

28. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



EcoBest Challenge 2025 odhaluje vývoj v elektromobilitě

S cílem informovat a poradit zájemcům o elektromobily o jejich skutečné účinnosti a možnostech využití uspořádala organizace AutoBest nový ročník reálných testů EcoBest Challenge.

EcoBest Challenge není srovnávací test ani test maximálního dojezdu nebo naopak o dynamický test, který by ověřil agilitu elektromobilů. Cílem EcoBest Challenge není udělat pořadí vozů, ale nabídnout průměrnou referenci, která může vést k realističtějšímu hodnocení a relevantnější volbě pro každého zájemce o automobil. EcoBest Challenge zveřejňuje výsledky měření z testů založené na vlastních indexech a metodice.

EcoBest Challenge v roce 2025 již potřetí za sebou získala certifikaci Bureau Veritas, což je uznání za komplexní a inovativní metodologii používanou při testování elektromobilů a objektivním hodnocení jejich vlastností v reálném provozu.

Letos bylo hodnoceno 15 nových elektromobilů se standardní základní cenou pod 65 000 eur bez daní a pobídek: Audi A6 Sportback e-tron Performance, BYD Dolphin Surf, Citroën ë C3, Dacia Spring, Fiat Grande Panda Electric, Ford Puma Gen-E, Hyundai Inster, Kia EV3, Leapmotor T03, Mini Aceman, Opel/Vauxhall Frontera, Peugeot e3008, Renault 5 E-Tech Electric, Škoda Elroq a Tesla Model 3 LR.

Testovaná vozidla byla sériová s jednou osobou na palubě, aktivní klimatizací a infotainmentem a tlakem v pneumatikách doporučeným výrobcem. Projížděla okruh zahrnující dálnici (55 %), konvenční silnice (25 %) a městský provoz (20 %). Řidiči vozy střídali každých 30 km aby se

předešlo vlivu odlišných stylů jízdy. Vozidla jela v konvoji za vedoucím vozem, který stanovoval průměrnou rychlost a dodržoval rychlostní limity. Po dosažení indikace 0 % nabití akumulátoru resp. dojezdu 0 km vozy pokračovaly v jízdě až do úplného zastavení.

Testy ukázaly, že mezi elektromobily není absolutní šampion. Ze sedmi indexů EcoBest Challenge bylo nejlepších pět různých modelů – dvakrát Audi a Leapmotor, jednou Kia, Dacia a Tesla.

Výsledky najdete na str. 3 a 10





Klíčové údaje a zjištění EcoBest Challenge 2025

Index EcoBest EcoC1 vyjadřuje poměr mezi skutečným dojezdem a dojezdem podle WLTP. Letos poprvé se objevil vůz s reálným dojezdem vyšším než oficiálně udávaná hodnota podle WLTP. Leapmotor T03 dosáhl index 109,43 % když ujel 290 km, zatímco dojezd podle WLTP je 265 km. Pět vozů mělo skutečný dojezd mezi 90 a 97,3 % hodnoty podle WLTP. Pouze dva vozy ujely pod 80 %.

Index EcoC2 je nejdůležitějším vyjádřením energetické účinnosti. Ukazuje kolik kilometrů vůz ujede na 1 kWh z akumulátoru. Dacia Spring stanovila nový rekord hodnotou 8,17 km/kWh a překonala dosavadní rekord první generace Springu, která v roce 2021 stanovila hodnotu 8,07 km/kWh. Tu letos překonal i druhý nejlepší Leapmotor T 03 s 8,06 km/kWh. Tři z 15 testovaných vozů vykazaly víc než 7 km/kWh. V loňském roce se to nepodařilo žádnému. Pouze dva vozy vykazaly méně než 6 km/kWh.

Poměr mezi skutečnou energií nabitou do akumulátoru a oficiální čistou kapacitou vyjadřuje účinnost procesu nabíjení. AutoBest používá index EcoC3 k vyjádření účinnosti procesu nabíjení. Letos je nejlepší Audi A6 Sportback e-tron s nízkým rozdílem 5,9 % mezi skutečnou energií nabitou do akumulátoru

EcoC 1

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

BRAND	MODEL	EcoC 1	REAL RANGE	WLTP
		(%)	km	km
Leapmotor	T03	109.43	290	265
Dacia	Spring	97.33	219	225
Mini	Aceman E	92.36	278	301
Fiat	Grande Panda	91.88	294	320
Citroen	e-C3	91.56	293	320
Skoda	Elroq	90.19	487	540
Opel	Frontera	89.87	275	306
Hyundai	Inster	87.78	316	360
BYD	Dolphin Surf	87.74	272	310
Peugeot	e-3008	85.26	451	529
Renault	5 E-Tech Electric	84.39	346	410
Kia	EV3	82.81	501	605
Ford	Puma Gen-E	80.91	294.5	364
Audi	A6 Sportback e-tron	79.43	556	700
Tesla	Model 3	77.49	544	702

EcoC 2

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

BRAND	MODEL	EcoC 2	REAL RANGE	Battery Net
		(km/kWh)	km	kWh
Dacia	Spring	8.17	219	26.8
Leapmotor	T03	8.06	290	36
Mini	Aceman E	7.22	278	38.5
Tesla	Model 3	6.89	544	79
Hyundai	Inster	6.87	316	46
Ford	Puma Gen-E	6.75	294.5	43.6
Fiat	Grande Panda	6.68	294	44
Citroen	e-C3	6.66	293	44
Renault	5 E-Tech Electric	6.65	346	52
Kia	EV3	6.42	501	78
Skoda	Elroq	6.32	487	77
Opel	Frontera	6.25	275	44
Peugeot	e-3008	6.18	451	73
Audi	A6 Sportback e-tron	5.86	556	94.9
BYD	Dolphin Surf	5.86	272	43.2

EcoC 3

- the ratio between the real energy charged into the battery and the official net capacity -

BRAND	MODEL	EcoC 3	REAL ENERGY CHARGED	Battery Net
		(%)	(kWh)	NET (kWh)
Audi	A6 Sportback e-tron	5.9	100.46	94.9
Skoda	Elroq	9.1	83.98	77
Tesla	Model 3	9.8	86.73	79
Mini	Aceman E	10.6	42.57	38.5
Renault	5 E-Tech Electric	11.9	58.20	52
Kia	EV3	12.1	87.40	78
Citroen	e-C3	12.1	49.33	44
BYD	Dolphin Surf	12.5	48.62	43.2
Opel	Frontera	13.2	49.81	44
Fiat	Grande Panda	16.5	51.26	44
Leapmotor	T03	17.0	42.11	36
Peugeot	e-3008	17.2	85.56	73
Ford	Puma Gen-E	18.4	48.02	43.6
Hyundai	Inster	18.4	54.48	46
Dacia	Spring	21.3	32.52	26.8

a oficiální čistou kapacitou akumulátoru. Letos 11 z 15 testovaných vozů vykazuje poměr mezi 10 a 20 %. Díky poměrně úsporné technologii nabíjení je u Dacie Spring ještě vyšší (21,3 %).

Skutečná energetická účinnost elektromobilu se vyjadřuje kombinací účinnosti při jízdě a účinnosti při nabíjení indexem EcoC4, tj. kolik km reálné jízdy dokáže vůz ujet z 1 kWh z nabíječky. Index EcoC4 měří skutečnou účinnost vozu s ohledem na energii dodanou do akumulátoru a skutečný dojezd. Nejlepším vozem v indexu EcoC4 je Leapmotor T 03 s dojezdem 6,89 km na kWh. Vzhledem ke ztrátě energie při nabíjení se nejlepší v EcoC2 Dacia Spring v žebříčku EcoC4 umístila na druhém místě se stále vynikající hodnotou 6,73 km/kWh.

Další výsledky na str. 10



Fiat Grande Panda na český trh

Fiat uvedl na český trh model Grande Panda. Panda je tu už 45 let a prodalo se jí už 8 milionů kusů. Nyní Panda vyrostla a vyjíždí jako Grande Panda. Délkou sice zůstává těsně pod hranicí čtyř metrů, ale svého předchůdce přerůstá o 60 cm. Stávající verze Pandy se bude souběžně doprodat pod jménem Pandina až do roku 2029.

Panda sdílí platformu Stellantis Smart Car s modely Citroën C3 Aircross a Opel Frontera. S délkou 3990 mm (rozvor náprav 2540 mm) má zavazadlový prostor o objemu 361 l až 1315 l v elektrické verzi, zatímco hybridní verze nabízí 412 až 1366 l.

Prodej Grande Pandy startuje s elektrickou verzí. Její elektromotor má výkon 83 kW (113 k). Akumulátor LFP s kapacitou 44 kWh umožňuje dojezd 320 km. Maximální DC dobíjecí výkon je 100 kW. Cena začíná na 589 900 Kč vč. DPH. Grande Panda Electric je první na trhu se samonavíjecím integrovaným nabíjecím kabelem.

Mild-hybridní verze s přeplňovaným tříválcem 1,2 l/74 kW (100 k), technologií 48 V a akumulátorem o kapacitě 0,88 kWh je o 150 kg lehčí než elektrická. V šestistupňové dvouspojkové převodovce eDCT jsou integrovány elektromotor s výkonem 21 kW,

měníč a řídicí jednotka. Systém pohonu dosahuje výkon 81 kW (110 k). Grande Panda MHEV se nabízí s akční cenou od 459 900 Kč vč. DPH.

Přístrojové desce dominuje 10" digitální přístroj doplněný o 10,25" displej infotainmentu. Verze se spalovacím motorem má v základní výbavě místo středového displeje držák chytrých telefonů.

Na podzim přijde varianta, od které se očekává největší objem prodeje – se zážehovým motorem 1,2 l a přímo řazenou převodovkou. Grande Panda se vyrábí v srbském Kragujevac. Prodloužená tovární záruka je na 7 let nebo 100 000 km, u elektromobilu 8 let nebo 160 000 km na akumulátor.





Čínské automobilky udávají tempo globální transformace mobility

Poradenská společnost AlixPartners zveřejnila studii „Globální automobilový výhled 2025“. Jedním z klíčových zjištění letošní studie je, že automobilové společnosti musí zásadně transformovat své obchodní procesy. Pouze tak přežijí rozsah transformace.

Fabian Piontek, výkonný ředitel divize Automotive & Industrial Practice, uvedl: „Studie poskytuje přehled o odvětví s pomalým růstem, vysokými náklady, neúměrně vysokými a v současnosti sotva návratnými výdaji na vývoj elektromobilů a úspěchem technologické konkurence předních čínských výrobců NEV (New Energy Vehicle). Dodavatelé a výrobci by měli využít poznatky, které získali o vítězích na čínském trhu, jako výchozí body pro změny na svých vlastních domácích trzích.“

Podle studie je Čína se svým „Novým operačním modelem“ hnací silou globální transformace automobilového průmyslu. Zatímco globální průmysl trpí slabým růstem, vysokými náklady a „uvízlými“ investicemi do elektromobilů, čínští výrobci nastavují nové standardy v efektivitě, inovacích a rychlosti.

Čínský „Nový provozní model“ automobilkám umožňuje uvádět vozidla na trh dvakrát rychleji s investicemi nižšími o 40 až 50 % a s výhodou o 30 % nižších nákladů, a to vše při současném rychlém růstu inteligentní výroby.

Čínští výrobci staví továrny, zatímco Evropané budou mít v roce 2030 nadbytečnou kapacitu 400 000 vozů, což povede k uzavírání závodů. AlixPartners předpokládá, že se výroba čínských automobilek v Evropě rozšíří na 800 000 vozidel. Evropský průmysl čelí výprodeji. Americké a čínské společnosti nakupují v Evropě výrazně víc než naopak.

„Globální trh s asistenčními systémy pro řidiče ADAS předčí trh s vozidly a do roku 2030 dosáhne 50 miliard dolarů. Dalším bodem je využití systémů a procesů podporovaných umělou inteligencí, což by mohlo zkrátit dobu vývoje a náklady na testování o 20 %,“ říká Fabian Piontek.

Společnost AlixPartners předpovídá, že elektromobily všech typů, včetně elektromobilů s generátorem pro prodloužený dojezd, budou do roku 2030 tvořit 30 % globálního trhu.

Šéf Fordu varuje před dominancí Číny v elektromobilech

Generální ředitel Fordu Jim Farley považuje čínský průmysl elektromobilů za vážnou hrozbu pro západní výrobce. Během svého vystoupení na festivalu Aspen Ideas zdůraznil, že Čína vyrábí 70 % ze všech elektromobilů na světě. V posledních dvanácti měsících zemi několikrát navštívil a byl ohromen – zvláště zdůraznil technologickou převahu čínských vozidel. Téměř každé auto je vybaveno systémy od společností jako Huawei a Xiaomi, které umožňují snadnou integraci digitálního obsahu. Silné stránky Číny Farley vidí nejen v softwaru, ale také ve struktuře nákladů a kvalitě produkce. Věřící, že čínská vozidla jsou obecně lepší než západní modely. „Pokud tuto soutěž prohrájeme, Ford nemá budoucnost,“ varoval. Farley



nazval společnost Xiaomi průmyslovým gigantem s větší silou značky než tradiční automobilky. Sám řídí sedan tohoto výrobce již šest měsíců. „Řídím Xiaomi. Nechci se ho vzdát,“ řekl o SU7, prvním elektromobilu čínské společnosti známé svými chytrými telefony.

Čeká domácí ekonomiku významný cenový šok?

Systém emisních povolenek ETS2 od roku 2027 začne pokrývat spalování paliv v sektoru domácností (vytápění), dopravy a malého průmyslu. Za nákup emisní povolenky bude zodpovědný distributor (např. dodavatel benzínu).



Cílem systému je motivovat k přechodu na nízkoemisní technologie – tedy výměnu starých kotlů za tepelná čerpadla, zateplení domů, elektromobilitu nebo sdílenou dopravu. V základním scénáři se odhaduje, že pohonné hmoty zdraží o 10–12 %. Při zdražení o 2 Kč na litr by meziroční inflace mohla vzrůst o 0,2 až 0,3 %, při nárůstu o 5 Kč by šlo až o 0,7 %. Vedle přímého dopadu na rozpočet domácností je zde i sekundární efekt – vyšší ceny pohonných hmot prodraží dopravu, zemědělství i maloobchod. Následné zvýšení nákladů se promítne do cen potravin, průmyslového zboží i služeb. Analýza hlavního ekonoma Argos Capital Kryštofa Míška varuje, že další vláda i Česká národní banka musí počítat s mohutným šokem, který může v dalších letech výrazně ovlivnit domácí hospodářství.

Začal boj o Evropu

Vychází červnové vydání magazínu Autoservis & mobilita. Na ukázkou přinášíme text úvodníku.

Nedávno jsem se zúčastnil debaty o elektromobilitě a problémech automobilového průmyslu. Jednou z otázek bylo, proč se automobilky neozvaly dřív proti nesmyslným rozhodnutím politiků z Bruselu. To je velmi správná otázka.

Evropské automobilky jsou sice sdružené v Asociaci evropských výrobců automobilů ACEA ale současně jsou konkurenty, kteří mají velmi odlišné, často protichůdné zájmy. Jejich přístup k zavádění nových opatření pro snižování škodlivých látek v emisích spalovacích motorů se značně liší.

V současné době můžeme nadále vidět, že hlavním zájmem evropských výrobců automobilů není ani tak prosazování zdravého rozumu při stanovování emisních limitů, ale především snaha o potlačování nezávislých provozovatelů autoservisů bráněním jim v přístupu ke klíčovým datům. Automobilkám také nahrává snaha Evropské komise o zavedené předčasné likvidace starších vozidel označených jako „neopravitelná“, ač by bylo možné je v nezávislých servisech bezpečně opravovat za cenově dostupných podmínek a nadále udržovat v provozu.

To sice může teoreticky zvýšit prodej nových aut, i když za cenu popření zásad environmentálního hospodaření a minimalizace odpadu. Je ovšem otázkou, zda provozovatelé starších aut budou mít dostatek prostředků na koupi nových, když jim provoz motorových vozidel zdraží zvýšení ceny pohonných hmot emisními povolenkami, povinnost absolvovat každý rok technickou prohlídku a postupná likvidace nezávislého trhu s náhradními díly a neautorizovaných servisů.

Přitom se to vše může brzy obrátit proti samotným automobilkám. Na evropské trhy přichází záplava čínských automobilek, které hledají zkušené partnery pro prodej a servis svých vozů. Nová auta v Evropě kupuje ze dvou třetin korporátní klientela, u nás jsou to dokonce tři čtvrtiny. Dodavateli přitom nejsou

automobilky či dovozci, ale prodejci a leasingové společnosti. To jsou převážně soukromé nezávislé firmy. A pro ty bude do budoucna rozhodující kdo jim poskytne ty nejlepší podmínky pro jejich podnikání. A staré vazby se snadno zpřetrhají...

Možná si to zatím jen málokdo uvědomuje, ale boj o evropské trhy se dnes ve skutečnosti neodehrává v kvalitě nabízených aut či cenových pobídkách, ale ve snaze získat ty skutečně silné, zkušené a kvalitní partnery a pracovníky.



Vladimír Vošický v ÚAMK nepřežil zkušební dobu

Bývalý ředitel několika automobilových importů Vladimír Vošický se letos na jaře se stal zaměstnancem společnosti ÚAMK, podle profilu na sociální síti Linked-in v pozici Chief Operations Officer, což znamenalo funkci obchodního a provozního šéfa. Ve funkci ale nevydržel dlouho. „Po vzájemné dohodě ve zkušební době ukončil práci v ÚAMK,“ upřesnil nám mluvčí organizace Igor Sirota. Vošický v minulosti prošel řadou top manažerských pozic. Osmnáct let působil ve Ford Motor Company, a to i na mezinárodní úrovni. Prošel také Peugeotem a mezi lety 2010 až 2019 šéfoval Hyundai Motor Czech. Po odchodu z Hyundai zastával tři a půl roku pozici výkonného ředitele společnosti Kvarto, která zastupuje



v Česku řadu značek v oblasti zemědělské a stavební techniky, odkud jeho profesní cesta vedla k Nissanu/Grand Automotive Central EU.

Nový CFO ve Scanii Česká republika

Česká Scania ohlásila změnu na pozici finančního ředitele. S účinností od 1. července 2025 se této funkce ujal Ints Krastiņš, zkušený manažer v oblasti financí, který přichází z pozice CFO Scania Ukrajina. Krastiņš působí ve skupině



Scania od roku 2006. Ints Krastiņš má rozsáhlé zkušenosti z oblasti finančního řízení v různých zemích regionu, včetně Lotyšska, Litvy, Estonska a Ukrajiny. Je absolventem BA School of Business and Finance v Rize a držitelem ACCA kvalifikace. V rámci své dosavadní praxe se zaměřoval na řízení financí, optimalizaci nákladů i podporu strategických projektů v oblasti udržitelnosti a růstu. V nové roli bude odpovědný za finanční řízení celého regionu Scania CER (Central European Region), který zahrnuje Českou republiku, Slovensko a Maďarsko. Na této pozici nahradí Andrease Ödebrinka, který přechází do vedení finančního oddělení ScaniaK.

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

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:

EcoBest Challenge: výrazné zlepšení v rychlém nabíjení

Index EcoC2 vyjadřuje, jakou vzdálenost vůz ujezdí od plné do poloviny nabití pomocí do konkrétního zastavení vozu. Všechny testované vozy vykazují strategickou změnu elektrické energie, která umožňuje ujet 3 km (B0 Doplněk) až 36 km (B6 Dvů).

Index EcoC2 udává dobu potřebnou k nabití pro 100 km dovozu elektrickou energií za 350 W při nabíjení při nabití 20 % na 80 %. Audi A8 Sportback a Mercedes-Benz S-Class vykazují nejvyšší rychlost nabíjení, což znamená, že tyto vozy mohou nabíjet rychleji než ostatní. Například Audi A8 Sportback může nabíjet za 18 minut. Při rychlosti nabíjení během DC rychlého procesu není limitován. Doba potřebná k nabití na 100 km je v závislosti na celkové kapacitě nabíječky.

Autobus testovaný indexem EcoC2 vyjadřuje také průměrnou rychlost v procesu

Model	EcoC2 Index (km)
Audi A8 Sportback	~35
Mercedes-Benz S-Class	~30
Volvo XC90	~25
BMW i8	~20
Mercedes-Benz EQ	~15
Volvo S90	~10

rychlého nabíjení doplněním proudu, aby udržel jak se skutečný proces 18 od dovozu publikovaného výkonu, B0 Doplněk, B6 Dvů, B7 Dvů, B8 Dvů, B9 Dvů, B10 Dvů, B11 Dvů, B12 Dvů, B13 Dvů, B14 Dvů, B15 Dvů, B16 Dvů, B17 Dvů, B18 Dvů, B19 Dvů, B20 Dvů, B21 Dvů, B22 Dvů, B23 Dvů, B24 Dvů, B25 Dvů, B26 Dvů, B27 Dvů, B28 Dvů, B29 Dvů, B30 Dvů, B31 Dvů, B32 Dvů, B33 Dvů, B34 Dvů, B35 Dvů, B36 Dvů, B37 Dvů, B38 Dvů, B39 Dvů, B40 Dvů, B41 Dvů, B42 Dvů, B43 Dvů, B44 Dvů, B45 Dvů, B46 Dvů, B47 Dvů, B48 Dvů, B49 Dvů, B50 Dvů, B51 Dvů, B52 Dvů, B53 Dvů, B54 Dvů, B55 Dvů, B56 Dvů, B57 Dvů, B58 Dvů, B59 Dvů, B60 Dvů, B61 Dvů, B62 Dvů, B63 Dvů, B64 Dvů, B65 Dvů, B66 Dvů, B67 Dvů, B68 Dvů, B69 Dvů, B70 Dvů, B71 Dvů, B72 Dvů, B73 Dvů, B74 Dvů, B75 Dvů, B76 Dvů, B77 Dvů, B78 Dvů, B79 Dvů, B80 Dvů, B81 Dvů, B82 Dvů, B83 Dvů, B84 Dvů, B85 Dvů, B86 Dvů, B87 Dvů, B88 Dvů, B89 Dvů, B90 Dvů, B91 Dvů, B92 Dvů, B93 Dvů, B94 Dvů, B95 Dvů, B96 Dvů, B97 Dvů, B98 Dvů, B99 Dvů, B100 Dvů, B101 Dvů, B102 Dvů, B103 Dvů, B104 Dvů, B105 Dvů, B106 Dvů, B107 Dvů, B108 Dvů, B109 Dvů, B110 Dvů, B111 Dvů, B112 Dvů, B113 Dvů, B114 Dvů, B115 Dvů, B116 Dvů, B117 Dvů, B118 Dvů, B119 Dvů, B120 Dvů, B121 Dvů, B122 Dvů, B123 Dvů, B124 Dvů, B125 Dvů, B126 Dvů, B127 Dvů, B128 Dvů, B129 Dvů, B130 Dvů, B131 Dvů, B132 Dvů, B133 Dvů, B134 Dvů, B135 Dvů, B136 Dvů, B137 Dvů, B138 Dvů, B139 Dvů, B140 Dvů, B141 Dvů, B142 Dvů, B143 Dvů, B144 Dvů, B145 Dvů, B146 Dvů, B147 Dvů, B148 Dvů, B149 Dvů, B150 Dvů, B151 Dvů, B152 Dvů, B153 Dvů, B154 Dvů, B155 Dvů, B156 Dvů, B157 Dvů, B158 Dvů, B159 Dvů, B160 Dvů, B161 Dvů, B162 Dvů, B163 Dvů, B164 Dvů, B165 Dvů, B166 Dvů, B167 Dvů, B168 Dvů, B169 Dvů, B170 Dvů, B171 Dvů, B172 Dvů, B173 Dvů, B174 Dvů, B175 Dvů, B176 Dvů, B177 Dvů, B178 Dvů, B179 Dvů, B180 Dvů, B181 Dvů, B182 Dvů, B183 Dvů, B184 Dvů, B185 Dvů, B186 Dvů, B187 Dvů, B188 Dvů, B189 Dvů, B190 Dvů, B191 Dvů, B192 Dvů, B193 Dvů, B194 Dvů, B195 Dvů, B196 Dvů, B197 Dvů, B198 Dvů, B199 Dvů, B200 Dvů, B201 Dvů, B202 Dvů, B203 Dvů, B204 Dvů, B205 Dvů, B206 Dvů, B207 Dvů, B208 Dvů, B209 Dvů, B210 Dvů, B211 Dvů, B212 Dvů, B213 Dvů, B214 Dvů, B215 Dvů, B216 Dvů, B217 Dvů, B218 Dvů, B219 Dvů, B220 Dvů, B221 Dvů, B222 Dvů, B223 Dvů, B224 Dvů, B225 Dvů, B226 Dvů, B227 Dvů, B228 Dvů, B229 Dvů, B230 Dvů, B231 Dvů, B232 Dvů, B233 Dvů, B234 Dvů, B235 Dvů, B236 Dvů, B237 Dvů, B238 Dvů, B239 Dvů, B240 Dvů, B241 Dvů, B242 Dvů, B243 Dvů, B244 Dvů, B245 Dvů, B246 Dvů, B247 Dvů, B248 Dvů, B249 Dvů, B250 Dvů, B251 Dvů, B252 Dvů, B253 Dvů, B254 Dvů, B255 Dvů, B256 Dvů, B257 Dvů, B258 Dvů, B259 Dvů, B260 Dvů, B261 Dvů, B262 Dvů, B263 Dvů, B264 Dvů, B265 Dvů, B266 Dvů, B267 Dvů, B268 Dvů, B269 Dvů, B270 Dvů, B271 Dvů, B272 Dvů, B273 Dvů, B274 Dvů, B275 Dvů, B276 Dvů, B277 Dvů, B278 Dvů, B279 Dvů, B280 Dvů, B281 Dvů, B282 Dvů, B283 Dvů, B284 Dvů, B285 Dvů, B286 Dvů, B287 Dvů, B288 Dvů, B289 Dvů, B290 Dvů, B291 Dvů, B292 Dvů, B293 Dvů, B294 Dvů, B295 Dvů, B296 Dvů, B297 Dvů, B298 Dvů, B299 Dvů, B300 Dvů, B301 Dvů, B302 Dvů, B303 Dvů, B304 Dvů, B305 Dvů, B306 Dvů, B307 Dvů, B308 Dvů, B309 Dvů, B310 Dvů, B311 Dvů, B312 Dvů, B313 Dvů, B314 Dvů, B315 Dvů, B316 Dvů, B317 Dvů, B318 Dvů, B319 Dvů, B320 Dvů, B321 Dvů, B322 Dvů, B323 Dvů, B324 Dvů, B325 Dvů, B326 Dvů, B327 Dvů, B328 Dvů, B329 Dvů, B330 Dvů, B331 Dvů, B332 Dvů, B333 Dvů, B334 Dvů, B335 Dvů, B336 Dvů, B337 Dvů, B338 Dvů, B339 Dvů, B340 Dvů, B341 Dvů, B342 Dvů, B343 Dvů, B344 Dvů, B345 Dvů, B346 Dvů, B347 Dvů, B348 Dvů, B349 Dvů, B350 Dvů, B351 Dvů, B352 Dvů, B353 Dvů, B354 Dvů, B355 Dvů, B356 Dvů, B357 Dvů, B358 Dvů, B359 Dvů, B360 Dvů, B361 Dvů, B362 Dvů, B363 Dvů, B364 Dvů, B365 Dvů, B366 Dvů, B367 Dvů, B368 Dvů, B369 Dvů, B370 Dvů, B371 Dvů, B372 Dvů, B373 Dvů, B374 Dvů, B375 Dvů, B376 Dvů, B377 Dvů, B378 Dvů, B379 Dvů, B380 Dvů, B381 Dvů, B382 Dvů, B383 Dvů, B384 Dvů, B385 Dvů, B386 Dvů, B387 Dvů, B388 Dvů, B389 Dvů, B390 Dvů, B391 Dvů, B392 Dvů, B393 Dvů, B394 Dvů, B395 Dvů, B396 Dvů, B397 Dvů, B398 Dvů, B399 Dvů, B400 Dvů, B401 Dvů, B402 Dvů, B403 Dvů, B404 Dvů, B405 Dvů, B406 Dvů, B407 Dvů, B408 Dvů, B409 Dvů, B410 Dvů, B411 Dvů, B412 Dvů, B413 Dvů, B414 Dvů, B415 Dvů, B416 Dvů, B417 Dvů, B418 Dvů, B419 Dvů, B420 Dvů, B421 Dvů, B422 Dvů, B423 Dvů, B424 Dvů, B425 Dvů, B426 Dvů, B427 Dvů, B428 Dvů, B429 Dvů, B430 Dvů, B431 Dvů, B432 Dvů, B433

EcoBest Challenge: výrazné zlepšení v rychlém nabíjení

Index EcoC5 vyjadřuje, jakou vzdálenost vůz ujede od údaje 0 km na přístrojovém panelu do konečného zastavení vozu. Všechny testované vozy vykázaly strategickou rezervu elektrické energie, která umožňuje ujet 3 km (BYD Dolphin) až 36 km (Kia EV3).

Index EcoC7 určuje dobu potřebnou k nabití pro 100 km dojezdu stejnosměrným nabíjením z 350 kW nabíječky při nabíjení z 20 % na 80 %. Audi A6 Sportback e-tron dokázalo nabít dostatek elektřiny pro ujetí 100 km za 6 minut. S výjimkou velmi malých elektromobilů se všem testovaným vozům daří nabít pro ujetí 100 km za méně než 18 minut. Pozn.: Rychlost nabíjení během DC rychlého procesu není lineární. Doba potřebná k nabití na 100 km je průměr z celého procesu nabíjení.

AutoBest letos poprvé indexem EcoC7 zveřejňuje také průměrnou špičku v procesu



EcoC 5

- Range after zero km / 0% on the cluster till the final stop of the car -

BRAND	MODEL	EcoC 5 (km)
Kia	EV3	36
Tesla	Model 3	26
Renault	5 E-Tech Electric	21
Dacia	Spring	15
Fiat	Grande Panda	11
Citroen	e-C3	10
Leapmotor	T03	10
Opel	Frontera	10
Skoda	Elroq	10
Ford	Puma Gen-E	10
Hyundai	Inster	9
Peugeot	e-3008	8
Mini	Aceman E	7
Audi	A6 Sportback e-tron	5
BYD	Dolphin Surf	3

EcoC 6

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

BRAND	MODEL	EcoC 6 (hh:mm)	AC Charging Capability (kW)
Tesla	Model 3	1:31	11.0
Mini	Aceman E	1:36	11.0
Renault	5 E-Tech Electric	1:36	11.0
Kia	EV3	1:40	11.0
Audi	A6 Sportback e-tron	1:40	11.0
BYD	Dolphin Surf	1:41	11.0
Hyundai	Inster	1:42	11.0
Citroen	e-C3	1:42	11.0
Skoda	Elroq	1:43	11.0
Peugeot	e-3008	1:54	11.0
Opel	Frontera	1:57	11.0
Ford	Puma Gen-E	2:01	11.0
Leapmotor	T03	2:06	6.6
Dacia	Spring	2:09	7.0
Fiat	Grande Panda	2:37	7.4

EcoC 7

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

BRAND	MODEL	EcoC 7 (hh:mm)	Actual peak in Charging Power (kW)	DC Charging Capability (kW)
Audi	A6 Sportback e-tron	0:06	247	270
Skoda	Elroq	0:08	150	175
Kia	EV3	0:09	126	128
Tesla	Model 3	0:09	190	250
Peugeot	e-3008	0:14	156	160
Ford	Puma Gen-E	0:14	98	100
Hyundai	Inster	0:15	82	120
Renault	5 E-Tech Electric	0:15	91	100
Citroen	e-C3	0:16	87	100
Fiat	Grande Panda	0:17	87	100
Mini	Aceman E	0:17	78	70
Opel	Frontera	0:17	87	100
Leapmotor	T03	0:20	47	48
BYD	Dolphin Surf	0:20	86	85
Dacia	Spring	0:32	33	30

rychlého nabíjení stejnosměrným proudem, aby ukázal, jak se skutečný proces liší od oficiálně publikovaného výkonu. BYD Dolphin Surf, Dacia Spring a Mini Aceman E překvapují hodnotami, které jsou lepší než oficiálně publikované (BYD s 86 kW oproti oznámeným 85 kW; Dacia s 33 kW oproti 30 kW a Mini dokonce se 78 kW oproti 70 kW). Všechny ostatní vozy vykázaly nižší skutečnou špičku, než je oficiální údaj.

Měření doby potřebné k nabití střídavým proudem s 22 kW nabíječkou pro dojezd 100 km při nabíjení z 0 na 100 % ukázalo, že schopnosti nabíjení většiny testovaných vozů vyžaduje poměrně dlouhou dobu. Z 15 testovaných vozů jich 12 má výkon nabíjení střídavým proudem 11 kWh, tři se blíží hodnotě jen 6,5–7,5 kWh. Tesla vede s dobou nabití pro možnost ujet 100 km 1 hodiny a 31 minut.



Český trh s elektromobily v prvním pololetí

K 30. červnu 2025 jezdilo po českých silnicích 46 500 osobních elektromobilů. Za prvního půlroku přibýlo 6910 nově registrovaných vozidel, což představuje meziroční nárůst o 66 % a podíl 5,6 % na trhu s novými osobními vozidly.

Žebříčku nejžádanějších modelů vévodí Škoda Elroq s 1470 registracemi následovaná modelem Škoda Enyaq (956 registrací). Třetí místo patří Tesle Model Y, který si letos pořídilo 794 zákazníků. Mezi deseti nejprodávanějšími elektromobily došlo k poklesu registrací u modelů Tesla Model Y (-8 %), Tesla Model 3 (-66 %) a Hyundai Kona (-19 %).

Nejvýraznější meziroční nárůst registrací v segmentu elektromobilů zaznamenala značka Škoda, která své registrace zvýšila o 459 %. Tento vysoký růst jí umožnil získat tržní podíl 35,1 %. Naopak Tesla, která byla v loňském roce na prvním místě, vykázala meziroční pokles o 36 %, což se promítlo do snížení jejího tržního podílu z 41,1 % na 15,9 %. Výrazný růst zaznamenal Volkswagen, který se s nárůstem o 172 % dostal

na podíl 7,3 %. Mezi další značky z první desítky, které zaznamenaly meziroční pokles registrací, patří Volvo s úbytkem o 37 %.

Zajímavostí je i vývoj v oblasti vozidel na vodík – v červnu bylo registrováno 20 vozidel Toyota Mirai, což znamená, že během prvního půlroku dosáhl jejich celkový počet nových registrací 21 kusů.

Rostoucí zájem se neomezuje jen na nová auta – během sledovaného období bylo do České republiky dovezeno také 3880 ojetých elektromobilů, které představovaly 5,4 % všech dovezených ojetin.

Rozvoj elektromobility v České republice už víc než 15 let podporuje Skupina ČEZ. Loni v předstihu splnil slib vytýčený v rámci vize Čistá Energie Zítřka – provozovat 800 stojanů a zečtyřnásobit výkon sítě. Nedávno ČEZ uvedl do provozu 900 nabíjecí stanic.

Text vychází z podkladů Centra dopravního výzkumu (cistadoprava.cz).



Studie předpovídá zánik většiny značek v Číně – přežije pouze 15

Konzultační firma AlixPartners předpovídá, že většina čínských výrobců NEV nepřežije příštích pět let. V současné době jich je 129. Konkurence mezi nimi je nelítostná a narůstají problémy se ziskovostí. Proto nastává konsolidace čínského trhu

Nafouknutý automobilový trh v Číně směřuje do fáze extrémní konsolidace. Ze 129 značek prodávajících tzv. vozidla s novou energií NEV (New Energy Vehicle, tedy elektrická, plug-in hybridní a vodíková vozidla) v roce 2024 bude v roce 2030 finančně životaschopných pouze 15. Předpovídá to konzultační firma AlixPartners ve své aktuální analýze Global Automotive Outlook.

Těchto přeživších 15 značek si mezi sebou rozdělí tři čtvrtiny čínského trhu s NEV. Agresivní a někdy i ničivá cenová válka, vedená mezi výrobci, pravděpodobně vytlačí mnoho společností z trhu nebo je donutí k fúzi.

Konsolidace čínského trhu s NEV podle studie postupuje. Někteří přední výrobci již dosáhli bodu zvratu, což umožňuje dlouhodobý

růst. Zatímco některé značky pravděpodobně opustí trh nebo se konsolidují, tyto změny vytvoří konkurenceschopnější a inovativnější prostředí pro čínský průmysl NEV, poháněný „Novým provozním modelem“ zaměřeným na rychlost, nákladovou efektivitu a agilní rozhodování.

„Čína je jedním trhem s NEV s největší konkurencí na světě s intenzivními cenovými válkami, rychlými inovacemi a neustálým přílivem nových výrobců,“ říká Stephen Dyer, expert na Asii ve společnosti AlixPartners.

„Toto prostředí vedlo k pozoruhodnému pokroku v technice a nákladové efektivitě, ale zároveň mnoho společností čelí problémům při dosahování udržitelné ziskovosti. Čínské společnosti si musí vybudovat silné značky, aby nakonec patřily mezi vítěze. Dlouhodobý úspěch dosáhnou pouze ti, kteří se dokáží rychle přizpůsobit, efektivně škálovat a řešit domácí i globální výzvy,“ dodal Stephen Dyer.



Autonomní soutěž 2.0

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje dění v automobilovém průmyslu.

V centru San Francisca můžete vidět budoucnost. Robotaxíky Waymo elegantně a tiše jezdí do kopců a údolí bez řidičů. Sesterská společnost Googlu k tomuto účelu používá Jaguar I-Pace, jehož výroba byla ukončen a který přitom získává na popularitě.

Waymo by si mohlo od Jaguaru vypůjčit nový slogan „*Nic nekopírovat*“. Společnost je nyní v autonomním řízení daleko vpředu. Zatímco konkurence po krátkém humbuku před několika lety vše pozastavila kvůli náhle se objevujícím problémům, Waymo vytrvalo. Jeho náskok oproti ostatním je obrovský.

Nyní je tu ale soutěž 2.0, revidovaná verze od konkurence. Volkswagen právě představil první sériově vyráběné vozidlo úrovně 4 na světě: ID. Buzz AD. „*Autonomní řízení je na dosah ruky*,“ nadšeně hovořil generální ředitel skupiny VW Oliver Blume při světové premiéře. Zdá se, že v zákulisí se toho děje víc, než se očekávalo – s laskavou podporou společnosti Mobileye, která systémy dodává.

Exkluzivní výrobci, jako BMW a Mercedes, musí také nabízet automatizované řízení, jak se na prémiové značky sluší. Posouvají technologii na úroveň 3. Ta je v současné době škálovatelná.

Hromadní výrobci se však zapojí až tehdy, až bude technologie dostatečně vyspělá, aby byla cenově dostupná. Do té doby budou řidiči vozů Škoda nebo Renault jednoduše řídit sami.

Nakonec se to vyplatí. Očekává se, že trh v Evropě a USA vzroste z dnešních méně než 100 milionů eur na až 400 miliard eur do roku 2035. Vznikají obchodní modely pro výrobce, technologické společnosti a poskytovatele spolujízdy. Bude zajímavé sledovat, kdo zde dokáže vydělat nejvíc peněz.

A co Tesla? Elon Musk, který těžko snáší úspěch společnosti Waymo, chce z automatizovaného řízení udělat další velký příběh Tesly. Zvláště nyní, když je podkopáváno jeho postavení průkopníka v oblasti elektrické mobility. Musk nyní oznámil „*uvedení na trh*“ vozu Cybercab, který plánuje prodávat od roku 2026. Potřebuje nějakým způsobem vyvolat humbuk na akciovém trhu – třeba motorovou pilou.

Hojně se však objevují pochybnosti. Mnozí se domnívají, že nabídka je spíše okázalá, než aby měla obsah. Po Cybertrucku by i Cybercab mohl zůstat pouhým snem. Termín kybernetika je mimochodem definován jako „*virtuální, počítačem generovaný, iluzorní svět*“. „*Iluzorní svět*“ se k tomu dokonale hodí.



Čínský superrychlý pruh

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Slib Elona Muska, že se bude více zaměřovat na Teslu a méně na politiku, padl, když oznámil vznik Americké strany, která bude v amerických volbách soupeřit s republikány i demokraty. Investoři mezitím chtějí, aby se Musk místo toho zabýval pokračujícím poklesem prodeje Tesly. Pokud se jim podaří dosáhnout svého, Americká strana brzy zmizí.

V Evropě a USA se pozornost věnuje dotacím, které čínští výrobci automobilů obdrželi od čínské vlády. Konkurence se ale víc obává rychlosti, s jakou čínští výrobci vyvíjejí nová auta – za pouhých 18 měsíců. Tradiční výrobci automobilů vyvíjejí auta po celá desetiletí stejným způsobem s dlouhými procesy a velkým množstvím prototypů, protože – no, takhle se to prostě dělá. Čínské automobilky přijaly digitální simulaci podpořenou rychlým rozhodováním. Tradiční automobilky se nyní snaží být více jako Číňané. Úsilí o zkrácení doby vývoje je stále naléhavější s ohledem na rychlost růstu čínských výrobců.

Čínská vláda léta tlačí na své automobilky do přechodu na elektromobily. Nyní na ně naléhá, aby šly příkladem v zavádění více funkcí autonomního řízení. Čínští spotřebitelé přijali funkce asistence řidiče mnohem rychleji než Američané nebo Evropané, takže autonomní

řízení bude klíčové v dalším velkém boji o podíl na trhu.

Před rokem čínský výrobce chytrých telefonů Xiaomi uvedl na trh první elektromobil SU7. Generální ředitel Lei Jun říká, že Xiaomi bude prodej aut mimo Čínu zvažovat až od roku 2027, protože se snaží udržet krok s domácí poptávkou. Společnost vyvolala vlnu stížností poté, co zákazníkům sdělila, že na nov= SUV YU7 budou muset čekat víc než rok. Xiaomi na něj obdržela 240 000 objednávek během prvních 18 hodin po zahájení prodeje, ale k dodání jich je k dispozici jen hrstka.

Fiat plánuje ročně v Itálii vyrobit 100 000 kusů nového levného hybridního malého vozu Fiat 500.

Polestar bude své SUV Polestar 7 vyrábět v továrně Volvo Cars na Slovensku, protože přesouvá více výroby elektromobilů z Číny kvůli vysokým evropským clům. Společnost Volvo Cars odložila zahájení velkovýroby ve stejném slovenském závodě z roku 2026 na začátek roku 2027.

Americký výrobce elektromobilů Rivian oznámil prudký pokles dodávek ve druhém čtvrtletí v důsledku silné konkurence.

Americký výrobce elektromobilů Lucid oznámil 38% nárůst dodávek ve druhém čtvrtletí, ale kvůli ekonomické nejistotě nenaplnil očekávání Wall Street.