Vedení Volkswagenu zvažuje podniknutí bezprecedentního kroku uzavření továren v Německu a ukončení záruk na pracovní místa v šesti ze svých závodů ve snaze dosáhnout snížení nákladů o 10 miliard eur. Na schůzce zaměstnanců ve Wolfsburgu uvedlo, že má jeden nebo dva roky na proměnu své hlavní značky aby přežila elektrifikaci.

Na otázku, zda by odbory zvážily čtyřdenní týden jako alternativní možnost, předsedkyně IG Metall Christiane Bennerová odpověděla, že je to myslitelné: „Zvážíme všechny možnosti. Potřebujeme progresivní nápady, kde lze najít potenciál. Volkswagen už v minulosti přežil těžké situace. Je důležité, aby možnost zavření závodů, které VW nevyklučuje, byla shozena ze stolu. To jsou pro nás absolutní červené čáry.“

Nyní odbory chtějí společně rychle hledat řešení. Thorsten Groeger, šéf IG Metall pro Dolní Sasko, kde sídlí Volkswagen, uvedl, že dohody uzavřené mezi společností a odbory během předchozích krizí, byly navrženy proto, aby automobilku dostaly přes složité situace a nyní by neměly být zapomenuty. V rámci snahy o snižování nákladů v roce 1993 se člen představenstva Peter Hartz dohodl s odbory na

zavedení čtyřdenního týdne v délce 28,8 hodin, což představovalo 20% zkrácení pracovní doby. Dohoda pro záchranu 30 000 pracovních míst v německých závodech byla v následujících letech upravována, dokud vedení od ní v roce 2006 neodstoupilo.

Stephan Weil, premiér spolkové země Dolní Sasko, v níž se nachází pět ze šesti závodů VW, které jsou v současnosti chráněny zárukami pracovních míst, řekl, že automobilka musí najít způsob, jak spravedlivě sdílet břemeno krize a vyzval Volkswagen, aby se vyhnul zavírání závodů. Alternativy se podle něho musí projednat předem. Dolní Sasko je druhým největším akcionářem VW a má dvě z 20 křesel v dozorčí radě. Weil a jeho zástupkyně Julia Willie Hamburgová (Zelení) sedí v dozorčí radě. Spolu se zástupci zaměstnanců tam mají většinu a země má právo vetovat důležitá rozhodnutí.

V Dolním Sasku začíná kolektivního vyjednávání pro kovoprůmysl a elektrotechnický průmysl a očekává se, že tarify VW budou vyjednány až v polovině nebo koncem října. IG Metall požaduje o 7 % vyšší mzdy a tento požadavek nechce opustit. Od konce listopadu jsou prý možné stávky.



Krise Volkswagenu jako odraz degradace EU zelenou ideologií

Nad situací ve vedení koncernu VW se zamyslel Milan Smutný pro Seznam.cz.

Člen nejvyššího vedení koncernu VW a jeho finanční šéf Arno Antlitz v dubnu 2022 prohlásil, že VW vsadí vše na elektromobilitu a do sedmi let ukončí výrobu desítek modelů na benzin a naftu. Antlitz tehdy sáhl na modlu tržní ekonomiky: „*Naším klíčovým parametrem není růst.*“ Dodal, že VW zastaví vývoj spalovacích motorů a investuje do elektromobility 52 miliard eur. Nyní šéf koncernu Oliver Blume přiznává obrovské ztráty a otevírá možnost propustit až 110 000 zaměstnanců. Strategie totálního přechodu na elektromobily koncernu VW pohořela.

V Německu nastalo zděšení: VW chce vypovědět desítky let automaticky prodlužovanou dohodu (platnou do roku 2029), která zakazuje propouštět kmenový personál. Za zcela chybnou strategii nejvyššího vedení koncernu tvrdě zaplatí zaměstnanci koncernu. Najednou finanční šéf Antlitz pokorně vrací třetinu z pětiletého rozpočtu 180 miliard eur na vývoj a výrobu spalovacích motorů.

Management koncernu má jediné heslo: snižování nákladů – do roku 2026 o 14 miliard eur. Podstatně víc VW promrhal neúspěšnou elektromobilní strategií. Má oprávnění patřit k nejlepší automobilkám světa, když není schopen nabízet zákazníkům auta, která si skutečně přejí? Ve vedení koncernu stále převládá názor, že elektromobilita převáží, jen to bude později. Bude však VW ještě u toho?

To, co dosud postihlo automobilky, není nic ve srovnání s tím, co díky ideologům Green Dealu zanedlouho na ně i majitele automobilů dopadne. Bruselská zelená ideologie, realizovaná v legislativních opatřeních Fit for 55 a podepsaná VŠEMI premiéry 27 členských zemí, totiž utahuje šroub v limitech emisí CO₂. Aby automobilka příští rok neplatila pokuty, musí na jedno auto se spalovacím motorem prodat dva elektrické vozy. V současnosti je podíl 12 %. A rok 2030 přinese těžko uvěřitelný limit 30 g CO₂/km, takže poměr prodeje elektrických a spalovacích motorů se musí změnit na 4-5 : 1. To je dostatečně likvidační na to, abychom nemuseli čekat na oficiální eurounijní zákaz prodeje nových aut se spalovacími motory v roce 2035.

Pak šéfům automobilek nezbude než vyhlásit bankrot, propustit miliony zaměstnanců a zavřít krám. A Zelení Khmerové zajásají, že většina populace bude chodit pěšky nebo jezdit na bicyklu, podle koncepce české vlády na sdíleném elektrokole. Ztrátu mobility završí emisní daně na benzin a naftu, které je od roku 2027 mohou zdražit o 10 až 30 %. Prodej elektrických aut převezmou čínské značky. Evropská auta se spalovacími motory, někdejší pýcha celé ekonomiky a největší fackovací panák zelené ideologie Green Deal, svými odumírajícími klaksony doprovodí degradaci v brzké době nepodstatného výběžku euroasijského kontinentu.



Volkswagen směřuje do krize

Automobilový korespondent agentury Reuters Nick Carey posílá z automobilového průmyslu.

Generální ředitel Volkswagenu Oliver Blume se rozhodl zkusit to, v čem jeho předchůdci selhali – zavést odvážná opatření ke snížení nákladů na provoz německé automobilky včetně možného uzavření továren a ukončení programu zabezpečení pracovních míst, který funguje od roku 1994 a brání propouštění až do roku 2029. Blume se tak dostává do konfliktu s odbory Volkswagenu, které mají v automobilce značnou moc a opakovaně mařily snahy o realizaci změn, včetně těch, které před třemi lety chtěl realizovat jeho předchůdce Herbert Diess. Problémy Volkswagenu jsou již delší dobu jasné a jeho manažeři musejí jednat rychle pokud si chce společnost zajistit dlouhodobé přežití.

Automobilka ztrácí podíl na trhu v Číně a čelí přívalu přicházejících čínských rivalů, kteří dokážou vyvíjet elektromobily mnohem rychleji, levněji a s lepším softwarem pro běžné spotřebitele. Automobilový gigant investoval do výrobců elektromobilů Xpeng v Číně a Rivian v USA, aby získal přístup k lepšímu softwaru. Ale vzhledem k tomu, že v Evropě má nadbytečnou výrobní kapacitu, střet s odbory Volkswagen je dříve či později nevyhnutelný.

Odbory odřízly Diesse, který usiloval o méně

dramatické změny, poměrně snadno. Mohou nyní porazit Blumeho?

Se stárnoucí sestavou modelů a rostoucím tlakem přicházejících čínských rivalů Tesla plánuje do konce roku 2025 představit šestimístnou verzi Modelu Y, aby pomohla oživit svůj prodej v Číně. Informovala dodavatele, aby se připravili na nárůst výroby Modelu Y v Šanghaji. Už začátkem roku 2025 uvede v Číně na trh pětimístnou verzi Modelu Y.

Čínská automobilka BYD kupuje svého distributora v Německu, protože se snaží řešit propad prodeje na tomto trhu. Pro automobilku je to neobvyklý krok.

Čínský výrobce elektromobilů Xpeng nacenil první model své značky Mona na v přepočtu 380 000 Kč, čímž bude konkurovat ostatním elektromobilům v kategorii, která v Číně představuje třetinu trhu.

Americký federální soud uvedl, že General Motors musí čelit hromadné žalobě, že porušil zákony ve 26 státech USA tím, že vědomě prodal několik set tisíc aut, pick-upů a SUV s vadnými převodovkami.

Ford opustí program diverzity, spravedlnosti a inkluze, včetně ukončení účasti v systému hodnocení skupin prosazujících LGBTQ, a připojí se tak k dalším americkým společnostem, které tyto programy pod tlakem konzervativních skupin předefinují.