

30. týden 2025

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



BYD uvádí na český trh sedan Seal 5 DM-i

BYD přiváží na český trh sedan Seal 5 DM-i s plug-in hybridní technologií Super DM. Slibuje kombinaci vysokého komfortu, bohaté výbavy, dlouhého dojezdu a nízkých celkových provozních nákladů (TCO).

Pětimístný sedan dlouhý 4780 mm (rozvor náprav 2718 mm) má zavazadlový prostor s objemem 508 l, se sklopenými zadními sedadly 1295 l. Pohotovostní hmotnost je 1635 kg.

Interiér je vybaven 12,8" dotykovým displejem, který lze otáčet do vertikální i horizontální polohy. Ovládání topení a ventilace usnadňují multidotykové zkratky a systém podporuje i hlasové pokyny. Pro ty, kteří dávají přednost klasickému ovládání, jsou zde multifunkční volant a středová konzole BYD Heart, kde jsou hlavní funkce přehledně uspořádány kolem volicí páky Oceanic Crystal. Integrované 4G připojení zajišťuje, že vůz je trvale on-line. Funkce Vehicle-to-Load (V2L), která umožňuje využít vozidlo jako mobilní zdroj energie s výkonem až 3,3 kW, je u plug-in hybridu unikátní.

Plug-in hybridní technologie BYD Super DM kombinuje deskový lithio-železo-fosfátový (LFP) akumulátor Blade Battery s kapacitou 18,3 kWh se zážehovým čtyřválcem Xiaoyun 1,5 l/72 kW (98 k) navrženým speciálně pro hybridní pohon. Výsledkem je vysoký výkon

systému 156 kW (212 k), točivý moment 300 N.m a dlouhý dojezd. V režimu EV pohání přední kola výhradně elektromotor, zatímco v režimu HEV slouží spalovací motor většinu času k výrobě elektřiny pro elektromotor a akumulátor. Jen když je potřeba vyšší výkon, systém přepíná ze sériového do paralelního režimu a kombinuje spalovací motor s elektromotorem.

Seal 5 DM-i zrychlí z 0 na 100 km/h za 7,5 s a dosahuje maximální rychlosti 180 km/h při kombinované spotřebě 4,8 l/100 km. Na čistě elektrický pohon ujede 100 km a s plnou nádrží na 48 l až 1050 km.

Seal 5 DM-i přijíždí se základní cenou 739 000 Kč a tovární zárukou na 6 let/150 000 km, na elektromotor 8 let/150 000 km a akumulátor 8 let/200 000 km pro zachování 70 % původní kapacity.



Lucid vytvořil rekord v dojezdu na jedno nabití

Lucid Group stanovila nový světový rekord v nejdelší jízdě elektromobilu na jedno nabití dojezdem 1205 km. Lucid Air Grand Touring absolvoval bez nabíjení rekordní cestu mezi Svatým Mořicem ve Švýcarsku



a Mnichovem v Německu včetně alpských silnic, dálnic a vedlejších silnic. Překonal o 160 km předchozí rekord 1045 km, který byl stanoven v červnu 2025. Pětimístný sedan Air Grand Touring používá patentovanou technologii elektrického pohonu s výkonem 610 kW (831 k). Maximální rychlost je 270 km/h a dojezd podle WLTP 960 km. Zápis do Guinessovy knihy rekordů představuje druhou úspěšnou spolupráci společnosti Lucid s londýnským podnikatelem s vášní pro překonávání rekordů Umitem Sabancim a jeho týmem. V roce 2024 Sabanci stanovil rekord v počtu navštívených zemí na jedno nabití v elektrickém vozidle, když ve voze Lucid Air Grand Touring projel devíti zeměmi.

ID.3 GTX FIRE+ICE do sériové výroby

Rok po premiéře studie Volkswagen představuje limitovanou edici ID.3 GTX Fire+Ice, která se vyznačuje dynamickým pohonem, exkluzivním lakem a mnoha designovými doplňky. Stejně jako legendární Golf II Fire and Ice z 90. let byla i tato verze vyvinuta ve spolupráci se značkou sportovního oblečení Bogner Fire+Ice mnichovského výrobce luxusního zboží Bogner. Volkswagen studii představil v roce 2024 na Setkání ID. v Locarnu. Připomenula speciální edici Fire and Ice na základě modelu Golf představenou v roce 1990. Ta dosáhla nečekaný úspěch s počtem 16 700 prodaných vozů. Na počest původního vozu bude k dispozici pouze 1990 kusů a zákazníci si ID.3 GTX Fire+Ice mohou objednávat za cenu od 1 299 900 Kč. I na tuto edici lze uplatnit Volkswagen e-dotaci 100 000 Kč. Trakční elektromotor má výkon 240 kW (326 k).

Akumulátor s využitelnou kapacitou 79 kWh umožňuje dojezd 586 km. ID.3 GTX Fire+Ice zaujme metalickým lakem Fialová Violet. Interiér je rozdělen na dvě části – straně řidiče dominuje červená „On Fire Red“, na straně spolujezdce je to modrý odstín „Keep Cool Blue“ („Ice“).



Čínské automobilky pokračují ve vzestupu

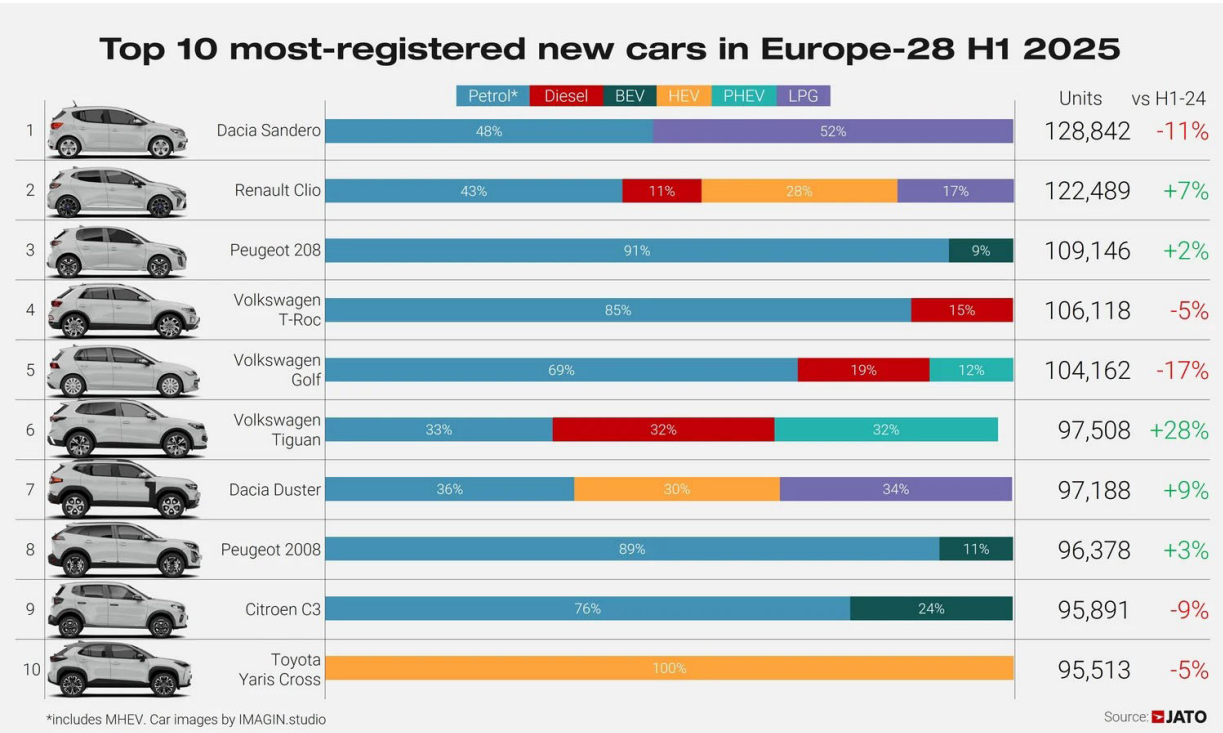
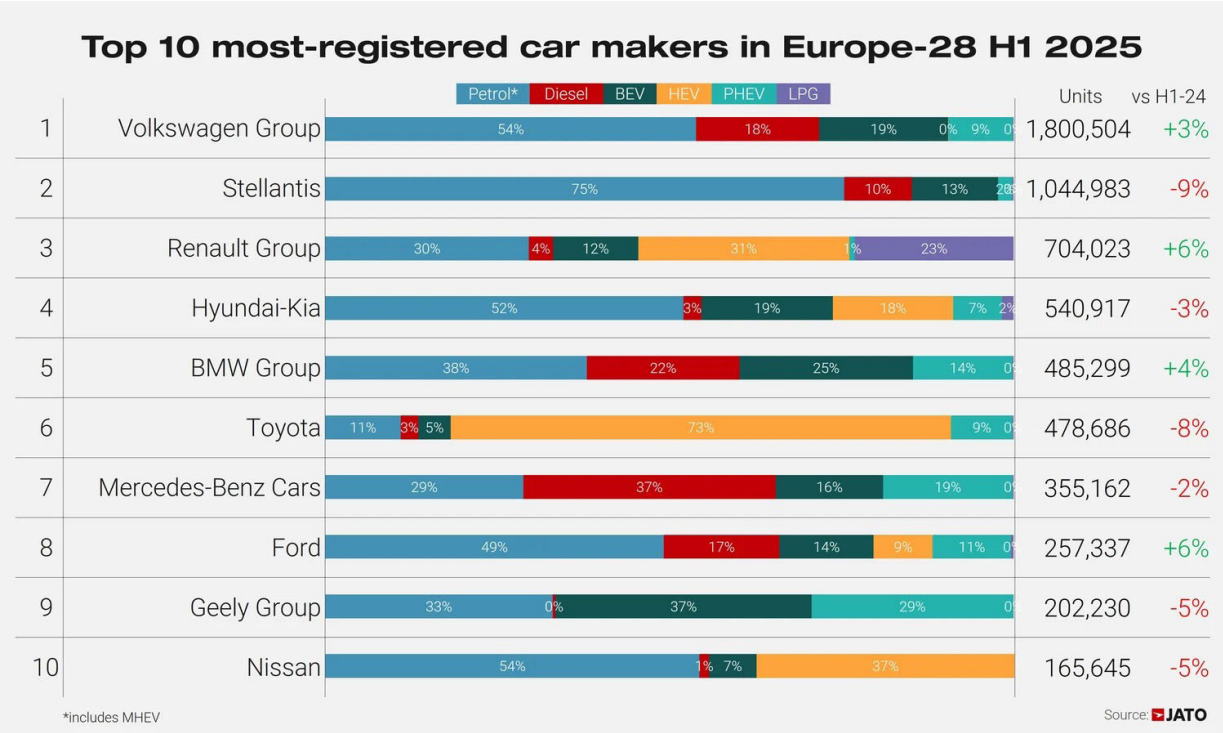
Evropský trh s novými auty v červnu obrátil trend, protože měsíční registrace meziročně klesly o 4,4 % na 1 250 868 vozů. Data společnosti JATO Dynamics pro 28 evropských trhů ukazují, že pokles registrací byl nejvýraznější v Itálii (-17 %), Belgii (-16 %) a Německu (-14 %), také Francie (-7 %) a Švýcarsko (-6 %) zaznamenaly pokles. V Rumunsku se objem prodeje snížil dokonce o 50 %.

Negativní výsledky v červnu následují po měsících nestability na evropském trhu s novými vozy, přičemž počet registrací od začátku roku dosáhl 6 844 426 vozů, což je meziroční pokles o 0,3 %, tedy o 17 728 kusů méně než v první polovině roku 2024.

„Za poklesem stojí trvale vysoké ceny, geopolitické a ekonomické napětí s obchodními partnery Evropy a realita trhu po pandemii,“ uvedl globální analytik společnosti JATO Dynamics Felipe Munoz.

Data ukazují, že ve srovnání s úrovní před pandemií v první polovině roku 2019 trh v první polovině roku 2025 ztratil 1,56 milionu vozů. Tento pololetní pokles úměrně převyšuje celkové roční ztráty při porovnání celého roku 2019 s rokem 2024, které činily 2,70 milionu vozů.

Tržní podíl čínských značek se v první polovině roku 2025 ve srovnání se stejným obdobím roku 2024 zdvojnásobil a dosáhl nový rekord 5,1 %. Jejich objem prodeje se zvýšil o 91 %. Tento rychlý růst je tažen pěti značkami: BYD, Jaecoo, Omoda, Leapmotor a Xpeng. BYD zaznamenalo v první polovině roku 2025 meziroční nárůst o 311 % a v červnu se dostalo mezi 25 nejprodávanějších značek.



Zatímco čínské automobilky pokračovaly ve vzestupu, Stellantis zaznamenal v prvních šesti měsících roku největší pokles podílu na trhu – meziročně z 16,7 % na 15,3 % a dokonce nejnižší objem registrací v první polovině roku od svého založení v roce 2021.

V červnu bylo registrováno 27 200 vozů Renaultu Clio – o 3000 víc než Tesly Model Y, která se umístila na druhém místě s 23 800 registrovanými vozy během měsíce. Za prvních šesti měsíců roku Clio překonala pouze Dacia Sandero.

Přehled registrací elektromobilů na str. 10

Wolt posiluje udržitelnou městskou dopravu

Kurýrní společnost Wolt spouští pilotní projekt městského doručování v nové podobě. V jeho rámci mají kurýři v Praze k dispozici prvních 20 elektromobilů vybavených vyměnitelnými akumulátory. Projekt je součástí mezinárodního programu NG SEED realizovaného ve spolupráci s rumunským výrobcem a dodavatelem elektromobilů UNY. Podporuje jej Evropský inovační a technologický institut EIT Urban Mobility, který je orgánem Evropské unie. Elektromobily od společnosti UNY není nutné nabíjet tradičním způsobem. Když energie v akumulátoru dojde, kurýr jej může během několika sekund vyměnit

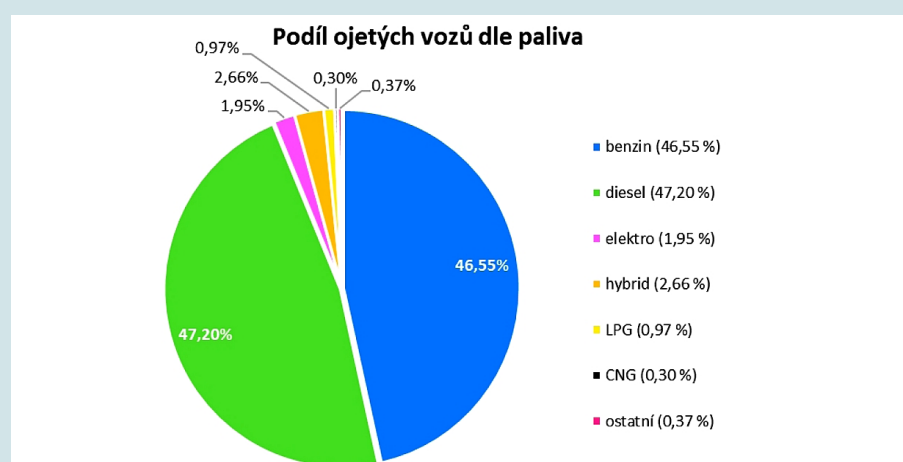
za plně nabitý. To eliminuje zpoždění při doručování a pomáhá kurýřům doručit objednávky zákazníkům včas. Praha byla vybrána jako jedno ze tří testovacích měst v Evropě vedle Varšavy a Budapešti. Wolt tímto projektem navazuje na dubnové spuštění národního pilotního provozu elektrických vozítek Vok S a SmartVelo.



Souhrn informací o trhu ojetých vozidel

Podle souhrnu informací o trhu prodávaných ojetých vozidel za první letošní pololetí Cebia Summary průměrná cena za ojeté auto začala na jaře růst. Oproti loňské první polovině roku se letos zvýšila o 11 000 Kč, tedy o 3,83 %, na průměr 298 000 Kč. Počet prodávaných aut narostl meziročně o 4,16 %. Vozidla, která na trhu přibyla, přitom vykazovala

vyšší stáří – místo loňských 9,25 roku letos 9,82 roku. Důvodem bylo výrazné navýšení stáří aut se zahraničním původem, které dosáhlo 11,41 roku, tedy o 9,5 měsíce víc než loni. Většina (52,88 %) aut, která se prodávala, měla tuzemský původ. Navzdory zvyšujícímu se stáří vozidel neroste průměrný počet najetých kilometrů – průměrná hodnota letos činí 145 000 km. Pravděpodobně tedy dochází k častějšímu stáčení tachometrů nebo se tachometry stáčí o větší počet kilometrů. Mezi ojetými vozy stále převládají motory na naftu (47,20 %). Podíl vozů na benzin letos byl 46,55 %. Vozy na elektřinu byly na trhu zastoupené z 1,95 % a hybridní vozidla si nárokovala 2,66 % trhu.



Další témata 30. týdne na autoweek.cz

Zrno a plevy – komentář šéfredaktora Automobilwoche

Trh EU s elektromobily v prvním pololetí 2025 – zpráva CDV

BMW rozšiřuje výzkum a vývoj v Číně

Společný hlas automobilového sektoru střední a východní Evropy



Subaru představilo nové elektrické modely pro Evropu

Subaru Europe představilo trojici nových čistě elektricky poháněných modelů určených pro evropské trhy. Všechny tři jsou postaveny na nově vyvinuté platformě e-Subaru Global Platform. Pohon všech kol Subaru AWD byl přepracován pro éru elektromobilů a nyní nabízí vyšší točivý moment a zdokonalené terénní schopnosti. Nový softwarově řízený systém AWD upravuje rozložení točivého momentu mezi přední a zadní nápravu.

Tři roky poté, co se Solterra poprvé představila jako první elektrické SUV značky, přichází ve významně modernizované podobě. Dva elektromotory nyní poskytují celkový výkon 252 kW (338 k) a dojezd s větším akumulátorem s kapacitou 73,1 kWh narostl na 500 km. V přepracovaném interiéru je 14" displej infotainmentu. Solterra 2026 bude ve vybraných zemích v prodeji od konce roku 2025.

Subaru Uncharted je první kompaktní SUV značky s čistě elektrickým pohonem. Základní verze s pohonem předních kol

a jedním elektromotorem má akumulátor 57,7 kWh pro dojezd 445 km. Verze Long Range s akumulátorem 77 kWh slibuje dojezd 585 km. Verze s pohonem předních kol a jedním elektromotorem jsou k dispozici aby splnily očekávání nových zákazníků, kteří kladou důraz na dojezd a cenovou dostupnost. Verze AWD se dvěma motory má výkon 252 kW (338 k), akumulátor 77 kWh a dojezd 470 km. Zahájení prodeje je plánováno na první čtvrtletí 2026.

Název Outback je nově použit pro čistě elektrický model, který bude uveden na evropský trh v prvním čtvrtletí 2026. E-Outback vychází z 30leté tradice průkopníka crossoverů značky Subaru. Kombinuje všestrannost, terénní schopnosti a jistotu na každém povrchu s tichým a výkonným elektrickým pohonem. Je delší než Solterra. Symetrický pohon všech kol s dvoustupňovým režimem X-Mode disponuje výkonem 280 kW (375 k). Akumulátor má kapacitu 74,7 kWh pro dojezd přes 450 km.

Lepší viditelnost pro tisíce řidičů Kia

Společnost Kia Czech rozšiřuje nabídku originálního příslušenství o servisní program výměny halogenových žárovek za LED osvětlení. Nabídka se vztahuje na starší vozidla i na nově registrované vozy. Program je dostupný pro vozy Ceed a Picanto. LED žárovky od Kia Czech jsou homologovány pro provoz na veřejných komunikacích. Jejich předností ve srovnání s halogenovými žárovkami je až o 300 % vyšší světelná intenzita. Výrazně ostřejší a širší světelný kužel zlepšuje viditelnost vozovky. LED žárovky rovněž poskytují přirozenější barvu světla, což snižuje únavu očí řidičů při dlouhých cestách, a mají delší



životnost až 3000 hodin. Výměnu zajišťují autorizované servisy Kia po celé České republice na počkání. Program obsahuje kompletní servisní balíček, jehož cena je stanovena na 5500 Kč s DPH. Zahrnuje samotné žárovky, odbornou montáž a seřízení v autorizovaném servisu Kia.

Celoroční pneumatiky Goodyear s vynikajícím kilometrovým proběhem

Pneumatiky Vector 4Seasons Gen-3 v testu celoročních pneumatik ADAC vynikly jako pneumatiky s nejlepším kilometrovým proběhem. Jejich životnost do opotřebení běhounu se odhaduje na 68 000 km. Výsledky testu nastiňují, proč jsou nejlepší volbou pro spotřebitele i firemní vozové parky. Zaujaly rovněž



vynikající ekologickou charakteristikou a získaly ocenění za velmi nízký otěr, nízkou hmotnost a nízkou spotřebu paliva. Dlouhá životnost a výkonnost pneumatik snižují celkové náklady na vlastnictví. Představují tak inteligentní investici pro soukromé řidiče i dopravce. Výsledek testu podtrhuje vyváženou výkonnost pneumatik Vector 4Seasons Gen-3, na niž se přímo podílejí použité inovativní technologie Goodyear. Jde o Aqua Control, zajišťující vynikající ovladatelnost na mokré vozovce, Dry Handling, omezující deformaci pneumatiky při těžkých manévrech, a Snow Grip pro vynikající přilnavost a ovladatelnost v zimních podmínkách.

Heřmanský skončil u čínské značky BYD

Čínské značce BYD, která vstoupila 1. dubna na český trh, šéfoval z pozice country manažera Martin Heřmanský. U Číňanů ale vydržel jen tři měsíce a od července už je v jiné firmě v oboru. Martin Heřmanský ohlásil ambiciózní plány značky BYD při jarní velké premiéře ve Foru Karlín. Jenže už 15. července se na sociální síti LinkedIn pochlubil novou prací: „Ujal jsem se role generálního ředitele RCM Central Europe a generálního ředitele SAGA Praha. Tato nová kapitola přináší vzrušující příležitost vést další fázi růstu a inovací skupiny RCM v regionu střední Evropy.“ SAGA je autorizovaný prodejce nových a použitých osobních a lehkých užitkových



vozidel Mercedes-Benz v České republice. Provozuje certifikované servisní centrum v Praze na Chodovci. Kdo bude řídit BYD? „Na stejné pozici jako byl Martin je Country Manager BYD Czech Republic & Slovakia Shawn Wang,“ napsal našemu časopisu mluvčí BYD Martin Šemík. U značky zůstává další český manažer, Milan Koza.

Škodovka hledá koordinátora motorsportu

Personální oddělení Škody Auto vypsalo tendr na pozici projektového koordinátora strategie motorsportu. Měl by také zastupovat automobilku ve FIA. Oddělení Škoda Motorsport se zabývá aktivitami spojenými s rallye sportem. V první řadě se jedná o komplexní vývoj rallye vozů, na kterém Škoda Motorsport pracuje ve spolupráci s dalšími odděleními Škody Auto. Nejnovějším projektem je



Škoda Fabia RS Rally2, která vychází ze čtvrté generace modelu Fabia. Nedílnou součástí aktivit je stavba vozů pro zákazníky, jejich prodej a následný zákaznický servis. Nový manažer bude koordinovat komunikaci a spolupráci s ostatními koncernovými značkami v oblasti motorsportu, koordinovat strategii rozvoje Škody Motorsport v tématu udržitelnosti, organizovat grémia Škody Motorsport relevantní pro Škodu Auto, koordinovat tvorbu podkladů a řešit pro vedoucího oddělení a projekty Škody Motorsport, koordinovat a provádět jazykovou korekturu a překlady materiálů organizační jednotky, dohlížet na komunikační materiály vedoucího oddělení a organizovat VIP návštěvy Škoda Motorsport a eventy s nimi přímo spojené.

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:

Elektromobily BEV poprvé překonaly hranici jednoho milionu kusů

Podle analýzy JATO Dynamics byl segment BEV na evropském trhu s novými automobily největším bodem, protože registrace v první polovině roku poprvé překročily hranici jednoho milionu kusů. Cílem bylo registrovat 1 163 397 elektromobilů, což je mezní hodnota o 25 % nadzdvíhajícímu vývoji ze stejného období minulého roku.

Elektromobily představovaly v první polovině roku 2025 17,4 % evropského trhu s novými automobily, což představuje nárůst o 3,6 % ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Dávají tedy v nákladu výroby podíl mezi první polovinou roku 2024 a první polovinou roku 2025 o 19 % (následovaná Norem 14,2 %, Belgií 14,0 %), finalem 17,2 % o Saksu 16,5 %).

Jako segment nabývá BEV na významu pro většinu evropských výrobců. Data JATO Dynamics ukazují, že vedle čínských elektromobilů patří k BEV výrobci z Německa, kteří představují 46 % jeho celkové produkce. Na druhém místě je Toyota, která představuje 10,1 %, na třetím místě pak Hyundai s 9,2 %, na čtvrtém místě pak Kia s 8,7 %, zatímco u společnosti Honda jde o 7,5 % a u VW o 7,1 %.

Testo Model Y je opět státním nejprodávějším BEV na trhu v Evropě v červnu v 1. polovině roku 2025. Červen byl prvním měsícem loňského roku, kdy registrace Modelu Y překročila 1 milión. Za záznamem z 1. poloviny roku 2025 druhý nejprodávější model představuje podíl 2,4 % v 1. polovině roku 2025 na 1,6 %.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Obnovitelné zdroje jsou lež

Čeká nás energetická krize. Tvrdí ekolog Jan Jurek v podcastu Sběratelů. BEV, CZ Pavia Vondráčková. Z rozhovoru přibližně jeho část. Jan Jurek je odborník na obnovitelné zdroje energie. Jan Jurek je odborník na obnovitelné zdroje energie. Jan Jurek je odborník na obnovitelné zdroje energie.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

BYD odloží výrobu v elektromobilů v Maďarsku

Maďarsko by bylo ideálním místem pro výrobu elektromobilů. BYD však odloží výrobu v Maďarsku. BYD však odloží výrobu v Maďarsku. BYD však odloží výrobu v Maďarsku.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Prodej aut v Číně roste dvojciferně

Čínské automobily rostou rychle. Prodej aut v Číně roste dvojciferně. Prodej aut v Číně roste dvojciferně. Prodej aut v Číně roste dvojciferně.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Stellantis si bere lék

Stellantis si bere lék. Stellantis si bere lék. Stellantis si bere lék. Stellantis si bere lék.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Elektromobily BEV poprvé překonaly hranici jednoho milionu kusů

Obnovitelné zdroje jsou lež

BYD odloží výrobu v elektromobilů v Maďarsku

Prodej aut v Číně roste dvojciferně

Stellantis si bere lék

Obnovitelné zdroje jsou lež

Prodej aut v Číně roste dvojciferně

Elektromobily BEV poprvé překonaly hranici jednoho milionu kusů

Podle analýzy JATO Dynamics byl segment BEV na evropském trhu s novými automobily světlým bodem, protože registrace v první polovině roku poprvé překročily hranici jednoho milionu kusů. Celkem bylo registrováno 1 193 397 elektromobilů, což je meziroční nárůst o 25 %. Navzdory pozitivnímu vývoji se růst v červnu zpomalil, ač registrace meziročně vzrostly o 15 % na 240 247 vozů.

Elektromobily představovaly v první polovině roku 2025 17,4 % evropského trhu s novými automobily, což představuje nárůst o 3,6 % ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Dánsko vedlo v nárůstu tržního podílu mezi první polovinou roku 2024 a první polovinou roku 2025 (+19 %), následované Norskem (+9,2 %), Belgií (+8,0 %), Finskem (+7,2 %) a Rakouskem (+5,6 %).

Jako segment nabývají BEV na významu pro většinu největších evropských výrobců. Data JATO

Top 25 most-registered BEV brands June and H1 2025 Europe-28					
		June	vs Jun-24	H1	vs H1-24
1	Tesla	34,722	-23%	Volkswagen	135,427 +78%
2	Volkswagen	22,842	+11%	Tesla	109,262 -33%
3	BMW	18,280	+17%	BMW	94,658 +15%
4	Skoda	16,239	+187%	Audi	74,561 +53%
5	Audi	13,828	+43%	Skoda	71,789 +147%
6	Renault	12,892	+25%	Renault	64,402 +58%
7	Mercedes	10,096	+19%	Kia	55,915 +60%
8	Volvo	9,649	-28%	Mercedes	55,428 +5%
9	Hyundai	9,229	+35%	Volvo	49,219 -32%
10	BYD	9,153	+132%	Hyundai	46,380 +33%
11	Kia	8,865	+61%	Peugeot	43,679 -2%
12	Ford	8,222	+304%	BYD	41,270 +143%
13	Polestar	6,927	+83%	Cupra	37,372 +109%
14	MG	6,615	-51%	Ford	35,239 +223%
15	Cupra	6,156	+37%	Citroen	33,557 +185%
16	Peugeot	5,777	-16%	Opel/Vauxhall	28,095 +24%
17	Mini	5,459	+46%	Mini	27,617 +204%
18	Opel/Vauxhall	4,680	+6%	MG	24,744 -45%
19	Citroen	4,580	+83%	Polestar	22,744 +79%
20	Dacia	3,309	+131%	Toyota	19,432 +33%
21	Toyota	3,242	+33%	Dacia	18,939 +72%
22	Fiat	3,032	-25%	Porsche	18,192 +318%
23	Porsche	2,710	+261%	Fiat	14,577 -37%
24	Xpeng	1,719	+328%	Nissan	11,470 -27%
25	Leapmotor	1,539	+	Xpeng	8,346 +273%

Top 25 most-registered BEV models June and H1 Europe-28					
		June	vs Jun-24	H1	vs H1-24
1	Tesla Model Y	23,821	0%	Tesla Model Y	68,801 -33%
2	Tesla Model 3	10,849	-48%	Volkswagen ID.4	40,335 +38%
3	Skoda Elroq	9,679	new	Tesla Model 3	39,864 -33%
4	Renault 5	6,919	new	Volkswagen ID.7	38,113 +573%
5	Volkswagen ID.3	6,822	-29%	Volkswagen ID.3	37,421 +29%
6	Volkswagen ID.4	6,363	-12%	Kia EV3	35,023 new
7	BMW iX1	6,342	+32%	Renault 5	34,206 new
8	Volkswagen ID.7	5,773	+322%	Skoda Elroq	34,076 new
9	Skoda Enyaq	5,686	+12%	Skoda Enyaq	32,806 +38%
10	Kia EV3	5,211	new	BMW iX1	31,337 +27%
11	BMW i4	4,722	+35%	Audi Q6 e-tron	25,802 +
12	Audi Q6 e-tron	4,439	+	Volvo EX30	23,927 -40%
13	Volvo EX30	4,407	-52%	BMW i4	23,712 -1%
14	Mercedes EQA	3,958	+20%	Citroen C3	22,664 +
15	Cupra Born	3,881	-11%	Cupra Born	22,024 +24%
16	Ford Explorer EV	3,797	new	Audi Q4 e-tron	21,760 -9%
17	MG4	3,439	-65%	Mercedes EQA	20,647 +9%
18	Audi Q4 e-tron	3,391	-34%	Renault Scenic	18,963 +282%
19	Hyundai Inster	3,322	new	Dacia Spring	18,939 +72%
20	Dacia Spring	3,309	+131%	Ford Explorer EV	18,822 +
21	Renault Scenic	3,264	+34%	Toyota bZ4X	17,829 +34%
22	Mercedes EQB	3,223	+42%	Mercedes EQB	17,164 +20%
23	Polestar 4	3,152	new	Hyundai Kona	16,594 -10%
24	Hyundai Kona	2,975	-13%	Cupra Tavascan	15,342 +
25	Toyota bZ4X	2,848	+54%	Volvo EX40	14,908 -39%

Dynamics ukazují, že vedle plně elektromobilní Tesly je BYD výrobcem elektromobilů nejvíc závislým na tomto segmentu, který představuje 64 % jeho celkového prodejního mixu, ale tento podíl elektromobilů ve srovnání s první polovinou roku 2024 klesl. Tento posun odráží strategický přechod k jiným pohonným jednotkám ve snaze zmírnit dopad cel uvalených na čínská BEV.

Ford zaznamenal výrazný nárůst, přičemž podíl elektromobilů se u něho zvýšil z 4,5 % v 1. polovině roku 2024 na 13,7 % v 1. polovině roku 2025. Podíl elektromobilů u koncernu Volkswagen vzrostl ve stejném období z 10,1 % na 18,7 %, zatímco u společností Hyundai-Kia z 12,6 % na 19,1 %.

Tesla Model Y se opět stala nejprodávanějším BEV na trhu v Evropě v červnu i v 1. polovině roku 2025. Červen byl prvním měsícem letošního roku, kdy registrace Modelu Y neklesly. Tesla zaznamenala v 1. pololetí roku 2025 druhý nejprudší pokles tržního podílu z 2,4 % v 1. pololetí roku 2024 na 1,6 %.



Obnovitelné zdroje jsou lež

Čeká nás energetický kolaps, tvrdí ekolog Juraj Lukáč v podcastu šéfredaktora INFO. CZ Pavla Vondráčka. Z rozhovoru přinášíme jeho část. Juraj Lukáč je náčelník slovenského Lesoochranářského uskupení VLK. Vzděláním je kybernetik a v současnosti nejznámější slovenský ochránce přírody.

Nedávno jsi řekl: „Brzy nastane doba, kdy i Praha zhasne.“ Jak jsi to myslel? Že nám dojde energie?

„Já celý život sleduji, které segmenty našeho života berou energii z prostředí, odkud ji berou a jak s ní nakládají. Spotřeba naší energie je větší než dostupné zdroje, ale protože volby jsou jednou za čtyři roky, každý politik sází na to, že za jeho vlády energie nedojde. Jenže ona dojde. Takže to skončí tak, že až nám dojdou zdroje, tak Praha zhasne.“

Ale máme přece obnovitelné zdroje – větrníky, soláry...

„Neexistují obnovitelné zdroje, to je politická fikce. I Slunce je neobnovitelný zdroj, jen máme štěstí, že vydrží ještě šest miliard let. Existuje koeficient EROI – Energy Return on Investment. Ten říká, kolik energie musíme vložit do výroby zařízení, aby nám nějakou energii vyrobilo. Třeba větrná turbína? Musíte spočítat všechnu energii na těžbu železa a výrobu cementu, na zpracování, na dopravu, na dopravu strojů, které to všechno vyrobí a postaví atd.“

A jaký je výsledek?

„Když spočítáte úplně celý řetězec, tak větrná turbína za celý svůj život nevyrobí tolik

energie, kolik jsme do ní vrazili. Všimněte si, že žádná větrná elektrárna nenapájí továrnu na výrobu větrných elektráren. Žádný těžební stroj na železnou rudu nejede na elektřinu ze solárních panelů. Všechny takzvané obnovitelné zdroje umíme postavit jedině díky fosilním palivům. To je smutné.“

Takže jediná cesta je snížit spotřebu?

„Jediná. Ale to snížení není poloviční. Pokud chceme vydržet se zdroji, které máme, musíme snížit spotřebu asi tisíckrát. A to je politicky absolutně neprůchodné. Navíc suroviny jsou na území států, které jsou v životní úrovni za námi. Jenže všichni chtějí mobily, elektromobily... žít jako my. Takže státy, které mají lithium, si jednou řeknou: „Budeme dělat baterky pro sebe, nedáme vám to do Čech.“ A je konec.“

To vlastně znamená, že my tyhle chudé země vydíráme. Chováme se jako kolonisté.

„Přesně tak. My se chováme jako kolonisté. I ti lidé, kteří říkají, jak šetří a třídí odpad, jsou kolonisté, kteří odírají třetí svět. A měli by se za to stydět.“

To asi nebudou chtít slyšet.

„Určitě ne. Typický příklad je internet. „Já nepoužívám papír, posílám e-maily.“ To, že si můžeme posílat e-maily, stojí už teď 400 terawatthodin elektrické energie ročně. Firmy, které to zajišťují, tvrdí, že tu energii vyrábějí „zeleně“, např. spalováním biomasy. Takže kvůli tomu, že nechtějí psát na papír, se ročně vykáčí přes milion hektarů pralesů. Zkuste tohle říct někomu v kavárně na Letné.“



BYD odloží výrobu v elektromobilů v Maďarsku

Stejně jako další čínské automobilky také BYD se rozhodlo vyrábět auta v EU ještě než ta oznámila, že zavede cla na elektromobily vyrobené v Číně. S velkou slávou BYD v roce 2023 oznámilo, že postaví automobilku v Maďarsku. Čínská automobilka číslo 1 však také staví závod v Turecku. Zdroje nyní agentuře Reuters sdělily, že BYD redukuje své výrobní plány pro Maďarsko a zároveň posiluje svá očekávání ohledně turecké produkce. Důvodem je, že Turecko je levnější než Maďarsko, zejména co se týče nákladů na pracovní sílu, a přitom je schopno posílat auta do Evropy bez cel.

Turecko již slouží jako nízkonákladové výrobní centrum pro Toyotu, Stellantis (Fiat), Ford (vč. produkce pro VW), Hyundai a Renault. V březnu turecká vláda oznámila, že Chery investuje 1 miliardu dolarů do závodu s roční kapacitou 200 000 vozidel. Tak proč ne také BYD?

Závod BYD v Segedínu v jižním Maďarsku za 4 miliardy eur zahájí hromadnou výrobu v roce 2026, ale za celý rok vyrobí jen několik desítek tisíc vozidel, tedy zlomek původně plánované počáteční výrobní kapacity 150 000 vozidel.

Nakonec by továrna měla mít maximální kapacitu 300 000 vozů ročně. BYD uvedlo, že v Segedínu zahájí výrobu v říjnu, ale nesdělilo kdy začne sériová produkce.

Souběžně budovaná továrna v Turecku v hodnotě 1 miliardy dolarů, která měla zahájit výrobu na konci roku 2026 s roční kapacitou 150 000 vozů, vyrobí v příštím roce víc vozů než maďarský závod. Produkce v Manise v západním Turecku v roce 2027 výrazně překročí 150 000 vozů a v roce 2028 se výrazně zvýší.

BYD uvádělo pro Segedín možnost výroby modelů Atto 2, Atto 3 a Dolphin, stejně jako připravovaného nízkonákladového modelu Dolphin Seal (Seagull). V Turecku má BYD vyrábět plně elektrické SUV Seal U, model Sealion 5, i když není jasné, zda v plně elektrické nebo plug-in hybridní verzi, a plug-in hybridní modely Seal U DMi a Seal 06 DM-i.

Přesun výroby z Maďarska do Turecka by byl pro Evropskou unii krokem zpět, protože ta doufala, že její cla na elektromobily vyrobené v Číně přilákají čínské investice a zajistí dobře placená pracovní místa ve výrobě.



Prodej aut v Číně roste dvojciferně

Čínský automobilový trh silně roste. Podle Čínské asociace výrobců automobilů CAAM prodej v první polovině roku vzrostl na 10,9 milionu vozidel, což odpovídá meziročnímu nárůstu o 10,8 %.

Segment vozidel s novými zdroji energie (NEV), který zahrnuje elektromobily (BEV), plug-in hybridy (PHEV) včetně prodlužovačů dojezdu (EREV) a vozidla s palivovými články (FCEV), si opět vedl obzvláště silně. S 1,11 miliony vozidel dosáhl růst o 29,7 %. Tržní podíl NEV v červnu přesáhl 54 %. To je rekordní hodnota, která potvrzuje rychlé strukturální změny v čínském automobilovém průmyslu.

Vzestupný trend prospívá především domácím výrobcům. Jejich tržní podíl v červnu dosáhl historické maximum 64,2 %. Značky BYD, Changan, GAC Aion a Geely se stále víc spoléhají na vlastní platformy, softwarová řešení a elektrické pohony. Tato nezávislost na západních technologiích se jim vyplácí.

Pro zahraniční výrobce se však situace komplikuje. Ztrácejí podíl na trhu a po technické

stránce zaostávají, zejména pokud jde o software, asistenční systémy a infotainment.

Kromě prosperujícího domácího trhu čínské automobilky pokračují v růstu exportu. BYD, SAIC, Chery a Nio patří mezi největší vývozce elektromobilů. Hlavními cílovými regiony jsou Evropa, Jižní Amerika a stále víc i Blízký východ. Podle celních orgánů bylo v první polovině roku vyvezeno 2,5 milionu vozidel a téměř polovina z nich byla elektrická.

Konkurence je stále tvrdší. Čínský trh s osobními automobily je v působivé formě. Elektromobilita již není specializovaným segmentem, ale hnací silou růstu a strategickým pilířem průmyslové politiky. Domácí výrobci s dominují nejen na domácím trhu, ale získávají i mezinárodní význam.

Konkurence pro evropské a americké automobilky se zostřeje, a to jak v Číně, tak na exportních trzích. Ti, kteří chtějí udržet krok, potřebují víc než jen elektrifikaci. Klíčovými faktory úspěchu se stávají softwarové znalosti, strategie platform a cenová citlivost.



Stellantis si bere lék

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Přemýšleli jste někdy, jaký dopad by mohla mít cla presidenta Donalda Trumpa na rodné město zahraniční automobilky, která je pro velkou část svého prodeje závislá na americkém trhu? Reportéři z Reuters přesně to udělali když se podívali na Hirošimu, rodné město Mazdy. Mazda je silně vystavena americkým clům. V květnu zaznamenala meziroční pokles prodeje v USA o 18,6 %. To dopadá na dodavatele v Hirošimě – ve městě jich je asi 2000 nemluvě o malých pomocných podnicích. Ti všichni se obávají o budoucnost. Mazda by mohla ztratit svůj podíl na americkém trhu ve prospěch větších konkurentů, kteří lépe absorbují náklady na cla.

Loni, když Stellantis přiznal své problémy se zásobami v Severní Americe, tak se brzy ukázalo, že to nebude mít rychlé řešení. Je to jen pár týdnů, co Antonio Filosa převzal funkci generálního ředitele čtvrté největší automobilky na světě, a společnost se rozhodla ukázat investorům, jak špatné to je – se ztrátou za první pololetí 3,3 miliardy eur, z čehož část byla určena na pokrytí investic do vozidel, která si chtějí kupovat Američané a Evropané. Společnost také uvedla, že americká cla ji stála v první polovině roku 300 milionů eur a že ve druhé polovině roku 2025 to bude až o 1,5 miliardy eur více. Je jasné, že

Stellantis to v krátkodobém horizontu nebude mít snadné.

Největší ruský výrobce automobilů AvtoVAZ to nemá lehké. Jak informuje agentura Reuters, vysoké úrokové sazby a konkurence ze strany Číny snižují jeho tržby. Společnost nyní uvádí, že by mohla zkrátit pracovní týden z pěti na čtyři dny. Ruský trh se v roce 2022, po invazi na Ukrajinu, propadl, ale rychlý příchod čínských automobilek toto odvětví oživil. Čínští konkurenti tvoří víc než 50 % tržeb v Rusku oproti méně než 10 % před začátkem války, což nyní AvtoVAZu škodí.

Volvo je z evropských automobilek nejvíc vystaveno Trumpovým clům a to se snaží co nejrychleji snížit. Švédská automobilka v majetku Číňanů pracuje na přesunu výroby populárních modelů, jako u středně velkého SUV XC60, které se bude od konce roku 2026 vyrábět v závodě v Jižní Karolíně.

Zisk General Motors ve druhém čtvrtletí klesl o 32 % na 3 miliardy dolarů, protože největší americká automobilka nadále bojuje s Trumpovým clem, které snížilo její zisk o 1,1 miliardy dolarů.

Čínské značky elektromobilů Neta a Zeekr v posledních letech nafoukly objem prodeje, aby dosáhly agresivní cíle přičemž Neta tak učinila o 60 000 vozů. Zeekr to následně popřel.