

49. týden 2024

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Opel Frontera se představuje

Opel uvádí na trh nové SUV Frontera. Verze s hybridním pohonem se 48V technologií se nabízí za cenu začínající na 549 990 Kč. Později přijde i elektrická Frontera Electric.

Opel Frontera existoval už v 90. letech. Byl to robustní terénní automobil vzešlý ze spolupráce s automobilkou Isuzu (tehdy obě značky zastřešoval koncern GM), který se skvěle prodával, mj. i proto, že na trhu neměl téměř konkurenci. Nyní se jméno Frontera vrací pro malý crossover, který je v hybridní verzi k dispozici dokonce i jako sedmimístný.

Stejně jako Citroën C3 vychází z platformy CMP Smart Car Platform s plochou podlahou. Pětimístný Citroën C3 je ovšem o 360 mm kratší. Frontera byla kompletně navržena v Rüsselsheimu s cílem využít typické znaky vozů Opel pro praktický rodinný automobil. Současně byl podvozek naladěn tak, aby plně vyhověl požadavkům pro jízdu na německých dálnicích.

Frontera je dlouhá jen 4390 mm s rozvorem náprav 2670 mm. Zavazadlový prostor má objem 460 resp. až 1600 l. V interiéru je 10" digitální přístrojový panel a pro vyšší verzi GS dotykový displej 10" multimediálního infotainmentu

a navigace. Dotykový displej je kombinován s mechanickými ovladači.

Frontera Hybrid s tříválcem 1,2 Turbo se nabízí ve verzích 74 kW (100 k) a 100 kW (136 k). Pracuje ve spojení s elektromotorem o výkonu 21 kW (28 k). Frontera Electric má akumulátor s kapacitou 44 kWh a dojezd 305 km. Trakční elektromotor poskytuje výkon 83 kW (113 k). Akumulátor lithium-železo-fosfát přispívá k nízké ceně Frontery Electric, protože je levnější na výrobu a odolnější. V průběhu roku 2025 přijde varianta s dojezdem 400 km. Opel očekává, že podíl prodeje elektrické verze bude vyšší než u jakéhokoliv jiného modelu značky – zatím vede Mokka s podílem 20 %.



Fiat Grande Panda Electric se blíží

Fiat Grande Panda se představí v únoru 2025. Vůz s délkou 3990 mm používá platformu STLA Smart, další evoluci platformy CMP Smart Car, která je shodná s téměř stejně dlouhým Citroënem C3/ě-C3. Zásadní rozdíl oproti předchozí architektuře spočívá v tom, že u novější verze je pro čistě elektrický pohon akumulátor o kapacitě 44 kWh integrován do podlahy. Zavazadlový prostor pojme 361 l až 1315 l. V interiéru je 10" displej přístrojového panelu a 10,25" dotykový displej. Grande Panda nabízí volbu mezi plně elektrickým pohonem s výkonem 83 kW (113 k) a hybridním pohonem se zážehovým motorem. Grande Panda Hybrid se 48V technologií spojující přeplňovaný zážehový tříválec 1,2 Turbo/74 kW (100 k) s elektromotorem o výkonu



21 kW (28 k). Trakční elektromotor nové Grande Pandy Electric poskytuje největší výkon 83 kW (113 k). Akumulátor lithium-železo-fosfát má kapacitu 44 kWh. Dojezd podle WLTP je 320 km. Stejnoseměrné nabíjení je možné s výkonem až 100 kW.

Elektrická Puma pro pomoc Fordu

Ford v Evropě potřebuje úspěšný model, který pro něj znovu získá



ztracený podíl na trhu v oblasti osobních automobilů. Mnoho prodejců Fordu už přemýšlí o opuštění značky nebo o tom, že v prodejnách dají více prostoru jiným. Nová Puma Gen-E má trakční elektromotor s výkonem 124 kW (168 k) a slibuje dojezd 376 km v kombinovaném cyklu WLTP s možností DC nabíjení výkonem 100 kW. Má objem zavazadlového prostoru 523 l a pod přední kapotou je úložný prostor o objemu 43 l. Puma Gen-E se vyrábí v montážním závodě Ford Otosan v rumunské Craiově a využívá elektrické pohonné jednotky montované v závodě Fordu v britském Halewoodu. Pumu Gen-E už je možné objednávat, dodávky začnou na jaře 2025.

Tvrdá slova generálního ředitele Volkswagenu

Tento týden se 98 650 zaměstnanců z devíti závodů Volkswagenu zapojilo do stávek po celém Německu a zpochybňovalo návrhy automobilky na snížení mezd a potenciální uzavření některých výrobních závodů. Stávky zahrnovaly dvouhodinové odstávky pracovníků v ranní směně a dřívější odchody večerního personálu. Stávky následovaly po rozhodnutí zástupců zaměstnanců ve Volkswagenu z 22. listopadu zahájit omezené stávky od začátku prosince poté, co se jednání o mzdách a uzavření plánu dostala do patové situace.

Generální ředitel Volkswagenu Oliver Blume oslovil 20 000 pracovníků v centrále ve

Wolfsburgu. Popsal problémy, jimž koncern čelí. Zdůraznil potřebu naléhavých opatření ke snížení výrobní kapacity pro zajištění budoucnosti společnosti. Uznal pokrok v zefektivňování provozu a zlepšování kvality vozů. Trval ale na tom, že další kroky jsou nezbytné pro udržení konkurenceschopnosti. Na setkání Blume podrobně popsal problémy, kterým Volkswagen čelí, včetně intenzivní konkurence, cenových tlaků a vysokých mzdových nákladů. „Proto musíme naléhavě přijmout opatření k zajištění budoucnosti Volkswagenu,“ řekl Blume.

Oliver Blume zdůraznil, že automobilová scéna se rychle mění a ve velké míře se objevují noví konkurenti. Navzdory tomu, že Blume uznal zlepšení v designu a kvalitě, zdůraznil potřebu snížit náklady na pracovní sílu a výrobní kapacitu. Projev se však setkal s nesouhlasem ze strany zaměstnanců a pískáním. Blume uvedl velký tlak na ceny a nutnost, aby Volkswagen znovu získal své postavení v Číně, která je hlavním zdrojem jeho stabilních zisků.

Šéfka odborů Volkswagenu Daniela Cavallo vyzvala management a akcionáře k obětem, aby byla dosažena dohoda se spravedlivými kompromisy ještě před Vánoci.

Odborový svaz IG Metall varoval eskalací protestních akcí, pokud společnost setrvá u svých současných plánů. Představitelé odborů varovali, že nedosažení dohody by mohlo vést k dalším stávkám, které by mohly vést k delším výpadkům výroby. Obě strany se mají setkat ve čtvrtém kole jednání v pondělí 9. prosince.



Toyota dodá státním úřadům 515 elektromobilů

Toyota v příštích dvou letech státním úřadům dodá 515 elektromobilů bZ4X, když uspěla ve třech tendrech na



elektrické vozy. V součtu jde o jednu z největších zakázek, jaká byla dosud v České republice na elektrické vozy pro státní správu vypsána. Tendry vypsal ministerstvo financí v rámci optimalizace nákupu nových vozů. Auta budou sloužit pro potřeby organizací a institucí spravovaných státem. Většina vozů Toyota bZ4X bude předána během roku 2025 a jejich dodavatelem bude společnost Auto Eder. Toyota bZ4X je elektrické kompaktní SUV s dojezdem podle verze od 411 do 512 km. Letos Toyota na českém trhu dodala celkem 177 vozů bZ4X.

Suzuki elektrifikuje: e Vitara

Nové Suzuki e Vitara vychází ze studie vozidla eVX, která byla poprvé představena na Auto Expo v Indii v lednu 2023. Je prvním plně elektrickým modelem značky pro globální trh. Suzuki e Vitara jako první elektrické vozidlo značky chce nabídnout uživatelsky přívětivý elektrický model. Suzuki hodlá postupně rozšiřovat řadu elektrických vozidel s akumulátory, ale zároveň nabídne různé varianty pohonu a řešení mobility, která jsou specificky přizpůsobena potřebám zákazníků v příslušných zemích a regionech. Elektrický pohon kompaktního SUV e Vitara v kombinaci s elektrickým systémem pohonu všech kol AllGrip-e nabízí stabilitu a bezpečnost i mimo zpevněné silnice. Suzuki e Vitara je první model, který využívá platformu Heartect-e společností Suzuki navrženou



speciálně pro elektricky poháněné modely značky. Systém pohonu eAxle integruje elektromotor a měnič. Akumulátor lithium-železo-fosfát je k dispozici ve verzích s 49 kWh a 61 kWh. Homologace a následné uvedení na evropské trhy se plánují na polovinu roku 2025.



Léčba elektrošokem: Jaguar Type 00

Jaguar svou prezentací nového stylu s propagačním videem vzbudil nebývalý ohlas – s minimálními náklady probudil zájem i těch, kteří se o auta vůbec nezajímají. Nyní přichází nová fáze: Type 00, studie plně elektrického sportovního kupé. Nekonvenční vozidlo bylo odhaleno na Miami Art Week před těmi, kteří jsou ochotni za umělecká díla vydávat horentní sumy. Právě těm chce „nový Jaguar“ nabízet své vozy – jen s „čistým“ elektrickým pohonem a provokujícím designem.

Koncept Type 00 ukazuje styl trojice budoucích elektricky poháněných modelů. Jeho představením vyvrcholila alternativní show, kterou Jaguar již několik týdnů provokuje a budí nebývalý ohlas ve světě médií a na sociálních sítích. Dočkává se zde odsouzení od těch, kteří nikdy nebudou jeho budoucími zákazníky a nepochybně provokuje i mnohé z těch, kteří by si snad i nějaký jeho tradiční model koupili. Nicméně těch bohatých excentriků, které tím dokázal oslovit, může být dost, aby skomírající značka, která v roce 2023 prodala jen 65 000 aut, našla nový směr pro budoucnost.

V dlouhodobém propadu prodeje se tradiční anglický výrobce rozhodl pro radikální proměnu. Místo široké nabídky platform, karoserií a pohonných jednotek se soustředí na jedinou platformu pro tři modely s elektrickým pohonem zaměřené na majetné mladé kupující. Mělo by jich být dost, aby byl „nový Jaguar“ ziskový – na rozdíl od toho „starého“, spoléhajícího na tradice ale ztrátového.

Poté, co Jaguar ukázal snímky maskovaného elektrického sedanu, odhalil koncept kupé Type 00. To opět provokuje. Provokující je i dvoumístný interiér, kde se nepoužívá dřevo a kůže, symbolizující luxus minulosti, ale mosazné povrchy, a kde jsou dva zasouvající se velké displeje.

Jaguar hlásí dojezd 770 km, ale to je zatím jen číslo bez většího významu. Víc bude jasné až koncem příštího roku, kdy se má představit první ze tří sériových modelů „nového Jaguaru“. Otázkou ale je, zda nadšení, těch, kteří budou ochotni za tyto nové modely vydat dvojnásobnou cenu než za ty stávající, vydrží další dva roky, než se první z těchto vozů objeví v prodeji. Dá se proto předpokládat, že za tu dobu nás Jaguar ještě překvapí dalšími šoky.



DB Schenker hlásí pozitivní zkušenosti s HVO 100

DB Schenker již osm měsíců používá na vybraných trasách alternativní palivo HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil). Tímto krokem došlo ke snížení emisní zátěže o 475 t CO₂, což přináší příznivé ohlasy od zákazníků, kteří podporují udržitelnost. Hydrogenovaný rostlinný olej pohání vozidla DB Schenker především na trasách křižujících D1 a při cestách do Maďarska a Nizozemska. Globální poskytovatel logistických řešení HVO100 využívá i navzdory tomu, že je aktuálně dražší než fosilní nafta. Cetanové číslo je



70. Pomáhá tedy k efektivnějšímu provozu, jelikož chrání motory a filtry díky vysoké chemické čistotě. Hodí se pro chladné klima a lze jej déle skladovat. Palivo přispívá k menším nárokům na údržbu vozidel, zajišťuje lepší startování a klidnější a tišší chod. Výhoda tkví i v tom, že je kompatibilní s většinou vznětových motorů bez nutnosti jakýchkoliv úprav. Pomáhá optimalizovat výkon a přispívá k vyšší životnosti motorů. Současná legislativa ale stále nepodporuje snížení spotřební daně, což brání dalšímu rozšíření tohoto udržitelného paliva. Zároveň se v emisních výpočtech Vecto, podle nichž se stanovují celkové emise vozidel, odráží pouze typ pohonu a motoru, nikoliv samotné palivo.

Nokian Tyres pro užitkové vozy

Společnost Nokian Tyres představuje nové pneumatiky ze sortimentu letních a celoročních pro užitkové vozy určené pro středoevropský trh. Nokian Tyres Cargoproof C nabízí společně spůsobivými vlastnostmi namokré vozovce odolnost a stabilitu, zatímco Nokian Tyres Seasonproof C1 poskytuje vyvážené celoroční charakteristiky a vysokou nosnost. Nokian Tyres Snowproof C nadále plní požadavky kladené na jízdu v zimě. Při rozvozu v úzkých městských ulicích nebo na venkovských silnicích posetých výmoly, povezou pneumatiky Nokian Tyres pro užitkové vozy těžký náklad bezpečně a spolehlivě. Nokian Tyres Cargoproof C jsou letní pneumatiky, které se skvěle

hodí pro všechny moderní nákladní vozy a dodávky. Nokian Tyres Seasonproof C1 jsou určeny řidičům, kteří potřebují spolehlivost a špičkovou bezpečnost na sněhu i břečce, ale požadují rovněž vynikající charakteristiky a bezproblémový pocit z řízení v létě. Nokian Tyres Snowproof C jsou bezpečné a spolehlivé pneumatiky pro užitkové vozy zařazované do zimního sortimentu pro profesionální a náročné použití. Pneumatiky Cargoproof C budou dostupné od února 2025 a Seasonproof C1 od listopadu 2024.





CZECH SMART
MOBILITY

Mobility
for the Future

CESTA K AUTONOMNÍMU

ŘÍZENÍ V ČR

26. 11. 2024

Ministerstvo dopravy

Krok k širšímu využití autonomních technologií na našich silnicích

Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Sdružením automobilového průmyslu a Svazem dovozců automobilů připravilo novelu zákonů, která umožní maximální využití současných technických možností automobilů prodávaných v ČR a EU.

Změnu zákonů čeká projednání v Poslanecké sněmovně. Klíčové body legislativních změn byly prezentovány na odborné konferenci uspořádané na půdě společnosti Valeo, která je významným hráčem v oblasti vývoje technologií pro autonomní vozidla. *„Připravovanou novinkou chceme umožnit provoz schválených automatizovaných vozidel na území ČR, která svými technologiemi výrazně zvýší řidičský komfort a bezpečnost na našich silnicích,”* uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

Automatizované vozidlo je takové, které díky pokročilým systémům a funkcím dokáže za stanovených podmínek jezdit autonomně, tedy bez zásahů řidiče. Typickými situacemi pro tento autonomní režim je například popojíždění v nízké rychlosti v kolonách nebo dálniční provoz. Jakmile je aktivován autonomní režim, vozidlo nevyžaduje řidičovu pozornost. Tento režim představuje vyšší stupeň autonomie než částečná automatizace, kterou již řada vozidel na českém trhu nabízí, avšak při níž se řidič stále

musí plně soustředit na řízení. *„Návrh přináší na české silnice nejmodernější technologie z oblasti autonomní mobility a současně dále rozvíjí konkurenceschopnost firem českého autoprůmyslu, které se vývoji a výrobě těchto technologií věnují,”* řekl Zdeněk Petzl, výkonný ředitel AutoSAP.

Technologie, pro které je nyní připravován legislativní rámec, vycházejí z již dobře známých asistentů řízení. Zatímco tyto systémy řidiče pouze podporují a nezodpovídají za řízení, systémy automatizovaného řízení tuto odpovědnost plně přebírají. Pro řidiče to znamená, že budou moci během jízdy na vybraných úsecích, zejména na dálnicích, řízení dočasně předat vozidlu a po tuto dobu se nemuset věnovat samotnému řízení. *„Česká republika umožní využívat již dostupné systémy nových vozidel obdobně, jako je to například v Německu,”* doplnil Josef Pokorný, tajemník SDA.

Podmínky pro převzetí řízení si vozidlo hlídá samo a na displeji vizuálně informuje řidiče, že je připraveno převzít kontrolu. Řidič se následně rozhodne, zda řízení vozidlu předá nebo zda bude pokračovat v řízení sám. Aktuální novelizace upravuje především otázku odpovědnosti a povinností řidiče související s řízením vozidla v autonomním režimu.

AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:

Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)

Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)

RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:

BcA. Anna Rybecká, DiS. (anna.rybecka@seznam.cz)

Luděk Šipla

Partner organizace:



Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.

UPOZORNĚNÍ

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

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na

https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

vladimir.rybecky@gmail.com

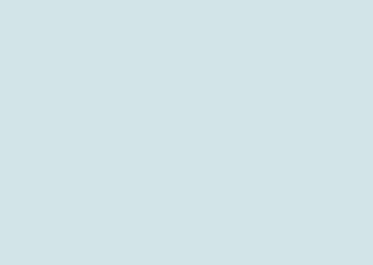
Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:



Na poslední chvíli boj proti pokutám

Bratislava, 20. srpna 2025. Po dlouhém období čekání na EU v roce 2025 neudělala výbora pro automobilový průmysl za žádné emise CO₂ žádné administrativní úkoly. Vzhledem k opoždění pro zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu v době, kdy pokračuje investice do nových zdrojů, spíše stáje příslušní emisioní limity. Jediné problémy přicházejí v době, kdy se nová emisní kategorie blíží k závěrečné fázi. Vzhledem k tomu, že v roce 2025 již není možné předvídat emisní CO₂ z pohledu nových vozidel na tři roky do budoucna, je nutné začít hledat nové možnosti. Vzhledem k tomu, že v roce 2025 již není možné předvídat emisní CO₂ z pohledu nových vozidel na tři roky do budoucna, je nutné začít hledat nové možnosti. Vzhledem k tomu, že v roce 2025 již není možné předvídat emisní CO₂ z pohledu nových vozidel na tři roky do budoucna, je nutné začít hledat nové možnosti.



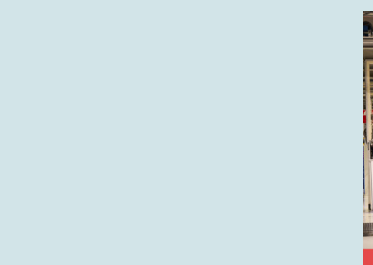
Generální ředitel Stellantisu Carlos Tavares rezignoval

Generální ředitel skupiny Stellantis Carlos Tavares rezignoval. Jak uvedla společnost Stellantis, rezignace nabývá účinnosti okamžitě. Carlos Tavares, obdržel v minulosti od společnosti Stellantis ocenění za své úspěchy v automobilovém průmyslu. Tavares se od začátku svého působení v roce 2011 angažoval v rozvoji společnosti Stellantis. Tavares se od začátku svého působení v roce 2011 angažoval v rozvoji společnosti Stellantis. Tavares se od začátku svého působení v roce 2011 angažoval v rozvoji společnosti Stellantis.



Odškodnění za srážky se zvěří

Loni polehlo na českých silnicích zhruba 11 tisíc vozidel. Vzhledem k tomu, že v roce 2025 již není možné předvídat emisní CO₂ z pohledu nových vozidel na tři roky do budoucna, je nutné začít hledat nové možnosti. Vzhledem k tomu, že v roce 2025 již není možné předvídat emisní CO₂ z pohledu nových vozidel na tři roky do budoucna, je nutné začít hledat nové možnosti.



Carlos na cestě pryč

Aktuální informace o dění v automobilovém průmyslu od agentury Reuters. Carlos Tavares rezignoval na post generálního ředitele skupiny Stellantis. Carlos Tavares rezignoval na post generálního ředitele skupiny Stellantis. Carlos Tavares rezignoval na post generálního ředitele skupiny Stellantis.



Británie jen krůček od mandátu pro elektromobily

Po většině letošního roku se ve Velké Británii automobilový průmysl bouřlivě kvůli mandátu pro vozidla s nulovými emisemi (ZEV), který zavádí předcházet konverzní vozidla. Po vyhlášení legislativních zpravodajů, včetně uzavření tvrdých Stellantisu a Fordu a rušení pracovních míst u Fordu, současná situace vůči vůdci utopila a lež, že provádí plánování. Po rozdílu od celého Evropského unie v oblasti emisí CO₂, které mohou automobily dosáhnout podstatně nižší emisí a elektromobily. Británie prodává, aby automobily produkují méně emisí, ale elektromobily produkují méně emisí, ale elektromobily produkují méně emisí.

Na poslední chvíli boj proti pokutám

Generální ředitel Stellantisu Carlos Tavares rezignoval

Odškodnění za srážky se zvěří

Carlos na cestě pryč

Británie jen krůček od mandátu pro elektromobily

Generální ředitel Stellantisu Carlos Tavares rezignoval

Carlos na cestě pryč



Presentation by the Commission President-elect of the College of Commissioners and its programme		
VON DER LEYEN	President-elect Commission	
WEBER	PPE	05:00
GARCÍA PÉREZ	S&D	04:00
BARDELLA	PfE	02:00

Na poslední chvíli boj proti pokutám

Itálie, Polsko a Rakousko naléhají na EU, aby v roce 2025 neudělovala výrobcům automobilů pokuty za flotilové emise CO₂. Koalice sedmi států vyzývá k opatřením pro zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu v době, kdy potřebuje investovat do inovací, aby splnil stále přísnější emisní limity. Jenže protesty přicházejí v době, kdy se nová Evropská komise teprve ustavuje.

Od roku 2025 EU sníží limit průměrných emisí CO₂ z prodeje nových vozidel na 94g/km ze současných 116 g/km. Překročení tohoto limitu povede k pokutě 95 eur za každý překročený 1 g/km vynásobený počtem prodaných vozidel. Podle odborných odhadů by automobilky mohly čelit pokutám v celkové výši více než 15 miliard eur.

Itálie, Polsko a Rakousko stojí podle agentury Reuters v čele zemí, které naléhají na EU, aby našla řešení, jak se vyhnout pokutám pro automobilky překračující zpřísněné cíle snížení emisí CO₂, které vstoupí v platnost v roce 2025. Aliance, k níž se připojily také Bulharsko, Česká republika, Rumunsko a Slovensko, chce zpřesnit

automobilovou politiku vyvážením stimulace poptávky s podporou investic.

„Tyto sankce by vážně omezily schopnost průmyslu reinvestovat do inovací a rozvoje, čímž by poškodily konkurenceschopnost Evropy na globální scéně,“ uvádí se v návrhu. *„Průmysl se nachází v kritickém bodě a čelí významným problémům souvisejícím s výrobou, zaměstnaností a globální konkurencí, které vyžadují naléhavou a koordinovanou akci na úrovni EU,“* uvedly země ve společném návrhu.

Posílení pozice evropských výrobců na globální scéně je jednou z klíčových priorit předsedkyně Evropské komise Ursuly von der Leyenové během jejího druhého funkčního období do roku 2029. Von der Leyenová prohlásila, že automobilový průmysl v regionu je chloubou Evropy a zavázala se zajistit, že *„v budoucnosti se automobily budou i nadále vyrábět v Evropě.“* Slíbila, že osobně povede nový probíhající strategický dialog s automobilovým průmyslem. Jenže v nové sestavě komise jsou komisaři, kteří požadují dokonce ještě tvrdší přístup vůči automobilkám jako Wopke Hoekstra.



Generální ředitel Stellantisu Carlos Tavares rezignoval

Generální ředitel skupiny Stellantis Carlos Tavares rezignoval. Jak uvedla společnost Stellantis, rezignace nabývá účinnosti okamžitě. Carlos Tavares, donedávna vnímaný za jednoho z nejrespektovanějších manažerů v automobilovém průmyslu, se od začátku tohoto roku dostal pod silnou kritiku ze strany prodejců a odborů v USA.

„Představenstvo společnosti pod předsednictvím Johna Elkanna přijalo rezignaci Carlose Tavarese z funkce generálního ředitele s okamžitou platností,” uvedl Stellantis. Začátkem tohoto roku Carlos Tavares oznámil, že plánuje odejít do důchodu na konci své současné smlouvy, tedy začátkem roku 2026. Společnost tehdy uvedla, že už probíhá hledání jeho nástupce zvláštním výborem správní rady.

Nový výkonný výbor v čele s předsedou představenstva Stellantisu Johnem Elkannem bude řídit společnost, dokud nebude jmenována náhrada za Tavarese. Stellantis uvedl, že proces hledání nového stálého generálního ředitele je v plném proudu a má být dokončen v první polovině roku 2025.

Carlos Tavares vedl Stellantis, čtvrtého největšího výrobce automobilů na světě podle

objemu prodeje, od jeho vzniku na začátku roku 2021 kdy byl jedním z iniciátorů sloučení společností Fiat Chrysler (FCA) a skupiny PSA kontrolované Peugeotem. Tavares přišel do vedení PSA z Renault Group, odtud odešel pro rostoucí rozpory s jeho tehdejšíím přímým nadřízeným Carlosem Ghosnem.

Pod vedením Tavarese Stellantis začal překvapivě rychle vykazovat zisk a společnost v roce 2023 vykázala rekordní zisk 18,6 miliardy eur. Její zisk však letos dramaticky klesl, protože se tržby na klíčovém severoamerickém trhu výrazně propadly. V říjnu společnost uvedla, že provozní zisk bude v nejlepší případě činit 7 % tržeb ve srovnání s dřívější prognózou více než 10 %.

Hlavním investorem skupiny Stellantis je prostřednictvím investiční společnosti EXOR rodina Agnelliů, tedy dědici zakladatele Fiatu. John Elkan je potomek rodiny Agnelliů generálním ředitelem společnosti EXOR. John Elkan řekl: *„Děkujeme Carlosovi za jeho roky oddané služby a roli, kterou sehrál při vytváření Stellantisu a které nás uvedly na cestu stát se globálním lídrem v našem odvětví.”*



Odškodnění za srážky se zvěří

Loni policie na českých silnicích zaznamenala 11 117 nehod s účastí zvířat. Z toho 97,6 % zahrnuje nehody s divokými zvířaty. Ač mohou být následky na zdraví i stavu vozu velmi vážné, domoci se odškodnění bývá složité. Povinné ručení většinou nestačí, a do hry tak podle společnosti Vindicia, která se na kompenzaci specializuje, vstupují soukromé pojistky a připojištění. Navíc se od sebe liší postup po srážce s divokou zvěří a domácími zvířaty.

Domoci se odškodnění po střetu s divokými zvířaty je podle Vindicia složité. Za jediného viníka je totiž běžně považován řidič, který měl jet dostatečně opatrně a přítomnost zvěře předvídat. Škoda na autě dokonce zpravidla ani není hrazena z povinného ručení. Pro tyto případy je tak dobré speciálně se připojistit – nebo mít havarijní připojištění. A zatímco zranění člena posádky už povinné ručení pokryje, řidič je jako viník opět odkázaný na svou soukromou pojistku.

Výjimkou je hon: pokud se podaří prokázat, že v době srážky probíhal hon, který zvěř vyplašil a poslal ji pod kola, zodpovědným může být místní myslivecké sdružení. Odškodnění pak kryje jejich pojistka.

Prvním krokem, který po nehodě nesmíte podcenit, je vlastní bezpečnost. Po zastavení

se tedy ujistěte, že do vás hned nenarazí další auto a noste reflexní vestu. Tento typ nehod patří mezi události, které se musí ohlásit policii. Ta zajistí případnou asistenci místních myslivců, kteří odklidí mrtvé zvíře, zkrátí mu trápení, nebo v lepším případě zajistí odvoz do záchranné stanice. Nezapomínejte včas své pojišťovně událost oznámit, některé mají poměrně přísný časový limit a v podstatě všechny vyžadují potvrzení od policie.

Za divoká zvířata z logiky věci nikdo nenese odpovědnost. Nemají svého pána, řídí se vlastním rozumem i instinkty a až na výjimky, jako je už zmíněný hon, je na řidiči, aby počítal s jejich přirozeným chováním. Jiná je situace s domácími zvířaty. Každé z nich má svého majitele, který nad ním má mít plnou kontrolu a zabezpečit jeho pohyb tak, aby zvíře nikoho neohrožovalo. Případnou škodu po srážce s domácím zvířetem poškozený může vymáhat po majiteli, popřípadě jeho pojišťovně. Proto Vindicia doporučuje vlastníkům, aby si sjednali pojistku – vyplatí se pojistka odpovědnosti, kde budou přímo zmíněni psi a kočky. Kdo chová hospodářská zvířata, by měl by mít pojištění odpovědnosti za držení hospodářských zvířat.



Carlos na cestě pryč

Aktuální informace o dění v automobilovém průmyslu od agentury Reuters.

Zima plná nejistot pro automobilový průmysl začíná být stále pravděpodobnější, zejména v Evropě. Minulý týden Stellantis uvedl, že uzavře závod Vauxhallu na užitkové vozy v Británii, německý dodavatel Schaeffler oznámil, že zavře své závody v Rakousku a Británii a zdroje sdělily agentuře Reuters, že francouzský dodavatel Valeo v Evropě zruší 1000 pracovních míst. Vzhledem k nedávným oznámením o snižování počtu pracovních míst u Fordu a Nissanu nejsou současné vyhlídky hezké.

Manažeři automobilového průmyslu nyní nervózně sledují, zda bude Amerika dalším zdrojem problémů jakmile Donald Trump v lednu nastoupí do úřadu. Mexická vláda varovala, že 25% clo, které Trump slibuje na mexické zboží, by mohlo zlikvidovat 400 000 amerických pracovních míst.

To, stejně jako jeho hrozba, že zruší americkou dotaci na elektromobily ve výši 7500 dolarů, by mohlo znamenat velkou ránu zejména pro největší americkou automobilku General Motors,

protože je závislá na Mexiku a Kanadě ohledně dodávek dílů a silně sází na elektromobily.

Letošní rok nedopadl tak, jak Carlos Tavares očekával. Po velkém varování při poklesu zisku na konci září kdysi nedotknutelný generální ředitel Stellantisu prohlásil, že po skončení své smlouvy na začátku roku 2026 odejde do důchodu. To se ukázalo jako příliš dlouhý čas pro světovou automobilku číslo 4, která náhle oznámila Tavaresovu rezignaci. Tavares často mluvil o darwinovské době, ve které se automobilový průmysl nachází, i když si asi nemyslel, že by ho to mohlo stát jeho vlastní místo.

Zpráva o jeho sesazení vyvolala nový výprodej akcií společnosti, protože předznamenává období nejistoty, kdy společnost povede výkonný výbor dokud nebude v první polovině roku 2025 vybrán nový generální ředitel. Ten bude muset obnovit americkou část Stellantisu, která byla hnacím motorem zisku, ale kde si prodejci stěžují, že Tavares cenovou politikou dostal její auta z trhu. Stellantis ale také ztratil podíl na trhu v Evropě.

MINI PLANT OXFORD.



Británie jen krůček od mandátu pro elektromobily

Po většinu letošního roku se velká část britského automobilového průmyslu bouřila kvůli mandátu pro vozidla s nulovými emisemi (ZEV), který zavedla předchozí konzervativní vláda, s argumentem, že jeho cíle nebylo možné splnit a stálo by to výrobce automobilů miliardy.

Po vybuchování špatných zpráv, včetně uzavření továrny Stellantisu a Fordu a rušení pracovních míst u Fordu, současná labouristická vláda ustoupila a řekla, že pravidla přehodnotí. Na rozdíl od cílů Evropské unie v oblasti emisí CO₂, které mohou automobilky dosáhnout prodejem směsi hybridů a elektromobilů, Británie nařídila, aby automobilky prodávaly minimální procento plně elektrických aut, jinak jim hrozí pokuta ve výši 15 000 liber za každé prodané nevyhovující vozidlo. Elektromobily musí v roce 2024 představovat 22 % prodeje nových aut každého výrobce a v roce 2030 vzrostou na 80 %.

Průmysl však předpovídá, že elektromobily budou letos tvořit pouze 18,7 % celkového

prodeje. Výrobci automobilů varovali, že budou muset vyplatit téměř 6 miliard liber na slevách a nákladech na dodržování předpisů, aby splnili mandát pro rok 2024. Neustávající příval stížností nakonec vláda již nemohla ignorovat.

Nissan uvedl, že jeho celosvětová výroba v říjnu klesla již pátý měsíc v řadě, což bylo dáno přeřazením na nižší převod ve většině jeho výrobních center s výjimkou Mexika.

Globální produkce společnosti Toyota v říjnu klesala devátý měsíc v řadě, srážena dolů velkým poklesem produkce v USA a Číně.

Čínská automobilka BYD žádá své dodavatele aby snížili ceny jako doklad toho, že brutální pokračující cenová válka na největším světovém automobilovém trhu bude eskalovat.

Čínská společnost Baidu získala licenci na testování autonomních vozidel se svou službou robotaxi Apollo Go v Hongkongu, protože rozšiřuje svou stopu mimo pevninskou Čínu.